

## CARACTÉRISTIQUES

### Généralités

#### Train avant

- Il existe deux types de trains repérés par un code inscrit sur la plaque d'identification dans le coffre à bagages :
  - code **G17** : train de type standard,
  - code **G19** ou **G21** : train de type sportif.
- Parallélisme (réglable) :
  - jante **14"** .....  $0^\circ \pm 10'$  ou  $0 \pm 1 \text{ mm}$
  - jante **15"** .....  $0^\circ \pm 10'$  ou  $0 \pm 1,1 \text{ mm}$
  - jante **16"** .....  $0^\circ \pm 10'$  ou  $0 \pm 1,2 \text{ mm}$
- Carrossage (légère correction possible) :
  - train standard .....  $-0^\circ 28' \pm 30'$
  - train sport .....  $-0^\circ 39' \pm 30'$
  - différence maxi entre les deux cotés .....  $30'$
- Divergence en braquant de **20°** à gauche puis à droite :
  - train standard .....  $-1^\circ 30' \pm 20'$
  - train sport .....  $-1^\circ 32' \pm 20'$
- Chasse (non réglable) :
  - train standard .....  $4^\circ 28' \pm 30'$
  - train sport .....  $4^\circ 42' \pm 30'$
  - différence maxi entre les deux cotés .....  $30'$
- Distance entre l'axe de roue et le bord du passage de roue (a) .....  $354 \text{ mm}$

#### Train arrière

- Il existe deux types de trains repérés par un code inscrit sur la plaque d'identification dans le coffre à bagages
  - code **1JJ** : train de type standard.
  - code **1JE** ou **1JF** : train de type sportif.
- Carrossage (non réglable).....  $-1^\circ 25' \pm 10'$
- Différence maxi entre droite et gauche.....  $30'$
- Parallélisme des trains de types standard (non réglable) :
  - jante **14"** ..... **pincement de  $0^\circ 21' \pm 10'$  ou  $2,2 \pm 1 \text{ mm}$**
  - jante **15"** ..... **pincement de  $0^\circ 21' \pm 10'$  ou  $2,3 \pm 1,1 \text{ mm}$**
  - jante **16"** ..... **pincement de  $0^\circ 21' \pm 10'$  ou  $2,5 \pm 1,2 \text{ mm}$**
- Parallélisme des trains de types sportif (non réglable) :
  - jante **14"** ..... **pincement de  $0^\circ 26' \pm 10'$  ou  $2,7 \pm 1 \text{ mm}$**
  - jante **15"** ..... **pincement de  $0^\circ 26' \pm 10'$  ou  $2,9 \pm 1,1 \text{ mm}$**
  - jante **16"** ..... **pincement de  $0^\circ 26' \pm 10'$  ou  $3,1 \pm 1,2 \text{ mm}$**
- Distance entre l'axe de roue et le bord du passage de roue (a) .....  $353 \text{ mm}$

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

- Contre-écrou de biellette de direction.....  $5,0$

## MÉTHODES DE RÉPARATION

### Conditions préalables au contrôle

- Vérifier si la suspension de la roue, le roulement de roue, la direction et les barres de direction sont sans jeu.
- Contrôler la pression de gonflage des pneus.
- Contrôler la profondeur du profil des pneus. La différence entre la roue gauche et la roue droite d'un même essieu doit être de **2 mm** maximum.
- Contrôle du poids du véhicule à vide. Peser le véhicule en condition de marche avec le réservoir à carburant et le réservoir à eau pour l'essuie-glace et lave-phares complètement remplis, la roue de secours, les outils de bord, le cric et sans conducteur. La roue de secours, les outils de bord et le cric doivent être placés selon la position prévue par le fabricant du véhicule.
- Veiller à ce qu'aucune plate-forme pivotante ou mobile ne fasse butée pendant l'alignement.

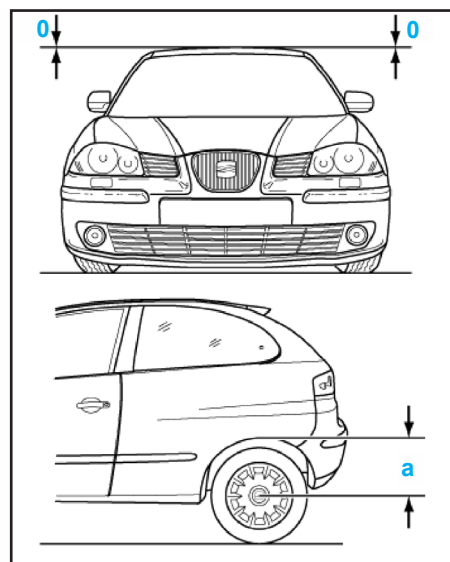
### Tenir compte de ce qui suit

- Assemblage et réglage corrects de l'appareil selon les instructions du fabricant du dispositif.
- Si nécessaire, s'adresser au fabricant afin de s'informer sur l'usage de l'appareil de mesure des essieux.
- Il se peut que les valeurs de réglage/de mise à niveau initiales prévues pour les plates-formes et les appareils/ordinateurs de mesure des essieux varient au fur et à mesure que le temps passe.

- Les plates-formes et les appareils/ordinateurs de mesure des essieux devront être contrôlés, dans le cadre d'une inspection, au moins une fois par an et être réglés si nécessaire.
- Ce sont des appareils très délicats, et il est donc recommandé de les manipuler avec grand soin!

### Inclinaison latérale «zéro» du véhicule

- Si les valeurs mesurées se trouvent hors de la marge de tolérance par rapport aux valeurs assignées, cela pourrait être dû à l'inclinaison du véhicule.
- Les véhicules par ex. à boîte automatique peuvent présenter une légère inclinaison. Cela est normal et est dû à la position de montage de l'ensemble mécanique et au déplacement de poids que cela implique.
- La ligne **0** sur le toit représente la position horizontale (position «0») du véhicule.
- Vérifier toujours des deux côtés, la distance entre le centre de la roue et le bord inférieur du passage de roue cote (a) de la partie postérieure.
- Corriger la différence, s'il y a lieu.
- L'essieu avant peut être équilibré en plaçant des contrepoids sur la tourelle de la suspension correspondante, dans le compartiment moteur.
- L'essieu arrière peut être équilibré en plaçant des contrepoids sur le côté correspondant du coffre à bagages.
- Comme contrepoids on peut utiliser, par exemple, des sacs de sable de 10 kg environ.



### Résumé des opérations comprises dans la mesure de la géométrie des roues

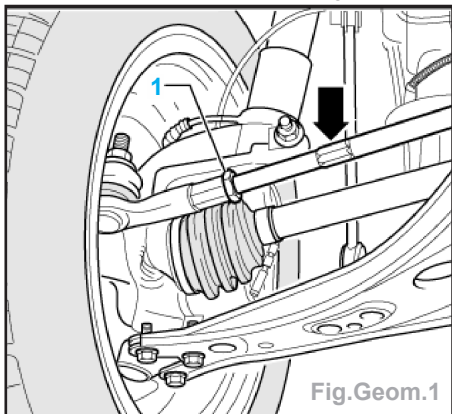
- Effectuer les opérations en suivant scrupuleusement l'ordre décrit ci-dessous!
- 1** Contrôler le carrossage de l'essieu avant et le rectifier si nécessaire.
- 2** Contrôler le carrossage de l'essieu arrière, le carrossage ne peut pas être rectifié.
- 3** Contrôler le parallélisme de l'essieu arrière, le parallélisme ne peut pas être rectifié.
- 4** Contrôler le parallélisme de l'essieu avant et le rectifier si nécessaire.

- Dans tous les cas, si une valeur mesurée se trouvait hors de la plage de tolérance, il faudrait contrôler l'inclinaison latérale du véhicule avant d'effectuer le réglage.

## Train avant

### Réglage du parallélisme

- Si les valeurs mesurées se trouvent hors de la plage de tolérance, il faudra d'abord contrôler l'inclinaison latérale et la compenser si nécessaire.
- Retirer le contre-écrou (1) (Fig Géom 1).



- Régler le parallélisme en tournant la barre d'accouplement de direction gauche et / ou droite. Pour cela on peut mettre une clé dans la section hexagonale (flèche) de la barre de la direction.

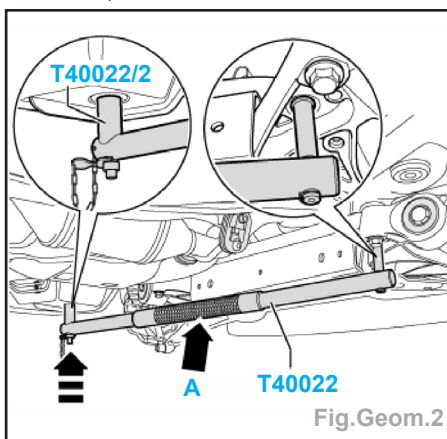
**Nota :** • faire attention à ce que, après avoir tourné les barres de la direction, les soufflets ne soient pas tordus!  
• Les soufflets tordus s'endommagent plus vite.

- Serrer le contre-écrou (1) à **5 daN.m**.
- Contrôler de nouveau la valeur du parallélisme. Il est possible qu'après avoir serré le contre-écrou (1), la valeur de réglage varie un peu. Cependant, si cette valeur ne diffère pas de plus de 2' de la valeur assignée, cela signifie que le réglage est correct.

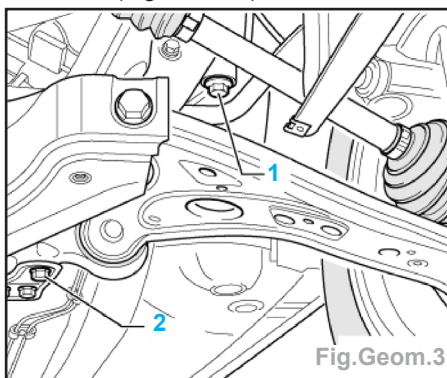
### Réglage du carrossage

**Nota :** ne déplacer le berceau que vers la gauche ou vers la droite, en prenant comme référence la direction de la marche du véhicule, et ne le déplacer en aucun cas vers l'avant ou l'arrière.

- Le carrossage ne pourra être corrigé que légèrement en déplaçant le berceau.
- Démontez le carter d'insonorisation.
- Placer l'outil **T40022** avec l'adaptateur **T40022/2** sur le soubassement et sur le berceau et tendre légèrement (Fig Géom.2).



- Retirer les vis (1) et (2) des deux côtés du véhicule qui fixent le berceau à la carrosserie (Fig Géom 3).



- En tournant la poignée (flèche **A**), on déplace le berceau et on règle en même temps la valeur assignée du carrossage
- Une fois la valeur assignée réglée, poser des nouvelles vis pour fixer le berceau à la carrosserie et les serrer à **7 daN.m + 90°**.
- Détendre ensuite la poignée (flèche **A**).
- Appuyer sur la cheville de l'adaptateur - **T40022/2** dans le sens de la flèche et retirer l'outil de réglage.

## Train arrière

### Parallélisme et carrossage

- Le parallélisme et le carrossage ne peuvent pas être rectifiés.
- Si les valeurs mesurées se trouvent hors de la plage de tolérance, il faudra d'abord contrôler l'inclinaison latérale et la compenser si nécessaire.
- Si les valeurs mesurées se trouvent toujours hors de la plage de tolérance, il faudra contrôler si le corps de l'essieu est endommagé et le remplacer si nécessaire.