

CARACTÉRISTIQUES

Généralités

Train avant

- Suspension avant, hauteur d'assiette :
 - Jusqu'à l'année-modèle 95 1/2 **130 mm ± 2 mm**.
 - A partir de l'année-modèle 95 1/2 **139 mm** (différence max. entre les deux côtés 5 mm).
- Pneus avec pression de gonflage correcte.

CARROSSAGE

- Jusqu'à l'année-modèle 95 1/2 :
 - Sans charge **+ 0° 30' ± 1°**
 - Avec charge **+ 1° 05' ± 1°**
 - Déviation de la roue gauche à la roue droite **30' max.**
- A partir de l'année-modèle 95 1/2 :
 - Avec ou sans charge **0° ± 1°**
 - Déviation de la roue gauche à la roue droite **45' max.**

CHASSE

- Jusqu'à l'année-modèle 95 1/2 :
 - Sans charge **+ 2° 30' ± 1°**
 - Avec charge **+ 2° 50' ± 1°**
 - Déviation de la roue gauche à la roue droite **45' max.**
- A partir de l'année-modèle 95 1/2 :
 - Sans charge **+ 2° 10' ± 1°**
 - Avec charge **+ 2° 50' ± 1°**
 - Déviation de la roue gauche à la roue droite **35' max.**

PINCEMENT

- Jusqu'à l'année-modèle 95 1/2 :
 - Sans charge **2 mm ± 2 mm** (pincement)
 - Avec charge **+ 1 mm ± 2 mm**
- A partir de l'année-modèle 95 1/2 :
 - Sans charge **0 mm ± 2 mm**
 - Avec charge **- 5.5 mm ± 5 mm**

Note : les deux angles de pincement individuels, qu'ils soient négatifs ou positifs doivent être dans la plage de tolérances spécifiée.

ANGLES DE BRAQUAGE

- La roue extérieure braquée à **20°**, la roue intérieure doit être braquée de **21° 50' ± 1°**.

INCLINAISON DU PIVOT DE FUSÉE

- Jusqu'à l'année-modèle 95 1/2 :
 - Sans charge **10° ± 1°**
 - Avec charge **9° 25' ± 1°**
- A partir de l'année-modèle 95 1/2 :
 - Avec ou sans charge **12° 30' ± 0° 30'**

Train arrière

- Aucune donnée n'est préconisée pour la géométrie du train arrière, le principe en est que des angles à zéro correspondent à un contrôle correct ; au-delà, un élément doit être remplacé.

MÉTHODES DE RÉPARATION

Opérations préliminaires

- 1 Les sculptures de la bande de roulement des pneus doivent être uniformes et sans défaut.
- 2 Régler la pression de gonflage des pneus pour pleine charge.
- 3 Toutes les jantes doivent être dans un état impeccable.
- 4 Les articulations à rotule (barres d'accouplement, articulations de guidage) ne doivent présenter aucun jeu.
- 5 Contrôler la hauteur d'assiette du véhicule.

- Tout contrôle de géométrie, incluant le pincement, doit être effectué avec véhicule placé sur une surface plane et uniforme. Le véhicule doit procéder un dénivelé de l'avant à l'arrière de 6 mm en position à vide, en ordre de marche, sans charge et le plein de carburant fait.
- Effectuer les contrôles depuis les douilles du bras inférieur avant, aux vis pivot supérieures du bras d'essieu arrière.
- Lors de l'utilisation de plateaux pivotants pour appareils de mesure d'essieu qui n'enregistrent aucun effort latéral, il faut d'abord reculer le véhicule d'un mètre et ensuite l'avancer à nouveau.

- Amener la direction en position de marche en ligne droite.
- Établir au moyen d'un appareil de mesure optique d'essieu les valeurs effectives (valeurs de consigne, voir caractéristiques). Les indications à l'utilisateur et les prescriptions du fabricant doivent être observées.
- Établir une fiche de mesure de l'essieu.

Hauteur d'assiette

RÉGLAGE

- La hauteur est réglée par l'intermédiaire de la vis de réglage de la barre de torsion (flèche). En tournant la vis dans le sens des aiguilles d'une montre, on augmente la hauteur d'assiette (fig. Tr.AV. 1).

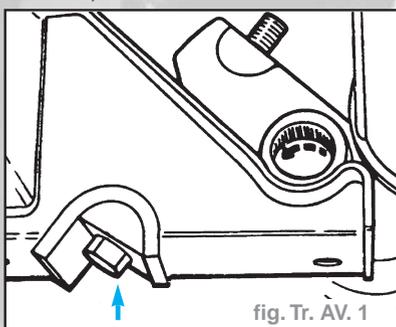


fig. Tr. AV. 1

- Contrôler les pressions de gonflage des pneus à froid.
- Hauteur d'assiette : **Z = A - B** (fig. Tr.AV.2).

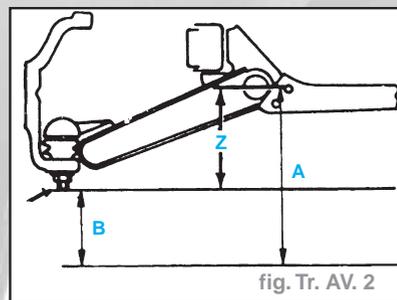


fig. Tr. AV. 2

- La cote Z est :
 - Jusqu'à l'année-modèle 95 1/2 : **130 mm ± 2 mm**.
 - A partir de l'année-modèle 95 1/2 : **139 mm**.
 - Différence maximum d'un côté par rapport à l'autre : **5 mm** à partir de l'année-modèle 95 1/2.

Carrossage

Important : Le carrossage est corrigé par les rondelles de compensation (flèche) qui se trouvent entre l'arbre de bras oscillant transversal du bras de suspension supérieur et le corps d'essieu (fig. Tr.AV. 3).

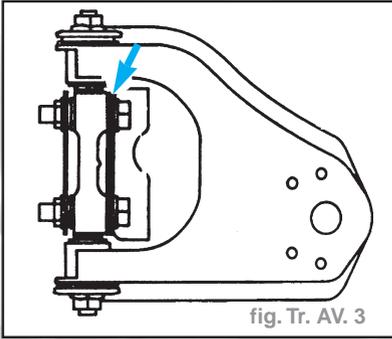


fig. Tr. AV. 3

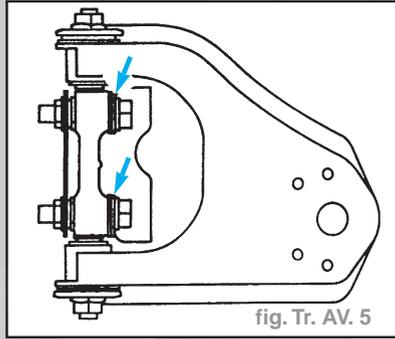


fig. Tr. AV. 5

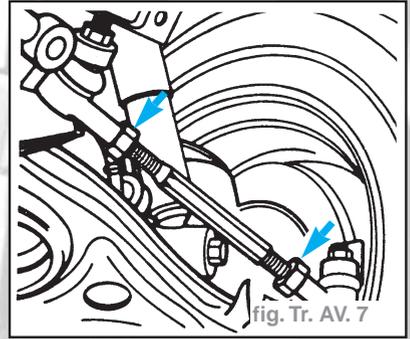


fig. Tr. AV. 7

- Les rondelles de compensation sont façonnées de sorte qu'elles s'adaptent au-dessus de deux vis fixant l'arbre de bras oscillant transversal.

MESURE

- Mesurer le carrossage (sans charge) :
 - Jusqu'à l'année-modèle 95 1/2 : $+ 0^\circ 30' \pm 1^\circ$ (différence max. d'un côté par rapport à l'autre $30'$).
 - A partir de l'année-modèle 95 1/2 : $0^\circ \pm 1^\circ$ (différence max. d'un côté par rapport à l'autre $45'$).

RÉGLAGE

- Pour diminuer le carrossage, ajouter des rondelles de compensation (fig. Tr.AV. 4).
- Pour augmenter le carrossage, enlever des rondelles de compensation.
- L'épaisseur totale des rondelles de compensation pour le carrossage et la chasse ne doit pas dépasser **10,8 mm**.
- Serrer les vis d'arbre de bras oscillant transversal à **15,5 daN.m**.

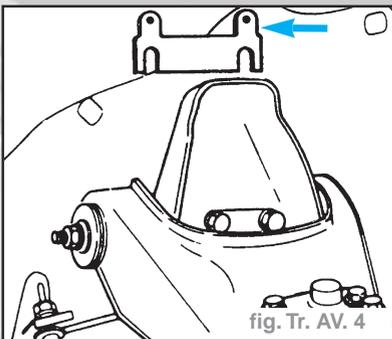


fig. Tr. AV. 4

- Pour diminuer la chasse, ajouter des rondelles de compensation à la vis avant ou enlever des rondelles de compensation de la vis arrière (fig. Tr.AV. 6).

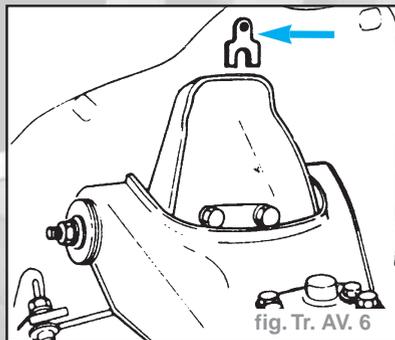


fig. Tr. AV. 6

- Pour augmenter la chasse, enlever des rondelles de compensation à la vis avant ou ajouter des rondelles de compensation à la vis arrière.
- La différence entre l'épaisseur des rondelles de la vis avant et de la vis arrière ne doit pas dépasser **3,2 mm**.
- L'épaisseur totale des rondelles de compensation de chasse et de carrossage ne doit pas dépasser **10,8 mm**.
- Serrer la vis d'arbre de bras oscillant transversal à **15,5 daN.m**.

Pincement

- Mesurer le pincement avec véhicule sans charge et direction en position droite et utilisant un équipement de mesure d'alignement optique :
 - Jusqu'à l'année-modèle 95 1/2 : $2 \text{ mm} \pm 2 \text{ mm}$.
 - A partir de l'année-modèle 95 1/2 : $0 \text{ mm} \pm 2 \text{ mm}$.

RÉGLAGE

- Régler le pincement si nécessaire, dévisser les deux écrous de blocage sur les barres d'accouplement gauche et droite (fig. Tr.AV. 7). Les écrous marqués "L" sont pourvus d'un filetage à gauche. Pour obtenir un réglage précis, il faut régler uniformément les deux barres d'accouplement.
- Serrer les écrous de blocage des deux barres d'accouplement à **12 daN.m**.
- Procéder à un contrôle final du pincement.
- Contrôler la bonne position du volant en ligne droite.

Angle de braquage

- L'angle de braquage devrait être ajusté après le réglage du pincement de la roue avant.
- Les vis de butée réglables se trouvent au-dessus du bouton à tête sphérique avant du bras de suspension inférieur (fig. Tr.AV. 8).

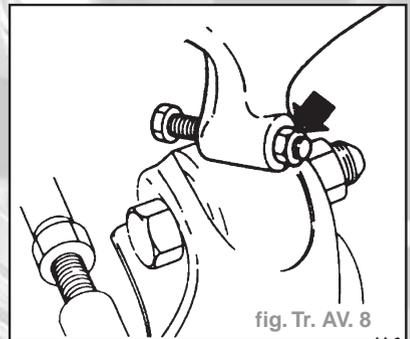


fig. Tr. AV. 8

MESURE

- Mettre les deux roues avant sur des plateaux pivotants. Tourner le volant en butée à droite.
- L'angle de braquage de la roue gauche devrait être de 20° .
- L'angle de braquage de la roue droite devrait être de $21^\circ 50' \pm 1$.

RÉGLAGE

- Agir sur la vis de butée pour obtenir l'angle de braquage correct.
- Serrer le contre-écrou de vis de butée à **2,3 daN.m**.

Chasse

Important : La chasse est corrigée par les rondelles de compensation (flèche) placées entre l'axe de pivot de bras oscillant supérieur et le châssis (fig. Tr.AV. 5). Les rondelles de compensation sont façonnées de sorte qu'elles s'adaptent au-dessus des deux vis fixant l'arbre de bras oscillant transversal.

- Mesurer la chasse (sans charge) :
 - Jusqu'à l'année-modèle 95 1/2 : $+ 2^\circ 30' \pm 1^\circ$ (différence max. d'un côté par rapport à l'autre $45'$).
 - A partir de l'année-modèle 95 1/2 : $+ 2^\circ 10' \pm 1^\circ$ (différence max. d'un côté par rapport à l'autre $35'$).