

## Valeurs assignées de contrôle de géométrie – Audi A5

### Traction avant et transmission intégrale / Coupé

Ces valeurs assignées sont valables pour toutes les motorisations.

Train avant	Trains roulants standard (1BA)	Trains roulants sport (1BE/1BD)	Trains roulants avec amortissement à régulation électronique (1BL)	Trains roulants sport RS 5 (1BU)
Carrossage	- 1°5' ± 23'	- 1°5' ± 23'	- 1°5' ± 23'	- 1°31' ± 23'
Différence maximale admissible entre les deux côtés	30'	30'	30'	30'
Pincement par roue (valeur de réglage)	+ 10' ± 5'	+ 10' ± 5'	+ 10' ± 5'	+ 10' ± 5'
Pincement par roue (valeur de contrôle)	+ 10' ± 7'	+ 10' ± 7'	+ 10' ± 7'	+ 10' ± 7'
Différence de pincement à 20 degrés → Remarque	1° 49' ± 30'	1° 49' ± 30'	1° 49' ± 30'	1° 49' ± 30'
Angle de braquage de la roue extérieure lorsque la direction est braquée au maximum	33° 12' + 1° 30' - 2°	33° 12' + 1° 30' - 2°	33° 12' + 1° 30' - 2°	33° 12' + 1° 30' - 2°
Angle de braquage de la roue intérieure lorsque la direction est braquée au maximum	39° 36' + 1° 30' - 2°	39° 36' + 1° 30' - 2°	39° 36' + 1° 30' - 2°	39° 36' + 1° 30' - 2°

<sup>1)</sup> L'angle de braquage de la roue située à l'extérieur du virage est réduit de cette valeur. Selon le fabricant, il peut aussi apparaître en valeur négative sur l'ordinateur de contrôle de géométrie.

Train avant	Trains roulants sport (1BV)	Trains roulants standard RS 5 (2MS) Amortissement variable RS 5 (2MC)		
Carrossage	- 1°13' ± 23'	- 1°18' ± 23'		
Différence maximale admissible entre les deux côtés	30'	30'		
Pincement par roue (valeur de réglage)	+ 10' ± 5'	+ 10' ± 5'		
Pincement par roue (valeur de contrôle)	+ 10' ± 7'	+ 10' ± 7'		
	1° 49' ± 30'	1° 49' ± 30'		

Différence de pincement à 20 degrés → Remarque				
Angle de braquage de la roue extérieure lorsque la direction est braquée au maximum	$33^{\circ} 12' + 1^{\circ} 30' - 2^{\circ}$	$33^{\circ} 12' + 1^{\circ} 30' - 2^{\circ}$		
Angle de braquage de la roue intérieure lorsque la direction est braquée au maximum	$39^{\circ} 36' + 1^{\circ} 30' - 2^{\circ}$	$39^{\circ} 36' + 1^{\circ} 30' - 2^{\circ}$		

2) L'angle de braquage de la roue située à l'extérieur du virage est réduit de cette valeur. Selon le fabricant, il peut aussi apparaître en valeur négative sur l'ordinateur de contrôle de géométrie.

<b>Train arrière</b>	<b>Trains roulants standard (1BA)</b>	<b>Trains roulants sport (1BE/1BD)</b>	<b>Trains roulants avec amortissement à régulation électronique (1BL)</b>	<b>Trains roulants sport RS 5 (1BU)</b>
Carrossage	$- 1^{\circ}20' \pm 25'$	$- 1^{\circ}20' \pm 25'$	$- 1^{\circ}20' \pm 25'$	$- 1^{\circ}20' \pm 25'$
Différence maximale admissible entre les deux côtés	30'	30'	30'	30'
Pincement par roue (valeur de réglage)	$+ 10' \pm 5'$	$+ 10' \pm 5'$	$+ 10' \pm 5'$	$+ 10' \pm 5'$
Pincement par roue (valeur de contrôle)	$+ 10' \pm 5'$	$+ 10' \pm 5'$	$+ 10' \pm 5'$	$+ 10' \pm 5'$
Déport maxi admissible de trajectoire par rapport à l'axe longitudinal du véhicule	10'	10'	10'	10'

<b>Train arrière</b>	<b>Trains roulants sport (1BV)</b>	<b>Trains roulants standard RS 5 (2MS) Amortissement variable RS 5 (2MC)</b>		
Carrossage	$- 1^{\circ}20' \pm 25'$	$- 1^{\circ}20' \pm 25'$		
Différence maximale admissible entre les deux côtés	30'	30'		
Pincement par roue (valeur de réglage)	$+ 10' \pm 5'$	$+ 10' \pm 5'$		
Pincement par roue (valeur de contrôle)	$+ 10' \pm 5'$	$+ 10' \pm 5'$		
Déport maxi admissible de trajectoire par rapport à l'axe longitudinal du véhicule	10'	10'		

### Caractéristiques supplémentaires pour les véhicules avec traction avant et transmission intégrale :

Ces données supplémentaires du véhicule ne servent qu'à établir un diagnostic plus rapide en cas d'accidents.

Tableau → [Chapitre](#)

#### Traction avant et transmission intégrale / Cabriolet

Ces valeurs assignées sont valables pour toutes les motorisations.

Train avant	Trains roulants standard (1BA)	Trains roulants sport (1BE/1BD)	Trains roulants avec amortissement à régulation électronique (1BL)	Trains roulants sport (1BV)
Carrossage	- 1°5' ± 23'	- 1°5' ± 23'	- 1°5' ± 23'	- 1°14' ± 23'
Différence maximale admissible entre les deux côtés	30'	30'	30'	30'
Pincement par roue (valeur de réglage)	+ 10' ± 5'	+ 10' ± 5'	+ 10' ± 5'	+ 10' ± 5'
Pincement par roue (valeur de contrôle)	+ 10' ± 7'	+ 10' ± 7'	+ 10' ± 7'	+ 10' ± 7'
Différence de pincement à 20 degrés → Remarque	1° 49' ± 30'	1° 49' ± 30'	1° 49' ± 30'	1° 49' ± 30'
Angle de braquage de la roue extérieure lorsque la direction est braquée au maximum	33° 12' + 1° 30' - 2°	33° 12' + 1° 30' - 2°	33° 12' + 1° 30' - 2°	33° 12' + 1° 30' - 2°
Angle de braquage de la roue intérieure lorsque la direction est braquée au maximum	39° 36' + 1° 30' - 2°	39° 36' + 1° 30' - 2°	39° 36' + 1° 30' - 2°	39° 36' + 1° 30' - 2°

<sup>3)</sup> L'angle de braquage de la roue située à l'extérieur du virage est réduit de cette valeur. Selon le fabricant, il peut aussi apparaître en valeur négative sur l'ordinateur de contrôle de géométrie.

Train arrière	Trains roulants standard (1BA)	Trains roulants sport (1BE/1BD)	Trains roulants avec amortissement à régulation électronique (1BL)	Trains roulants sport (1BV)
Carrossage	- 1°20' ± 25'	- 1°20' ± 25'	- 1°20' ± 25'	- 1°20' ± 25'
Différence maximale admissible entre les deux côtés	30'	30'	30'	30'
Pincement par roue (valeur de réglage)	+ 10' ± 5'	+ 10' ± 5'	+ 10' ± 5'	+ 10' ± 5'

Pincement par roue (valeur de contrôle)	+ 10' ± 5'	+ 10' ± 5'	+ 10' ± 5'	+ 10' ± 5'
Déport maxi admissible de trajectoire par rapport à l'axe longitudinal du véhicule	10'	10'	10'	10'

### Caractéristiques supplémentaires pour les véhicules avec traction avant et transmission intégrale :

Ces données supplémentaires du véhicule ne servent qu'à établir un diagnostic plus rapide en cas d'accidents.

Tableau → [Chapitre](#)

### Traction avant et transmission intégrale / Sportback

Ces valeurs assignées sont valables pour toutes les motorisations.

Train avant	Trains roulants standard (1BA)	Trains roulants City Chine (1BB)	Trains roulants sport (1BE/1BD)	Trains roulants avec amortissement à régulation électronique (1BL)
Carrossage	- 1°5' ± 23'	- 44' ± 23'	- 1°5' ± 23'	- 1°5' ± 23'
Différence maximale admissible entre les deux côtés	30'	30'	30'	30'
Pincement par roue (valeur de réglage)	+ 10' ± 5'	+ 10' ± 5'	+ 10' ± 5'	+ 10' ± 5'
Pincement par roue (valeur de contrôle)	+ 10' ± 7'	+ 10' ± 7'	+ 10' ± 7'	+ 10' ± 7'
Différence de pincement à 20 degrés → <b>Remarque</b>	1° 49' ± 30'	1° 49' ± 30'	1° 49' ± 30'	1° 49' ± 30'
Angle de braquage de la roue extérieure lorsque la direction est braquée au maximum	33° 12' + 1° 30' - 2°	33° 12' + 1° 30' - 2°	33° 12' + 1° 30' - 2°	33° 12' + 1° 30' - 2°
Angle de braquage de la roue intérieure lorsque la direction est braquée au maximum	39° 36' + 1° 30' - 2°	39° 36' + 1° 30' - 2°	39° 36' + 1° 30' - 2°	39° 36' + 1° 30' - 2°

<sup>4)</sup> L'angle de braquage de la roue située à l'extérieur du virage est réduit de cette valeur. Selon le fabricant, il peut aussi apparaître en valeur négative sur l'ordinateur de contrôle de géométrie.

Train avant	Trains roulants sport (1BV)			
Carrossage	- 1°13' ± 23'			
Différence maximale admissible entre les deux côtés	30'			

Pincement par roue (valeur de réglage)	+ 10' ± 5'			
Pincement par roue (valeur de contrôle)	+ 10' ± 7'			
Différence de pincement à 20 degrés → <b>Remarque</b>	1° 49' ± 30'			
Angle de braquage de la roue extérieure lorsque la direction est braquée au maximum	33° 12' + 1° 30' - 2°			
Angle de braquage de la roue intérieure lorsque la direction est braquée au maximum	39° 36' + 1° 30' - 2°			

- <sup>5)</sup> L'angle de braquage de la roue située à l'extérieur du virage est réduit de cette valeur. Selon le fabricant, il peut aussi apparaître en valeur négative sur l'ordinateur de contrôle de géométrie.

<b>Train arrière</b>	<b>Trains roulants standard (1BA)</b>	<b>Trains roulants City Chine (1BB)</b>	<b>Trains roulants sport (1BE/1BD)</b>	<b>Trains roulants avec amortissement à régulation électronique (1BL)</b>
Carrossage	- 1°20' ± 25'	- 1°20' ± 25'	- 1°20' ± 25'	- 1°20' ± 25'
Différence maximale admissible entre les deux côtés	30'	30'	30'	30'
Pincement par roue (valeur de réglage)	+ 10' ± 5'	+ 10' ± 5'	+ 10' ± 5'	+ 10' ± 5'
Pincement par roue (valeur de contrôle)	+ 10' ± 5'	+ 10' ± 5'	+ 10' ± 5'	+ 10' ± 5'
Déport maxi admissible de trajectoire par rapport à l'axe longitudinal du véhicule	10'	10'	10'	10'

<b>Train arrière</b>	<b>Trains roulants sport (1BV)</b>			
Carrossage	- 1°20' ± 25'			
Différence maximale admissible entre les deux côtés	30'			
Pincement par roue (valeur de réglage)	+ 10' ± 5'			
Pincement par roue (valeur de contrôle)	+ 10' ± 5'			
Déport maxi admissible de trajectoire par rapport	10'			

à l'axe longitudinal du véhicule				
----------------------------------	--	--	--	--

**Caractéristiques supplémentaires pour les véhicules avec traction avant et transmission intégrale :**

Ces données supplémentaires du véhicule ne servent qu'à établir un diagnostic plus rapide en cas d'accidents.

Tableau → [Chapitre](#)