

CARACTÉRISTIQUES

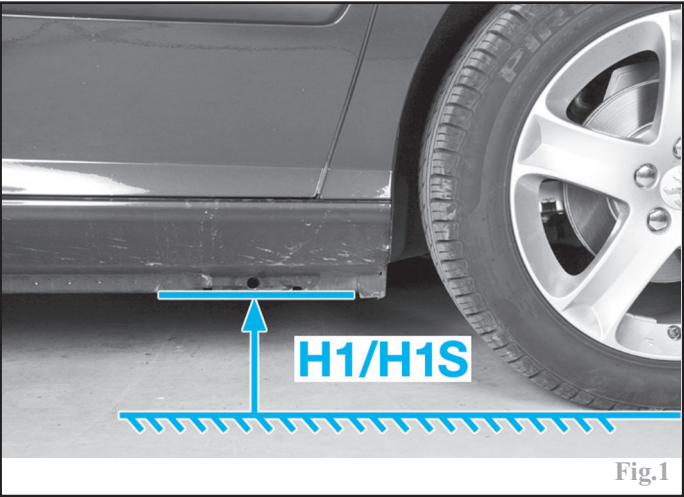
Généralités

Nota :
Avant de vérifier et de régler le cas échéant les trains roulants, il est impératif de mettre le véhicule en assiette de référence.
Pour effectuer le serrage définitif des éléments de suspension, il est préférable de mettre le véhicule en assiette de serrage

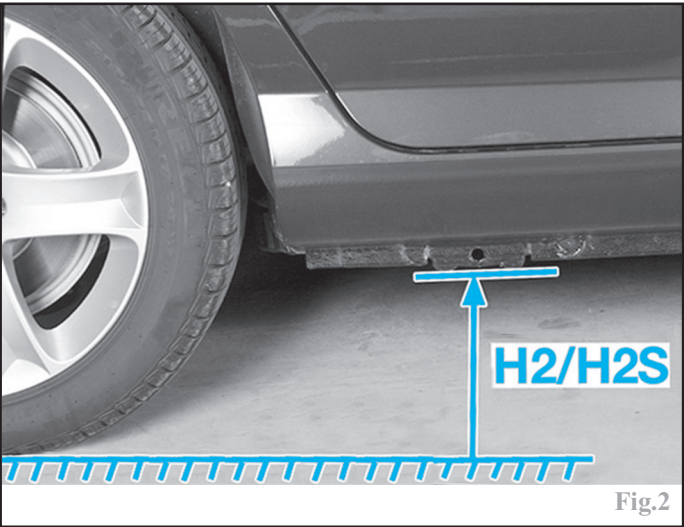
Vérifications préliminaires

Avant de procéder au contrôle ou au réglage des angles des trains roulants, il est nécessaire d'examiner les points suivants :
-pneumatiques : conformité, pression de gonflage et état.
-roues : voiles, alignement sommaire (visuel).
-articulations : état, serrage.
-cardans de direction : état, serrage.
-suspensions : état des amortisseurs, hauteur sous coque.
-moyeux : jeu des roulements.
Si des anomalies sont relevées lors de ces contrôles, y remédier avant d'entreprendre tous travaux de réglage.

Hauteurs de référence (H1, H2) et de serrage (H1S, H2S) du véhicule



H1, H1S : distance comprise entre la nervure de bas de caisse avant et le sol (Fig.1).
H2, H2S: distance comprise entre la nervure de bas de caisse arrière et le sol (Fig.2).



Hauteurs de référence (en mm).

Berline		
Type de pneumatique	205/60 R16	215/55 R17
H1	124	134
H2	120	130
Break		
Type de pneumatique	205/60 R16	215/55 R17
H1	124	134
H2	124	134

Hauteurs de serrage (en mm).

Berline - break		
Type de pneumatique	205/60 R16	215/55 R17
H1S	129	139
H2S	137	147

Caractéristiques de la géométrie

Train avant

Angles	Valeurs	Tolérances
Parallélisme par roue	0°04'	±4'
Carrossage	-0°36'	±30'
Chasse	5°24'	±30'
Pivot	8°24'	±30'

Train arrière

Angles	Valeurs	Tolérances
Parallélisme par roue	0°17'	±4'
Carrossage	-1°45'	±30'

Couples de serrage (en daN.m)

Contre-écrou de réglage du parallélisme avant :5,3
Vis de blocage du parallélisme arrière :1
Vis de roue :9

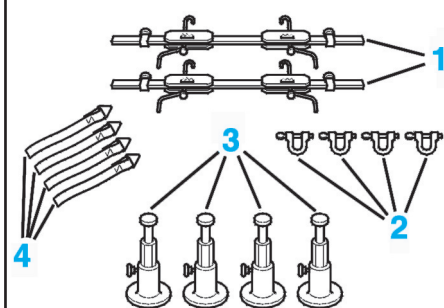
MÉTHODES DE RÉPARATION

En bref :

Sur l'ensemble des angles de la géométrie des trains avant et arrière, seul les parallélismes avant et arrière sont réglables. En cas de relevé de valeurs hors tolérances sur les angles non réglables, contrôler l'état des éléments constitutifs des trains.

Mise en assiette de référence et de serrage

Appareil de mise en assiette des trains



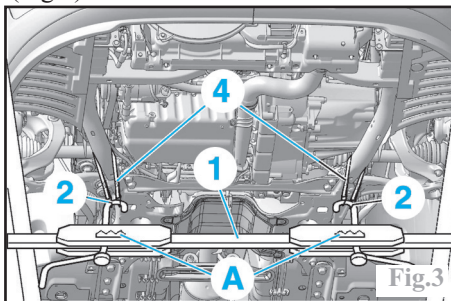
- 1 Jeu de deux compresseur de ressort (ref 0916-A)
- 2 Jeu de quatre manilles (ref 0916-C)
- 3 Jeu de quatre piges de lecture (ref 0916-D)
- 4 Jeu de quatre sangle (ref 0916-B)

Nota :

Un deuxième jeu de sangles (4) et de manilles (2) est nécessaire pour comprimer l'essieu arrière.

Pour l'avant :

Engager les sangles (4) équipées de leurs manilles (2) sur les brancards avant (Fig.3).



Mettre en place le compresseur de suspensions (1).

Choisir le centrage (A) le mieux adapté pour tirer sur les sangles le plus verticalement possible.

Mettre en place les piges (3) aux emplacements de mesure (Fig.1).

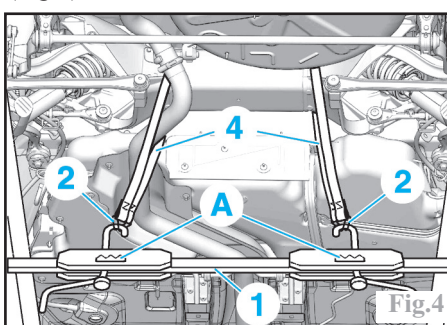
Comprimer la suspension de manière à obtenir de chaque côté la hauteur de caisse avant (H1 ou H1S).

Nota :

Tenir compte de la hauteur des plateaux lors de la mesure de l'assiette; la valeur du parallélisme varie en fonction de la hauteur du véhicule.

Pour l'arrière :

Engager les quatre sangles (4) autour de la traverse arrière, au niveau de la soudure entre la traverse arrière et les parties latérales en veillant à ne pas contraindre l'échappement avec la sangle gauche (Fig.4).



Mettre en place le compresseur de suspensions (1).

Choisir le centrage (A) le mieux adapté pour tirer sur les sangles le plus verticalement possible.

Mettre en place les piges (3) aux emplacements de mesure (Fig.2).

Comprimer la suspension de manière à obtenir du côté droit et gauche la hauteur de caisse arrière (H2 ou H2S).

Nota :

Tenir compte de la hauteur des plateaux lors de la mesure de l'assiette; la valeur du parallélisme varie en fonction de la hauteur du véhicule.

Vérifier que la hauteur mesurée précédemment à l'avant n'a pas changé (H1 ou 1HS).

Parallélisme

Contrôle

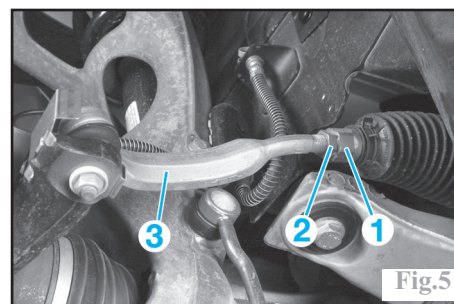
La position ligne droite étant obtenue, immobiliser le volant.

Mesurer le parallélisme puis sa répartition entre le côté droit et le côté gauche.

Réglage

Pour l'avant :

Le parallélisme se règle par l'allongement ou le raccourcissement symétrique de la longueur des biellettes de direction (1), en les tournant par leur empreinte hexagonale, après avoir desserré les contre-écrous (2) des rotules de direction (3) (Fig.5).



Pour l'arrière :

Le parallélisme se règle par l'allongement ou le raccourcissement symétrique de la longueur des biellettes de réglage (1), en les tournant par leur empreinte hexagonale, après avoir desserré les vis de blocage (2) (Fig.6).

