

## CARACTÉRISTIQUES

### Généralités

- Seul le parallélisme du train avant est réglable.

### Angles de train avant

Type réglementaire moteur	HFX - HFZ	HFX - HFZ - KFW	HFX - HFZ	HFX - HFZ - 8HX - KFW - NFZ - WJZ - WJY - RHY	RHY - NFU
Particularités	direction conventionnelle 165/70 R13	direction assistée 165/70 R13	direction conventionnelle 175/65 R14	direction assistée 175/65 R14	direction assistée 185/65 R14
H1 (mm) +12 / -8	122	122	123	123	128
Parallélisme par roue (mm) ± 0.5	-0.75	-0.75	-0.75	-0.75	-0.75
Parallélisme par roue (°) ± 5'	-0° 7'	-0° 7'	-0° 7'	-0° 7'	-0° 7'
Carrossage ± 30'	0°	0°	0°	0°	0°
Chasse ± 30'	2° 16'	3° 16'	2° 16'	3° 16'	3° 16'
Angle de pivot ± 30'	9° 31'	9° 31'	9° 42'	9° 42'	9° 42'

Type réglementaire moteur	RFR	RFR	NFU - RFN
Particularités	direction assistée 185/55 R14	direction assistée 195/45 R16	coupé/cabriolet 185/55 R15
H1 (mm) +12 / -8	120	129	120
Parallélisme par roue (mm) ± 0.5	-0.75	-0.75	-0.75
Parallélisme par roue (°) ± 5'	-0° 7'	-0° 7'	-0° 7'
Carrossage ± 30'	0°	0°	0°
Chasse ± 30'	3° 16'	3° 16'	3° 13'
Angle de pivot ± 30'	9° 42'	9° 42'	9° 42'

affaire				
Type réglementaire moteur	HFX - HFZ	HFX - HFZ	WJZ - WJY	WJZ - WJY
Particularités	direction assistée 165/70 R13	direction conventionnelle 165/70 R13	direction assistée 175/65 R14	direction conventionnelle 175/65 R14
H1 (mm) +12 / -8	122	122	123	123
Parallélisme par roue (mm) ± 0.5	-0.75	-0.75	-0.75	-0.75
Parallélisme par roue (°) ± 5'	-0° 7'	-0° 7'	-0° 7'	-0° 7'
Carrossage ± 30'	0°	0°	0°	0°
Chasse ± 30'	3° 44'	2° 44'	3° 33'	2° 33'
Angle de pivot ± 30'	9° 31'	9° 31'	9° 42'	9° 42'

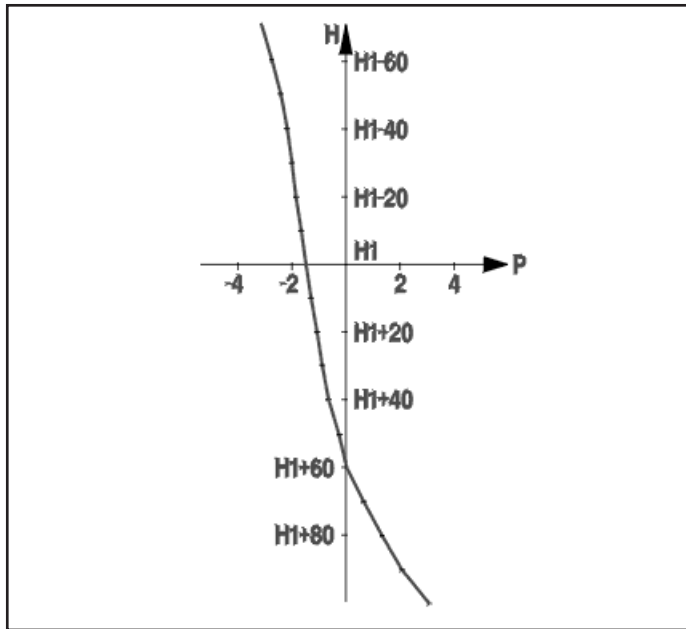
**Nota** : Ces valeurs correspondent à une assiette de référence (H1).

- Parallélisme :
  - + pincement,
  - - ouverture.

GÉNÉRALITÉS

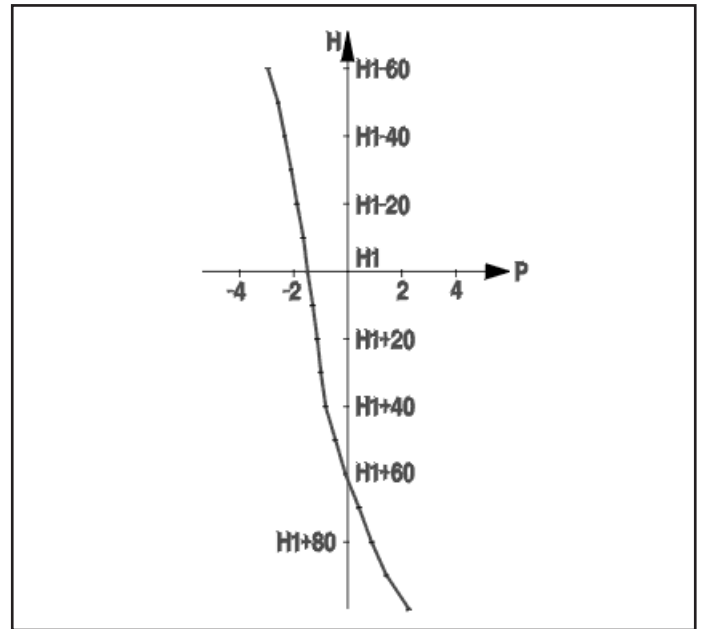
Valeurs de parallélisme avec un véhicule en ordre de marche

Véhicules équipés de pneumatiques 165/70 R13



(H) Hauteur entre le sol et l'appui cric (en mm).  
 (H1) Hauteur sol-appui cric avant en assiette de référence.  
 (P) Parallélisme à l'essieu (Tolérance ± 1 mm).

Véhicules équipés de pneumatiques 175/65 R14 - 185/55 R15 - 195/45 R16



(H) Hauteur entre le sol et l'appui cric (En mm).  
 (H1) Hauteur sol-appui cric avant en assiette de référence.  
 (P) Parallélisme à l'essieu (Tolérance ± 1 mm).

MÉCANIQUE

Angles de train arrière

Type réglementaire moteur	HFX HFZ KFW	HFX HFZ KFW 8HX NFZ WJZ WJY RHY	NFU RHY	RFR	RFR	RFR NFU	HFX HFZ	WJY WJZ
Particularités	sans	sans	sans	sans	sans	coupé cabriolet	affaire	affaire
Pneumatiques	165/70 R13	175/65 R14	185/65 R14	185/55 R15	195/45 R16	185/55 R15	165/70 R13	175/65 R14
H2 (mm)	117	123	131	121	130	121	97	109
Carrossage (°)	-1° ± 30'	-1° ± 30'	-1° ± 30'	-1° ± 30'	-1° ± 30'	-1° ± 30'	-1° ± 30'	-1° ± 30'
Parallélisme par roue (mm)	+1,5 ± 0,5 mm	+1,7 ± 0,5 mm	+1,7 ± 0,5 mm	+1,7 ± 0,5 mm	+1,7 ± 0,5 mm	+1,7 ± 0,5 mm	+2,1 ± 0,5 mm	+2,1 ± 0,5 mm
Parallélisme par roue (°)	0° 16' ± 5'	0° 16' ± 5'	0° 16' ± 5'	0° 15' ± 5'	0° 14' ± 5'	0° 15' ± 5'	0° 22' ± 5'	0° 20' ± 5'

Nota : Ces valeurs correspondent à une assiette de référence (H2).

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

Couples de serrage (en daN.m)

- Erou de biellette de direction.....4,5

CARROSSERIE

## MÉTHODES DE RÉPARATION

## Contrôle - Réglage

- Le parallélisme avant peut être contrôlé et réglé en ordre de marche (usure symétrique des deux pneus).
- Pour contrôler l'ensemble des angles (chasse, carrossage, parallélisme), il est nécessaire de mettre le véhicule en assiette de référence.
- S'assurer de la conformité et des pressions de gonflage correctes des pneumatiques.

## Outillages spéciaux

- Appareil de mise en assiette des trains ref.0916 (Fig.Géom.1).

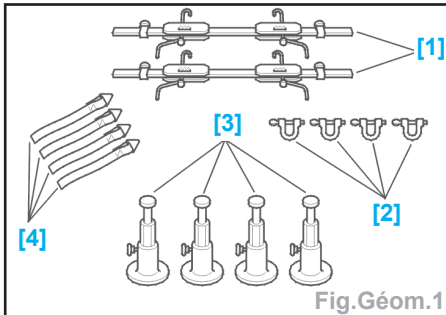


Fig.Géom.1

- [1] jeu de deux compresseurs de suspension ref.0916-A.
- [2] jeu de quatre manilles ref.0916-C.
- [3] jeu de quatre piges de lecture ref.0916-D.
- [4] jeu de quatre sangles ref.0916-B.

## Point milieu de crémaillère

- Braquer à fond d'un côté.
- Faire un repère (1) sur la planche de bord et un repère (2) en face sur le volant (Fig.Géom.2).

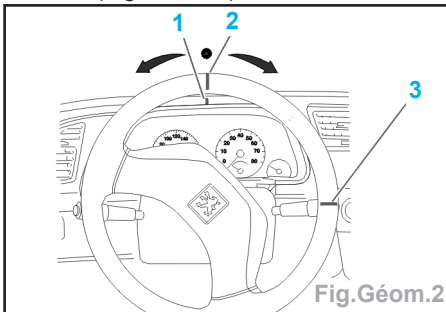


Fig.Géom.2

- Braquer à fond de l'autre côté tout en comptant le nombre de tours volant.
- Faire un second repère (3) sur le volant en face de celui de la planche de bord.
- Diviser par deux la distance entre les 2 repères volant et faire un 3<sup>ème</sup> repère (4) (Fig.Géom.3).

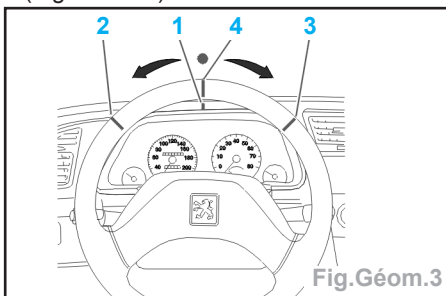


Fig.Géom.3

- Ramener le volant en divisant par deux le nombre de tours volant.
- Aligner le 3<sup>ème</sup> repère (4) avec le repère planche de bord (1).
- Réaligner le volant avec la planche de bord, si nécessaire, en déposant puis reposant le volant.
- Effectuer le dévoilage des roues.

## Mise en assiette de référence

## À l'avant

- Engager les sangles [4] équipées de leurs manilles [2] dans les anneaux d'arrimage (Fig.Géom.4).

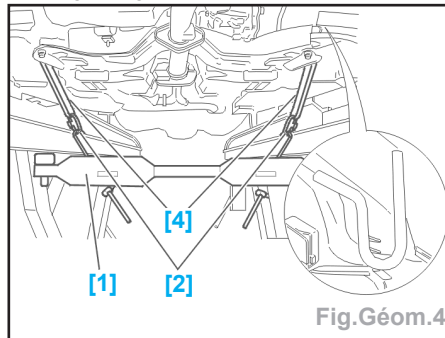


Fig.Géom.4

- Mettre en place le compresseur de suspension [1].
- Comprimer la suspension de manière à obtenir du côté droit et gauche la hauteur de caisse H1 (assiette de référence), à mesurer entre le bord tombé (5) et le sol (Fig.Géom.5).

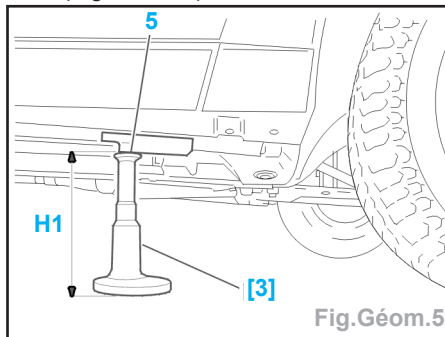


Fig.Géom.5

- Attention :** Tenir compte de la hauteur des plateaux lors de la mesure de l'assiette de référence H1.

## À l'arrière

- Engager deux sangles [4] équipées de leurs manilles [2] autour de la traverse arrière (Fig.Géom.6).

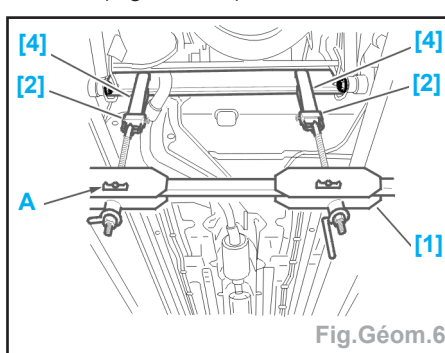


Fig.Géom.6

- Mettre en place le compresseur de suspension [1].
- Choisir le crantage (A) le mieux adapté pour tirer sur les sangles le plus verticalement possible.
- Comprimer la suspension de manière à obtenir du côté droit et gauche la hauteur de caisse H2 (assiette de référence), à mesurer entre le bord tombé (6) et le sol (Fig.Géom.7).

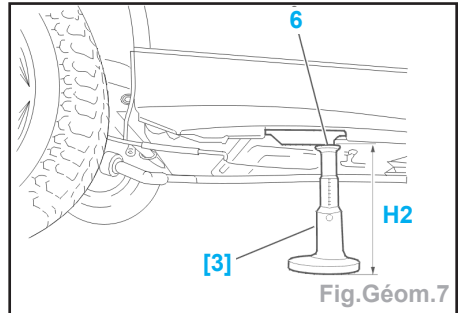


Fig.Géom.7

- Attention :** Tenir compte de la hauteur des plateaux lors de la mesure de l'assiette de référence H2.

- Vérifier que la hauteur H1 mesurée précédemment à l'avant, n'a pas changé.

## Contrôle et réglage : train avant

- Véhicule en ordre de marche.
- La valeur du parallélisme varie en fonction de la hauteur du véhicule.
- Mesurer la distance entre le sol et l'appui cric et reporter cette valeur sur une des courbes (voir «Caractéristiques») pour déterminer la valeur du parallélisme à l'essieu.
- Le contrôle du carrossage et de la chasse s'effectue obligatoirement en assiette de référence.

## Réglage du parallélisme

- Si la valeur est incorrecte, régler les biellettes (7) (un tour de biellette = 2 mm environ) (Fig.Géom.8).

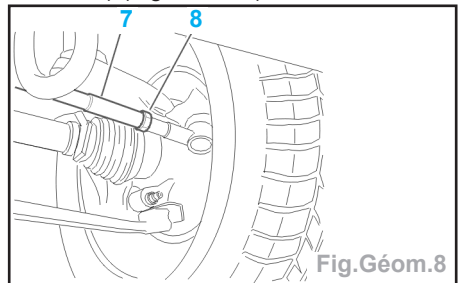


Fig.Géom.8

- Serrer les écrous (8) à 4,5 m.daN.

- Nota :** Veiller à une répartition identique des longueurs de biellettes droites et gauches afin de respecter les angles de braquage préconisés.

## Contrôle et réglage : train arrière

- Le contrôle s'effectue en assiette de référence.

## Réglage

- Les angles de train arrière ne sont pas réglables.