

CARACTÉRISTIQUES

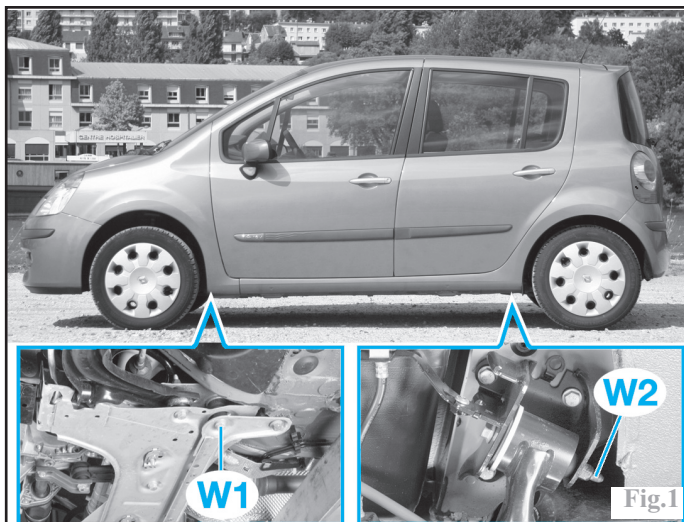
Généralités

Hauteurs de référence du véhicule

La mise en assiette de référence du véhicule s'effectue en respectant les hauteurs **W1** et **W2** (Fig.1).

W1 : distance comprise entre le dessous de la vis de fixation de la traverse inférieure arrière sur le berceau et le sol.

Versions	W1	W2
Modus (tous types)	171 ± 13 mm	259 ± 16 mm



W2 : distance comprise entre l'axe de rotation du train arrière sur son palier et le sol.

Le contrôle et le réglage de la géométrie des trains doivent s'effectuer véhicule en assiette de référence (respect des cotes **W1** et **W2**, Fig.1) et direction centrée au point milieu.

Caractéristiques de la géométrie

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").

Train avant

Chasse (non réglable) (*) : $4^{\circ}30' \pm 1^{\circ}$

Carrossage (non réglable) (*) : $0^{\circ} \pm 1^{\circ}$

Inclinaison des pivots (non réglable) (*) : $9^{\circ}40' \pm 0^{\circ}35'$

Parallélisme (réglable) (**): $0^{\circ} \pm 0^{\circ}10'$

(*) Différence maxi. droite/gauche : $0^{\circ}30'$

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

Train arrière

Carrossage (non réglable) : $-1^{\circ}10' \pm 0^{\circ}25'$

Parallélisme (non réglable) : **pincement** $0^{\circ}35' \pm 0^{\circ}25'$

Couples de serrage (en daN.m)

Contre-écrou de rotule de direction :5,3

Vis de roue :10,5

MÉTHODES DE RÉPARATION

En bref :

Il est interdit de lever le véhicule en prenant appui sous les bras de suspension avant ou sous le train arrière.

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

-pneumatiques : état et pression de gonflage correct.

-roues : voile et alignement sommaire (visuel).

-articulations : état des jeux dans la direction, les trains AV et AR et serrage correct.

-suspensions : état des éléments de suspension, étanchéité des amortisseurs.

-moyeux : absence de jeux.

-direction : centrer en son point milieu.

Nota :

Le véhicule doit être vide, sans personne ni bagage.

Réglage du parallélisme avant

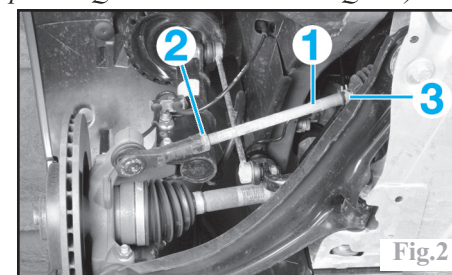
Le parallélisme se règle par l'allongement ou le raccourcissement symétrique de la longueur des biellettes de direction, en les tournant par leur empreinte hexagonale (1), après avoir desserré les contre-écrous (2) des rotules de direction puis déposé les colliers extérieurs des soufflets (3) du boîtier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

Nota :

Répartir symétriquement, entre la roue gauche et la roue droite, la valeur du parallélisme global.

Une fois le réglage effectué, s'assurer que les soufflets de direction ne sont pas vrillés, sinon parfaire leur position en écartant leur collier de fixation (3) sur les biellettes (Fig.2).

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").



Géométrie

Contrôle et réglage de la géométrie

Nota :

Le contrôle ou réglage de la géométrie des trains (seul le parallélisme avant est réglable) doit s'effectuer véhicule mis en assiette de référence, après avoir effectué les vérifications préliminaires et centré la direction au point milieu.

Vérifications préliminaires

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

Mise en assiette de référence du véhicule

À l'avant, relever la cote "**W1**" (Fig.1).

À l'arrière, relever la cote "**W2**".

Nota :

Côté gauche, la mesure de la hauteur **W2** est rendue plus aisée en déposant le cache situé devant l'essieu arrière (voir Fig.26 au chapitre "SUSPENSIONS - TRAINS").

Comparer les valeurs relevées à celles prescrites. En cas de valeur incorrecte, ajuster la hauteur du véhicule en le chargeant plus ou moins ou en utilisant des outils de compression de suspensions appropriés.