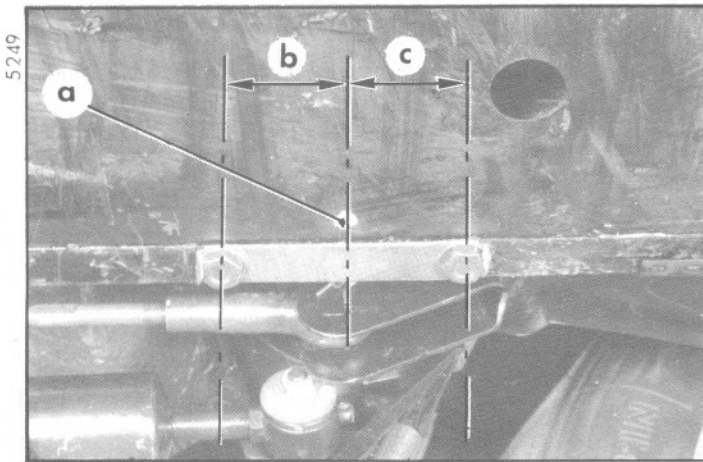
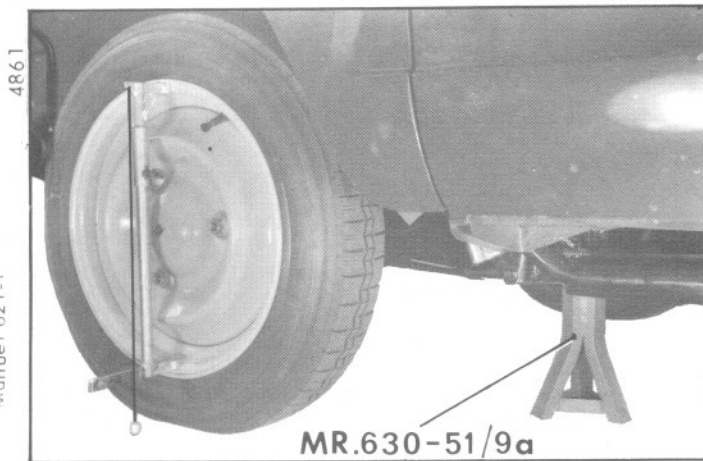


I. CONTROLE DU CARROSSAGE



NOTA : Ce contrôle est à effectuer pour une vérification des bras après un choc. Toutefois, si l'axe du pivot a un jeu excessif, aucune mesure n'est possible.

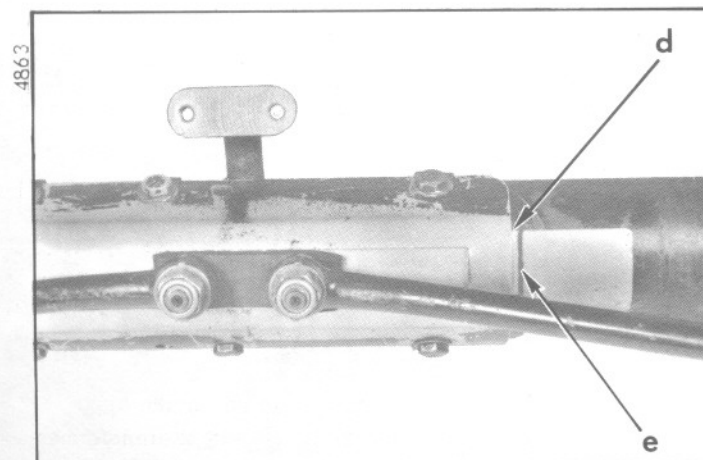
1. Vérifier que la roue avant (côté du pivot à contrôler) n'est pas voilée.



2. Placer le véhicule sur un sol plan et horizontal.

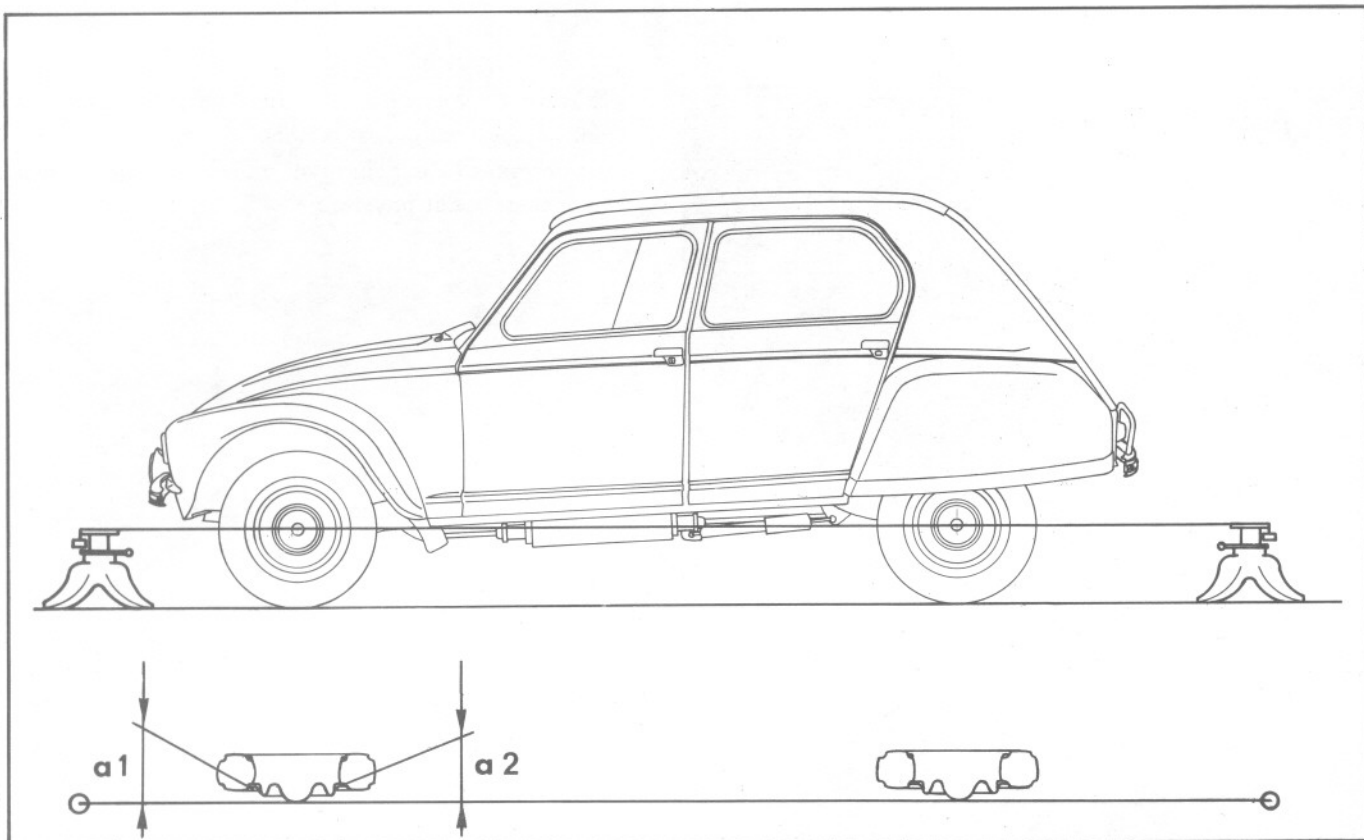
ATTENTION : La mesure des hauteurs du véhicule s'effectue à l'avant et à l'arrière, entre le sol et la plate-forme, à égale distance des deux vis de fixation de la traverse ($b = c$) et à côté de l'arrêt en « a » .

3. Caler le véhicule sous la plate-forme à l'avant pour obtenir une hauteur de 207 mm entre le sol et le point « a » de chaque côté du véhicule. Utiliser les chandelles MR. 630-51/9 a , hauteur = 207 mm).



4. Aligner les roues avant :

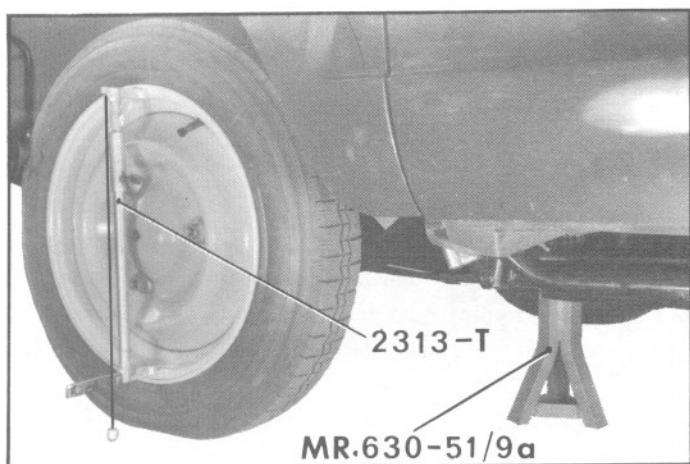
a) Amener le repère « e » gravé sur le cache mobile de direction, au ras du guide des rotules, côté gauche, en « d » .



- b) Pour aligner les roues sur un véhicule dont la direction ne possède pas de repère gravé sur le cache mobile, procéder de la façon suivante :

Tendre un fil à hauteur du centre des roues, amener ce fil au contact des roues, comme indiqué sur le dessin (si nécessaire, déposer la bavette pour ne pas être gêné).

Mettre la roue avant parallèle au fil, en tournant le volant de direction pour que les cotes « a1 » et « a2 » soient égales.



5. Mesurer le carrossage de la roue dans ces conditions. Utiliser l'appareil 2313-T. Le fil doit être dans la zone « 1 » de l'appareil. Sinon, déposer le bras et le contrôler.

REMARQUE : Si l'on possède un ancien appareil 2315-T, il faut impérativement le transformer en 2313-T, en montant les plaquettes 2312-T (suivre les indications fournies par le constructeur).



6. Lever le véhicule jusqu'à ce que les roues avant quittent le sol.

Braquer la roue à fond, le pivot en appui sur la vis de braquage. Si l'on travaille sur la roue droite, braquer à droite, et inversement.

Remettre le véhicule en appui sur la chandelle MR. 630-51/9a (hauteur 207 mm) ou sur les cales.

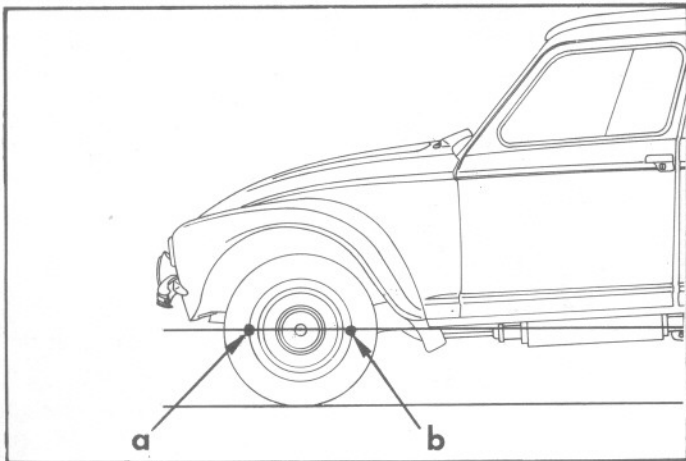
7. Mesurer le carrossage de la roue, dans ces conditions. Utiliser l'appareil 2313-T. *Le fil doit être dans la zone « 2 » de l'appareil.*

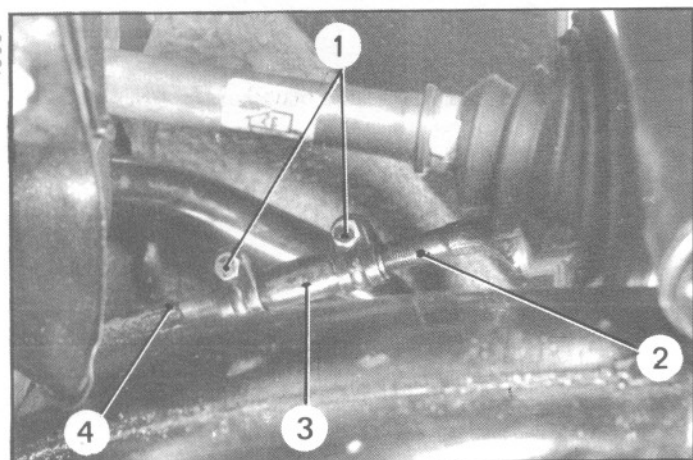
Sinon, déposer le bras et le contrôler.

II. CONTROLE ET REGLAGE DU PARALLELISME DES ROUES AVANT

NOTA : Les roues doivent ouvrir vers l'avant. La différence entre l'avant et l'arrière doit être de 0 à 3 mm. Pour faire cette opération, *il est nécessaire que les hauteurs avant et arrière, sous châssis, soient réglées.*

1. Placer les roues comme pour la marche en ligne droite (voir chapitre I, même opération).
2. **Contrôler l'ouverture des roues avant :**
Utiliser une pige dont il existe plusieurs modèles dans le commerce.
Procéder de la façon suivante :
Mesurer en « a » à la hauteur de l'axe des roues, la distance entre les bords extérieurs des jantes à l'avant. Marquer à la craie les points mesurés. Faire avancer le véhicule pour que les roues tournent d'un demi-tour et mesurer à l'arrière, la distance entre les repères (remis à la même hauteur en « b »). Si cette distance est plus petite de 0 à 3 mm, le réglage est correct, sinon procéder au réglage.



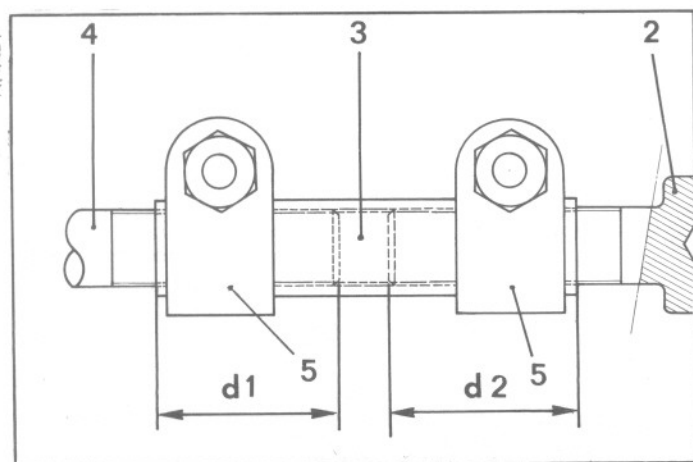


3. Régler l'ouverture des roues avant :

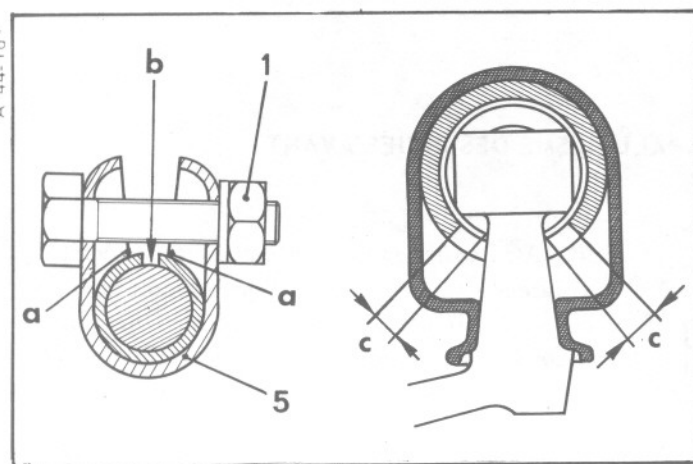
Sans déposer les ailes, desserrer les écrous (1) des vis de blocage des manchons (3) droit et gauche. Tourner chaque manchon de la même quantité pour obtenir le réglage.

NOTA : Un tour effectué sur le manchon fait varier la position de la roue de 6 à 7 mm.

ATTENTION : S'assurer que les parties vissées de la barre (4) et de l'embout (2) dans le manchon (3) sont égales ($d1 = d2 \pm 2 \text{ mm}$).



Orienter verticalement les colliers (5) de serrage des manchons (3), les vis de fixation étant placées vers le haut. La position de la fente « b » est indifférente, à condition que les points « a » du collier ne soient pas situés dans celle-ci. Répartir également la garantie « c » de débattement des rotules. Serrer les écrous (1) des vis de blocage des manchons à 10 mAN (1 m.kg).



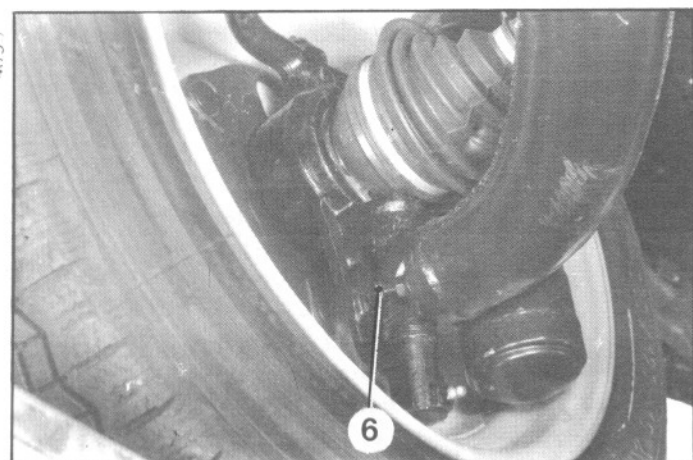
III. REGLAGE DU BRAQUAGE.

NOTA : Pour faire cette opération, il est nécessaire que les hauteurs avant et arrière, sous châssis, soient réglées (voir opération correspondante).

1. Placer le véhicule sur un sol plan et horizontal.

2. Braquer à fond. Vérifier qu'il existe une garantie de 5 mm environ entre le pneu et le bras, et une garantie de 1 mm minimum entre le batteur et le bras, du côté opposé. Dans le cas contraire, agir sur la vis (6) de butée de braquage, située sur le bras.

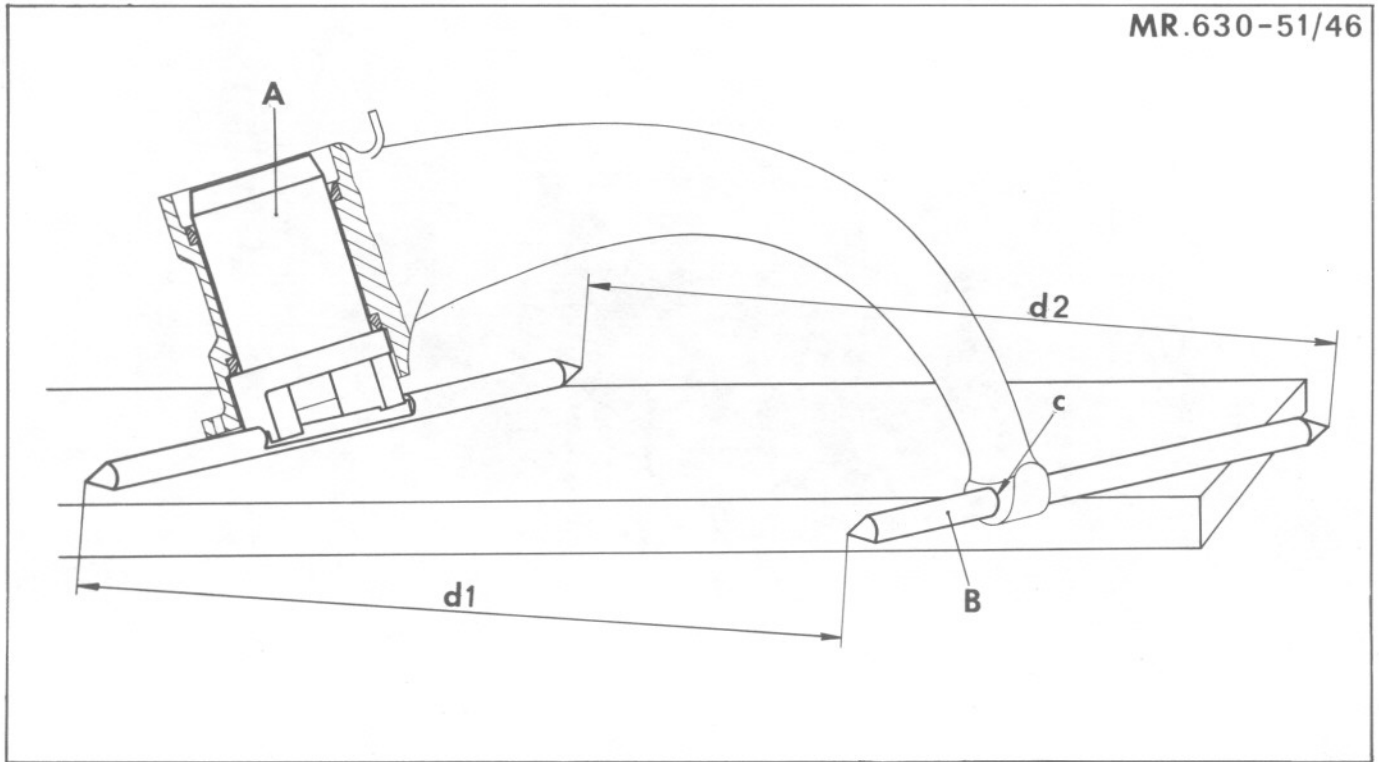
3. Contrôler le braquage de l'autre roue.



IV. CONTROLE D'UN BRAS AVANT DEPOSE.

A. 41.5

MR.630-51/46



- 1. Déposer et déshabiller le bras.**
(Voir opération correspondante).

Faire pivoter le mandrin A jusqu'à ce que les deux broches reposent exactement sur le marbre.

Mesurer l'écartement « d1 » entre les pointes à une extrémité, puis l'écartement « d2 » à l'autre extrémité.

- 2. Contrôler le bras :**

Présenter le bras sur un montage de contrôle (montage MR. 630-51/46).

Placer la broche B dans l'alésage « c » de l'axe de pivot.

Placer le mandrin A porte-broche dans l'alésage du moyeu.

Ces deux longueurs doivent être égales à 10 mm près. Sinon, le bras est à remplacer.

- 3. Habiller et poser le bras.**
(Voir opération correspondante).