AJUSTE DEL PARALELO EN JAGUAR S-TYPE CON Nº DE SERIE POSTERIOR A M45255

Alineación de las ruedas delanteras: Caída (camber)

S-TYPE: caída							
Desde el MA 1999.25 hasta el MA 2002.5		**Lado izquierdo**		**Lado derecho**		**Equilibrio (lado izquierdo menos lado derecho)**	
		Nominal	**Tolerancia**	**Nominal**	**Tolerancia**	**Nominal**	**Tolerancia**
Mercados con volante a la derecha y Japón	Grados decimales	– 0,25°	± 0,50°	– 0,05°	± 0,50°	– 0,20°	± 0,70°
	Grados/minutos	–15'	± 30'	– 3'	± 30'	– 12'	± 42'
EE. UU., Canadá, México, República Dominicana (NAS)	Grados decimales	0,00°	± 0,50°	– 0,60°	± 0,50°	0,60°	± 0,70°
	Grados/minutos	0°	± 30'	– 36'	± 30'	36'	± 42'
Resto del mundo	Grados decimales	– 0,05°	± 0,50°	– 0,25°	± 0,50°	0,20°	± 0,70°
	Grados/minutos	– 3'	± 30'	– 15'	± 30'	12'	± 42'
A partir de MA 2002.5							
Mercados con volante a la derecha y Japón	Grados decimales	– 0,60°	± 0,75°	– 0,20°	± 0,75°	– 0,40°	± 0,75°
	Grados/minutos	– 36'	± 45'	– 12'	± 45'	– 24'	± 45'
EE. UU., Canadá, México, República Dominicana (NAS)	Grados decimales	– 0,20°	± 0,75°	– 0,55°	± 0,75°	0,35°	± 0,75°
	Grados/minutos	– 12'	± 45'	– 33'	± 45'	21'	± 45'
Resto del mundo	Grados decimales	– 0,20°	± 0,75°	– 0,40°	± 0,75°	0,20°	± 0,75°
	Grados/minutos	– 12'	± 45'	– 24'	± 45'	12'	± 45'

Nota: *todas las cifras de este cuadro son para la altura 'en salón'; véase la sección 'Alturas de la suspensión'.*

Nota: *los neumáticos deben inflarse a la presión normal.*

Nota: *preste especial atención a los valores 'positivos' y 'negativos' y al formato de los 'grados decimales' o 'grados/minutos' cuando introduzca datos en el equipo de medición.*

Alineación de ruedas delanteras: Avance del pivote (caster)

S-TYPE: avance del pivote							
Desde el MA 1999.25 hasta el MA 2002.5		**Lado izquierdo**		**Lado derecho**		**Equilibrio (lado izquierdo menos lado derecho)**	
		Nominal	**Tolerancia**	**Nominal**	**Tolerancia**	**Nominal**	**Tolerancia**
Mercados con volante a la derecha y Japón	Grados decimales	7,80°	± 0,70°	7,80°	± 0,70°	0,00°	± 0,70°
	Grados/minutos	7° 48'	± 42'	7° 48'	± 42'	0°	± 42'
EE. UU., Canadá, México, República Dominicana (NAS)	Grados decimales	7,80°	± 0,70°	7,80°	± 0,70°	0,00°	± 0,70°
	Grados/minutos	7° 48'	± 42'	7° 48'	± 42'	0°	± 42'
Resto del mundo	Grados decimales	7,80°	± 0,70°	7,80°	± 0,70°	0,00°	± 0,70°
	Grados/minutos	7° 48'	± 42'	7° 48'	± 42'	0°	± 42'
A partir de MA 2002.5							
Mercados con volante a la derecha y Japón	Grados decimales	6,88°	± 0,75°	6,33°	± 0,75°	0,55°	± 0,75°
	Grados/minutos	6° 53'	± 45'	6° 20'	± 45'	33'	± 45'
EE. UU., Canadá, México, República Dominicana (NAS)	Grados decimales	6,61°	± 0,75°	6,74°	± 0,75°	– 0,14°	± 0,75°
	Grados/minutos	6° 36'	± 45'	6° 45'	± 45'	– 8'	± 45'
Resto del mundo	Grados decimales	6,61°	± 0,75°	6,61°	± 0,75°	0,00°	± 0,75°
	Grados/minutos	6° 36'	± 45'	6° 36'	± 45'	0°	± 45'

Nota: *todas las cifras de este cuadro son para la altura 'en salón'; véase la sección 'Alturas de la suspensión'.*

Nota: *los neumáticos deben inflarse a la presión normal.*

Nota: *preste especial atención a los valores 'positivos' y 'negativos' y al formato de los 'grados decimales' o 'grados/minutos' cuando introduzca datos en el equipo de medición.*

Alineación de ruedas delanteras: Convergencia (toe)

S-TYPE: convergencia			
Desde el MA 1999.25 hasta el MA 2002.5		**Convergencia total**	
		Nominal	**Tolerancia**
Todos los mercados	Grados decimales	0,17°	± 0,17°
	Grados/minutos	10'	± 10'
A partir de MA 2002.5			
Todos los mercados	Grados decimales	0,10°	± 0,20°
	Grados/minutos	6'	± 12'

Nota

Nota: *todas las cifras de este cuadro son para la altura 'en salón'; véase la sección 'Alturas de la suspensión'.*

Nota: *los neumáticos deben inflarse a la presión normal.*

Nota: *preste especial atención a los valores 'positivos' y 'negativos' y al formato de los 'grados decimales' o 'grados/minutos' cuando introduzca datos en el equipo de medición.*

Establecer la convergencia delantera lo más cerca posible a +0,13 grados en cada lado (izquierdo y derecho).
Establecer convergencia total en +26 grados

Para las ruedas delanteras lo más importante que hay que entender, es que el taller debe comprobar siempre la desviación de la convergencia después de que se haya establecido la convergencia y antes de finalizar y apretar todo. Este proceso también es conocido como la alineación de Mercedes con la convergencia a presión.

Esto simula bastante bien lo que hacen los neumáticos y la suspensión cuando se va conduciendo. También muestra problemas pasados por alto sobre la suspensión, generados por la degradación de las articulaciones de las rótulas en la unión con los tirantes, los rodamientos y bujes de fijación de las ruedas, etc.

Si se ajustan a la mitad o a la parte más externa de las especificaciones, puede seguir habiendo desgaste interior de los neumáticos mientras se conduce, debido a que los neumáticos tienden a abrir la convergencia mientras se circula. Esta es la razón por la que se debe fijar la convergencia total a +0,26 grados.

Incluso ha habido veces que la convergencia ha pasado a la parte roja después de comprobar la desviación y generaron desgaste los neumáticos en la cara de los mismos.

Alineación de las ruedas traseras: Caída (camber)

S-TYPE: caída						Nota
Desde el MA 1999.25 hasta el MA 2002.5		Lado izquierdo		Lado derecho		
		Nominal	Tolerancia	Nominal	Tolerancia	
Todos los mercados	Grados decimales	– 1,00°	± 0,75°	– 1,00°	± 0,75°	
	Grados/minutos	– 1°	± 45'	– 1°	± 45'	
A partir de MA 2002.5						
Todos los mercados	Grados decimales	– 0,54°	± 0,75°	– 0,54°	± 0,75°	
	Grados/minutos	– 32'	± 45'	– 32'	± 45'	

Nota: *todas las cifras de este cuadro son para la altura 'en salón'; véase la sección 'Alturas de la suspensión'.*

Nota: *los neumáticos deben inflarse a la presión normal.*

Nota: *preste especial atención a los valores 'positivos' y 'negativos' y al formato de los 'grados decimales' o 'grados/minutos' cuando introduzca datos en el equipo de medición.*

Alineación de las ruedas traseras: Convergencia (toe)

S-TYPE: convergencia									
Desde el MA 1999.25 hasta el MA 2002.5		Lado izquierdo		Lado derecho		Convergencia total		Ángulo de empuje	
		Nominal	Tolerancia	Nominal	Tolerancia	Nominal	Tolerancia	Nominal	Tolerancia
Todos los mercados	Grados decimales	0,12°	± 0,10°	0,12°	± 0,10°	0,25°	± 0,17°	0,00°	± 0,10°
	Grados/minutos	7'	± 6'	7'	± 6'	15'	± 10'	0°	± 6'
A partir de MA 2002.5									
Todos los mercados	Grados decimales	0,08°	± 0,14°	0,08°	± 0,14°	0,16°	± 0,20°	0,00°	± 0,14°
	Grados/minutos	5'	± 8'	5'	± 8'	10'	± 12'	0°	± 8'

Nota: *todas las cifras de este cuadro son para la altura 'en salón'; véase la sección 'Alturas de la suspensión'.*

Nota: *los neumáticos deben inflarse a la presión normal.*

Nota: *preste especial atención a los valores 'positivos' y 'negativos' y al formato de los 'grados decimales' o 'grados/minutos' cuando introduzca datos en el equipo de medición.*

Nota