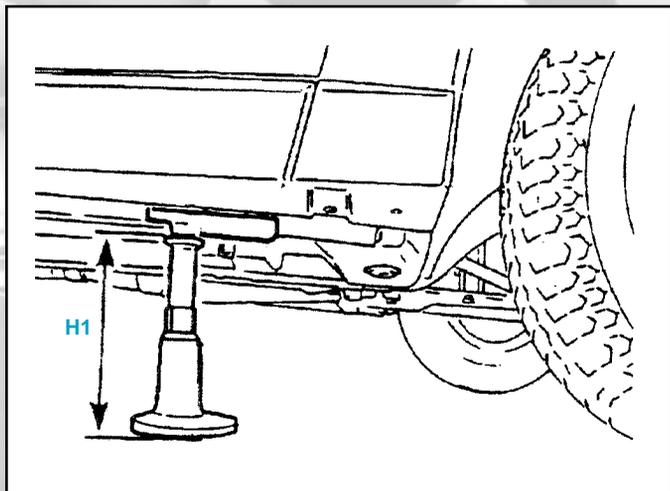


CARACTÉRISTIQUES

Train avant

ASSIETTE DE RÉFÉRENCE

- H1 : Hauteur sol-appui cric avant en assiette de référence.
- Hauteur H1 (mm) 145



Angles de train avant

- Ces valeurs correspondent à une assiette de référence (H1)

PARALLÉLISME (par roue)

- + = pincement / - = ouverture.
- Direction mécanique - 1 mm ± 0,5
- 0° 10' ± 5'
- Direction assistée + 1 mm ± 0,5
0° 10' ± 5'
- Nouvelles 306 :
 - 1,4 l ; 1,6 l ; Diesel 1 ± 0,5 mm ou 10' ± 5'
 - 1,8 l ; 2,0 l ; Turbo D 1 ± 0,5 mm ou 10' ± 5'
 - Cabriolet 1 ± 0,5 mm ou 10' ± 5'

CHASSE

- Direction mécanique :
 - moteurs 1,1 l ; 1,4 l ; 1,6 l ; 1,9 l D 2° ± 30'
 - moteur 1,8 l 1° 45' ± 30'
- Direction assistée :
 - moteurs 1,1 l ; 1,4 l ; 1,6 l ; 1,9 l D 3° 30'
 - moteurs 1,9 l TD ; 1,8 l ; 2,0 l ; 2,0 l 16 V et cabriolet 3° 20' ± 30'
- Nouvelles 306 :
 - tous types (sauf Diesel) 3° 30' ± 30'
 - Diesel 3° 20' ± 20'

CARROSSAGE

- Direction mécanique et assistée - 0° 20' ± 30'

- Nouvelle 306
 - tous types (sauf Turbo D) - 0° 30' ± 30'
 - Turbo D - 0° 40' ± 30'

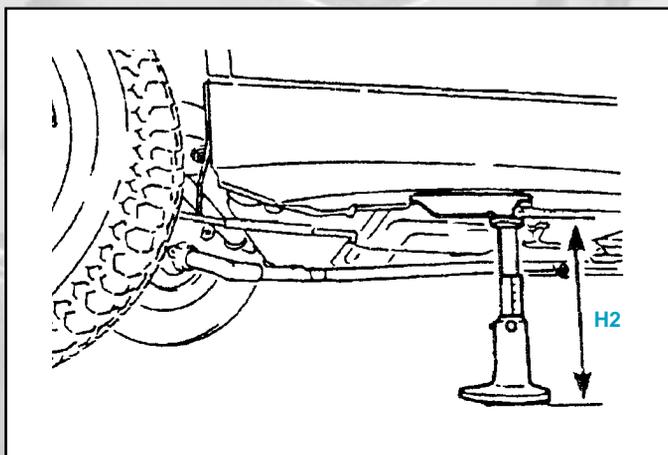
ANGLE DE PIVOT

- Direction mécanique et assistée 11° ± 30'

Train arrière

ASSIETTE DE RÉFÉRENCE

- H2 : Hauteur sol/appui de cric arrière, en assiette de référence.
- Tous types sauf 2,0 l (mm) 132
- Moteur 2,0 l (mm) 145
- Cabriolet (mm) 154



Angles du train arrière

- Ces valeurs correspondent à une assiette de référence (H2).

CARROSSAGE

- Tous types - 1° 20' ± 15'

PARALLÉLISME (par roue)

- + = pincement / - = ouverture.
- Tous types sauf 2,0 l + 2,1 mm ± 0,75
+ 0° 20' ± 8'
- Moteur 2,0 l + 2,2 mm ± 0,75
+ 0° 20' ± 8'
- Nouvelle 306 (parallélisme total)
 - tous types (sauf Cabriolet) + 2,1 mm ± 0,5
0° 21' ± 5'
 - Cabriolet + 1,6 mm ± 0,5
0° 16' ± 5'

MÉTHODES DE RÉPARATION

MISE EN ASSIETTE DE RÉFÉRENCE

Important : 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,
 - de la mise en ligne droite des roues avant.
- Effectuer le dévoilage des roues.

A l'avant (fig. Géom. 1)

- Engager les sangles [4] équipées de leurs manilles [2] sur le berceau (fig. Géom. 1).

- 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 H1 (assiette de référence), à mesurer entre le bord tombé (2) et le sol (fig. Géom. 2).

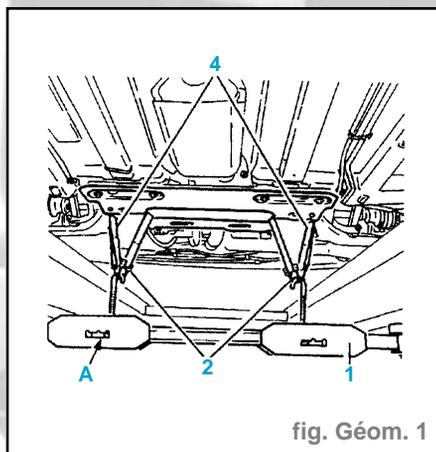


fig. Géom. 1

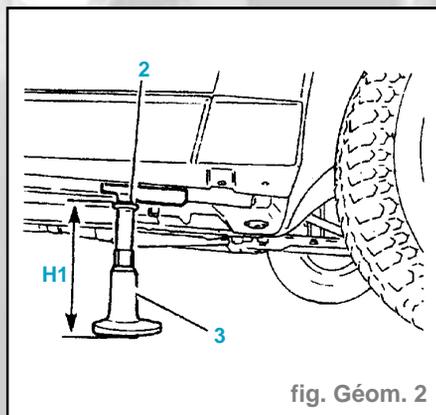


fig. Géom. 2

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

À l'arrière (fig. Géom. 3)

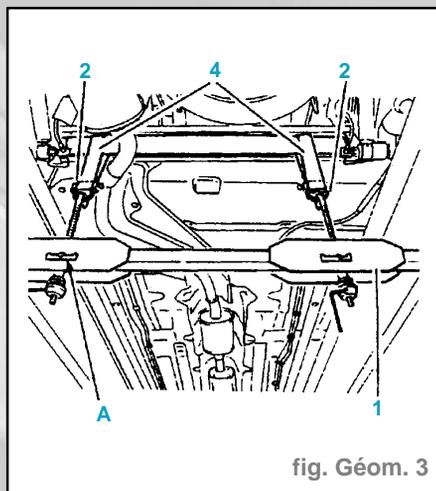


fig. Géom. 3

- Engager deux sangles [4] équipées de leurs manilles [2] autour de la traverse arrière (fig. Géom. 3).
- Mettre en place le compresseur de suspension [1] (fig. Géom. 3).
- 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 (3) et le sol (fig. Géom. 4).

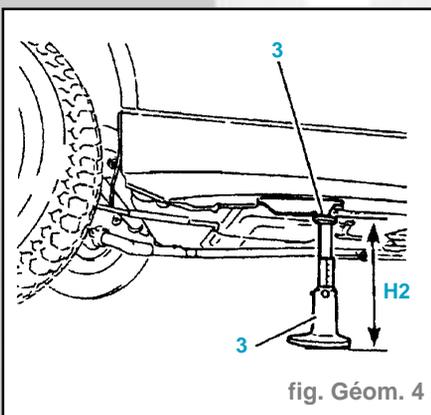


fig. Géom. 4

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

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

Train avant Carrossage

CONTRÔLE

- À l'aide d'un appareil de contrôle approprié, procéder au contrôle.
- Se référer à la notice d'utilisation de l'appareil.
- 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 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.
- Se référer à la notice d'utilisation de l'appareil.
- Si l'angle de chasse 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.
- Si le parallélisme n'est pas compris dans les tolérances, procéder au réglage.

RÉGLAGE

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

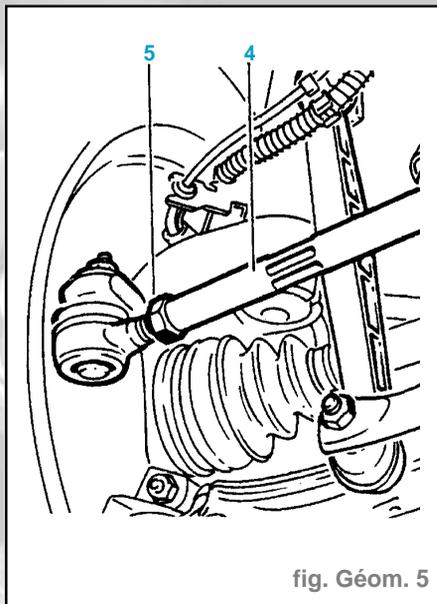


fig. Géom. 5

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