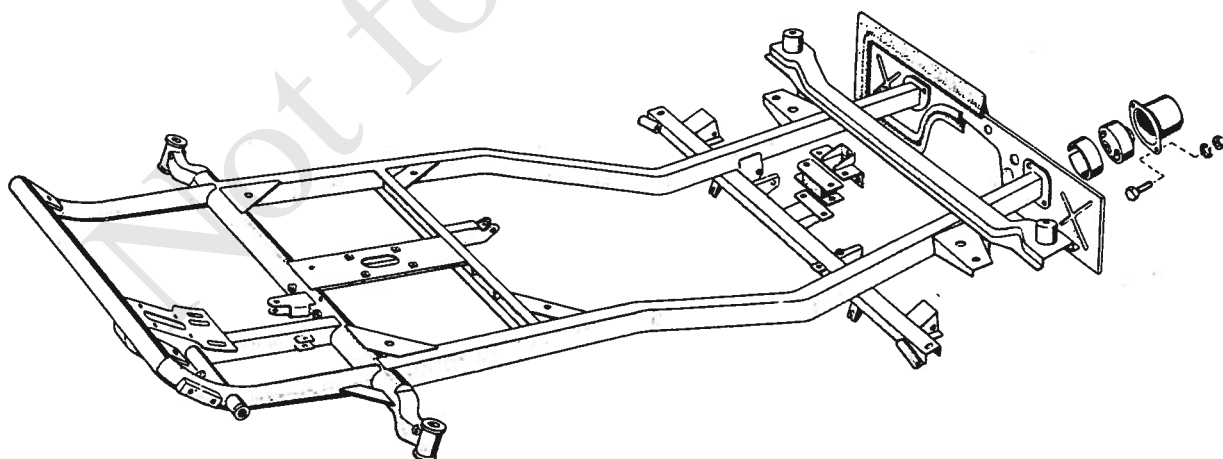


Fahrgestell

Châssis

Chassis

Chasis



is

ointe à tracer, latte de
représentée), pince uni-
d'acier, marteau
N 14, clef fermée
is 10 mm.

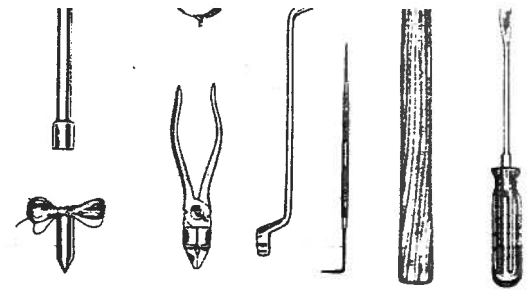
Fig. 371

F = Chassis

Tools:
Plumb-bob, scribe, surveyor's rod (not shown), set of combination pliers, measuring steel tape, hammer (1 pound), socket wrench SW 14, ring spanner SW 14, screw driver 10 mm.

Fig. 371

371



Alignement du châssis

d'un véhicule accidenté, on vérifie que le châssis ou les roues soient faussés, il y a lieu de procéder à un contrôle des méthodes habituelles, de mesurer les dimensions diagonales du châssis. Avant de procéder au réglage du châssis il est nécessaire de régler la position des roues au moyen d'un appareil approprié (voir page V 4).

Retirer les chapeaux des roues avant et arrière ainsi que les bouchons des moyeux avant. Placer le véhicule sur un sol plat. Moyennant un appareil de mesure, placer les roues exactement en position rectiligne puis, avec le niveau, projeter sur le sol les points extrémités des axes (les marquer par une croix).

Fig. 372

Placer le véhicule sur le sol, au moyen d'un appareil approprié, marquer les points du châssis et les y tracer une croix, soit : A l'avant, sur le moyeu fileté se trouvant à l'extérieur de chacun des deux moyeux. A l'arrière, sur le boulon de fixation des deux silentblochs des bras oscillants.

Fig. 373

Sur le véhicule et mesurer sur les croix obtenues, les dimensions diagonales. On peut vérifier si le châssis est rectiligne seulement des attaches qui ont faussés comme déjà dit : un appareil destiné à cet effet.

Fig. 374

Après un redressage précis du châssis, les réglages ne sont possibles que si le véhicule est à nu et que l'on dispose d'un outillage spécial, avantageux à l'emploi assez souvent dans un atelier spécialisé. Le châssis que l'on expédie pour le réglage doit être muni de silentblochs arrière pour que l'alignement exact soit possible.

Remplacement d'un élément de suspension du moteur

Après avoir retiré la boîte de vitesses et la suspension déposés, retirer les deux vis et écrous SW 14 qui maintiennent les ressorts du châssis et sortir le ressort de suspension complet. Mesurer la distance et élément de la douille à bride, l'élément annulaire et la distance peuvent aussi être remplacés isolément.

Fig. 375

F1 = Checking the chassis

Whenever there is the likelihood of frame or suspension components being distorted due to an accident, the frame should be checked for alignment in the usual way by using the plumb-bob method and measuring wheel base and diagonals. Do not check and adjust frame alignment without a preliminary inspection of the wheel alignment with a commercial wheel aligner (see also H 4/8. and V 4).

1. Remove ornamental hub caps from front and rear wheels as well as the grease caps from front wheel hubs. Place car on a level floor. Then place front wheels in straight-ahead position with the aid of a surveyor's rod and transfer axle ends to the floor by placing line of plumb-bob at axle centering bores and making chalk marks on floor.

Fig. 372

2. Transfer four measuring points with the plumb-bob method from frame to floor (making chalk marks): At front, from center of threaded bore machined in bottom end of each king pin. At rear, from center of outer rubber-mounted pivot bolt of each trailing arm.

Fig. 373

3. Roll off vehicle and measure parallel and diagonal distances of chalk marks. It can then be distinguished if any of the frame members is bent or that only wheel suspension components are twisted as already determined by the preliminary checking with the wheel aligner.

Fig. 374

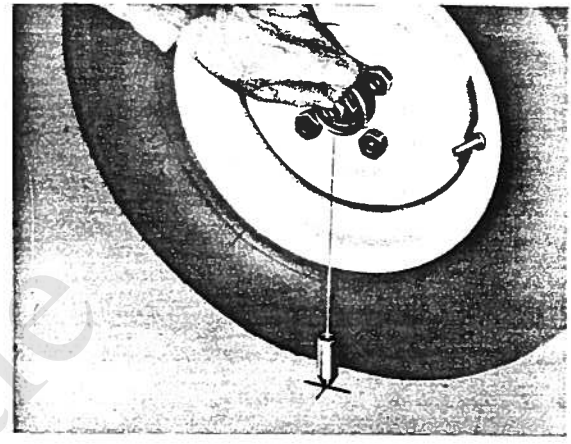
The most accurate method of checking and adjusting frame alignment is by the use of a special equipment with the body removed. The purchase of this special equipment may be profitable to those dealers who can use it frequently. Whenever a frame is to be sent to the factory for alignment, it is suggested to add the rear trailing arms for accurate checking.

F2 = Replacing an engine support insulator unit

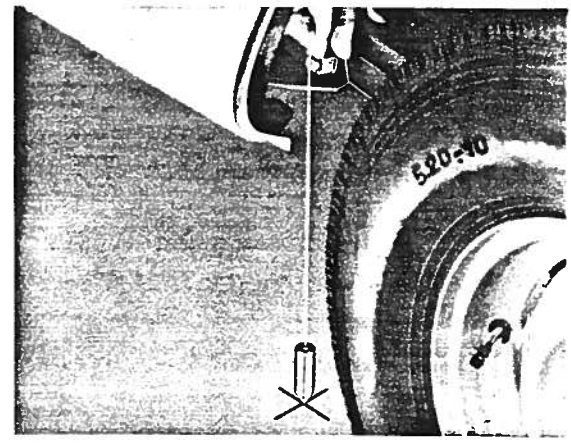
1. (Engine with transmission and transverse mounting removed.) Take off the two bolts, nuts SW 14 and lock-washers that fasten the engine insulator to the frame end, and remove the complete unit together with the spacer ring and the rubber to metal bonded element. The flanged bushing, the rubber element and the spacer sleeve can also be replaced as single parts.

Fig. 375

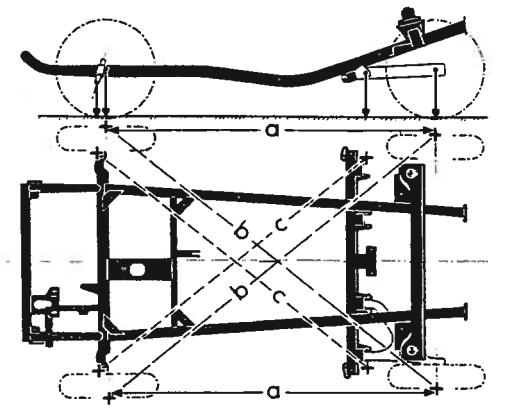
372



373



374



375

