

CARACTÉRISTIQUES

Généralités

Sur l'ensemble des angles caractéristiques de la géométrie du train avant, seul le réglage du parallélisme et du carrossage est possible.

Aucun angle de la géométrie du train arrière n'est réglable.

	Suspension normale	Suspension sport	Différence maxi gauche/droite
Train avant :			
Parallélisme	+0° 10' ± 10'		
Carrossage	-1° 10' ± 45'	-1° 20' ± 45'	1°
Chasse	1° 35' ± 1°	1° 30' ± 1°	1°
Train arrière :			
Carrossage	-1° 30' ± 30'		35'
Pincement	+0° 10' +30' /-15'		15'

Couples de serrage (en daN.m)

Contre écrou de manchon de bielle de direction (parallélisme) :	5
Fixation inférieure de l'élément de suspension * (carrossage) :	8
-1re phase :	serrage angulaire de 60°
-2e phase :	serrage angulaire de 15°
-3e phase :	11
Vis de roue :	11

* Vis et écrous neufs.

MÉTHODES DE RÉPARATION

En bref :

Il est conseillé de procéder au contrôle et au réglage des angles de la géométrie du train avant après chaque intervention sur ce dernier.

Sur l'ensemble des angles caractéristiques de la géométrie des trains roulants, seul le parallélisme et le carrossage des roues avant sont réglables.

En cas de relevé de valeurs hors tolérances sur les angles non réglables, contrôler l'état des éléments constitutifs des trains.

relevé de valeurs hors tolérances sur les angles non réglables, contrôler l'état des éléments constitutifs du train avant.

Réglage du parallélisme

Le parallélisme se règle par l'allongement ou le raccourcissement symétrique de la longueur des biellettes de direction (1) (Fig.1), après avoir effectué les vérifications préliminaires habituelles et installer le véhicule sur un banc de contrôle de géométrie des trains.

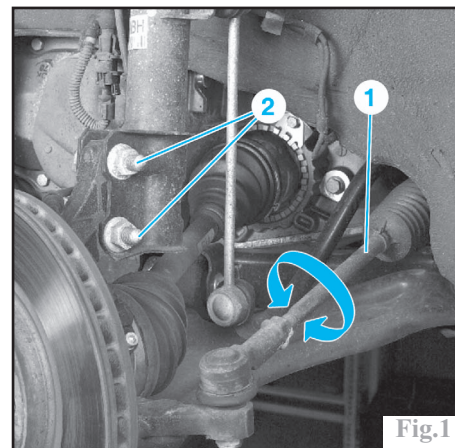


Fig.1

Conditions préalables au contrôle

Avant de réaliser le contrôle de la géométrie du train avant, il est nécessaire de vérifier les points suivants :

-Pneumatiques : vérifier la symétrie sur un même train (dimensions, pressions de gonflage, degré d'usure...).

-Articulations : vérifier l'état des silent-blocs, le jeu des rotules et des roulements.

-Voiles des roues : il ne doit pas excéder 1,2 mm (il sera compensé grâce à l'appareil de contrôle des angles).

-Conditions de contrôle et de réglage : 70 kg sur chaque siège avant et réservoir de carburant à demi rempli.

Réglage du carrossage

Le carrossage se règle en jouant sur le débattement du pivot par rapport à l'élément de suspension.

Procéder comme suit :

Déposer la roue du côté concerné.

Attention :

Les boulons de fixation inférieure de l'élément de suspension doivent être systématiquement remplacés à chaque desserrage.

Boulons inférieurs (2) de l'élément de suspension desserrés.

Reposer la roue puis la basculer au maximum vers l'extérieur en la tirant depuis le haut.

Abaisser lentement le véhicule au sol, jusqu'à l'obtention de la valeur prescrite. Serrer les boulons de fixation inférieure de l'élément de suspension au couple prescrit.

Procéder de la même façon sur l'autre roue.

Train arrière

Contrôle de la géométrie du train arrière

Sur l'ensemble des angles de la géométrie du train arrière, aucun n'est réglable.

Après avoir effectué les vérifications préliminaires habituelles et installé le banc de contrôle des trains roulants, si les valeurs relevées sont hors tolérances, contrôler l'état des éléments constitutifs du train arrière.

Train avant

Contrôle et réglage de la géométrie du train avant

Sur l'ensemble des angles de la géométrie du train avant, le parallélisme et le carrossage sont réglables. Effectuer les vérifications préalables suivants les conditions de contrôle et installer le banc de contrôle de géométrie des trains roulants. En cas de