



201 tous modèles à moteur

6CV



CONSEILS PRATIQUES

IV. - DIRECTION - ESSIEU AV

Parallélisme

Les deux roues doivent être rigoureusement parallèles dans le plan horizontal, il n'y a pas de pincement.

Carrossage

Le carrossage est déterminé par les bielles de carrossage en dessous de l'essieu. Deux dispositifs de réglage ont été prévus :

Jusqu'au n° 480922 par une bague excentrée montée dans l'œil de la bielle de carrossage.

A partir du n° 480923 par boulons excentrés, côté tête d'essieu, c'est-à-dire à l'articulation centrale sous le patin de ressort.

Le carrossage est de 4 % \equiv 2° 17'.

Chasse

Il n'est pas prévu de réglage, la chasse étant déterminée par le plan vertical passant par le ressort et les bielles de carrossage. On peut cependant corriger, en cas de chasse incorrecte, en plaçant une rondelle entre la tête porte-fusée et le ressort pour augmenter, ou entre la tête porte-fusée et la bielle de carrossage, pour diminuer.

La vérification doit être faite avec la voiture normalement chargée, sur sol horizontal.

La chasse est de 3,2 % \equiv 1° 50'.



DICTIONNAIRE DE LA RÉPARATION AUTOMOBILE

III - 1938

avec la collaboration des Bureaux d'Études, Chefs d'Ateliers et Spécialistes

LA CONSTRUCTION PEUGEOT

201 - 301 - 401 - 601

IV. - DIRECTION

Réglage du train AV avec roues indépendantes.
— N'opérer que sur un sol parfaitement plane et lisse, voiture chargée de manière que la lame maîtresse soit droite et horizontale. Quant à l'AR, les tubes de pont doivent se trouver à 110 mm. environ du longeron.

Parallélisme. — Il n'y a aucun pincement des roues. Elles sont parallèles.

La distance entre les deux jantes doit être mesurée à hauteur du moyeu, la mesure étant prise sur les mêmes points des jantes, devant et derrière le moyeu. Pour ce, on fait faire 1/2 tour à chaque jante. On règle le parallélisme à l'aide de deux embouts qui se trouvent sur chaque demi-bielle de connection, du côté du relai. Ces embouts sont filetés. A noter que sur les premières voitures, chaque embout n'avait qu'une encoche, ce qui obligeait à lui faire faire un tour. Par la suite, 2 encoches furent prévues, de sorte qu'on peut régler par 1/2 tour.

Carrossage. — Il est déterminé par les bielles reliant les têtes d'essieu au support de ressort solidaire de la traverse. Sur les premiers modèles (jusqu'au n° 480-922), le réglage se fait avec bague bronze excentrée qu'on monte dans la bielle de carrossage. Par la suite, cette bague fut remplacée par des boulons excentrés pour fixer les bielles au support de ressort.

Chasse. — Vérifier si aucun organe n'est faussé, notamment les deux bras du triangle de poussée. Pour régler la chasse, on peut intercaler entre la tête d'essieu et le bras, une rondelle de 5/10, ou au boulon inférieur ou au boulon supérieur, suivant qu'on veut augmenter ou diminuer la chasse.

A noter que la voiture doit être affaissée à l'AV et à l'AR, afin d'avoir une position correspondant à sa charge normale.

Essieu rigide. — Pour le pincement et la chasse, opérer comme indiqué ci-dessus. Pour le carrossage, il importe de redresser l'essieu, à froid, dans le cas où, étant faussé, il donne un carrossage incorrect.

Signalons que la chasse est donnée par l'incidence des longerons.
