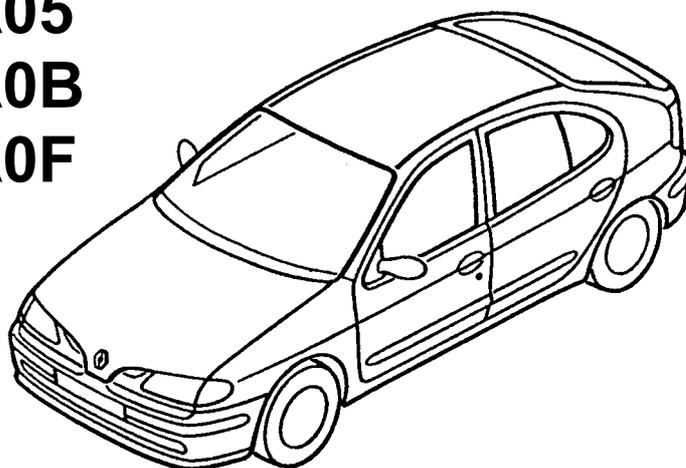

Mégane

BA02	DA02	JA02	KA0J	LA0N
BA04	DA03	JA04	KA0N	LA0R
BA05	DA04	JA05	KA0V	LA0S
BA07	DA05	JA0B	KA0W	LA0U
BA08	DA0B	JA0E	LA02	LA0V
BA09	DA0F	JA0F	LA04	LA0W
BA0A	DA0G	JA0G	LA05	LA0Y
BA0B	DA0H	JA0J	LA07	
BA0E	DA0N	JA0L	LA0A	SA09
BA0F	DA0W	JA0N	LA0B	SA0A
BA0G		JA0W	LA0E	SA0N
BA0H	EA02	JA0Y	LA0F	SA0R
BA0L	EA03	JA1B	LA0G	SA0U
BA0N	EA04		LA0L	SA0Y
BA0R	EA0B	KA04		
BA0S	EA0F	KA05		
BA0T	EA0G	KA0B		
BA0U	EA0H	KA0F		
BA0V	EA0W			
BA0W	FA0J			
BA0Y	FA0N			
	FA0Y			



ХАРАКТЕРИСТИКИ

Размеры

Автомобиль	Длина (1) (м)	Ширина (1) (м)	Высота (1) (без загрузки) (м)	База (1) (м)	Колея (1) (м)	
					передних колес	задних колес
BA0X SA0X	4,129 4,164 (2)	1,699	1,420	2,580	1,450	1,422 или 1,432
DA02 DA04 DA05 DA0B DA0F DA0G DA0N DA0W	3,931 3,967 (2)	1,696	1,366	2,468	1,450	1,422
DA03 DA0H	3,967 3,931 (2)	1,698	1,365	2,468	1,426	1,404
EA02 EA04 EA0B EA0F EA0G EA0W	4,082	1,698	1,368	2,468	1,450	1,422 или 1,432
EA03 EA0H	4,082	1,698	1,368	2,468	1,426	1,404
FA0X JA0X	4,134 4,169 (2)	1,719 1,698 (2)	1,615 1,675 (2)	2,580	1,450	1,440
KA0X	4,437	1,698	1,420	2,580	1,450	1,440
LA0X	4,400 4,436 (2)	1,699	1,439 1,420 (2)	2,580	1,450	1,440

(1) Средние значения для автомобилей, продаваемых во Франции.

(2) Новый Mégane

Mégane

Технические и эксплуатационные характеристики (л на 100 км) В соответствии с французским законодательством до 1/01/97

Автомобиль	при 90 км/ч	при 120 км/ч	Городской цикл	макс. скорость,
BA09	4,6	6,3	7	180
BA0A	4,7	6,5	7,2	160
BA0E	5,4	7,4	8,3	170
BA0F	5,2	6,9	8,5	184
BA0F AT	5,5	7,1	9,4	170
BA0G	6,4	8,2	10,3	197
BA0G AT	6,4	8,2	11,3	191
BA0L	5,2	6,9	8,1	175
BA0T	-	-	-	168
BA0U	4,7	6,5	7,2	160
BA0Y	4,6	6,3	7	180
DA0F	5,1	6,6	8,5	187
DA0F AT	5,4	6,8	9,4	173
DA0G	6,3	7,9	10,3	200
DA0G AT	6,3	7,9	11,3	195
DA0H	6,4	8,1	10,5	215
FA0Y	4,9	6,9	7,7	174
JA0E	6	7,9	8,8	160
JA0F	6,1	7,9	8,9	170
JA0F AT	6,3	8,2	10,2	165
JA0G	6,7	8,9	10,7	185
JA0G AT	6,7	8,9	11,6	180
JA0L	6,1	7,9	8,8	162
JA0Y	4,9	6,9	7,7	174
LA0A	4,6	6,4	7,2	160
LA0E	5,2	7,1	8,3	170
LA0F	5	6,6	8,2	184
LA0F AT	5,3	6,8	9,4	170
LA0G	6,2	7,9	10,5	197
LA0G AT	6,2	7,9	11,3	191
LA0K LA0Y	4,5	6,1	7	180
LA0L	5	6,6	8,1	175
SA09	4,6	6,3	7	180
SA0U	4,7	6,5	7,2	160

**Технические и эксплуатационные характеристики (л на 100 км)
Европейская норма 93/116, действующая с 1/01/97
(см. главу "Общие сведения")**

Автомобиль	ECE	EUDC	MVEG	Максимальная скорость
BA04	5,7	7	9,4	195
BA0B	5,6 (1)	7,1 (1)	9,7 (1)	187 (1)
BA05	4,4	5,2	6,8	183/185 (1)
BA08	6,8	4,4	5,2	183
BA0N				
BA0A	8,6	5,3	6,5	160
BA0E	10,4	6	7,6	170 (3)
BA0F	9,7	5,8	7,2	184
BA0F (1)	11,7	6,5	8,5	170
BA02	11,6	6,5	8,4	197
BA0G (2)				
BA02	14	7,2	9,7	191
BA0G (1)				
BA0R	4,8	6,1	8,4	158
BA0T	10	5,8	7,3	168
BA0V	5,2	6,6	9	170
BA0W	5,2	6,6	9,2	184
BA0Y	8,3	5,2	6,3	-
DA0B	5,6	6,9	9,3	198
DA04	5,5 (1)	7 (1)	9,6 (1)	191 (1)
DA0F	9,6	5,9	7,2	-
DA0F (1)	11,4	6,3	8,3	173
DA02	11,3	6,3	8,2	200
DA0G (2)				
DA02	13,8	6,9	9,4	195
DA0G (1)				
DA03	6,1	7,6	10,2	213
DA05	4,4	5,2	6,8	187
DA0H	12,4	7,2	9,1	215
DA0W	5,1	6,5	9,1	187
EA0F	9,8	5,9	7,3	187
EA02	11,7	6,4	8,4	200
EA0G (2)				
EA03	6,1	7,6	10,2	210
EA03	5,7	7	9,4	200
EA04	5,6 (1)	7,1 (1)	9,7 (1)	191 (1)
EA0H	12,7	7,3	9,3	215
EA0W	5,2	6,6	9,2	190

- (1) Автоматическая трансмиссия.
(2) С "длинной" передачей.
(3) На 4^й.

**Технические и эксплуатационные характеристики (л на 100 км)
Европейская норма 93/116, действующая с 1/01/97
(см. главу "Общие сведения")**

Автомобиль	ECE	EUDC	MVEG	Максимальная скорость (км/ч)
JA0E	10,9	6,6	8,2	160
JA0F	11	6,6	8,2	170
JA0F (1)	12,6	7,1	9,1	165
JA02 JA0G	12,3	7,5	9,3	185
JA02 JA0G (1)	14,1	7,9	10,2	180
JA04 JA0B	6 6,1 (1)	7,3 7,5 (1)	9,6 10 (1)	185 180 (1)
JA05	4,9	5,9	7,7	173
JA0L	10,9	6,6	8,2	162
JA0W	5,7	7,1	9,7	173
JA1B	6,4 6,6 (1)	8 8,5 (1)	10,8 11,9 (1)	196 196 (1)
FA0Y JA0Y	9,1	5,7	6,9	174
KA04 KA0B	5,9	7,2	9,6	193
KA05 KA0N	4,4	5,4	7,2	182
KA0J	5,3	6,7	9	156
KA0V	5,8	7,1	9,4	168
KA0W	5,6	7	9,6	182
LA02 LA0G (1)	13,8	6,9	9,4	191
LA02 LA0G (2)	11,6	6,5	8,4	197
LA04 LA0B	5,7 5,6 (1)	7 7,1 (1)	9,4 9,7 (1)	198 191 (1)
LA05	4,4	5,2	6,8	183/185 (1)
LA08 LA0N	6,8	4,4	5,2	186
LA0A	8,6	5,3	6,5	160
LA0E	10,3	5,8	7,4	170
LA0F	9,7	5,8	7,2	184
LA0F (1)	11,4	6,3	8,3	170
LA0L	9,6	5,7	7,2	175
LA0R	4,8	6,1	8,4	158
LA0W	5,2	6,6	9,2	189
LA0Y	8,3	5	6,2	-
SA0A	8,6	5,3	6,5	160
SA0R	4,8	6,1	8,4	158

(1) Автоматическая трансмиссия.

(2) С "длинной" передачей

Массовые характеристики и масса буксируемого прицепа - Нормы для Франции⁽¹⁾ (модель 2000 г.)

Автомобиль	Масса снаряженного автомобиля без загрузки (кг)	Максимальная разрешенная масса автомобиля (кг)	Масса буксируемого прицепа (кг)		Максимальная разрешенная масса автомобиля с прицепом (кг)
			Без тормозной системы	С тормозной системой	
BA04 BA0B	1095 1125 (1)	1600 1630 (1)	610 595 (1)	1200 1250 (1)	2500 2550 (1)
BA05	1145 1180 (1)	1650 1685 (1)	605 620 (1)	1250	2550 2600 (1)
BA07 BA0G	1085	1655	580	1250	2580
BA07 (AT) BA0G (AT)	1115	1685	595	1250	2610
BA08 BA09 BA0Y	1130	1705	600	1250	2630
BA0A BA0U	1110	1670	590	1200	2520
BA0E	1015	1580	545	1200	2455
BA0F BA0L BA0S	1055	1625	565	1250	2550
BA0F (AT) BA0L (AT) BA0S (AT)	1085	1655	580	1250	2580
BA0H	1140	1690	605	1250	2615
BA0R	1125	1630	595	1250	2550
BA0T	1015	1520	545	1200	2395
BA0V	1075	1580	570	1250	2500
BA0W	1090	1595	575	1250	2500
DA03	1135	1555	605	1200	2500
DA04 DA0B	1060 1090 (1)	1505 1535 (1)	565 580 (1)	1200 1250 (1)	2450 2500 (1)
DA05	1105 1135 (1)	1550 1580 (1)	590 605 (1)	1250 (1)	2500 2550 (1)
DA0F	1010	1495	540	1200	2420
DA0F (AT)	1045	1530	560	1200	2455
DA0G	1045	1540	560	1200	2465

(1) В других странах следует обратиться к Технической дирекции для уточнения значений, соответствующих национальным сертификатам.

Массовые характеристики и масса буксируемого прицепа - Нормы для Франции⁽¹⁾ (модель 2000 г.)

Автомобиль	Масса снаряженного автомобиля без загрузки (кг)	Максимальная разрешенная масса автомобиля (кг)	Масса буксируемого прицепа (кг)		Максимальная разрешенная масса автомобиля с прицепом (кг)
			Без тормозной системы	С тормозной системой	
DA0G (AT)	1075	1570	575	1200	2495
DA0H	1095	1575	585	1200	2500
DA0N	1095	1580	580	1200	2500
DA0W	1045	1490	560	1250	2450
EA03	1200	1610	635	1200	2550
EA04 EA0B	1125 1155 (1)	1500 1590 (1)	600 615 (1)	1200 1250 (1)	2500 2550
EA0F	1105	1675	590	1250	2600
EA0G	1155	1635	615	1200	2560
EA0G (AT)	1175	1655	625	1200	2580
EA0H	1185	1655	630	1200	2580
EA0W	1115	1550	595	1250	2500
FA0Y	1265	1940	630	1000	2865
JA04 JA0B	1250 1280 (1)	1800 1840 (1)	660 675 (1)	1300 1250 (1)	2750 2730 (1)
JA05	1290	1840	680	1300	2800
JA0E	1215	1850	645	1350	2775
JA0F	1220	1870	645	1350	2795
JA0F AT	1255	1895	665	1350	2820
JA0G	1270	1900	670	1350	2825
JA0G AT	1300	1920	685	1350	2845
JA0J	1285	1900	680	1350	2855
JA0N JA0Y	1300	1940	685	1350	2865
JA0L	1220	1860	645	1350	2785
JA0W	1235	1795	655	1300	2750
JA1B	1290 1320 (1)	1815 1845 (1)	680 695 (1)	1350 1300 (1)	2800

(1) В других странах следует обратиться к Технической дирекции для уточнения значений, соответствующих национальным сертификатам.

Массовые характеристики и масса буксируемого прицепа - Нормы для Франции⁽¹⁾ (модель 2000 г.)

Автомобиль	Масса снаряженного автомобиля без загрузки (кг)	Максимальная разрешенная масса автомобиля (кг)	Масса буксируемого прицепа (кг)		Максимальная разрешенная масса автомобиля с прицепом (кг)
			Без тормозной системы	С тормозной системой	
KA04 KA0B	1160 1190 (1)	1695 1725 (1)	615 630 (1)	1300 1350 (1)	2650 2700 (1)
KA05 KA0N	1210 1240 (1)	1745 1775 (1)	640 655 (1)	1350 (1)	2700 2750 (1)
KA0J	1200	1735	630	1350	2700
KA0V	1125	1660	600	1300	2650
KA0W	1150	1685	605	1300	2650
LA04 LA0B	1115 1145 (1)	1620 1650 (1)	580 595 (1)	1250 (1)	2550 (1)
LA07 LA0G	1105	1675	590	1250	2600
LA08 LA0Y	1150	1725	610	1250	2650
LA0A LA0N	1130	1690	600	1200	2540
LA0E	1035	1600	555	1200	2475
LA0F LA0L LA0S	1075	1645	575	1250	2570
LA0F (AT) LA0L (AT) LA0S (AT)	1105	1675	590	1250	2600
LA0J	1145 1180 (1)	1650 1685 (1)	605 620 (1)	1250 (1)	2550 2600 (1)
LA0R	1125	1630	595	1250	2550
LA0W	1100	1610	575	1250	2550
SA09 SA0Y	1125	1705	560	1000	2630
SA0A SA0U	1105	1670	550	925	2520
SA0R	1110	1630	555	1250	2550

(1) В других странах следует обратиться к Технической дирекции для уточнения значений, соответствующих национальным сертификатам.

Двигатель Общие сведения

Автомобиль	Двигатель	Степень сжатия	Октановое число	Емкость топливного бака (л) приблизительно	
BA02 DA02 EA02 JA02 LA02 BA07	LA07 BA0G DA0G EA0G JA0G LA0G	F3R 750 F3R 751 F3R 791 F3R 796 F3R 797 F3R 798	9,8/1	≥95 (1)	60
BA08 BA0N DA0N FA0N	JA0N KA0N LA0N SA0N	F9Q 730 F9Q 731 F9Q 734 F9Q 736	18,3/1	-	60
BA0A LA0A SA0A	BA0U KA0N LA0U SA0U	F8Q 620 F8Q 624	21,5/1	-	60
BA0E JA0E LA0E		E7J 764	9,5/1	≥95 (1)	60
BA0F DA0F EA0F JA0F	KA0F LA0F BA0S LA0S	K7M 702 K7M 703	9,7/1	≥95 (1)	60
BA0L JA0L LA0L		K7M 720	9,5/1	≥95 (1)	60
BA0R LA0R SA0R		F8Q 622	21,5/1	Дизельное топливо	60
BA0T		E7J 624	9,5/1	≥95 (1)	60
BA0H DA0H EA0H		F7R 710 F7R 714	9,8/1	≥95 (1)	60
DA03	EA03	F5R 740	11,5/1	≥95 (1)	60

(1) Только неэтилированный бензин.

Допустимо использование неэтилированного бензина с октановым числом 91.

(2) Топливный бак GPL

Двигатель

Общие сведения

Автомобиль	Двигатель	Степень сжатия	Октановое число	Емкость топливного бака (л) приблизительно
FA0J JA0J	F8Q 788	21,5/1	-	60
FA0J JA0J KA0J LA0J	F8Q 790	21,5/1	Дизельное топливо	60
JA1B	F4R 740 F4R 741	9,8/1	≥95 (1)	60
BA0V KA0V LA0V	E7J 626	9,5/1	≥95 (1)	60
XA04 XA0B	K4M 700 K4M 701 K4M 704 (1)	10/1	≥95 (1)	60 52 (2)
XA05	F9Q 732	19/1	Дизельное топливо	60
XA0W	K4J 750	10/1	≥95 (1)	60 52 (2)

(1) Только неэтилированный бензин.

Допустимо использование неэтилированного бензина с октановым числом 91.

(2) Топливный бак GPL

ДВИГАТЕЛЬ

Автомобиль	Двигатель	Степень сжатия	Октановое число	Емкость топливного бака (л) приблизительно
BA09 SA09 BA0Y FA0Y JA0Y LA0Y SA0Y	F8Q 784 F8Q 786	20,5/1	-	60

Двигатель	Объем двигателя (см ³)	Диаметр цилиндра (мм)	Ход поршня (мм)
E7J	1399	75,8	77
F3R	1998	82,7	93
F4R - F5R - F7R	1998	82,7	93
F8Q - F9Q	1870	80	93
K4J	1390	79,5	70
K4M - K7M	1598	79,5	80,5

Двигатель	Головка блока цилиндров			
	Высота номин. (мм)	Высота ремонтная (мм)	Объем камер (см ³)	Деформация привалочной поверхности (мм)
E7J	113±0,05	(1)	26,25±0,6	0,05
F3R	169,5	(1)	-	0,05
F4R	138,15	-	-	0,05
F5R	148,4	(1)	-	0,05
F7R	169,45±0,05 (2)	(1)	-	0,05
F8Q	159,5±0,2	(1)	-	0,05
F9Q	162	(1)	-	0,05
K4J - K4M	137	-	-	0,05
K7M	113±0,05	(1)	-	0,05

(1) Шлифовка не допускается.

(2) В том числе подшипники распределительного вала.

ДВИГАТЕЛЬ (продолжение)

Двигатель	Коленчатый вал			
	Ø Шатунные шейки (мм)		Ø Коренные шейки (мм)	
	Номинальный размер	Ремонтный размер	Номинальный размер	Ремонтный размер
E7J	43,98 0 - 0,02	43,73 0 - 0,02	54,795±0,01	54,550±0,005
F3R F7R F8Q	48,00 + 0,02 0,00	47,75 + 0,02 0,00	54,795±0,01	54,545±0,01
F4R F5R	48,00 0 - 0,02	-	54,795±0,01	-
F9Q	48,00 + 0,02 0,00	-	54,79	-
K4J K4M	43,97±0,1	-	от 47,997 до 48,010	-
K7M	43,98 0 - 0,02	43,73 0 - 0,02	48,01	47,76

Двигатель	Выступание гильз цилиндра (мм)	Толщина опорных прокладок (мм)	Продольное биение (мм)	
			Коленчатый вал	Распределительный вал
E7J	от 0,02 до 0,09 (1)	-	от 0,05 до 0,23	от 0,06 до 0,15
F3R	-	-	от 0,07 до 0,23	от 0,048 до 0,133
F4R F5R	-	-	от 0,07 до 0,23	от 0,08 до 0,178
F7R	-	-	от 0,07 до 0,23	-
F8Q F9Q	-	-	от 0,07 до 0,23	от 0,05 до 0,13
K4J K4M K7M	-	-	от 0,045 до 0,252	от 0,01 до 0,15

(1) Без прокладки.

ДВИГАТЕЛЬ (продолжение)

Двигатель	Зазоры в механизме привода клапанов (мм)		Момент затяжки (даН.м)			
	Впускной клапан на холодном двигателе	Выпускной клапан на холодном двигателе	Подшипники коленчатого вала	Головка шатуна	Маховик	Болт головки блока цилиндров на холодном двигателе
E7J	0,10	0,25	(2)	(1)	от 5 до 5,5	(3)
F3R	0,20	0,40	от 6 до 6,5	2+40°	от 5 до 5,5	(5)
F4R	-	-	от 6 до 6,7	2±40°	от 5 до 5,5	(12)
F5R	-	-	от 6 до 6,7	2±40°	от 5 до 5,5	(13)
F7R	-	-	от 6 до 6,5	2+40°	от 6,5 до 7	(7)
F8Q	0,20	0,40	от 6 до 6,5	2+40°	от 5 до 5,5	(6) (10)
F9Q	0,20	0,40	6,5	5	от 5 до 5,5	(6)
K4J K4M	-	-	2,5+47°±5°	4,3	от 5 до 5,5	(11)
K7M	от 0,10 до 0,15	от 0,25 до 0,30 (8) от 0,20 до 0,25 (9)	(2)	(1)	от 5 до 5,5	(4)

- (1) Предварительная затяжка с моментом 1 даН.м, затем затяните с моментом 4,2 даН.м.
- (2) Предварительная затяжка с моментом 2,5 даН.м, затем доворот на $43^\circ \pm 5^\circ$.
- (3) Замена болтов
 1^я затяжка с моментом 2 даН.м - 2^я доворот (на угол) $100^\circ \pm 6^\circ$.
 Выдержка не менее 3 минут.
 Отверните болты 1 и 2, затем выполните затяжку с моментом 2 даН.м, затем 2^ю доворот (на угол) на $100^\circ \pm 6^\circ$.
 Повторите операцию ослабления и затяжки для болтов 3, 4, 5, 6, затем 7, 8, 9, 10.
 Подтяжка резьбовых соединений головки блока цилиндров не производится.
- (4) Замена болтов
 1^я затяжка с моментом 2 даН.м - 2^я доворот (на угол) $100^\circ \pm 6^\circ$.
 Выдержка не менее 3 минут.
 Отверните болты 1 и 2, затем выполните затяжку с моментом 2 даН.м, затем 2^ю доворот (на угол) на $110^\circ \pm 6^\circ$.
 Повторите операцию ослабления и затяжки для болтов 3, 4, 5, 6 затем 7, 8, 9, 10.
 Подтяжка резьбовых соединений головки блока цилиндров не производится.
- (5) Замена болтов.
 1^я затяжка с моментом 3 даН.м - 2^я доворот (на угол) $100^\circ \pm 4^\circ$.
 Выдержка не менее 3 минут.
 Отверните болты 1 и 2 на угол 180° затем выполните первую подтяжку с моментом 2,5 даН.м, затем 2^ю доворот (на угол) $213^\circ \pm 7^\circ$.
 Повторите операцию отворачивания и затяжки для болтов 3-4, 5-6, 7-8, 9-10.
 Подтяжка резьбовых соединений головки блока цилиндров не производится.

ДВИГАТЕЛЬ (продолжение)

(6) Замена болтов.

1^я затяжка с моментом 3 даН.м - 2^я доворот (на угол) $100^{\circ} \pm 4^{\circ}$.

Выдержка не менее 3 минут.

Отверните болты 1 и 2 затем выполните 1^ю затяжку с моментом 2,5 даН.м, затем 2^ю доворот (на угол) $213^{\circ} \pm 7^{\circ}$.

Повторите операцию отворачивания и затяжки для болтов 3-4, 5-6, 7-8, 9-10.

Подтяжка резьбовых соединений головки блока цилиндров не производится.

(7) Замена болтов.

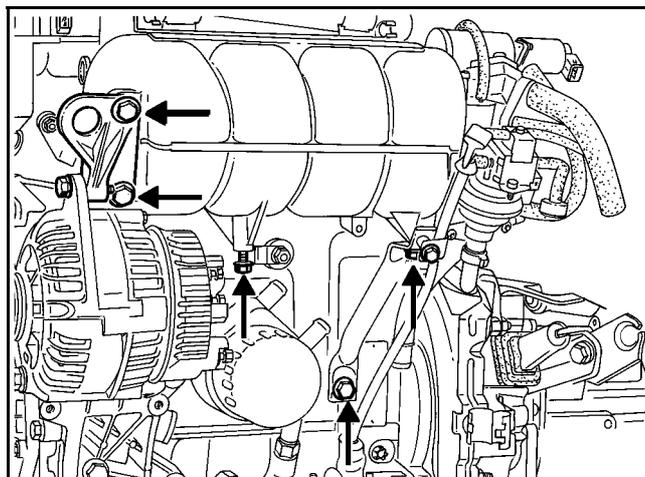
1^я затяжка с моментом 3 даН.м - 2^я доворот (на угол) $50^{\circ} \pm 2^{\circ}$.

Выдержка 3 мин.

Ослабьте один за другим болты до их свободного вращения, затем затяните все болты с моментом 2,5 даН.м, затем выполните 2^ю доворот (на угол) $107^{\circ} \pm 2^{\circ}$.

Прогрейте двигатель до включения вентилятора системы охлаждения.

Отверните крепежные болты 1 - 2 - 3 под коллектором, а также 2 крепежных болта жесткого трубопровода вакуумного усилителя тормозов и удерживающую скобу генератора/коллектора.



Подтяжка резьбовых соединений головки блока цилиндров:

Данная операция выполняется на холодном двигателе.

Полностью ослабить затяжку болтов 1 и 2.

Затяните болты 1 - 2 с моментом 2,5 даН.м, затем доворот на $107^{\circ} \pm 2^{\circ}$.

Повторите эту операцию для болтов 3-4, 5-6, 7-8, 9-10.

Повторно затяните 3 крепежных болта под коллектором, крепеж жесткого трубопровода и скобы генератора/коллектора.

(8) Если клапана не заменялись.

(9) Если были установлены новые клапана.

ДВИГАТЕЛЬ (продолжение)

(10) Двигатель с турбокомпрессором

Замена болтов

1^я затяжка с моментом 3 даН.м - 2^я затяжка (на угол) $100^{\circ} \pm 4^{\circ}$

Выдержка не менее 3 минут

Отверните болты 1 и 2, затем выполните 1^ю повторную затяжку с моментом 2,5 даН.м, потом 2^ю доворот (на угол) $213^{\circ} \pm 7^{\circ}$

Выполните операцию по ослаблению и затяжке для болтов 3-4, 5-6, 7-8, 9-10.

Повторная подтяжка резьбовых соединений головки блока цилиндров не производится, за исключением двигателя F8Q Turbo, который не имеет металлической прокладки головки блока цилиндров.

После прогрева двигателя (включение группы электроventильаторов)

Дайте остыть двигателю до температуры окружающей среды (6 часов).

Выполните в указанном порядке дополнительную затяжку болтов 1-2, 3-4, 5-6, 7-8, 9-10 на $120^{\circ} \pm 7^{\circ}$

ДВИГАТЕЛЬ (продолжение)

(11) Двигатели K4J - K4M

ГОЛОВКА БЛОКА ЦИЛИНДРОВ

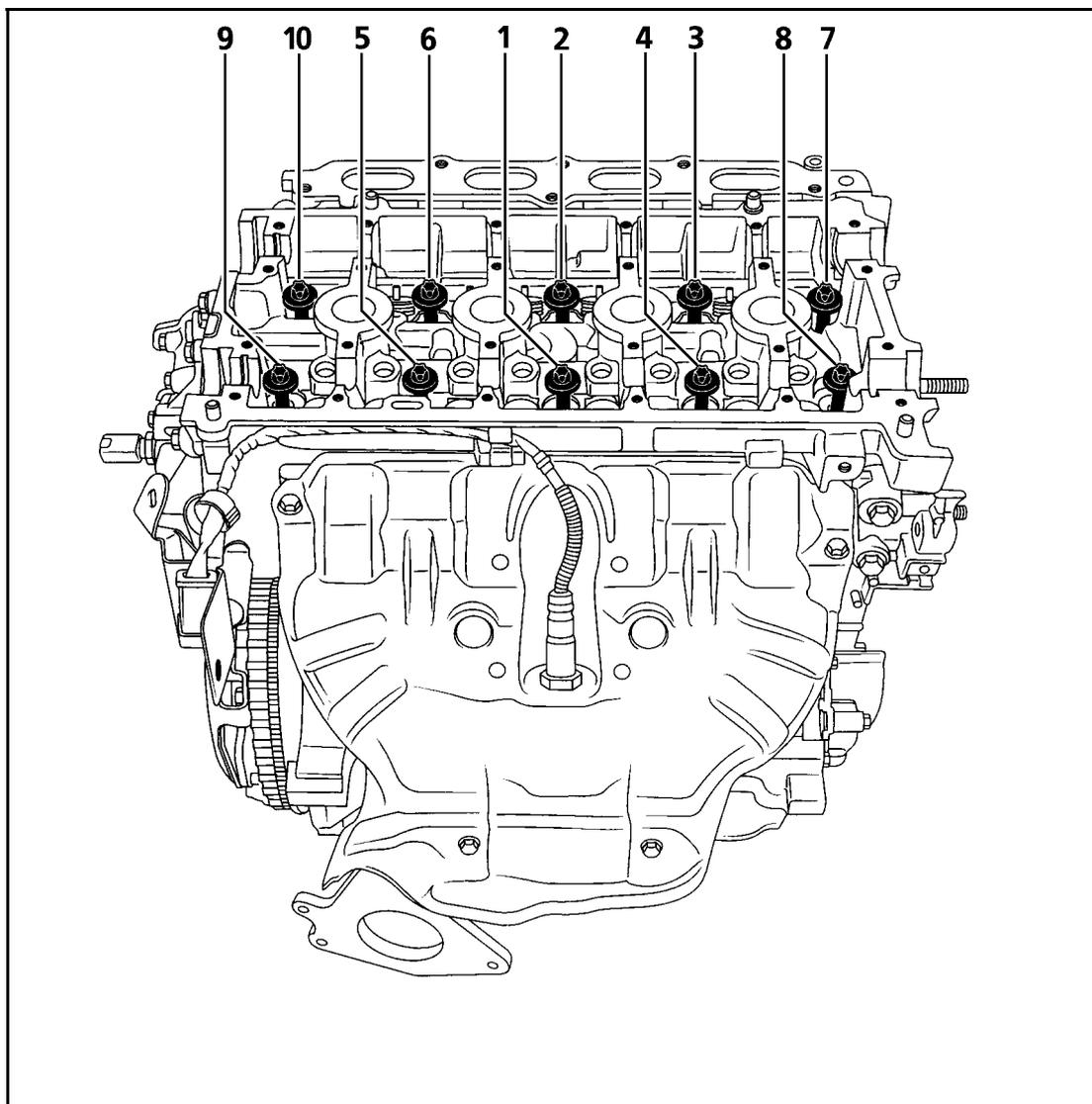
Можно повторно использовать болты, если длина подголовочной части не превышает 117,7 мм (в противном случае следует заменить все болты).

Процедура затяжки головки блока цилиндров

ВАЖНАЯ ИНФОРМАЦИЯ: для обеспечения правильной затяжки болтов, следует удалить с помощью шприца остатки масла, которое может скопиться в крепежных отверстиях головки блока цилиндров.

Не смазывайте маслом новые болты. Однако повторно используемые болты должны быть обязательно смазаны моторным маслом.

Затяжка всех болтов с моментом 2 даН.м в указанном ниже порядке.



Убедитесь, что все болты действительно с моментом 2 даН.м, затем выполните доворот (поочередно всех болтов) на $240^\circ \pm 6^\circ$.

После выполнения данной операции повторная затяжка болтов головки блока цилиндров не производится.

ДВИГАТЕЛЬ (продолжение)

(12) Двигатель F4R

ГОЛОВКА БЛОКА ЦИЛИНДРОВ

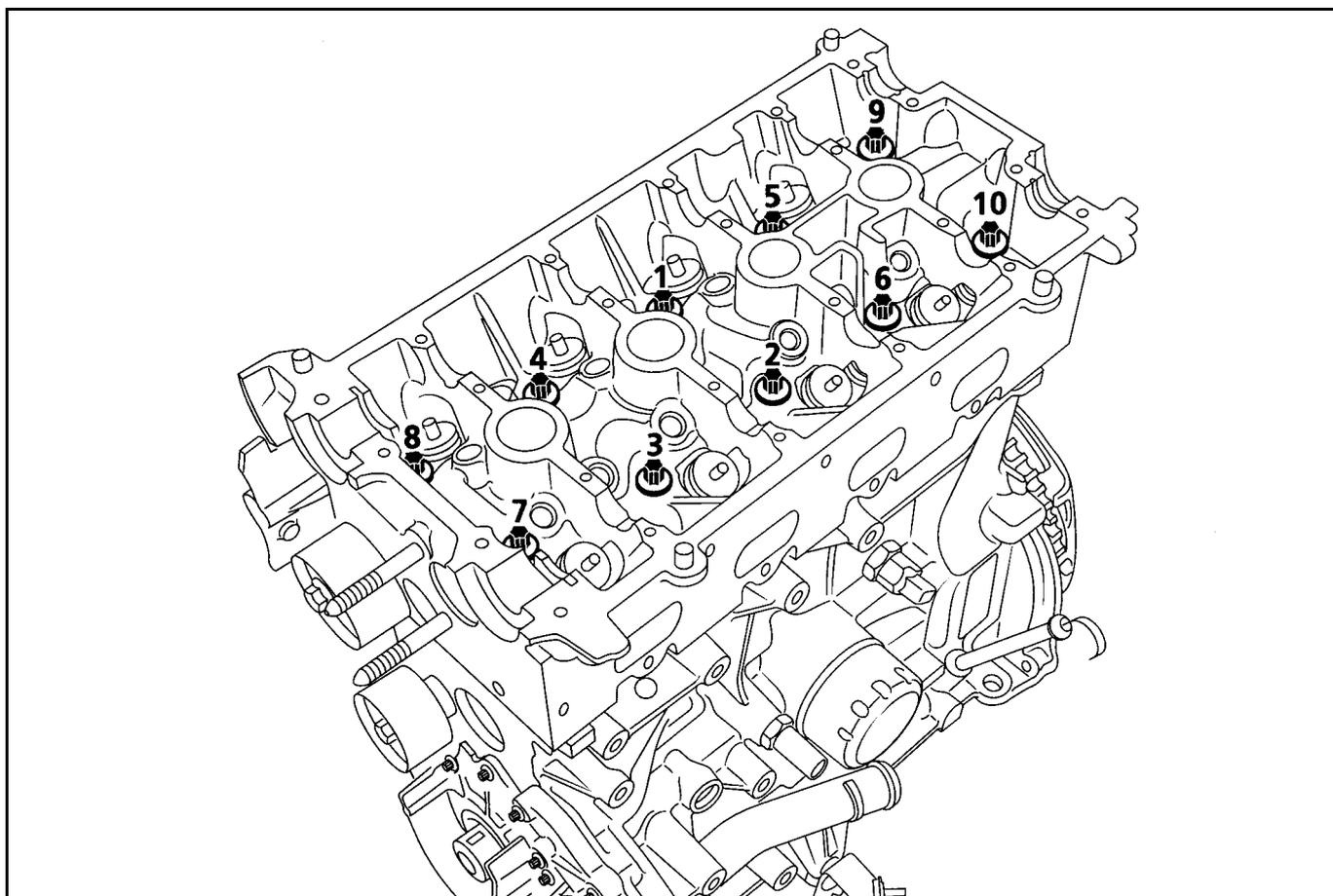
Болты могут повторно использоваться, если длина подголовочной части не превышает 118,5 мм (в противном случае, замените все болты).

Процедура затяжки головки блока цилиндров

ВАЖНАЯ ИНФОРМАЦИЯ: для обеспечения правильной затяжки болтов, следует удалить с помощью шприца остатки масла, которое может скопиться в крепежных отверстиях головки блока цилиндров.

Не смазывайте маслом новые болты. Однако повторно используемые болты должны быть обязательно смазаны моторным маслом.

Затяжка всех болтом с моментом **2 даН.м** в указанном ниже порядке.



Убедитесь, что все болты точно затянуты с моментом **2 даН.м**, затем доворот (поочередно) на $165^\circ \pm 6^\circ$.

После указанных операций повторная затяжка болтов головки блока цилиндров не производится.

ДВИГАТЕЛЬ (продолжение)

(13) Двигатель F5R

ГОЛОВКА БЛОКА ЦИЛИНДРОВ

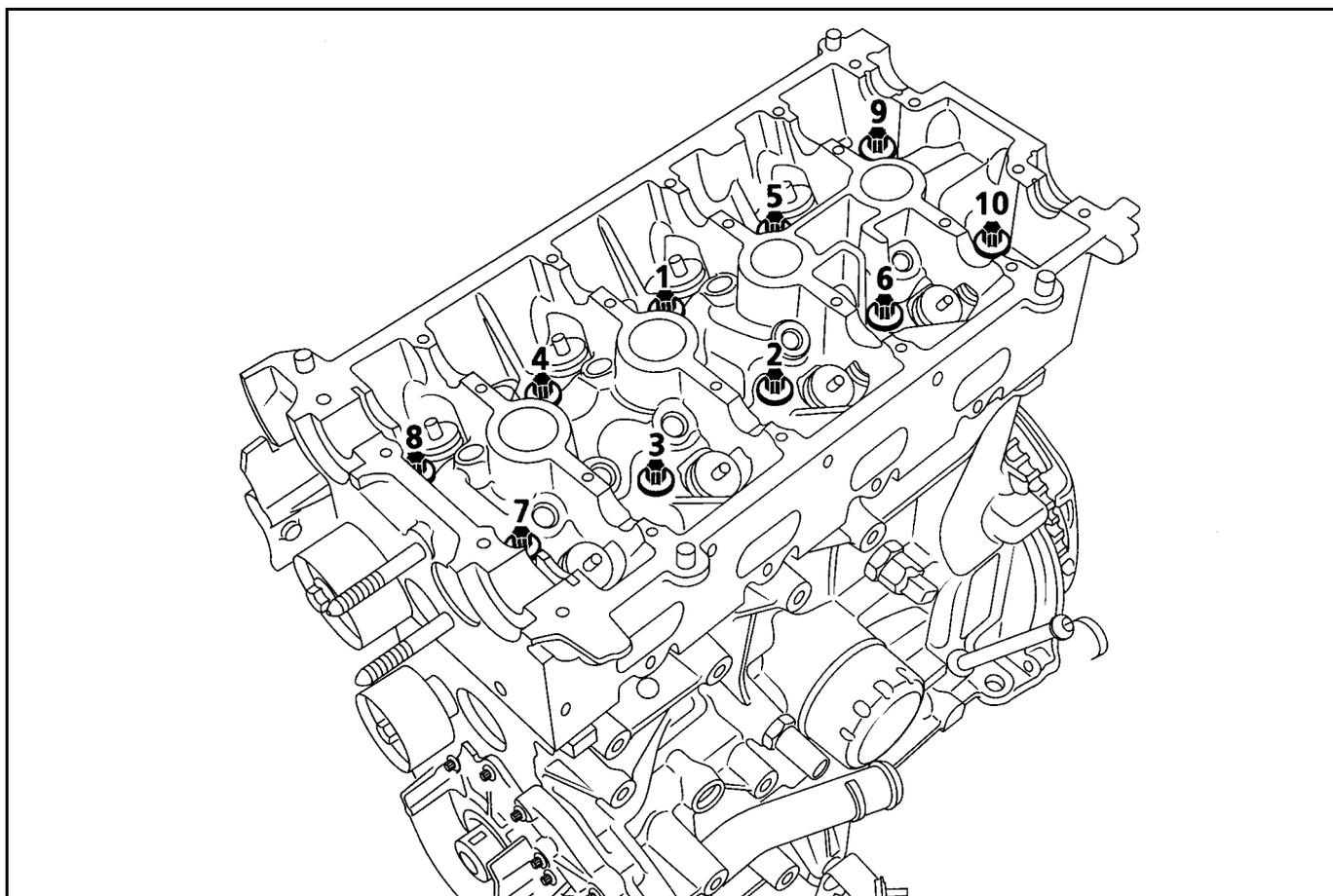
Болты могут повторно использоваться, если длина подголовочной части не превышает 137,7 мм (в противном случае, замените все болты).

Процедура затяжки головки блока цилиндров

ВАЖНАЯ ИНФОРМАЦИЯ: для обеспечения правильной затяжки болтов, следует удалить с помощью шприца остатки масла, которое может скопиться в крепежных отверстиях головки блока цилиндров.

Не смазывайте маслом новые болты. Однако повторно используемые болты должны быть обязательно смазаны моторным маслом.

Затяжка всех болтом с моментом 2 даН.м в указанном ниже порядке.

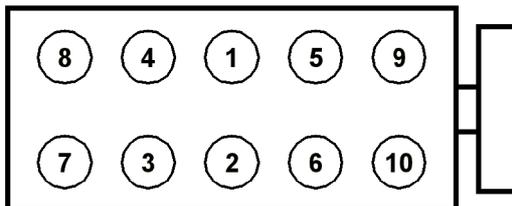


Убедитесь, что все болты точно затянуты с моментом 2 даН.м, затем доворот (поочередно) на $200^\circ \pm 6^\circ$.

После указанных операций повторная затяжка болтов головки блока цилиндров не производится.

ДВИГАТЕЛЬ (продолжение)

Порядок затяжки соединений головки блока цилиндров



Двигатель	Емкость заправки маслом * (л)		Мин. давление масла (бар) при 80° C		
	Картер	Фильтр	Холостой ход	1000 об/мин	3000 об/мин
E7J K7M	3,5	0,5	1	-	3
F3R	5,5	0,5	-	1,2	3,5
F4R	5	0,3	1	-	3
F5R	5,1	5,4	1	-	3
F7R	5,5	0,5	1,2 (1)	-	3,5 (1)
F8Q	5	0,5	-	1,2	3,5
F9Q	5	0,5	-	1,2	3,5
K4J K4M	3,9	0,5	1	-	3

Качество используемого масла см. в главе "Общие сведения".

* Количество после смены масла (проверяется с помощью щупа).

- (1) Можно выполнить проверку с помощью мультиметра, см. процедуру в Руководстве по ремонту двигателя F7R главу 10 - Давление масла.

ДВИГАТЕЛЬ (продолжение)

Двигатель	Емкость системы охлаждения (л)	Натяжение ремней (в единицах SEEM) *			
		Газораспределительный механизм	Генератор Насос охлаждающей жидкости	Насос усилителя рулевого управления	Компрессор кондиционера
E7J K7M	6	(4)	84±6	84±6	110 ±7
F3R	7	(4)	-	107±3	109±3
F4R F5R	7	-	(5)	-	-
F7R	7	(4)	-	109±7	(2)
F8Q	7,5	(4)	-	97±3	(1)
F9Q	7,5	(4)	-	97±3	(3)
K4J K4M	7,9	-	(5)	-	-

* См. Техническую ноту 3247А по использованию нового прибора Mot. 1505 для измерения натяжения в единицах натяжения Hertz.

- (1) См. процедуру натяжения в Руководстве по ремонту Mégane главу 07 "Ремень привода вспомогательного оборудования кондиционера".
- (2) См. процедуру натяжения в Руководстве по ремонту двигателя F7R главу 07 "Ремень привода вспомогательного оборудования кондиционера".
- (3) См. процедуру натяжения в Руководстве по ремонту двигателя F9Q главу 07 "Ремень привода вспомогательного оборудования кондиционера".
- (4) См. Техническую Ноту 3247А.

СИСТЕМА ВПРЫСКА ТОПЛИВА Холостой ход (не регулируется)

Автомобиль	Двигатель	Частота вращения (об/мин)	% CO (1)	Норма токсичности	Описание автомобиля приведено в
DA03 EA03	F5R 740	750 ± 50	<0,5	EU 96	Техническая нота 3218А
JA1В	F4R 740 F4R 741	750 ± 50	<0,5	EU 96	-
XA02 XA07 XA0G	F3R 750 F3R 796 F3R 798	770 ± 50	<0,5	EU 96	Руководство по ремонту 312 Техническая нота 2473Е
XA04 XA0В	K4M 700 K4M 701 K4M 704	750 ± 50	<0,5	EU 96	Техническая нота 3177А
XA07 XA0G	F3R 751 F3R 791 F3R 797	770 ± 50	<0,5	EU 96	Руководство по ремонту 312 Техническая нота 2473Е
XA0Е	E7J 764	750 ± 50	<0,5	EU 96	Руководство по ремонту 312
XA0F XA0S	K7M 702 K7M 790	720 ± 50	<0,5	EU 96	Руководство по ремонту 312 Техническая нота 2473Е
XA0F	K7M 703	750 ± 50	<0,5	EU 96	Руководство по ремонту 312
XA0H	F7R 710 F7R 794	710 ± 50	<0,5	EU 96	Руководство по ремонту 312
XA0L	K7M 720	720 ± 50	<0,5	EU 96	Руководство по ремонту 312
XA0T	E7J 624	750 ± 50	<0,5	EU 96	Руководство по ремонту 312
XA0V	E7J 626	750 ± 50	<0,5	EU 96	Руководство по ремонту 312
XA0W	K4J 750	750 ± 50	<0,5	EU 96	Техническая нота 3177А

У автоматических коробок передач измерения для режима холостого хода выполняются при селекторе, установленном в нейтральное положение.

- (1) У автомобилей с каталитическим нейтрализатором величина CO при 2500 об/мин не должна превышать 0,3.

СИСТЕМА ВПРЫСКА ТОПЛИВА

Потенциометр нагрузки (не регулируется)

Автомобиль	Двигатель	"Параметр: положение дроссельной заслонки" (%)		"Параметр: Степень циклического открытия клапана холостого хода" (%)	"Параметр устройства коррекции степени циклического открытия клапана холостого хода" (%)	"Параметр адаптивной коррекции состава смеси холостого хода"	"Параметр адаптивной коррекции состава рабочей смеси"
		Отпущенная педаль акселератора	Полностью нажатая педаль акселератора				
DA03 EA03	F5R 740	$0 \leq x \leq 47$	$170 \leq x \leq 255$	$9 \leq x \leq 15$	$-6 \leq x \leq 6$	$96 \leq x \leq 192$	$32 \leq x \leq 224$
JA1B	F4R 740 F4R 741	$0 \leq x \leq 47$	$170 \leq x \leq 255$	$5 \leq x \leq 26$	$-8 \leq x \leq 8$	$82 \leq x \leq 224$	$32 \leq x \leq 224$
XA02 XA0G	F3R 750 F3R 796 F3R 798	$8 \leq x \leq 38$	$188 \leq x \leq 245$	$20 \leq x \leq 40$	$-8,6 \leq x \leq 6,2$	$82 \leq x \leq 224$	$32 \leq x \leq 224$
XA04 XA0B	K4M 700 K4M 701 K4M 704	$0 \leq x \leq 47$	$170 \leq x \leq 255$	$6 \leq x \leq 22$	$-4 \leq x \leq 4$	$64 \leq x \leq 160$	$64 \leq x \leq 160$
XA07	F3R 750 F3R 796 F3R 798	$8 \leq x \leq 38$	$188 \leq x \leq 245$	$20 \leq x \leq 40$	$-8,6 \leq x \leq 6,2$	-	-
XA07	F3R 751 F3R 791 F3R 797	$8 \leq x \leq 38$	$188 \leq x \leq 245$	$18 \leq x \leq 38$	$-8,6 \leq x \leq 6,2$	-	-
XA0E XA0T XA0V	E7J 624 E7J 626 E7J 764	$15 \leq x \leq 30$	$192 \leq x \leq 210$	-	-	$112 \leq x \leq 160$	$104 \leq x \leq 160$
XA0F	K7M 702	$5 \leq x \leq 47$	$164 \leq x \leq 253$	$6 \leq x \leq 15$	$-2,4 \leq x \leq 6,2$	$0 \leq x \leq 208$	$104 \leq x \leq 255$
XA0F	K7M 703	$5 \leq x \leq 47$	$164 \leq x \leq 253$	$6 \leq x \leq 15$	$-2,4 \leq x \leq 6,2$	$0 \leq x \leq 208$	$104 \leq x \leq 255$
XA0G	F3R 751 F3R 791 F3R 797	$8 \leq x \leq 38$	$188 \leq x \leq 245$	$18 \leq x \leq 38$	$-8,6 \leq x \leq 6,2$	$82 \leq x \leq 224$	$32 \leq x \leq 224$
XA0H	F7R 710 F7R 794	$8 \leq x \leq 47$	$188 \leq x \leq 245$	$15 \leq x \leq 39$	$-8,2 \leq x \leq 6,2$	$82 \leq x \leq 224$	$32 \leq x \leq 224$
XA0L	K7M 720	$5 \leq x \leq 47$	$164 \leq x \leq 253$	$4 \leq x \leq 14$	$-2,4 \leq x \leq 6,2$	$0 \leq x \leq 208$	$100 \leq x \leq 255$
XA0S	K7M 702 K7M 790	$5 \leq x \leq 47$	$164 \leq x \leq 253$	$6 \leq x \leq 15$	$-2,4 \leq x \leq 6,2$	-	-
XA0W	K4J 750	$0 \leq x \leq 47$	$170 \leq x \leq 255$	$6 \leq x \leq 22$	$-4 \leq x \leq 4$	$64 \leq x \leq 160$	$64 \leq x \leq 160$

СИСТЕМА ВПРЫСКА ТОПЛИВА (продолжение) Сопротивление

Одноточечный инжектор	1,2 Ω±0,5
Многоточечный инжектор	14,5 Ω±1
Электромагнитный клапан опорожнения абсорбера	35 Ω±3
Датчик частоты вращения коленчатого вала	220 Ω

Датчик температуры

Многоточечный впрыск					
Температура (°C±1°)	0	20	40	80	90
Датчик температуры воздуха Тип сопротивления с отрицательным температурным коэффициентом Сопротивление, Ом	от 7470 до 11970	от 3060 до 4045	от 1315 до 1600	-	-
Датчик температуры охлаждающей жидкости Тип сопротивления с отрицательным температурным коэффициентом Сопротивление, Ом	-	от 3060 до 4045	от 1315 до 1600	от 300 до 370	от 210 до 270

Топливный насос

Одноточечный впрыск	
Давление топлива на холостом ходу (бар)	Минимальная производительность (л/ч)
1,06 ± 0,05	50

СИСТЕМА ВПРЫСКА ТОПЛИВА Топливный насос (продолжение)

Многоточечный впрыск		
Давление топлива на холостом ходу (бар)		
При наличии разрежения (бар)	При отсутствии разрежения (бар)	Минимальная производительность (л/ч)
$2,5 \pm 0,2$	$3 \pm 0,2$	80 (1)
-	$3,5 \pm 0,2$ (2)	130 (2)

- (1) Производительность при напряжении 12 вольт и давлении 3 бара (производительность возврата топлива).
- (2) Контур подачи топлива без возврата топлива в топливный бак.

Свечи зажигания

Автомобиль	Двигатель	Bosch	Champion	Eyquem	NGK	Момент затяжки (даН.м)
DA03 EA03	F5R 740	-	REC14PYC	-	-	от 2,5 до 3
JA1B	F4R 740 F4R 741	FR7LDC	-	-	-	от 2,5 до 3
XA02 XA07 XA0G	F3R	WR8DC04	-	RC52LS	-	от 2,5 до 3
XA04	K4M 700 K4M 701 K4M 706	RFC50LZ2E	-	-	-	от 2,5 до 3
XA0E XA0T XA0V	E7J	-	-	FC52LS	BCP5ES	от 2,5 до 3
XA0F XA0L XA0S	K7M	-	RC10YC RC89YC	RFC52LS RFC50LZ2E(1) RFN52LZK	-	от 2,5 до 3
XA0H	F7R	-	-	RFC 57 LS3	-	от 2,5 до 3
XA0W	K4J 750	RFC50LZ2E	-	-	-	от 2,5 до 3

Зазор между электродами (мм): от 0,85 до 0,95

ВНИМАНИЕ: используйте только рекомендованные марки и типы свечей зажигания; при их выборе следует руководствоваться не только тепловым коэффициентом.

(1) Топливный бак GPL

СИСТЕМА ВПРЫСКА ДИЗЕЛЬНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ (BOSCH или LUCAS)

Автомобиль	Двигатель	Насос	Установка ВМТ (фиксатор на коленчатом вале)		Проверка соответствия дымности отработавших газов (м^{-1})	Частота вращения максимальная без нагрузки (об/мин)
			Подъем поршня (мм)	Подъем фиксатора (мм)		
BA0R LA0R SA0R	F8Q 622	R8640A111/A110	-	По фиксатору	1	5175±50
XA05	F9Q 732	Система впрыска дизельного двигателя высокого давления	-	-	1,5	4700±100
XA08 XA0N	F9Q 730 F9Q 734	VE 4/11E2000R672	0,32	-	1,24	4800±100
XA09 XA0Y	F8Q 784 F8Q 786	8448 B 020 A/022 A 8448 B 021 A/023 A	-	Размер X	1,8	5200±100
XA0A XA0U	F8Q 620 F8Q 624	VE 4/8F2300R598 VE 4/8F2300R760	0,82	-	1,24	5200±100
XA0J	F8Q 788 F8Q 790	8448 B 260/130/131 8448 B 280/281	-	Размер X	1,11	5100±100
XA0N	F9Q 731 F9Q 736	VE 4/11E2125R803	0,32	-	1,4	4800±100

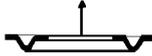
Максимально допустимая дымность выхлопных газов:

Дизельный двигатель без турбокомпрессора $2,5 \text{ м}^{-1}$
дизельный двигатель с турбокомпрессором 3 м^{-1}

СИСТЕМА ВПРЫСКА ДИЗЕЛЬНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ (BOSCH или LUCAS) (продолжение)

Автомобиль	Двигатель	Корпус форсунки	Форсунка		Толщина прокладки корпуса форсунки (мм)
			Тип	Тарировка (бар)	
BA0R LA0R SA0R	F8Q 622	LCR 67354	RDN0SDC675IH	130 + 8 - 5	-
XA05	F9Q 732	-	Электромагнитная форсунка	-	-
XA08 XA0N	F9Q 730 F9Q 734	KBEL58P147 (цилиндры 2, 3, 4) KBEL58P146 (цилиндр 1)	DSL145P619	-	-
XA09 XA0Y	F8Q 784 F8Q 786	LCR67354 (цилиндры 2, 3, 4) LDC009R01A (цилиндр 1)	RDN4SDC 6878D	130 + 8 - 5	от 1,9 до 2
XA0A XA0U	F8Q 620 F8Q 624	KCA 17 S 42	DNOSD 302	130 + 8 - 5	от 1,9 до 2
XA0J	F8Q 788 F8Q 790	LCR6735405 LDCR020011AB1 (цилиндр 1)	RDNOSDC 6902	130 + 8 - 5	-
XA0N	F9Q 731 F9Q 736	KBEL 58 P 147 (цилиндры 1, 2, 3) KBEL 58 P 146	DSL145 P 619	-	-

Примечание:

- 1) Положение термоизоляционного кольца при установке  (стрелкой в сторону форсунки)
- 2) Момент затяжки корпуса форсунки равен 7 даН.м (для двигателя F9Q с форсункой с фланцем затяжка с моментом 2,7 даН.м).
- 3) Момент затяжки отсечного электроклапана равен 2 даН.м.
- 4) Момент затяжки свечей предпускового подогрева составляет:
 - Ø 12 2 даН.м
 - Ø 10 1,6 даН.м

СИСТЕМА ВПРЫСКА ДИЗЕЛЬНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ (BOSCH или LUCAS) Сопротивление

	F8Q 784 F8Q 788 F8Q 790	F9Q 730 F9Q734
Электромагнитный клапан ускоренного холостого хода	50 Ω±0,5	-
Форсунка с встроенным датчиком	105 Ω±10	100 Ω±10
Электромагнитный клапан рециркуляции газов	5,5 Ω±1	5,5 Ω±1
Датчик частоты вращения коленчатого вала	220 Ω	от 480 до 1150Ω
Корректор опережения	11,5Ω	15,8 Ω±1,5
Свеча зажигания	-	1,1 Ω

Датчик температуры

Двигатели F8Q 784 - F8Q 786 - F8Q 788					
Температура (°C±1°)	0	20	40	80	90
Датчик температуры воздуха и охлаждающей жидкости Тип сопротивления с отрицательным температурным коэффициентом Сопротивление, Ом	от 7470 до 11970	от 3060 до 4045	от 1315 до 1600	от 300 до 370	от 210 до 270

Двигатели F9Q 730/731 - F9Q 732/7344/736					
Температура (°C±1°)	0	20	40	80	90
Датчик температуры дизельного топлива, воздуха и охлаждающей жидкости Тип сопротивления с отрицательным температурным коэффициентом Сопротивление, Ом	от 5290 до 6490	от 2200 до 2600	от 1020 до 1270	от 300 до 450	-

СИСТЕМА ВПРЫСКА ДИЗЕЛЬНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ (BOSCH или LUCAS) (продолжение)

Автомобиль	Двигатель	Частота вращения (об/мин)	Норма токсичности	Описание автомобиля приведено в
BA0R LA0R SA0R	F8Q 622	825±50	EU 96	Техническая нота 3163А
XA05	F9Q 732	810±50	EU 00	-
XA08 XA0N	F9Q 730 F9Q 734	850±50	EU 96	Техническая нота 2734
XA09 XA0Y	F8Q 784	825±50	EU 96	Техническая нота 2526
XA0A XA0U	F8Q 620	825±50	EU 96	Руководство по ремонту 312
XA0J	F8Q 788 F8Q 790	825±50	EU 96	Техническая нота 2961А
XA0N	F9Q 731 F9Q 736	850±50	EU 96	Техническая нота 3266А

ТУРБОКОМПРЕССОР GARRETT

Двигатель	Клапан ограничения давления (давление турбонаддува при полной нагрузке)		Статическое давление открытия клапана (мбар) с ходом (мм)	
	Давление (мбар)	Частота вращения (об/мин)		
F8Q 784 F8Q 786	900 ⁺ 50 - 100	2500 ⁺ 100 - 0	1050	0,38
			1220	4
F9Q 730 F9Q 731 F9Q 732 F9Q 734 F9Q 736	-	-	1080	1
			1300	4
F9Q 732	-	-	120	между 1 и 4
			400	между 10 и 12
			450	Упорный стержень

СИСТЕМА КОНДИЦИОНИРОВАНИЯ ВОЗДУХА

Автомобиль	Хладагент	Количество хладагента (гр.)
Все типы	R134a	780±35
JAXX левостороннее управление	R134a	680±35
FAXX кроме Mercosur	R134a	780±35

МЕХАНИЧЕСКАЯ КОРОБКА ПЕРЕДАЧ

Автомобиль	Коробка передач	Масло (1) Количество (л)
BA0A KA0J SA0U LA0A BA0L BA0V SA0A LA0L KA0V BA0E BA0R LA0V JA0E LA0R BA0W LA0E SA0R DA0W BA0F BA0S EA0W DA0F BA0T KA0W LA0F BA0U LA0W	JB1	3,40
BA04 DA0B BA0G DA04 EA0B DA0G EA04 JA0B FA0J JA04 KA0B JA0J KA04 LA0B JA0L LA04 JA0F JA0W BA0B KA0F	JB3	3,40
DA03 BA09 FA0N EA03 SA09 KA0N BA05 JA0G LA0N DA05 BA0H SA0N JA05 DA0H BA0Y KA05 LA0K FA0Y LA05 BA0N JA0Y BA07 DA0N LA0Y JA1B	JC5	3,10

(1) Качество используемого масла см. в главе "Общие сведения".

Предварительный натяг дифференциала (с установкой на конических подшипниках) для механических коробок передач JB3 и JC5:

- от 1,6 до 3,2 даН.м для новых подшипников,
- от 0 до 1,6 даН.м для повторно используемых подшипников.

Моменты затяжки:

- для гайки дифференциала коробок передач JB3 и JC5 равен 13 даН.м,
- для коробок передач JB1, JB3 и JC5 равен:
 - 13,5 даН.м для гайки первичного вала,
 - 7 даН.м для болта вторичного вала (Ø 10 мм)

АВТОМАТИЧЕСКАЯ ТРАНСМИССИЯ

Автомобиль	Автоматическая трансмиссия	Масло (1) Количество (л)		Опорный диск крепления гидротрансформатора	
		Всего	Сливаемое количество масла	Биение (мм)	крепежные гайки (даН.м)
BA07 BA0F DA0F JA0F LA0F BA0G DA0G JA0G LA0G	AD4	5,7 (2) 1 (3)	4 (2) 1 (3)	0,3	3 (4) 2,1 (5)
BA02 JA02 BA04 DA04 EA04 JA04 KA04 LA04 BA05 DA05 JA05 LA05 BA0B DA0B EA0B JA0B KA0B LA0B JA0G BA0G LA0G BA0N DA0N LA0N JA1B	DP0	6	3,5	0,3	2,1 (5)

- (1) Качество используемого масла см. в главе "Общие сведения".
- (2) Коробка передач.
- (3) Главная передача.
- (4) Желтые гайки.
- (5) Черные гайки (одноразовые).

ШИНЫ



Автомобиль	Колесный диск	Шины	Давление воздуха в холодной шине (бар) (1)	
			ПЕРЕДНИЕ КОЛЕСА	ЗАДНИЕ КОЛЕСА
BA0A SA0R LA0A BA0S SA0A LA0S BA0E BA0U LA0E LA0U BA0F SA0U LA0F BA0V BA0L LA0V LA0L BA0W BA0R LA0W LA0R BA0Y	5,5 J 14	175/65 R14T 175/65 R14H	2,3 2,4	2,2
BA02 BA08 DA02 BA0G LA02 EA0W BA07	5,5 J 14	175/65 R14H	2,4	2,2
BA0T	5,5 B13	175/70 R13T	2,4	2,2
BA04 BA0X (3) LA04 LA0X (3) BA08 SA0X (3) BA09 JA0E BA0B JA0F LA0B JA0G BA0N JA0L JA0N JA0W LA0N KA0W BA0Y KA0J JA0Y KA0R LA0Y KA0V	5,5 J 14	175/70 R14T	2,2 2,4	2,2 2,5
EA04 EA0G EA0B EA0W EA0F	6,5 J 15	185/55 R15H	2,5 2,6	2,2
BA0F BA0W DA0F DA04 LA0F DA0B BA0R DA0G LA0R DA0W SA0R LA0W BA0V	6,5 J 15 6 J 15	185/55 R15H	2,3	2,2

На автомобилях с автоматической трансмиссией давление воздуха в шинах передних колес следует увеличить на 0,1 бар.

- (1) При использовании с полной нагрузкой и на автострадах.
- (2) Кроме Mercosur
- (3) Mercosur

Момент затяжки колесных гаек: 9 даН.м

Биение колесного диска: 1,2 мм

ШИНЫ



Автомобиль	Колесный диск	Шины	Давление воздуха в холодной шине (бар) (1)	
			ПЕРЕДНИЕ КОЛЕСА	ЗАДНИЕ КОЛЕСА
BA09 SA0Y BA0Y SA09 LA0Y DA0F	5,5 J 14	175/65 R14H	2,5	2,2
BA04 DA0B DA04 EA0B EA04 LA0B LA04 BA0G BA07 DA0G LA07 EA0G BA0B LA0G	5,5 J14	185/60 R14H	2,4	2,2
BA09 BA0Y SA09 LA0Y SA0Y	5,5 J 14	185/60 R14H	2,5	2,2
BA05 BA0N LA05 DA0N DA05 LA0N BA08 SA0N		185/65 R14T	2,4	2,3
BA0H	6,5 J 15	195/50 R16V	2,4	2,2
BA04 BA0G DA04 DA0G EA04 EA0G KA04 LA0G LA04 BA0N BA05 DA0N DA05 KA0N KA05 DA0B LA05 EA0B BA07 KA0B LA07 LA0B	6 J 15	185/60 R15H	2,4	2,2
FA0X (2) KA0X (2) JA0X (2)	6 J 15	185/65 R15T	2,3	2,3
JA1B	6 J 15	195/60 R15	2,3	2,3

На автомобилях с автоматической трансмиссией давление воздуха в шинах передних колес следует увеличить на 0,1 бар.

(1) При использовании с полной нагрузкой и на автострадах.

(2) Кроме Mercosur

(3) Mercosur

Момент затяжки колесных гаек: 9 даН.м

Биение колесного диска: 1,2 мм

ШИНЫ



Автомобиль	Колесный диск	Шины	Давление воздуха в холодной шине (бар) (1)	
			ПЕРЕДНИЕ КОЛЕСА	ЗАДНИЕ КОЛЕСА
JA04 FA0J JA05 FA0N JA0B JA0N JA0F JA0R JA0G FA0Y JA0J JA0Y	5,5 J 14	185/70 R14 T	2,4 2,5	2,5
DA03 BA0H EA03 DA0H EA0H	6,5 J 15	195/55 R15V	2,4	2,2

На автомобилях с автоматической трансмиссией давление воздуха в шинах передних колес следует увеличить на 0,1 бар.

- (1) При использовании с полной нагрузкой и на автострадах.
- (2) Кроме Mercosur
- (3) Mercosur

Момент затяжки колесных гаек: 9 даН.м

Биение колесного диска: 1,2 мм

ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА



Автомобиль	Толщина дисков (мм)		Диаметр тормозных барабанов ⁽¹⁾ или Толщина дисков (мм)		Максимально допустимое биение диска (мм)	
	Передние колеса		Задние колеса		передних колес	задних колес
	номинальное	мин.	нормальный ⁽¹⁾	макс. ⁽¹⁾ мин.		
BA02 DA02 EA02 LA02 BA07 LA07 BA08 BA09 SA09 JA0E LA0E DA0F BA0G DA0G EA0G LA0G BA0N DA0N LA0N SA0N LA0S LA0V BA0Y LA0Y SA0Y	20,6	17,7	203,2	204,4	0,07	-
BA0A LA0A BA0E LA0E BA0L LA0L BA0T BA0U	12	10,3	203,2	204,4	0,07	-

* С АБС

(1) Тормозной барабан: метка максимально допустимого износа выгравирована на барабане.

ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА



Автомобиль	Толщина дисков (мм)		Диаметр тормозных барабанов ⁽¹⁾ или Толщина дисков (мм)		Максимально допустимое биение диска (мм)	
	Передние колеса		Задние колеса		передних колес	задних колес
	номинальное	мин.	нормальный ⁽¹⁾	макс. ⁽¹⁾ мин.		
BA0A LA0A SA0A BA0E* LA0E* BA0F DA0F EA0F LA0F BA0L* LA0L* BA0S LA0S BA0T* BA0U LA0U	20	17,8	203,2	204,4	0,07	-
BA0H DA0H EA0H	22	19,8	8	6,3	0,07	0,07
JA02 JA0F AT JA0G FA0J JA0J FA0N JA0Y	22	19,8	228,5	229,5	0,07	-
JA0E JA0F KA0F JA0L	20,6	17,7	228,5	229,5	0,07	-

* С АБС

(1) Тормозной барабан: метка максимально допустимого износа выгравирована на барабане.

ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА



Автомобиль	Передние колеса		Задние колеса			
	Толщина дисков (мм)		Толщина дисков (мм)		Диаметр тормозных барабанов (мм)	
	макс.	мин.	макс.	мин.	мин.	Макс. (1)
BA04 DA04 EA04 LA04 BA05 DA05 BA0B DA0B EA0B LA0B BA0N DA0N LA0N BA0R LA0R BA0V KA0V LA0V BA0W DA0W EA0W LA0W	20,6	17,6	-	-	203,2	204,45
KA0J KA0R KA0W	20,6	17,6	-	-	228,5	229,5
KA05 KA0B KA0N	24	21,8	-	-	228,5	229,5
BA04 DA04 EA04 LA04 BA0B DA0B EA0B LA0B	24	21,8	-	-	203,2	204,45

(1) Тормозной барабан: метка максимально допустимого износа выгравирована на барабане. Биение тормозного диска не должно превышать 0,07.

ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА



Автомобиль	Передние колеса		Задние колеса			
	Толщина дисков (мм)		Толщина дисков (мм)		Диаметр тормозных барабанов (мм)	
	макс.	мин.	макс.	мин.	мин.	макс. (1)
KA04 KA05 KA0B KA0N	22	19,8	-	-	228,5	229,5
EA03 DA03	24	21,8	8	7	-	-
JA04 JA0B JA0D JA0W	22	19,8	-	-	228,5	229,5
JA05 JA1B	24	21,8	11	9,5	-	-

(1) Тормозной барабан: метка максимально допустимого износа выгравирована на барабане. Биение тормозного диска не должно превышать 0,07.

ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА



Автомобиль	Толщина тормозных колодок (мм) (включая основание)				Тормозная жидкость
	Передние колеса		Задние колеса		
	новая	мин.	новая	мин.	
BA0A LA0L LA0A BA0T SA0A BA0U BA0E LA0U LA0E SA0U BA0L	18	7	8,3	2,5	SAE J1703 DOT 4
BA0F BA0S DA0F LA0S LA0F BA0T	18	6,5	8,3	2,5	SAE J1703 DOT 4
BA02 BA0G DA02 DA0G JA02 EA0G EA02 JA0G LA02 LA0G BA07 BA0K LA07 JA0K BA08 LA0K BA09 JA0L LA09 LA0L SA09 BA0N BA0A LA0N LA0A SA0N SA0A BA0S BA0E LA0S JA0E BA0U LA0E LA0U DA0F JA0Y EA0F LA0V JA0F BA0Y KA0F LA0Y LA0F SA0Y	18	6	8,3	2,5	SAE J1703 DOT 4
BA0H DA0H EA0H	18	6	11	4,6	SAE J1703 DOT 4
EA02 FA0J EA0F FA0N EA0G FA0Y	18	6	8,3	0,6	SAE J1703 DOT 4

ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА



Автомобиль	Толщина тормозных колодок (мм) (включая основание)				Тормозная жидкость
	Передние колеса		Задние колеса		
	новая	мин.	новая	мин.	
BA04 KA0N DA04 LA0N EA04 BA0R KA04 KA0R LA04 LA0R BA05 BA0V DA05 KA0V KA05 LA0V BA0B BA0W DA0B DA0W EA0B EA0W KA0B KA0W LA0B LA0W BA0N KA0J DA0N	18	6	4,9 (1) 3,4 (2)	2	SAE J1703 DOT 4
JA04 JA0B JA0D JA0W	18	6	4,9 (1) 3,4 (2)	2	SAE J1703 DOT 4
JA05 JA1B	18	6	15	5	SAE J1703 DOT 4
DA03 EA03	18	6	11	6,8	SAE J1703 DOT 4

(1) Ведущая тормозная колодка

(2) Ведомая тормозная колодка

ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА (продолжение)



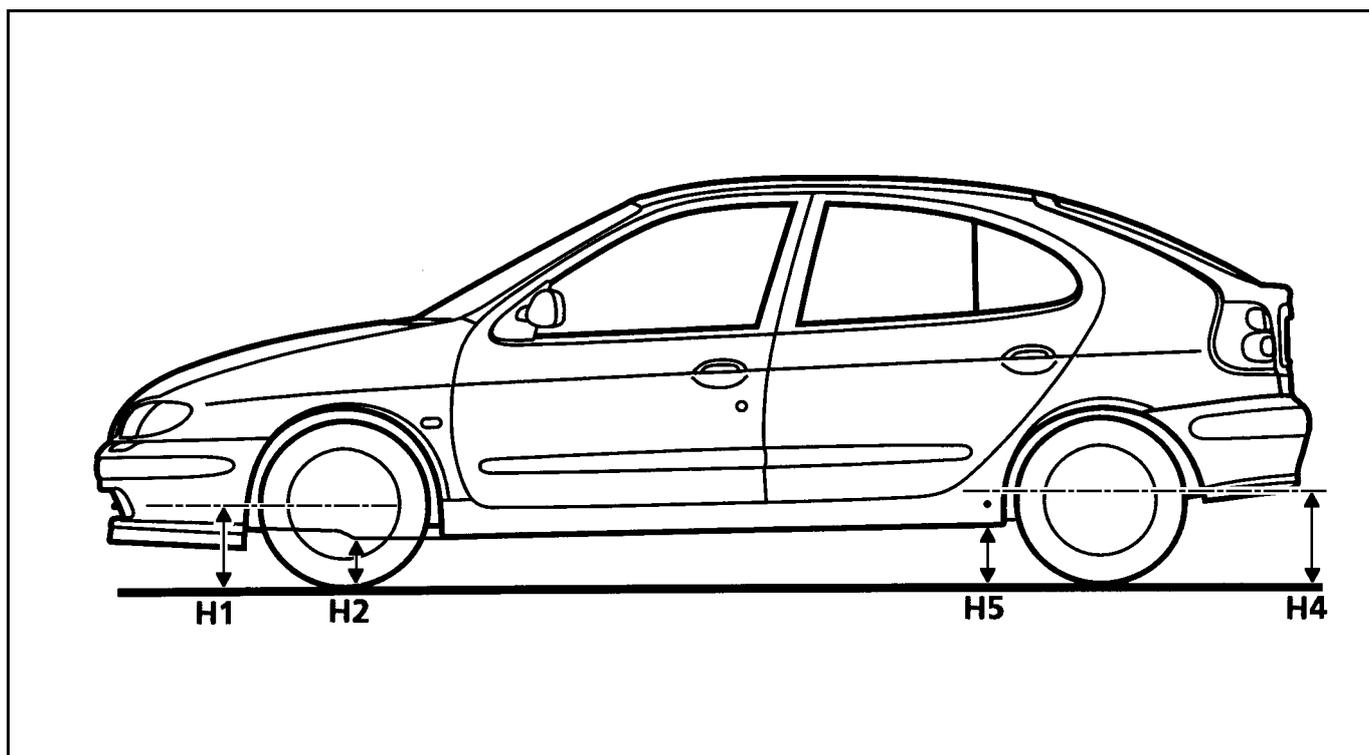
Тормозное давление

полный топливный бак - с водителем на борту

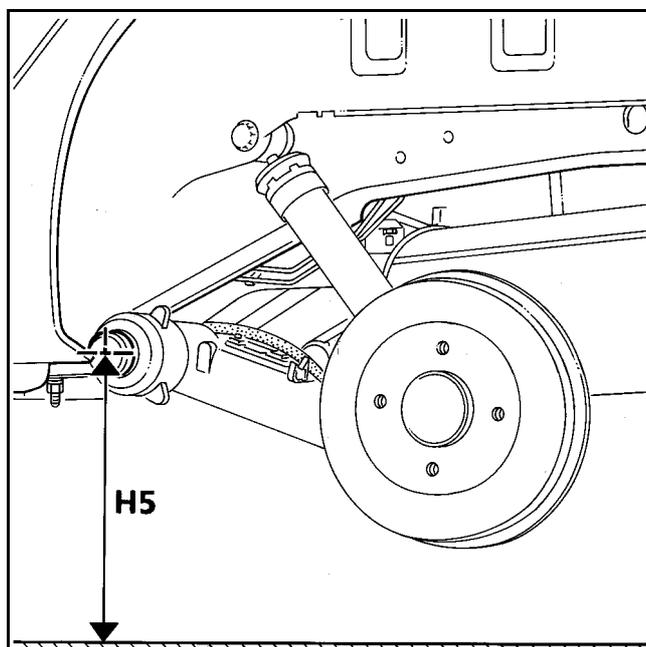
Автомобиль	Контрольное давление (1) (бар)	
	ПЕРЕДНИЕ КОЛЕСА	ЗАДНИЕ КОЛЕСА
EA02 LA0A LA0E EA0F LA0F EA0G DA0H EA0H LA0L LA0S LA0U LA0V	140	64 ⁺⁰ - 18
BA0X LA0X (2) SA0X DA02 DA0F DA0G DA0N	140	70 ⁺⁰ - 18
FA0X JA0X KA0F	140	47 ⁺⁰ - 18
EA04 EA0B EA0D EA0W LA0W LA0V	140	49 ⁺¹⁸ - 0
BA04 DA04 BA05 DA05 BA0B DA0B BA0N DA0N BA0R BA0V BA0W DA0W	140	52 ⁺¹⁸ - 0
JA04 KA04 LA04 JA05 KA05 JA0B KA0B LA0B JA0D KA0N LA0N KA0R KA0V JA0W KA0W JA1B	140	32 ⁺¹⁸ - 0

- (1) Проверка выполняется двумя манометрами, установленными по диагональной схеме.
 (2) Усиленная подвеска.

ТОЧКИ ИЗМЕРЕНИЯ



Размер H5 измеряется по оси торсиона
подвески.



ВЫСОТА КОНТРОЛЬНЫХ ТОЧЕК НИЖНЕЙ ЧАСТИ КУЗОВА

Автомобиль	Спереди H1 - H2 = ... мм ±5 мм	Сзади H4 - H5 = ... мм ±7,5 мм	Размер X (мм) D и G
BA0A SA0A BA0E BA0F BA0L BA0T BA0U SA0U	105	14	465
BA02 BA09 SA09 BA0G BA0Y SA0Y	108	22	457
DA0F	113	34	457
DA02 DA0G	114	39	457
DA0H	123	51	449
EA0F	107,5	31	457
EA02 EA0G	105	34,5	457
EA0H	113	30,5	449
JA02 JA0J JA0E JA0L JA0F FA0N KA0F JA0N JA0G FA0Y FA0J JA0Y	103	24	505
LA0A LA0E LA0L LA0U	105	18,2	463
LA02 LA0F LA0G LA0Y	108	19,2	463

Разница между правой и левой стороной одной оси автомобиля не должна превышать 5 мм, при этом водительская сторона должна находиться всегда на более высоком уровне.

При проведении работ по изменению высоты контрольных точек нижней части кузова следует также провести регулировку регулятора тормозных сил (если он установлен) и фар.

ВЫСОТА КОНТРОЛЬНЫХ ТОЧЕК НИЖНЕЙ ЧАСТИ КУЗОВА

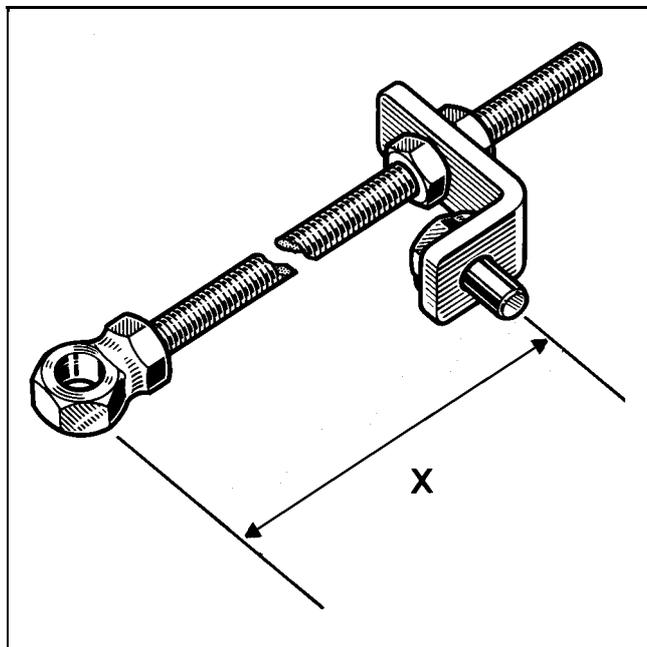
Автомобиль	Спереди H1 - H2 = ... мм ±5 мм	Сзади H4 - H5 = ... мм ±7,5 мм	Размер X (мм) D и G ±0,5 мм
EA04 EA0B	104	37	490
EA0W	106	36	490
DA04 DA0DD DA0B DA0W	107	39	477
DA05 DA0N	109	39	477
BA04 BA0B	106	23	496
BA0W	99	21	496
BA0V	103	24	496
BA05 BA0N	104	22	496
BA0R	98	16	496
LA04 LA0B	106	23	499
LA0W	99	19	498
LA0N	104	21	499
LA0R	101	19	499
LA0V	103	21	498
KA0J KA0R KA0W	94	18	514
KA04 KA0B	100	18	514
KA0V	97	8	514
KA05 KA0N	96	11	514
JA04 JA0B JA0D JA0W	102	27	512
JA05 JA1B	95,5	22,9	512,5

Разница между правой и левой стороной одной оси автомобиля не должна превышать 5 мм, при этом водительская сторона должна находиться всегда на более высоком уровне.

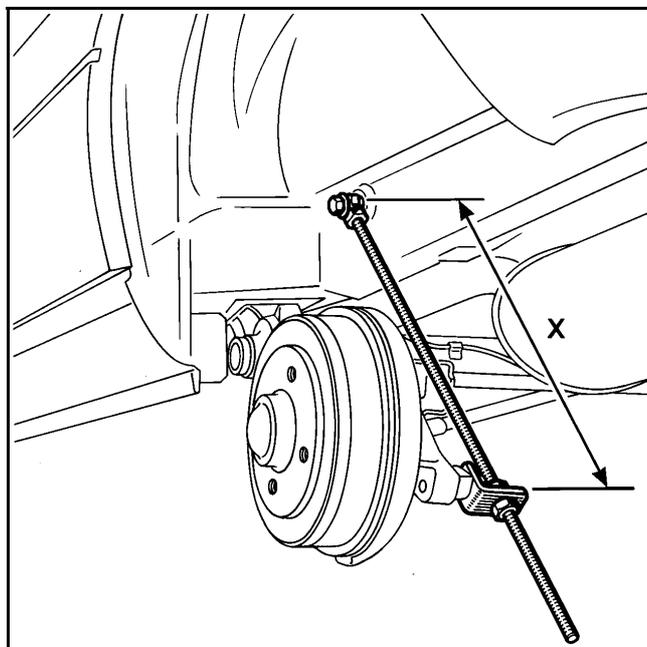
При проведении работ по изменению высоты контрольных точек нижней части кузова следует также провести регулировку регулятора тормозных сил (если он установлен) и фар.

ВЫСОТА КОНТРОЛЬНЫХ ТОЧЕК НИЖНЕЙ ЧАСТИ КУЗОВА (продолжение)

Заранее отрегулируйте приспособление, чтобы
был обеспечен размер "X".



Установите приспособление вместо
амортизатора.



ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА (кроме Scénic) BA0 - LA0E - BA0J - LA0V

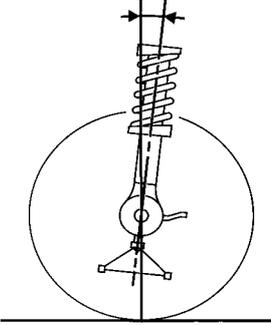
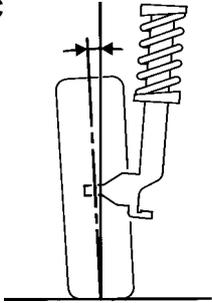
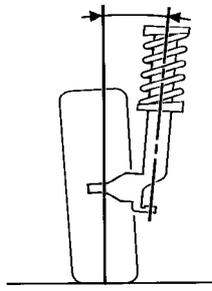
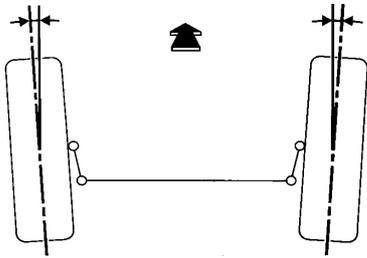
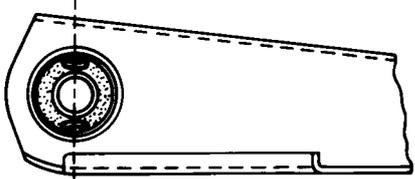


УГЛЫ	ЗНАЧЕНИЯ	ПОЛОЖЕНИЕ ПЕРЕДНЕЙ ПОДВЕСКИ (мм)	РЕГУЛИРОВКА										
ПРОДОЛЬНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА 	$\left. \begin{array}{l} 2^{\circ}30' \\ 2^{\circ} \\ 1^{\circ}30' \\ 1^{\circ} \\ 0^{\circ}30' \end{array} \right\} \pm 30'$ <p>Максимальная разница правый / левый = 1°</p>	<table> <tr><td>H5-H2=</td><td>76,5</td></tr> <tr><td>H5-H2=</td><td>96,5</td></tr> <tr><td>H5-H2=</td><td>116,5</td></tr> <tr><td>H5-H2=</td><td>136,5</td></tr> <tr><td>H5-H2=</td><td>156,5</td></tr> </table>	H5-H2=	76,5	H5-H2=	96,5	H5-H2=	116,5	H5-H2=	136,5	H5-H2=	156,5	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
H5-H2=	76,5												
H5-H2=	96,5												
H5-H2=	116,5												
H5-H2=	136,5												
H5-H2=	156,5												
РАЗВАЛ КОЛЕС 	$\left. \begin{array}{l} 1^{\circ}14' \\ - 0^{\circ}08' \\ 0^{\circ}25' \\ 0^{\circ}30' \end{array} \right\} \pm 30'$ <p>Максимальная разница правый / левый = 1°</p>	<table> <tr><td>H1-H2=</td><td>33</td></tr> <tr><td>H1-H2=</td><td>90</td></tr> <tr><td>H1-H2=</td><td>109</td></tr> <tr><td>H1-H2=</td><td>188</td></tr> </table>	H1-H2=	33	H1-H2=	90	H1-H2=	109	H1-H2=	188	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ		
H1-H2=	33												
H1-H2=	90												
H1-H2=	109												
H1-H2=	188												
ПОПЕРЕЧНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА 	$\left. \begin{array}{l} 11^{\circ}10' \\ 13^{\circ}01' \\ 13^{\circ}29' \\ 14^{\circ}29' \end{array} \right\} \pm 30'$ <p>Максимальная разница правый / левый = 1°</p>	<table> <tr><td>H1-H2=</td><td>33</td></tr> <tr><td>H1-H2=</td><td>90</td></tr> <tr><td>H1-H2=</td><td>109</td></tr> <tr><td>H1-H2=</td><td>188</td></tr> </table>	H1-H2=	33	H1-H2=	90	H1-H2=	109	H1-H2=	188	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ		
H1-H2=	33												
H1-H2=	90												
H1-H2=	109												
H1-H2=	188												
СХОЖДЕНИЕ КОЛЕС 	<p>(Для 2 колес) Развал $+0^{\circ}10' \pm 10'$ $+1 \text{ мм} \pm 1 \text{ мм}$</p>	БЕЗ НАГРУЗКИ	Регулируется за счет вращения муфт тяги рулевого привода 1 оборот = $30'$ (3 мм)										
ПОЛОЖЕНИЕ ЗАТЯЖКИ САЙЛЕНТ-БЛОКОВ 	-	БЕЗ НАГРУЗКИ	-										

ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА (КРОМЕ Scénic) - Рулевое управление с усилителем

BA0A - BA0E - LA0E - BA0F - DA0F - BA0L - BA0S - BA0U - BA0V - LA0V - SA0A - SA0U



УГЛЫ	ЗНАЧЕНИЯ	ПОЛОЖЕНИЕ ПЕРЕДНЕЙ ПОДВЕСКИ (мм)	РЕГУЛИРОВКА																					
ПРОДОЛЬНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА 	$4^{\circ}30'$ 4° $3^{\circ}30'$ 3° $2^{\circ}30'$	$\pm 30'$	<table border="0"> <tr><td>H5-H2=</td><td>76,5</td></tr> <tr><td>H5-H2=</td><td>96,5</td></tr> <tr><td>H5-H2=</td><td>116,5</td></tr> <tr><td>H5-H2=</td><td>136,5</td></tr> <tr><td>H5-H2=</td><td>156,5</td></tr> </table> <p>Максимальная разница правый / левый = 1°</p>	H5-H2=	76,5	H5-H2=	96,5	H5-H2=	116,5	H5-H2=	136,5	H5-H2=	156,5	<table border="0"> <tr><td>H5-H2=</td><td>76,5</td></tr> <tr><td>H5-H2=</td><td>96,5</td></tr> <tr><td>H5-H2=</td><td>116,5</td></tr> <tr><td>H5-H2=</td><td>136,5</td></tr> <tr><td>H5-H2=</td><td>156,5</td></tr> </table> <p>НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ</p>	H5-H2=	76,5	H5-H2=	96,5	H5-H2=	116,5	H5-H2=	136,5	H5-H2=	156,5
H5-H2=	76,5																							
H5-H2=	96,5																							
H5-H2=	116,5																							
H5-H2=	136,5																							
H5-H2=	156,5																							
H5-H2=	76,5																							
H5-H2=	96,5																							
H5-H2=	116,5																							
H5-H2=	136,5																							
H5-H2=	156,5																							
РАЗВАЛ КОЛЕС 	$1^{\circ}35'$ $- 0^{\circ}20'$ $- 0^{\circ}35'$ $- 0^{\circ}30'$	$\pm 30'$	<table border="0"> <tr><td>H1-H2=</td><td>22</td></tr> <tr><td>H1-H2=</td><td>102</td></tr> <tr><td>H1-H2=</td><td>122</td></tr> <tr><td>H1-H2=</td><td>188</td></tr> </table> <p>Максимальная разница правый / левый = 1°</p>	H1-H2=	22	H1-H2=	102	H1-H2=	122	H1-H2=	188	<table border="0"> <tr><td>H1-H2=</td><td>22</td></tr> <tr><td>H1-H2=</td><td>102</td></tr> <tr><td>H1-H2=</td><td>122</td></tr> <tr><td>H1-H2=</td><td>188</td></tr> </table> <p>НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ</p>	H1-H2=	22	H1-H2=	102	H1-H2=	122	H1-H2=	188				
H1-H2=	22																							
H1-H2=	102																							
H1-H2=	122																							
H1-H2=	188																							
H1-H2=	22																							
H1-H2=	102																							
H1-H2=	122																							
H1-H2=	188																							
ПОПЕРЕЧНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА 	$10^{\circ}45'$ $13^{\circ}21'$ $13^{\circ}48'$ $14^{\circ}32'$	$\pm 30'$	<table border="0"> <tr><td>H1-H2=</td><td>22</td></tr> <tr><td>H1-H2=</td><td>102</td></tr> <tr><td>H1-H2=</td><td>122</td></tr> <tr><td>H1-H2=</td><td>188</td></tr> </table> <p>Максимальная разница правый / левый = 1°</p>	H1-H2=	22	H1-H2=	102	H1-H2=	122	H1-H2=	188	<table border="0"> <tr><td>H1-H2=</td><td>22</td></tr> <tr><td>H1-H2=</td><td>102</td></tr> <tr><td>H1-H2=</td><td>122</td></tr> <tr><td>H1-H2=</td><td>188</td></tr> </table> <p>НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ</p>	H1-H2=	22	H1-H2=	102	H1-H2=	122	H1-H2=	188				
H1-H2=	22																							
H1-H2=	102																							
H1-H2=	122																							
H1-H2=	188																							
H1-H2=	22																							
H1-H2=	102																							
H1-H2=	122																							
H1-H2=	188																							
СХОЖДЕНИЕ КОЛЕС 	<p>(Для 2 колес) Развал $+0^{\circ}10' \pm 10'$ $+1 \text{ мм} \pm 1 \text{ мм}$</p>	БЕЗ НАГРУЗКИ	<p>Регулируется за счет вращения муфт тяги рулевого привода 1 оборот = $30'$ (3 мм)</p>																					
ПОЛОЖЕНИЕ ЗАТЯЖКИ САЙЛЕНТ-БЛОКОВ 	-	БЕЗ НАГРУЗКИ	-																					

ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА (кроме Scénic) - Рулевое управление с усилителем

BA07 - LA07 - BA09 - BA0A - LA0A - BA0G - DA0G - LA0G - FA0J - FA0N - BA0Y - FA0Y - LA0Y - LA0U



УГЛЫ	ЗНАЧЕНИЯ	ПОЛОЖЕНИЕ ПЕРЕДНЕЙ ПОДВЕСКИ (мм)	РЕГУЛИРОВКА										
<p>ПРОДОЛЬНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА</p>	$\left. \begin{array}{l} 4^{\circ}30' \\ 4^{\circ} \\ 3^{\circ}30' \\ 3^{\circ} \\ 2^{\circ}30' \end{array} \right\} \pm 30'$ <p>Максимальная разница правый / левый = 1°</p>	<table> <tr><td>H5-H2=</td><td>71,5</td></tr> <tr><td>H5-H2=</td><td>91,5</td></tr> <tr><td>H5-H2=</td><td>111,5</td></tr> <tr><td>H5-H2=</td><td>131,5</td></tr> <tr><td>H5-H2=</td><td>151,5</td></tr> </table>	H5-H2=	71,5	H5-H2=	91,5	H5-H2=	111,5	H5-H2=	131,5	H5-H2=	151,5	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
H5-H2=	71,5												
H5-H2=	91,5												
H5-H2=	111,5												
H5-H2=	131,5												
H5-H2=	151,5												
<p>РАЗВАЛ КОЛЕС</p>	$\left. \begin{array}{l} 1^{\circ}35' \\ - 0^{\circ}20' \\ - 0^{\circ}37' \\ - 0^{\circ}30' \end{array} \right\} \pm 30'$ <p>Максимальная разница правый / левый = 1°</p>	<table> <tr><td>H1-H2=</td><td>22</td></tr> <tr><td>H1-H2=</td><td>102</td></tr> <tr><td>H1-H2=</td><td>122</td></tr> <tr><td>H1-H2=</td><td>188</td></tr> </table>	H1-H2=	22	H1-H2=	102	H1-H2=	122	H1-H2=	188	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ		
H1-H2=	22												
H1-H2=	102												
H1-H2=	122												
H1-H2=	188												
<p>ПОПЕРЕЧНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА</p>	$\left. \begin{array}{l} 10^{\circ}45' \\ 13^{\circ}20' \\ 13^{\circ}53' \\ 14^{\circ}32' \end{array} \right\} \pm 30'$ <p>Максимальная разница правый / левый = 1°</p>	<table> <tr><td>H1-H2=</td><td>22</td></tr> <tr><td>H1-H2=</td><td>102</td></tr> <tr><td>H1-H2=</td><td>122</td></tr> <tr><td>H1-H2=</td><td>188</td></tr> </table>	H1-H2=	22	H1-H2=	102	H1-H2=	122	H1-H2=	188	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ		
H1-H2=	22												
H1-H2=	102												
H1-H2=	122												
H1-H2=	188												
<p>СХОЖДЕНИЕ КОЛЕС</p>	<p>(Для 2 колес) Развал $+0^{\circ}10' \pm 10'$ $+1 \text{ мм} \pm 1 \text{ мм}$</p>	БЕЗ НАГРУЗКИ	Регулируется за счет вращения муфт тяги рулевого привода 1 оборот = $30'$ (3 мм)										
<p>ПОЛОЖЕНИЕ ЗАТЯЖКИ САЙЛЕНТ-БЛОКОВ</p>	-	БЕЗ НАГРУЗКИ	-										

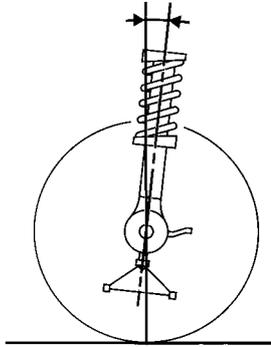
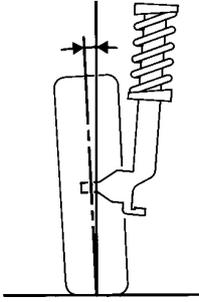
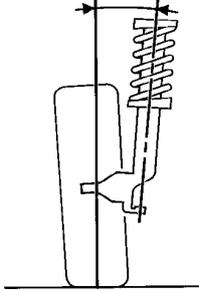
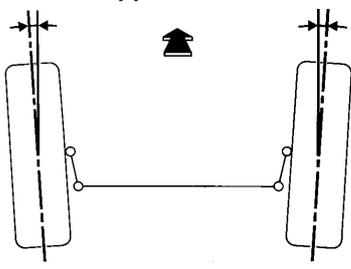
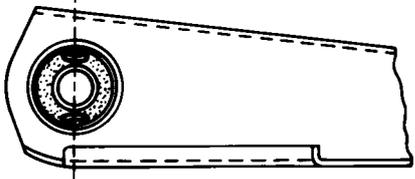
ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА - Рулевое управление с усилителем BA0H - DA0H - EA0H



УГЛЫ	ЗНАЧЕНИЯ	ПОЛОЖЕНИЕ ПЕРЕДНЕЙ ПОДВЕСКИ (мм)	РЕГУЛИРОВКА										
ПРОДОЛЬНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА 	$\left. \begin{array}{l} 4^{\circ}30' \\ 4^{\circ} \\ 3^{\circ}30' \\ 3^{\circ} \\ 2^{\circ}30' \end{array} \right\} \pm 30'$ <p>Максимальная разница правый / левый = 1°</p>	<table> <tr><td>H5-H2=</td><td>66,5</td></tr> <tr><td>H5-H2=</td><td>86,5</td></tr> <tr><td>H5-H2=</td><td>106,5</td></tr> <tr><td>H5-H2=</td><td>126,5</td></tr> <tr><td>H5-H2=</td><td>146,5</td></tr> </table>	H5-H2=	66,5	H5-H2=	86,5	H5-H2=	106,5	H5-H2=	126,5	H5-H2=	146,5	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
H5-H2=	66,5												
H5-H2=	86,5												
H5-H2=	106,5												
H5-H2=	126,5												
H5-H2=	146,5												
РАЗВАЛ КОЛЕС 	$\left. \begin{array}{l} 1^{\circ}26' \\ - 0^{\circ}15' \\ - 0^{\circ}11' \\ - 0^{\circ}56' \end{array} \right\} \pm 30'$ <p>Максимальная разница правый / левый = 1°</p>	<table> <tr><td>H1-H2=</td><td>41</td></tr> <tr><td>H1-H2=</td><td>110</td></tr> <tr><td>H1-H2=</td><td>126</td></tr> <tr><td>H1-H2=</td><td>185</td></tr> </table>	H1-H2=	41	H1-H2=	110	H1-H2=	126	H1-H2=	185	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ		
H1-H2=	41												
H1-H2=	110												
H1-H2=	126												
H1-H2=	185												
ПОПЕРЕЧНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА 	$\left. \begin{array}{l} 8^{\circ}28' \\ 10^{\circ}25' \\ 10^{\circ}43' \\ 11^{\circ}08' \end{array} \right\} \pm 30'$ <p>Максимальная разница правый / левый = 1°</p>	<table> <tr><td>H1-H2=</td><td>41</td></tr> <tr><td>H1-H2=</td><td>110</td></tr> <tr><td>H1-H2=</td><td>126</td></tr> <tr><td>H1-H2=</td><td>185</td></tr> </table>	H1-H2=	41	H1-H2=	110	H1-H2=	126	H1-H2=	185	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ		
H1-H2=	41												
H1-H2=	110												
H1-H2=	126												
H1-H2=	185												
СХОЖДЕНИЕ КОЛЕС 	<p>(Для 2 колес) Развал $+0^{\circ}10' \pm 10'$ $+1 \text{ мм} \pm 1 \text{ мм}$</p>	БЕЗ НАГРУЗКИ	Регулируется за счет вращения муфт тяги рулевого привода 1 оборот = $30'$ (3 мм)										
ПОЛОЖЕНИЕ ЗАТЯЖКИ САЙЛЕНТ-БЛОКОВ 	-	БЕЗ НАГРУЗКИ	-										

ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА - Рулевое управление с усилителем EA0F - EA0G



УГЛЫ	ЗНАЧЕНИЯ	ПОЛОЖЕНИЕ ПЕРЕДНЕЙ ПОДВЕСКИ (мм)	РЕГУЛИРОВКА
ПРОДОЛЬНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА 	$\left. \begin{array}{l} 4^{\circ}09' \\ 4^{\circ}39' \\ 5^{\circ}09' \\ 5^{\circ}39' \end{array} \right\} \pm 30'$ <p>Максимальная разница правый / левый = 1°</p>	H5-H2= 66 H5-H2= 85 H5-H2= 104 H5-H2= 123	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
РАЗВАЛ КОЛЕС 	$\left. \begin{array}{l} 1^{\circ}14' \\ - 0^{\circ}29' \\ - 0^{\circ}40' \\ - 0^{\circ}30' \end{array} \right\} \pm 30'$ <p>Максимальная разница правый / левый = 1°</p>	H1-H2= 33 H1-H2= 114 H1-H2= 134 H1-H2= 187	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
ПОПЕРЕЧНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА 	$\left. \begin{array}{l} 11^{\circ}12' \\ 13^{\circ}38' \\ 14^{\circ}01' \\ 14^{\circ}32' \end{array} \right\} \pm 30'$ <p>Максимальная разница правый / левый = 1°</p>	H1-H2= 33 H1-H2= 114 H1-H2= 134 H1-H2= 187	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
СХОЖДЕНИЕ КОЛЕС 	(Для 2 колес) Развал $+0^{\circ} 10' \pm 10'$ $+1 \text{ мм} \pm 1 \text{ мм}$	БЕЗ НАГРУЗКИ	Регулируется за счет вращения муфт тяги рулевого привода 1 оборот = 30' (3 мм)
ПОЛОЖЕНИЕ ЗАТЯЖКИ САЙЛЕНТ-БЛОКОВ 	-	БЕЗ НАГРУЗКИ	-

ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА BA04 - BA0B



УГЛЫ	ЗНАЧЕНИЯ	ПОЛОЖЕНИЕ ПЕРЕДНЕЙ ПОДВЕСКИ	РЕГУЛИРОВКА
ПРОДОЛЬНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА 	$\left. \begin{matrix} 3^{\circ}32' \\ 4^{\circ}02' \\ 4^{\circ}32' \end{matrix} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H5 - H2 = 85$ $H5 - H2 = 65$ $H5 - H2 = 45$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
РАЗВАЛ КОЛЕС 	$\left. \begin{matrix} - 0^{\circ}23' \\ - 0^{\circ}29' \\ - 0^{\circ}35' \end{matrix} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H1 - H2 = 106$ $H1 - H2 = 114$ $H1 - H2 = 122$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
ПОПЕРЕЧНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА 	$\left. \begin{matrix} 13^{\circ}30' \\ 13^{\circ}40' \\ 13^{\circ}50' \end{matrix} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H1 - H2 = 106$ $H1 - H2 = 114$ $H1 - H2 = 122$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
СХОЖДЕНИЕ КОЛЕС 	(Для двух колес) Развал $0^{\circ}10' \pm 10'$ $1 \text{ мм} \pm 1 \text{ мм}$	БЕЗ НАГРУЗКИ	Регулируется за счет вращения муфт тяги рулевого привода 1 оборот = $30'$ (3 мм)
ПОЛОЖЕНИЕ ЗАТЯЖКИ САЙЛЕНТ-БЛОКОВ 	-	БЕЗ НАГРУЗКИ	-

ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА BA0V



УГЛЫ	ЗНАЧЕНИЯ	ПОЛОЖЕНИЕ ПЕРЕДНЕЙ ПОДВЕСКИ	РЕГУЛИРОВКА
ПРОДОЛЬНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА 	$\left. \begin{array}{l} 3^{\circ}25' \\ 3^{\circ}55' \\ 4^{\circ}25' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H5 - H2 = 86$ $H5 - H2 = 66$ $H5 - H2 = 46$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
РАЗВАЛ КОЛЕС 	$\left. \begin{array}{l} - 0^{\circ}21' \\ - 0^{\circ}26' \\ - 0^{\circ}37' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H1 - H2 = 103$ $H1 - H2 = 122$ $H1 - H2 = 125$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
ПОПЕРЕЧНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА 	$\left. \begin{array}{l} 13^{\circ}21' \\ 13^{\circ}48' \\ 13^{\circ}51' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H1 - H2 = 103$ $H1 - H2 = 122$ $H1 - H2 = 125$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
СХОЖДЕНИЕ КОЛЕС 	(Для двух колес) Развал $0^{\circ}10' \pm 10'$ $1 \text{ мм} \pm 1 \text{ мм}$	БЕЗ НАГРУЗКИ	Регулируется за счет вращения муфт тяги рулевого привода 1 оборот = $30'$ (3 мм)
ПОЛОЖЕНИЕ ЗАТЯЖКИ САЙЛЕНТ-БЛОКОВ 	-	БЕЗ НАГРУЗКИ	-

ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА BA05 - BA0N



УГЛЫ	ЗНАЧЕНИЯ	ПОЛОЖЕНИЕ ПЕРЕДНЕЙ ПОДВЕСКИ	РЕГУЛИРОВКА
ПРОДОЛЬНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА 	$\left. \begin{array}{l} 3^{\circ}22' \\ 3^{\circ}52' \\ 4^{\circ}22' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H5 - H2 = 89$ $H5 - H2 = 69$ $H5 - H2 = 49$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
РАЗВАЛ КОЛЕС 	$\left. \begin{array}{l} - 0^{\circ}23' \\ - 0^{\circ}29' \\ - 0^{\circ}38' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H1 - H2 = 104$ $H1 - H2 = 115$ $H1 - H2 = 125$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
ПОПЕРЕЧНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА 	$\left. \begin{array}{l} 13^{\circ}25' \\ 13^{\circ}40' \\ 13^{\circ}52' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H1 - H2 = 104$ $H1 - H2 = 115$ $H1 - H2 = 125$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
СХОЖДЕНИЕ КОЛЕС 	(Для двух колес) Развал $0^{\circ}10' \pm 10'$ $1 \text{ мм} \pm 1 \text{ мм}$	БЕЗ НАГРУЗКИ	Регулируется за счет вращения муфт тяги рулевого привода 1 оборот = $30'$ (3 мм)
ПОЛОЖЕНИЕ ЗАТЯЖКИ САЙЛЕНТ-БЛОКОВ 	-	БЕЗ НАГРУЗКИ	-

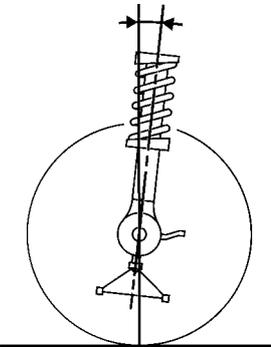
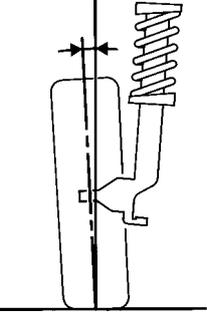
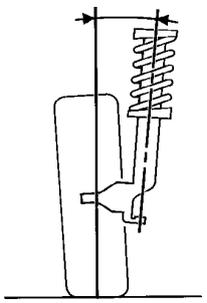
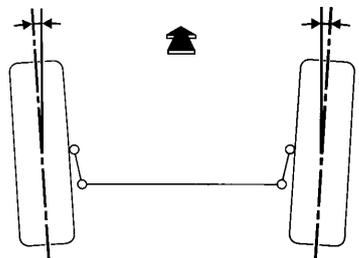
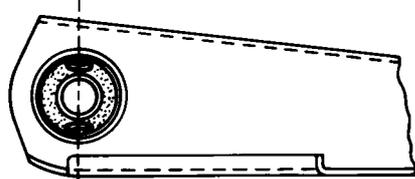
ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА BA0W



УГЛЫ	ЗНАЧЕНИЯ	ПОЛОЖЕНИЕ ПЕРЕДНЕЙ ПОДВЕСКИ	РЕГУЛИРОВКА
ПРОДОЛЬНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА 	$\left. \begin{array}{l} 3^{\circ}33' \\ 4^{\circ}03' \\ 4^{\circ}33' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H5 - H2 = 80$ $H5 - H2 = 60$ $H5 - H2 = 40$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
РАЗВАЛ КОЛЕС 	$\left. \begin{array}{l} - 0^{\circ}18' \\ - 0^{\circ}26' \\ - 0^{\circ}35' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H1 - H2 = 99$ $H1 - H2 = 109$ $H1 - H2 = 122$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
ПОПЕРЕЧНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА 	$\left. \begin{array}{l} 13^{\circ}18' \\ 13^{\circ}32' \\ 13^{\circ}48' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H1 - H2 = 99$ $H1 - H2 = 109$ $H1 - H2 = 122$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
СХОЖДЕНИЕ КОЛЕС 	(Для двух колес) Развал $0^{\circ}10' \pm 10'$ $1 \text{ мм} \pm 1 \text{ мм}$	БЕЗ НАГРУЗКИ	Регулируется за счет вращения муфт тяги рулевого привода 1 оборот = $30'$ (3 мм)
ПОЛОЖЕНИЕ ЗАТЯЖКИ САЙЛЕНТ-БЛОКОВ 	-	БЕЗ НАГРУЗКИ	-

ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА BA0R



УГЛЫ	ЗНАЧЕНИЯ	ПОЛОЖЕНИЕ ПЕРЕДНЕЙ ПОДВЕСКИ	РЕГУЛИРОВКА
ПРОДОЛЬНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА 	$\left. \begin{array}{l} 3^{\circ}33' \\ 4^{\circ}03' \\ 4^{\circ}33' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H5 - H2 = 84$ $H5 - H2 = 64$ $H5 - H2 = 44$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
РАЗВАЛ КОЛЕС 	$\left. \begin{array}{l} - 0^{\circ}16' \\ - 0^{\circ}25' \\ - 0^{\circ}33' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H1 - H2 = 98$ $H1 - H2 = 108$ $H1 - H2 = 119$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
ПОПЕРЕЧНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА 	$\left. \begin{array}{l} 13^{\circ}15' \\ 13^{\circ}30' \\ 13^{\circ}45' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H1 - H2 = 98$ $H1 - H2 = 108$ $H1 - H2 = 119$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
СХОЖДЕНИЕ КОЛЕС 	(Для двух колес) Развал $0^{\circ}10' \pm 10'$ $1 \text{ мм} \pm 1 \text{ мм}$	БЕЗ НАГРУЗКИ	Регулируется за счет вращения муфт тяги рулевого привода 1 оборот = $30'$ (3 мм)
ПОЛОЖЕНИЕ ЗАТЯЖКИ САЙЛЕНТ-БЛОКОВ 	-	БЕЗ НАГРУЗКИ	-

ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА DA0W



УГЛЫ	ЗНАЧЕНИЯ	ПОЛОЖЕНИЕ ПЕРЕДНЕЙ ПОДВЕСКИ	РЕГУЛИРОВКА
ПРОДОЛЬНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА 	$\left. \begin{array}{l} 3^{\circ}49' \\ 4^{\circ}19' \\ 4^{\circ}49' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H5 - H2 = 69$ $H5 - H2 = 49$ $H5 - H2 = 29$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
РАЗВАЛ КОЛЕС 	$\left. \begin{array}{l} - 0^{\circ}24' \\ - 0^{\circ}29' \\ - 0^{\circ}35' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H1 - H2 = 107$ $H1 - H2 = 115$ $H1 - H2 = 122$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
ПОПЕРЕЧНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА 	$\left. \begin{array}{l} 13^{\circ}23' \\ 13^{\circ}40' \\ 13^{\circ}48' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H1 - H2 = 107$ $H1 - H2 = 115$ $H1 - H2 = 122$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
СХОЖДЕНИЕ КОЛЕС 	(Для двух колес) Развал $0^{\circ}10' \pm 10'$ $1 \text{ мм} \pm 1 \text{ мм}$	БЕЗ НАГРУЗКИ	Регулируется за счет вращения муфт тяги рулевого привода 1 оборот = $30'$ (3 мм)
ПОЛОЖЕНИЕ ЗАТЯЖКИ САЙЛЕНТ-БЛОКОВ 	-	БЕЗ НАГРУЗКИ	-

ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА DA04 - DA0B



УГЛЫ	ЗНАЧЕНИЯ	ПОЛОЖЕНИЕ ПЕРЕДНЕЙ ПОДВЕСКИ	РЕГУЛИРОВКА
ПРОДОЛЬНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА 	$\left. \begin{array}{l} 3^{\circ}53' \\ 4^{\circ}23' \\ 4^{\circ}53' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H5 - H2 = 68$ $H5 - H2 = 48$ $H5 - H2 = 28$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
РАЗВАЛ КОЛЕС 	$\left. \begin{array}{l} - 0^{\circ}25' \\ - 0^{\circ}30' \\ - 0^{\circ}34' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H1 - H2 = 107$ $H1 - H2 = 115$ $H1 - H2 = 122$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
ПОПЕРЕЧНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА 	$\left. \begin{array}{l} 13^{\circ}34' \\ 13^{\circ}40' \\ 13^{\circ}49' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H1 - H2 = 107$ $H1 - H2 = 115$ $H1 - H2 = 122$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
СХОЖДЕНИЕ КОЛЕС 	(Для двух колес) Развал $0^{\circ}10' \pm 10'$ $1 \text{ мм} \pm 1 \text{ мм}$	БЕЗ НАГРУЗКИ	Регулируется за счет вращения муфт тяги рулевого привода 1 оборот = $30'$ (3 мм)
ПОЛОЖЕНИЕ ЗАТЯЖКИ САЙЛЕНТ-БЛОКОВ 	-	БЕЗ НАГРУЗКИ	-

ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА DA05 - DA0N



УГЛЫ	ЗНАЧЕНИЯ	ПОЛОЖЕНИЕ ПЕРЕДНЕЙ ПОДВЕСКИ	РЕГУЛИРОВКА
ПРОДОЛЬНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА 	$\left. \begin{array}{l} 3^{\circ}39' \\ 4^{\circ}09' \\ 4^{\circ}39' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H5 - H2 = 77$ $H5 - H2 = 57$ $H5 - H2 = 37$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
РАЗВАЛ КОЛЕС 	$\left. \begin{array}{l} - 0^{\circ}28' \\ - 0^{\circ}31' \\ - 0^{\circ}35' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H1 - H2 = 109$ $H1 - H2 = 117$ $H1 - H2 = 124$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
ПОПЕРЕЧНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА 	$\left. \begin{array}{l} 13^{\circ}21' \\ 13^{\circ}42' \\ 13^{\circ}50' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H1 - H2 = 109$ $H1 - H2 = 117$ $H1 - H2 = 124$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
СХОЖДЕНИЕ КОЛЕС 	(Для двух колес) Развал $0^{\circ}10' \pm 10'$ $1 \text{ мм} \pm 1 \text{ мм}$	БЕЗ НАГРУЗКИ	Регулируется за счет вращения муфт тяги рулевого привода 1 оборот = $30'$ (3 мм)
ПОЛОЖЕНИЕ ЗАТЯЖКИ САЙЛЕНТ-БЛОКОВ 	-	БЕЗ НАГРУЗКИ	-

ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА EA04 - EA0B - EA0W



УГЛЫ	ЗНАЧЕНИЯ	ПОЛОЖЕНИЕ ПЕРЕДНЕЙ ПОДВЕСКИ	РЕГУЛИРОВКА
ПРОДОЛЬНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА 	$\left. \begin{array}{l} 3^{\circ}48' \\ 4^{\circ}18' \\ 4^{\circ}48' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H5 - H2 = 66$ $H5 - H2 = 46$ $H5 - H2 = 26$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
РАЗВАЛ КОЛЕС 	$\left. \begin{array}{l} - 0^{\circ}22' \\ - 0^{\circ}30' \\ - 0^{\circ}39' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H1 - H2 = 104$ $H1 - H2 = 114$ $H1 - H2 = 124$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
ПОПЕРЕЧНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА 	$\left. \begin{array}{l} 13^{\circ}22' \\ 13^{\circ}40' \\ 13^{\circ}51' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H1 - H2 = 104$ $H1 - H2 = 114$ $H1 - H2 = 124$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
СХОЖДЕНИЕ КОЛЕС 	(Для двух колес) Развал $0^{\circ}10' \pm 10'$ $1 \text{ мм} \pm 1 \text{ мм}$	БЕЗ НАГРУЗКИ	Регулируется за счет вращения муфт тяги рулевого привода 1 оборот = $30'$ (3 мм)
ПОЛОЖЕНИЕ ЗАТЯЖКИ САЙЛЕНТ-БЛОКОВ 	-	БЕЗ НАГРУЗКИ	-

ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА КА04 - КА0В



УГЛЫ	ЗНАЧЕНИЯ	ПОЛОЖЕНИЕ ПЕРЕДНЕЙ ПОДВЕСКИ	РЕГУЛИРОВКА
ПРОДОЛЬНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА 	$\left. \begin{array}{l} 3^{\circ}22' \\ 3^{\circ}52' \\ 4^{\circ}22' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H5 - H2 = 88$ $H5 - H2 = 68$ $H5 - H2 = 48$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
РАЗВАЛ КОЛЕС 	$\left. \begin{array}{l} - 0^{\circ}18' \\ - 0^{\circ}29' \\ - 0^{\circ}34' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H1 - H2 = 100$ $H1 - H2 = 110$ $H1 - H2 = 121$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
ПОПЕРЕЧНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА 	$\left. \begin{array}{l} 13^{\circ}20' \\ 13^{\circ}32' \\ 13^{\circ}49' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H1 - H2 = 100$ $H1 - H2 = 110$ $H1 - H2 = 121$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
СХОЖДЕНИЕ КОЛЕС 	(Для двух колес) Развал $0^{\circ}10' \pm 10'$ $1 \text{ мм} \pm 1 \text{ мм}$	БЕЗ НАГРУЗКИ	Регулируется за счет вращения муфт тяги рулевого привода 1 оборот = $30'$ (3 мм)
ПОЛОЖЕНИЕ ЗАТЯЖКИ САЙЛЕНТ-БЛОКОВ 	-	БЕЗ НАГРУЗКИ	-

ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА KA0J - KA0R - KA0W



УГЛЫ	ЗНАЧЕНИЯ	ПОЛОЖЕНИЕ ПЕРЕДНЕЙ ПОДВЕСКИ	РЕГУЛИРОВКА
ПРОДОЛЬНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА 	$\left. \begin{array}{l} 3^{\circ}29' \\ 3^{\circ}59' \\ 4^{\circ}29' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H5 - H2 = 81$ $H5 - H2 = 61$ $H5 - H2 = 41$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
РАЗВАЛ КОЛЕС 	$\left. \begin{array}{l} - 0^{\circ}13' \\ - 0^{\circ}22' \\ - 0^{\circ}29' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H1 - H2 = 93$ $H1 - H2 = 104$ $H1 - H2 = 115$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
ПОПЕРЕЧНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА 	$\left. \begin{array}{l} 13^{\circ}08' \\ 13^{\circ}23' \\ 13^{\circ}40' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H1 - H2 = 93$ $H1 - H2 = 104$ $H1 - H2 = 115$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
СХОЖДЕНИЕ КОЛЕС 	(Для двух колес) Развал $0^{\circ}10' \pm 10'$ $1 \text{ мм} \pm 1 \text{ мм}$	БЕЗ НАГРУЗКИ	Регулируется за счет вращения муфт тяги рулевого привода 1 оборот = $30'$ (3 мм)
ПОЛОЖЕНИЕ ЗАТЯЖКИ САЙЛЕНТ-БЛОКОВ 	-	БЕЗ НАГРУЗКИ	-

ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА KA0V



УГЛЫ	ЗНАЧЕНИЯ	ПОЛОЖЕНИЕ ПЕРЕДНЕЙ ПОДВЕСКИ	РЕГУЛИРОВКА
ПРОДОЛЬНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА 	$\left. \begin{array}{l} 3^{\circ}14' \\ 3^{\circ}44' \\ 4^{\circ}14' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H5 - H2 = 95$ $H5 - H2 = 75$ $H5 - H2 = 55$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
РАЗВАЛ КОЛЕС 	$\left. \begin{array}{l} - 0^{\circ}14' \\ - 0^{\circ}20' \\ - 0^{\circ}35' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H1 - H2 = 97$ $H1 - H2 = 102$ $H1 - H2 = 121$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
ПОПЕРЕЧНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА 	$\left. \begin{array}{l} 13^{\circ}14' \\ 13^{\circ}21' \\ 13^{\circ}46' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H1 - H2 = 97$ $H1 - H2 = 102$ $H1 - H2 = 121$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
СХОЖДЕНИЕ КОЛЕС 	(Для двух колес) Развал $0^{\circ}10' \pm 10'$ $1 \text{ мм} \pm 1 \text{ мм}$	БЕЗ НАГРУЗКИ	Регулируется за счет вращения муфт тяги рулевого привода 1 оборот = $30'$ (3 мм)
ПОЛОЖЕНИЕ ЗАТЯЖКИ САЙЛЕНТ-БЛОКОВ 	-	БЕЗ НАГРУЗКИ	-

ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА КА05 - КА0N



УГЛЫ	ЗНАЧЕНИЯ	ПОЛОЖЕНИЕ ПЕРЕДНЕЙ ПОДВЕСКИ	РЕГУЛИРОВКА
ПРОДОЛЬНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА 	$\left. \begin{array}{l} 3^{\circ}16' \\ 3^{\circ}46' \\ 4^{\circ}16' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H5 - H2 = 92$ $H5 - H2 = 77$ $H5 - H2 = 52$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
РАЗВАЛ КОЛЕС 	$\left. \begin{array}{l} - 0^{\circ}11' \\ - 0^{\circ}20' \\ - 0^{\circ}29' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H1 - H2 = 96$ $H1 - H2 = 102$ $H1 - H2 = 116$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
ПОПЕРЕЧНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА 	$\left. \begin{array}{l} 13^{\circ}10' \\ 13^{\circ}21' \\ 13^{\circ}38' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H1 - H2 = 96$ $H1 - H2 = 102$ $H1 - H2 = 116$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
СХОЖДЕНИЕ КОЛЕС 	(Для двух колес) Развал $0^{\circ}10' \pm 10'$ $1 \text{ мм} \pm 1 \text{ мм}$	БЕЗ НАГРУЗКИ	Регулируется за счет вращения муфт тяги рулевого привода 1 оборот = $30'$ (3 мм)
ПОЛОЖЕНИЕ ЗАТЯЖКИ САЙЛЕНТ-БЛОКОВ 	-	БЕЗ НАГРУЗКИ	-

ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА LA0R - LA0W



УГЛЫ	ЗНАЧЕНИЯ	ПОЛОЖЕНИЕ ПЕРЕДНЕЙ ПОДВЕСКИ	РЕГУЛИРОВКА
ПРОДОЛЬНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА 	$\left. \begin{array}{l} 3^{\circ}30' \\ 4^{\circ}00' \\ 4^{\circ}30' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H5 - H2 = 81$ $H5 - H2 = 61$ $H5 - H2 = 41$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
РАЗВАЛ КОЛЕС 	$\left. \begin{array}{l} - 0^{\circ}19' \\ - 0^{\circ}29' \\ - 0^{\circ}35' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H1 - H2 = 99$ $H1 - H2 = 111$ $H1 - H2 = 122$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
ПОПЕРЕЧНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА 	$\left. \begin{array}{l} 13^{\circ}17' \\ 13^{\circ}35' \\ 13^{\circ}48' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H1 - H2 = 99$ $H1 - H2 = 111$ $H1 - H2 = 122$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
СХОЖДЕНИЕ КОЛЕС 	(Для двух колес) Развал $0^{\circ}00' \pm 15'$ $0 \text{ мм} \pm 1,5 \text{ мм}$	БЕЗ НАГРУЗКИ	Регулируется за счет вращения муфт тяги рулевого привода 1 оборот = $30'$ (3 мм)
ПОЛОЖЕНИЕ ЗАТЯЖКИ САЙЛЕНТ-БЛОКОВ 	-	БЕЗ НАГРУЗКИ	-

ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА LA04 - LA0B



УГЛЫ	ЗНАЧЕНИЯ	ПОЛОЖЕНИЕ ПЕРЕДНЕЙ ПОДВЕСКИ	РЕГУЛИРОВКА
ПРОДОЛЬНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА 	$\left. \begin{array}{l} 3^{\circ}33' \\ 4^{\circ}03' \\ 4^{\circ}33' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H5 - H2 = 83$ $H5 - H2 = 63$ $H5 - H2 = 43$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
РАЗВАЛ КОЛЕС 	$\left. \begin{array}{l} - 0^{\circ}23' \\ - 0^{\circ}29' \\ - 0^{\circ}35' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H1 - H2 = 106$ $H1 - H2 = 114$ $H1 - H2 = 122$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
ПОПЕРЕЧНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА 	$\left. \begin{array}{l} 13^{\circ}29' \\ 13^{\circ}40' \\ 13^{\circ}50' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H1 - H2 = 106$ $H1 - H2 = 114$ $H1 - H2 = 122$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
СХОЖДЕНИЕ КОЛЕС 	(Для двух колес) Развал $0^{\circ}10' \pm 10'$ $1 \text{ мм} \pm 1 \text{ мм}$	БЕЗ НАГРУЗКИ	Регулируется за счет вращения муфт тяги рулевого привода 1 оборот = $30'$ (3 мм)
ПОЛОЖЕНИЕ ЗАТЯЖКИ САЙЛЕНТ-БЛОКОВ 	-	БЕЗ НАГРУЗКИ	-

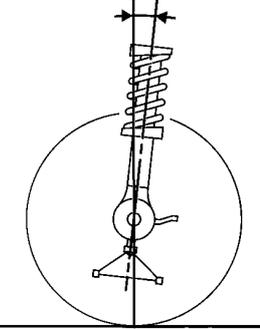
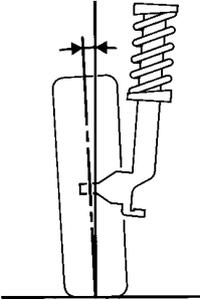
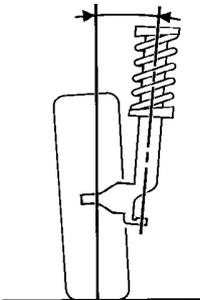
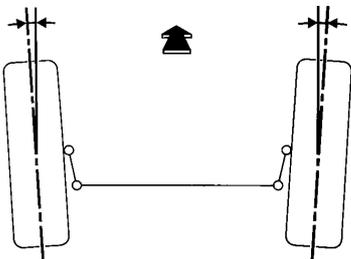
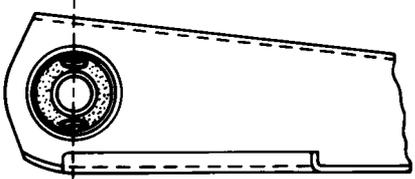
ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА LA05 - LA0N - LA0V



УГЛЫ	ЗНАЧЕНИЯ	ПОЛОЖЕНИЕ ПЕРЕДНЕЙ ПОДВЕСКИ	РЕГУЛИРОВКА
ПРОДОЛЬНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА 	$\left. \begin{array}{l} 3^{\circ}23' \\ 3^{\circ}53' \\ 4^{\circ}23' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H5 - H2 = 88$ $H5 - H2 = 68$ $H5 - H2 = 48$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
РАЗВАЛ КОЛЕС 	$\left. \begin{array}{l} - 0^{\circ}21' \\ - 0^{\circ}35' \\ - 0^{\circ}37' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H1 - H2 = 103$ $H1 - H2 = 122$ $H1 - H2 = 125$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
ПОПЕРЕЧНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА 	$\left. \begin{array}{l} 13^{\circ}22' \\ 13^{\circ}48' \\ 13^{\circ}51' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H1 - H2 = 103$ $H1 - H2 = 122$ $H1 - H2 = 125$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
СХОЖДЕНИЕ КОЛЕС 	(Для двух колес) Развал $0^{\circ}10' \pm 10'$ $1 \text{ мм} \pm 1 \text{ мм}$	БЕЗ НАГРУЗКИ	Регулируется за счет вращения муфт тяги рулевого привода 1 оборот = $30'$ (3 мм)
ПОЛОЖЕНИЕ ЗАТЯЖКИ САЙЛЕНТ-БЛОКОВ 	-	БЕЗ НАГРУЗКИ	-

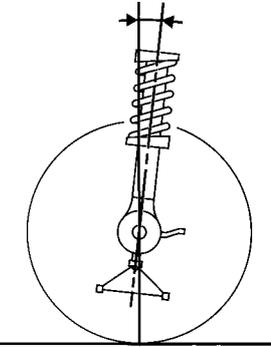
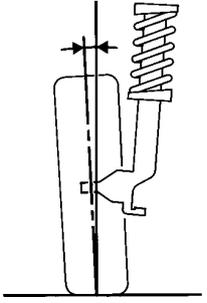
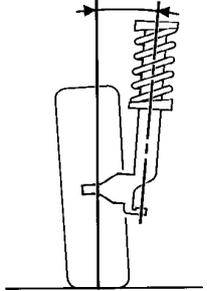
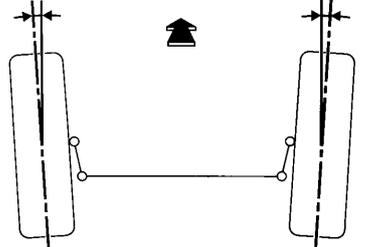
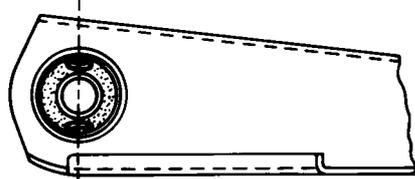
**ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА - Scénic - Четырехторсионная подвеска
- Рулевое управление с усилителем
JA0F - JA0G - JA0J - JA0K - JA0L - JA0Y**



УГЛЫ	ЗНАЧЕНИЯ	ПОЛОЖЕНИЕ ПЕРЕДНЕЙ ПОДВЕСКИ	РЕГУЛИРОВКА
<p>ПРОДОЛЬНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА</p> 	<p> $4^{\circ}15'$ $3^{\circ}45'$ $3^{\circ}15'$ $2^{\circ}45'$ $2^{\circ}15'$ </p> <p> $\left. \begin{array}{l} \\ \\ \\ \\ \end{array} \right\} \pm 30'$ </p> <p>Максимальная разница правый / левый = 1°</p>	<p> H5-H2= 78 мм H5-H2= 98 мм H5-H2= 118 мм H5-H2= 138 мм H5-H2= 158 мм </p>	<p>НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ</p>
<p>РАЗВАЛ КОЛЕС</p> 	<p> $1^{\circ}42'$ $- 0^{\circ}12'$ $- 0^{\circ}33'$ $- 0^{\circ}38'$ </p> <p> $\left. \begin{array}{l} \\ \\ \\ \end{array} \right\} \pm 30'$ </p> <p>Максимальная разница правый / левый = 1°</p>	<p> H1-H2= 21,7 мм H1-H2= 94,6 мм H1-H2= 118,4 мм H1-H2= 187,7 мм </p>	<p>НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ</p>
<p>ПОПЕРЕЧНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА</p> 	<p> $10^{\circ}33'$ $13^{\circ}02'$ $13^{\circ}37'$ $14^{\circ}31'$ </p> <p> $\left. \begin{array}{l} \\ \\ \\ \end{array} \right\} \pm 30'$ </p> <p>Максимальная разница правый / левый = 1°</p>	<p> H1-H2= 21,7 мм H1-H2= 94,6 мм H1-H2= 118,4 мм H1-H2= 187,7 мм </p>	<p>НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ</p>
<p>СХОЖДЕНИЕ КОЛЕС</p> 	<p>(Для 2 колес)</p> <p>(развал)</p> <p>$10' \pm 10'$</p> <p>$(1 \pm 1 \text{ мм})$</p>	<p>БЕЗ НАГРУЗКИ</p>	<p>Регулируется за счет вращения муфт тяги рулевого привода 1 оборот = $30'$ (3 мм)</p>
<p>ПОЛОЖЕНИЕ ЗАТЯЖКИ САЙЛЕНТ-БЛОКОВ</p> 	<p>-</p>	<p>БЕЗ НАГРУЗКИ</p>	<p>-</p>

ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА - Scénic - Торсионная подвеска - Рулевое управление с усилителем JA0E - JA0F - JA0L



УГЛЫ	ЗНАЧЕНИЯ	ПОЛОЖЕНИЕ ПЕРЕДНЕЙ ПОДВЕСКИ	РЕГУЛИРОВКА
ПРОДОЛЬНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА 	$\left. \begin{array}{l} 4^{\circ}15' \\ 3^{\circ}45' \\ 3^{\circ}15' \\ 2^{\circ}45' \\ 2^{\circ}15' \end{array} \right\} \pm 30'$ <p>Максимальная разница правый / левый = 1°</p>	H5-H2= 79 мм H5-H2= 99 мм H5-H2= 119 мм H5-H2= 139 мм H5-H2= 159 мм	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
РАЗВАЛ КОЛЕС 	$\left. \begin{array}{l} 1^{\circ}14' \\ - 0^{\circ}15' \\ - 0^{\circ}33' \\ - 0^{\circ}30' \end{array} \right\} \pm 30'$ <p>Максимальная разница правый / левый = 1°</p>	H1-H2= 33,1 мм H1-H2= 96,8 мм H1-H2= 119 мм H1-H2= 187,7 мм	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
ПОПЕРЕЧНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА 	$\left. \begin{array}{l} 10^{\circ}11' \\ 13^{\circ}14' \\ 13^{\circ}45' \\ 14^{\circ}31' \end{array} \right\} \pm 30'$ <p>Максимальная разница правый / левый = 1°</p>	H1-H2= 33,1 мм H1-H2= 96,8 мм H1-H2= 119 мм H1-H2= 187,7 мм	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
СХОЖДЕНИЕ КОЛЕС 	(Для 2 колес) (развал) $10' \pm 10'$ $(1 \pm 1 \text{ мм})$	БЕЗ НАГРУЗКИ	Регулируется за счет вращения муфт тяги рулевого привода 1 оборот = 30' (3 мм)
ПОЛОЖЕНИЕ ЗАТЯЖКИ САЙЛЕНТ-БЛОКОВ 	-	БЕЗ НАГРУЗКИ	-

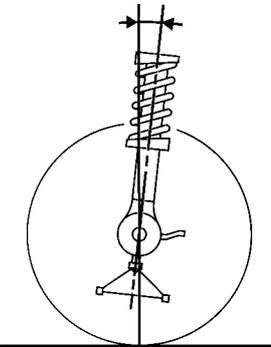
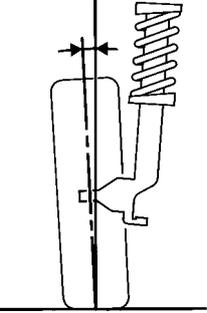
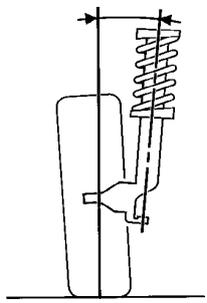
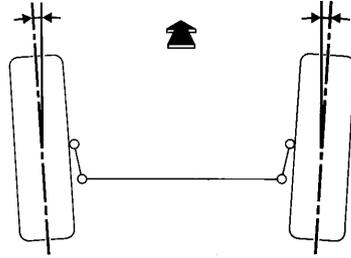
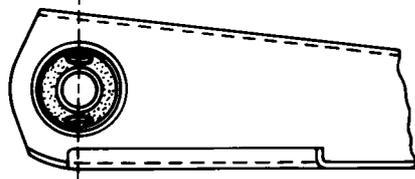
ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА - Scénic JA0D - JA0W



УГЛЫ	ЗНАЧЕНИЯ	ПОЛОЖЕНИЕ ПЕРЕДНЕЙ ПОДВЕСКИ	РЕГУЛИРОВКА
ПРОДОЛЬНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА 	$\left. \begin{array}{l} 3^{\circ}33' \\ 4^{\circ}03' \\ 4^{\circ}33' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H5 - H2 = 80$ $H5 - H2 = 60$ $H5 - H2 = 40$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
РАЗВАЛ КОЛЕС 	$\left. \begin{array}{l} - 0^{\circ}20' \\ - 0^{\circ}29' \\ - 0^{\circ}31' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H1 - H2 = 101$ $H1 - H2 = 110$ $H1 - H2 = 119$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
ПОПЕРЕЧНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА 	$\left. \begin{array}{l} 13^{\circ}21' \\ 13^{\circ}32' \\ 13^{\circ}45' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H1 - H2 = 101$ $H1 - H2 = 110$ $H1 - H2 = 119$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
СХОЖДЕНИЕ КОЛЕС 	(Для двух колес) Развал $0^{\circ}10' \pm 10'$ $1 \text{ мм} \pm 1 \text{ мм}$	БЕЗ НАГРУЗКИ	Регулируется за счет вращения муфт тяги рулевого привода 1 оборот = $30'$ (3 мм)
ПОЛОЖЕНИЕ ЗАТЯЖКИ САЙЛЕНТ-БЛОКОВ 	-	БЕЗ НАГРУЗКИ	-



ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА - Scénic JA04 - JA0B

УГЛЫ	ЗНАЧЕНИЯ	ПОЛОЖЕНИЕ ПЕРЕДНЕЙ ПОДВЕСКИ	РЕГУЛИРОВКА
ПРОДОЛЬНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА 	$\left. \begin{array}{l} 3^{\circ}32' \\ 4^{\circ}02' \\ 4^{\circ}32' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H5 - H2 = 82$ $H5 - H2 = 62$ $H5 - H2 = 42$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
РАЗВАЛ КОЛЕС 	$\left. \begin{array}{l} - 0^{\circ}21' \\ - 0^{\circ}29' \\ - 0^{\circ}33' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H1 - H2 = 103$ $H1 - H2 = 112$ $H1 - H2 = 121$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
ПОПЕРЕЧНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА 	$\left. \begin{array}{l} 13^{\circ}22' \\ 13^{\circ}37' \\ 13^{\circ}49' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	$H1 - H2 = 103$ $H1 - H2 = 112$ $H1 - H2 = 121$	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
СХОЖДЕНИЕ КОЛЕС 	(Для двух колес) Развал $0^{\circ}10' \pm 10'$ $1 \text{ мм} \pm 1 \text{ мм}$	БЕЗ НАГРУЗКИ	Регулируется за счет вращения муфт тяги рулевого привода 1 оборот = $30'$ (3 мм)
ПОЛОЖЕНИЕ ЗАТЯЖКИ САЙЛЕНТ-БЛОКОВ 	-	БЕЗ НАГРУЗКИ	-

ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА - Scénic JA1B



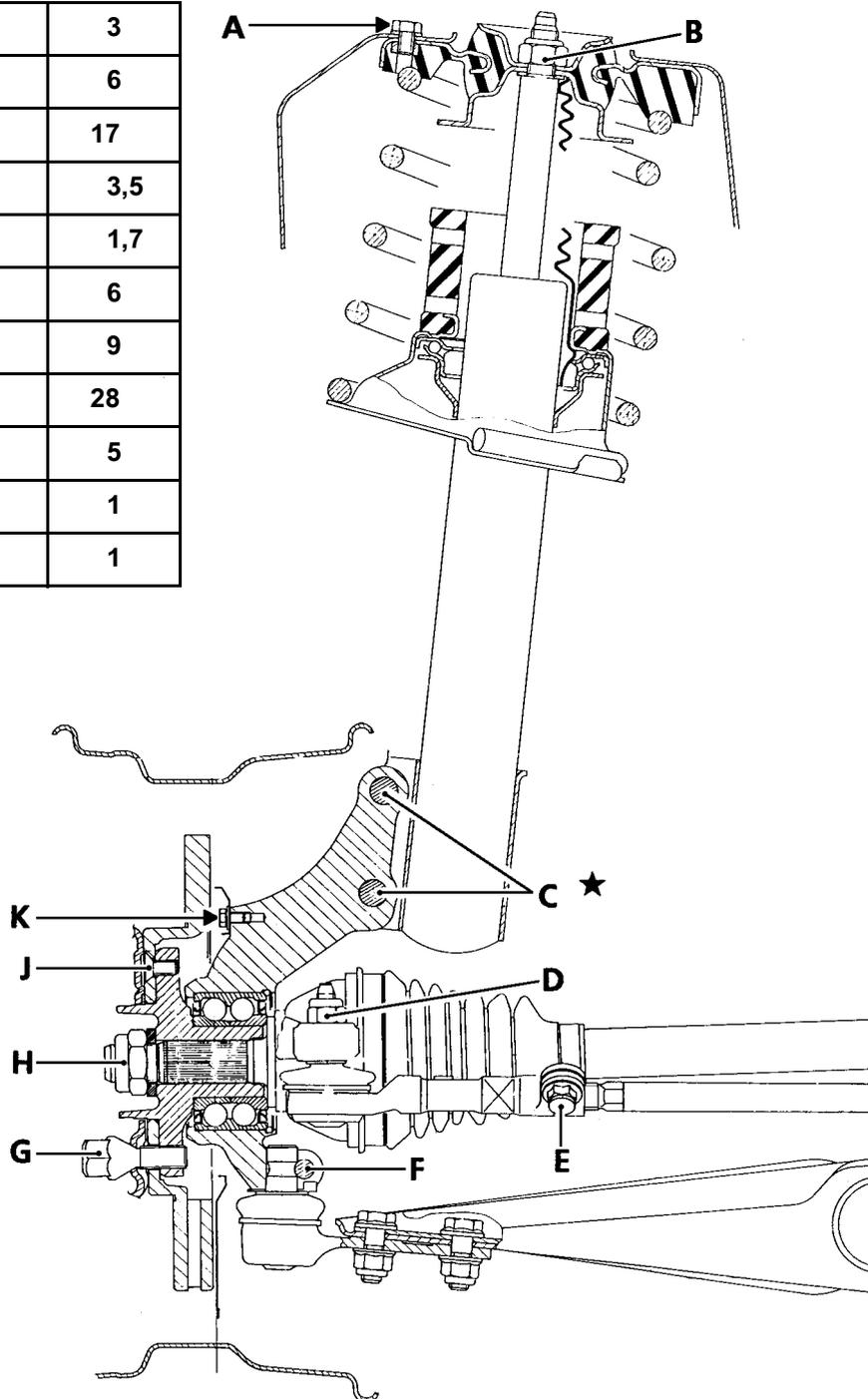
УГЛЫ	ЗНАЧЕНИЯ	ПОЛОЖЕНИЕ ПЕРЕДНЕЙ ПОДВЕСКИ	РЕГУЛИРОВКА
ПРОДОЛЬНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА 	$\left. \begin{array}{l} 3^{\circ}30' \\ 4^{\circ}00' \\ 4^{\circ}30' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	H5 - H2 = 81 H5 - H2 = 61 H5 - H2 = 41	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
РАЗВАЛ КОЛЕС 	$\left. \begin{array}{l} - 0^{\circ}12' \\ - 0^{\circ}21' \\ - 0^{\circ}30' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	H1 - H2 = 96 H1 - H2 = 105 H1 - H2 = 114	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
ПОПЕРЕЧНЫЙ НАКЛОН ОСИ ПОВОРОТА КОЛЕСА 	$\left. \begin{array}{l} 13^{\circ}10' \\ 13^{\circ}24' \\ 13^{\circ}40' \end{array} \right\} \pm 30'$ Максимальная разница правый / левый = 1°	H1 - H2 = 96 H1 - H2 = 105 H1 - H2 = 114	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
СХОЖДЕНИЕ КОЛЕС 	(Для двух колес) Развал $0^{\circ}10' \pm 15'$ $1 \text{ мм} \pm 1,5 \text{ мм}$	БЕЗ НАГРУЗКИ	Регулируется за счет вращения муфт тяги рулевого привода 1 оборот = $30'$ (3 мм)
ПОЛОЖЕНИЕ ЗАТЯЖКИ САЙЛЕНТ-БЛОКОВ 	-	БЕЗ НАГРУЗКИ	-

ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА (продолжение)

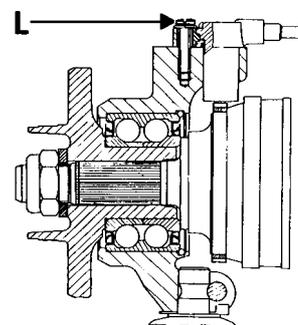


МОМЕНТЫ ЗАТЯЖКИ (даН.м)

A	3
B	6
C	17
D	3,5
E	1,7
F	6
G	9
H	28
J	5
K	1
L	1



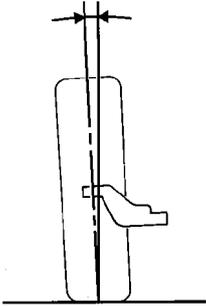
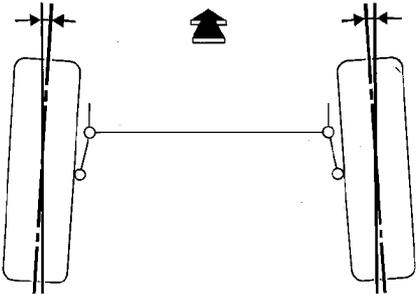
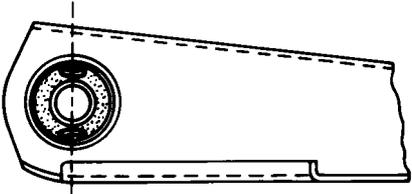
Сборка для автомобилей,
оснащенных системой
АБС



(*) Устанавливать только так
(головка болта должна располагаться со стороны плавающей скобы)

ЗАДНЯЯ ПОДВЕСКА



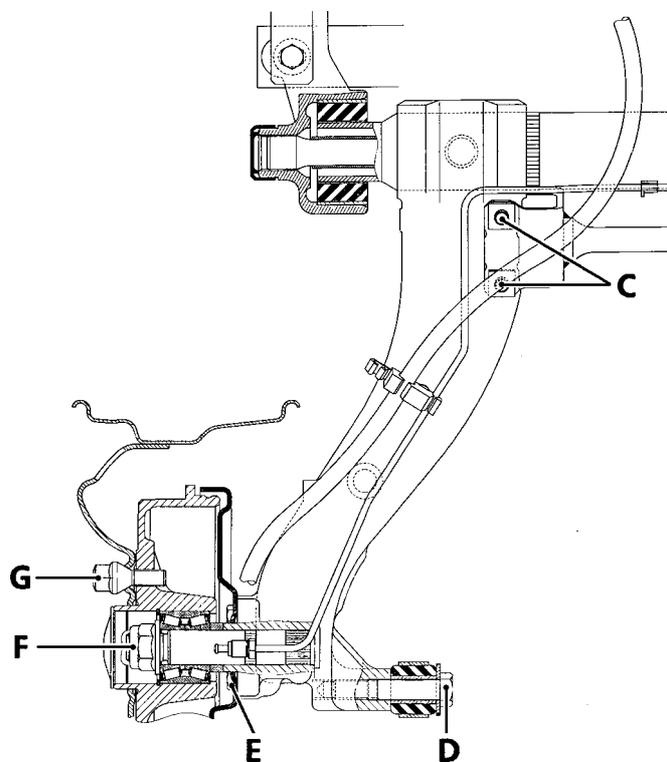
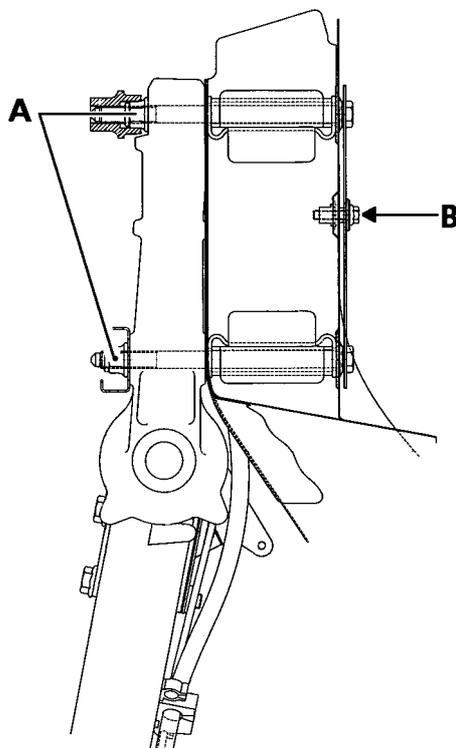
УГЛЫ	ЗНАЧЕНИЯ		ПОЛОЖЕНИЕ ЗАДНЕЙ ПОДВЕСКИ	РЕГУЛИРОВКА
	ЗАДНЯЯ ПОДВЕСКА		ЗАДНЯЯ ПОДВЕСКА С ТРУБЧАТОЙ БАЛКОЙ И 4 ТОРСИОНАМИ	ЗАДНЯЯ ПОДВЕСКА С ТРУБЧАТОЙ БАЛКОЙ И 4 ТОРСИОНАМИ
	ТРУБЧАТАЯ БАЛКА	4 ТОРСИОНА		
РАЗВАЛ КОЛЕС 	- 1° ± 15'	- 0°50' ± 15'	БЕЗ НАГРУЗКИ	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
СХОЖДЕНИЕ КОЛЕС 	(Для 2 колес) Схождение - 0°50' ± 20' - 5 мм ± 2 мм	(Для 2 колес) Схождение - 0°30' ± 20' - 3 мм ± 2мм - 0°25' ± 20' - 2,5 ± 2мм (Scénic и Classic)	БЕЗ НАГРУЗКИ	НЕ РЕГУЛИРУЕТСЯ
ПОЛОЖЕНИЕ ЗАТЯЖКИ САЙЛЕНТ-БЛОКОВ 	-	-	БЕЗ НАГРУЗКИ	-

ЗАДНЯЯ ПОДВЕСКА (продолжение) (Подвеска с трубчатой балкой)



МОМЕНТЫ ЗАТЯЖКИ (даН.м)

A	10
B	0,7
C	6,5
D	13,5
E	4
F	17,5
G	9



ЗАДНЯЯ ПОДВЕСКА (продолжение) (Четырехторсионная)



МОМЕНТЫ ЗАТЯЖКИ (даН.м)

A	10
B	0,7
C	13,5
D	4
E	17,5
F	9

