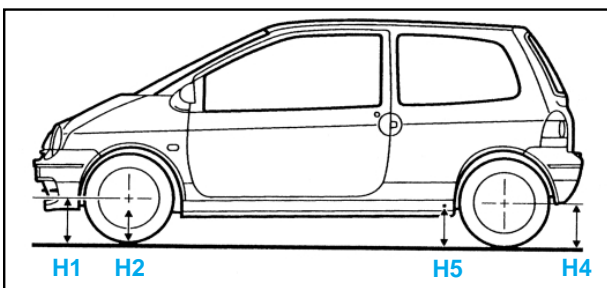


CARACTÉRISTIQUES

Généralités

Vérifications préliminaires

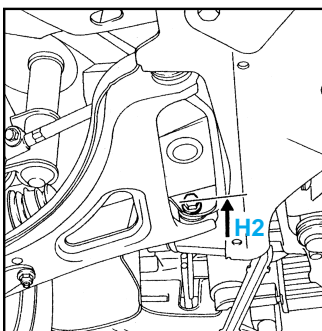
- Avant de procéder au contrôle ou au réglage des trains AV et AR, il est nécessaire d'examiner les points suivants :
 - pneumatiques : la pression de gonflage et l'état.
 - roues : voilage, alignement (visuel).
 - articulation : état, serrage.
 - cardans de direction : état, serrage.
 - suspension : 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.



Hauteur sous coque

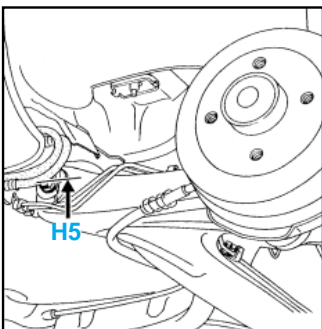
L'écart entre le côté droit et le côté gauche du même essieu d'un véhicule ne doit pas excéder **5 mm**, le côté conducteur étant toujours le plus haut.

Toute intervention sur la hauteur sous coque impose le réglage du limiteur de freinage et des projecteurs.



Train avant

La cote H2 se prend sur l'axe de fixation avant du bras inférieur de suspension sur berceau.
 H1-H2 = (mm)
 62±7,5 (roue 13")
 90±7,5 (roue 14")



Train arrière

La cote H5 se prend dans l'axe de la vis de fixation du train arrière sur palier.
 H4-H5 = (mm)
 5,5±7,5 (roue 13")
 -6,5±7,5 (roue 14")

Train avant (roue 13")

| ANGLES | VALEURS | POSITION DU TRAIN AV | RÉGLAGE |
|---------------|--|---|--------------|
| CHASSE | | | |
| | $\left. \begin{matrix} 2^\circ \\ 1^\circ 30' \\ 1^\circ \\ 0^\circ 30' \\ 0^\circ \end{matrix} \right\} \pm 30'$ Différence droite/ gauche maxi = 1° | H5-H2 = 12mm H5-H2 = 29mm H5-H2 = 47mm H5-H2 = 64mm H5-H2 = 82mm | non réglable |

CARROSSAGE

| | | | |
|--|---|--|--------------|
| | $\left. \begin{matrix} +0^\circ 47' \\ -0^\circ 26' \\ -0^\circ 30' \\ +0^\circ 05' \end{matrix} \right\} \pm 30'$ Différence droite/ gauche maxi = 1° | H1-H2 = 0mm H1-H2 = 74mm H1-H2 = 89mm H1-H2 = 150mm | non réglable |
|--|---|--|--------------|

PIVOT

| | | | |
|--|--|--|--------------|
| | $\left. \begin{matrix} 8^\circ 15' \\ 10^\circ 32' \\ 10^\circ 50' \\ 11^\circ 27' \end{matrix} \right\} \pm 30'$ Différence droite/ gauche maxi = 1° | H1-H2 = 0mm H1-H2 = 74mm H1-H2 = 89mm H1-H2 = 150mm | non réglable |
|--|--|--|--------------|

PARALLÉLISME

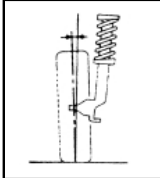
| | | | |
|--|---|--------|---|
| | Ouverture $+0^\circ 10' \pm 10'$ $+1\text{mm} \pm 1\text{mm}$ | à vide | Réglable par rotation des manchons des biellettes de direction 1 tour = 30° (3mm) |
|--|---|--------|---|

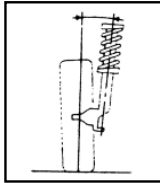
BLOCAGE DES ARTICULATIONS ÉLASTIQUES

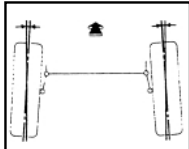
| | | | |
|--|--|--------|--|
| | | à vide | |
|--|--|--------|--|

Train avant (roue 14")

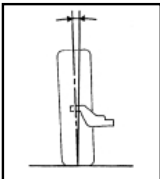
| ANGLES | VALEURS | POSITION DU TRAIN AV | RÉGLAGE |
|---------------|--|--|--------------|
| CHASSE | | | |
| | $\left. \begin{matrix} 0^\circ 20' \\ 0^\circ 50' \\ 1^\circ 20' \end{matrix} \right\} \pm 30'$ Différence droite/ gauche maxi = 1° | H5-H2 = 110mm H5-H2 = 90mm H5-H2 = 70mm | non réglable |

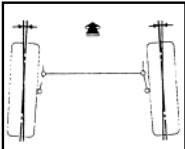
| ANGLES | VALEURS | POSITION DU TRAIN AV | RÉGLAGE |
|--|--|---|--------------|
| CARROSSAGE | | | |
|  | $-0^{\circ}30'$ $-0^{\circ}50'$ -1° | $H1-H2 = 90\text{mm}$ $H1-H2 = 100\text{mm}$ $H1-H2 = 115\text{mm}$ | non réglable |
| Différence droite/gauche maxi = 1° | | | |

| | | | |
|--|---|---|--------------|
| PIVOT | | | |
|  | $10^{\circ}35'$ $10^{\circ}55'$ $11^{\circ}30'$ | $H1-H2 = 90\text{mm}$ $H1-H2 = 100\text{mm}$ $H1-H2 = 115\text{mm}$ | non réglable |
| Différence droite/gauche maxi = 1° | | | |

| | | | |
|--|---|--------|---|
| PARALLÉLISME | | | |
|  | (Pour deux roues) Ouverture $+0^{\circ}10' \pm 10'$ $+1\text{mm} \pm 1\text{mm}$ | à vide | Réglable par rotation des manchons des biellettes de direction 1tour = $30'$ (3mm) |

| | | | |
|---|--|--------|--|
| BLOCAGE DES ARTICULATIONS ÉLASTIQUES | | | |
|  | | à vide | |

| ANGLES | VALEURS | POSITION DU TRAIN AV | RÉGLAGE |
|---|--|----------------------|--------------|
| Train arrière (roue 13" et roue 14") | | | |
| CARROSSAGE | | | |
|  | roue 13" $-0^{\circ}30' \pm 20'$ roue 14" $-0^{\circ}50' \pm 20'$ | à vide | non réglable |

| | | | |
|---|--|--------|--------------|
| PARALLÉLISME | | | |
|  | (Pour deux roues) Pincement $-0^{\circ}20' \pm 30'$ $-2\text{mm} \pm 3$ | à vide | non réglable |

| | | | |
|---|--|--------|--|
| BLOCAGE DES ARTICULATIONS ÉLASTIQUES | | | |
|  | | à vide | |

Couples de serrage (en daN.m)

- Écrou sur manchon de réglage de parallélisme (côté roue) 2

MÉTHODES DE RÉPARATION

Train avant

- Pour les valeurs de réglages (voir les valeurs dans «Caractéristiques»).

Train arrière

- Pour les valeurs de contrôle (voir les valeurs dans «Caractéristiques»).

Diagnostic

Voir tableau ci-contre.
Effectuer les opérations préliminaires.

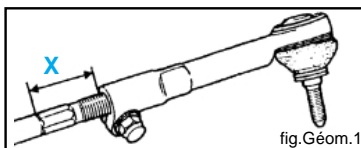
| Incidents | Causes possibles |
|---|--|
| Chasse non correct. | Bras faussé. Longeron faussé. |
| Carrossage + pivot correct : - mais carrossage seul non correct - pivot non correct | Bras faussé Longeron ou berceau, train faussé |
| Carrossage correct - mais pivot non correct | Porte-fusée faussé. |
| 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. |

DÉTERMINATION DU POINT MILIEU DE DIRECTION

Nota : Opération permettant les phénomènes de déport.

Extraire les defts 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 bloquevolant.

Dans cette position, installer les appareils de mesure.
Lors du réglage du parallélisme, veiller à respecter la symétrie des longueurs «X». (fig. Géom.1).



- Mesurer le parallélisme puis sa répartition entre le côté **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 côtés.

- 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 côtés.

- 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 = $30'$ (3mm) de pincement ou d'ouverture.