

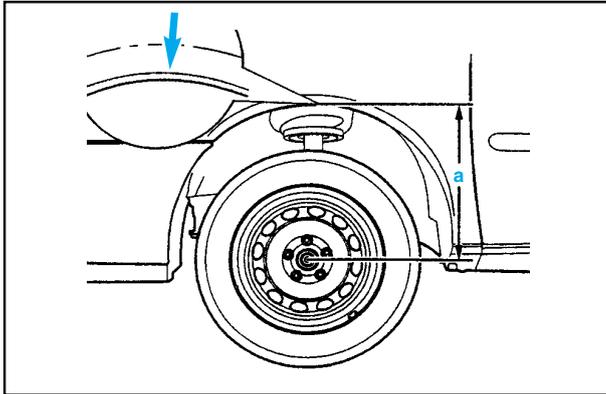
## CARACTÉRISTIQUES

### Généralités

#### Assiette de référence

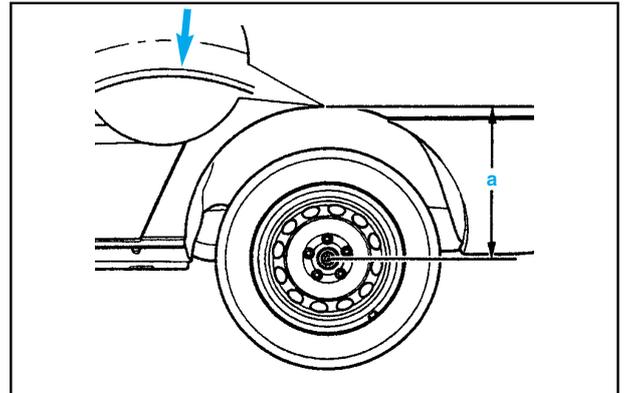
##### MESURE DE L'ASSIETTE À L'AVANT

- Mesurer la cote (a) depuis le milieu du moyeu de roue jusqu'au milieu du bord extérieur de l'aile (flèche).



##### MESURE DE L'ASSIETTE À L'ARRIÈRE

- Mesurer la cote (a) depuis le milieu du moyeu de roue jusqu'au milieu du bord extérieur sur la partie latérale (flèche).



#### ASSIETTE POUR LES VÉHICULES AVEC UN RÉSERVOIR À CARBURANT PLEIN

Modèle/Équipement	Assiette avant	Assiette arrière
5 places (5KA)	429±10 mm	438 <sup>+17/</sup> <sub>-10</sub> mm
6/7 places (5KB/5KC)	429±10 mm	438±10 mm
Châssis surabaissé/sport	404±10 mm	413±10 mm
6 places (1BE)	404±10 mm	413 <sup>+17/</sup> <sub>-10</sub> mm
5 places (1BE)		
Châssis mauvaises routes (1BB)	444±10 mm	438±10 mm
Véhicule utilitaire (B1B)	429±10 mm	438 <sup>+27/</sup> <sub>-10</sub> mm

### Valeurs de contrôle de géométrie des trains

#### TRAIN AV

	Châssis - suspension standard (1BA)	Châssis - suspension sport (1BE)	Châssis-suspension mauvaises routes (1BB)
<b>CARROSSAGE</b> Non réglable Différence maxi admissible entre les deux côtés	-20' ± 45'	-40' ± 45'	- 5' ± 45'
<b>PARALLÉLISME PAR ROUE</b> (Valeur de réglage à vide) Différence maxi admissible entre les deux côtés	maxi 1°		
<b>PARALLÉLISME TOTAL</b>	+5' ± 10'		
<b>DIVERGENCE</b> en braquant de 20 degrés	10°		
<b>CHASSE</b> (sur véhicules avec inclinaison nulle) Mesurer l'inclinaison longitudinale du véhicule Différence maxi admissible entre les deux côtés	+10' ± 20°		
	-1° 20' ± 30'	-1° 20' ± 30'	-1° 20' ± 30'
	+3° 20' ± 40'	+3° 35' ± 40'	+ 3° 10' ± 40'
	maxi 1°		

#### TRAIN AR

	Châssis - suspension standard (1BA)	Châssis - suspension sport (1BE)	Châssis-suspension mauvaises routes (1BB)
<b>CARROSSAGE</b> Différence maxi admissible entre les deux côtés	-20' ± 30'	-40' ± 30'	- 20' ± 30'
<b>PARALLÉLISME PAR ROUE</b>	maxi 1°		
<b>PARALLÉLISME TOTAL</b>	0' ± 30'	+8' ± 30'	+0' ± 30'
Différence maxi admissible par rapport à l'axe longitudinal du véhicule	0' ± 25'	+16' ± 25'	+0' 25'
	± 30'		

## MÉTHODES DE RÉPARATION

## Contrôle de géométrie

## CONDITIONS PRÉALABLES AU CONTRÔLE

- Appareil de mesure réglé conformément aux prescriptions.
- Pneus gonflés à la pression prescrite.
- Véhicule avec roues en parfaite ligne droite après avoir fait travailler la suspension.
- Suspension, direction et tringlerie de direction sans jeu inadmissible ni endommagements.
- Assiette du véhicule réglée conformément aux prescriptions.

**Nota :** - L'assiette et l'inclinaison longitudinale du véhicule influencent les valeurs de contrôle. Il faut donc mesurer l'assiette avant de procéder au contrôle.

- Lors des travaux de réglage, les valeurs assignées respectives doivent être approchées au plus près.
- Il est rationnel de n'effectuer le contrôle de géométrie qu'après avoir parcouru **1000 à 2000 km**, car c'est seulement après ce kilométrage que la suspension a pris sa position définitive.

## PINCEMENT : RÉGLAGE

- Amener la direction en position ligne droite, desserrer le contre-écrou (fig. Géom. 1).

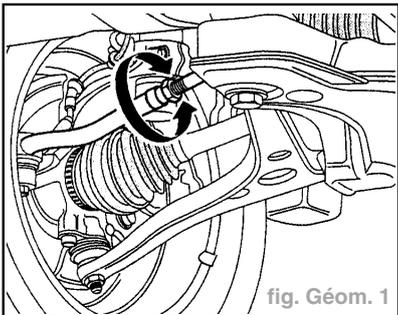


fig. Géom. 1

- Tourner les deux barres de direction jusqu'à ce que la valeur assignée soit atteinte.
- La direction doit rester en position ligne droite.
- Après avoir tourné la barre de direction, s'assurer que les soufflets ne sont pas vrillés sur eux-mêmes.

## BRAQUAGE À GAUCHE ET À DROITE : CONTRÔLE

- N'est nécessaire que lorsque par exemple :
  - le braquage de la direction est différent à gauche/à droite,
  - l'écart entre les pneus et la barre stabilisatrice est trop faible lors d'un braquage maximal de direction,
  - le mécanisme de direction a été déposé et reposé ou remplacé.
- L'espace entre le collier de barre stabilisatrice et le pneu (flèche) doit être au moins de **6 mm** lorsque la direction est braquée jusqu'en butée (fig. Géom. 2).

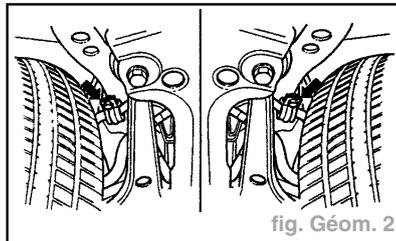


fig. Géom. 2

## 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.

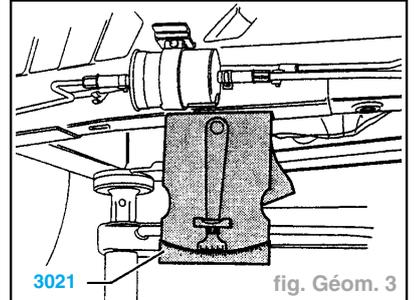
Valeur de parallélisme roue AR G	Valeur de parallélisme roue AR D
+ 15'	- 5'
$15' + 5' = 20'$	
$20' : 2 = 10'$	

- Déport de trajectoire = 10'

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

## INCLINAISON LONGITUDINALE DU VÉHICULE : MESURE

- Mesurer l'inclinaison longitudinale du véhicule sur le longeron (fig. Géom. 3).



3021

fig. Géom. 3

- Pour déterminer la chasse avec inclinaison nulle du véhicule, soustraire de la valeur de chasse mesurée ou lui ajouter la valeur de mesure de l'inclinaison du véhicule.

## Exemple :

- Valeur indiquée par l'appareil  $1^{\circ}10'$
- Valeur de correction pour l'inclinaison du véhicule (P. ex.  $1^{\circ}$  vers l'avant)  $+ 1^{\circ}$
- Chasse (avec inclinaison nulle)  $2^{\circ}10'$

**Nota :** - Inclinaison du véhicule vers l'avant : additionner la valeur de correction.

- Inclinaison du véhicule vers l'arrière : soustraire la valeur de correction.
- Veiller à ce que la surface du longeron soit propre et lisse dans la zone de mesure.