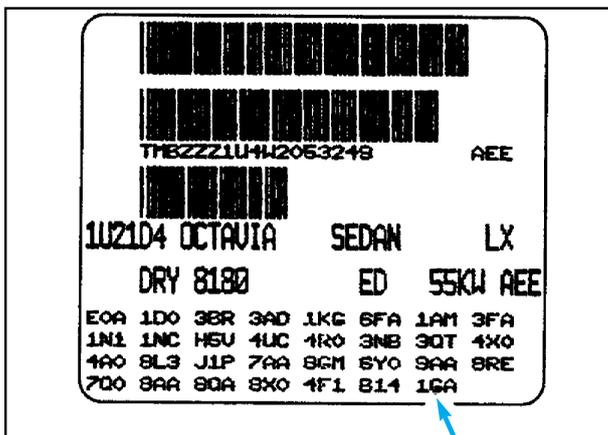


CARACTÉRISTIQUES

Identification



DÉNOMINATION DU CHÂSSIS-SUSPENSION AVEC LES N° DES PR

- Les différents châssis-suspension sont montés en fonction de la motorisation et de l'équipement. Ceux-ci sont identifiés par des numéros PR.
- Le numéro correspondant PR de l'essieu avant figure sur la plaquette d'identification du véhicule afin de savoir quel châssis-suspension est installé dans le véhicule en question.
- La plaquette d'identification du véhicule se trouve au fond du coffre, à gauche, et dans le Plan d'entretien.

Exemple d'une plaquette d'identification de véhicule

- Dans ce cas, c'est le châssis standard **1GA** (flèche) qui équipe ce véhicule.
- Le tableau ci-après énumère les numéros PR des châssis-suspension. Ceux-ci permettent d'affecter les valeurs consignées au véhicule correspondant.

Essieu avant			
N° PR	Motorisation/version de B.V.	N° PR	Motorisation/version de B.V.
1 GA	• Tous les moteurs à essence jusqu'à 74 kW avec boîte manuelle	1 GE	• Tous les moteurs à essence de plus de 74 kW avec boîte manuelle ou automatique • Tous les moteurs diesel de plus de 66 kW avec boîte manuelle ou automatique
1 GG	• Tous les moteurs à essence jusqu'à 74 kW avec boîte automatique • Tous les moteurs diesel jusqu'à 66 kW avec boîte manuelle	1 GB	• Tous les moteurs à essence ou diesel avec boîte manuelle ou automatique
Essieu arrière			
N° PR	Motorisation/version de B.V.	N° PR	Motorisation/version de B.V.
1 JD	• Berline uniquement • Tous les moteurs à essence ou diesel avec boîte manuelle ou automatique sauf moteur 1,8 l/110 kW	1 JB	• Tous les moteurs à essence ou diesel avec boîte manuelle ou automatique
1 JH	• Break uniquement • Tous les moteurs à essence ou diesel avec boîte manuelle ou automatique sauf moteur 1,6 l/55 kW		

Valeurs de contrôle de géométrie des trains

TRAIN AVANT

	Axe de jambe de suspension	
	Châssis-suspension standard	Châssis-suspension pour mauvaises routes
Châssis-suspension	1 GA 1 GG 1 GE	1 GB
Empattement ⁽¹⁾ (mm)	2512	
Voie ⁽¹⁾ (mm)	1516 avec jante de 6" (ET 38) ⁽³⁾	1516 avec jante de 6" (ET 38) ⁽³⁾
	1508 avec jante de 6,5" (ET 42) ⁽³⁾	1508 avec jante de 6,5" (ET 42) ⁽³⁾
	1506 avec jante de 6,5" (ET 43) ⁽³⁾	1506 avec jante de 6,5" (ET 43) ⁽³⁾
Pincement total ⁽²⁾	0° ± 10'	0° ± 10'
Pincement pour roue de 14" (mm) ⁽²⁾ Point de mesure : 184 mm du centre de la roue	0 ± 1	0 ± 1
Pincement pour roue de 15" (mm) ⁽²⁾ Point de mesure : 196 mm du centre de la roue	0 ± 1,1	0 ± 1,1

	Axe de jambe de suspension	
	Châssis-suspension standard	Châssis-suspension pour mauvaises routes
Pincement pour roue de 16" (mm) ⁽²⁾ Point de mesure : 209 mm du centre de la roue	0 ± 1,2	0 ± 1,2
Angle différentiel de pincement si 20° à la roue à l'intérieur du virage ⁽¹⁾	-1° 30' ± 20'	-1° 27' ± 20'
Angle différentiel de pincement en braquant à fond vers la roue à l'intérieur du virage ⁽¹⁾	-6° 35'	-6° 35'
Angle max. de braquage des roues ⁽¹⁾	40°	40° 45'
Carrossage ⁽⁴⁾	-30' ± 30'	-16' ± 30'
	-25' + 30' ^{(5) (7)}	-
	-28' ± 30' ⁽⁶⁾	-
Différence max. entre côté gauche et côté droit	30'	30'
Angle de chasse ⁽¹⁾	7° 40' ± 30'	7° 15 ± 30'
	8° 23' ± 30' ⁽⁵⁾	-
	8° ± 30' ^{(6) (7)}	-
Différence max. entre côté gauche et côté droit	30'	30'

Remarques : données techniques valables pour véhicule prêt à rouler -poids à vide- (réservoir de carburant rempli ainsi que réservoir d'eau pour lave-glace et lave-phares, roue de secours, outillage, cric et sans conducteur).

¹⁾ Pas réglable, résulte de la conception

²⁾ Réglage

³⁾ ET = déport de roue (mm)

⁴⁾ Vous pouvez déterminer le carrossage en déplaçant le porte-essieu.

Attention : toujours remplacer les vis et les rondelles du porte-essieu.

Contrôler la position du volant après les corrections de la géométrie de la direction, corriger si nécessaire.

⁵⁾ Uniquement Service-Mobile (Octavia 1,9 l/66 kW SLX, Octavia 1,8l/92 kW SLX)

⁶⁾ Uniquement Service-Mobile (Octavia Break 1,9 l/81 kW SLX)

⁷⁾ Uniquement Service-Mobile (Octavia 1,9 l/66 kW GLX)

TRAIN ARRIÈRE

	Bras semi-indépendant	
	Châssis-suspension standard	Châssis-suspension pour mauvaises chaussées
Châssis-suspension	1JD 1JH	1JB
	Ces numéros de PR ne figurent pas sur la plaquette d'identification du véhicule. Les valeurs de réglage sont affectées au châssis-suspension correspondant via le numéro de l'amortissement de l'essieu avant.	
Empattement ¹⁾ (mm)	2512	
Voie ¹⁾ (mm)	1492 avec jante de 6" (DP 38) ⁴⁾	1492 avec jante de 6" (DP 38) 4)
	1484 avec jante de 6,5" (DP 42) ⁴⁾	1484 avec jante de 6,5" (DP 42) ⁴⁾
	1482 avec jante de 6,5" (DP 43) ⁴⁾	1482 avec jante de 6,5" (DP 43) ⁴⁾
Pincement total ¹⁾	20' ± 10'	10' ± 10'/-7'
	30' ± 15' ⁵⁾	-
	25' ± 15' ⁶⁾	-
Pincement pour roue de 14" (mm) ²⁾ Point de mesure : à 184 mm du centre de la roue	2,1 ± 1	2,1 ± 1
Pincement pour roue de 15" (mm) ²⁾ Point de mesure : à 196 mm du centre de la roue	2,3 ± 1,1	2,3 ± 1,1
Pincement pour roue de 16" (mm) ²⁾ Point de mesure : à 209 mm du centre de la roue	2,4 ± 1,2	2,4 ± 1,2
Carrossage ¹⁾	-1°36' ± 10' ⁷⁾	-1°36' ± 10' ⁷⁾
	-1°27' ± 10' ⁸⁾	-1°27' ± 10' ⁸⁾
	-1 43' + 15' ⁵⁾	-
	-1°35' ± 15' ⁶⁾	-
Différence max. entre côté gauche et côté droit	30'	30'
Désalignement max. de l'essieu arrière ³⁾	20'	20'

Remarques : les données techniques s'entendent pour le poids à vide du véhicule en ordre de marche (réservoir de carburant ainsi que réservoir d'eau pour lave-glace et lave-phares pleins, roue de secours, outillage de bord, cric et sans conducteur).

¹⁾ Pas réglable, en raison de la conception.

²⁾ Vous pouvez déterminer les différents pincements en poussant les supports des paliers.

³⁾

⁴⁾ DP = déport de roue (mm)

⁵⁾ Uniquement Service-Mobile (Octavia 1,9 l/66 kW SLX, Octavia 1,8 l/92 kW SLX)

⁶⁾ Uniquement Service-Mobile (Octavia 1,9 l/66 kW GLX, Break Octavia 1,9 l/81 kW SLX)

⁷⁾ → 11.96

⁸⁾ 12.96 →

MÉTHODES DE RÉPARATION

CONDITIONS PRÉALABLES AU CONTRÔLE

- Détermination de la version du châssis en se basant sur la plaquette d'identification du véhicule.
- Contrôler si les suspensions des roues, les logements des roues, la direction et la timonerie de direction ont trop de jeu et sont endommagées ; les réparer si nécessaire.
- Pression de gonflage des pneus contrôlée, la corriger si nécessaire.
- Profondeur des sculptures des pneus contrôlée. La différence ne doit pas excéder **2 mm** entre les pneus d'un essieu.
- Poids à vide du véhicule contrôlé et en conformité avec les documents de celui-ci.
- Poids à vide :
 - Poids du véhicule prêt à rouler avec réservoirs de carburant et d'eau pour le lave-glace du pare-brise, la lunette arrière et le lave phares pleins, la roue de secours, l'outillage de bord et le cric doivent se trouver à l'endroit prévu par le constructeur du véhicule.
- Véhicule aligné, ne bougeant plus, après avoir appuyé plusieurs fois sur la carrosserie pour enfoncer les ressorts de suspension.
- Vérifier bien qu'aucun support ni plateau de rotation soient contre la butée d'extrémité durant le contrôle de la géométrie.

Points à observer

- L'appareil de mesure doit être installé et ajusté comme prescrit ; tenir compte de la notice d'utilisation du fabricant de l'appareil.

PRÉPARATION EN VUE DES MESURES

- Le battement latéral des jantes doit être équilibré (compensé) sinon le résultat des mesures est faussé.
- Un réglage correct du pincement positif n'est pas possible sans compensation du battement des jantes.
- Veuillez observer les directives du fabricant de l'appareil de mesure de la géométrie.
 - procéder à la compensation du battement des jantes.
 - descendre le véhicule et écraser les ressorts en appuyant sur la carrosserie.
 - installer le bloqueur de pédale de frein, p. ex. **VAG 1238/B** (fig. Géom.1).

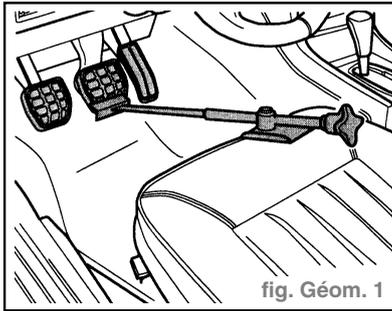


fig. Géom. 1

La chronologie suivante doit être respectée

- Contrôle du carrossage à l'avant, égalisation si nécessaire.
- Contrôle du carrossage à l'arrière.
- Contrôle de la voie à l'arrière, égalisation et réglage si nécessaire.
- Contrôle de la voie à l'avant, réglage si nécessaire.

Règles toujours valables

- Si un chiffre mesuré n'est pas conforme à la tolérance, l'inclinaison transversale du véhicule doit être vérifiée.

CONTRÔLE DE L'INCLINAISON TRANSVERSALE DU VÉHICULE

- Inclinaison transversale du véhicule « position zéro ».
- Il peut se faire que le véhicule soit de travers si les valeurs mesurées ne sont pas conformes à la tolérance des valeurs consignées pour essieux avant et arrière.
- Les véhicules équipés d'une boîte automatique peuvent être légèrement de travers.
- Ceci est normal étant donné la position des organes mécaniques et du déplacement d'un point d'un côté à l'autre.
 - appuyer plusieurs fois sur la carrosserie pour écraser les ressorts et attendre que ceux-ci se soient stabilisés.

Nota : Ne déterminer la cote «a» qu'à l'arrière.

- Détermination de la cote «a» pour le côté gauche et le côté droit du véhicule (fig. Géom. 2).
 - **a gauche** - côté gauche du véhicule
 - **a droite** - côté droit du véhicule
 - $\alpha = 90^\circ$
- Comparer les cotes **a gauche** et **a droite**. La différence entre **a gauche** et **a droite** ne doit pas excéder $\pm 5,0 \text{ mm}$ dans un sens comme dans l'autre.

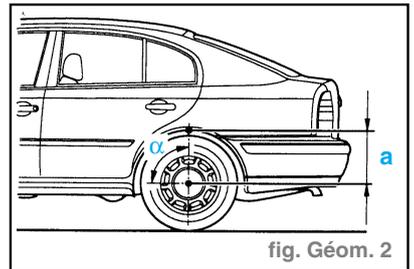


fig. Géom. 2

- Corriger les différences en dehors de la tolérance $\pm 5,0 \text{ mm}$.
 - si la différence est dépassée et atteint **+ 8,0 mm** p. ex. mettre des poids dans le coffre afin de corriger la différence sur le côté concerné.
 - si la différence est inférieure et atteint **-8,0 mm** p. ex. corriger la différence au niveau de l'essieu avant en posant des poids dans le compartiment-moteur sur le dos de la jambe de suspension concernée.
 - des sacs de sable de **10 kg** p. ex. conviennent parfaitement.

CONTRÔLE DU CARROSSAGE DE L'ESSIEU AVANT, ÉGALISATION DE CHAQUE CÔTÉ SI NÉCESSAIRE

- Le carrossage ne peut pas être réglé, mais égalisé seulement, c'est-à-dire corrigé.
- Si les valeurs ne sont pas conformes à la tolérance, il faut commencer par vérifier l'inclinaison transversale et la compenser si nécessaire.
- Le carrossage ne peut être uniformément corrigé dans les limites de la tolérance qu'en déplaçant le support du groupe moto-propulseur.
- Desserrer les vis (1) et (2) (fig. Géom. 3).
- Déplacer le support du groupe moto-propulseur jusqu'à ce que le carrossage soit identique des deux côtés.

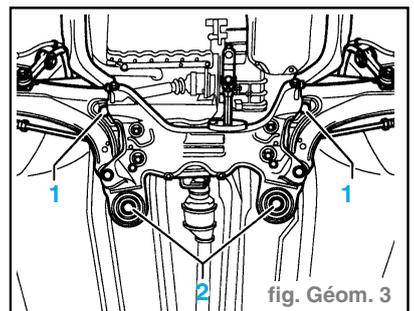


fig. Géom. 3

- Contrôler ensuite la chasse.
- La chasse peut être modifiée si le support du groupe moto-propulseur a bougé.
- Mettre de nouvelles vis pour fixer le support du groupe moto-propulseur et serrez-les à fond (**100 Nm + 90°**).

CONTRÔLE DU CARROSSAGE DE L'ESSIEU ARRIÈRE

- Le carrossage ne peut pas être réglé.
- Si les valeurs ne sont pas conformes à la tolérance, il faut commencer par vérifier l'inclinaison transversale et la compenser si nécessaire.
- Contrôler si le corps de l'essieu est endommagé et le remplacer le cas échéant si les valeurs mesurées ne sont toujours pas conformes à la tolérance.

CONTRÔLE DE LA VOIE DE L'ESSIEU ARRIÈRE, ÉGALISATION DE CHAQUE CÔTÉ ET RÉGLAGE, SI NÉCESSAIRE

- Si les valeurs ne sont pas conformes à la tolérance, il faut commencer par vérifier l'inclinaison transversale et la compenser si nécessaire.
- Le chiffre total du carrossage ne peut être réglé à l'arrière.
- Les différents chiffres du carrossage ne peuvent être uniformément corrigés qu'en déplaçant les supports des paliers.
 - desserrer toutes les vis de chaque support de palier (1) (fig. Géom. 4).
 - pousser le support de palier (1) dans le sens transversal.
 - serrer les vis à **30 Nm + 90°**

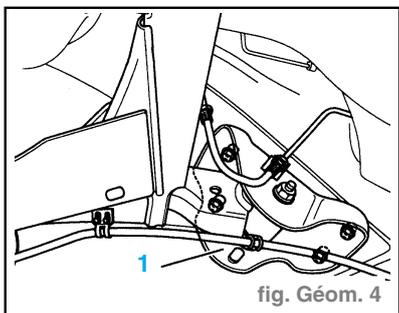


fig. Géom. 4

Nota : Toujours utiliser des vis neuves.

- Contrôler si le corps de l'essieu est endommagé et le remplacer le cas échéant si les valeurs mesurées ne sont toujours pas conformes à la tolérance.

CONTRÔLE DE LA VOIE DE L'ESSIEU AVANT, RÉGLAGE SI NÉCESSAIRE

- Si les valeurs ne sont pas conformes à la tolérance, il faut commencer par vérifier l'inclinaison transversale et la compenser si nécessaire.
 - desserrer le contre-écrou (1) (fig. Géom. 5)
- la voie peut être corrigée en faisant tourner les barres de direction à gauche et à droite.
- utiliser une clé à fourche à appliquer

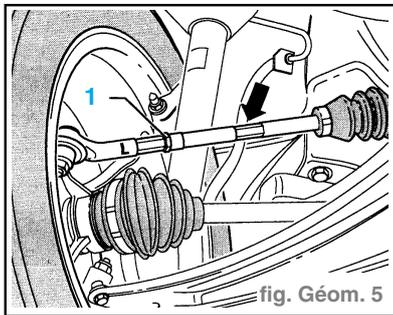


fig. Géom. 5

sur l'hexagone (flèche) de la barre de direction.

Nota : Veiller à ce que les soufflets ne soient pas entortillés après avoir fait tourner la barre de direction.

- Des soufflets entortillés s'usent rapidement.
 - serrer le contre-écrou (1) à **50 Nm** et contrôler le pincement encore une fois.
- Il est possible que la valeur réglée change légèrement après le serrage des contre-écrous (1).
- Veiller à ce que cette valeur reste conforme à la tolérance de la valeur congnée. Recommencer le réglage du total de la voie si ce n'est pas le cas.

CONTRÔLE DE L'ANGLE DE BRAQUAGE, À GAUCHE ET À DROITE

- Ce contrôle est seulement nécessaire quand :
 - les angles de braquage diffèrent de plus de **2°** du milieu de la direction
 - un frottement se produit sur un côté

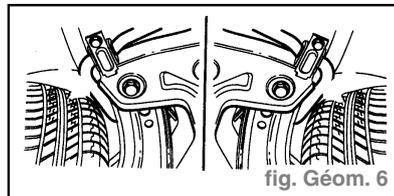


fig. Géom. 6

- faire tourner la barre de direction gauche (la dévisser de sa rotule).
- faire tourner la barre de direction gauche dans la même proportion mais dans le sens opposé (la visser dans sa rotule).
- contrôler le total de la voie.

Nota : Après ce réglage, le total de la voie doit être conforme à la valeur congnée.

- serrer les contre-écrous à **50 Nm**.
- Il est possible que la valeur réglée change légèrement après le serrage des contre-écrous.
- Veiller à ce que cette valeur reste conforme à la tolérance de la valeur congnée. Recommencer le réglage du total de la voie si ce n'est pas le cas.

Nota : Veiller à ce que les soufflets ne soient pas entortillés après avoir fait tourner la barre de direction.

CALCUL DU DÉALIGNEMENT DE L'ESSIEU ARRIÈRE

Nota : Les chiffres indiqués ne constituent qu'un exemple.

- Si les chiffres sont précédés de symboles identiques (**++** ou **-**) déduire alors le petit du grand et diviser par **2**.

Chiffre de la voie au niveau de la roue arrière gauche	Chiffre de la voie au niveau de la roue arrière droite
+ 15'	+ 5'
$15' - 5' = 10'$ $10' : 2 = 5'$	

entre les pneus et les pièces de l'essieu avant ou de la carrosserie en braquant à fond

- le rayon de braquage gauche/droite est différent.

- Différence par rapport au sens de déplacement du véhicule = **5'**
- Additionner les chiffres avec des symboles différents (**+/-**) et diviser le total par **2**.

Chiffre de la voie au niveau de la roue arrière gauche	Chiffre de la voie au niveau de la roue arrière droite
+ 15'	- 5'
$15' + 5' = 20'$ $20' : 2 = 10'$	

- L'écart entre les pièces de l'essieu avant et le pneu (flèche) doit être identique des deux côtés lorsque l'on braque à fond (fig. Géom. 6).
- L'écart peut être corrigé en faisant tourner les barres de direction à gauche et à droite si l'écart n'est pas le même.

Exemple :

- L'écart entre les pièces de l'essieu avant et les pneus et plus faible à droite qu'à gauche.
 - desserrer les contre-écrous de la barre de direction.

- Différence par rapport au sens de déplacement du véhicule = **10'**
- Le résultat obtenu représente la différence réelle entre le sens de déplacement et l'axe longitudinal du véhicule.