

CARACTÉRISTIQUES

Généralités

Hauteurs de référence des véhicules moteur essence

Les hauteurs de référence (**H1**) et (**H2**) doivent être impérativement respectées pour le réglage de la géométrie du train avant (Fig.1).

H1 : distance comprise entre l'axe de rotation avant du triangle de suspension et le sol.

H2 : distance comprise entre l'axe de rotation de l'essieu sur la caisse et le sol.

H1 = 185 mm.

H2 = 270 mm.

Hauteurs de référence des véhicules moteur Diesel

A : Garde au sol du centre de la vis de montage du bras de suspension (Fig.2).

B : Distance entre le centre de la roue avant et le sol.

C : Garde au sol du centre de la vis de fixation du train arrière

D : Distance entre le centre de la roue arrière et le sol

Hauteur de référence avant : **B - A** = 86 mm.

Hauteur de référence arrière : **D - C** = 9 mm.

Caractéristiques de la géométrie du train avant

Motorisation	Moteur essence	Moteur Diesel
Parallélisme (réglable) :	0 ± 1,2 mm ou 0° ± 12'	
Carrossage (réglable)* :	- 0°35' ± 45'	- 0°36' ± 45'
Chasse (non réglable)* :	1°33' ± 45'	1°32' ± 45'
Inclinaison de pivot non réglable)* :	10°05' ± 45'	10°06' ± 45'
* Écart maxi droite/ gauche :	0°45'	0°30'

Avec roue de 175/65 R 14

Caractéristiques de la géométrie du train arrière

Motorisation	Moteur essence	Moteur Diesel
Parallélisme (non réglable) pincement :	1,8 ± 2,1 mm ou 0°18' ± 20'	1,4 ± 2,1 mm ou 0°14' ± 20'
Carrossage (non réglable)* :	-1° ± 45'	- 0°57' ± 45'
* Écart maxi droite/ gauche :	0° 45'	0° 30'

Couples de serrage (en daN.m)

Fixation inférieure de l'élément de suspension :14,2

Écrou de rotule de direction :4,9

Contre-écrous de rotule de direction :4,7

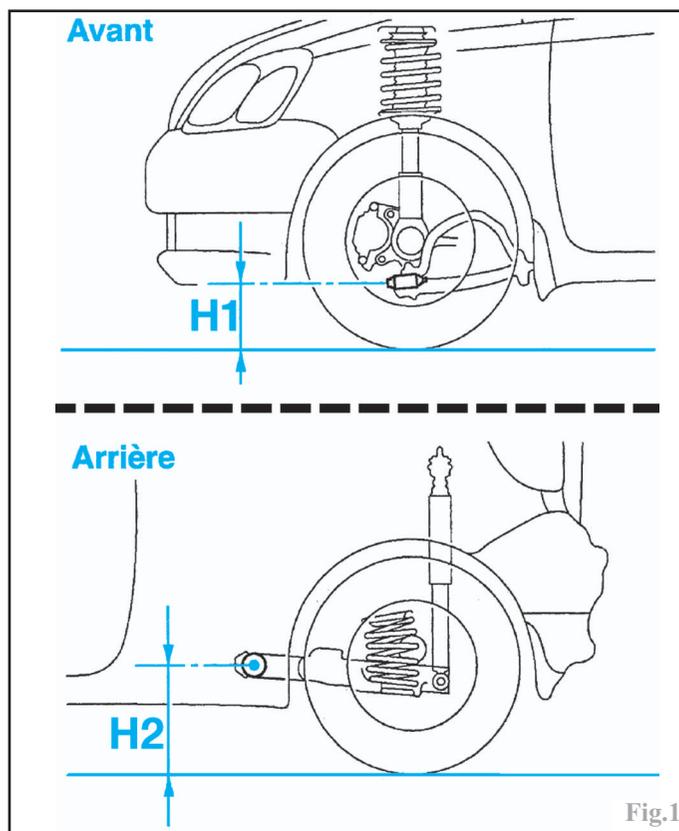


Fig.1

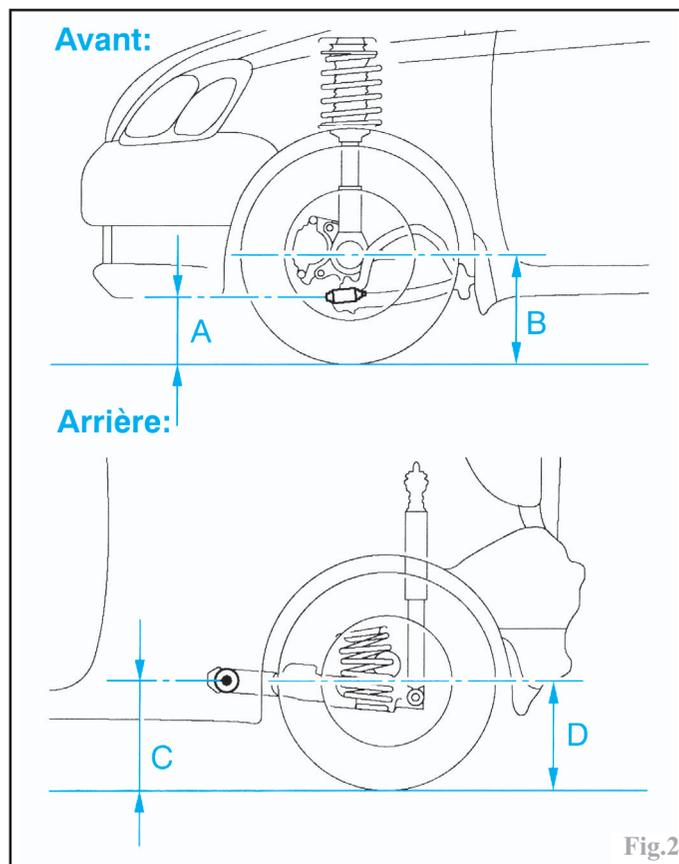


Fig.2

MÉTHODES DE RÉPARATION

En bref :

Il est conseillé de procéder au contrôle et au réglage des angles de la géométrie du train avant, après chaque intervention sur ce dernier.

Sur l'ensemble des angles caractéristiques de la géométrie du train avant, seuls le parallélisme et le carrossage sont réglables.

Le contrôle de la géométrie du train avant s'effectue pour des hauteurs de caisse déterminées. Si celles-ci ne sont pas correctes, lester ou soulager le véhicule pour les obtenir.

Aucun des angles de la géométrie du train arrière n'est réglable.

Train avant**Contrôle et réglage de la géométrie**

L'opération de contrôle nécessite l'utilisation d'un appareil spécifique. Sur l'ensemble des angles du train avant, seul le parallélisme est réglable. En cas de relevé de valeurs hors tolérances sur les valeurs non réglables, contrôler l'état des éléments constitutifs du train avant.

Le contrôle et le réglage de la géométrie doivent être réalisés en respectant les hauteurs de référence prescrites (voir "Caractéristiques").

Réglage du carrossage

Le carrossage se règle en dévissant les fixations inférieures d'amortisseurs, en poussant ou en tirant la partie inférieure de l'amortisseur (Fig.3).

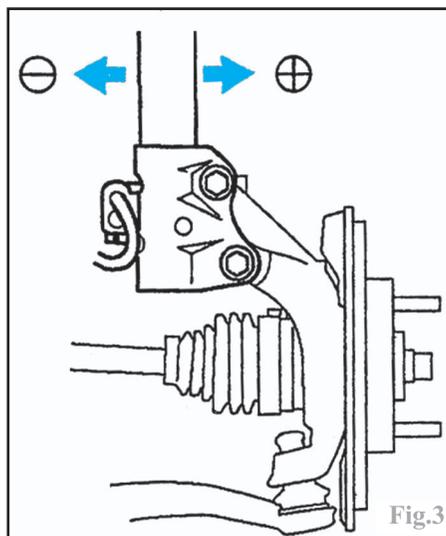
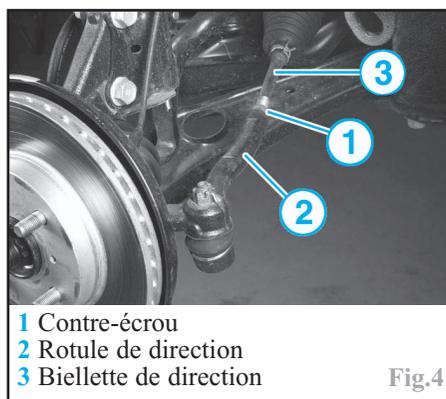


Fig.3

Réglage du parallélisme

Le parallélisme se règle par l'allongement ou le raccourcissement symétrique des biellettes de direction (Fig.4).



- 1 Contre-écrou
- 2 Rotule de direction
- 3 Biellette de direction

Fig.4

Train arrière**Contrôle de la géométrie**

Aucun angle de la géométrie du train arrière n'est réglable, seul un contrôle est possible.

L'opération de contrôle nécessite l'utilisation d'un appareil spécifique. En cas de relevé de valeurs hors tolérances, contrôler l'état des éléments constitutifs du train arrière.

Le contrôle de la géométrie doit être réalisé en respectant les hauteurs de référence prescrites (Voir "Caractéristiques").