

CARACTÉRISTIQUES

Généralités

- Seul le parallélisme du train avant est réglable.
- Conditions de contrôle et de réglage :
 - pression des pneumatiques conforme,
 - véhicule en ordre de marche,
 - crémaillère de direction calée en son point zéro.

Train avant

- Carrossage $0^\circ \pm 45'$
- Chasse $0^\circ 30' \pm 30'$
- Parallélisme (ouverture) (mm) $- 2 \pm 1$

Train arrière

- Carrossage $0^\circ \pm 30'$
- Parallélisme (mm) 0 ± 1

Couples de serrage (en daN.m)

- Contre-écrou de biellette de direction 6
- Vis de roue 14

MÉTHODES DE RÉPARATION

Opérations préliminaires Train avant

- Les conditions suivantes doivent être remplies avant que l'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 rotules (rotules de direction, articulations-guides) ne doivent présenter aucun jeu,
 - les roues doivent être mises en ligne.
- Véhicule à vide en ordre de marche.
- Desserrer le frein de parking.
- Moteur tournant.
- Après chaque mouvement de caisse, et avant chaque mesure, effectuer de petits déplacements d'avant en arrière, en agissant à la main sur une roue.
- Effectuer le dévoilage des roues puis placer :
 - les roues arrières sur des plateaux à déplacement latéral,
 - les roues avant sur des plateaux pivotants après les avoir déverrouillés.

Remarque : c'est la comparaison des angles gauche et droit qui est importante. Une différence supérieure à 1° entre les deux côtés entraîne un déport de trajectoire, qu'il est nécessaire de corriger au volant, d'où usure anormale des pneumatiques.

Carrossage

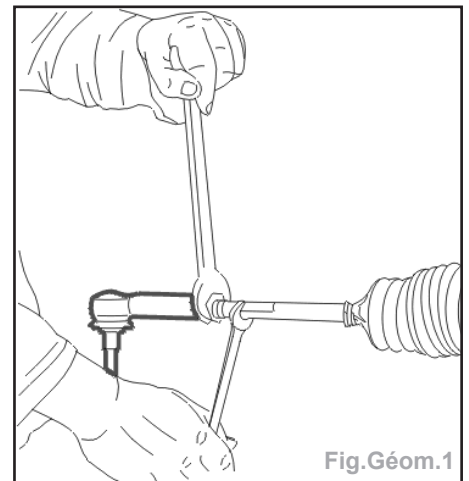
- A l'aide d'un appareil de contrôle approprié, procéder au contrôle.
- Se référer à la notice d'utilisation de l'appareil.
- Si l'angle de carrossage n'est pas compris dans les tolérances, il y a lieu de remplacer les éléments du train qui sont défectueux, car le carrossage n'est pas réglable.

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.
- 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, car la chasse n'est pas réglable.

Parallélisme

- A 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.
- Le réglage s'effectue en vissant ou en dévissant la biellette de direction (Fig. Géom.1).
- Si le parallélisme est bon et la répartition mauvaise, effectuer le même nombre de tours de biellette de direction mais de sens contraire, à gauche et à droite, pour obtenir la même valeur des deux côtés.



Train arrière

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.
- 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

- A 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.