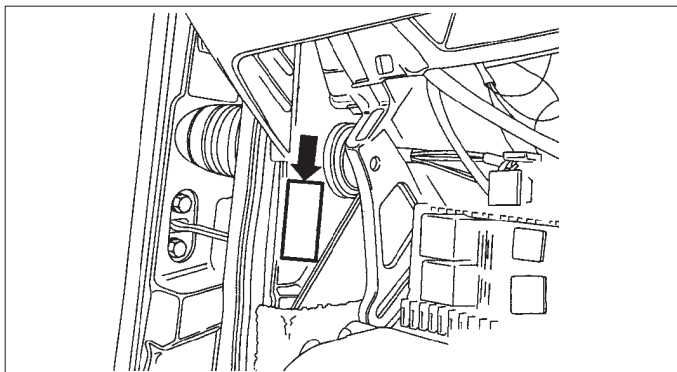


CARACTÉRISTIQUES

Généralités

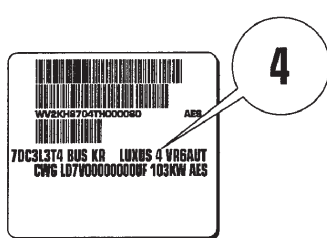
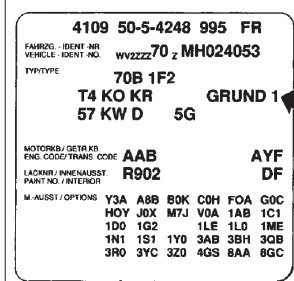
Identification

- La plaquette d'identification du véhicule se situe sur le pied avant, près de la centrale électrique.



Jusqu'à 12/95

A partir de 01/96



- Les numéros de groupe existant actuellement vont de 1 à 8.
- Ce chiffre indique à quel groupe le véhicule appartient.

Valeurs de contrôle pour les véhicules jusqu'au 12/95

Groupe de véhicule 1

Train avant

Etat de charge	à vide	1/2 charge utile	pleine charge
Assiette à l'avant (± 2 mm)	280	267	255
Parallélisme par roue (sans précharge)	$+10' \pm 10'$	$0' \pm 10'$	$-10' \pm 10'$
Parallélisme total (sans précharge)	$+20' \pm 20'$	$0' \pm 20'$	$-20' \pm 20'$
Carrossage (roues en ligne droite)	$+15' \pm 20'$	$-5' \pm 20'$	$-20' \pm 20'$
Différence maxi admissible entre les deux côtés	30' maxi	30' maxi	30' maxi
Différence de pincement en braquant de 20° à gauche, puis à droite	$-45' \pm 20'$		
Chasse (avec inclinaison nulle du véhicule)	$+1^\circ 40' \pm 30'$	$+1^\circ 50' \pm 30'$	$+2^\circ \pm 30'$
Différence maxi admissible entre les deux côtés	1° maxi	1° maxi	1° maxi

Train arrière

Etat de charge	à vide	1/2 charge utile	pleine charge
Parallélisme par roue	$+ 10' \pm 10'$	$+ 20' \pm 10'$	$+ 30' \pm 10'$
Parallélisme total (pour carrossage prescrit)	$+ 20' \pm 20'$	$+ 40' \pm 20'$	$+ 1^\circ \pm 20'$
Ecart maxi admissible par rapport à la trajectoire	30' maxi	30' maxi	30' maxi
Carrossage	$- 30' \pm 30'$	$- 1^\circ 10' \pm 30'$	$- 1^\circ 35' \pm 30'$
Différence maxi admissible entre les deux côtés	30' maxi	30' maxi	30' maxi

Groupe de véhicules 2

Train avant

Etat de charge	à vide	1/2 charge utile	pleine charge
Assiette à l'avant (± 2 mm)	280	267	255
Parallélisme par roue (sans précharge)	$+ 10' \pm 10'$	$0' \pm 10'$	$-10' \pm 10'$
Parallélisme total (sans précharge)	$+ 20' \pm 20'$	$0' \pm 20'$	$- 20' \pm 20'$
Carrossage (roues en ligne droite)	$+ 15' \pm 20'$	$- 5' \pm 20'$	$- 20' \pm 20'$
Différence maxi admissible entre les deux côtés	30' maxi	30' maxi	30' maxi
Différence de pincement en braquant de 20° à gauche, puis à droite	$- 45' \pm 20'$		
Chasse (avec inclinaison nulle du véhicule)	$+ 1^\circ 40' \pm 30'$	$+ 1^\circ 50' \pm 30'$	$+ 2^\circ \pm 30'$
Différence maxi admissible entre les deux côtés	1° maxi	1° maxi	1° maxi

Train arrière

Etat de charge	à vide	1/2 charge utile	pleine charge
Parallélisme par roue	$+ 3' \pm 10'$	$+ 12' \pm 10'$	$+ 20' \pm 10'$
Parallélisme total (pour carrossage prescrit)	$+ 6' \pm 20'$	$+ 24' \pm 20'$	$+ 40' \pm 20'$
Ecart maxi admissible par rapport à la trajectoire	30' maxi	30' maxi	30' maxi
Carrossage	$0' \pm 30'$	$- 40' \pm 30'$	$- 1^\circ 10' \pm 30'$
Différence maxi admissible entre les deux côtés	30' maxi	30' maxi	30' maxi

Groupe de véhicule 3

Train avant

Etat de charge	à vide	1/2 charge utile	pleine charge
Assiette à l'avant (± 2 mm)	273	263	255
Parallélisme par roue (sans précharge)	$+ 5' \pm 10'$	$0' \pm 10'$	$- 10' \pm 10'$
Parallélisme total (sans précharge)	$+ 10' \pm 20'$	$0' \pm 20'$	$- 20' \pm 20'$
Carrossage (roues en ligne droite) Différence maxi admissible entre les deux côtés	$0' \pm 20'$ 30' maxi	$- 10' \pm 20'$ 30' maxi	$- 20' \pm 20'$ 30' maxi
Différence de pincement en braquant de 20° à gauche, puis à droite	$- 45' \pm 20'$		
Chasse (avec inclinaison nulle du véhicule) Différence maxi admissible entre les deux côtés	$+ 1^\circ 40' \pm 30'$ 1° maxi	$+ 1^\circ 50' \pm 30'$ 1° maxi	$+ 2^\circ \pm 30'$ 1° maxi

Train arrière

Etat de charge	à vide	1/2 charge utile	pleine charge
Parallélisme par roue	$+ 10' \pm 10'$	$+ 20' \pm 10'$	$+ 30' \pm 10'$
Parallélisme total (pour carrossage prescrit) Ecart maxi admissible par rapport à la trajectoire	$+ 20' \pm 20'$ 30' maxi	$+ 40' \pm 20'$ 30' maxi	$+ 1^\circ \pm 20'$ 30' maxi
Carrossage Différence maxi admissible entre les deux côtés	$-30' \pm 30'$ 30' maxi	$- 1^\circ 10' \pm 30'$ 30' maxi	$- 1^\circ 35' \pm 30'$ 30' maxi

Groupe de véhicules 4

Train avant

Etat de charge	à vide	1/2 charge utile	pleine charge
Assiette à l'avant (± 2 mm)	265	260	255
Parallélisme par roue (sans précharge)	$0' \pm 10'$	$- 5' \pm 10'$	$- 10' \pm 10'$
Parallélisme total (sans précharge)	$0' \pm 20'$	$- 10' \pm 20'$	$- 20' \pm 20'$
Carrossage (roues en ligne droite) Différence maxi admissible entre les deux côtés	$- 10' \pm 20'$ 30' maxi	$- 15' \pm 20'$ 30' maxi	$- 20' \pm 20'$ 30' maxi
Différence de pincement en braquant de 20° à gauche, puis à droite	$- 45' \pm 20'$		
Chasse (avec inclinaison nulle du véhicule) Différence maxi admissible entre les deux côtés	$+ 1^\circ 50' \pm 30'$ 1° maxi	$+ 1^\circ 55' \pm 30'$ 1° maxi	$+ 2^\circ \pm 30'$ 1° maxi

Train arrière

Etat de charge	à vide	1/2 charge utile	pleine charge
Parallélisme par roue	$+ 12' \pm 10'$	$+ 22' \pm 10'$	$+ 27' \pm 10'$
Parallélisme total (pour carrossage prescrit) Ecart maxi admissible par rapport à la trajectoire	$+ 24' \pm 20'$ 30' maxi	$+ 44' \pm 20'$ 30' maxi	$+ 54' \pm 20'$ 30' maxi
Carrossage Différence maxi admissible entre les deux côtés	$- 40' \pm 30'$ 30' maxi	$-1^\circ 10' \pm 30'$ 30' maxi	$-1^\circ 30' \pm 30'$ 30' maxi

Valeurs de contrôle pour les véhicules du 01/96 au 04/2000

Groupe de véhicules 1

Train avant

Etat de charge	à vide	1/2 charge utile	pleine charge
Assiette à l'avant (± 2 mm)	273	260	248
Parallélisme par roue (sans précharge)	$+ 10' \pm 10'$	$0' \pm 10'$	$- 10' \pm 10'$
Parallélisme total (sans précharge)	$+ 20' \pm 20'$	$0' \pm 20'$	$- 20' \pm 20'$
Carrossage (roues en ligne droite) Différence maxi admissible entre les deux côtés	$- 25' \pm 20'$ $- 40'$ 30' maxi	$- 40' \pm 20'$ $- 40'$ 30' maxi	$- 50' \pm 20'$ $- 40'$ 30' maxi
Différence de pincement en braquant de 20° à gauche, puis à droite	$2^\circ 10' \pm 30'$		
Chasse (avec inclinaison nulle du véhicule) Différence maxi admissible entre les deux côtés	$3^\circ 10' \pm 30'$ 1° maxi	$3^\circ 20' \pm 30'$ 1° maxi	$3^\circ 30' \pm 30'$ 1° maxi

Train arrière

Etat de charge	à vide	1/2 charge utile	pleine charge
Parallélisme par roue	$+ 10' \pm 10'$	$+ 20' \pm 10'$	$+ 30' \pm 10'$
Parallélisme total (pour carrossage prescrit) Ecart maxi admissible par rapport à la trajectoire	$+ 20' \pm 20'$ 30' maxi	$+ 40' \pm 20'$ 30' maxi	$60' \pm 20'$ 30' maxi
Carrossage Différence maxi admissible entre les deux côtés	$- 30' \pm 30'$ 30' maxi	$- 1^\circ 10' \pm 30'$ 30' maxi	$- 1^\circ 35' \pm 30'$ 30' maxi

Groupe de véhicules 2

Train avant

Etat de charge	à vide	1/2 charge utile	pleine charge
Assiette à l'avant (± 2 mm)	273	260	248
Parallélisme par roue (sans précharge)	+ 10' ± 10'	0' ± 10'	- 10' ± 10'
Parallélisme total (sans précharge)	+ 20' ± 20'	0' ± 20'	- 20' ± 20'
Carrossage (roues en ligne droite) Différence maxi admissible entre les deux côtés	- 25' + 20' - 40'	- 40' + 20' - 40'	- 50' + 20' - 40'
	30' maxi	30' maxi	30' maxi
Différence de pincement en braquant de 20° à gauche, puis à droite	2° 10' ± 30'		
Chasse (avec inclinaison nulle du véhicule) Différence maxi admissible entre les deux côtés	3°10' ± 30' 1° maxi	3°20' ± 30' 1° maxi	3°30' ± 30' 1° maxi

Train arrière

Etat de charge	à vide	1/2 charge utile	pleine charge
Parallélisme par roue	+ 3' ± 10'	+ 12' ± 10'	+ 20' ± 10'
Parallélisme total (pour carrossage prescrit)	+ 6' ± 20'	+24' ± 20'	40' ± 20'
Ecart maxi admissible par rapport à la trajectoire	30' maxi	30' maxi	30' maxi
Carrossage Différence maxi admissible entre les deux côtés	0' ± 30' 30' maxi	- 40' ± 30' 30' maxi	- 1°10' ± 30' 30' maxi

Groupe de véhicules 3

Train avant

Etat de charge	à vide	1/2 charge utile	pleine charge
Assiette à l'avant (± 2 mm)	265	255	248
Parallélisme par roue (sans précharge)	+ 5' ± 10'	0' ± 10'	- 10' ± 10'
Parallélisme total (sans précharge)	+ 10' ± 20'	0' ± 20'	- 20' ± 20'
Carrossage (roues en ligne droite) Différence maxi admissible entre les deux côtés	- 35' + 20' - 40'	- 45' + 20' - 40'	- 50' + 20' - 40'
	30' maxi	30' maxi	30' maxi
Différence de pincement en braquant de 20° à gauche, puis à droite	2° 10' ± 30'		
Chasse (avec inclinaison nulle du véhicule) Différence maxi admissible entre les deux côtés	3°10' ± 30' 1° maxi	3°20' ± 30' 1° maxi	3°30' ± 30' 1° maxi

Train arrière

Etat de charge	à vide	1/2 charge utile	pleine charge
Parallélisme par roue	+ 10' ± 10'	+ 20' ± 10'	+ 30' ± 10'
Parallélisme total (pour carrossage prescrit)	+ 20' ± 20'	+ 40' ± 20'	+ 60' ± 20'
Ecart maxi admissible par rapport à la trajectoire	30' maxi	30' maxi	30' maxi
Carrossage Différence maxi admissible entre les deux côtés	- 30' ± 30' 30' maxi	- 1°10' ± 30' 30' maxi	- 1°35' ± 30' 30' maxi

Groupe de véhicules 4

Train avant

Etat de charge	à vide	1/2 charge utile	pleine charge
Assiette à l'avant (± 2 mm)	257	252	248
Parallélisme par roue (sans précharge)	0' ± 10'	- 5' ± 10'	- 10' ± 10'
Parallélisme total (sans précharge)	0' ± 20'	- 10' ± 20'	- 20' ± 20'
Carrossage (roues en ligne droite) Différence maxi admissible entre les deux côtés	- 45' + 20' - 40'	- 50' + 20' - 40'	- 55' + 20' - 40'
	30' maxi	30' maxi	30' maxi
Différence de pincement en braquant de 20° à gauche, puis à droite	2° 10' ± 30'		
Chasse (avec inclinaison nulle du véhicule) Différence maxi admissible entre les deux côtés	3°10' ± 30' 1° maxi	3°20' ± 30' 1° maxi	3°30' ± 30' 1° maxi

Train arrière

Etat de charge	à vide	1/2 charge utile	pleine charge
Parallélisme par roue	+ 12' ± 10'	+ 22' ± 10'	+ 27' ± 10'
Parallélisme total (pour carrossage prescrit)	+ 24' ± 20'	+ 44' ± 20'	+ 54' ± 20'
Ecart maxi admissible par rapport à la trajectoire	30' maxi	30' maxi	30' maxi
Carrossage Différence maxi admissible entre les deux côtés	- 40' ± 30' 30' maxi	- 1°10' ± 30' 30' maxi	- 1°10' ± 30' 30' maxi

Groupe de véhicules 5

Train avant

Etat de charge	à vide	1/2 charge utile	pleine charge
Assiette à l'avant (± 2 mm)	257	252	248
Parallélisme par roue (sans précharge)	0' ± 10'	- 5' ± 10'	- 10' ± 10'
Parallélisme total (sans précharge)	0' ± 20'	- 10' ± 20'	- 20' ± 20'
Carrossage (roues en ligne droite) Différence maxi admissible entre les deux côtés	- 1° + 0' - 40'	- 1° 5' + 0' - 40'	- 1° 10' + 0' - 40'
Différence de pincement en braquant de 20° à gauche, puis à droite	2° 10' ± 30'		
Chasse (avec inclinaison nulle du véhicule) Différence maxi admissible entre les deux côtés	3° 10' ± 30' 1° maxi	3° 20' ± 30' 1° maxi	3° 30' ± 30' 1° maxi

Train arrière

Etat de charge	à vide	1/2 charge utile	pleine charge
Parallélisme par roue	+ 12' ± 10'	+ 22' ± 10'	+ 27' ± 10'
Parallélisme total (pour carrossage prescrit) Ecart maxi admissible par rapport à la trajectoire	+ 24' ± 20' 30' maxi	+ 44' ± 20' 30' maxi	+ 54' ± 20' 30' maxi
Carrossage Différence maxi admissible entre les deux côtés	- 40' ± 30' 30' maxi	- 1° 10' ± 30' 30' maxi	- 1° 10' ± 30' 30' maxi

Valeurs de contrôle pour les véhicules à partir du 05/2000

Groupe de véhicules 1 et 6

Train avant

Etat de charge	à vide	1/2 charge utile	pleine charge
Assiette à l'avant (± 2 mm)	273	260	248
Parallélisme par roue (sans précharge)	+ 10' ± 10'	0' ± 10'	- 10' ± 10'
Parallélisme total (sans précharge)	+ 20' ± 20'	0' ± 20'	- 20' ± 20'
Carrossage (roues en ligne droite) Différence maxi admissible entre les deux côtés	- 25' + 20' - 40'	- 40' + 20' - 40'	- 50' + 20' - 40'

Etat de charge	à vide	1/2 charge utile	pleine charge
Carrossage (roues en ligne droite) Pour TDI 111kW et 6 cyl. 150kW Différence maxi admissible entre les deux côtés	- 40' + 0' - 40'	- 55' + 0' - 40'	- 1° 5' + 0' - 40'
Différence de pincement en braquant de 20° à gauche, puis à droite	2° 10' ± 30'		
Chasse (avec inclinaison nulle du véhicule) Différence maxi admissible entre les deux côtés	3° 10' ± 30' 1° maxi	3° 20' ± 30' 1° maxi	3° 30' ± 30' 1° maxi

Train arrière

Etat de charge	à vide	1/2 charge utile	pleine charge
Parallélisme par roue	+ 10' ± 10'	+ 20' ± 10'	+ 30' ± 10'
Parallélisme total (pour carrossage prescrit) Ecart maxi admissible par rapport à la trajectoire	+ 20' ± 20' 30' maxi	+ 40' ± 20' 30' maxi	+ 60' ± 20' 30' maxi
Carrossage Différence maxi admissible entre les deux côtés	- 30' ± 30' 30' maxi	- 1° 10' ± 30' 30' maxi	- 1° 35' ± 30' 30' maxi

Groupe de véhicules 2 et 7

Train avant

Etat de charge	à vide	1/2 charge utile	pleine charge
Assiette à l'avant (± 2 mm)	273	260	248
Parallélisme par roue (sans précharge)	+ 10' ± 10'	0' ± 10'	- 10' ± 10'
Parallélisme total (sans précharge)	+ 20' ± 20'	0' ± 20'	- 20' ± 20'
Carrossage (roues en ligne droite) Différence maxi admissible entre les deux côtés	- 25' + 20' - 40'	- 40' + 20' - 40'	- 50' + 20' - 40'
Carrossage (roues en ligne droite) Pour TDI 111kW et 6 cyl. 150kW Différence maxi admissible entre les deux côtés	- 40' + 0' - 40'	- 55' + 0' - 40'	- 1° 5' + 0' - 40'
Différence de pincement en braquant de 20° à gauche, puis à droite	2° 10' ± 30'		
Chasse (avec inclinaison nulle du véhicule) Différence maxi admissible entre les deux côtés	3° 10' ± 30' 1° maxi	3° 20' ± 30' 1° maxi	3° 30' ± 30' 1° maxi

Train arrière

Etat de charge	à vide	1/2 charge utile	pleine charge
Parallélisme par roue	+ 3' ± 10'	+ 12' ± 10'	+ 20' ± 10'
Parallélisme total (pour carrossage prescrit)	+ 6' ± 20'	+ 24' ± 20'	+ 40' ± 20'
Ecart maxi admissible par rapport à la trajectoire	30' maxi	30' maxi	30' maxi
Carrossage Différence maxi admissible entre les deux côtés	0' ± 30' 30' maxi	- 40' ± 30' 30' maxi	- 1°10' ± 30' 30' maxi

Groupe de véhicules 3 et 8

Train avant

Etat de charge	à vide	1/2 charge utile	pleine charge
Assiette à l'avant (± 2 mm)	265	255	248
Parallélisme par roue (sans précharge)	+ 5' ± 10'	0' ± 10'	- 10' ± 10'
Parallélisme total (sans précharge)	+ 10' ± 20'	0' ± 20'	- 20' ± 20'
Carrossage (roues en ligne droite) Différence maxi admissible entre les deux côtés	- 35' + 20' - 40' 30' maxi	- 45' + 20' - 40' 30' maxi	- 50' + 20' - 40' 30' maxi
Carrossage (roues en ligne droite) Pour TDI 111kW et 6 cyl.150kW Différence maxi admissible entre les deux côtés	- 50' + 0' - 40' 30' maxi	- 1° + 0' - 40' 30' maxi	- 1°5' + 0' - 40' 30' maxi
Différence de pincement en braquant de 20° à gauche, puis à droite	2° 10' ± 30'		
Chasse (avec inclinaison nulle du véhicule) Différence maxi admissible entre les deux côtés	3°10' ± 30' 1° maxi	3°20' ± 30' 1° maxi	3°30' ± 30' 1° maxi

Train arrière

Etat de charge	à vide	1/2 charge utile	pleine charge
Parallélisme par roue	+ 10' ± 10'	+ 20' ± 10'	+ 30' ± 10'
Parallélisme total (pour carrossage prescrit)	+ 20' ± 20'	+ 40' ± 20'	+ 60' ± 20'
Ecart maxi admissible par rapport à la trajectoire	30' maxi	30' maxi	30' maxi
Carrossage Différence maxi admissible entre les deux côtés	- 30' ± 30' 30' maxi	- 1°10' ± 30' 30' maxi	- 1°35' ± 30' 30' maxi

Groupe de véhicules 4 et 5

Train avant

Etat de charge	à vide	1/2 charge utile	pleine charge
Assiette à l'avant (± 2 mm)	257	252	248
Parallélisme par roue (sans précharge)	0' ± 10'	- 5' ± 10'	- 10' ± 10'
Parallélisme total (sans précharge)	0' ± 20'	- 10' ± 20'	- 20' ± 20'
Carrossage (roues en ligne droite) Différence maxi admissible entre les deux côtés	- 45' + 20' - 40' 30' maxi	- 50' + 20' - 40' 30' maxi	- 55' + 20' - 40' 30' maxi
Carrossage (roues en ligne droite) Pour TDI 111kW et 6 cyl.150kW Différence maxi admissible entre les deux côtés	- 1° + 0' - 40' 30' maxi	- 1°5' + 0' - 40' 30' maxi	- 1°10' + 0' - 40' 30' maxi
Différence de pincement en braquant de 20° à gauche, puis à droite	2° 10' ± 30'		
Chasse (avec inclinaison nulle du véhicule) Différence maxi admissible entre les deux côtés	3°10' ± 30' 1° maxi	3°20' ± 30' 1° maxi	3°30' ± 30' 1° maxi

Train arrière

Etat de charge	à vide	1/2 charge utile	pleine charge
Parallélisme par roue	+ 12' ± 10'	+ 22' ± 10'	+ 27' ± 10'
Parallélisme total (pour carrossage prescrit)	+ 24' ± 20'	+ 44' ± 20'	+ 54' ± 20'
Ecart maxi admissible par rapport à la trajectoire	30' maxi	30' maxi	30' maxi
Carrossage Différence maxi admissible entre les deux côtés	- 40' ± 30' 30' maxi	- 1°10' ± 30' 30' maxi	- 1°10' ± 30' 30' maxi

MÉTHODES DE RÉPARATION

Vérifications préliminaires

- Le contrôle de géométrie du véhicule doit être effectué avec un vérificateur optique d'essieux.

Conditions de contrôle

- Appareil de mesure réglé conformément aux prescriptions.
- Pneus gonflés à la pression prescrite.
- Roues en ligne droite, après avoir fait travailler la suspension.
- Suspension, direction et tringlerie de direction en bon état et ne présentant aucun jeu inadmissible.
- Assiette du véhicule réglée conformément aux prescriptions.

Nota : • Les valeurs assignées pour le contrôle de géométrie du véhicule sont réparties en plusieurs groupes (voir «Identification»),

- En début de série, certains véhicules ont été livrés sans indication du numéro de groupe. Ces véhicules appartiennent au groupe 1,
- Mesurer la cote (a) (Fig.Géom.1) correspondant à la distance entre la tête de vis du logement supérieur de l'amortisseur et l'axe de la vis inférieur de l'amortisseur ; si nécessaire, régler à la valeur d'assiette prescrite en tournant l'écrou du levier de serrage de la barre de torsion.

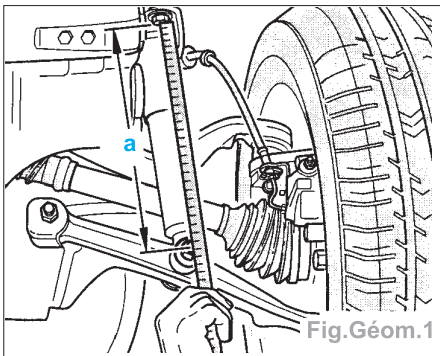


Fig.Géom.1

Train avant

Carrossage

Réglage

- Desserrer la vis (a) (Fig.Géom.2).

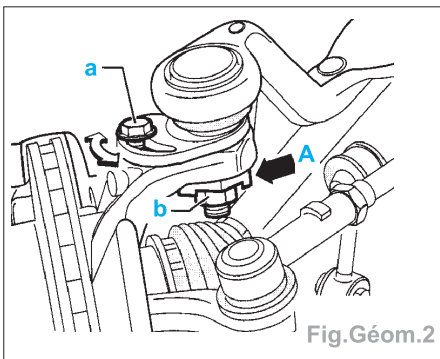


Fig.Géom.2

- Desserrer l'écrou (b).
- Tourner la douille excentrique (flèche A) jusqu'à ce que la valeur assignée soit atteinte.
- Bloquer l'écrou (b) à **11 daN.m** et la vis (a) **6 daN.m**.

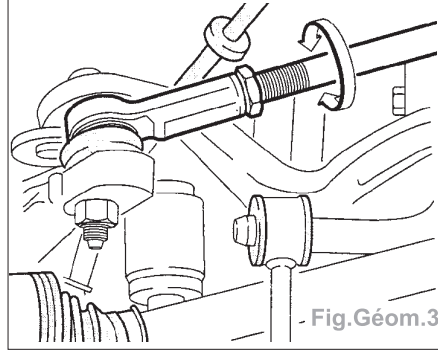
Parallélisme

Réglage

Nota : • + : pincement

• - : ouverture

- Desserrer le contre-écrou (Fig.Géom.3).



- Fig.Géom.3

- Tourner les deux barres de direction jusqu'à ce que la valeur assignée soit atteinte.

Attention : La direction doit rester en position médiane.

Mécanisme de direction en position ligne droite

Réglage

- Amener le mécanisme de direction en position médiane. Pour ce faire, tourner le volant de butée à butée et compter les tours de volant. Tourner le volant de la moitié des tours dans l'autre sens. Ajuster exactement la vis de direction à l'aide de l'ergot (flèche) placé sur la rondelle de caoutchouc et de l'encoche ménagée dans le boîtier. L'ergot et l'encoche doivent coïncider (Fig.Géom.4).

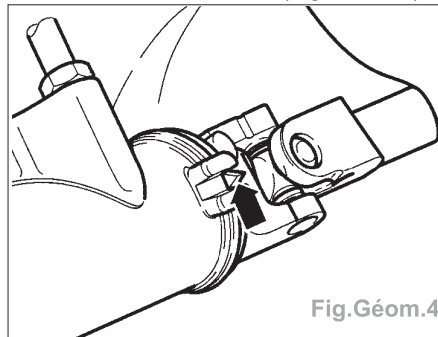


Fig.Géom.4

Chasse

Contrôle

- La chasse doit être contrôlée lorsque la direction tire d'un côté ou lorsqu'il y a des vibrations des roues avant.

Réglage

- Desserrer l'écrou (a) (Fig.Géom.5).

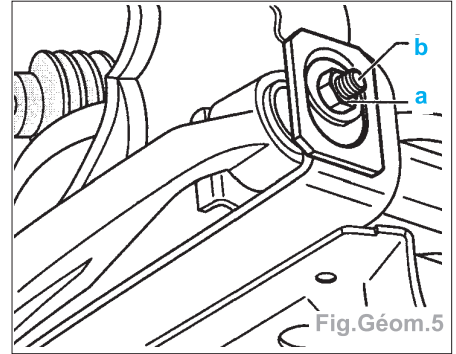


Fig.Géom.5

- Tourner la vis excentrique (b) jusqu'à ce que la valeur assignée soit atteinte.
- Remplacer la vis du réglage de la chasse (uniquement si les vis M12 x 1,5).
- Bloquer l'écrou :
 - écrou M12 : **7,5 daN.m + 90°**,
 - écrou M14 : **16 daN.m**.

Train arrière

Pincement

Réglage

- Desserrer l'écrou (a) du bras de guidage (Fig.Géom.6).

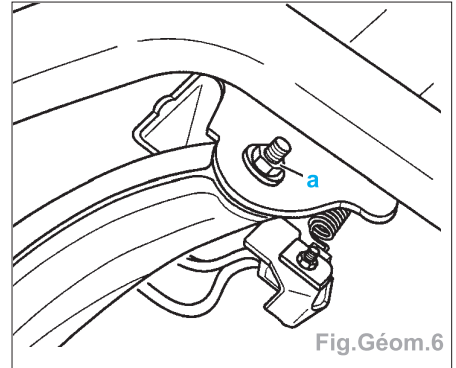


Fig.Géom.6

- Déplacer le bras de guidage vers l'avant ou vers l'arrière jusqu'à ce que la valeur assignée soit atteinte (le véhicule reposant sur ses roues).

Attention : S'il est nécessaire de corriger le réglage du pincement du train arrière, il convient de contrôler le réglage du compensateur de freinage ou de régler ce dernier. (Voir chapitre «Freins»).