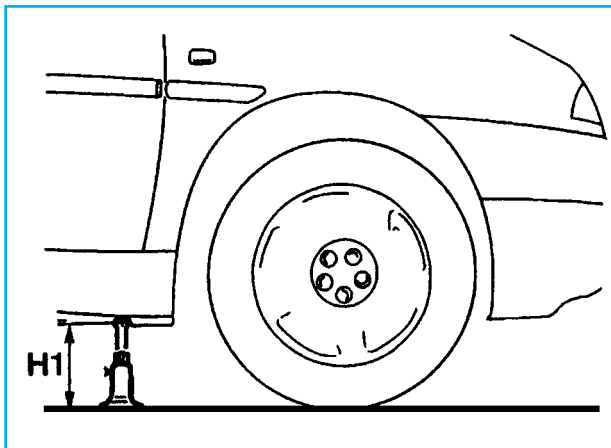


CARACTERISTIQUES

Train avant

ASSIETTE DE RÉFÉRENCE

- **H1** : hauteur sol-appui cric AV en assiette de référence.
- Hauteur **H1** (mm) :
 - pneumatique 195/65 R 15 161
 - pneumatique 205/65 R 15 166



Angles du train avant

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

PARALLÉLISME (total des 2 roues)

- Pincement (mm) 2
- Tolérance (mm) ± 1

CHASSE

- Valeur nominale 3° 30'
- Tolérance ± 30'

CARROSSAGE

- Valeur nominale 0°
- Tolérance ± 30'

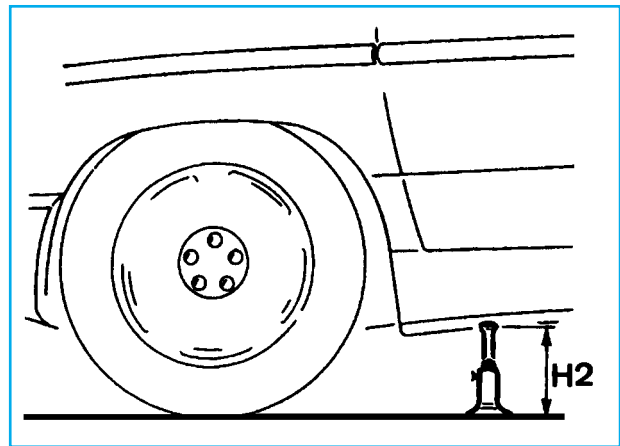
INCLINAISON DU PIVOT

- Valeur nominale 11° 30'
- Tolérance ± 40'

Train arrière

ASSIETTE DE RÉFÉRENCE

- **H2** : hauteur sol-appui de cric AR, en assiette de référence.
- Hauteur **H2** (mm) :
 - pneumatique 195/65 R 15 166
 - pneumatique 205/65 R 15 171



Angles du train arrière

- Ces valeurs correspondent à une assiette de référence (**H2**).

CARROSSAGE

- Valeur nominale - 1°
- Tolérance ± 30'

PARALLÉLISME (total des 2 roues)

- Pincement (mm) 2
- Tolérance (mm) ± 1

METHODES DE REPARATION

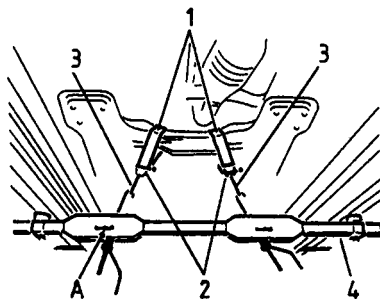
MISE EN ASSIETTE DE RÉFÉRENCE

Important. - 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 des 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.

À l'avant (fig. GÉOM. 1)

- Engager les sangles (1) équipées de leurs



(Fig. GÉOM. 1)

manilles (2) sur le berceau (fig. GÉOM. 1).

- Mettre en place le compresseur de suspension (4).
- 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 l'appui du cric (1) et le sol (fig. GÉOM. 2).

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

À l'arrière (fig. GÉOM. 3)

- Mettre en place les manilles (1) dans les trous de la caisse puis les chaînes et les manilles (2).
- Mettre en place le compresseur de suspension (3).
- 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 l'appui du cric (2) et le sol (fig. GÉOM. 4).

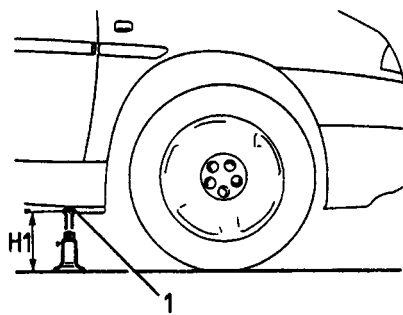
Attention. - Tenir compte de la hauteur des plateaux lors de la mesure de l'assiette de référence H2.
- Vérifier que la hauteur H1 mesurée précédemment à l'avant, n'ait pas changé.

Train avant

Carrossage

CONTRÔLE

- À l'aide d'un appareil de contrôle approprié, procéder au contrôle.
- Se référer à la notice d'utilisation de l'appareil.
- 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. GÉOM. 2)

Chasse

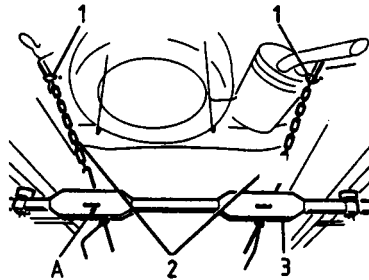
CONTRÔLE

- À 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.
- 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.

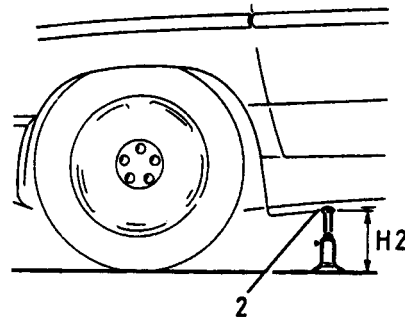
Parallélisme

CONTRÔLE

- À l'aide d'un appareil de contrôle approprié, procéder au contrôle du parallélisme.
- Se référer à la notice d'utilisation de l'appareil.
- Si le parallélisme n'est pas compris dans les tolérances, procéder au réglage.



(Fig. GÉOM. 3)



(Fig. GÉOM. 4)

RÉGLAGE

- Si le valeur est incorrecte, régler les biellettes (1) (un tour de biellette = 2 mm environ) (fig. GÉOM. 5).
- Serrer les écrous (2) à 4,5 daN.m.

Train arrière

Carrossage

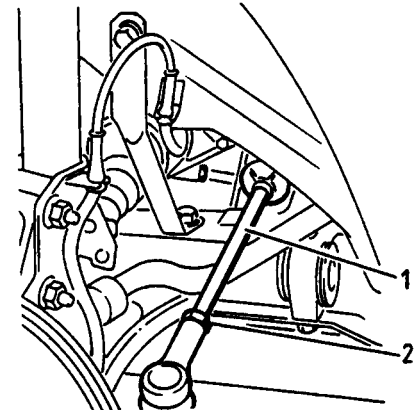
CONTRÔLE

- À 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.
- 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

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



(Fig. GÉOM. 5)