

CARACTÉRISTIQUES

Généralités

- Seul le parallélisme du train avant est réglable.

Angles de train avant

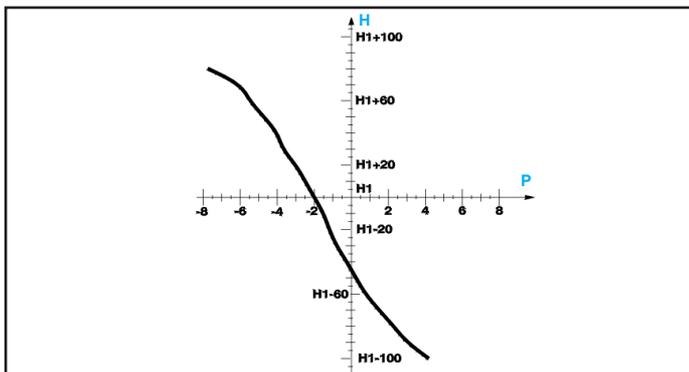
Angles de train avant						
Type réglementaire moteur	KFW NFU RHY	RFN RFP RHZ	KFW 8HZ	NFU RFN RHY	8HZ KFW NFU RHY	RHY NFU RFN
Particularités	Pneumatiques 195/65 R15	Pneumatiques 205/55 R16	affaire pneumatiques 195/65 R15	grand export pneumatiques 195/65 R15	break pneumatiques 195/65 R15	break pneumatiques 205/55 R16
H1 (mm) +12/-10	156	152	157	175	156	152
Parallélisme par roue (mm)	-1 ± 0.5	-1 ± 0.5	-1 ± 0.5	-1 ± 0.5	-1 ± 0.5	-1 ± 0.5
Parallélisme par roue (°)	-0° 9' ± 4'	-0° 9' ± 4'	-0° 9' ± 4'	-0° 9' ± 4'	-0° 9' ± 4'	-0° 9' ± 4'
Carrossage	0° ± 30'	0° ± 30'	0° ± 30'	0.15° ± 30'	0° ± 30'	0° ± 30'
Chasse	5° 18' ± 30'	5° 18' ± 30'	5° 39' ± 30'	5° 18' ± 30'	5° 18' ± 30'	5° 18' ± 30'
Angle de pivot	11° 41' ± 30'	11° 47' ± 30'	11° 41' ± 30'	11° 16' ± 30'	11° 41' ± 30'	11° 47' ± 30'

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

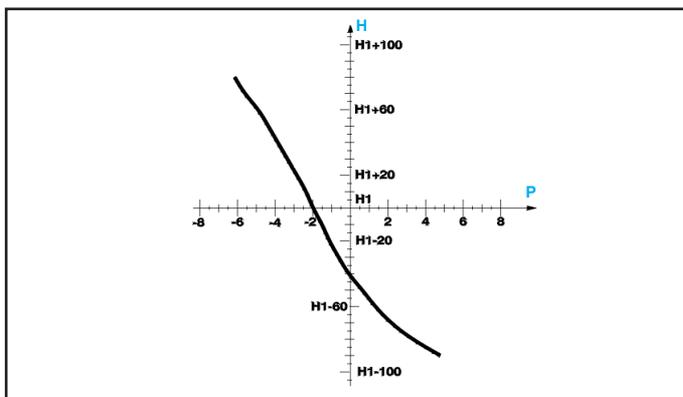
- Parallélisme : + pincement ; - ouverture

Parallélisme (véhicule en ordre de marche)

Suspension normale



Suspension renforcée



(H) Hauteur entre le sol et l'appui cric ± 1 mm.

(P) Parallélisme à l'essieu ± 1 mm.

Angles de train arrière

Angles de train arrière										
Type réglementaire moteur	KFW NFU RHY 8HZ	RFN RFP RHZ	KFW 8HZ	NFU RFN RHY	8HZ KFW RHY RHZ NFU	RHY RHZ NFU RFN	RFN	RHY RHZ NFU	RHY RHZ NFU RFN	RFN
Particularités	pneumatiques 195/65 R15	pneu. 205/55 R16	affaire pneu. 195/65 R15	Grand Tourisme pneu. 195/65 R15	break pneu. 195/65 R15	break pneu. 205/55 R16	break pneu. 205/50 R17	break Loisirs pneu. 195/65 R15	break Loisirs pneu. 205/55 R16	break Loisirs pneu. 205/50 R17
H2 (mm) +12/-10	150	146	127	171	150	146	NC	160	156	NC
parallélisme / roue (mm) ± 0.5 mm	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
parallélisme / roue (°)	0° 27' ± 4'	0° 27' ± 4'	0° 27' ± 4'	0° 27' ± 4'	0° 27' ± 4'	0° 27' ± 4'	0° 27' ± 4'	0° 27' ± 4'	0° 27' ± 4'	0° 27' ± 4'
carrossage (°)	-1°15' ± 30'	-1°15' ± 30'	-1°15' ± 30'	-1°15' ± 30'	-1°15' ± 30'	-1°15' ± 30'	-1°15' ± 30'	-1°15' ± 30'	-1°15' ± 30'	-1°15' ± 30'

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

Couples de serrage (en daN.m)

- Ecrou de biellette de direction4,0

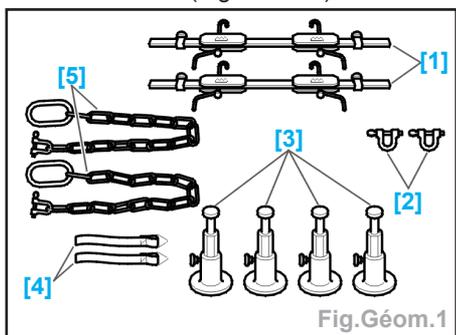
MÉTHODES DE RÉPARATION

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,
 - de la mise en ligne droite des roues avant.
- Effectuer le dévoilage des roues.

Outillage spécial

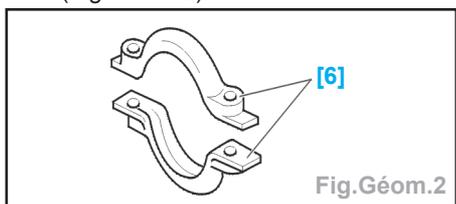
- Nécessaire de mise en assiette des trains ref.0916 (Fig.Géom.1).



- [1] Jeu de 2 compresseurs de suspension ref.0916-A.
- [2] Jeu de 2 manilles ref.0916-C.
- [3] Jeu de 4 piges de lecture ref.0916-D.
- [4] Jeu de 2 sangles ref.0916-B.
- [5] Jeu de 2 élingues ref.0102-M.

Outillage à réaliser

- [6] Ensemble demi-collier PR : 1713.55 (Fig.Géom.2).



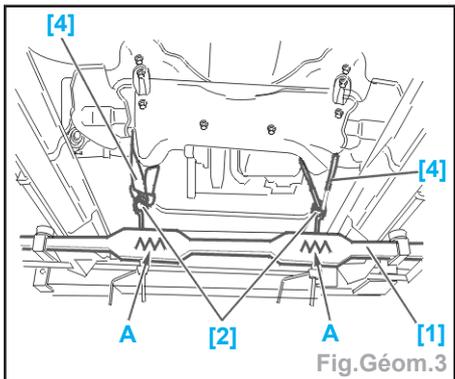
- Percer les 4 trous de l'ensemble des demi-colliers à Ø 11,5 mm.

Mise en assiette de référence

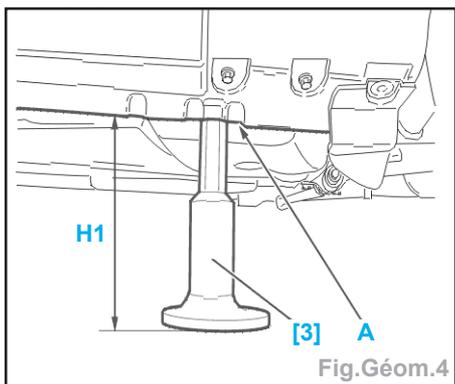
Attention : Les contrôles des valeurs de géométrie des trains avant et arrière ainsi que le réglage du train avant doivent être effectués avec des positions précises de compression de suspension (assiette de référence) sur un banc de contrôle de trains.

A l'avant (H1)

- Engager les sangles [4] équipées de leurs manilles [2] sur le berceau (Fig.Géom.3).



- 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 H1 (assiette de référence), à mesurer entre le bord tombé (A) et le sol (Fig.Géom.4).



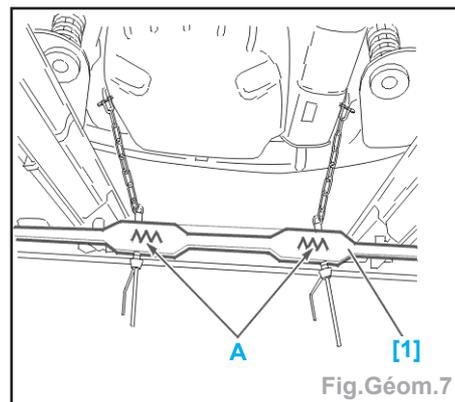
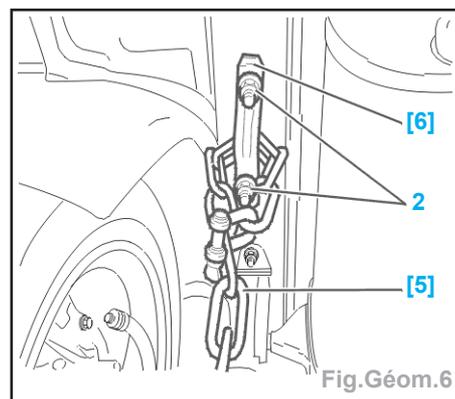
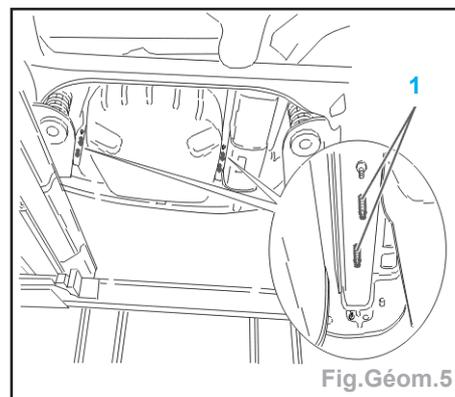
Attention : Tenir compte de la hauteur des plateaux lors de la mesure de l'assiette de référence H1.

Nota : Seul le parallélisme est réglable.

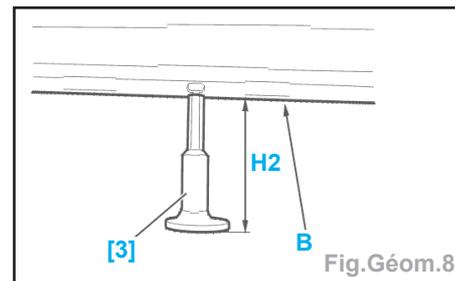
Attention : La valeur du parallélisme varie en fonction de la hauteur du véhicule.

A l'arrière (H2)

- Mettre en place les demi-colliers [6] sur les vis (1) permettant de fixer l'attache-remorque (Fig.Géom.5).
- Maintenir les colliers par l'intermédiaire des écrous (2) de 10 mm de diamètre (Fig.Géom.6).
- Engager les élingues [5] autour des demi-colliers [6].
- Mettre en place le compresseur de suspension [1] (Fig.Géom.7).



- 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 (B) et le sol (Fig.Géom.8).



GÉNÉRALITÉS

MÉCANIQUE

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

CARROSSERIE

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.

Attention : Les angles de train arrière ne sont pas réglables.

Contrôle et réglage du 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 du 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 (1) (un tour de biellette = 2 mm environ) (Fig.Géom.9).
- Serrer les écrous (2) à 4.0 m.daN.

Contrôle du train arrière

- Le contrôle s'effectue en assiette de référence.
- Les angles du train arrière ne sont pas réglables.

