

CARACTÉRISTIQUES

VÉRIFICATIONS PRÉLIMINAIRES

- Avant de procéder à la mesure de la géométrie, il est nécessaire d'examiner les points suivants :
 - pneumatiques : pression de gonflage et état, taille adaptée,
 - roues : roues : voile, alignement sommaire,
 - unités de roulement de roue en bon état,
 - pas de jeu dans les biellettes de direction et les rotules, ainsi qu'au niveau de la suspension.
- Mettre le véhicule en condition de contrôle :
 - remplir le réservoir de carburant à moitié,
 - charger chacun des deux sièges avant de **70 kg**,
 - amener la direction en position de marche en ligne droite,
 - faire jouer plusieurs fois la suspension du véhicule afin que le châssis se remette en position initiale.
- Suivre les prescriptions et instructions du fabricant de l'appareil de mesure.

VALEURS DE CONTRÔLES DES ANGLES DES TRAINS

- La chasse de l'essieu avant, le carrossage et le parallélisme

de l'essieu arrière sont réglés en production à la valeur indiquée. Un réglage n'est pas possible.

Essieu avant	Berline	Break	Différence maxi gauche/droite
Carrossage	-1° 10' ± 45'		1°
Parallélisme total	0° ± 10'		-
Chasse	4° ± 1°	3° 25' ± 1°	1°
Divergence en virage (roue intérieure braquée de 20°)	1° 20' ± 45'		-
Essieu arrière			
Carrossage	1° 40' ± 30'		0° 35'
Parallélisme	0° 10' ± 30'		0° 15'
	- 20'		

Couples de serrage (en daN.m)

- Contre-écrous des biellettes de direction **6,0 daN.m**
- Fixation jambe de force sur fusée d'essieu **10,0 + 30° + 15°**

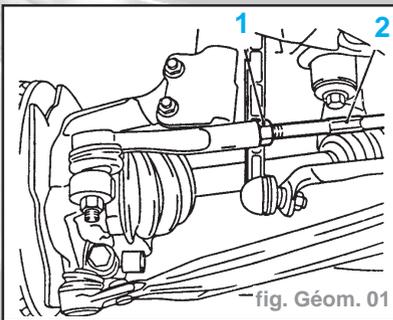
MÉTHODES DE RÉPARATION

Train avant

Parallélisme

RÉGLAGE

- Amener la direction en position de conduite en ligne droite. Desserrer l'écrou (1) sur les biellettes de direction gauche et droite, maintenir au niveau de la biellette avec une clé à fourche. Régler le parallélisme en tournant la biellette (2) (fig. Géom. 1).



—fig. Géom. 01

Nota : La zone de tolérance comporte en raison des valeurs de consigne, aussi bien un pincement (parallélisme +) qu'une ouverture (parallélisme -). Les biellettes de direction doivent être réglées de manière que les deux roues avant indiquent, soit de la moitié du pincement avant vers l'intérieur, soit de la moitié de l'ouverture avant vers l'extérieur.

- Serrer les contre-écrous des deux biellettes de direction, couple de serrage **6 daN.m**. Contre-tenir sur la biellette de direction à l'aide de la clé à fourche, veiller à ce que le soufflet du mécanisme de direction ne soit pas tordu.
- Contrôler le réglage du parallélisme. Le

volant de direction doit se trouver en position centrale.

Carrossage

- Les mesures décrites ci-après ne permettent simplement de régler le carrossage que dans une zone très restreinte.

RÉGLAGE

- Soulever le véhicule à l'avant. La roue correspondante doit être suspendue librement. Déposer les deux raccords vissés (1) du tube de jambe de force de la fusée d'essieu. Reposer des vis de fixation et écrous de fixation neufs, visser sans serrer le raccord vissé (fig. Géom. 2).

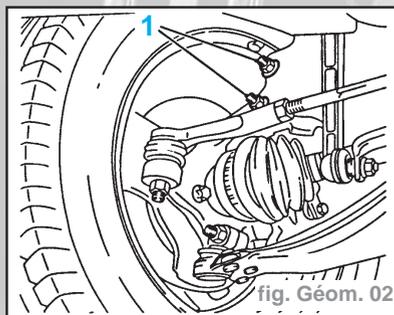


fig. Géom. 02

- Tirer la roue avant en haut vers l'extérieur (flèche) (fig. Géom. 3) et régler le carrossage positif le plus grand. Serrer les deux assemblages par vis du tube de jambe de force sur la fusée d'essieu à un couple de **1 daN.m** pour obtenir un effet de serrage entre la jambe de force et la fusée d'essieu.
- Abaisser lentement le véhicule sur ses roues. Le carrossage se modifie "négativement", si nécessaire, agir aussi sur la roue avant à la main. Lorsque la valeur théorique est atteinte, fixer les assemblages vissés du tube de soutien de la jambe de force sur la jambe de force,

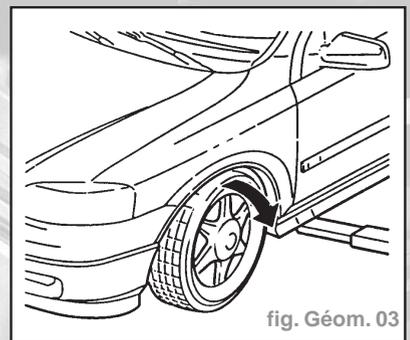


fig. Géom. 03

couple de serrage **10 daN.m + 30° + 15°**.

- Jouer plusieurs fois sur la suspension du véhicule et contrôler le réglage du parallélisme.

Train arrière

MESURE

- Comme ce modèle de véhicule est équipé d'un faux-essieu, il n'est pas possible de procéder au réglage de la position de l'essieu arrière. Si les valeurs effectives ne correspondent pas aux "valeurs de consigne", il convient alors de contrôler les points de fixation de l'essieu arrière situés sur le dessous de caisse du véhicule et, le cas échéant, de les corriger.
- Si les points de fixation de l'essieu arrière au soubassement du véhicule correspondent, aligner l'essieu arrière avec l'outil KM-6002 et effectuer une nouvelle mesure du châssis, après l'alignement.
- Si malgré un alignement correct de l'essieu arrière les "valeurs effectives" ne correspondent pas aux valeurs de consigne, il faut alors procéder au remplacement de l'essieu arrière.