

CARACTÉRISTIQUES

Généralités

Vérifications préliminaires

Avant de procéder au contrôle ou au réglage des angles des trains AV et AR, il est nécessaire d'examiner les points suivants :

- pneumatiques : pression de gonflage et état.
- roues : voiles, alignement sommaire (visuel).
- articulations : état, serrage.
- cardans de direction : état, serrage.
- suspensions : état des amortisseurs, hauteur sous coque.
- moyeux : jeu des roulements.

Si des anomalies sont relevées lors de ces contrôles, y remédier avant d'entreprendre tout travail de réglage.

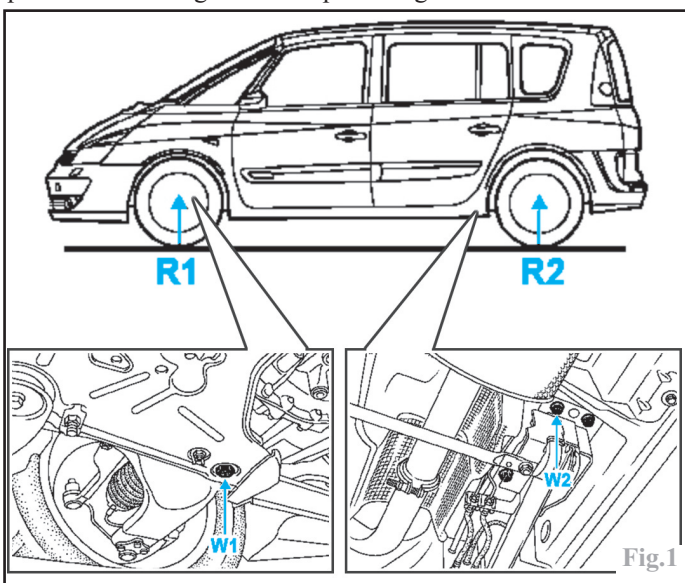
Hauteurs de référence du véhicule (Fig.1)

R1 : distance comprise entre l'axe de rotation de la roue avant et le sol.

R2 : distance comprise entre l'axe de rotation de la roue arrière et le sol.

W1 : distance comprise entre le dessous de l'écrou de fixation avant du triangle et le sol.

W2 : distance comprise entre le dessous de la tête de la vis de palier de bras longitudinal la plus éloignée de la roue et le sol.



Nota :

En cas de réglage des trains roulants, il est nécessaire d'effectuer l'initialisation du capteur d'angle et de couple de volant (voir chapitre "Équipement électrique").

Caractéristiques de la géométrie

Train avant

Angles	Valeurs	Hauteurs de référence (mm)
Inclinaison des pivots (non réglable) (*)	11°55'	R1 - W1 = 137,4
	12°03'	R1 - W1 = 142,9
	12°11'	R1 - W1 = 148,5
	12°15'	R1 - W1 = 150,9
	12°21'	R1 - W1 = 154,8
Chasse (non réglable) (*)	5°11'	W2 - W1 = 150,7
	5°14'	W2 - W1 = 150,4
	5°15'	W2 - W1 = 149,8
	5°17'	W2 - W1 = 130,8
	5°22'	W2 - W1 = 115,8
Carrossage (non réglable) (*)	- 0°06'	R1 - W1 = 137,4
	- 0°10'	R1 - W1 = 142,9
	- 0°11'	R1 - W1 = 148,5
	- 0°14'	R1 - W1 = 150,9
	- 0°17'	R1 - W1 = 154,8
Parallélisme (ouverture) (réglable) (**) avec jantes de 16" avec jantes de 17" avec jantes de 18"	0°00' + 10'	À vide
	ou 0 mm + 1,2 mm	
	0 mm + 1,3 mm	
	0 mm + 1,4 mm	

(*) Tolérance : $\pm 30'$. Différence maxi. droite / gauche : 1° .

(**) Le réglage s'effectue par rotation des biellettes de direction.

Train arrière

Angles	Valeurs	Hauteurs de référence (mm)
Carrossage (non réglable) (*)	- 0°43'	À vide
Parallélisme (pincement) (non réglable) avec jantes de 16" avec jantes de 17" avec jantes de 18"	- 0°40' \pm 10'	
	ou - 4,8 \pm 1,2 mm	
	- 5,1 \pm 1,3 mm	
	- 5,4 \pm 1,4 mm	

(*) Tolérance : $\pm 0^\circ30'$.

Couples de serrage (en daN.m)

Contre-écrou de réglage du parallélisme :	2
Vis de roue :	13

MÉTHODES DE RÉPARATION

En bref :

Sur l'ensemble des angles de la géométrie des trains avant et arrière, seul le parallélisme avant est réglable. En cas de relevé de valeurs hors tolérances sur les angles non réglables, contrôler l'état des éléments constitutifs des trains.

Réglage

Le parallélisme se règle par l'allongement ou le raccourcissement symétrique de la longueur des biellettes de direction (1), en les tournant par leur empreinte hexagonale, après avoir desserré les contre-écrous (2) des rotules de direction (3) (Fig.2).

Nota :

En cas de réglage du parallélisme, il est nécessaire d'effectuer l'initialisation du capteur d'angle et de couple de volant (voir chapitre "Équipement électrique").

Train avant

Parallélisme

Contrôle

La position ligne droite étant obtenue, immobiliser le volant.

Mesurer le parallélisme puis sa répartition entre le côté droit et le côté gauche.

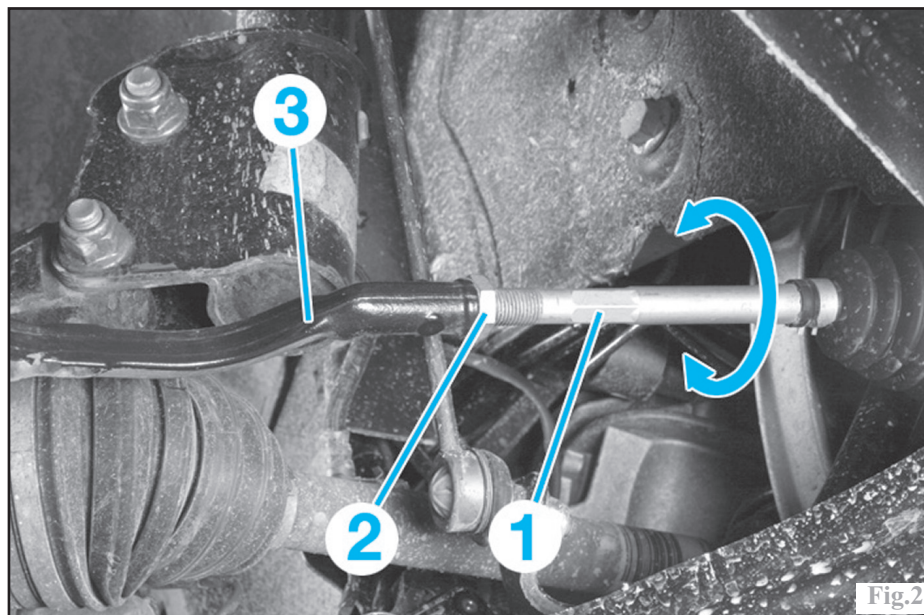


Fig.2