

CARACTERISTIQUES

VERIFICATIONS PRELIMINAIRES

- Placer la voiture (sans charge) à l'horizontale, les roues étant dirigées droit vers l'avant.
- Régler la pression des pneus conformément aux spécifications et corriger les déviations des pneus et des roues.
- Régler comme elles doivent l'être normalement la suspension avant et la direction.
- S'assurer qu'aucun bruit anormal ne se manifeste dans les joints à rotule des bras de suspension et du système de direction.
- La voiture doit être placée sur une surface horizontale et ne contenir ni bagages, ni passagers. Les différents pleins d'eau, d'huile et de carburant doivent être effectués.

Train avant

CARROSSAGE

- Angle non réglable.
- Valeur :
 - tous types sauf Rallye $0^{\circ}40' \pm 30'$
 - Rallye $0^{\circ} \pm 30'$

CHASSE

- Angle non réglable.
- Valeur :
 - tous types sauf Rallye $1^{\circ}45' \pm 30'$
 - Rallye $1^{\circ}50' \pm 30'$

INCLINAISON DE PIVOT

- Angle non réglable.
- Valeur :
 - tous types sauf Rallye $8^{\circ}35' \pm 30'$
 - Rallye $9^{\circ}30' \pm 30'$

PARALLELISME

- Parallélisme réglable.
- Valeur du pincement :
 - tous types sauf Rallye 4 ± 1 mm
 - Rallye 2 ± 1 mm

Train arrière

CARROSSAGE

- Carrossage non réglable.
- Valeur $- 0^{\circ} 50' \pm 30'$

PARALLELISME

- Parallélisme non réglable.
- Valeur du pincement :
 - tous types sauf Rallye 1 ± 2 mm
 - Rallye $1,5 \pm 1$ mm

METHODES DE REPARATION

Train avant

OPERATIONS PRELIMINAIRES

- Les conditions suivantes doivent être remplies avant qu'on procède à la mesure de la géométrie du train avant :
 - 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 intéressée doit être dans un état impeccable.
 - les articulations à rotule (rotules de direction, articulations-guides) ne doivent présenter aucun jeu.
 - les roues doivent être mises en ligne.
- Rallye
 - Effectuer le serrage des articulations élastiques des triangles.
- Tous types sauf Rallye
 - Respecter la distance X sur le tirant d'immobilisation transversale de la barre stabilisatrice : $X = 330$ mm (Fig. GEOM. 1).
 - Pour le serrage des silents blocs des bras de triangle, respecter la hauteur d'assiette $H = 310$ mm.

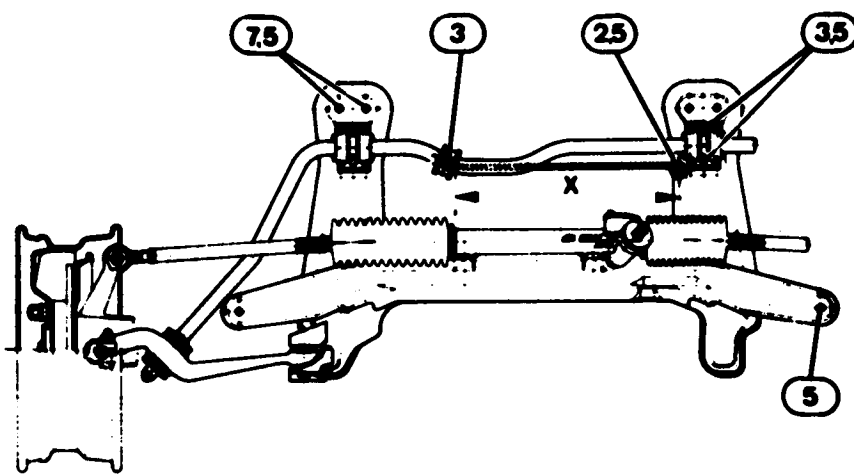
Nota. — Cette hauteur H est mesurée au niveau de la chape de fixation entre le berceau et le sol.

Carrossage

CONTROLE

- 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.
- Comparer avec les valeurs constructeurs du paragraphe "Caractéristiques".
- Si l'angle de carrossage n'est pas compris dans les tolérances, il y a lieu de remplacer les éléments du train qui sont défectueux car le carrossage n'est pas réglable.



(Fig. GEOM. 1)

Chasse

CONTROLE

- A 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.
- Comparer avec les valeurs constructeur du paragraphe "Caractéristiques".
- Si l'angle de chasse n'est pas compris dans les tolérances, il y a lieu de remplacer les éléments du train qui sont défectueux.

Pivot

CONTROLE

- A l'aide d'un appareil de contrôle approprié, procéder au contrôle de l'angle de pivot.
- Se référer à la notice d'utilisation de l'appareil.
- Comparer avec les valeurs constructeurs du paragraphe "Caractéristiques".
- Si l'angle de pivot n'est pas compris dans les tolérances, il y a lieu de remplacer les éléments du train qui sont défectueux.

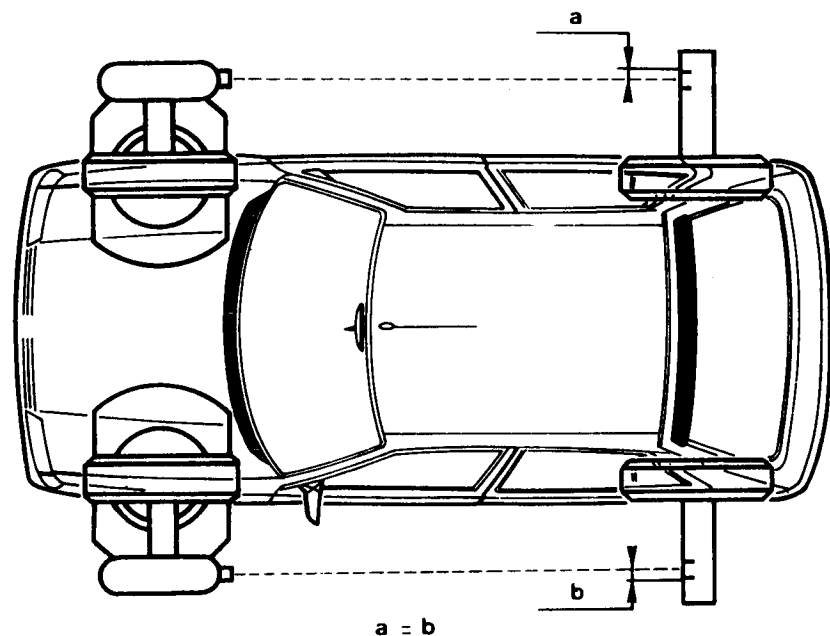
Parallélisme

Important. — Lors du réglage du parallélisme, la mise en ligne de la direction est obligatoire dans le but de conserver une répartition équitable du pincement sur chaque roue.

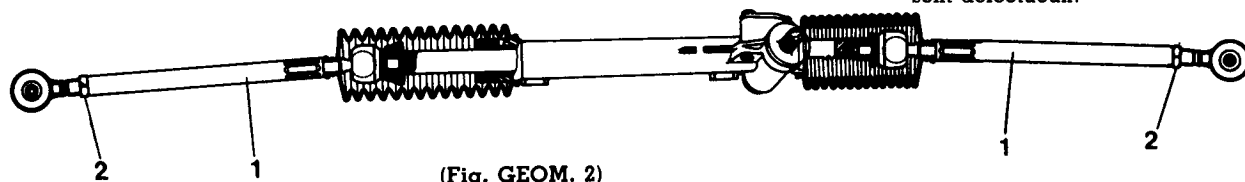
MISE EN LIGNE DE LA DIRECTION

- Tourner la direction jusqu'en butée dans un sens.
- Faire un repère dans le haut du cercle du volant.
- Amener la direction en butée dans l'autre sens en comptant le nombre de tours et de fractions de tours.
- Diviser la valeur trouvée par deux (valeur du point milieu).
- Ramener le volant de direction à ce point.
- Dans cette position précise, les roues doivent être en ligne droite.
- Dans le cas contraire, régler par les biellettes (1) (Fig. GEOM. 2).
- Les distances a et b doivent être égales ($a = b$) (Fig. GEOM. 3).
- Contrôler la position du volant, le centrer si nécessaire.

Remarque. — Après remontage de la direction, si les cotes (a) ont été respectées, la répartition doit être bonne (voir chapitre "Direction").



(Fig. GEOM. 3)



(Fig. GEOM. 2)

CONTROLE

- A l'aide d'un appareil de contrôle approprié, procéder au contrôle du parallélisme.
- Se référer à la notice d'utilisation de l'appareil.
- Comparer avec les valeurs constructeur au paragraphe "Caractéristiques".
- Si le parallélisme n'est pas compris dans les tolérances, procéder au réglage.

REGLAGE

- Desserrer le contre-écrou (2) (Fig. GEOM. 2).
- Visser ou dévisser la bielle (1) pour obtenir le réglage (un demi-tour de la biellette entraîne une modification du parallélisme de 1 mm à la jante).

Nota. — Ce réglage doit se faire simultanément par les deux biellettes (1) pour ne pas modifier la répartition du parallélisme.

- Serrer le contre-écrou (2) à 4,5 daN.m.

Train arrière

Important. — Vérifier tout d'abord que la hauteur d'assiette est correcte (voir chapitre "Suspension - Train arrière").

Carrossage

CONTROLE

- 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.
- Comparer avec les valeurs constructeur du paragraphe "Caractéristiques".
- Si l'angle de carrossage n'est pas compris dans les tolérances, il y a lieu de remplacer les éléments du train qui sont défectueux.

Parallélisme

CONTROLE

- A l'aide d'un appareil de contrôle approprié, procéder au contrôle du parallélisme.
- Se référer à la notice d'utilisation de l'appareil.
- Comparer avec les valeurs constructeur du paragraphe "Caractéristiques".
- Si le parallélisme n'est pas compris dans les tolérances, il y a lieu de remplacer les éléments du train qui sont défectueux.