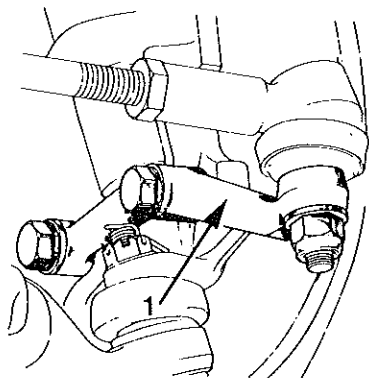


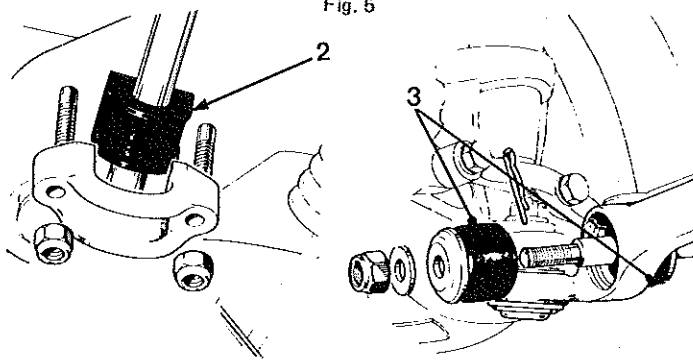
SUSPENSION AVANT

Fig. 4



- Une trop grande divergence dans les angles de braquage droit et gauche a souvent pour conséquence une biellette de direction (1) faussée
- Avant de faire cette déduction, vérifier l'alignement des roues en fonction du point milieu de la crémaillère

Fig. 5

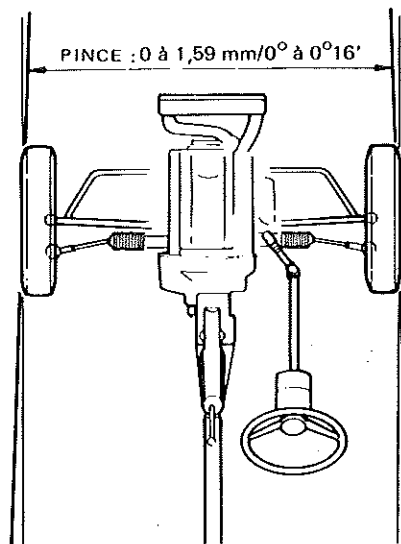


- Avant d'effectuer le contrôle et le réglage du train avant s'assurer du bon état de la suspension et de la direction (rotules-silentblocs-amortisseurs-etc...)
- Exemple : les silentblocs (2) et (3) de barre anti-roulis défectueux modifieront la chasse.

GEOMETRIE AVANT

Classification		
Pincement	mm/degrés	0 à 1,59 (a vide) (fig. 6) / 0° à 0°16'
Ouverture	mm/degrés	
Carrossage	degrés	0°25' ± 1° (à vide) - Non réglable
Chasse	degrés	3°30' ± 1° (à vide) - Non réglable
Inclinaison pivots fusée	degrés	11°15 ± 1°
Angle braquage	Roue Int. degrés	Divergence maxi tolérée entre droite et gauche - 1° (fig. 4)
	Roue Ext. degrés	

Fig. 6



REGLAGE

- Mettre la crémaillère à son point milieu
- Vérifier l'alignement sur les roues arrière
- Raccourcir ou rallonger les barres droite et gauche en fonction de cet alignement, en respectant la pince préconisée

GEOMETRIE ARRIERE

Classification		
Pincement	mm/degrés	Pont rigide
Ouverture	mm/degrés	Non réglable
Carrossage	degrés	

REGLAGE

- Si une usure anormale des pneumatiques apparait, vérifier la suspension (amortisseurs, silentblocs (A), (B), etc...)
- Contrôler l'alignement des roues arrière par rapport à la caisse
- Vérifier l'empattement droite et gauche

REMARQUES

Fig. 7

