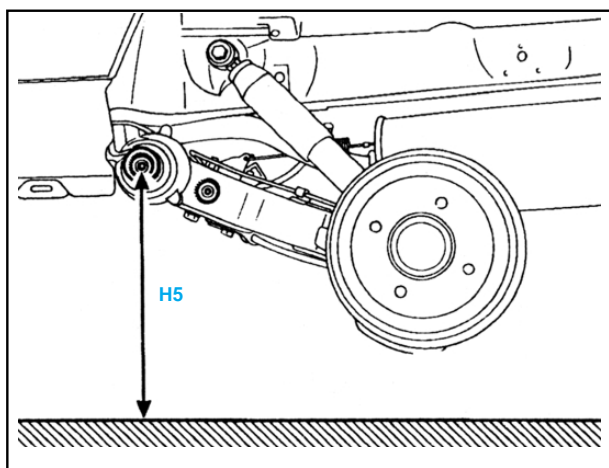
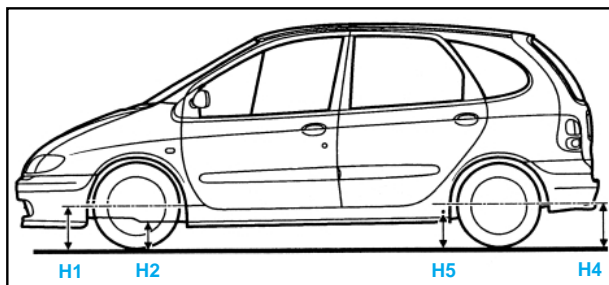


## CARACTÉRISTIQUES

### Généralités

#### Vérification préliminaires

- Avant de procéder au contrôle ou au réglage des trains AV et AR, il est nécessaire d'examiner les points suivants :
  - pneumatiques : la pression de gonflage et l'état.
  - roues : voilage, alignement (visuel).
  - articulation : état, serrage.
  - cardans de direction : état, serrage.
  - suspension : état des amortisseurs, hauteurs sous coque.
  - moyeu : jeu de roulement.
- Si des anomalies sont relevées lors du contrôle, y remédier avant d'effectuer tout travail de réglage.



#### Train avant

##### CHASSE

- Angle non réglable.
- Différence maxi entre droite / gauche.....  $1^\circ$
- Valeurs ..... Position du train AV (H5-H2) en mm
- JAOD - JAOW
  - $3^\circ33'$  }  $\pm 30'$  ..... 80
  - $4^\circ03'$  } ..... 60
  - $4^\circ33'$  } ..... 40
- JAO4 - JA0B
  - $3^\circ32'$  }  $\pm 30'$  ..... 82
  - $4^\circ02'$  } ..... 62
  - $4^\circ32'$  } ..... 42
- JAOC - JA1B
  - $3^\circ30'$  }  $\pm 30'$  ..... 81
  - $4^\circ00'$  } ..... 61
  - $4^\circ30'$  } ..... 41
- JAOJ - JAON - JAO5
  - $4^\circ15'$  }  $\pm 30'$  ..... 79
  - $3^\circ45'$  } ..... 99

- $3^\circ15'$  }  $\pm 30'$  ..... 119
- $2^\circ45'$  } ..... 139
- $2^\circ15'$  } ..... 159

##### CARROSSAGE

- Angle non réglable.
- Différence maxi entre droite / gauche.....  $1^\circ$
- Valeurs ..... Position du train AV (H1-H2) en mm
- JAOD - JAOW
  - $0^\circ20'$  }  $\pm 30'$  ..... 101
  - $0^\circ29'$  } ..... 110
  - $0^\circ31'$  } ..... 119
- JAO4 - JA0B
  - $0^\circ21'$  }  $\pm 30'$  ..... 103
  - $0^\circ29'$  } ..... 112
  - $0^\circ33'$  } ..... 121
- JAOC - JA1B
  - $0^\circ12'$  }  $\pm 30'$  ..... 96
  - $0^\circ21'$  } ..... 105
  - $0^\circ30'$  } ..... 114
- JAOJ - JAON - JAO5
  - $1^\circ42'$  } ..... 21,7
  - $0^\circ12'$  }  $\pm 30'$  ..... 94,6
  - $0^\circ33'$  } ..... 118,4
  - $0^\circ38'$  } ..... 187,7

##### PIVOT

- Angle non réglable.
- Différence maxi entre droite / gauche.....  $1^\circ$
- Valeurs ..... Position du train AV (H1-H2) en mm
- JAOD - JAOW
  - $13^\circ21'$  }  $\pm 30'$  ..... 101
  - $13^\circ32'$  } ..... 110
  - $13^\circ45'$  } ..... 119
- JAO4 - JA0B
  - $13^\circ22'$  }  $\pm 30'$  ..... 103
  - $13^\circ37'$  } ..... 112
  - $13^\circ49'$  } ..... 121
- JAOC - JA1B
  - $13^\circ10'$  }  $\pm 30'$  ..... 96
  - $13^\circ24'$  } ..... 105
  - $13^\circ40'$  } ..... 114
- JAOJ - JAON - JAO5
  - $10^\circ33'$  } ..... 21,7
  - $13^\circ02'$  }  $\pm 30'$  ..... 94,6
  - $13^\circ37'$  } ..... 118,4
  - $14^\circ31'$  } ..... 187,7

##### PARALLÉLISME

- Réglage par rotation des manchons de biellette de direction :
  - 1 tour =  $30'$  soit 3 mm
- Valeurs pour deux roues (ouverture).....  $0^\circ10' \pm 10'$  ( $1 \pm 1$  mm)
- Position du train..... à vide

##### HAUTEUR SOUS COQUE

- H1 - H2 (mm)
  - JAOD - JAOW - JAO4 - JA0B ..... 102
  - JAOC - JA1B - JAO5 ..... 95,5
  - JAOJ - JAON ..... 103

#### Train arrière

##### CARROSSAGE

- Angle non réglable
- Valeurs de l'angle.....  $1^\circ15' \pm 15'$
- Position du train..... à vide

## PARALLÉLISME

- Angle non réglable.
- Valeur pour deux roues (pincement)....  $0^{\circ}25' \pm 20'$  ( $2,5 \pm 2$  mm)
- Position du train..... à vide
- Position de blocage des coussinets élastiques..... à vide

## HAUTEUR SOUS COQUE

- H4 - H5 (mm)
    - JAOJ - JAON..... 24
    - JAO5 - JAOC - JA1B..... 22,9
    - JAOD - JAOb - JAO4 - JAOW..... 27
- }  $\pm 7,5$

## Couples de serrage (en daN.m)

- Écrou sur manchon de réglage de parallélisme (coté roue) ..... 2

# MÉTHODES DE RÉPARATION

## Train avant

- Pour les valeurs de réglages (voir les valeurs dans le chapitre "Géométrie").

## Train arrière

- Pour les valeurs de contrôle (voir les valeurs dans le chapitre "Géométrie").
- Pour le contrôle et le réglage de hauteur sous coque (voir le chapitre "Géométrie").

## Diagnostic

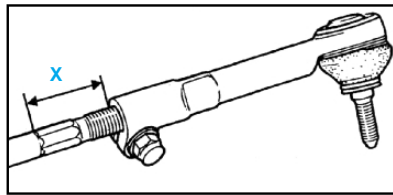
- Voir tableau ci-contre.
- Effectuer les opérations préliminaires.

## DÉTERMINATION DU POINT MILIEU DE DIRECTION

**Nota** : Opération permettant les phénomènes de déport.

- Extraire les clefs du contacteur de démarrage.
- Mettre les roues droites.
- Verrouiller la direction : on obtient ainsi la position "point milieu" de celle-ci.
- Immobiliser le volant à l'aide d'un bloque-volant.
- Dans cette position, installer les appareils de mesure.
- Lors du réglage du parallélisme, veiller à respecter la symétrie des longueurs "X". (fig. Géom. 1)

Incidents	Causes possibles
Chasse non correct.	Bras faussé. Longeron faussé.
Carrossage + pivot correct : - mais carrossage seul non correct - pivot non correct	Bras faussé Longeron ou berceau, train faussé
Carrossage correct - mais pivot non correct	Porte-fusée faussé.
Pivot correct - mais carrossage non correct	Porte-fusée faussé.
Variation du parallélisme non correct	Voir chasse : bras faussé. longeron faussé.
Parallélisme non correct + de 6mm	Porte-fusée D ou G faussé.



- Mesurer le parallélisme puis sa répartition entre le coté **D** et **G**.

## RÉGLAGE

- Si le parallélisme est bon et la répartition mauvaise, effectuer le même nombre de tours de manchon de réglage mais de sens contraire à **G** et à **D**, pour obtenir la même valeur des deux cotés.

- Si le parallélisme est mauvais et la répartition bonne, régler le parallélisme de la même valeur à **D** et à **G**, en s'assurant que l'on a toujours des valeurs des deux cotés.

- Si le parallélisme et la répartition sont mauvais, régler le parallélisme à la bonne valeur, puis effectuer la répartition.

- Tourner le manchon :
  - dans le "sens horaire" pour donner du pincement.
  - dans le "sens inverse horaire" pour donner de l'ouverture.

**Nota** : un tour de manchon =  $30'$  (3 mm) de pincement ou d'ouverture.