

## 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

#### ● GTI

##### CARROSSAGE

- Angle de carrossage non réglable.
- Valeur .....  $0^{\circ} \pm 30'$
- Condition de contrôle ..... à vide, en ordre de marche

##### CHASSE

- Angle de chasse non réglable.
- Valeur .....  $1^{\circ} 50' \pm 30'$
- Condition de contrôle .... à vide, en ordre de marche

##### PARALLELISME

- Parallélisme réglable.
- Valeur de pincement .....  $2 \text{ mm} \pm 1$
- Condition de contrôle ..... à vide, en ordre de marche

##### PIVOT

- Angle de pivot non réglable.
- Valeur .....  $9^{\circ} 30' \pm 30'$
- Condition de contrôle ..... à vide, en ordre de marche

#### ● DIESEL

##### CARROSSAGE

- Angle de carrossage non réglable.
- Valeur .....  $0^{\circ} 30' \pm 30'$
- Condition de contrôle ..... à vide, en ordre de marche

##### CHASSE

- Angle de chasse non réglable.
- Valeur .....  $1^{\circ} 40' \pm 30'$
- Condition de contrôle ..... à vide, en ordre de marche

##### PARALLELISME

- Parallélisme réglable.
- Valeur de pincement .....  $3 \text{ mm} \pm 1$
- Condition de contrôle ..... à vide en ordre de marche

##### PIVOT

- Angle de pivot non réglable.
- Valeur .....  $8^{\circ} 50' \pm 30'$
- Condition de contrôle ..... à vide, en ordre de marche

### Train arrière

#### ● TOUS TYPES

##### PARALLELISME

- Parallélisme non réglable.
- Valeur de pincement .....  $2,5 \text{ mm} \pm 2$
- Condition de contrôle ..... à vide, en ordre de marche

##### CARROSSAGE

- Carrossage non réglable.
- Valeur (négative) .....  $- 0^{\circ}30' \pm 30'$
- Condition de contrôle ..... à vide, en ordre de marche

## 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.

#### ● GTI

- Effectuer le serrage des articulations élastiques des tringles.

#### ● DIESEL

- Respecter la distance X sur le tirant d'immobilisation transversale de la barre stabilisatrice :  $X = 330 \text{ mm}$  (fig. GEOM. 1).

— Pour le serrage des silent blocs des bras de triangle, respecter la hauteur d'assiette  $H = 310 \text{ mm}$ .

**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.

### 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 constructeurs 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

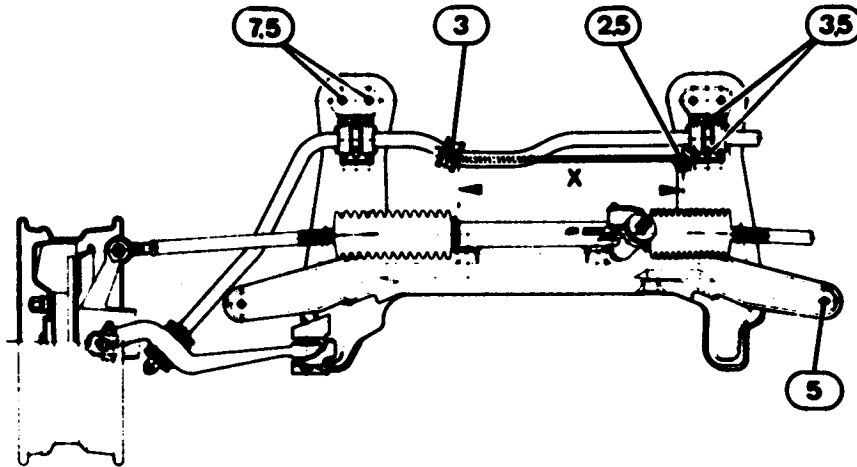
- A l'aide d'un appareil de contrôle approprié, procéder au contrôle de l'angle de pivot.
- Se référer à la notice d'utilisation de l'appareil.
- Comparer avec les valeurs constructeurs du paragraphe « Caractéristiques »).
- Si l'angle de pivot n'est pas compris dans les tolérances, il y a lieu de remplacer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

### Parallélisme

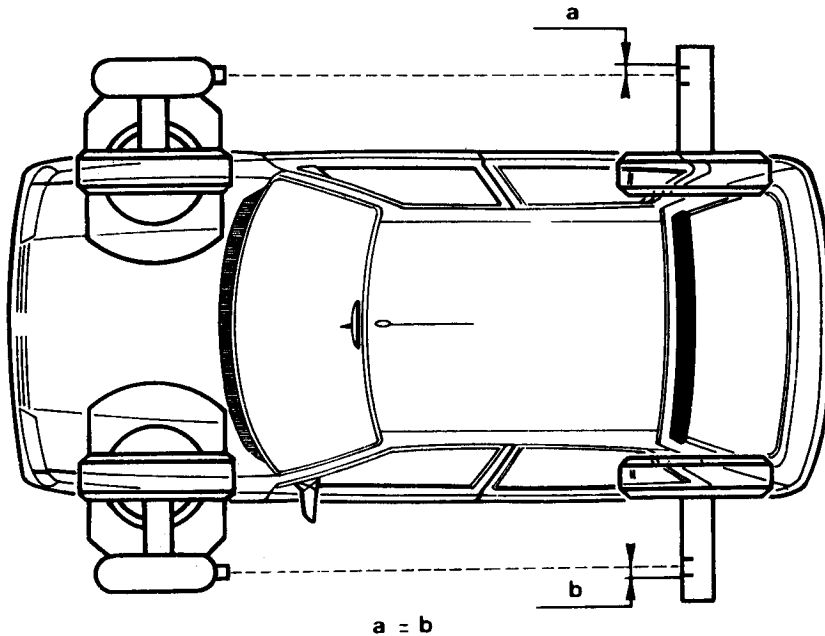
**Important.** — Lors du réglage du parallélisme, la mise en ligne de la direction est obligatoire dans le but de conserver une répartition équitable du pincement sur chaque roue.

#### MISE EN LIGNE DE LA DIRECTION

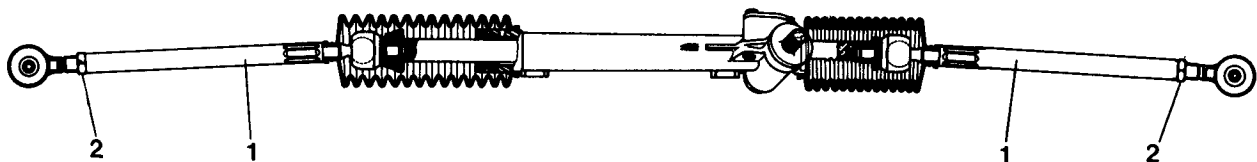
- Tourner la direction jusqu'en butée dans un sens.
- Faire un repère dans le haut du cercle du volant.
- Amener la direction en butée dans l'autre sens en comptant le nombre de tours et de fractions de tours.
- Diviser la valeur trouvée par deux (valeur du point milieu).
- Ramener le volant de direction 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.



(Fig. GEOM. 1)



(Fig. GEOM. 3)



(Fig. GEOM. 2)

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

#### 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 mo-

dification 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.