

5 REGLAGE DES AMORTISSEURS AV et AR.  
REGLAGE DE LA SUSPENSION AR.

Q

Si, après un certain kilométrage, on constate que la suspension n'est pas normale, il est bon de procéder à la vérification et au besoin de parfaire le réglage des amortisseurs.

### -VERIFICATION DES AMORTISSEURS AVANT.

On peut s'assurer de leur bon fonctionnement en exerçant successivement une forte pression sur les ailes avant droite et gauche ainsi que sur la pointe arrière. La voiture doit alors revenir progressivement à sa position initiale. Si celle-ci revient rapidement, il y a lieu de vérifier le réglage des amortisseurs.

### - IMPORTANT.

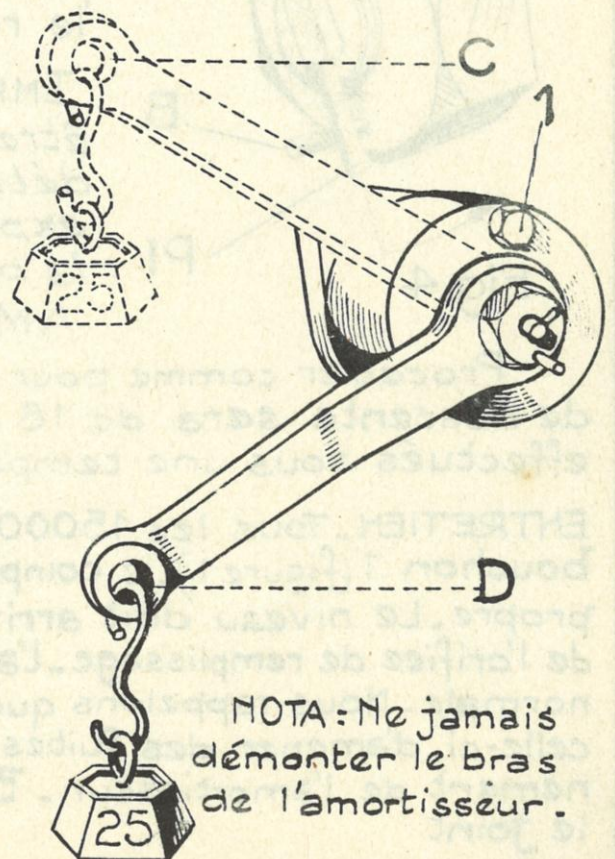
Il est possible qu'une impureté, amenée par l'huile, se soit logée dans le circuit et par ce fait, rende l'amortisseur inefficace. Dans ce cas, déposer l'amortisseur, le fixer sur un montage, placer le bras à mi-course entre les points extrêmes de rotation (C et D fig 1) puis donner un choc violent avec un marteau à l'extrémité du bras et dans le sens du freinage.

Ce choc provoquant une forte pression d'huile dans le circuit de l'amortisseur, chassera la ou les impuretés et rendra la circulation normale. On peut facilement se rendre compte du résultat en actionnant le bras à la main. Celui-ci doit offrir une certaine résistance qui se règle de la façon suivante

### ①. AMORTISSEURS AVANT (Fig 1)

Suspendre à l'extrémité du bras un poids de 25 K.

Le bras doit descendre de la position haute C à la



NOTA: Ne jamais démonter le bras de l'amortisseur.

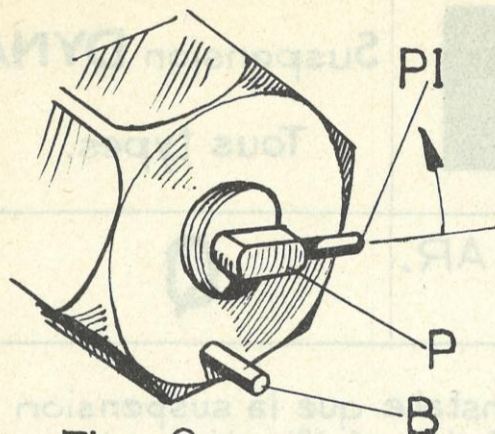


Fig. 2

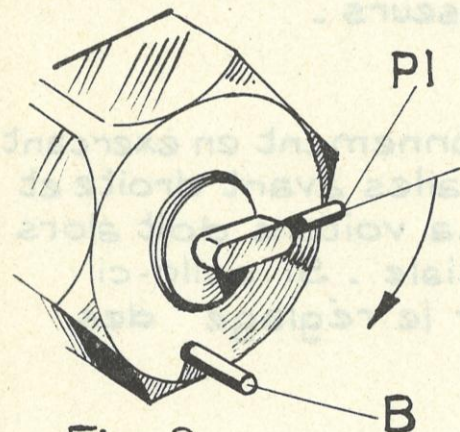


Fig. 3

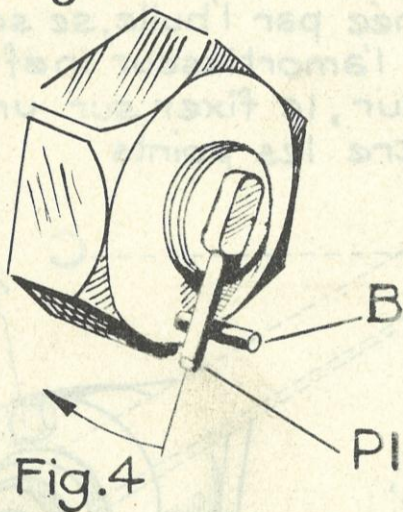


Fig. 4

position basse D en un temps variant de 8 à 10 secondes. Si le temps de descente est supérieur à 10" (amortisseur trop ferme). Le régler en tournant à l'aide d'une clé le piston central P qui porte la pointe indicatrice PI. (voir figure 2) dans le sens inverse des aiguilles d'une montre (voir figure 2) puis vérifier à nouveau le temps de descente et répéter l'opération jusqu'à ce que l'on obtienne un temps de descente correspondant aux indications ci-dessus.

Si le temps est inférieur à 8" (amortisseur trop doux) faire le réglage en tournant le piston central dans le sens des aiguilles d'une montre (voir figure 3) et reprendre le temps de descente. Répéter l'opération jusqu'à ce que l'on obtienne le temps indiqué.

Si le temps de 8-10" n'est pas obtenu lorsque la pointe indicatrice PI bute contre la butée B, on peut alors démonter la pointe (PI) tourner le piston central (P) jusqu'à passer la butée (B) (voir fig. 4) puis replacer la pointe (PI) et continuer le réglage jusqu'à obtenir le temps 8-10".

**IMPORTANT.** Passé la butée, il ne peut être fait plus d'un tour sans risque de détériorer le thermostat, aussi il est expressément recommandé de ne passer la butée B qu'une seule fois.

### AMORTISSEURS AR

Procéder comme pour les amortisseurs avant, mais le temps de descente sera de 18 à 20". Nota: Ces réglages seront effectués sous une température ambiante de 15 à 20°.

**ENTRETIEN.** Tous les 15000K. Vérifier le plein d'huile de ricin par le bouchon 1 (figure 1). le compléter s'il y a lieu à l'aide d'une seringue très propre. Le niveau doit arriver à environ 1cm. au dessous du filetage de l'orifice de remplissage. L'amortisseur étant placé dans sa position normale. Nous rappelons que trop d'huile, risque, par la dilatation de celle-ci, d'amener des fuites et de compromettre le bon fonctionnement de l'amortisseur. Bloquer le bouchon après avoir vérifié le joint

## 2°. REMPLACEMENT DES BARRES DE TORSION DE LA SUSPENSION ARRIERE. (Ouvrir le dépliant de la Page 5).

### - Dépose des barres (fig.3)

- Débrancher le, ou les feux AR.
- Déposer l'aile AR (ou les ailes AR, si l'échange complet des barres s'avère indispensable) puis.....
- la roue AR.
- l'axe 10 du bras de suspension.
- l'axe 12 dégager la chape 13 en relevant la bielle d'amortisseur
- Oter le circlips 16 - le protecteur 17 - le manchon 15
- dégager le bras de suspension 14 en le tirant vers soi -

### ATTENTION aux Rouleaux 19 (Cas montage à rouleaux)

- démonter les 4 boulons 2, fixant l'ancrage des barres 20
- maintenir les vis par derrière et sortir l'ensemble ancrage. barres
- Il ne restera plus qu'à sortir les goupilles pour démonter l'ensemble.

### - Préparation des ensembles barres, avant repose sur la voiture (fig.3)

- poser l'ancrage sur l'établi
- monter et engager bien à fond dans l'ancrage les 2 barres extérieures.

Aligner ces barres et monter la barrette d'accouplement.

Remarque. Lorsque la barrette est en place, les 2 barres doivent être exactement dans le même plan.

- Monter la barre centrale, l'extrémité cannelée portant 2 gorges côté ancrage.

Remarque. La barrette sera bien en place lorsque les faces F des 4 pièces (barres et barrette) seront dans le même plan.

- Monter les goupilles Mécanindus et mater légèrement les extrémités de leur logement.
- Monter le jonc J fig.1 et la rondelle R sur le manchon intermédiaire.
- Engager le manchon sur la barre centrale (côté cannelure avec 2 gorges) et s'assurer qu'il coulisse normalement, ensuite le dégager.

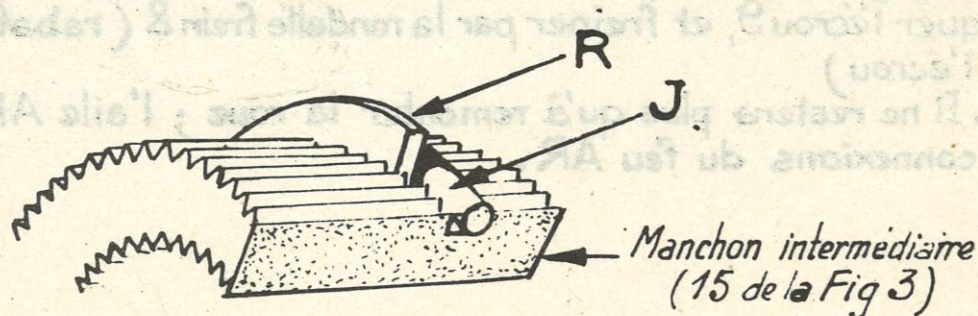


Fig - 1

### Montage sur le chassis (fig 3)

- Présenter l'ensemble barres, l'engager, maintenir les vis 2 par l'intérieur de la patte d'ancrage, le long des barres et bloquer les écrous 3.

- Monter la rondelle 1, la centrer, engager à fond la bague extérieure 18 du roulement.

Remarque. Pour obtenir un parfait centrage de la rondelle, ce qui est indispensable, on utilisera un tube intermédiaire T par l'intérieur duquel à l'aide d'un second tube t on pourra bloquer la bague 18.

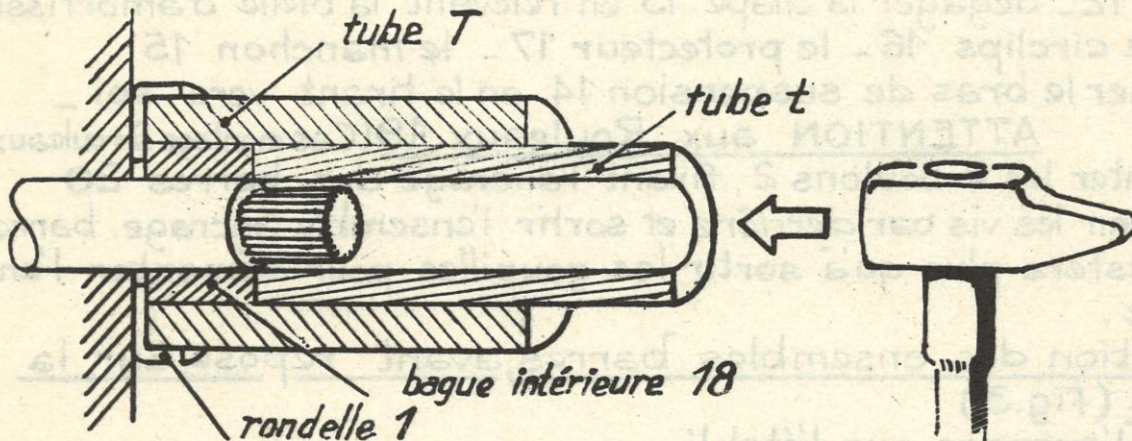


Fig. 2

- Engager le bras de suspension 14 suivant la position indiquée sur la fig. 3 en tenant compte de la cote A.

Remarque. L'emploi d'un gabarit 6, facile à confectionner, facilitera le réglage et la pose du bras de suspension 14

- Maintenir la bielle (cote A) présenter le manchon 15 (avec jonc et rondelle) et l'engager à fond lorsqu'on aura trouvé la dent correspondante ou la plus proche.

- Monter le protecteur 17 et enfin le circlips 16.

Remarque. Le circlips doit entrer librement dans la gorge, ses becs seront orientés à l'opposé du méplat de la barre centrale.

- S'assurer que les 2 bagues coniques 11 sont en place, monter l'axe 10 (suivant figure), son écrou, bloquer et goupiller.

- Si l'amortisseur a été déposé, le reposer; le bouchon 5 toujours vers le haut; ne pas oublier la barrette 4.

- Desserrer légèrement l'écrou 9, manœuvrer le levier 7 jusqu'à ce que la biellette 13 soit en place.

- Engager l'axe 12 par l'intérieur; monter l'écrou, bloquer et goupiller, bloquer l'écrou 9, et freiner par la rondelle frein 8 (rabattre sur 3 pans de l'écrou)

- Il ne restera plus qu'à remonter la roue; l'aile AR et à faire les connexions du feu AR.

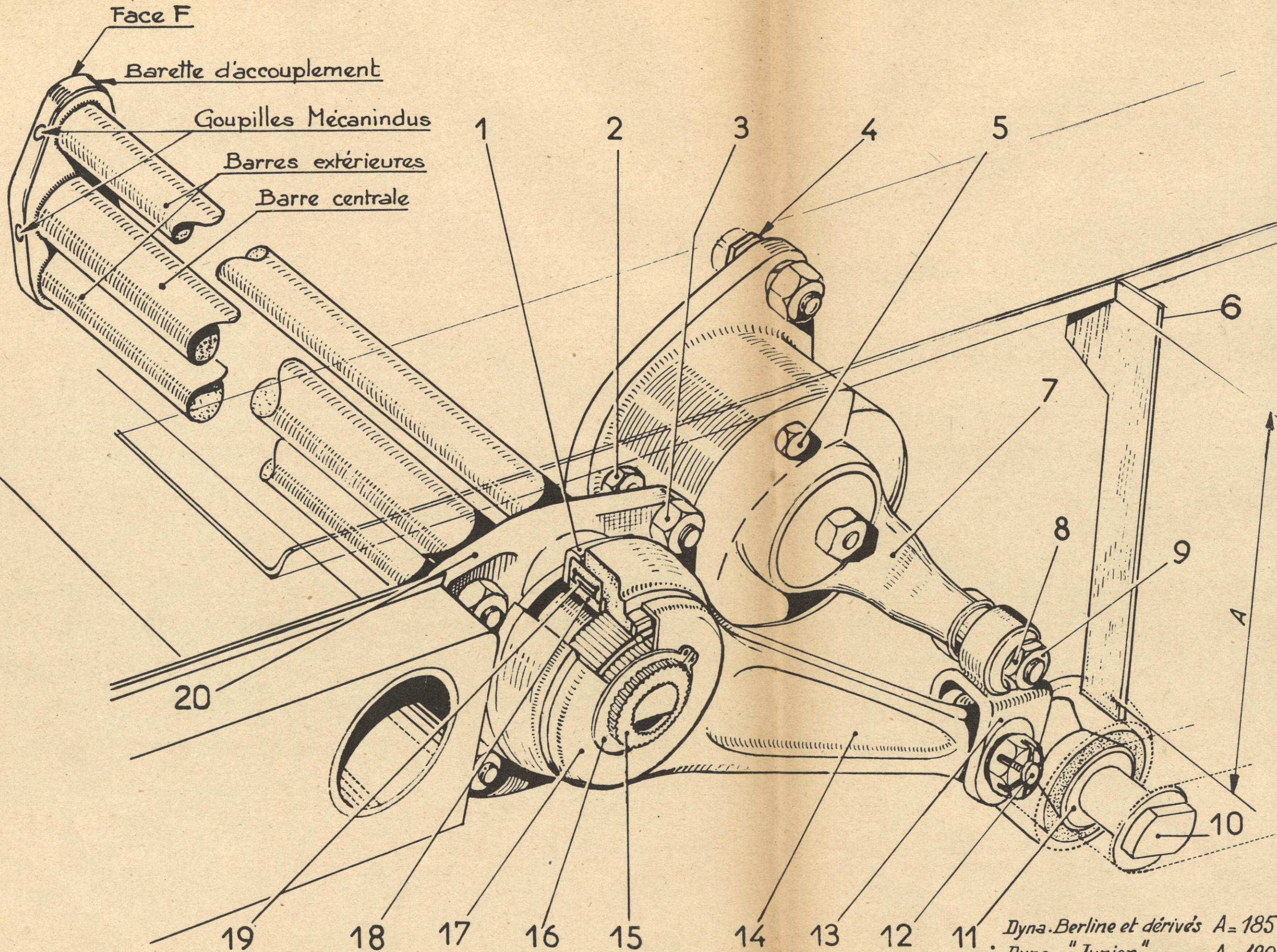


Fig. 3 NOTA - Montage avec Silentbloks concentriques.