

## CARACTÉRISTIQUES

### Généralités

### Valeurs assignées du contrôle de géométrie

#### Train avant

Modèle	Ibiza, Cordoba chassis standart	Ibiza, Cordoba chassis de sport	Cordoba Vario chassis standard	Cordoba Vario chassis de sport
Parallélisme total <sup>1)</sup> (sans précharge)	0° ± 10'			
Carrossage <sup>2)</sup> (roues en ligne droite)	-30' ± 20'			
Différence maxi admissible entre les deux côtés	30' maxi			
Différence de pincement pour braquage de 20° vers la gauche ou la droite	-1° 20' ± 30'			
Chasse (non réglable)	1° 25' ± 30'	1° 32' ± 30'	1° 12' ± 30'	1° 25' ± 30'
Différence maxi admissible entre les deux côtés	max. 30'	max. 30'	max. 30'	max. 30'

<sup>1)</sup> Ne régler le parallélisme que sur la barre de direction droite.

<sup>2)</sup> Les corrections du carrossage doivent seulement être effectuées à la liaison carter de roulement de roue / jambe de force.

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

- Fixation jambe de force sur carter de roulement de roue .....9,5
- Contre-écrou de barre de direction .....5

#### Essieu arrière

Modèle	Tous
Carrossage	-1° 30' ± 30'
Différence maxi admissible entre les deux côtés	max. 20'
Parallélisme total (avec carrossage spécifié)	+ 20' ± 10'
Ecart dans le sens de marche maxi admissible	max. 20'

## MÉTHODES DE RÉPARATION

### Contrôle de géométrie

#### Conditions préalables au contrôle

- Appareil de mesure réglé conformément aux prescriptions.
- Véhicule à vide :
  - par « poids à vide » on entend le poids du véhicule en ordre de marche (réservoir à carburant entièrement rempli, roue de secours, outillage de bord, cric du véhicule).
- Pneus gonflés à la pression prescrite.
- Véhicule avec roues en parfaite ligne droite après avoir fait travailler la suspension.
- Suspensions de roues, direction et tringlerie de direction sans jeu inadmissible ni endommagements.

**Nota :** lors des travaux de réglage, il faut se rapprocher le plus possible des valeurs assignées respectives.

Pièce de train AV remplacée	Contrôle de géométrie nécessaire		Pièce de train AR remplacée	Contrôle de géométrie nécessaire	
	Oui	Non		Oui	Non
Bras de guidage inférieur	X		Amortisseur		X
Carter de roulement de roue	X		Ressort hélicoïdal		X
Barre de direction/rotule de barre de direction	X		Essieu semi-rigide au complet	X	
Mécanisme de direction	X				
Berceau	X				
Amortisseur	X				

#### Il est nécessaire de procéder à un contrôle de géométrie du véhicule lorsque :

- Le comportement routier du véhicule présente des anomalies.
- Le véhicule a été accidenté et des pièces ont été remplacées.
- Des pièces de l'essieu ont été déposées.
- Les pneus sont usés d'un côté.

### Roues AV

#### Réglage du carrossage

- Mettre en place l'outil spécial comme représenté sur la figure et le précontraindre légèrement (Fig.Géom.1).
- Desserrer le boulonnage jambe de force / carter de roulement de roue.
- Régler le carrossage à la valeur prescrite en tournant la tige filetée.
- Serrer le boulonnage jambe de force / carter de roulement de roue à 9,5 daN.m.

- Contrôler le réglage du carrossage, répéter le réglage si nécessaire.

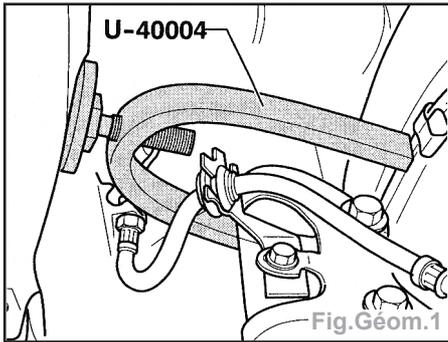


Fig.Géom.1

**Nota :** • il est permis de tenir l'outil légèrement de biais.

- il ne faut pas déplacer la direction lorsque l'outil est en place.

- Contrôler le parallélisme; le cas échéant, le corriger.

### Réglage du parallélisme

- Desserrer le contre-écrou (1) (Fig.Géom.2).
- Régler le parallélisme en tournant la barre de direction droite.

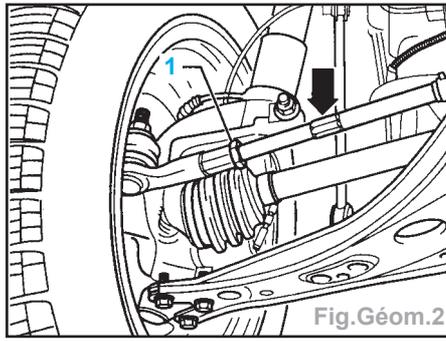


Fig.Géom.2

- A cet effet, il est possible de placer une clé à fourche sur le six pans (flèche) de la barre de direction.

**Faire attention à ce que, après avoir tourné les barres de la direction, les soufflets ne soient pas tordus !**

- les soufflets tordus s'endommagent plus vite.

- Serrer le contre-écrou (1) à 5 daN.m et contrôler encore une fois la valeur de parallélisme.

- Après le serrage du contre-écrou (1), il est possible que la valeur réglée accuse un léger écart.

### Calcul de la trajectoire

- Lorsque les valeurs de parallélisme sont de même signe (+/+ ou -/-), soustraire la valeur inférieure de la valeur supérieure et diviser par 2.

Valeur de parallélisme roue AR G		Valeur de parallélisme roue AR D
+ 15'		+ 5'
	$15' - 5' = 10'$	
	$10' : 2 = 5'$	

- Déport de trajectoire = 5'.

- Les valeurs de signes différents (+/-) sont additionnées et la somme divisée par 2.

Valeur de parallélisme roue AR G		Valeur de parallélisme roue AR D
+ 15'		- 5'
	$15' + 5' = 20'$	
	$20' : 2 = 10'$	

- Déport de trajectoire = 10'.

- Les résultats respectifs représentent le déport réel de la trajectoire par rapport à l'axe longitudinal du véhicule.