

CARACTERISTIQUES

Train avant

- Les valeurs sont valables pour véhicules avec :
 - une charge de 70 kg sur chaque siège avant,
 - un réservoir à carburant à moitié plein,
 - une hauteur de contact mesurée au centre de la roue du sol au bord de la découpe de roue correcte. Différence entre le côté droit et le côté gauche du véhicule : maxi **10 mm**.
- Avant (mm) :
 - berline 612 ± 15
 - Combo 607 ± 15

Tous types sauf Combo

- Carrossage :
 - tous types sauf GSI - 35' ± 45'
 - GSI - 55' ± 45'
 - écart maxi entre roue gauche et roue droite 1°
- Chasse :
 - tous types sauf GSI 1°50' ± 1°
 - GSI 1°55 ± 1°
 - écart maxi entre roue gauche et roue droite 1°
- Parallélisme (ouverture) - 10' ± 10' (1mm ± 1 mm)
- Angle de braquage :
 - direction mécanique 1°45' ± 45'
 - direction assistée 1°50' ± 45'
 - écart maxi entre roue gauche et roue droite 40'

Combo

- Carrossage - 45' ± 45'
- Chasse 1°15' ± 1°
- Écart maxi entre roue gauche et roue droite 1°
- Parallélisme - 10' ± 10' (1 mm ± 1 mm)

- Angle de braquage :
 - direction mécanique 1°45' ± 45'
 - direction assistée 1°50' ± 45'
- Écart maxi entre roue gauche et roue droite 40'

Train arrière

- Les valeurs sont valables pour véhicules avec :
 - une charge de 70 kg sur chaque siège avant,
 - un réservoir à carburant à moitié plein,
 - une hauteur de contact mesurée au centre de la roue du sol au bord de la découpe de roue correcte. Différence entre le côté droit et le côté gauche du véhicule : maxi **10 mm**.
- Arrière (mm) :
 - berlines sauf GSI 581 ± 15
 - Combo 641 ± 15
 - GSI 572 ± 15

Tous types sauf Combo

- Carrossage - 1°30' ± 30'
- Différence entre droite et gauche 30'
- Parallélisme + 10' + 30' - 15'
 - 1 + 3 mm
 - 1,5
- Différence entre droite et gauche 15'

Combo

- Carrossage - 25' ± 25'
- Différence entre droite et gauche 30'
- Parallélisme + 15' ± 10' (1,5 mm ± 1 mm)
- Différence entre droite et gauche 15'

METHODES DE REPARATION

Train avant

OPÉRATIONS PRÉLIMINAIRES

- Les bandes de roulement des pneus doivent être uniformes et sans défaut.
- Régler la pression de gonflage des pneus pour pleine charge, elle doit être identique du côté gauche et du côté droit.
- Le rebord de la jante de roue à voile plein doit être dans un état impeccable.
- Les rotules (rotules de direction, articulations-guides) ne doivent présenter aucun jeu.
- Amener le véhicule en position de mesure.
- Charger chacun des deux sièges avant du véhicule de 70 kg.
- Remplir à moitié le réservoir de carburant.
- Faire jouer plusieurs fois de suite la suspension du véhicule.
- Si l'on néglige cette mesure de précaution, on mesurera un angle de carrossage trop important, parce que le bras inférieur de suspension n'a pas encore repris sa position de départ normale.

- Lors de l'utilisation de plateaux pivotants pour instruments de mesure de la géométrie des roues qui ne peuvent résister à des efforts latéraux, il faut d'abord reculer le véhicule de 1 m et ensuite l'avancer à nouveau.
- Amener la direction en position de conduite en ligne droite.
- Déterminer les valeurs effectives sur l'appareil de mesure de géométrie.
- Respecter les indications et les prescriptions du fabricant.

Carrossage

CONTRÔLE

- A l'aide d'un appareil de contrôle approprié, procéder au contrôle de l'angle de carrossage.
- Se référer à la notice d'utilisation de l'appareil.

- Voir les valeurs dans le chapitre « Caractéristiques ».
- L'écart maxi relevé entre les deux roues du train avant ne doit pas excéder 1°.

CORRECTION

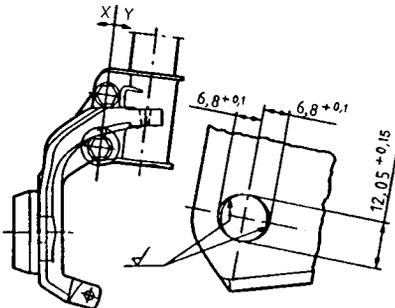
- Déposer la jambe de force.
- Ébarber les trous de fixation inférieurs de la jambe de force selon les cotes, en trous oblongs, ébarber et appliquer de la peinture (fig. GÉOM. 1).
- Un décalage du porte-fusée de la position centrale dans la direction **X** ou **Y** donne une modification de carrossage maximale de **0°50'** chaque fois (fig. GÉOM. 1).
- Reposer la jambe de force.
- Important.** - Le serrage au couple de l'assemblage par vis du tube-support de la jambe de force et du porte-fusée s'effectue seulement après le réglage du carrossage.
- Reposer les roues avant. Veiller à la position par rapport au moyeu de roue.
- Mesurer le carrossage sur le banc de mesure d'essieu.

- Soulever véhicule à l'avant. La roue avant correspondante doit tourner librement.
- Dévisser les deux vis de la fixation (1) de la jambe de force à la fusée d'essieu (fig. GÉOM. 2).
- Les vis doivent être remplacées après chaque desserrage.
- Tirer la roue avant en haut vers l'extérieur et régler le carrossage positif le plus grand.
- Serrer les deux vis à **1 daN.m**, afin qu'un serrage soit atteint entre la jambe de force et la fusée d'essieu.
- Abaisser lentement le véhicule.
- Le carrossage se modifie ainsi dans la direction « négatif ».
- Si nécessaire, aider de la main sur la roue avant.
- Lorsque la valeur nominale est atteinte, serrer les écrous des deux vis.
- Serrer à **9 daN.m** et continuer à serrer à **45° à 60°**.
- Faire jouer plusieurs fois la suspension du véhicule et contrôler le réglage du carrossage.

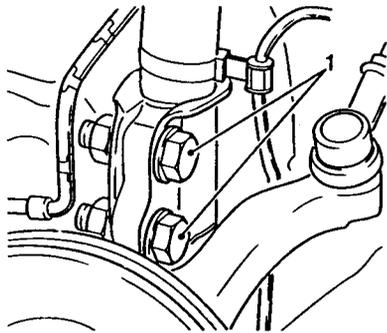
Chasse

CONTRÔLE

- À l'aide d'un appareil de contrôle approprié, procéder au contrôle de l'angle de chasse.
- Se référer à la notice d'utilisation de l'appareil.
- Voir les valeurs dans le chapitre « Caractéristiques ».
- L'écart maxi relevé entre les deux roues du train avant ne doit pas excéder 1°.



(Fig. GÉOM. 1)



(Fig. GÉOM. 2)

RÉGLAGE

- Le réglage de l'angle de chasse n'est pas possible.
- Si les valeurs relevées ne sont pas correcte, il y a lieu d'y remédier par le remplacement de la ou des pièces défectueuses.

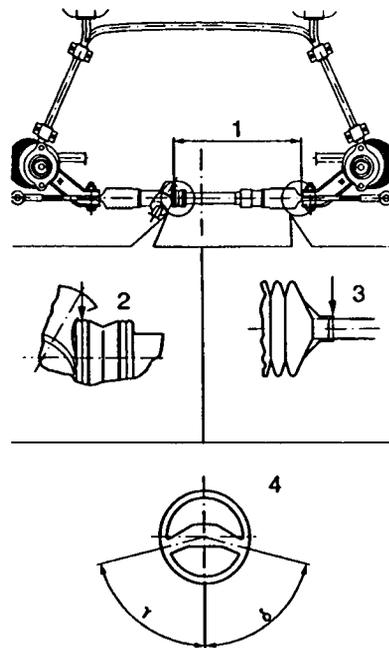
Parallélisme

CONTRÔLE

- À l'aide d'un appareil de contrôle approprié, procéder au contrôle du parallélisme.
- Se référer à la notice d'utilisation de l'appareil.
- Voir les valeurs dans le chapitre « Caractéristiques ».

RÉGLAGE

- Régler la position de marche en ligne droite cote de contrôle **1 = 420 ± 2 mm** (direction mécanique) **435 ± 2 mm** (direction assistée) (fig. GÉOM. 2 bis).
- À cet effet, utiliser la jauge de contrôle, entre le gradin de fixation gauche du boîtier de direction (2) et le logement droit du soufflet (3) (fig. GÉOM. 2 bis).
- Bloquer le volant dans cette position de marche en ligne droite à l'aide d'un dispositif de blocage de volant de type commercial.
- Le volant doit se trouver en position centrale (fig. GÉOM. 2 bis).
- Si nécessaire, placer le volant en position de marche en ligne droite.
- Enlever le collier de serrage (1) du soufflet, dévisser le contre-écrou (2) (fig. GÉOM. 3).



(fig. GÉOM. 2 bis)

- Régler la valeur de voie en tournant la barre d'accouplement.
- Valeurs nominales, voir « Caractéristiques ».
- La cote **174,6 ± 6 mm** (direction mécanique) **163 ± 6 mm** (direction assistée) entre le gradin du soufflet et du contre-écrou doit être respectée lors du réglage et du contrôle de la valeur des parallélismes (fig. GÉOM. 4).
- Régler respectivement côté droit et côté gauche.
- Resserrer le contre-écrou. Éliminer une torsion éventuelle du soufflet et replacer le collier de serrage.

Train arrière

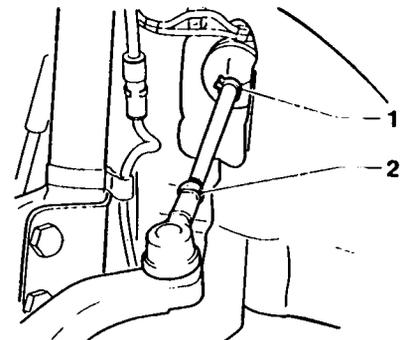
OPÉRATIONS PRÉLIMINAIRES

- Les conditions suivantes doivent être remplies avant que l'on procède à une mesure de l'essieu arrière :
 - la bande de roulement des pneus doit être uniforme et sans défaut ;
 - les pressions de gonflage des pneus de l'essieu doivent être égales à gauche et à droite ;
 - le rebord de la jante de roue à voile plein intéressée doit être dans un état impeccable.
- Amener le véhicule en position de mesure.

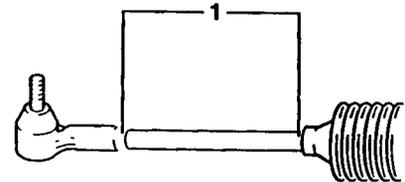
Carrossage

CONTRÔLE

- À l'aide d'un appareil de contrôle approprié, procéder au contrôle de l'angle de carrossage.
- Se référer à la notice d'utilisation de l'appareil.
- Voir les valeurs dans le chapitre « Caractéristiques ».



(Fig. GÉOM. 3)



(Fig. GÉOM. 4)

- L'écart maxi relevé entre les deux roues du train arrière ne doit pas excéder : **0°30'**.

RÉGLAGE

- Le réglage de l'angle de carrossage n'est pas possible.
- Si les valeurs relevées ne sont pas correctes, il y a lieu d'y remédier par le remplacement de la ou des pièces défectueuses.

Parallélisme

CONTRÔLE

- A l'aide d'un appareil de contrôle approprié, procéder au contrôle du parallélisme (pincement).
- Se référer à la notice d'utilisation de l'appareil.
- Voir les valeurs dans le chapitre « Caractéristiques ».

RÉGLAGE

- Le réglage du parallélisme n'est pas possible.
- Si les valeurs relevées ne sont pas correctes, il y a lieu d'y remédier par le remplacement des pièces défectueuses.