

CARACTÉRISTIQUES

Identification

EXPLICATIONS SUR LES NUMÉROS PR

- Différents ensembles châssis-suspension sont offerts en options. Ils sont repérés par des numéros PR.
- Le type d'ensemble châssis-suspension monté sur le véhicule est documenté sur la plaquette d'identification du véhicule par le numéro PR correspondant.

EXEMPLE DE PLAQUETTE D'IDENTIFICATION DU VÉHICULE

- Dans cet exemple, c'est l'ensemble châssis-suspension standard **1GG** (flèche) qui est posé sur le véhicule.
- La plaquette d'identification du véhicule se trouve dans le couvercle de roue de secours.
- Le tableau ci-après indique la signification des numéros PR. Ceux-ci sont déterminants pour affecter les valeurs assignées au véhicule.



N° PR	Version châssis-suspension/amortissement	N° PR	Version châssis-suspension/amortissement
1GA	Amortissement standard pour Golf jusqu'à 74 kW	1GD	Amortissement sport
1GC	Amortissement standard 92 kW, tous les modèles Diesel, tous les breaks de plus de 47 kW	1GB	Amortissement version mauvaises routes pour traction avant
1GJ	Amortissement pour motorisation de plus de 110 kW		

Valeurs assignées du contrôle de géométrie

TRAIN AV	Essieu à jambes de force		
	Châssis-suspension standard	Châssis-suspension sport	Châssis-suspension mauvaises routes, traction AV
Châssis-suspension	1GA 1GJ 1GC	1GD	1GB
Parallélisme (sans précharge)	0° ± 10'		
Carrossage ¹⁾ (roues en ligne droite)	- 30' ± 30'	- 33' ± 30'	- 16' ± 30'
Différence maxi admissible entre les 2 côtés	30' maxi		
Divergence en braquant de 20° à gauche puis à droite	- 1° 30' ± 20'	- 1° 31' ± 20'	- 1° 27' ± 20'
Chasse (non réglable) Différence maxi admissible entre les 2 côtés	+ 7° 40' ± 30' 30' maxi	+ 7° 50' ± 30' 30' maxi	+ 7° 15' ± 30' 30' maxi

1) Le carrossage n'est pas réglable. Il peut seulement être légèrement corrigé par déplacement du berceau. La plage de déplacement s'étend d'env. 10' à 15'.

TRAIN AR	Essieu semi-rigide		
	Châssis-suspension standard	Châssis-suspension sport	Châssis-suspension mauvaises routes, traction AV
Châssis-suspension	1GA 1GE 1GG 1GJ	1GD 1GK 1GL	1GB
Carrossage	-1° 27' ± 10'		
Différence maxi admissible entre les 2 côtés	30' maxi		
Parrallélisme (avec carrossage prescrit)	+20' ± 10'	+25' ± 10'	+10' ^{+10' / -7'}
Dépot maxi admissible de la trajectoire	20' maxi		

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
+ 15'

Valeur de parallélisme
roue AR D
+ 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
+ 15'

Valeur de parallélisme
roue AR D
- 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.

MÉTHODES DE RÉPARATION

Contrôle de géométrie

GÉNÉRALITÉS

- Pour chaque contrôle de géométrie du véhicule, nous recommandons de mesurer à la fois le train avant et le train arrière.
- Si l'on ne respecte pas la position de montage du train arrière, donc le sens de marche du véhicule, il peut en résulter que le volant de direction se tienne de biais.
- Le volant et la colonne de direction sont repérés (fig. Géom.1).

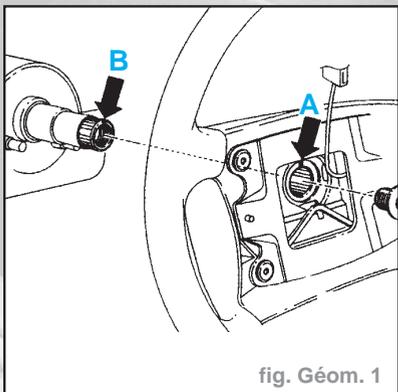


fig. Géom. 1

- A** - Trait-repère sur le volant de direction
- B** - Point marqué au pointeau sur la colonne de direction
- Cette position ne devrait pas être modifiée.
- Les colonnes de direction livrées comme pièces de rechange n'ont pas de point marqué au pointeau.

CONDITIONS PRÉALABLES AU CONTRÔLE

- Véhicule à vide
 - le réservoir de carburant doit être rempli
 - la roue de secours et l'outillage de bord doivent se trouver à l'emplacement prévu à cet effet dans le véhicule
 - le réservoir d'eau du lave-glace et du lave-phares doivent être pleins
- La profondeur des sculptures sur les pneus d'un même essieu doit différer de **2 mm** maxi d'un pneu à l'autre.
- Pneus gonflés à la pression prescrite.
- Montage et ajustement du contrôleur conformément aux prescriptions, tenir compte de la notice d'utilisation du fabricant de l'appareil.
- Véhicule avec roues en parfaite ligne droite après avoir fait travailler la suspension.
- Suspension, direction et tringlerie de direction sans jeu inadmissible ni endommagements.
- 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 qu'un tassement des ressorts hélicoïdaux est intervenu.

Inclinaison transversale du véhicule "position zéro"

- Si les valeurs mesurées sont en-dehors de la tolérance des valeurs assignées, il se peut qu'une inclinaison du véhicule en soit la cause.
- Il est possible que les véhicules avec direction à droite ou par exemple les véhicules avec boîte automatique soient légèrement inclinés.
- Cette inclinaison normale est due à la

position de montage des organes et au déplacement de poids qui en résulte.

- si tel est le cas, contrôler impérativement la cote "a" sur les côtés gauche et droit à l'arrière du véhicule (fig. Géom. 2)

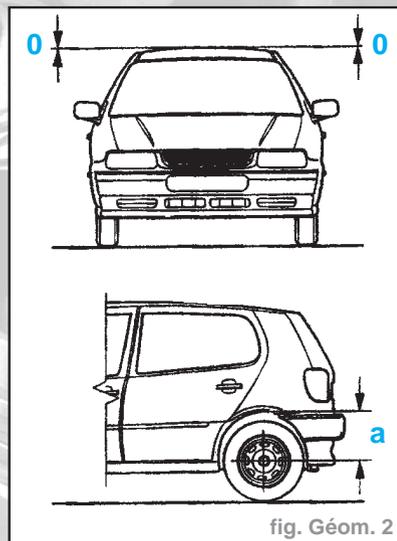


fig. Géom. 2

- rectifier la différence existante si nécessaire
- Sur le train AV, il est possible de compenser la différence en mettant des poids sur la tourelle de jambe de force correspondante dans le compartiment-moteur.
- Sur le train AR, il est possible de compenser la différence en mettant des poids du côté correspondant dans le coffre à bagages.
- Utiliser comme poids par exemple des sacs de sable d'environ **10 kg**.