

## CARACTÉRISTIQUES

### Généralités

### Couples de serrage (en daN.m)

#### VALEURS DE CONTRÔLE DES ANGLES DU TRAIN AV

- Parallélisme (par roue).....  $0^{\circ}5' \pm 7,5'$
- Carrossage ..... négatif de  $0^{\circ}20' \pm 10'$
- Chasse .....  $2^{\circ} \pm 0,5^{\circ}$
- Inclinaison de pivot.....  $12^{\circ}7' \pm 30'$

- Contre-écrous de biellettes de direction..... 4,5
- vis de fixation du cadre en "H" (arrière)..... 10

#### VALEURS DE CONTRÔLE DES ANGLES DU TRAIN AR

- Parallélisme (par roue)..... pincement de  $0^{\circ}8' \pm 10'$
- Carrossage..... négatif de  $0^{\circ}20' \pm 10'$

## MÉTHODES DE RÉPARATION

### Train avant

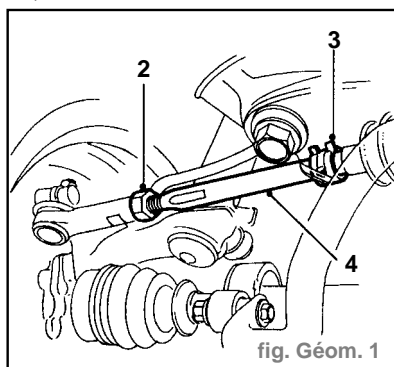
#### Parallélisme

##### CONTRÔLE

- Contrôler que les pressions des pneumatiques sont correctes et que le véhicule se trouve au poids en ordre de marche.
- Reculer et avancer le véhicule pour éliminer les tensions dans la direction et la suspension.
- Vérifier que l'équipement à utiliser est bien étalonné et faire la moyenne de trois mesures.
- Contrôler que le parallélisme des roues avant est compris entre les limites spécifiées :
  - **Caractéristiques** : parallélisme des roues avant = écartement de  $0^{\circ}5' \pm 7,5'$  par côté

##### RÉGLAGE

- Repérer les positions des extrémités de barre d'accouplement.
- Desserrer les contre-écrous (2) d'extrémité de barre d'accouplement (fig. Géom. 1).



- Dégager le collier (3) maintenant le soufflet sur la barre d'accouplement.

- Faire tourner la barre d'accouplement (4) pour obtenir un alignement correct.

**Attention** : Les deux barres d'accouplement doivent être pivotées d'une même quantité.

- Revérifier le parallélisme des roues avant.
- Serrer les contre-écrous d'extrémité de barre d'accouplement à **4,5 daN.m**.
- Prendre soin de ne pas tordre ni tendre les soufflets et serrer le collier.

### Train arrière

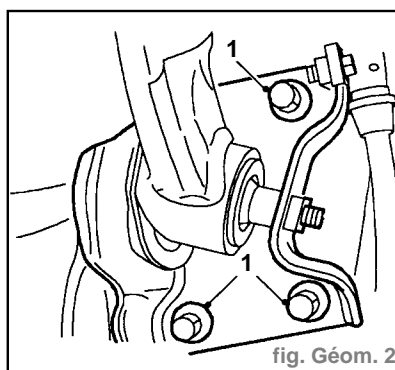
#### Parrallélisme

##### CONTRÔLE

- Contrôler que les pressions des pneumatiques sont correctes et que le véhicule est déchargé.
- Reculer et avancer le véhicule pour éliminer les tensions dans la direction et la suspension.
- Vérifier que l'équipement à utiliser est bien étalonné et faire la moyenne de trois mesures.
- Contrôler que le parallélisme des roues arrière est compris entre les limites spécifiées :
  - **Caractéristiques** : parallélisme des roues arrière
    - pincement :  $8' \pm 10'$
    - carrossage :  $-20' \pm 10'$

##### RÉGLAGE

- Desserrer les 3 boulons (1) maintenant le support de fixation gauche du cadre en "H" sur la caisse (fig. Géom. 2).
- Régler le cadre en "H" dans le sens voulu pour obtenir un parallélisme correct des roues.
- Si la valeur de la roue gauche dépasse celle de la roue droite, déplacer le côté gauche du cadre en "H" vers l'arrière.
- Si la valeur de la roue gauche est inférieure à celle de la roue droite, déplacer



le côté gauche du cadre en "H" vers l'avant.

**Attention** : Prendre soin d'éviter d'endommager le passage de roue.

- Maintenir l'effort sur le cadre en "H" et serrer les boulons du support de fixation sur la caisse à **10 daN.m**.
- Revérifier le parallélisme des roues arrière.
- Recommencer les opérations si le parallélisme n'est pas entre les limites spécifiées.