

CARACTÉRISTIQUES

Généralités

Train avant

GÉOMÉTRIE DES ROUES (À VIDE *1)

Modèle concerné		5 portes	3 portes
Carrossage	Minimum	0° (0,00°)	
	Nominal	0°30' (0,50°)	
	Maximum	1°00' (1,00°)	
	Différence entre gauche et droite	45' ou moins (0,75°)	
Chasse	Minimum	3°00' (3,00°)	3°20' (3,33°)
	Nominal	3°30' (3,50°)	3,50° (3,83°)
	Maximum	4°00' (4,00°)	4°20' (4,33°)
	Différence entre gauche et droite	45' ou moins (0,75°)	
Inclinaison du pivot de fusée	Minimum	13°45' (13,75°)	
	Nominal	14°30' (14,50°)	
	Maximum	15°15' (15,25°)	
Pincement total	Minimum	0	
	Nominal	1	
	Maximum	2	
Distance (A - B) mm	Minimum	0	
	Nominal	1	
	Maximum	2	
Angle (gauche + droite)	Minimum	0' (0,00°)	
	Nominal	5' (0,08°)	
	Maximum	10' (0,17°)	
Angle de braquage de la roue	Minimum	33°00' (33,00°)	
	Nominal	35°00' (35,00°)	
	Maximum	35°00' (35,00°)	
Braquage complet *2	Intérieur	Minimum	29°00' (29,00°)
		Nominal	31°00' (31,00°)
		Maximum	31°00' (31,00°)
Extérieur	Minimum	29°00' (29,00°)	
	Nominal	31°00' (31,00°)	
	Maximum	31°00' (31,00°)	

*1 : Avec plein de carburant, de liquide de refroidissement et d'huile moteur. Pneu de secours, cric, outillage et tapis dans la position requise.

*2 : Sur les modèles à direction assistée, la force de rotation du volant (à la circonférence de volant) est de **98 à 147 N (10 à 15 kg)** avec le moteur au ralenti.

VOILE DE ROUE MOYEN*

Type de roue	Acier		Aluminium	
	6JJ-16	8JJ-16	6JJ-16	8JJ-16
Limite de voile radial (mm)	1,2	0,8	0,3	0,3
Limite de voile latéral (mm)	1,2	0,8	0,3	0,3

* : voile moyen de roue = (voile extérieur + voile intérieur) x 0,5

Train arrière

- Aucune donnée n'est préconisée pour la géométrie du train arrière.
- Une symétrie des angles gauche/droite doit être observée lors d'un contrôle.

Couples de serrage (en daN.m)

- Contre-écrous de barre d'accouplement 9,8 à 11,8
- Contre-écrous de biellette 8,8 à 10,8
- Boulon de butée 3,0 à 4,0

MÉTHODES DE RÉPARATION

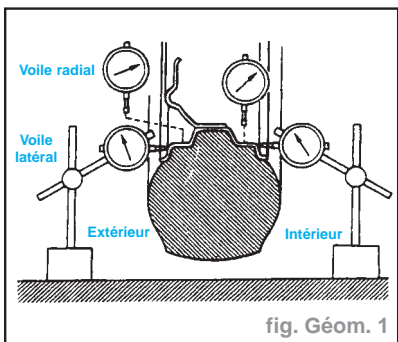
Train avant

- Avant de vérifier la géométrie des roues avant, effectuer une inspection préliminaire (à vide*).

* : Avec plein de carburant, de liquide de refroidissement et d'huile moteur. Pneu de secours, cric, outillage et tapis dans la position requise.

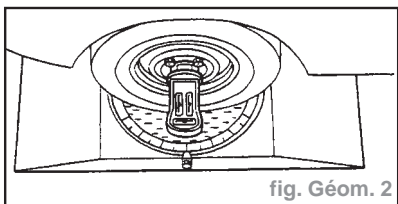
INSPECTION PRÉLIMINAIRE

- Vérifier :
 - l'usure et la pression de gonflage des pneus.
 - le voile de la roue à l'extérieur et à l'intérieur (fig. Géom. 1).
 - le serrage des roulements de roues avant.
 - le serrage de la suspension avant.
 - le serrage de la timonerie de direction.
 - le bon fonctionnement des amortisseurs.
 - l'assiette du véhicule (à vide).



ANGLES DE CARROSSAGE, DE CHASSE ET D'INCLINAISON DU PIVOT DE FUSÉE

- Les angles de carrossage, de chasse et d'inclinaison du pivot de fusée sont des réglages d'usine qui ne sont pas modifiables.
- Mesurer les angles de carrossage, de chasse et d'inclinaison du pivot de fusée pour les deux roues avant, droite et gauche, avec une jauge de géométrie appropriée (fig. Géom. 2).
- Si l'angle de carrossage, de chasse et d'inclinaison du pivot de fusée n'est pas conforme à la spécification, inspecter les pièces de la suspension avant. Remplacer les pièces endommagées ou usées.

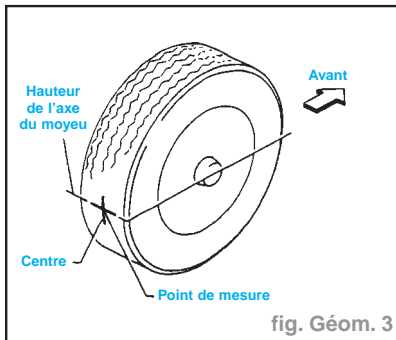


PINCEMENT

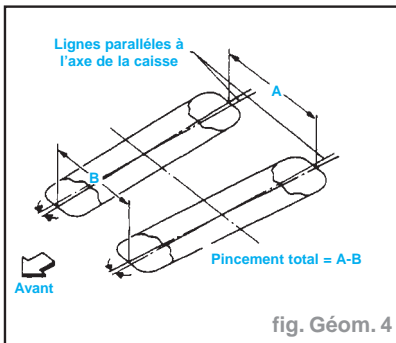
- Mesurer le pincement en respectant la procédure suivante :

Avertissement : Toujours effectuer les procédures suivantes sur une surface de niveau.

- Faire balancer l'avant du véhicule et stabiliser l'assiette du véhicule.
- Pousser le véhicule vers l'avant sur environ 5 m.
- Tracer un repère sur la ligne de base du pneumatique (côté arrière) des deux pneus, à la même hauteur que l'axe central de moyeu. Ce repère est un point de mesure (fig. Géom. 3).

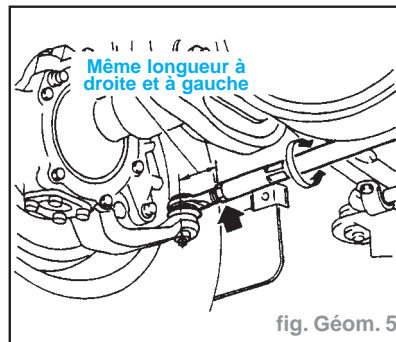


- Mesurer la cote "A" (arrière) (fig. Géom. 4).
- Pousser lentement le véhicule vers l'avant de façon à faire tourner les roues à 180° (demi-tour).



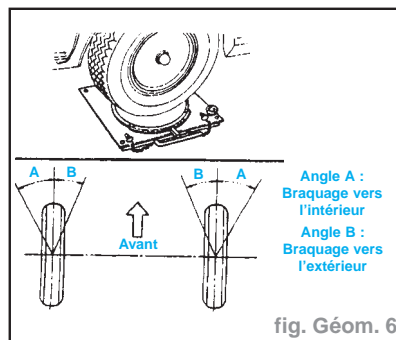
Nota : Si les roues ont décrit un angle supérieur à 180° (demi-tour), recommencer la procédure ci-dessus depuis le début. Ne jamais faire reculer le véhicule.

- Mesurer la distance "B" (côté avant).
- Pincement total = $A - B = 1 \text{ mm} \pm 1$
- Régler le pincement en faisant varier la longueur de la barre d'accouplement de direction (fig. Géom. 5) :
 - Desserrer les contre-écrous.
 - Régler le pincement en vissant/dévisant la barre d'accouplement.
 - S'assurer que les deux barres d'accouplement ont la même longueur.
 - Serrer les contre-écrous au couple spécifié.



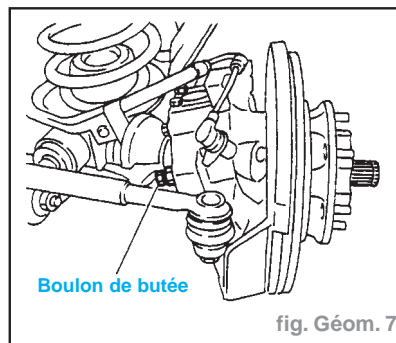
ANGLE DE BRAQUAGE DES ROUES AVANT

- Mettre les roues en ligne droite. Faire avancer ensuite le véhicule jusqu'à ce que ses roues avant reposent bien sur l'appareil de mesure (fig. Géom. 6).
- Tourner le volant en butée vers la droite et vers la gauche et mesurer l'angle de braquage.



Nota : - Ne pas tenir le volant en butée pendant plus de 15 secondes.

- Angle de braquage de la roue (braqué à fond) :
 - intérieur..... 35° +0/-2
 - extérieur..... 31° +0/-2
- Régler en agissant sur le boulon de butée si nécessaire (fig. Géom. 7).



GÉNÉRALITÉS

MÉCANIQUE

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

CARROSSERIE