

## CARACTÉRISTIQUES

### Généralités

#### VÉRIFICATIONS PRÉLIMINAIRES

- Avant de procéder au contrôle ou au réglage du train AV et AR, il est nécessaire d'examiner les points suivants :
  - pneumatiques : la pression de gonflage et l'état,
  - roues voilage, alignement (visuel),
  - moyeu : jeu de roulement,
  - articulation état, jeu, serrage,
  - suspension : état des amortisseurs,
  - direction état, jeu, serrage,
  - réservoir à carburant : rempli à la moitié,
  - charge de 70kg sur chaque siège AV,
  - mettre la direction en position «ligne droite»,
  - faire jouer plusieurs fois la suspension afin de mettre le véhicule en position initiale.

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

### Couples de serrage (en daN.m)

- Vis de fixation de roue.....**11,0**
- Jambe de force sur fusée.....**5,0 + 9,0 + 45° + 15°**
- Contre-écrou sur rotule de biellette de direction.....**6,0**

Essieu avant	jusqu'à l'AM 99	depuis l'AM 99	différence maxi Droite/Gauche
Réglage des roues avant			
Carrossage	$-1^{\circ}10' \pm 45'$	$-0^{\circ}20' \pm 45'$	1°
Parallélisme*	$0^{\circ} \pm 10'$	$0^{\circ}00' \pm 10'$	-
Chasse	$3^{\circ} \begin{smallmatrix} +1' \\ -50' \end{smallmatrix}$	$3^{\circ}10' \pm 1^{\circ}$	1°
Divergence en virage avec roue Int. braquée de 20°	$1^{\circ}20' \pm 45'$	$1^{\circ}09' \pm 45'$	-
<b>Essieu arrière**</b>			
Réglage des roues arrière			
Carrossage	$-1^{\circ}40' \pm 30'$	$-1^{\circ}45' \pm 30'$	0°35'
Parallélisme*	$0^{\circ}10' \begin{smallmatrix} +30' \\ -20' \end{smallmatrix}$	$0^{\circ}10' \begin{smallmatrix} +30' \\ -20' \end{smallmatrix}$	0°15'

\* Valeurs positives = pincement, valeurs négatives = ouverture.

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

## MÉTHODES DE RÉPARATION

### Train avant

#### Parallélisme

#### RÉGLAGE

**Nota** : Toujours effectuer le réglage sur les deux biellettes (différence maximum après réglage de 5 mm).

- Mettre la direction en position «ligne droite».
- Desserrer le contre-écrou (1) à la barre d'accouplement D et G.
- Régler le pincement par rotation de la barre d'accouplement et serrer le contre-écrou au couple (2) (Fig.Géom.1).

**Nota** : Le volant doit se trouver en position centrale.

#### Carrossage

#### RÉGLAGE

- Soulever le véhicule (la roue doit être suspendue librement).
- Desserrer les fixations Inf. (1) de la jambe de force (Fig.Géom.2).
- Tirer la roue AV en haut (flèche) vers

l'extérieur et régler le carrossage positif le plus grand.

- Serrer les fixations de jambe de force à **1,0 daN.m** pour obtenir un effet de serrage.
- Abaisser lentement le véhicule jusqu'à ce qu'il repose sur ses roues.
- Le carrossage change alors dans le sens «négatif» si cela est nécessaire, accentuer ce phénomène à la main sur la roue.
- Si la valeur est correcte, serrer les fixations au couple.
- Faire jouer plusieurs fois la suspension du véhicule et contrôler les valeurs de carrossage.

