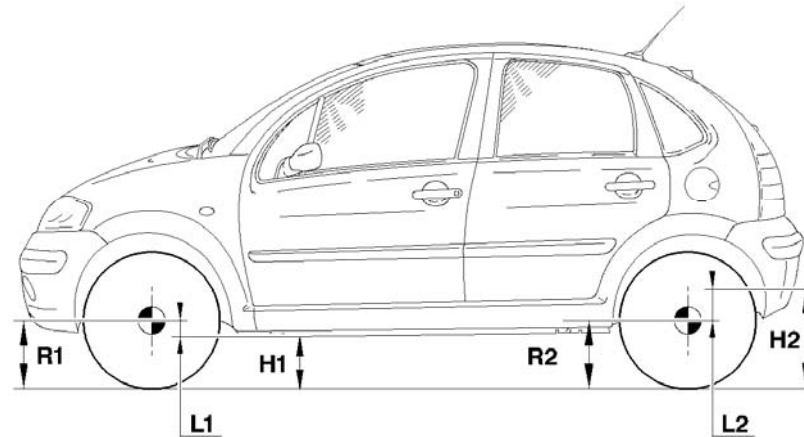


## GEOMETRIE DES ESSIEUX

### Conditions de contrôle et de réglage

Pression des pneumatiques conformes. Mises en assiette de référence du véhicule.  
 Crémaillère de direction calée en son point zéro (*Voir opération correspondante*)

### Hauteurs du véhicule en assiette de référence



**Hauteur avant**

**L1**

**H1 = R1 - L1**

**H1** = Mesure entre la zone de mesure sous berceau avant et le sol.  
**R1** = Rayon de roue avant sous charge.  
**L1** = Distance entre l'axe de roue et la zone de mesure sous berceau avant

**Hauteur arrière**

**L2**

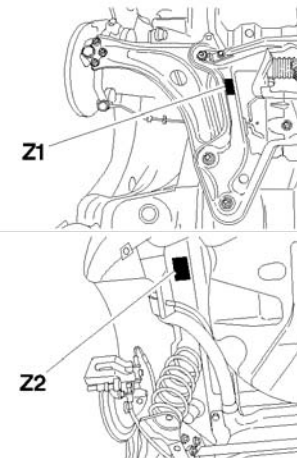
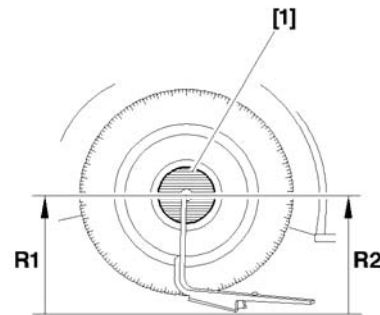
**H2 = R2 + L2**

**H2** = Mesure entre la zone de mesure sous longeron arrière et le sol.  
**R2** = Rayon de roue arrière sous charge  
**L2** = Distance entre l'axe de roue et la zone de mesure sous longeron arrière.

E1AP09MD

# GEOMETRIE DES ESSIEUX

## Contrôle en assiette de référence



### Mesure hauteur avant

### Mesure hauteur arrière

[1] Calibre pour mesure du rayon de roue **4 Tocs**, outil **4003-T** ou **8006-T** (Selon version).

**Z1** = Zone de mesure sous berceau avant.

**Z2** = Zone de mesure sous longeron arrière

Mesurer le rayon de roue avant **R1** - Calculer la cote **H1 = R1 - L1**

Mesurer le rayon de roue arrière **R2** - Calculer la cote **H2 = R2 + L2**

Valeur en assiette de référence (+ 6 - 8 mm)	Tous types Sauf : <b>CRD (*)</b> Suspension rehaussée Véhicule administration C3 version XTR	<b>CRD (*)</b> Suspension rehaussée Véhicule administration C3 version XTR	Valeur en assiette de référence (+ 10 - 6 mm)	Tous types Sauf : <b>CRD (*)</b> Suspension rehaussée Véhicule administration C3 version XTR	<b>CRD (*)</b> Suspension rehaussée Véhicule administration C3 version XTR
	<b>L1 = 142,5 mm</b>	<b>L1 = 132,5 mm</b>		<b>L2 = 52 mm</b>	<b>L2 = 62 mm</b>

(\*) = **CRD** : Conditions de Route Difficile.

Définition pour un type de véhicule dont les trains roulants et les suspensions ont été étudiées pour le roulage sur route dégradée.

Comprimer la suspension jusqu'à obtenir les valeurs calculées.

La différence de hauteur entre les deux cotés du train doit être inférieure à **10 mm**.

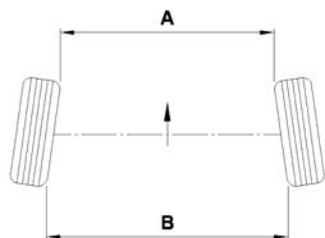
B3CP07SD

## GEOMETRIE DES ESSIEUX

Dissymétrie chasse inférieure à  $0^{\circ}30'$

Dissymétrie carrossage inférieure à  $0^{\circ}18'$

**IMPERATIF : Répartir symétriquement, roue gauche / droite, la valeur de parallélisme global**



ATTENTION		
$A < B$ = Pincement positif :	+ =	PINCEMENT
$A > B$ = Pincement négatif :	- =	OUVERTURE

B3CP02UC

## GEOMETRIE DES ESSIEUX

### Train avant

Motorisation	Dimensions roues (en pouces)		Parallélisme	Chasse (± 0°18')	Carrossage (± 0°30')	Angle de pivot (± 0°30')		
			Réglable	Non réglable				
HFX KFV 8HX 8HZ 8HY	14	0°	- 0°17' ± 0° 09'	3° 57'	- 0° 28'	11° 24'		
	15							
KFU 9HX	15							
	16							
NFU MA	15							
	16							
AL4 NFU 9HZ	16					3° 56'	- 0° 27'	11° 23'
KFV 8HX 8HZ (CRD (*))	14					3° 53'	- 0° 25'	11° 13'
	15							
NFU (CRD (*))	15							

Dissymétrie chasse inférieure à 0°30'

Dissymétrie carrossage inférieure à 0°18'

(\* ) = CRD : Conditions de Route Difficile

**IMPERATIF : Répartir symétriquement, roue gauche / droite, la valeur de parallélisme global**

## GEOMETRIE DES ESSIEUX

### Train arrière

Motorisation	Dimensions roues (en pouces)	0°	Non réglable	
			Parallélisme	Carrossage ( $\pm 0^{\circ}18'$ )
HFX KFV 8HX 8HZ 8HY	14	0°	$0^{\circ} 47^{\circ} \pm 0^{\circ} 09'$	$- 1^{\circ} 30'$
	15			
KFU 9HX	16			
NFU MA/MAP	15		$0^{\circ} 45^{\circ} \pm 0^{\circ} 09'$	
	16			
AL4 NFU 9HZ	16			
KFV 8HX 8HZ (CRD (*))	14			
	15			
NFU (CRD (*))	15			

Dissymétrie chasse inférieure à  $0^{\circ}18'$

(\*) = **CRD** : Conditions de Route Difficile