

Mesure et réglage de l'essieu avant Facel Vega (tous les modèles)

Pour obtenir un comportement de conduite et de direction optimal, le réglage de l'essieu avant et des trois barres d'accouplement est essentiel.

La voiture est soulevée à l'avant afin que les roues avant puissent bouger librement. La position centrale de la direction (dans le boîtier de direction !) est déterminée avec précision en tournant le volant : Butée gauche à butée droite font x tours ; la position centrale est donc à $x/2$.

Quelle est la position des roues ? En ajustant les barres d'accouplement, celles-ci doivent être placées toute droites, dans le sens de la marche. Les barres d'accouplement latérales doivent avoir la même longueur. La longueur de la tête de la barre d'accouplement à la tête doit être de 380 à 390 mm. C'est plus que ce qui est indiqué dans les anciens documents FACEL. La position des roues l'une par rapport à l'autre n'est plus réglée que par la barre d'accouplement centrale. Pour cela, il faut généralement raccourcir cette dernière de 30 à 40 mm. Il est préférable de ne raccourcir qu'un côté, de retailler le filetage, de fendre le tube et de mettre en place le collier de blocage. Grâce au réglage allongé des barres d'accouplement latérales, la roue intérieure décrit maintenant un rayon plus petit que la roue extérieure dans les virages, comme cela devrait être le cas !

En position centrale, le levier de renvoi côté passager est maintenant légèrement dirigé vers le centre en raison de l'allongement de la barre d'accouplement latérale. Ceci devrait également être le cas pour ce levier de direction lorsque le boîtier de direction est en position centrale, afin d'obtenir un comportement de direction aussi symétrique que possible !

Le véhicule peut maintenant être mesuré optiquement afin d'optimiser les réglages et le comportement routier. Régler la pression des pneus au préalable ! Une Facel Vega roule en ligne droite comme les autres voitures. Malheureusement, les réglages de la direction et du train avant ont été négligés sur de nombreux véhicules au fil des décennies !

Vorspur - toe in – parallélisme : Spécification d'usine : doit se situer entre 0 et 3 mm
Selon les connaissances actuelles, régler entre 1 et 1,5 mm.

Sturz – camber – carrossage : Spécification d'usine : + 45' (+ - 15')
selon les connaissances actuelles, régler entre + 15' et + 20'.

Nachlauf – caster – chasse : Indication d'usine : 15' (0' à 30')
selon les connaissances actuelles, régler à 4 ° (direction assistée à 6°), selon les possibilités de construction, régler à 2° de plus.

Spreizung – _____ – inclinaison de pivots
Par construction, est lié au carrossage - Indication d'usine : + 5' , pas de tolérance

VI. – TRAIN AVANT

Train avant à roues indépendantes avec deux bras triangulaires en acier.
Pincement : 0 à 3 mm.
Chasse : 0 à 1°.
Carrossage : 0 à 45°.
Inclinaison des pivots : 5°.

REGLAGE DU PARALLELISME

Réglage classique par les barres latérales et la barre centrale d'accouplement. Pour un bon centrage de l'ensemble, prendre soin de régler les deux barres latérales sensiblement de la même longueur.

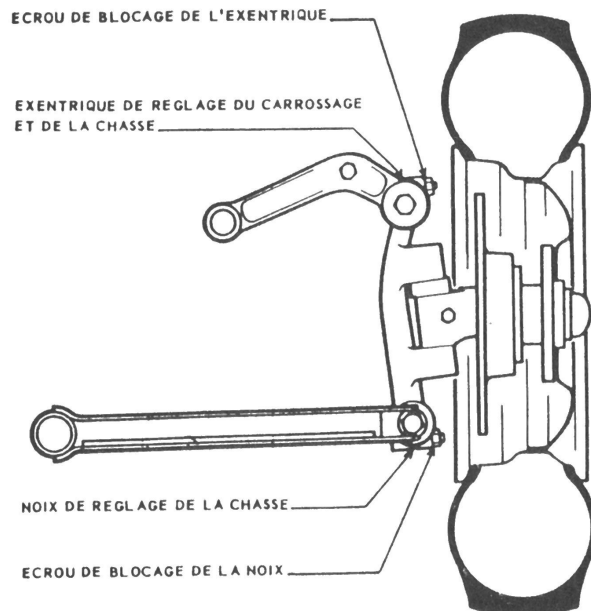
REGLAGE DU CARROSSAGE

- Retirer la goupille de l'écrou de blocage de la fente sur la tête du support de fusée.
- Desserrer l'écrou.
- Faire tourner l'excentrique de manière à obtenir le réglage convenable (le situer plus près de 45° que de 0°).
- Rebloquer et regoupiller.

REGLAGE DE LA CHASSE

- Serrer l'écrou de blocage de la fente de tête de support de fusée à la partie inférieure.
- Avec une clef, faire tourner la noix centrale fileté dans le sens convenable pour avancer ou reculer le support de fusée par rapport au bras d'articulation.

NOTA. — Ce réglage se fait sur la tête inférieure et également sur la tête supérieure. Pour cette dernière, faire attention de combiner ce réglage avec celui de la chasse.



Éléments de réglage du train avant