

CARACTERISTIQUES

Train avant

Modèle/Moteur/Équipement Version de châssis-suspension	Jusqu'à 90 ch	Au-dessus de 90 ch
PARALLÉLISME (sans précharge)	0° ± 10'	
CARROSSAGE (roues en ligne droite) Différence maxi autorisée entre les deux côtés	- 30' ± 20' 20' maxi	- 40' ± 20' 20' maxi
CHASSE (non réglable) Différence maxi autorisée entre les deux côtés	+ 1° 45' ± 30' 30' maxi	+ 3° 25' ± 30' 30' maxi
Différence de pincement en braquant de 20° à gauche puis à droite	- 1° 5' ± 20'	- 1° 30' ± 20'

Train arrière

Train AR, non réglable	
CARROSSAGE Différence maxi autorisée entre les deux côtés	- 1° 30' ± 10' 20' maxi
PARALLÉLISME (pour carrossage prescrit)	+ 20' ± 10'
Écart maxi autorisé par rapport à la trajectoire	20' maxi

Nota. - Détermination de l'écart par rapport à la trajectoire (écart de la trajectoire par rapport à l'axe longitudinale du véhicule).

- Valeur de pincement de même signe :
 - pincement de la roue arrière gauche 15'
 - pincement de la roue arrière droite 5'
 - écart par rapport à la trajectoire $\frac{15' - 5'}{2} = \frac{10'}{2} = 5'$
- Valeur de pincement de signe différent :
 - même valeur que précédemment,
 - écart par rapport à la trajectoire $\frac{15' + 5'}{2} = \frac{20'}{2} = 10'$

METHODES DE REPARATION

Train avant

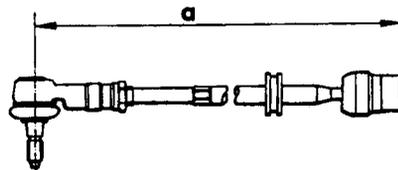
VÉRIFICATIONS PRÉLIMINAIRES

- Avant de procéder au contrôle et au réglage des angles du train avant, il est nécessaire d'examiner les points suivants :
- Appareil de mesure réglé conformément aux prescriptions.
- Véhicule à vide.
- Pneus gonflés à la pression prescrite.
- Véhicule avec roues en parfaite ligne droite après avoir fait travailler la suspension.
- Suspension des roues, direction et tringlerie de direction sans jeu inadmissible ni endommagements.
- Il est rationnel de n'effectuer le contrôle de géométrie qu'après avoir parcouru 1 000 à 2 000 km, car c'est seulement après ce kilométrage que les ressorts hélicoïdaux ont pris leur position définitive.
- Un balourd résiduel excessif et/ou un faux-rond des roues peut être à l'origine de l'instabilité du véhicule.

Parallélisme

- Vérifier et, si nécessaire, régler la barre de direction gauche à la cote « a » (fig. GÉOM. 1).
- Cote a :
 - direction mécanique 435 ± 1 mm
 - direction assistée 406 ± 1 mm
- Visser la barre de direction et la bloquer.

Nota. - Régler le pincement uniquement sur la barre de direction droite. Si l'articulation de la barre de direction gauche doit être dévissée, il faut de nouveau la régler à la cote « a » lors de la repose. S'assurer que les barres de direction gauches neuves sont également réglées



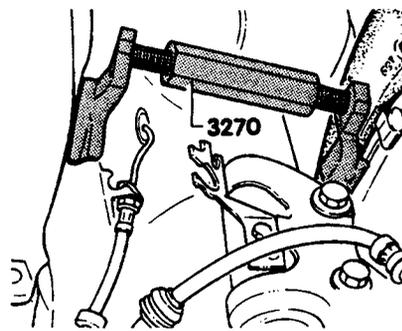
(Fig. GÉOM. 1)

à la cote « a » avant la pose ; les régler si nécessaire.

- Agir si besoin est sur la barre de direction **droite**.
- Serrer l'écrou de la barre réglable à **5 daN.m**.

Carrossage

- Mettre l'outil spécial en place comme représenté sur la figure et le précontraindre légèrement (fig. GÉOM. 2).



(Fig. GÉOM. 2)

- Desserrer le raccord à vis jambe de force/carter de roulement de roue.
- Régler le carrossage à la valeur prescrite en tournant la broche.
- Serrer à fond le raccord à vis jambe de force/carter de roulement de roue.
- Contrôler le réglage du carrossage ; si nécessaire, procéder à un nouveau réglage.

Nota. - Il est permis de tenir l'outil légèrement de biais.

Train arrière

Nota. - Les angles de train arrière ne sont pas réglables. En cas de non conformité, ceci est provoqué par la déformation d'un élément de suspension.

INCIDENTS	CAUSES POSSIBLES
Chasse mauvaise	- Bras faussé - Longeron faussé
Carrossage mauvais et pivot mauvais	- Bras faussé - Longeron faussé
Carrossage bon mais pivot mauvais	- Pivot faussé
Pivot bon mais carrossage mauvais	- Pivot faussé
Variation du parallélisme mauvais	- Bras faussé - Voir chasse longeron faussé
Parallélisme mauvais	- Pivot droit ou gauche