

## CARACTÉRISTIQUES

### Généralités

#### Train avant

##### GÉOMÉTRIE DU TRAIN AVANT

type réglementaire	HFZ	HFZ	KFX	KFX	NFZ - WJZ	RFR	RHY
particularités	165/70 R13	175/65 R14	165/70 R13	175/65 R14			
H1 (mm)	125	126	125	126	126	126	126
parallélisme par roue (mm) et (°)	-0,75 ± 0,5 -0°7' ± 4'	-0,75 ± 0,5 -0°7' ± 4'	-0,75 ± 0,5 -0°7' ± 4'	-0,75 ± 0,5 -0°7' ± 4'	-0,75 ± 0,5 -0°7' ± 4'	-0,75 ± 0,5 -0°7' ± 4'	-0,75 ± 0,5 -0°7' ± 4'
chasse	3° ± 30'	3° ± 30'	3° ± 30'	3° ± 30'	3° ± 30'	3° ± 30'	3° ± 30'
carrossage	0° ± 30'	0° ± 30'	0° ± 30'	0° ± 30'	0° ± 30'	0° ± 30'	0° ± 30'
angle de pivot	9°30' ± 30'	9°30' ± 30'	9°35' ± 30'	9°45' ± 30'	9°45' ± 30'	9°45' ± 30'	9°45' ± 30'
parallélisme : (+) = pincement (-) = ouverture ces valeurs correspondent à une assiette de référence (H1)							

#### Train arrière

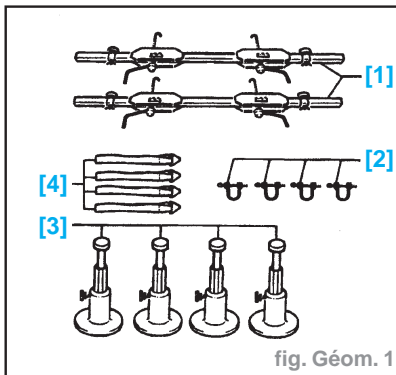
##### GÉOMÉTRIE DU TRAIN ARRIÈRE

type réglementaire	HFZ	HFZ	KFX	KFX	NFZ	WJZ	RFR	RHY
particularités	165/70 R13	175/65 R14	165/70 R13	175/65 R14				
H2 (mm)	118	121	118	121	121	121	121	121
carrossage	-1° ± 30'	-1° ± 30'	-1° ± 30'	-1° ± 30'	-1° ± 30'	-1° ± 30'	-1° ± 30'	
parallélisme par roue (mm) et (°)	+1,5 ± 0,5 +0°16' ± 5'	+1,7 ± 0,5 +0°16' ± 5'	+1,5 ± 0,5 +0°16' ± 5'	+1,7 ± 0,5 +0°16' ± 5'	+1,7 ± 0,5 +0°16' ± 5'	+1,7 ± 0,5 +0°16' ± 5'	+1,7 ± 0,5 +0°16' ± 5'	
parallélisme : (+) = pincement (-) = ouverture ces valeurs correspondent à une assiette de référence (H2)								

## MÉTHODES DE RÉPARATION

### Préliminaires

- Le parallélisme avant peut être contrôlé et réglé en ordre de marche (usure symétrique des deux pneus).
- Pour contrôler l'ensemble des angles (chasse, carrossage, parallélisme) il est nécessaire de mettre le véhicule en assiette de référence.
- Appareil de mise en assiette des trains (-).0916 (fig.Géo. 1) :
  - [1] jeu de deux compresseurs de suspension (-).0916-A
  - [2] jeu de quatre manilles (-).0916-C
  - [3] jeu de quatre piges de lecture (-).0916-D
  - [4] jeu de quatre sangles (-).0916-B
- 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.

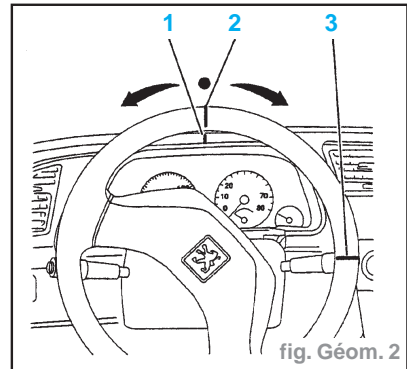


- S'assurer de la conformité et des pressions de gonflage correctes des pneumatiques.

### Point milieu de crémaillère

- Braquer à fond d'un côté.
- Faire un repère (1) sur la planche de

bord et un repère (2) en face sur le volant (fig.Géo. 2).



- Braquer à fond de l'autre côté tout en comptant le nombre de tours volant.
- Faire un second repère (3) sur le volant en face de celui de la planche de bord.
- Diviser par deux la distance entre les 2 repères volant et faire un 3ème repère (4) (fig.Géo.3).

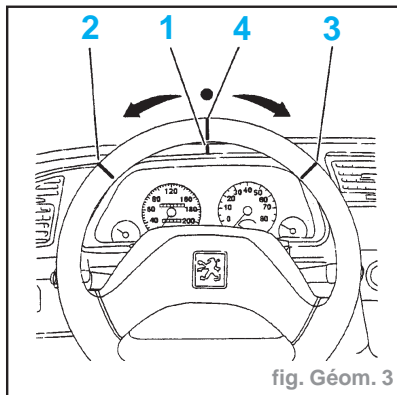


fig. Géom. 3

- Ramener le volant en divisant par deux le nombre de tours volant.
- Aligner le 3ème repère (4) avec le repère planche de bord (1).
- Réaligner le volant avec la planche de bord, si nécessaire, en déposant puis reposant le volant.
- Effectuer le dévoilage des roues.

## Mise en assiette de référence

### À L'AVANT

- Engager les sangles [4] équipées de leurs manilles [2] dans les anneaux d'arrimage (fig.Géo. 4).
- Mettre en place le compresseur de suspension [1].

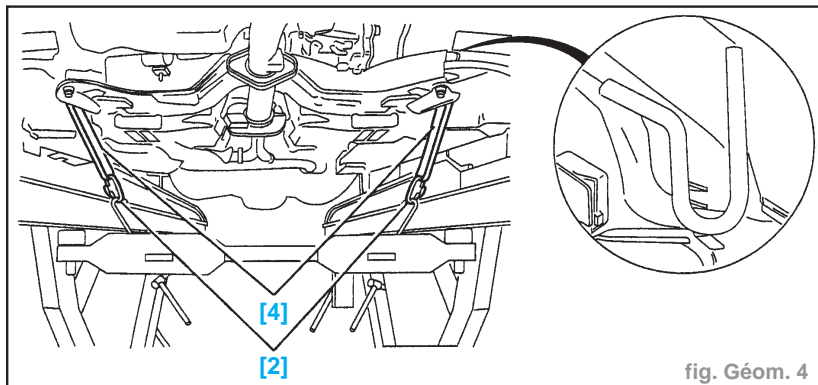


fig. Géom. 4

- Comprimer la suspension de manière à obtenir du côté droit et gauche la hauteur de caisse H1 (assiette de référence), à mesurer entre le bord tombé (5) et le sol (fig.Géo. 5).

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

### À L'ARRIÈRE

- Engager les sangles [4] équipées de leurs manilles [2] autour de la traverse arrière (fig.Géo. 6).
- Mettre en place le compresseur de suspension [1].
- Choisir le crantage (A) le mieux adapté pour 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 bord tombé

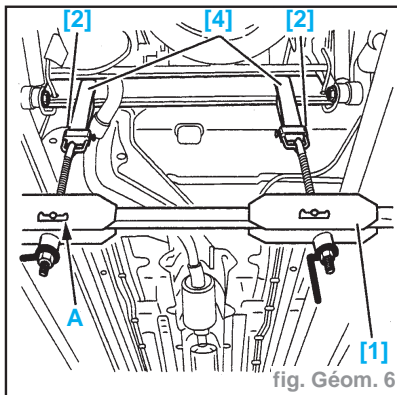


fig. Géom. 6

(6) et le sol (fig.Géo.7).

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

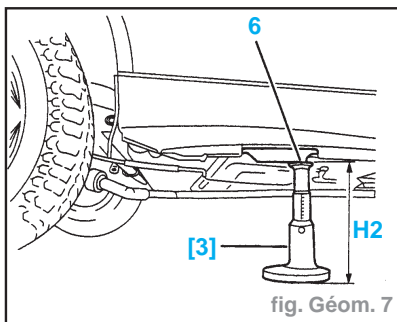


fig. Géom. 7

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

## Contrôle et réglage

### Train avant

- Véhicule en ordre de marche.
- La valeur du parallélisme varie en fonction de la hauteur du véhicule.
- Mesurer la distance entre le sol et l'appui-cric et reporter cette valeur sur une des courbes ci-après pour déterminer la valeur du parallélisme à l'essieu.

### RÉGLAGE DU PINCEMENT

- Seul le parallélisme est réglable (à l'avant).
- Si la valeur est incorrecte, régler les biellettes (7) (un tour de biellette = 2 mm environ) (fig.Géo. 8).
- Serrer les écrous (8) à 4,5 daN.m.

### Train arrière

- Les angles de train arrière ne sont pas réglables, le contrôle s'effectue en assiette de référence.

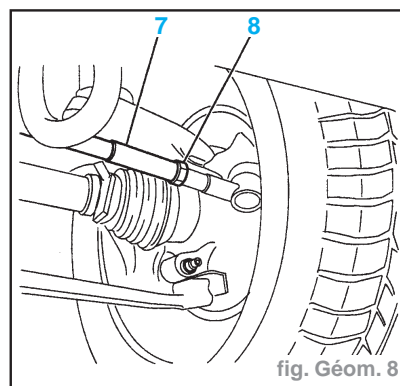


fig. Géom. 8

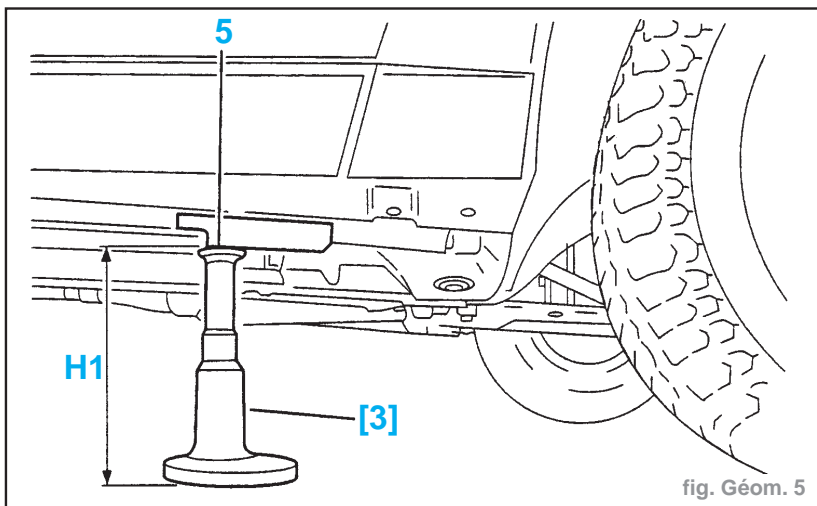
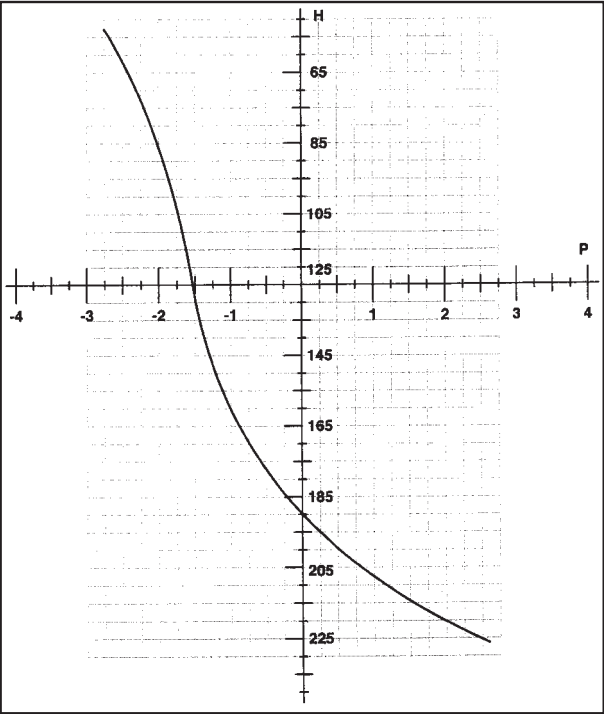


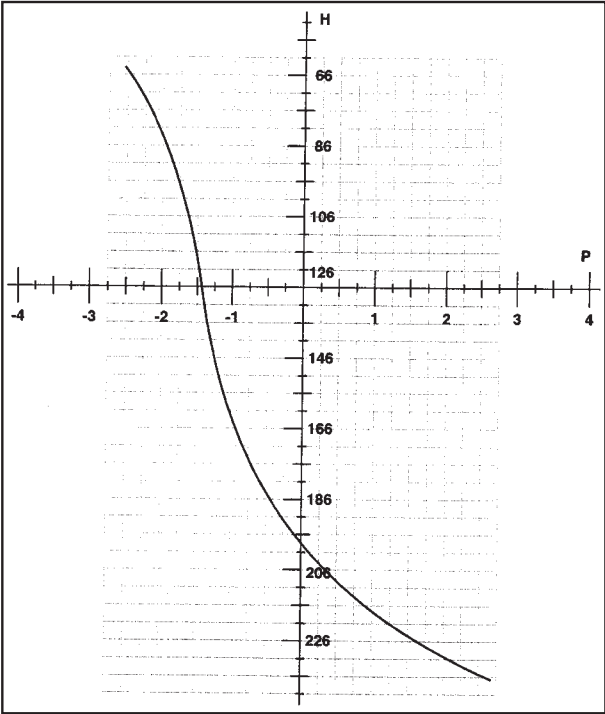
fig. Géom. 5

- Véhicule concernés :

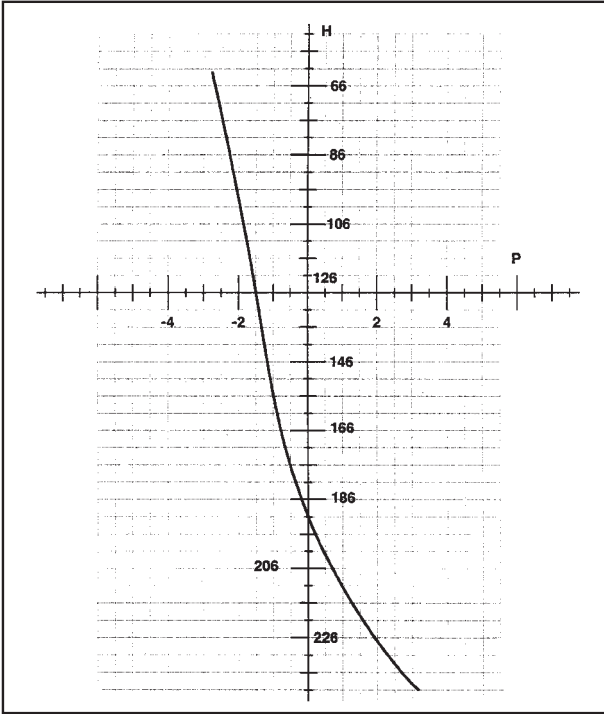
type moteur	HFZ	KFX
pneumatiques	165/70 R13	165/70 R13



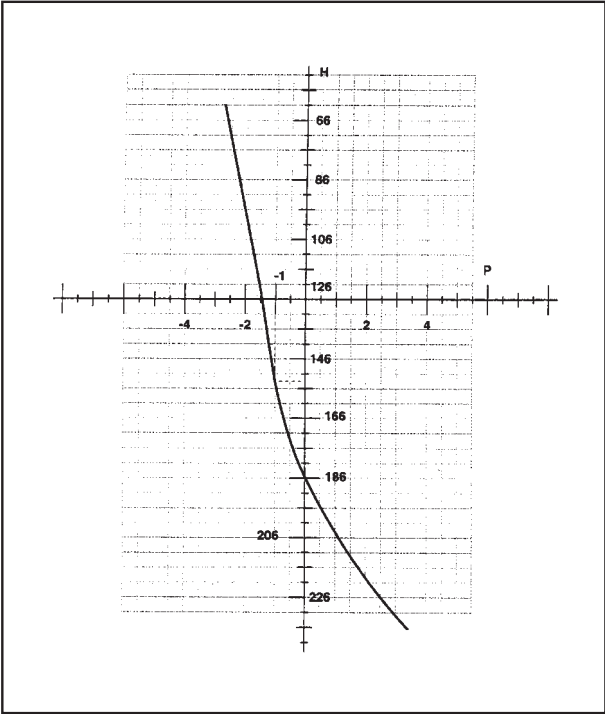
type moteur	HFZ	KFX	NFZ	WJZ
pneumatiques	175/65 R14	175/65 R14	175/65 R14	175/65 R14



type moteur	RHY
pneumatiques	175/65 R14



type moteur	RFR
pneumatiques	185/55 R15 OU 195/45 R16



(P) : parallélisme à l'essieu (tolérance  $\pm 1$  mm)  
(H) : hauteur entre le sol et l'appui-cric (en mm)

- Exemple :  
• H = 152 mm  
• P = ouverture à l'essieu -1 mm