

CARACTÉRISTIQUES

Généralités

Train AV

Hauteur de caisse

Suspension normale (H1) (mm)

- Berline et break 5 places	144
- Break 7 places	148
- Coupé	133

Parallélisme

- (mm)	0 ± 0,5
--------------	---------

Chasse

- Non réglable	3°30' ± 30'
----------------------	-------------

Carrossage

- Non réglable	0° ± 30'
----------------------	----------

Pivot

- Non réglable	11°30' ± 30'
----------------------	--------------

Train AR

Hauteur de caisse

Suspension normale (H2) (mm)

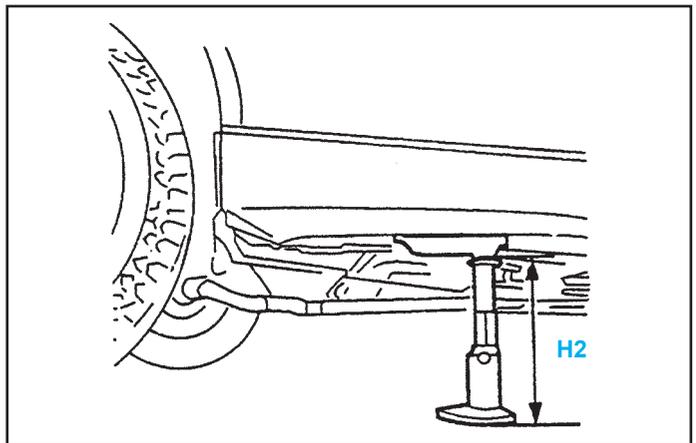
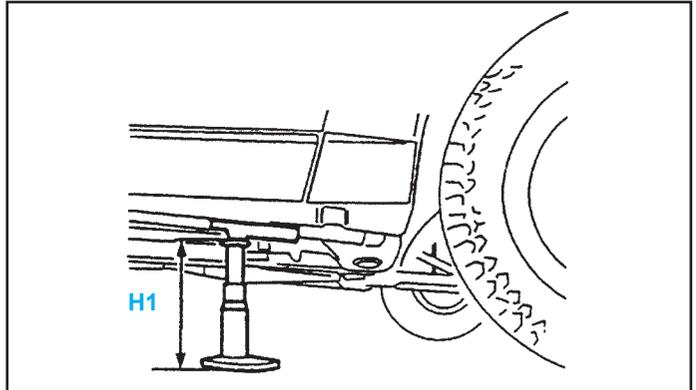
- Berline	150
- Break 5 places	180
- Break 7 places	140
- Coupé	160

Carrossage

- Non réglable	- 1°50' ± 30'
----------------------	---------------

Parallélisme

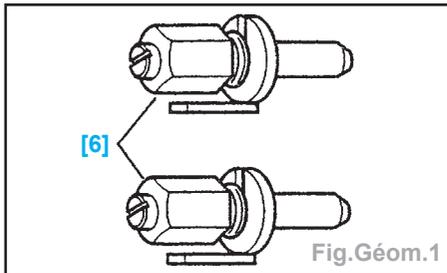
- Pincement (mm)	1,5 ± 0,5
------------------------	-----------



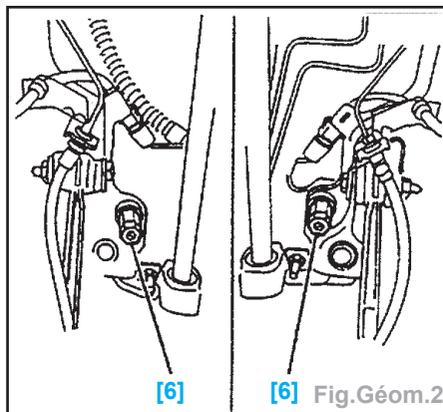
MÉTHODES DE RÉPARATION

Préconisation

- Contrôler le positionnement de la traverse AR par rapport à la caisse, à l'aide de l'outil [6] (réf. : **0536.E.F.G.**), avant de mettre le véhicule en assiette de référence (Fig. Géom.1 et 2).



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

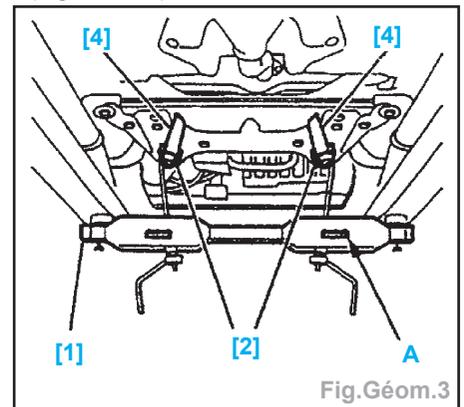


- S'assurer :
 - de la conformité et des pressions de gonflage correctes des pneumatiques,
 - de la mise en ligne droite des roues AV.
- Effectuer le dévoilage des roues.

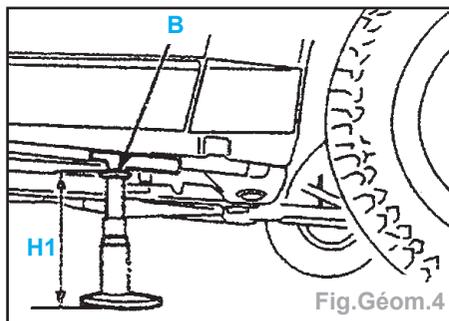
Mise en assiette de référence

Train AV

- Engager les sangles [4] équipées de leurs manilles [2] sur le berceau (appareil de compression des suspensions **0916**) (Fig.Géom.3).



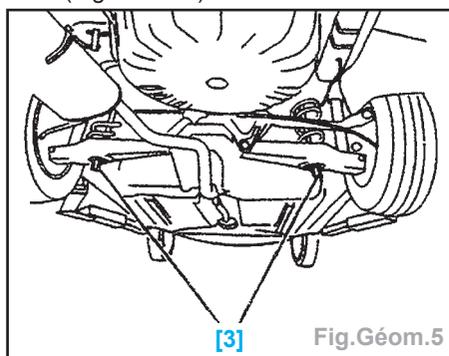
- Mettre en place le compresseur de suspension [1].
- Choisir le crantage (A) le mieux adapté, pour tirer sur les sangles le plus verticalement possible.
- Comprimer la suspension de manière à obtenir du côté droit et gauche la hauteur de caisse H1 (assiette de référence), à mesurer entre le bord tombé (B) et le sol (Fig.Géom.4).



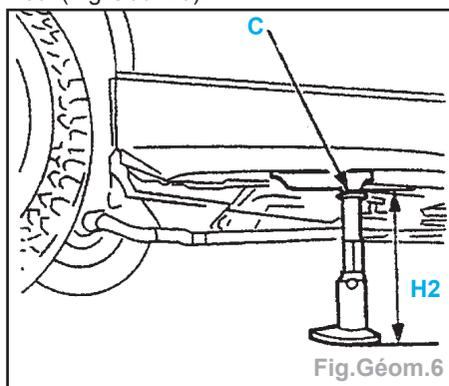
Attention : tenir compte de la hauteur des plateaux lors de la mesure de l'assiette de référence H1.

Train AR

- Mettre en place les compresseurs [3] (réf. : 0536.D) de ressort des demi-trains AR (Fig.Géom.5).



- Comprimer la suspension de manière à obtenir du côté droit et gauche, la hauteur de caisse H2 (assiette de référence), à mesurer entre l'appui du cric (C) et le sol (Fig.Géom.6).



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.

Train AV

Contrôle et réglage

Carrossage

- 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 :
 - effectuer un contrôle des fixations des bras inférieurs sur caisse,
 - sinon, il faut remplacer les éléments du train qui sont défectueux, car le carrossage n'est pas réglable.

Chasse

- 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 :
 - effectuer un contrôle des fixations des bras inférieurs sur caisse,
 - sinon, il faut remplacer les éléments du train qui sont défectueux, car la chasse n'est pas réglable.

Pivot

- 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.

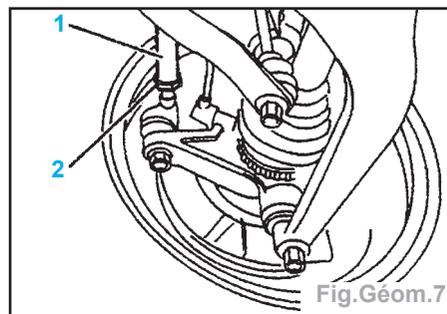
Parallélisme

Contrôle

- 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.
- 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 constructeurs du paragraphe «Caractéristiques».
- Si le parallélisme n'est pas compris dans les tolérances, procéder au réglage.

Réglage

- Si la valeur est incorrecte, régler les biellettes (1) (un tour de biellette = 2 mm environ) (Fig.Géom.7).
- Serrage des écrous (2) (daN.m).....6



Train AR

Contrôle et réglage

Important : vérifier tout d'abord que la hauteur H2 mesurée précédemment à l'arrière, n'a pas changé.

Carrossage

- 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.

Parallélisme

Contrôle

- 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 constructeurs du paragraphe «Caractéristiques».
- Si le parallélisme n'est pas compris dans les tolérances, il y a lieu de le régler.

Réglage

- Desserrer et agir sur l'excentrique (3) pour obtenir la valeur de pincement roue par roue, qui corresponde à la hauteur de caisse H2 (Fig.Géom.8).
- Serrer les excentriques (3) à 4 daN.m.

