

CARACTÉRISTIQUES

Généralités

- Seul le parallélisme du train avant est réglable.

Valeurs

Train avant

Type réglementaire moteur	RFN	3FZ - RHT - RHW - 4HW	XFW
Pneumatiques	205 x 65 R15	215 x 65 R15	215 x 60 R16
L1 (mm)		126	
L2 (mm)		94	
Parallélisme (total) (+/- 1 mm)		2	
Parallélisme (total) ($\pm 0^{\circ}08'$)		$0^{\circ}17'$	
Carrossage ($\pm 30'$)		$0^{\circ}0'$	
Chasse ($\pm 30'$)		$3^{\circ}30'$	
Angle de pivot ($\pm 30'$)		$12^{\circ}24'$	

Train arrière

Type réglementaire moteur	RFN	3FZ - RHT - RHW - 4HW	XFW
Pneumatiques	205 x 65 R15	215 x 65 R15	215 x 60 R16
L1 (mm)		126	
L2 (mm)		94	
Parallélisme (total) (± 1 mm)		5	
Parallélisme (total) ($\pm 0^{\circ}08'$)		$0^{\circ}45'$	
Carrossage ($\pm 30'$)		1°	

Couples de serrage (en daN.m)

- Contre-écrou de biellette de direction4,5
- Vis de roue10

MÉTHODES DE RÉPARATION

Assiette de référence et parallélisme avant

Outils préconisés (Fig.Géom.1)

Mise en assiette de référence

Préconisation avant mise en assiette de référence

Attention : les contrôles des valeurs de géométrie des trains avant et arrière ainsi que le réglage du train avant doivent être effectués avec des positions précises de compression de suspension (assiette de référence) sur un banc de contrôle de trains.

- Vérifier la pression des pneumatiques.
- Vérifier la conformité des pneumatiques.
- Effectuer le dévoilage des roues.
- Crémaillère de direction calée en son point zéro.

Hauteurs du véhicule en assiette de référence

H1 = mesure entre le dessous de berceau à la fixation avant du triangle de suspension et le sol.

H2 = mesure sous longeron et le sol.

R1 = rayon de roue avant sous charge.

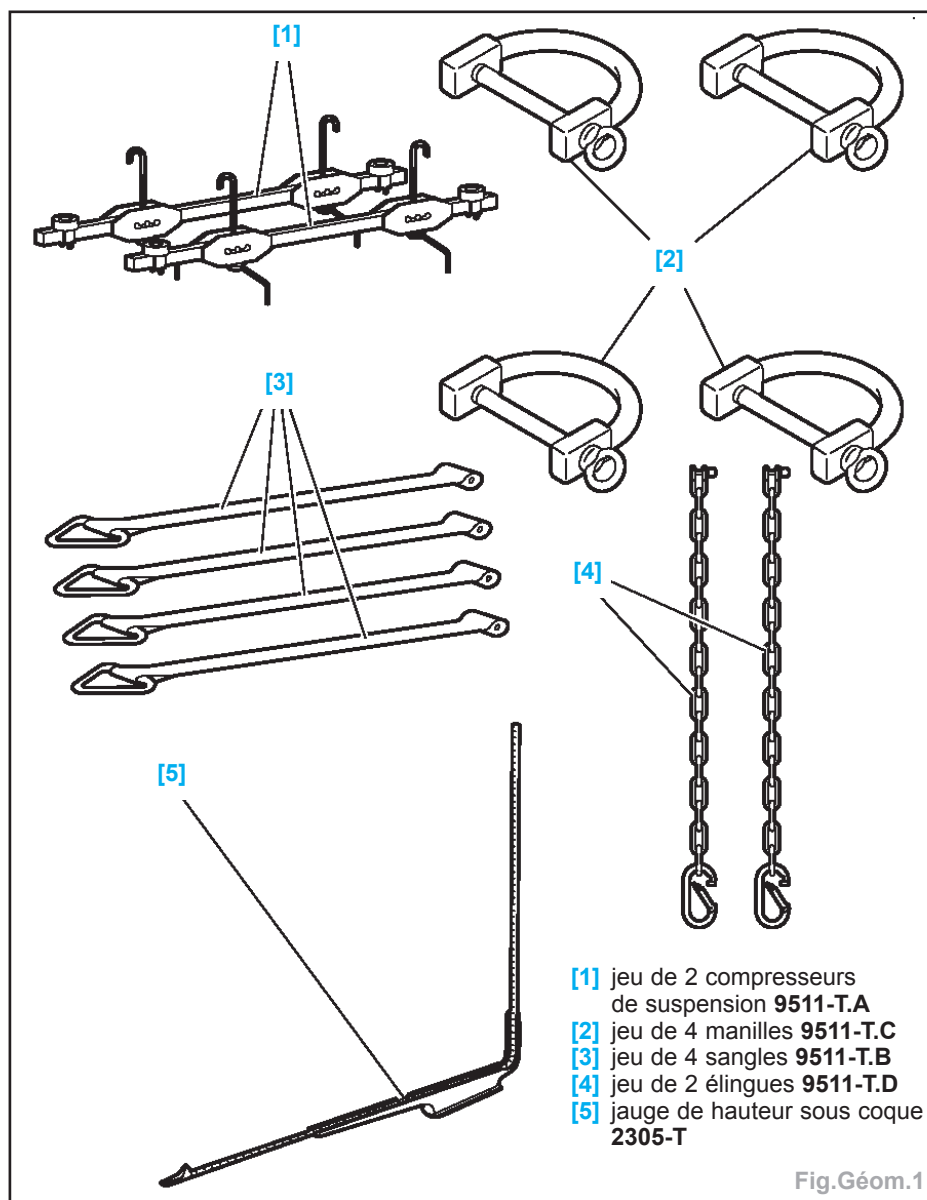
R2 = rayon de roue arrière sous charge.

L1 = distance entre le centre de la roue et le dessous de berceau à la fixation avant du triangle de suspension.

L2 = distance entre le centre de la roue et le dessous de longeron.

- La mise en assiette de référence du véhicule s'effectue de la façon suivante (Fig.Géom.2) :

- mesurer le rayon de la roue (avant) : **R1**,
- calculer la cote **H1** = **R1** - **L1**,
- mesurer le rayon de la roue (arrière) : **R2**,
- calculer la cote **H2** = **R2** + **L2**.



- [1] jeu de 2 compresseurs de suspension **9511-T.A**
- [2] jeu de 4 manilles **9511-T.C**
- [3] jeu de 4 sangles **9511-T.B**
- [4] jeu de 2 élingues **9511-T.D**
- [5] jauge de hauteur sous coque **2305-T**

Fig.Géom.1

A l'avant H1

- Engager les sangles [3] équipées de leurs manilles [2] sur le berceau (Fig. Géom.3).
- Mettre en place le compresseur de suspension [1] et choisir le crantage «a» le mieux adapté permettant de tirer sur les sangles le plus verticalement possible.
- Comprimer la suspension de manière à obtenir du côté droit et gauche la hauteur de caisse H1 (assiette de référence) à mesurer entre le dessous de berceau en «b» à la fixation avant du triangle et le sol (Fig.Géom.4).

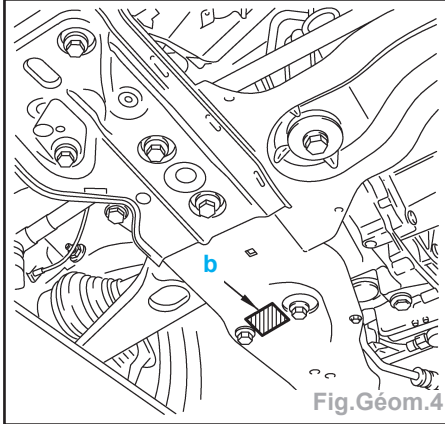


Fig.Géom.4

Attention : tenir compte de la hauteur des plateaux pivotants lors de la mesure de l'assiette de référence H1.

Nota : seul le parallélisme avant est réglable.

Attention : La valeur du parallélisme varie en fonction de la hauteur du véhicule.

A l'arrière H2

- Engager les élingues [4] sur les longérons arrière (Fig.Géom.5).
- Mettre en place le compresseur de suspension [1] et choisir le crantage «a» le mieux adapté permettant de tirer sur les sangles le plus verticalement possible.
- Comprimer la suspension de manière à obtenir du côté droit et gauche la hauteur de caisse H2 (assiette de référence) à mesurer entre le dessous de longeron en «c» et le sol (Fig.Géom.6).

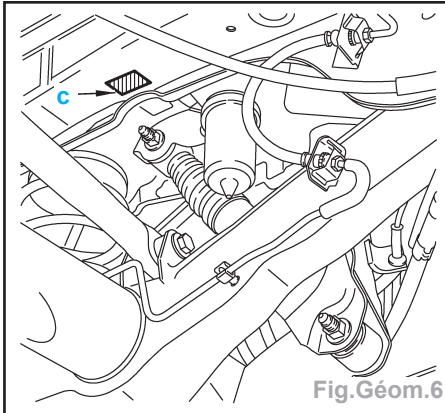


Fig.Géom.6

Attention : tenir compte de la hauteur des plateaux pivotants lors de la mesure de l'assiette de référence H2.

- Vérifier que la hauteur H1 mesurée précédemment à l'avant, n'a pas changé.

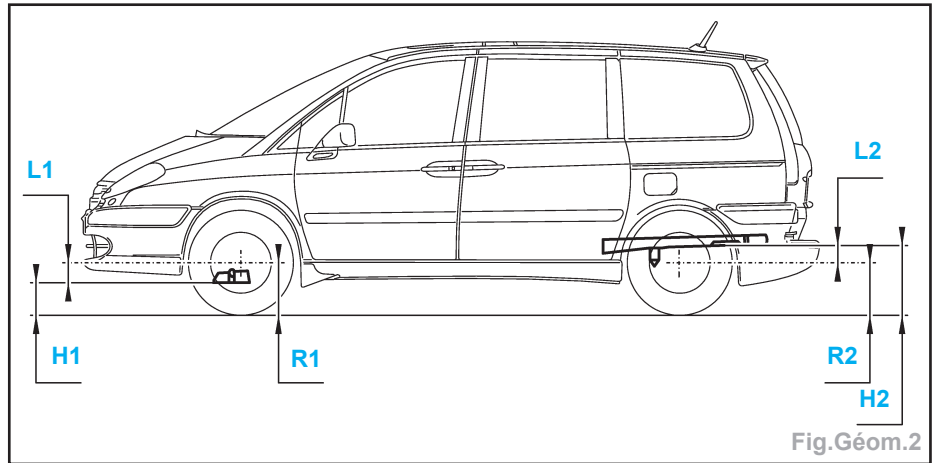


Fig.Géom.2

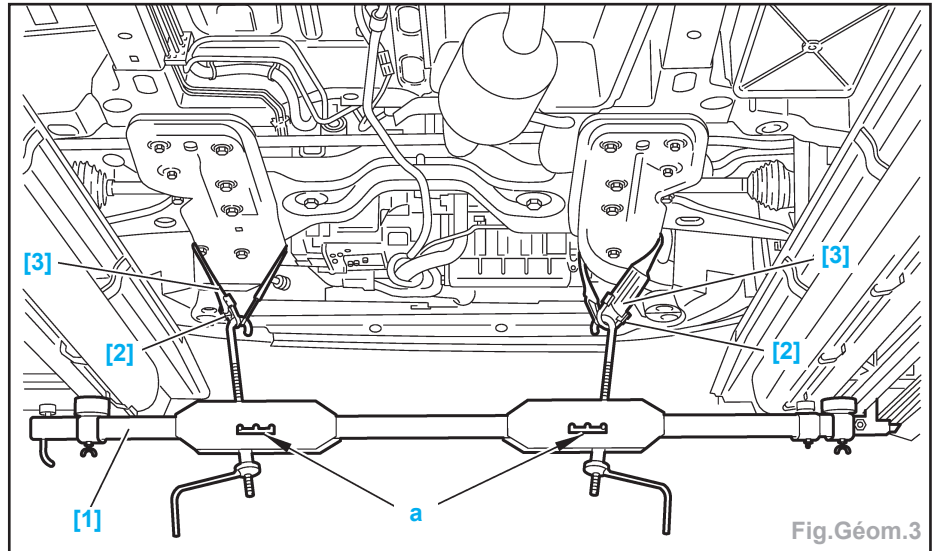


Fig.Géom.3

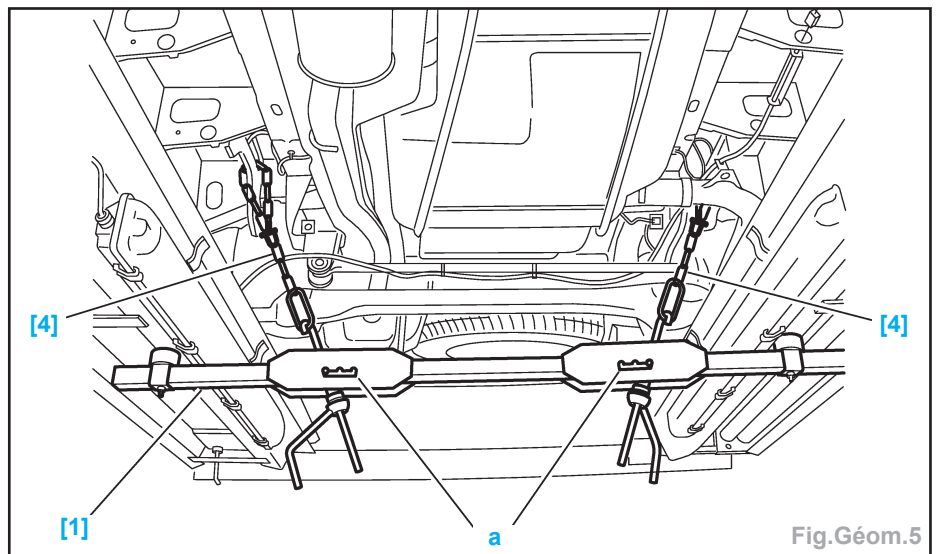


Fig.Géom.5

Attention : les angles de train arrière ne sont pas réglables.

Réglage des trains roulants

Nota : seul le parallélisme est réglable (à l'avant).

- Si la valeur est incorrecte, régler les biellettes (1) (un tour de biellette = 2 mm environ) (Fig.Géom.7).
- Serrer les écrous (2) à 4,5 m.daN.

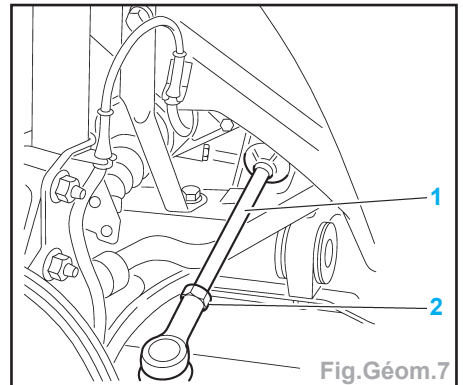


Fig.Géom.7