

TRAIN TRIGONE

T

L'action du train arrière d'une voiture est tout aussi importante que celle du train avant, tant pour son confort que pour son comportement. Le train trigone permet d'obtenir des prestations orientées très haut de gamme, de bien meilleure qualité que celles qu'offrent les traditionnels trains arrière en «H», associées à un encombrement réduit.



RENAULT COMMUNICATION

▸ Sécurité

▸ Environnement

▸ Vie à bord

▸ Mobilité

▸ Compétitivité

L'ESSENTIEL

Le mouvement des roues arrière d'une voiture ne se limite pas à des déplacements verticaux. Dans les faits, les roues arrière se déplacent selon les trois axes (longitudinalement, transversalement et verticalement) par rapport au véhicule. Elles effectuent donc des mouvements dans l'espace, mis à profit pour optimiser le comportement du véhicule.

Le train trigone permet un parfait contrôle de ces déplacements. Il constitue ainsi une solution capable de répondre à un niveau de prestations très élevé. Si la conception du train trigone est complexe et a fait l'objet de nombreux brevets de la part de Renault, cette solution offre une sûreté de comportement assortie d'un niveau de confort qui la réserve au segment des véhicules haut de gamme.

EN RÉSUMÉ

EN OFFRANT UN CONTRÔLE PARFAIT DES DÉPLACEMENTS ET DES BRAQUAGES DES ROUES ARRIÈRE DE LA VOITURE, LE TRAIN TRIGONE OFFRE UN NIVEAU DE PRESTATIONS HAUT DE GAMME TANT EN MATIÈRE DE CONFORT QUE DE COMPORTEMENT. DE PLUS, GRÂCE À SON ENCOMBREMENT RÉDUIT, IL PRÉSERVE L'HABITABILITÉ DU VÉHICULE.

COMMENT ÇA MARCHE ?

Le train trigone est constitué de trois bielles et d'un bras quadrilatère. Il appartient à la famille des trains appelés multibras, dont les caractéristiques sont les plus performantes du marché. La topologie permet notamment d'obtenir une très grande rigidité transversale, nécessaire pour une bonne tenue de route, tout en autorisant une relative souplesse

longitudinale, gage de confort. La caractéristique majeure du train trigone repose sur une cinématique mettant en action plusieurs axes de pivotement des différentes bielles entre elles. La combinaison des différents axes permet de régler, de façon indépendante, la variation de parallélisme et la variation de carrossage des roues, ce qui n'est pas le cas de tous les trains

multibras. Il est ainsi possible de donner un effet stabilisateur (on parle d'effet sous-vireur) en courbe ou lors des sollicitations de freinage. Enfin, un point fort du train trigone réside dans sa compacité (supérieure à la concurrence), tout en préservant une course importante de la roue, nécessaire au confort de suspension.



RENAULT COMMUNICATION