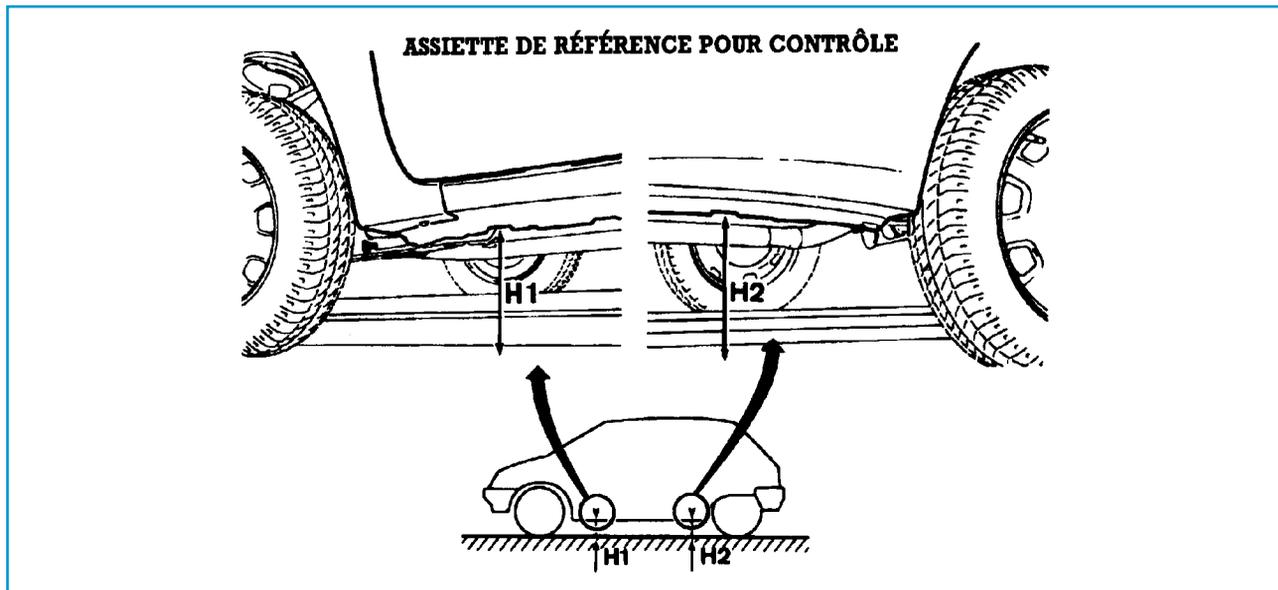


CARACTERISTIQUES

VÉRIFICATIONS PRÉLIMINAIRES

- Placer la voiture (sans charge) à l'horizontale, les roues étant dirigées droit vers l'avant.
- Régler la pression des pneus conformément aux spécifications, corriger les déviations des pneus et des roues.

- Régler comme elles doivent l'être normalement la suspension avant et la direction.
- S'assurer qu'aucun bruit anormal ne se manifeste dans les joints à rotule des bras de suspension et du système de direction.



Train avant

SUSPENSION NORMALE

	Direction conventionnelle		Direction assistée
	TU 1/TU 9	TU 3 - TU D3	TU 3 - TU D3
Carrossage	- 0°14' ± 30'	- 0°46' ± 30'	- 0°46' ± 30'
Chasse	2°15' ± 30'	2°15' ± 30'	3°17' ± 30'
Inclinaison du pivot	12°50' ± 40'	12°49' ± 40'	12°50' ± 40'
Ouverture (par roue)	0,5 mm ± 0,5 0°4' ± 4'	-	-
Pincement (par roue)	-	0,5 mm ± 0,5 0°4' ± 4'	

SUSPENSION RENFORCÉE

	Direction conventionnelle	Direction assistée
	TU 1/TU 3 - TU D3	TU 3 - TU D3
Carrossage	- 0°01' ± 30'	- 0°01' ± 30'
Chasse	2°08 ± 30'	3°05 ± 30'
Inclinaison du pivot	11°48' ± 40'	11°49' ± 40'
Pincement (par roue)	0,5 mm ± 0,5 ; 0°4 ± 4'	

Train arrière

ANGLE DE CONTRÔLE

- Carrossage 13' ± 20'
- Pincement (par roue) (mm) 1,8 ± 1

SUSPENSION NORMALE

Pneumatiques	H1 (mm)	H2 (mm)
145/70 x 13	140	135
155/70 x 13	146	143
165/70 x 13	144	140
175/60 x 14	154	150

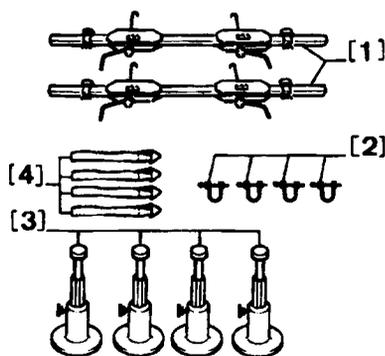
SUSPENSION RENFORCÉE

Pneumatiques	H1 (mm)	H2 (mm)
145/70 x 13	185	179
165/70 x 13		

METHODES DE REPARATION

Vérification des trains avant contrôle

APPAREIL DE MISE EN ASSIETTE DES TRAINS (-) 0916



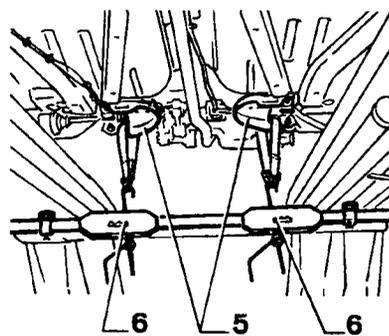
- (1) Jeu de 2 compresseurs de suspension.
- (2) Jeu de 4 sangles.
- (3) Jeu de 4 manilles.
- (4) Jeu de 4 piges de lecture.

CONTRÔLE

- Les contrôles des valeurs de géométrie des trains AV et AR ainsi que le réglage du train AV doivent être effectués avec des positions précises de compression de suspension (assiette de référence) sur un banc de contrôle de trains.
- S'assurer également :
 - de la conformité et des pressions de gonflage correctes des pneumatiques,
 - de la mise en ligne droite des roues avant.
- Effectuer le dévoilage des roues.
- La mise en assiette de référence du véhicule s'effectue de la façon suivante :

À l'avant

- Engager deux sangles (2) équipées de leurs manilles (3) autour des supports de paliers de bras (5) sur caisse (fig. GÉOM. 1).



(Fig. GÉOM. 1)

- Mettre en place le compresseur de suspension (1) en choisissant le crantage (6) le mieux adapté permettant de tirer sur les sangles le plus verticalement possible.

Attention. - Tenir compte de la hauteur des plateaux pivotants lors de la mesure de l'assiette de référence H1 (suivant équipement).

- Comprimer la suspension de manière à obtenir du côté droit et gauche la hauteur de caisse H2 (assiette de référence) à mesurer entre l'appui du cric et le sol.

À l'arrière

- Engager deux sangles (2) équipées de leurs manilles (3) autour de la traverse arrière (fig. GÉOM. 2).

- Mettre en place le compresseur de suspension (1) en choisissant le crantage (6) le mieux adapté permettant de tirer sur les sangles le plus verticalement possible.

Nota. - Effectuer en premier le bridage du train avant et dégager les cales nylon (8) du compresseur afin d'en faciliter la mise en place et son accrochage sur les sangles (fig. GÉOM. 3).

- Remplacer correctement les cales nylon avant de brider le train arrière.

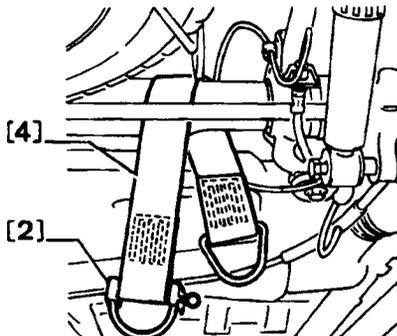
- Comprimer la suspension de manière à obtenir du côté droit et gauche la hauteur de caisse H2 (assiette de référence) à mesurer entre l'appui du cric et le sol.

Nota. - Tenir compte de la hauteur des plateaux à déplacement latéral lors de la mesure de l'assiette de référence H2 (suivant équipement) !

Train avant

OPÉRATIONS PRÉLIMINAIRES

- Les conditions suivantes doivent être remplies avant qu'on procède à la mesure de la géométrie du train avant :
 - la bande de roulement des pneus doit être uniforme et sans défaut,
 - les pressions de gonflage des pneus de l'essieu doivent être égales à gauche et à droite.



(Fig. GÉOM. 2)

- le rebord de la jante de roue intéressée doit être dans un état impeccable,
- les articulations à rotule (rotules de direction, articulations-guides) ne doivent présenter aucun jeu,
- les roues doivent être mises en ligne.

Carrossage

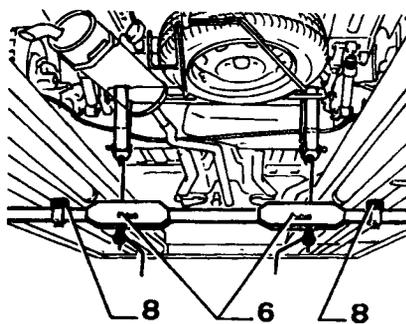
CONTRÔLE

- À l'aide d'un appareil de contrôle approprié, procéder au contrôle de l'angle de carrossage.
- Se référer à la notice d'utilisation de l'appareil.
- Comparer avec les valeurs constructeurs du paragraphe « Caractéristiques ».
- Si l'angle de carrossage n'est pas compris dans les tolérances.
- Effectuer un contrôle des fixations des bras inférieurs sur caisse.
- Sinon il faut remplacer les éléments du train qui sont défectueux car le carrossage n'est pas réglable.

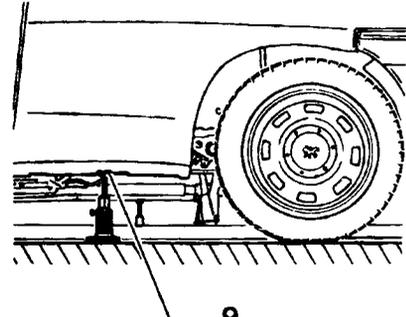
Chasse

CONTRÔLE

- À l'aide d'un appareil de contrôle approprié, procéder au contrôle de l'angle de chasse.



(Fig. GÉOM. 3)



(Fig. GÉOM. 4)

- Se référer à la notice d'utilisation de l'appareil.
- Comparer avec les valeurs constructeur du paragraphe « Caractéristiques ».
- Si l'angle de carrossage n'est pas compris dans les tolérances.
- Effectuer un contrôle des fixations des bras inférieurs sur caisse.
- Sinon il faut remplacer les éléments du train qui sont défectueux car la chasse n'est pas réglable.

Pivot

CONTRÔLE

- À l'aide d'un appareil de contrôle approprié, procéder au contrôle de l'angle de pivot.
- Se référer à la notice d'utilisation de l'appareil.
- Comparer avec les valeurs constructeurs du paragraphe « Caractéristiques ».
- Si l'angle de pivot n'est pas compris dans les tolérances, il y a lieu de remplacer les éléments du train qui sont défectueux.

Parallélisme

Important. - Lors du réglage du parallélisme, la mise en ligne de la direction est obligatoire dans le but de conserver une répartition équitable du pincement sur chaque roue.

MISE EN LIGNE DE LA DIRECTION

- Réglage point milieu (voir chapitre « Direction »).
- Dans cette position précise, les roues doivent être en ligne droite.
- Dans le cas contraire, régler par les biellettes (1) (fig. GÉOM. 5).
- Les distances **a** et **b** doivent être égales ($a = b$) (fig. GÉOM. 6).
- Contrôler la position du volant, le centrer si nécessaire.

Remarque. - Après remontage de la direction, si les cotes (**a**) ont été respectées, la répartition doit être bonne (voir chapitre « Direction »).

CONTRÔLE

- À l'aide d'un appareil de contrôle approprié, procéder au contrôle du parallélisme.
- Se référer à la notice d'utilisation de l'appareil.
- Comparer avec les valeurs constructeur au paragraphe « Caractéristiques ».
- Si le parallélisme n'est pas compris dans les tolérances, procéder au réglage.

RÉGLAGE

- Desserrer le contre-écrou (1) (fig. GÉOM. 5).

- Siffler ou dévisser la biellette (1) pour obtenir le réglage (un demi-tour de la biellette entraîne une modification du parallélisme de 1 mm à la jante).

Nota. - Ce réglage doit se faire simultanément par les deux biellettes (1) pour ne pas modifier la répartition du parallélisme.

- Serrer le contre-écrou à 4,5 daN.m.

Train arrière

Important. - Vérifier tout d'abord que la hauteur d'assiette est correcte (voir chapitre « Suspension - Train arrière »).

Carrossage

CONTRÔLE

- À l'aide d'un appareil de contrôle approprié, procéder au contrôle de l'angle de carrossage.

- Se référer à la notice d'utilisation de l'appareil.

- Comparer avec les valeurs constructeurs du paragraphe « Caractéristiques ».

- Si l'angle de carrossage n'est pas compris dans les tolérances, il y a lieu de remplacer les éléments du train qui sont défectueux.

Parallélisme

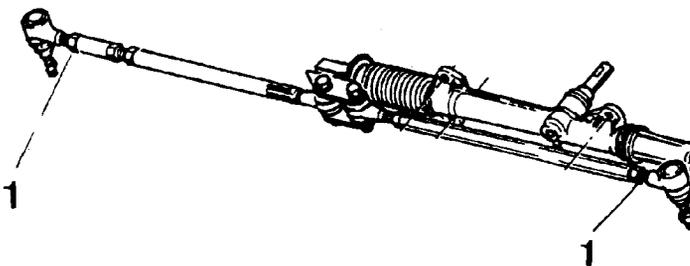
CONTRÔLE

- À l'aide d'un appareil de contrôle approprié, procéder au contrôle du parallélisme.

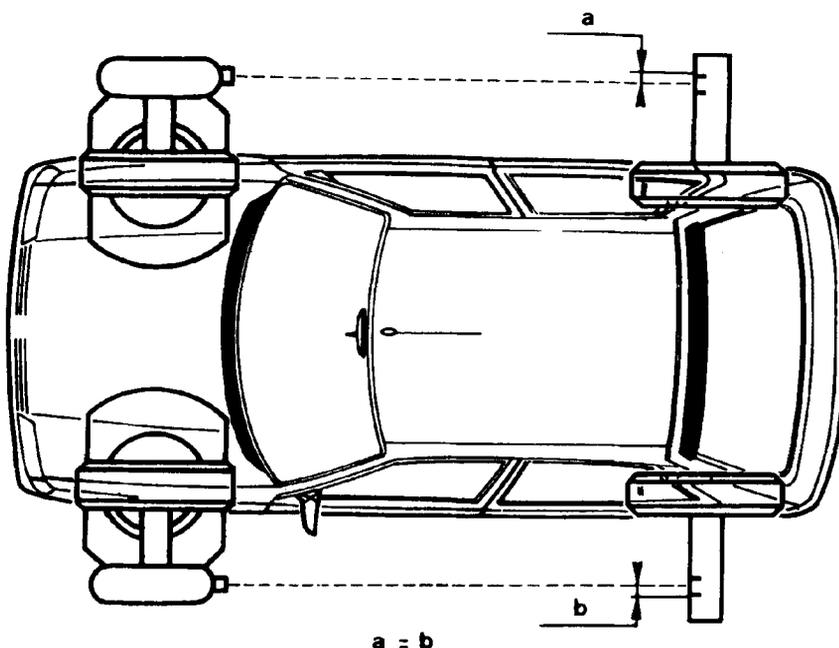
- Se référer à la notice d'utilisation de l'appareil.

- Comparer avec les valeurs constructeur du paragraphe « Caractéristiques ».

- Si le parallélisme n'est pas compris dans les tolérances, il y a lieu de remplacer les éléments du train qui sont défectueux.



(Fig. GÉOM. 5)



(Fig. GÉOM. 6)