

## CARACTÉRISTIQUES

### Généralités

- Le parallélisme est réglable à l'avant et à l'arrière.
- Le carrossage et la chasse sont réglables uniquement à l'avant.

### Essieu avant

#### Valeurs de contrôle du parallélisme de l'essieu avant

Désignation	Type 203 sans 4MATIC	Type 203 avec 4MATIC
Parallélisme des roues avant	0° 20' (±10')	0° 00' (±10')

#### Valeurs de contrôle de l'angle différentiel de pincement

Désignation	Type 203 sans 4MATIC Classic / Elegance / Avantgarde	Type 203 sans 4MATIC Classic / Elegance / Avantgarde avec train de roulement sport	Type 203 avec 4MATIC
Angle de non-parallélisme, la roue intérieure au passage en courbe étant braquée à 20°	1° 34' (±30')	1° 40' (±30')	1° 12' (±30')

#### Valeurs de contrôle et de réglage du carrossage de l'essieu avant

Désignation	Type 203 sans 4MATIC Classic / Elegance / Avantgarde avec train de roulement sport	Type 203 sans 4MATIC Classic / Elegance / Avantgarde	Type 203 sans 4MATIC Classic / Elegance / Suspension pour garde au sol augmentée
Carrossage pour niveau du véhicule	+13,4°	-	+0° 20' (±20')
	+13,1°	-	+0° 17' (±20')
	+12,8°	-	+0° 14' (±20')
	+12,5°	-	+0° 12' (±20')
	+12,2°	-	+0° 10' (±20')
	+11,9°	-	+0° 7' (±20')
	+11,6°	-	+0° 5' (±20')
	+11,3°	-	+0° 2' (±20')
	+11,0°	-	+0° 0' (±20')
	+10,7°	-	-0° 2' (±20')
	+10,4°	-	-0° 4' (±20')
	+10,1°	-	-0° 7' (±20')
	+9,8°	-	-0° 8' (±20')
	+9,5°	-	-0° 10' (±20')
	+9,2°	-	-0° 12' (±20')
+8,9°	-	-0° 14' (±20')	
Carrossage pour niveau du véhicule	+8,6°	-0° 16' (±20')	-
	+8,3°	-0° 17' (±20')	-
	+8,0°	-0° 19' (±20')	-
	+7,7°	-0° 20' (±20')	-
	+7,4°	-0° 22' (±20')	-
	+6,9°	-0° 24' (±20')	-

Désignation	Type 203 sans 4MATIC Classic / Avantgarde / Elegance avec train de roulement sport	Type 203 sans 4MATIC Classic / Avantgarde / Elegance	Type 203 sans 4MATIC Classic / Avantgarde / Elegance / Suspension pour garde au sol augmentée
Carrossage pour niveau du véhicule	+6,5°	-	-0° 24' (±20')
	+6,2°	-	-0° 26' (±20')
	+5,9°	-	-0° 27' (±20')
	+5,6°	-	-0° 28' (±20')
	+5,3°	-	-0° 30' (±20')
	+5,0°	-	-0° 31' (±20')
	+4,7°	-	-0° 33' (±20')
	+4,4°	-	-0° 34' (±20')
Carrossage pour niveau du véhicule	+5,9°	-0° 28' (±20')	-
	+5,6°	-0° 30' (±20')	-
	+5,3°	-0° 31' (±20')	-
	+5,0°	-0° 32' (±20')	-
	+4,7°	-0° 33' (±20')	-
	+4,4°	-0° 34' (±20')	-
	+4,1°	-0° 35' (±20')	-
	+3,8°	-0° 36' (±20')	-
	+3,5°	-0° 37' (±20')	-
	+3,2°	-0° 37' (±20')	-
	+2,9°	-0° 38' (±20')	-
+2,6°	-0° 38' (±20')	-	
+2,3°	-0° 39' (±20')	-	
+2,0°	-0° 39' (±20')	-	
Différence admissible carrossage essieu avant entre les côtés droit et gauche du véhicule	24'	24'	24'

Désignation	Type 203 avec 4MATIC	
Carrossage pour niveau du véhicule	+5,1°	-0° 04' (±20')
	+4,8°	-0° 04' (±20')
	+4,5°	-0° 07' (±20')
	+4,2°	-0° 08' (±20')
	+3,9°	-0° 10' (±20')
	+3,6°	-0° 12' (±20')
	+3,3°	-0° 14' (±20')
	+3,1°	-0° 15' (±20')
	+2,8°	-0° 17' (±20')
	+2,5°	-0° 18' (±20')
	+2,2°	-0° 20' (±20')
	+1,9°	-0° 22' (±20')
	Différence admissible carrossage essieu avant entre les côtés droit et gauche du véhicule	24'

- Mesurer le niveau de l'essieu avant et relever la valeur du carrossage dans le tableau.
- Les valeurs du niveau de l'essieu avant sont affichées en degrés décimaux [°] par l'appareil électronique de mesure du niveau.
- Exemple sur type 203 Classic :  
niveau essieu avant (+6,5°) = carrossage (-0° 24' ±20').



Chasse - Type 203 avec garde au sol augmentée

VA	13,4°	48,8	10°02'	9°59'	9°55'	9°53'	9°49'	9°45'	9°41'	9°38'	9°34'	9°31'
	13,1°	46,9	10°02'	9°58'	9°55'	9°52'	9°48'	9°44'	9°41'	9°37'	9°34'	9°30'
	12,8°	45,0	10°02'	9°58'	9°54'	9°51'	9°47'	9°44'	9°40'	9°37'	9°33'	9°29'
	12,5°	43,1	10°01'	9°57'	9°54'	9°50'	9°47'	9°43'	9°40'	9°36'	9°32'	9°29'
	12,2°	41,3	10°00'	9°57'	9°53'	9°50'	9°46'	9°43'	9°39'	9°35'	9°32'	9°28'
	11,9°	39,4	10°00'	9°56'	9°53'	9°49'	9°46'	9°42'	9°38'	9°35'	9°32'	9°28'
	11,6°	37,5	10°00'	9°56'	9°53'	9°49'	9°45'	9°42'	9°38'	9°35'	9°32'	9°28'
	11,3°	35,6	10°00'	9°56'	9°53'	9°49'	9°45'	9°41'	9°38'	9°35'	9°32'	9°28'
	11,0°	33,6	9°59'	9°55'	9°52'	9°48'	9°44'	9°41'	9°36'	9°35'	9°32'	9°28'
	10,7°	31,9	9°59'	9°55'	9°52'	9°48'	9°44'	9°41'	9°36'	9°35'	9°32'	9°29'
	10,4°	30,0	9°58'	9°55'	9°52'	9°48'	9°44'	9°41'	9°36'	9°35'	9°32'	9°29'
	10,1°	28,1	9°58'	9°55'	9°51'	9°48'	9°44'	9°41'	9°38'	9°35'	9°32'	9°29'
	9,8°	26,3	9°58'	9°55'	9°51'	9°48'	9°44'	9°41'	9°38'	9°35'	9°32'	9°30'
	9,5°	24,4	9°58'	9°55'	9°52'	9°48'	9°45'	9°41'	9°38'	9°36'	9°33'	9°31'
	9,2°	22,5	9°58'	9°55'	9°52'	9°48'	9°45'	9°42'	9°39'	9°36'	9°34'	9°32'
	8,9°	20,8	9°58'	9°55'	9°52'	9°49'	9°46'	9°43'	9°40'	9°37'	9°34'	9°32'
	mm	29,7	32,5	35,4	32,8	41,0	43,9	46,7	49,5	52,4	55,2	
[°]		3,6°	3,9°	4,2°	4,5°	4,8°	5,1°	5,4°	5,7°	6,0°	8,3°	
		HA										

- VA pour le niveau de l'essieu avant.  
- HA pour le niveau de l'essieu arrière.

Essieu arrière

Valeurs de contrôle du parallélisme de l'essieu arrière

Désignation	Type 203 avec et sans 4MATIC
Pincement total essieu arrière	0° 33' (±7')

Valeurs de contrôle du carrossage de l'essieu arrière

Désignation	Type 203 sans 4MATIC Classic / Avantgarde / Elegance avec train de roulement sport	Type 203 sans 4MATIC Classic / Avantgarde / Elegance 203 avec 4MATIC	Type 203 sans 4MATIC Classic / Avantgarde / Elegance Suspension pour garde au sol augmentée
Carrossage pour niveau du véhicule	-0,3°	-1° 40' (±30')	-
	0,0°	-1° 36' (±30')	-
	+0,3°	-1° 32' (±30')	-
	+0,6°	-1° 28' (±30')	-
	+0,9°	-1° 24' (±30')	-
	+1,2°	-1° 20' (±30')	-
	+1,5°	-1° 16' (±30')	-
+1,8°	-1° 12' (±30')	-	
Carrossage pour niveau du véhicule	+1,5°	-	-1° 16' (±30')
	+1,8°	-	-1° 12' (±30')
	+2,1°	-	-1° 09' (±30')
	+2,4°	-	-1° 05' (±30')
	+2,6°	-	-1° 04' (±30')
	+3,0°	-	-0° 59' (±30')
	+3,3°	-	-0° 56' (±30')
+3,6°	-	-0° 52' (±30')	
+3,9°	-	-0° 49' (±30')	
Carrossage pour niveau du véhicule	+3,6°	-	-0° 52' (±30')
	+3,9°	-	-0° 49' (±30')
	+4,2°	-	-0° 47' (±30')
	+4,5°	-	-0° 44' (±30')
	+4,8°	-	-0° 41' (±30')
+5,1°	-	-0° 39' (±30')	

Désignation	Type 203 sans 4MATIC Classic / Avantgarde / Elegance avec train de roulement sport	Type 203 sans 4MATIC Classic / Avantgarde / Elegance 203 avec 4MATIC	Type 203 sans 4MATIC Classic / Avantgarde / Elegance Suspension pour garde au sol augmentée
Carrossage pour niveau du véhicule	+5,4 +5,7 +6,0° +6,3°	- - - -	-0° 35' (±30') -0° 33' (±30') -0° 31' (±30') -0° 29' (±30')
Différence admissible carrossage essieu arrière entre les côtés droit et gauche du véhicule	30'	30'	30'

Point de réglage du correcteur d'assiette de l'essieu arrière

Désignation	Type 203.2
Point de réglage essieu arrière mm	0±10
Point de réglage essieu arrière en °	+0,4±1,0

Couples de serrage (en daN.m)

- Erou autobloquant de barre d'accouplement sur support d'essieu arrière .....7
- Erou autobloquant d'entretoise sur berceau d'essieu avant .....15
- Vis autobloquante de tirant sur berceau d'essieu avant .....15
- Erou autobloquant de bras transversal sur châssis .....11
- Contre-écrou de barre d'accouplement .....6

GÉNÉRALITÉS

MÉCANIQUE

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

CARROSSERIE

## MÉTHODES DE RÉPARATION

## Contrôle de la géométrie des trains AV et AR

## Généralités

- Contrôler l'état des pneus :
  - contrôle visuel de l'usure, de la profondeur de sculpture et des endommagements.
- Contrôler l'état des jantes.
- Contrôler la pression de gonflage des pneus :
  - voir tableau de la pression de gonflage des pneus dans la trappe de réservoir, corriger la pression de gonflage des pneus le cas échéant.
- Contrôler la face inférieure du véhicule :
  - contrôle visuel pour ce qui est les endommagements, la corrosion des éléments de châssis et des pièces portant la carrosserie, le manque d'étanchéité d'organes et de conduites.
- Contrôler le jeu de roulement de roue.
- Contrôler l'état du mécanisme de direction.
- Contrôler, remplacer le soufflet.
- Contrôler l'état du véhicule :
  - le contrôle de géométrie des trains AV et AR et le réglage correspondant doivent être effectués lorsque le véhicule est en ordre de marche.
- Contrôler la géométrie du véhicule.
- Véhicule «en ordre de marche» :
  - véhicule en ordre de stationnement avec remplissage d'huile et de liquide de refroidissement effectué,
  - le réservoir de carburant doit être plein, sinon compenser le manque de carburant par un poids supplémentaire dans le coffre à bagages,
  - roue de secours et trousse à outils dans le véhicule (pas en cas de TIRE-FIT),
  - véhicule non chargé. Enlever les bagages, bidons de carburant, etc., se trouvant dans le véhicule.

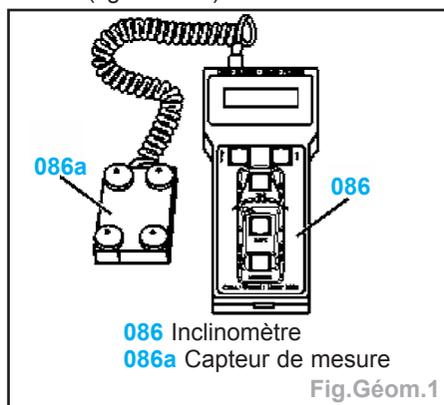
## Effectuer le contrôle de la géométrie

- Amener le véhicule sur le poste de mesure.
- Couper l'auxiliaire d'accès pour le siège du conducteur et le volant :
  - véhicules avec code (275a) Kit mémoire (siège conducteur, colonne de direction, rétroviseur),
  - le siège du conducteur et le volant se déplacent sinon dans une autre position, p.ex. à l'ouverture ou à la fermeture de la porte du conducteur. Le siège peut ensuite être endommagé si le pousse-pédale est monté,
  - pour la coupure, actionner les touches du volant sous le menu «confort» du visuel multifonctions, voir notice d'utilisation du véhicule.
- Mettre en place le pousse-pédale avec l'adaptateur pour le pousse-pédale entre la pédale de frein et le siège.

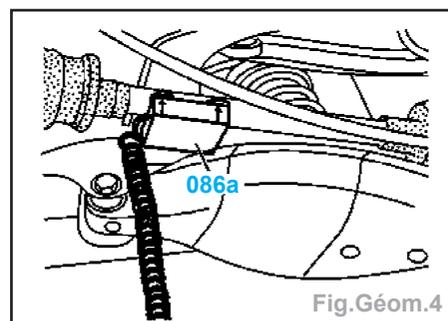
- Protéger la pédale de frein et le siège de tout endommagement.
- Placer le levier de changement de vitesse en position «ralenti» (véhicules avec boîte de vitesses 716.6).
- Levier sélecteur en position «P» (véhicules avec boîte de vitesses 722.6).
- Ouvrir la vitre (pour routine de braquage), sortir et fermer la porte.
- Le contact d'allumage doit être coupé.
- Poser un support à fixation rapide.
- Poser des têtes de mesure.
- Débloquer les plateaux pivotants et coulissants.
- Effectuer la mesure initiale.
- Contrôler le niveau du véhicule sur l'essieu avant et sur l'essieu arrière à l'aide de l'appareil électronique de mesure de l'inclinaison, le régler si nécessaire.
- Contrôler et régler le parallélisme des roues arrière.
- Contrôler le carrossage de l'essieu arrière.
- Contrôler et régler le carrossage et la chasse sur l'essieu avant.
- Contrôler et régler le pincement des roues AV.
- Effectuer une mesure à la sortie.
- Déposer les têtes de mesure.
- Retirer le pousse-pédale avec son adaptateur.
- Enlever le véhicule du dispositif de mesure.
- Bloquer les plaques rotatives et coulissantes.

## Contrôler le niveau du véhicule sur l'essieu avant et sur l'essieu arrière à l'aide de l'appareil électronique de mesure de l'inclinaison, le régler si nécessaire

- outils (fig.Géom.1) :



- Mesure au niveau de l'essieu avant :
  - représentation sur le type 203 sans 4MATIC (Fig.géom.2),
  - représentation sur le type 203 avec 4MATIC (Fig.géom.3).
- Mesure au niveau de l'essieu arrière (Fig.géom.4).
- Préparer le contrôle de géométrie des trains :
  - après des travaux de réparation, talonner, énergiquement le véhicule avant la prise de mesure.



- Contrôler le niveau du véhicule sur l'essieu avant par l'inclinaison du bras oscillant transversal :
  - nettoyer les points de mesure sur la barre transversale,
  - le câble de raccordement (086b) du capteur de mesure (086a) doit être orienté vers le milieu du véhicule, sous peine d'erreur de mesure,
  - poser le capteur de mesure (086a) et mémoriser la valeur mesurée à chaque fois :
    - point de mesure 1 à l'avant gauche,
    - point de mesure 2 à l'avant à droite.
- Contrôler le niveau du véhicule sur l'essieu arrière en mesurant l'inclinaison du demi-arbre de roue arrière :
  - nettoyer les points de mesure sur le demi arbre d'essieu arrière,
  - le câble de raccordement (086b) du capteur de mesure (086a) doit être orienté vers le milieu du véhicule, sous peine d'erreur de mesure,
  - appliquer le capteur de mesure (086a) sur le demi-arbre d'essieu arrière et mémoriser la valeur mesurée à chaque fois :
    - point de mesure 3 à l'arrière gauche,
    - point de mesure 4 à l'arrière droit.
- Si le niveau du véhicule sur l'essieu avant ou arrière est en dehors des tolérances :
  - régler le niveau du véhicule en modifiant les ressorts ou les supports élastiques.

Niveau du véhicule essieu avant		Type 203 Classic / Elegance / Avantgarde sauf USA sauf 4MATIC	Type 203 Classic / Elegance / Avantgarde avec train de roulement sport sauf USA sauf 4MATIC	Type 203 Classic / Elegance / Avantgarde Suspension pour garde au sol augmentée sauf 4MATIC	Type 203 Classic / Elegance / Avantgarde USA sauf 4MATIC	Type 203 Classic / Elegance / Avantgarde 4MATIC
Niveau du véhicule essieu avant	mm	+8 (±10)	-7,5 (±10)	+35 (±10)	+18 (±10)	+23 (±10)
	en °	+6,9 (±1,6)	+4,4 (±1,6)	+11,5 (±1,6)	+8,4 (±1,4)	+9,2 (±1,6)

Niveau du véhicule essieu arrière		Type 203 Classic / Elegance / Avantgarde sauf Type 203.4	Type 203.4 Classic / Elegance / Avantgarde	Type 203 Classic / Elegance / avec train de roulement sport sauf 4MATIC sauf USA	Type 203 Classic / Elegance / Avantgarde avec train de roulement sport USA	Type 203 Classic / Elegance / Avantgarde Suspension pour garde au sol augmentée sauf 4MATIC
Niveau du véhicule essieu arrière	mm	+26 (±10)	+16 (±10)	+10 (±10)	+26 (±10)	+41 (±10)
	en °	+3,2 (±1,6)	+2,2 (±1,6)	+1,4 (±1,65)	+3,2 (±1,6)	+4,9 (±1,6)

### Contrôler et régler le parallélisme des roues arrière

- Contrôler le niveau du véhicule sur l'essieu avant et sur l'essieu arrière à l'aide de l'appareil électronique de mesure de l'inclinaison, le régler si nécessaire.
- Régler le pincement :
  - régler la voie avec la vis à excentrique (60a) au niveau du logement de la barre d'accouplement gauche et droite (60) sur le support d'essieu arrière (50) (Fig.Géom.5),
  - respecter la différence admissible de la voie sur l'essieu arrière entre les côtés gauche et droit du véhicule.

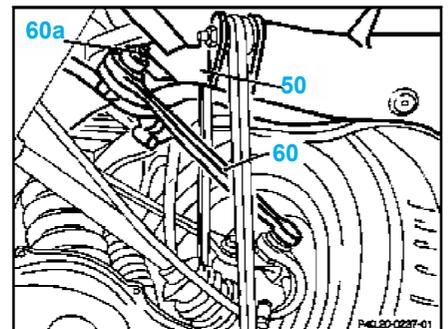
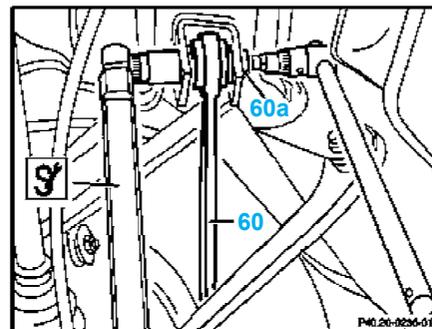
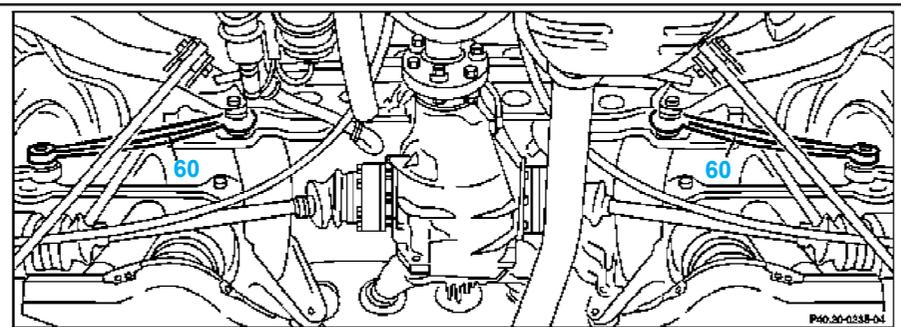


Fig.Géom.5

### Contrôler le carrossage de l'essieu arrière

- Contrôler le niveau du véhicule sur l'essieu avant et sur l'essieu arrière à l'aide de l'inclinomètre électronique.
- Contrôler le carrossage de l'essieu arrière.
- Le carrossage de l'essieu arrière n'est pas réglable. Les cas suivants peuvent être à l'origine d'écarts importants du carrossage des roues arrière :
  - différence de niveau trop importante entre les côtés gauche et droit du véhicule,
  - dommages suite à un accident sur le plancher porteur. Différences de niveau aux points de levage du berceau d'essieu arrière entre les côtés gauche et droit de la carrosserie. Les déformations provoquées par un accident ont, par expérience, des répercussions sur le parallélisme.

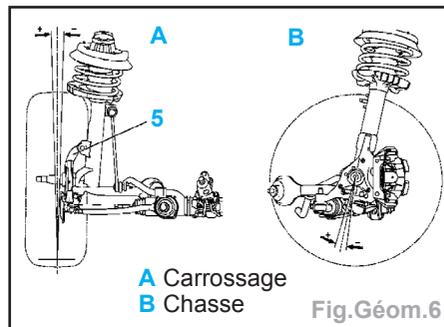


Fig.Géom.6

### Contrôler et régler le carrossage et la chasse sur l'essieu avant

#### TYPE 203 (sauf 203.081 /084 /281 /284)

- Carrossage (Fig.Géom.6):
  - +4 mm course de réglage .....-20' carrossage
  - - 4 mm course de réglage .....+20' carrossage
- Chasse :

- +4 mm course de réglage.....+25' chasse
- - 4 mm course de réglage .....- 25' chasse
- Contrôle :
  - tenir compte des indications générales concernant le contrôle de la géométrie des trains AV et AR,
  - contrôler le niveau du véhicule sur l'essieu avant et sur l'essieu arrière à l'aide

de l'appareil électronique de mesure de l'inclinaison, le régler si nécessaire,

- contrôler le carrossage, faire correspondre la valeur du tableau,
- contrôler la chasse, comparer avec les valeurs indiquées dans le tableau.

- Réglage :

- soulever le véhicule,
- poser la vis de réparation. Seulement lorsque les valeurs pour le train de roulement sont situées hors de la plage de tolérance. Visser l'écrou du kit de réparation jusqu'en appui, mais ne pas encore le serrer à fond, afin que le palier caoutchouc respectif de la barre transversale ou du tirant puisse tourner lors de la compression totale,
- contrôler de nouveau le niveau du véhicule sur l'essieu AV, après le réglage du carrossage et de la chasse. Le niveau du véhicule doit correspondre à la valeur relevée lors du contrôle effectué à l'arrivée du véhicule,

- serrer à fond l'écrou du kit de réparation.
- La vis de réparation ne doit pas tourner et doit être maintenue lors du serrage de l'écrou du kit de réparation.
- Régler le parallélisme des roues avant.

**- Poser la vis de réparation (Fig.géom.7) :**

**A** Déposer la vis de fixation.  
 Pour le réglage du carrossage et de la chasse, la vis de fixation respective (19a) avec les rondelles doit être remplacée par une vis de réparation (19c) avec des rondelles de réglage afin d'obtenir un décalage de 4 mm en direction + ou -.

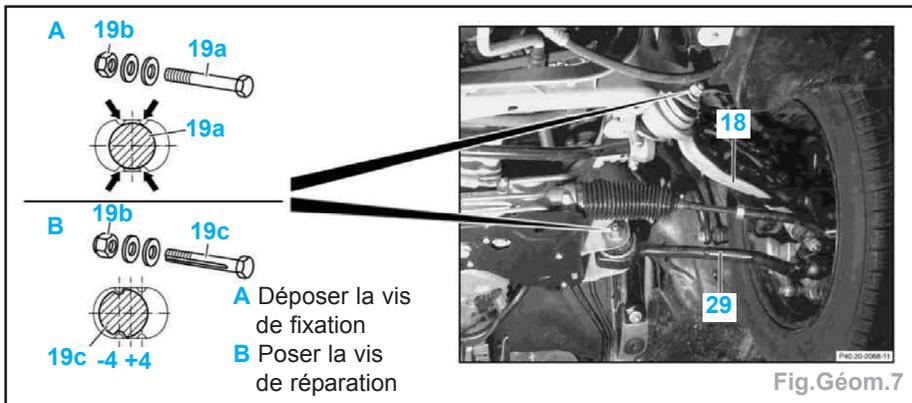


Fig.Géom.7

**Possibilités de réglage du carrossage**

Traverse en mm	Modification du carrossage	Tirant en mm	Modification de la chasse
+4	-40'	±0	+16'
-4	+40'	±0	-16'

**Possibilités de réglage de la chasse**

Traverse en mm	Modification du carrossage	Tirant en mm	Modification de la chasse
±0	-9'	+4	-40'
±0	+9'	-4	+40'

**Possibilités de réglage du carrossage et de la chasse**

Traverse en mm	Modification du carrossage	Tirant en mm	Modification de la chasse
+4	-47'	0	-24'
-4	+50'	-4	+24'
+4	-32'	-4	+56'
-4	+31'	+4	-56'

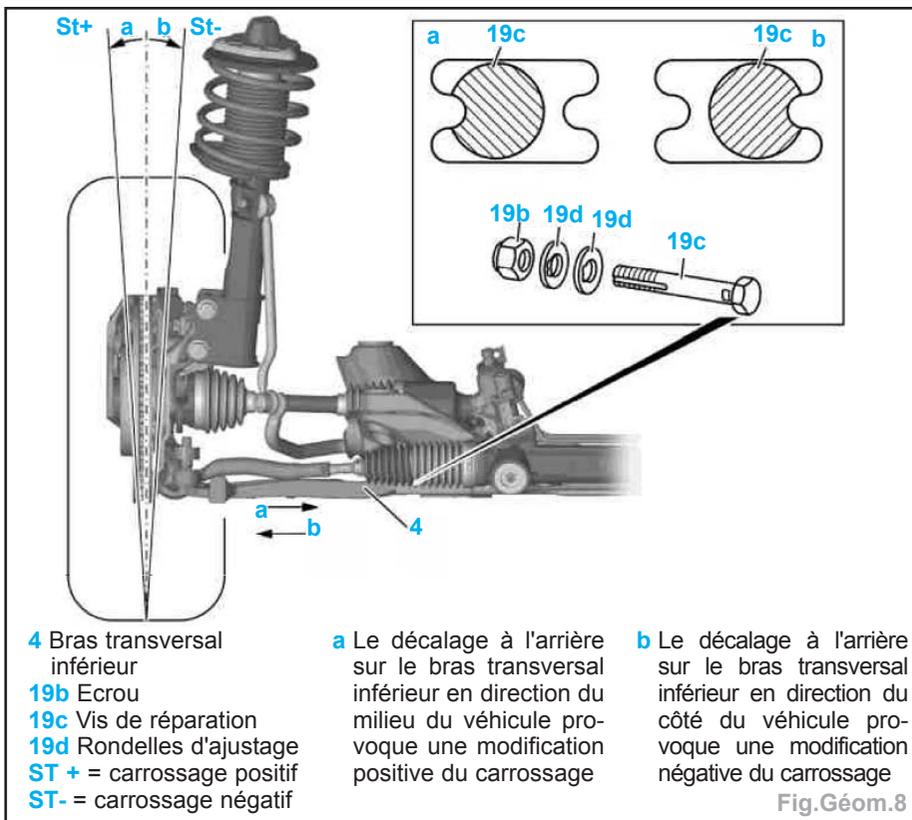
**B** Poser la vis de réparation.  
 Lors du serrage des écrous (19b), il faut veiller à ce que la vis de réparation ne tourne pas, sous peine de cisaillement des ergots dans le noyau interne du palier caoutchouc correspondant, ce qui rendrait le palier caoutchouc inutilisable.

**TYPE 203.081 /084 /281 /284**

- Carrossage (Fig.Géom.8).
- Chasse (Fig.Géom.9).
- Contrôler :
  - tenir compte des indications générales concernant le contrôle de la géométrie des trains AV et AR.
  - contrôler le niveau du véhicule sur l'essieu avant et sur l'essieu arrière à l'aide de l'appareil électronique de mesure de l'inclinaison, le régler si nécessaire,
  - contrôler le carrossage, faire correspondre la valeur du tableau,
  - contrôler la chasse, comparer avec les valeurs indiquées dans le tableau.

**- Réglage :**

- soulever le véhicule,
- poser la vis de réparation (19c),
- visser l'écrou (19b) de la vis de réparation (19c) jusqu'en appui, mais ne pas encore le serrer à fond afin que le palier caoutchouc du bras transversal inférieur (4) puisse tourner lors du débattement,
- contrôler de nouveau le niveau du véhicule sur l'essieu AV, après le réglage du carrossage et de la chasse.
- Le niveau du véhicule doit correspondre à la valeur relevée lors du contrôle effectué à l'arrivée du véhicule,
- serrer à fond l'écrou (19b) de la vis de réparation (19c),



**4** Bras transversal inférieur

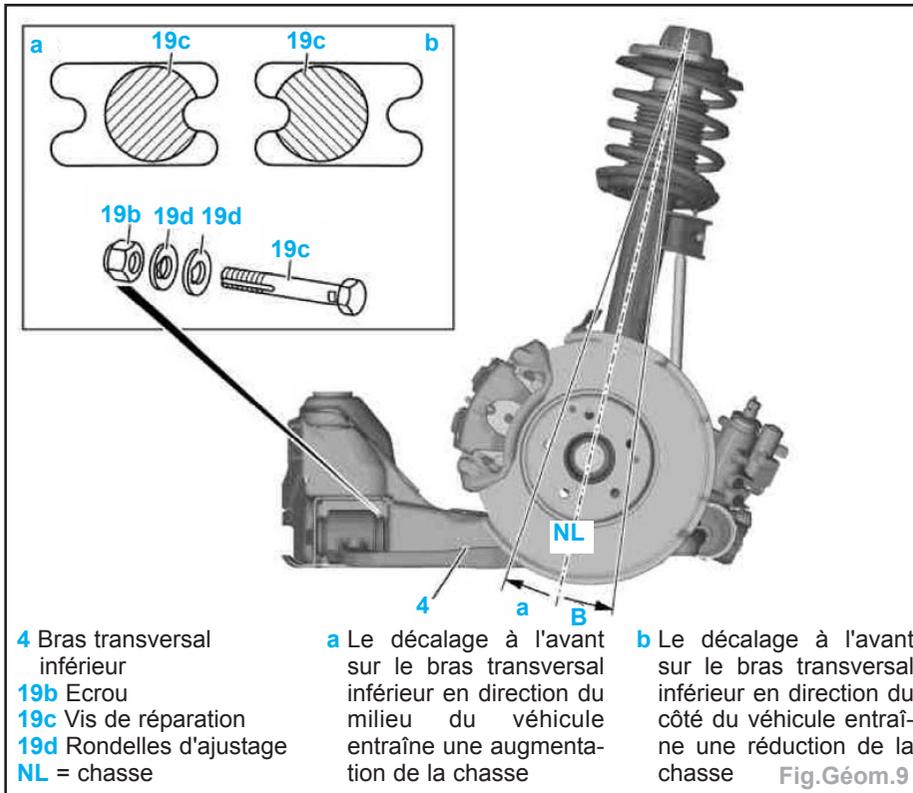
- 19b** Ecrou
- 19c** Vis de réparation
- 19d** Rondelles d'ajustage
- ST +** = carrossage positif
- ST -** = carrossage négatif

**a** Le décalage à l'arrière sur le bras transversal inférieur en direction du milieu du véhicule provoque une modification positive du carrossage

**b** Le décalage à l'arrière sur le bras transversal inférieur en direction du côté du véhicule provoque une modification négative du carrossage

Fig.Géom.8

- après fixation, la vis de réparation (19c) ne doit pas être tordue. Lors du serrage de l'écrou (19b), maintenir impérativement la vis de réparation (19c), sous peine de cisaillement des ergots de fixation dans le palier de caoutchouc du bras transversal (4) inférieur.
- Régler le parallélisme des roues arrière
- Régler le parallélisme des roues avant



- 4 Bras transversal inférieur
- 19b Ecrou
- 19c Vis de réparation
- 19d Rondelles d'ajustage
- NL = chasse

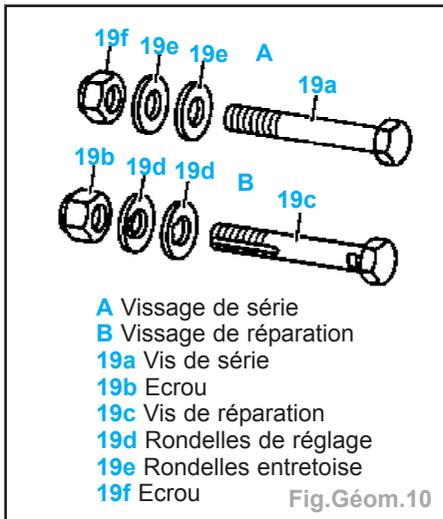
a Le décalage à l'avant sur le bras transversal inférieur en direction du milieu du véhicule entraîne une augmentation de la chasse

b Le décalage à l'avant sur le bras transversal inférieur en direction du côté du véhicule entraîne une réduction de la chasse

Fig.Géom.9

Possibilités de réglage du carrossage et de la chasse

Bras transversal inférieur à l'avant	Bras transversal inférieur à l'arrière	Modification de la chasse	Modification du carrossage
-3 mm	-3 mm	0'	+15'
-3 mm	0 mm	+16'	-2'
-3 mm	+3 mm	+32'	-10'
0 mm	-3 mm	-17'	+13'
0 mm	0 mm	0	0
0 mm	+3 mm	+16'	-13'
+3 mm	-3 mm	-32'	+10'
+3 mm	0 mm	-16'	-2'
+3 mm	+3 mm	0	-15'



- A Vissage de série
- B Vissage de réparation
- 19a Vis de série
- 19b Ecrou
- 19c Vis de réparation
- 19d Rondelles de réglage
- 19e Rondelles entretoise
- 19f Ecrou

Fig.Géom.10

- Poser la vis de réparation (Fig.Géom.10) :

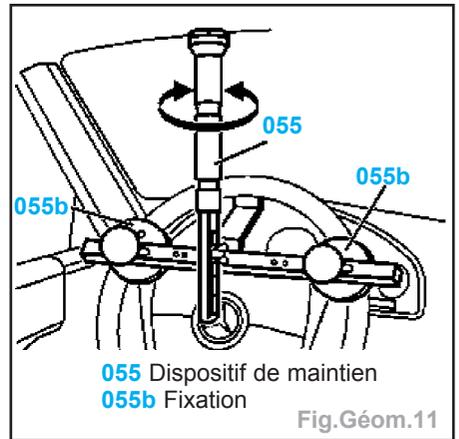
- soulever l'avant du véhicule (la suspension doit se détendre),
- pour le réglage du carrossage et de la chasse, il est nécessaire de remplacer la vis de série (19a) sur bras transversal inférieur par une vis de réparation (19c),
- la vis de réparation (19c) est centrée dans le trou oblong par les rondelles de réglage (19d). Du fait de la mise en

place des rondelles de réglage (19d), la vis de réparation (19c) peut être montée à droite ou à gauche. Il en résulte une course de réglage de 3 mm vers l'intérieur ou vers l'extérieur sur le bras transversal inférieur,

- il ne faut pas gauchir la vis de réparation (19c) après la fixation dans le palier du bras transversal inférieur,
- ne serrer les écrous que quand le véhicule est en ordre de marche, pour que les paliers caoutchouc du bras transversal inférieur puissent se déformer lors de la compression complète.

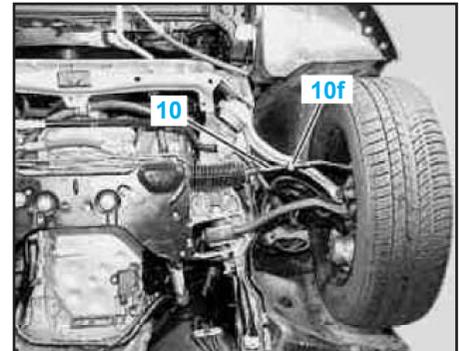
Contrôler et régler le pincement des roues AV

- Outils (Fig.Géom.11).
- Représenté Type 203 sans 4Matic (Fig.Géom.12, 13 et 14).
- Couper l'auxiliaire d'accès pour le siège du conducteur et le volant :
  - véhicules avec mémoire,
  - le siège du conducteur et le volant se déplacent sinon dans une autre position, p. ex. à l'ouverture ou à la fermeture de la porte du conducteur. Le châssis supérieur peut être endommagé lorsque le dispositif de maintien (055) est en place,



- 055 Dispositif de maintien
- 055b Fixation

Fig.Géom.11



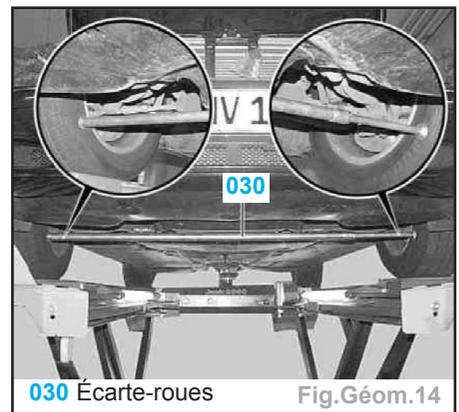
- 10 Barre d'accouplement
- 10f Contre écrou

Fig.Géom.12



Flèche : position centrale du mécanisme de direction

Fig.Géom.13



- 030 Écarte-roues

Fig.Géom.14

- pour la coupure, actionner les touches du volant sous le menu « confort » du visuel multifonctions, voir notice d'utilisation du véhicule.
  - Fixer le volant en position médiane.
- À cet effet, pivoter le pare-soleil sur le côté et insérer le dispositif de maintien (055).

- Contrôler la position médiane du mécanisme de direction et du volant.
- Tourner le mécanisme de direction en position médiane de sorte que le repère sur le capuchon coïncide avec le repère sur le boîtier de la valve de commande (flèches). Si nécessaire, décaler le volant d'une dent au maximum (Fig.Géom.13).
- Insérer le pousse-roues (030) :
    - mettre en place le pousse-roues (030) à l'avant dans le sens de la marche, sur la face intérieure des roues (Fig.Géom.14),
    - le positionnement élastique de la traverse, du tirant, voire du bras transversal inférieur et de la tringlerie de direction donne une valeur du parallélisme élevé en conséquence, qui se réduit à la cote correcte quand le véhicule roule.
  - Régler le pincement :
    - régler la voie en desserrant le contre-écrou (10f) et en tournant les barres d'accouplement (10) (Fig.Géom.12),
    - contrôler si les soufflets sont vrillés après le réglage du parallélisme.

### Contrôler l'angle de non-parallélisme

- Contrôler et régler le pincement des roues AV.
- Contrôler l'angle de non-parallélisme :
  - l'angle de non-parallélisme est mesuré pour le contrôle de la géométrie de direction. C'est la différence de braquage des roues entre la roue extérieure au passage en courbe et la roue intérieure au passage en courbe lorsque la roue intérieure au passage en courbe est braquée de 20°.
  - des écarts plus importants peuvent être dus aux causes suivantes, si l'on part du principe que le carrossage et la chasse sont correctement réglés :

- la voie n'a pas été réglée avec la direction à crémaillère en ligne droite et il en résulte des longueurs inégales de barre d'accouplement,
- fusée d'essieu ou barre d'accouplement tordue,
- dans les véhicules accidentés, trop grandes différences dans le bloc avant (longeron du cadre-châssis, traverse du cadre-châssis, passage de roue et tablier ou sur le berceau d'essieu avant), qui ont des répercussions négatives sur la plage de réglage pour le carrossage et la chasse, ce qui entraîne de grandes différences entre la gauche et la droite dans l'angle de non-parallélisme.

### Contrôler le point de réglage du correcteur d'assiette, le régler

#### TYPE 203.2 avec CODE (480) Correcteur d'assiette sur l'essieu AR

- Contrôle :
  - contrôler le niveau du véhicule sur l'essieu AV et l'essieu AR au moyen d'un appareil de mesure électronique de l'inclinaison, le corriger si nécessaire,
  - contrôler le niveau d'huile du correcteur d'assiette, le corriger, si nécessaire,
  - abaisser la partie arrière du véhicule jusqu'au point de réglage spécifié (simuler l'état de chargement) et installer le dispositif de mesure à l'intérieur sur le bras de suspension (Fig.Géom.15) :
  - monter l'équerre de fixation (040i) sur le logement arrière du support d'essieu arrière et le bloquer avec une broche,
  - accrocher le dispositif de traction avec les chaînes dans l'équerre de fixation (040i),
  - contrôler le point de réglage au moyen du bras palpeur sur le demi-arbre de roue arrière.
- Réglage :
  - engager un mandrin de 4mm (015) dans l'alésage (flèche) du levier de réglage (3a) du correcteur d'assiette (3), puis le retirer (Fig.Géom.16),

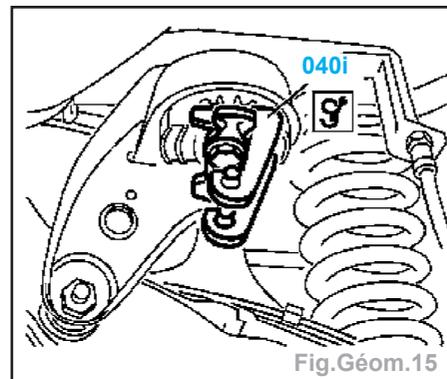


Fig.Géom.15

- si le réglage est correct, il est possible d'introduire le mandrin dans le trou de positionnement du correcteur d'assiette,
- réglage de la tringle de liaison (55a) défectueux : dévisser les contre-écrous, raccourcir ou allonger la tringle de liaison en agissant sur la vis de réglage jusqu'à ce que le levier du correcteur d'assiette (3a) puisse être fixé au moyen du mandrin de 4mm sur le correcteur d'assiette (flèche).

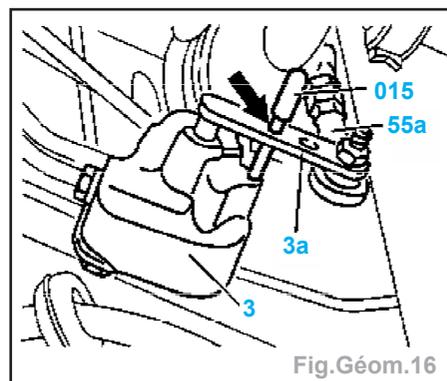


Fig.Géom.16