

CARACTÉRISTIQUES

Généralités

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 : 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.

Nota : L'essieu arrière n'est pas réglable.

	Berline	Berline Equip' «Sport»	Différence maxi Droit /Gauche
Essieu avant			
Carrossage	-1° 10' ± 45'	-1° 20' ± 45'	1°
Parallélisme*	0° 10' ± 10'		-
Chasse	1° 35' ± 1°	1° 30' ± 1°	1°
Divergence en virage (roue intérieure braquée de 20 °)	1° 30' ± 45'		-
Essieu arrière**			
Carrossage	-1° 30' ± 30'		35'
Parallélisme*	0° 10' ± $\frac{30'}{15}$		15'

* Valeurs positives = pincement, valeurs négatives = ouverture.

** Réglage d'usine, non réglable en après-vente.

Couples de serrage (en daN.m)

- Contre-écrous des biellettes de direction.....**5**
- Fixation jambe de force sur fusée d'essieu.....**8 + 60° + 15°**

MÉTHODES DE RÉPARATION

Train avant

Parallélisme

RÉGLAGE

- Amener la direction en position de conduite en ligne droite. Desserrer l'écrou (1) sur les bielles 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).

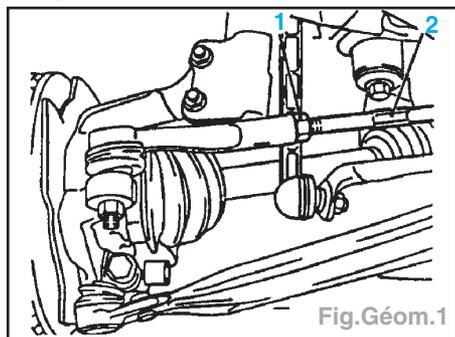


Fig.Géom.1

- Serrer les contre-écrous des deux biellettes de direction, couple de serrage **5 daN.m**. Contre-tener 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).

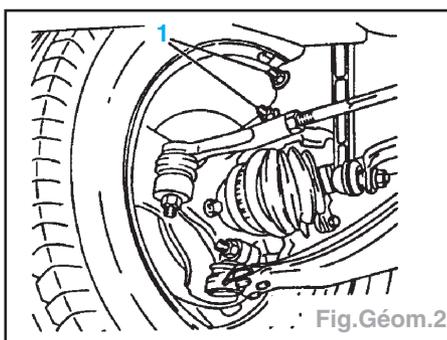


Fig.Géom.2

- Tirer la roue avant en haut vers l'extérieur (flèche) (Fig.Géom.3) et régler le carrossage positif le plus grand. Serrer les fixations de jambe de force sur la fusée d'essieu à un couple de **1 daN.m**

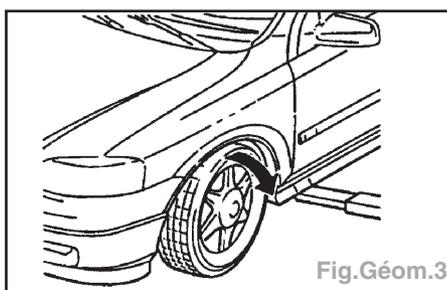


Fig.Géom.3

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, serrer les fixations au couple.
- Jouer plusieurs fois sur la suspension du véhicule et contrôler le réglage du parallélisme.