Completamente ilustrado, con instrucciones escritas en 23 idiomas:
español, búlgaro, chino, checo, croata, danés, eslovaco, español, finés, francés, griego, húngaro, inglés, italiano, neerlandés, noruego, polaco, portugués, rumano, ruso, serbio, sueco y turco

Download / Print Document

Requisito(s) del control

En el vehículo pueden estar montadas únicamente combinaciones de ruedas/neumáticos autorizadas por el fabricante.
La profundidad del perfil entre anillos neumáticos de un mismo eje no debe diferir en más de 2 mm.
Verificar, dado el caso, corregir la presión de inflado de los neumáticos.
Comprobar el juego y el desgaste de los componentes del eje y de la dirección.
Comprobar la estanqueidad y estado de los amortiguadores.

Vehículos con suspensión neumática

Para inhibir la regulación de la suspensión neumática, se debe sacar el fusible del sistema de alimentación de aire.

La posición de montaje se refiere a la medida (X).
Medir la distancia entre el borde de la llanta y el borde del guardabarros. (2)
(véase imagen 1)

Imagen 1

Para comprobar la configuración del chasis se necesita el valor de comprobación.
El valor de ajuste se requiere para ajustar el chasis.

Posición de montaje del eje delantero	**Cargar el automóvil en el área de las amortiguadores con peso adicional hasta alcanzar el área de tolerancia.**	con tren de rodaje de serie, con llanta de 17 pulgadas, Valor de ensayo 608 - 626 mm; con tren de rodaje de serie, Valor de ajuste, con llanta de 17 pulgadas 614 - 616 mm; con tren de rodaje de serie, con llanta de 17 pulgadas, Valor de ensayo 619 - 639 mm; con tren de rodaje de serie, Valor de ajuste, con llanta de 18 pulgadas 627 - 632 mm; con tren de rodaje de serie, con llanta de 18 pulgadas, Valor de ensayo 632 - 652 mm; con tren de rodaje de serie, Valor de ajuste, con llanta de 18 pulgadas 640 - 644 mm; con tren de rodaje de serie, con llanta de 20 pulgadas, Valor de ensayo 644 - 664 mm; con tren de rodaje de serie, Valor de ajuste, con llanta de 20 pulgadas 652 - 656 mm; con tren de rodaje deportivo, con llanta de 17 pulgadas, Valor de ensayo 608 - 626 mm; con tren de rodaje deportivo, Valor de ajuste, con llanta de 17 pulgadas 606 - 608 mm; con tren de rodaje deportivo, con llanta de 18 pulgadas, Valor de ensayo 609 - 629 mm; con tren de rodaje deportivo, Valor de ajuste, con llanta de 18 pulgadas 617 - 621 mm; con tren de rodaje deportivo, con llanta de 19 pulgadas, Valor de ensayo 622 - 642 mm; con tren de rodaje deportivo, Valor de ajuste, con llanta de 19 pulgadas 630 - 634 mm; con tren de rodaje deportivo, con llanta de 20 pulgadas, Valor de ensayo 634 - 654 mm; con tren de rodaje deportivo, Valor de ajuste, con llanta de 20 pulgadas 642 - 646 mm
Posición de montaje del eje trasero	**Cargar el automóvil en el área de los amortiguadores con peso adicional hasta alcanzar el área de tolerancia.**	con tren de rodaje de serie, con llanta de 17 pulgadas, Valor de ensayo 607 - 627 mm; con tren de rodaje de serie, Valor de ajuste, con llanta de 17 pulgadas 615 - 619 mm; con tren de rodaje de serie, con llanta de 18 pulgadas, Valor de ensayo 620 - 640 mm; con tren de rodaje de serie, Valor de ajuste, con llanta de 18 pulgadas 628 - 632 mm; con tren de rodaje de serie, con llanta de 19 pulgadas, Valor de ensayo 632 - 652 mm; con tren de rodaje de serie, Valor de ajuste, con llanta de 19 pulgadas 640 - 644 mm; con tren de rodaje de serie, con llanta de 20 pulgadas, Valor de ensayo 644 - 665 mm; con tren de rodaje de serie, Valor de ajuste, con llanta de 20 pulgadas 653 - 657 mm; con tren de rodaje deportivo, con llanta de 17 pulgadas, Valor de ensayo 598 - 618 mm; con tren de rodaje deportivo, Valor de ajuste, con llanta de 17 pulgadas 608 - 610 mm; con tren de rodaje deportivo, con llanta de 18 pulgadas, Valor de ensayo 610 - 630 mm; con tren de rodaje deportivo, Valor de ajuste, con llanta de 18 pulgadas 618 - 622 mm; con tren de rodaje deportivo, con llanta de 19 pulgadas, Valor de ensayo 623 - 643 mm; con tren de rodaje deportivo, Valor de ajuste, con llanta de 19 pulgadas 631 - 635 mm; con tren de rodaje deportivo, con llanta de 20 pulgadas, Valor de ensayo 636 - 656 mm; con tren de rodaje deportivo, Valor de ajuste, con llanta de 20 pulgadas 644 - 648 mm

Tiempos de montaje/pares de apriete

Tiempos estimados

Medir el tren de rodaje		1,50 h con digitalización del nivel de altura (para la medición de las dimensiones del vehículo) 0,80 h
Ajustar el tren de rodaje		con digitalización del nivel de altura (para la medición de las dimensiones del vehículo) 1,60 h

Pares de giro requeridos

Brazo transversal del eje trasero arriba (3)	(véase imagen 3)	Utilizar nuevo(s) tornillo(s) y nuevo(s) tuerca(s).	en el soporte del eje (75 Nm ; en bujo de dirección, Nivel 02 90 Nm ; en bujo de dirección, Nivel 02 180°
Brazo transversal eje trasero abajo (3)	(véase imagen 4)	Utilizar nuevo(s) tornillo(s) y nuevo(s) tuerca(s).	en el soporte del eje, delante, Nivel 01 165 Nm ; en el soporte del eje, delante, Nivel 02 90° ; en el soporte del eje, atrás 175 Nm ; en bujo de dirección, M16 265 Nm

Valores de ajuste necesarios

valor de ejes	
eje delantero	
Rodada delanteras (rodada total)	Valor de ensayo 0°10'+0°12'-0°12' ; Valor de ajuste 0°10'+0°04'-0°04'
Caída rueda delantera	con tren de rodaje de serie, Valor de ensayo -0°12'+0°30'-0°30' ; con tren de rodaje de serie, Valor de ajuste -0°14'+0°25'-0°25' ; con tren de rodaje deportivo, Valor de ensayo -0°25'+0°30'-0°30' ; con tren de rodaje deportivo, Valor de ajuste -0°29'+0°25'-0°25'
Ángulo de oblicuidad de la rueda interior (ángulo relativo al doblar las ruedas delanteras)	20°00'+0°00'-0°00'
Ángulo de oblicuidad de la rueda exterior (ángulo relativo al doblar las ruedas delanteras)	18°00'+0°30'-0°30'
eje trasero	
Convergencia trasera	Valor de ensayo 0°16'+0°12'-0°12' ; Valor de ajuste 0°16'+0°04'-0°04'
Caída rueda trasera	Valor de ensayo -1°50'+0°25'-0°25' ; Valor de ajuste -1°50'+0°05'-0°05'

Ajustar el eje trasero

Vehículos con sistema adaptativo de regulación de la velocidad

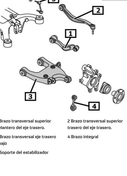
Después del ajuste del eje trasero, se debe reajustar el sistema adaptativo de regulación de la velocidad.

Vehículo con dirección del eje trasero

La dirección del eje trasero debe ajustarse con un aparato de diagnóstico adecuado.
Observar la posición del montaje de la conexión EDBD.

Si se gira el tornillo de ajuste en el brazo transversal superior e inferior, se ajustará automáticamente la convergencia y la caída.
La convergencia y la caída no se pueden ajustar por separado.
Una correcta alineación de las ruedas del eje trasero solo es posible con ayuda del diagrama de alineación de ruedas.

Sinopsis de componentes para el eje trasero

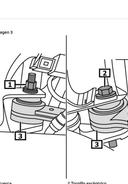


1 Brazo transversal superior delantero del eje trasero.
2 Brazo transversal superior trasero del eje trasero.
3 Brazo transversal eje trasero abajo
4 Brazo integral
5 Soporte del estabilizador

Ajuste en posición de montaje (valor de ajuste para posición de peso en vacío)

Leer los valores reales para la convergencia (X) y la caída (B) en el puesto de alineación de ruedas y marcarlos en el diagrama. (1)
Ejemplo: Convergencia =2', caída -10'
Trazar una línea paralela a la línea del brazo transversal, arriba (C), mediante el valor real negrilleado (1).
El punto de corte (2) en la línea del brazo transversal, abajo (D), da por resultado un valor de ajuste intermedio de convergencia/caída.
Ejemplo: Caída -11'
(véase imagen 2)

Imagen 2



A Rodada
B Inclinación
C = Inclinación
D = Rodada
1 Valor(es) efectivo(s)
2 Valor de ajuste intermedio
3 Valor nominal en posición de montaje

Ajuste en el brazo transversal del eje trasero, arriba, delante

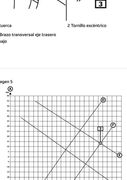
Soltar la tuerca. (1)
Apretar previamente la tuerca con 5 Nm. (2)
(véase imagen 3)

Girar el tornillo de excéntrica hasta que se haya alcanzado el valor de ajuste intermedio. (2)
(véase imagen 3)

Comparar el valor de ajuste intermedio con el diagrama. (2)
(véase imagen 2)

Apretar tuerca(s). (1)
(véase imagen 3)

Imagen 3



1 Tuerca
2 Tornillo excéntrico
3 Brazo transversal del eje trasero arriba

Ajuste en el brazo transversal del eje trasero abajo

Soltar la tuerca. (1)
Apretar previamente la tuerca con 5 Nm. (2)
(véase imagen 4)

Girar el tornillo de excéntrica hasta que se haya alcanzado el valor de referencia. (2)
(véase imagen 4)

Comparar el valor de referencia para la convergencia y caída con el diagrama. (3)
Cuando se gira el tornillo de excéntrica, el valor de referencia para la convergencia y la caída se trasladá a la línea marcada de brazo transversal inferior. (2)
(véase imagen 2)

Apretar tuerca(s). (1)
(véase imagen 4)

Imagen 4

1 Tuerca
2 Tornillo excéntrico
3 Brazo transversal eje trasero abajo

Ajuste en caso de alineación de las ruedas en función del nivel de altura (sin carga)

Leer los valores reales para la convergencia y la caída en el puesto de alineación de ruedas y marcarlos en el diagrama. (3)
Ejemplo: Convergencia =10', caída -10'
Dibujar la línea F en paralelo a la línea D mediante el valor de referencia. (3)
Dibujar la línea E en paralelo a la línea C mediante el valor de referencia. (3)
(véase imagen 5)

El valor real aumenta para la convergencia y la caída debe marcarse debidamente como se muestra en el ejemplo. (1)
(véase imagen 2)

Girar el tornillo de excéntrica hasta que se haya alcanzado el valor de ajuste intermedio. (2)
(véase imagen 3)

Girar el tornillo de excéntrica hasta que se haya alcanzado el valor de ajuste intermedio. (2)
(véase imagen 4)

Cuando se gira el tornillo excéntrico, el valor para la convergencia y la caída se trasladá a la línea marcada del brazo transversal, abajo. (F)
(véase imagen 5)

Imagen 5

A Rodada
B Inclinación
C Línea - Chasis estándar
D Línea - Chasis estándar
E Inclinación
F Rodada
3 Valor nominal del ordenador de alineación de ruedas

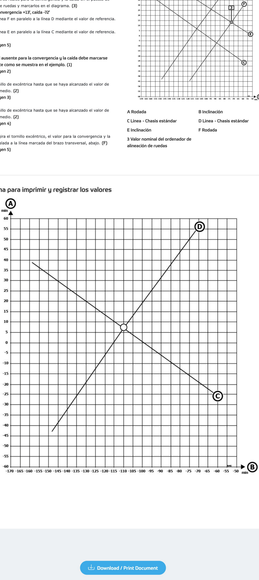



Diagrama para imprimir y registrar los valores