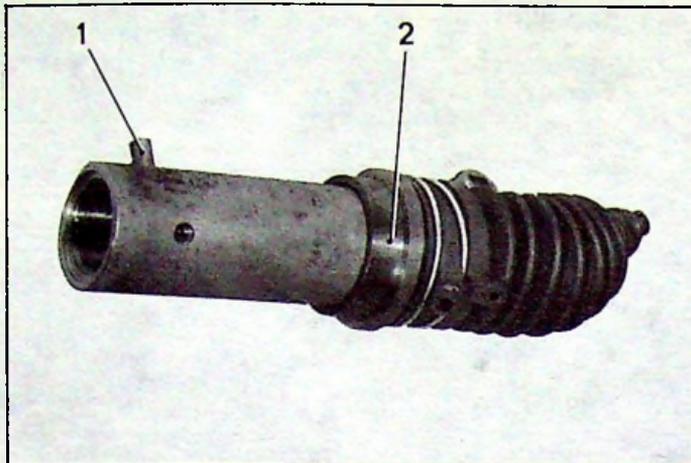


I. REMISE EN ETAT D'UN CYLINDRE DE SUSPENSION
(avant ou arrière)

14 219

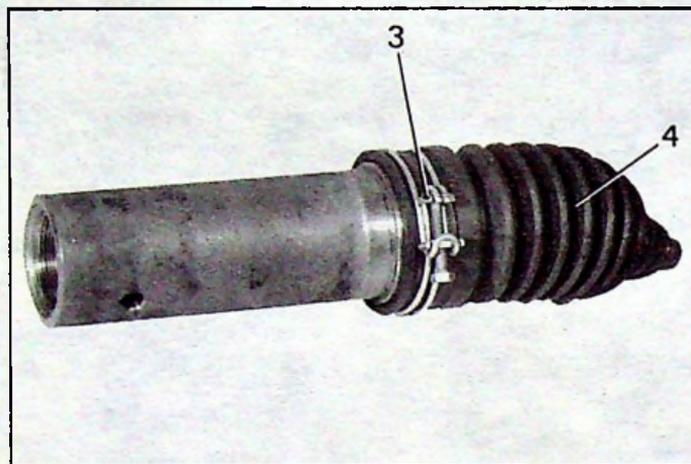


DEMONTAGE.

1. Sur le cylindre avant uniquement :

Déposer (si nécessaire) la goupille de positionnement (1) et la bague d'appui (2).

14 221

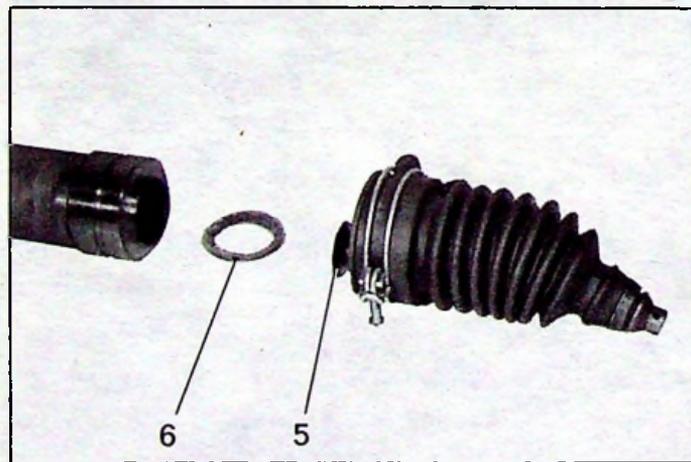


2. Déposer :

- le collier de serrage (3),
- l'ensemble pare-poussière (4) et tige de piston (5),
- le joint feutre (6).

Manuel 850-3

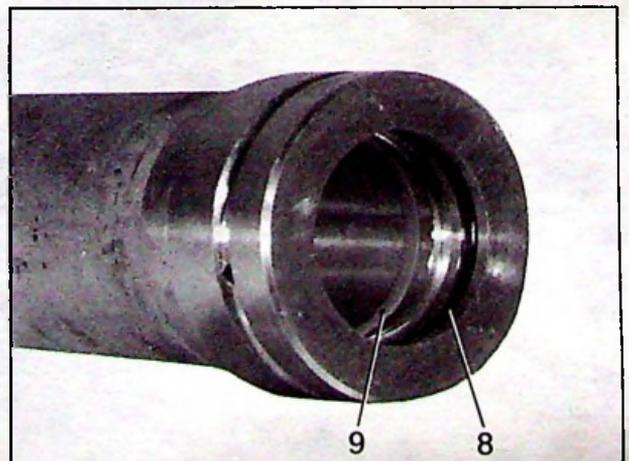
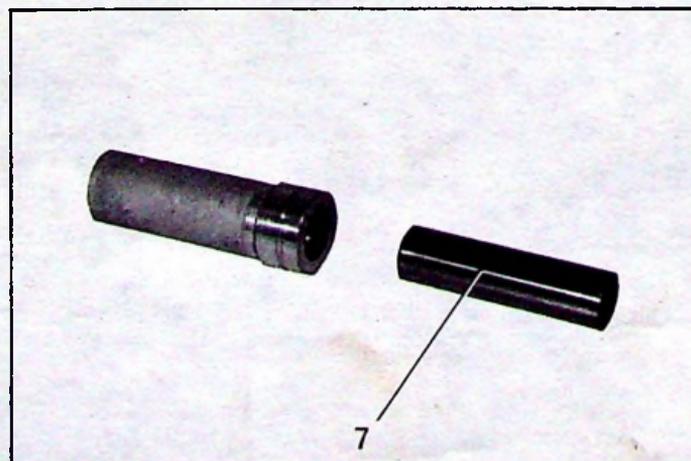
14 222



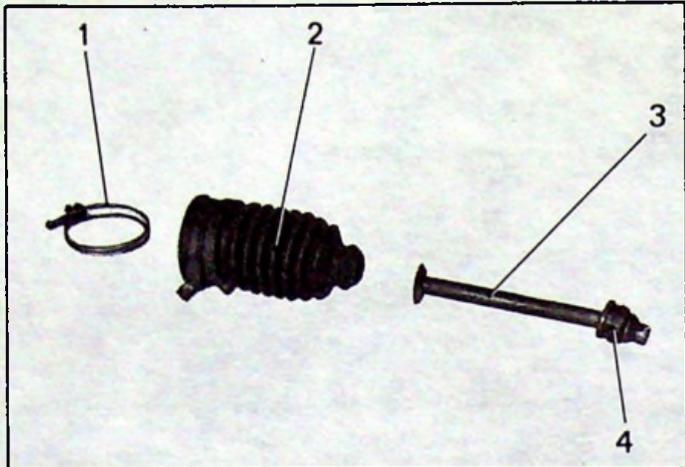
3. Déposer :

- le piston (7),
- le joint torique (8),
- le joint téflon (9),
- le joint torique situé sous le joint téflon (9).

14 224



14 223



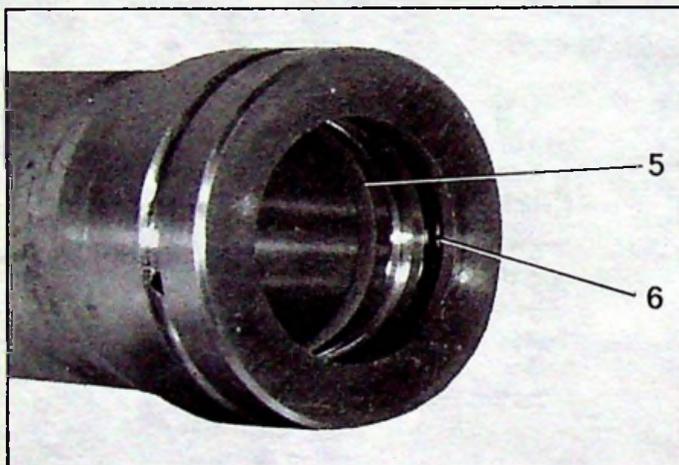
4. Déshabiller le pare-poussière (2) :

Déposer :

- le collier de serrage (1),
- la tige de piston (3).

NOTA : La tige de piston et le boîtier d'articulation (4) sont sertis; aucune intervention n'est possible.

14 225

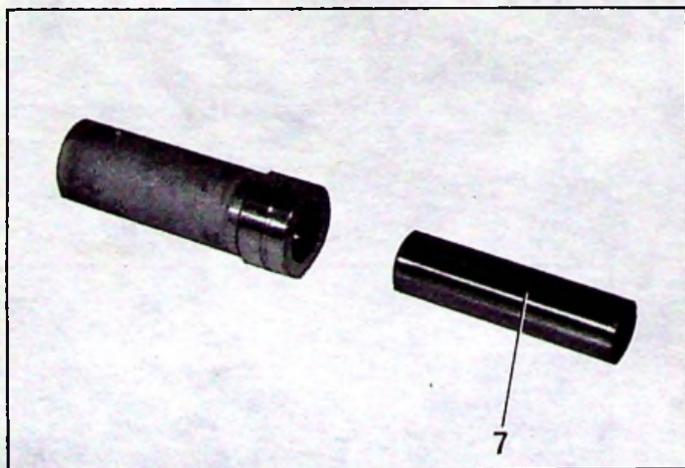


5. Nettoyer et vérifier les pièces :

Si le piston présente des rayures peu profondes, un léger toilage (papier abrasif N° 600) est toléré.

MONTAGE.

14 224



6. Equiper le cylindre :

Enduire légèrement de LHM l'intérieur du cylindre et mettre en place :

- le joint torique et son joint téflon (5).

Ne pas le déformer au montage.

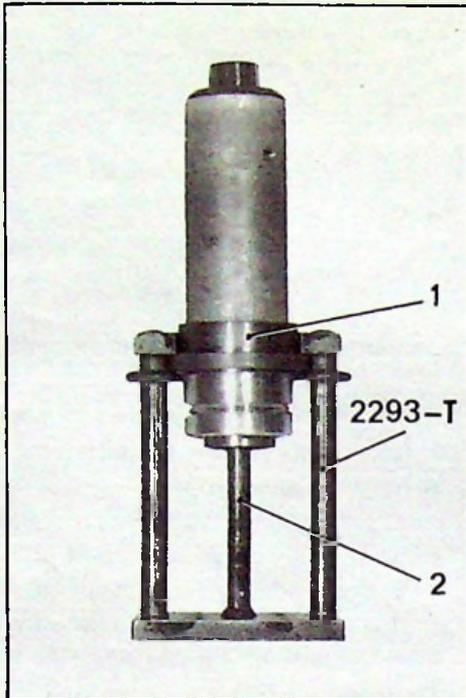
Appliquer le joint téflon sur le joint torique en pressant avec le pouce sur toute sa surface.

- le joint torique (6).

7. Monter le piston :

Engager le piston (7) dans le cylindre, après l'avoir enduit de LHM. Ne pas l'enfoncer complètement dans le cylindre.

14 226



8. Contrôler l'étanchéité du cylindre de suspension :

Pour cette opération, utiliser le banc 3654-T (peint en vert), ses accessoires 3657-T et le support 2293-T.

Relier la pompe au manomètre gradué de 0 à 100 bars.

REMARQUE : Pour utiliser le support 2293-T, il est nécessaire de disposer d'une tige de piston (2) non articulée et d'une bague (1) d'appui de cylindre avant.

a) Placer le cylindre ainsi équipé sur le support 2293-T.

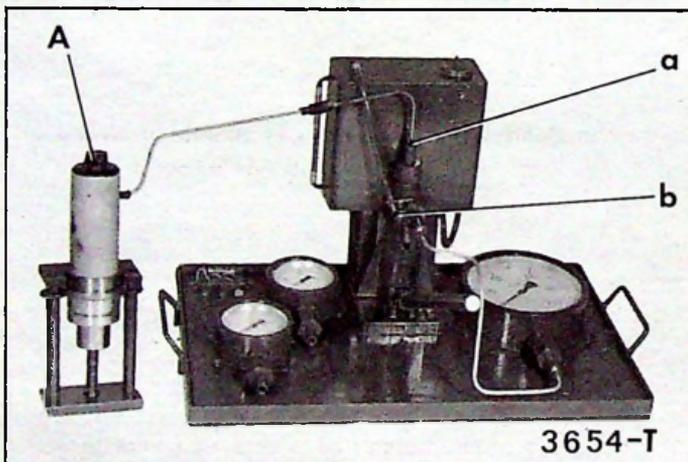
b) Monter le bouchon A muni d'un joint.
Engager l'extrémité de la tige dans l'alvéole du support 2293-T.

c) Relier l'orifice d'alimentation du cylindre à l'orifice « a » de la pompe.
Serrer la vis de purge « b » du banc.

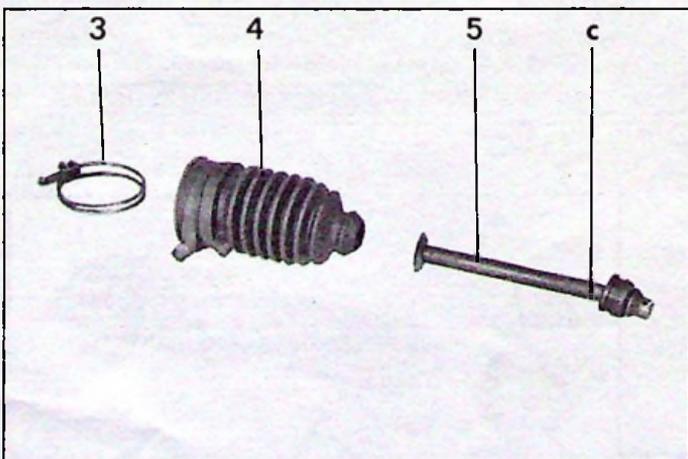
d) Faire monter la pression jusqu'à 40 bars.
Observer le manomètre qui ne doit pas indiquer de baisse de pression.
Desserrer la vis de purge « b ».

e) Déposer le bouchon A.
Désaccoupler le cylindre, du support et de la pompe.

14 317



14 223



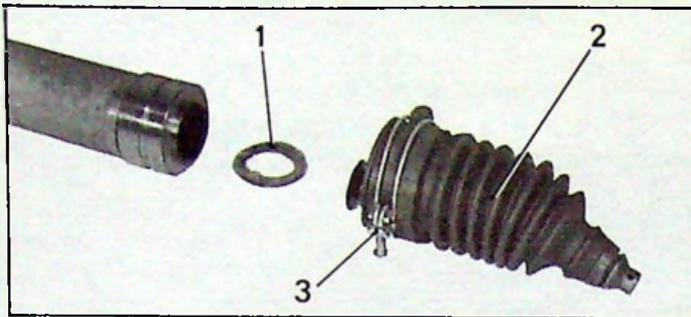
9. Préparer le pare-poussière (4) :

Poser :

- le collier de serrage (3),
- la tige de piston (5).

Mettre quelques gouttes de LHM dans le pare-poussière, afin de lubrifier l'articulation « c ».

14 222



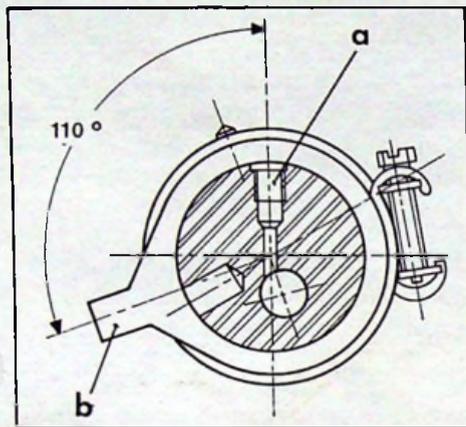
10. Monter l'ensemble pare-poussière et tige de piston sur le cylindre :

a) Mettre en place le joint feutre (1) sur le piston.

b) Orienter le pare-poussière sur le cylindre.

CYLINDRE AVANT GAUCHE

L. 43-5



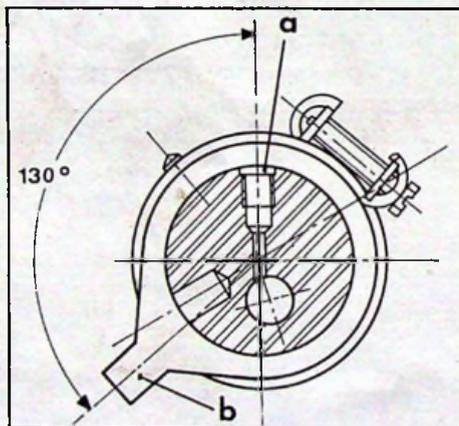
REMARQUE : La position du pare-poussière (2), par rapport au cylindre, est différente sur les cylindres avant et arrière :

- *Cylindre avant* : l'orifice « a » d'alimentation du cylindre doit former un angle de 110° (*cylindre gauche*) ou 130° (*cylindre droit*) avec les orifices « b » de retour de fuite et de mise à l'air libre.

- *Cylindre arrière* : les orifices « a » et « b » doivent être sur un même plan.

CYLINDRE AVANT DROIT

L. 43-5



c) Positionner le collier (3) sensiblement à l'opposé de l'orifice « b » de retour de fuite et le serrer.

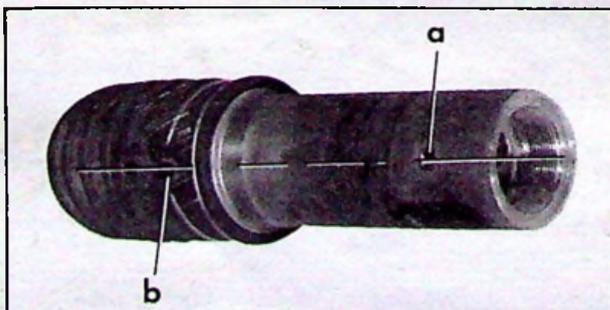
d) *Sur cylindre avant uniquement* :

Mettre en place (*si nécessaire*) :

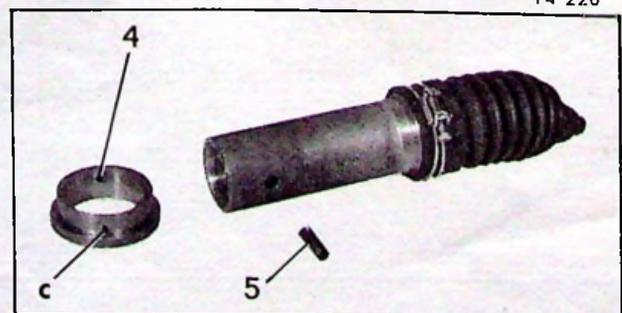
- la bague d'appui (4) (côté « c » vers le haut du cylindre),
- la goupille de positionnement (5).

CYLINDRES ARRIERE

14 229

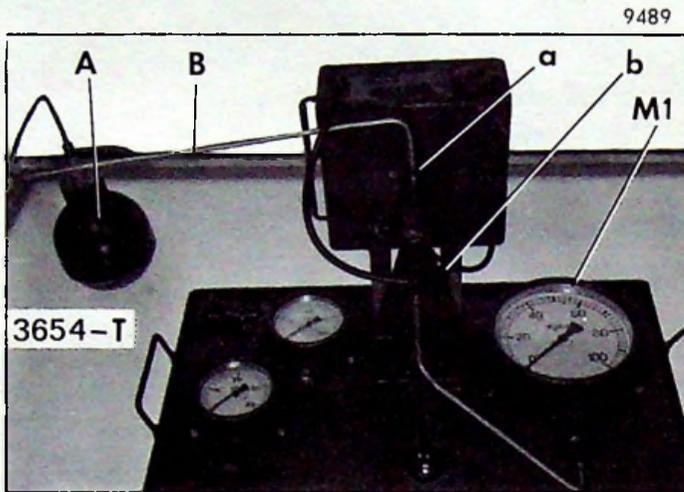


14 220



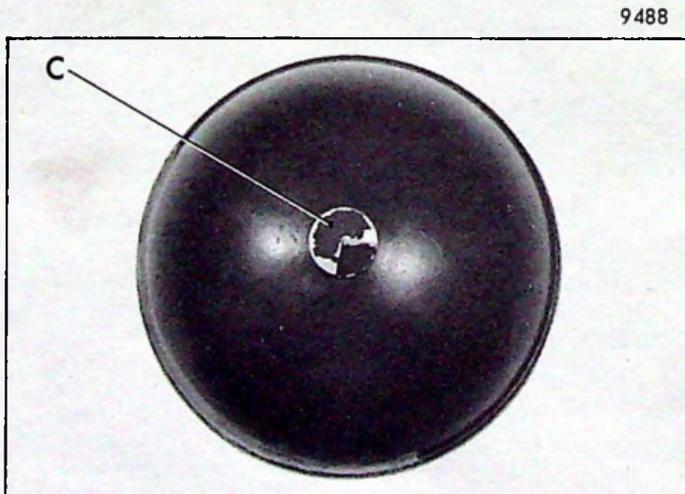
♦ NOTA : Avant montage de la sphère, enduire la face d'appui du cylindre de graisse TOTAL MULTIS.

II. CONTROLE D'UN BLOC PNEUMATIQUE. (ou d'un accumulateur principal)



Utiliser le banc d'essai 3654-T et ses accessoires.
Relier la pompe au manomètre M1 (0 à 100 bars).

1. Visser le raccord A équipé d'un joint d'étanchéité.
2. Lire le nombre gravé sur le bouchon C du bloc.
Ce nombre indique la pression nominale de gonflage du bloc (ou de l'accumulateur).
3. Relier le raccord A à l'orifice « a » de la pompe, à l'aide du tube B.
Serrer la vis de purge « b ».
Pomper pour faire monter la pression
Observer le manomètre M1 : la pression semble d'abord ne pas varier, puis monte rapidement et se stabilise à une valeur qui est la pression de gonflage.



♦ Pression de gonflage à 20° C pour contrôle :

CX	Berlines	Breaks
Bloc avant	$75 \begin{smallmatrix} + 2 \\ - 27 \end{smallmatrix}$ bars	$75 \begin{smallmatrix} + 2 \\ - 27 \end{smallmatrix}$ bars
Bloc arrière	$40 \begin{smallmatrix} + 2 \\ - 13 \end{smallmatrix}$ bars	$35 \begin{smallmatrix} + 2 \\ - 10 \end{smallmatrix}$ bars
Accumulateur principal	$62 \begin{smallmatrix} + 2 \\ - 32 \end{smallmatrix}$ bars	$62 \begin{smallmatrix} + 2 \\ - 32 \end{smallmatrix}$ bars
Accumulateur de frein (Véhicules à direction assistée)	$62 \begin{smallmatrix} + 2 \\ - 32 \end{smallmatrix}$ bars	$62 \begin{smallmatrix} + 2 \\ - 32 \end{smallmatrix}$ bars

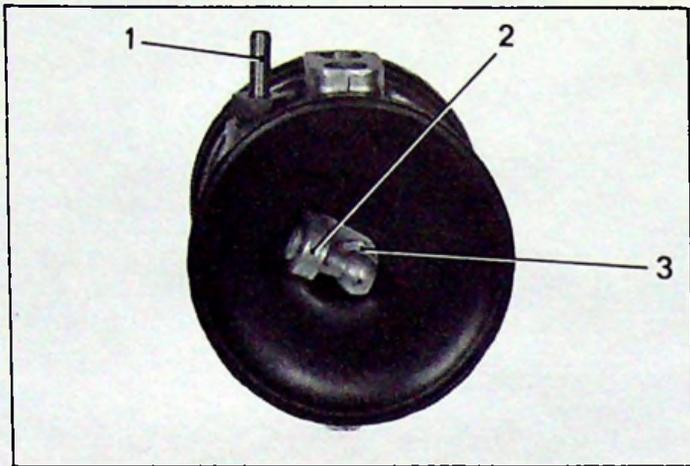
NOTA :

Faire chuter la pression en desserrant la vis de purge « b ».

4. Déposer le tube B et le raccord A.

III. REMISE EN ETAT D'UN CORRECTEUR DE HAUTEUR.

2175



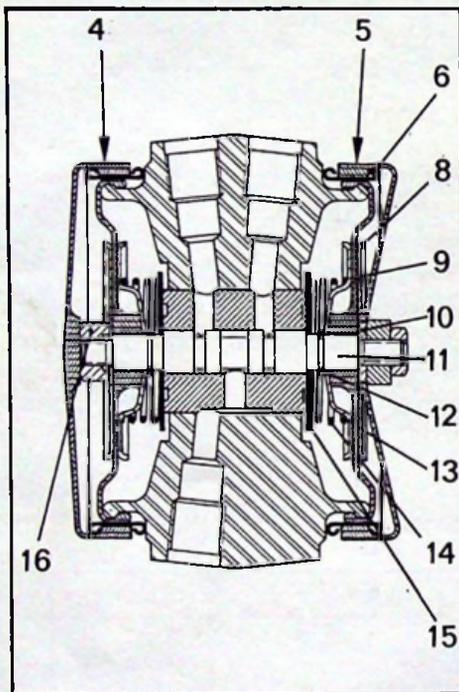
DEMONTAGE.

1. Déposer :

- le tube raccord de fuite (1),
- le contre-écrou (3),
- la commande (2),
- la rondelle (10).

2. Déposer les coupelles d'étanchéité (4) et (5).

D. 43-6



3. Déposer :

- l'écrou (16),
- les bagues extérieures en tôle (6) de maintien des membranes,
- les coupelles extérieures en tôle (8),
- les membranes (9),
- les coupelles intérieures en tôle (13),
- les ressorts (14),
- les circlips (12),
- les clapets (15).

4. Dégager le tiroir (11) du corps du correcteur.

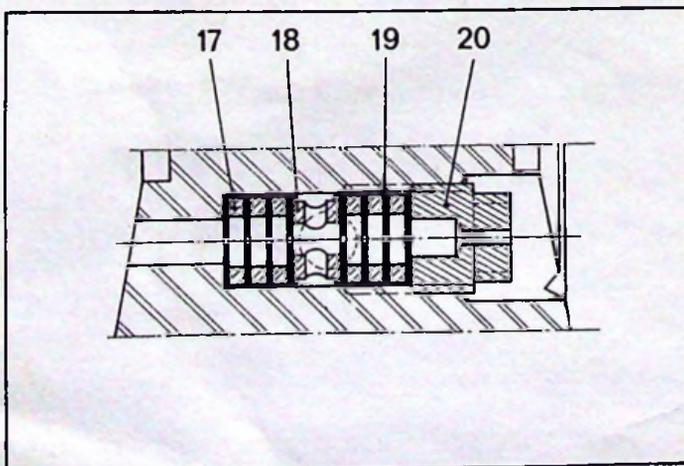
5. Démontez le dash-pot :

Desserrer la vis de blocage (20) des gicleurs (clé MR. 630-12/36).

Dégager :

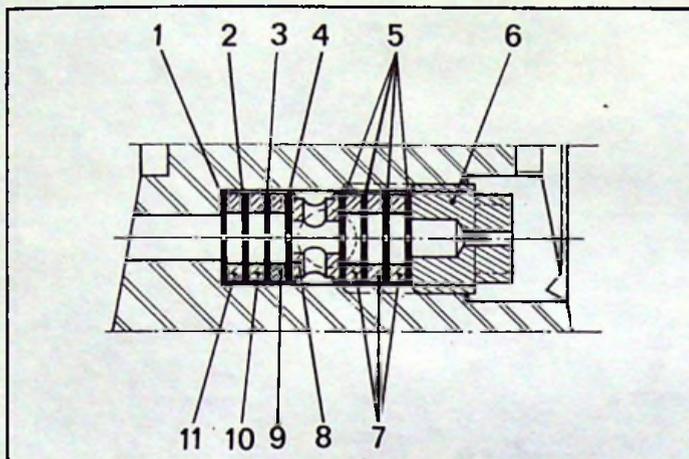
- les huit gicleurs (19),
- les six rondelles entretoises (17),
- l'entretoise centrale (18).

D. 43-13



6. Nettoyer soigneusement les pièces à l'essence. Souffler à l'air-comprimé (sauf les petites pièces formant le dash-pot).

D. 43-13



MONTAGE.

7. Monter le dash-pot :

Placer successivement :

- un gicleur (1),
- une rondelle entretoise (11),
- un gicleur (2),
- une rondelle entretoise (10),
- un gicleur (3),
- une rondelle entretoise (9),
- un gicleur (4),
- l'entretoise centrale (8).

Procéder comme ci-dessus pour les quatre gicleurs (5) et les trois rondelles entretoises (7) restants.

REMARQUE : S'assurer que les gicleurs se placent correctement. En effet, les gicleurs côté vis de serrage peuvent s'engager dans le taraudage recevant la vis et être ainsi serrés en biais et déformés.

Serrer la vis (6) de blocage de 2,5 à 3 mAN (0,25 à 0,30 m.kg) (clé MR. 630-12/36).

8. Placer sur le tiroir (19) :

- un clapet (12),
- un circlips (26).

Engager cet ensemble dans le corps du correcteur la partie filetée la plus longue du tiroir, vers l'arrière.

9. Monter :

- le clapet (22),
- le circlips (18),
- les ressorts (23) (orientés comme indiqué sur la figure),
- les coupelles intérieures en tôle (24),
- les membranes (17),
- les coupelles extérieures en tôle (16).

10. Serrer l'écrou (25) (le plus épais) de 1,8 à 2,2 mAN (0,2 ± 0,02 m.kg).

11. Monter :

- la rondelle (21),
- la commande (27) et la serrer de 1,8 à 2,2 mAN (0,2 ± 0,02 m.kg).

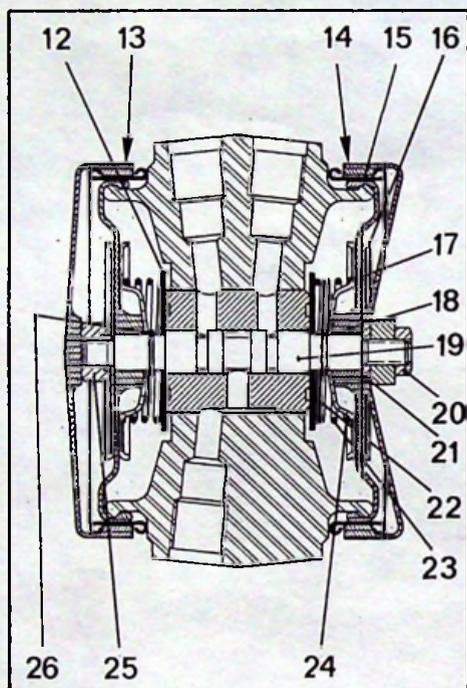
Orienter la commande (27) :

- *Correcteur avant* : la rotule doit former un angle de 90° avec le plan des trous de fixation du correcteur.
 - *Correcteur arrière* : la rotule doit être sur le même plan que les trous de fixation.
- Serrer le contre-écrou (20).

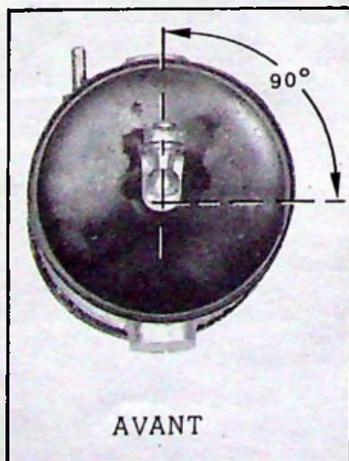
REMARQUE :

Les bagues (15) et les coupelles d'étanchéité (13) et (14) seront montées après la purge du correcteur.

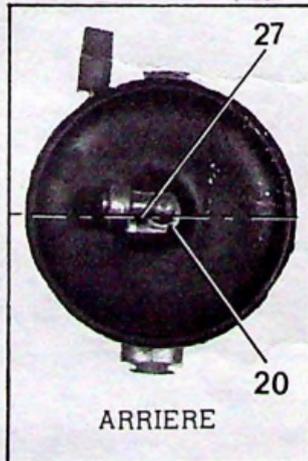
D. 43-6



14 320

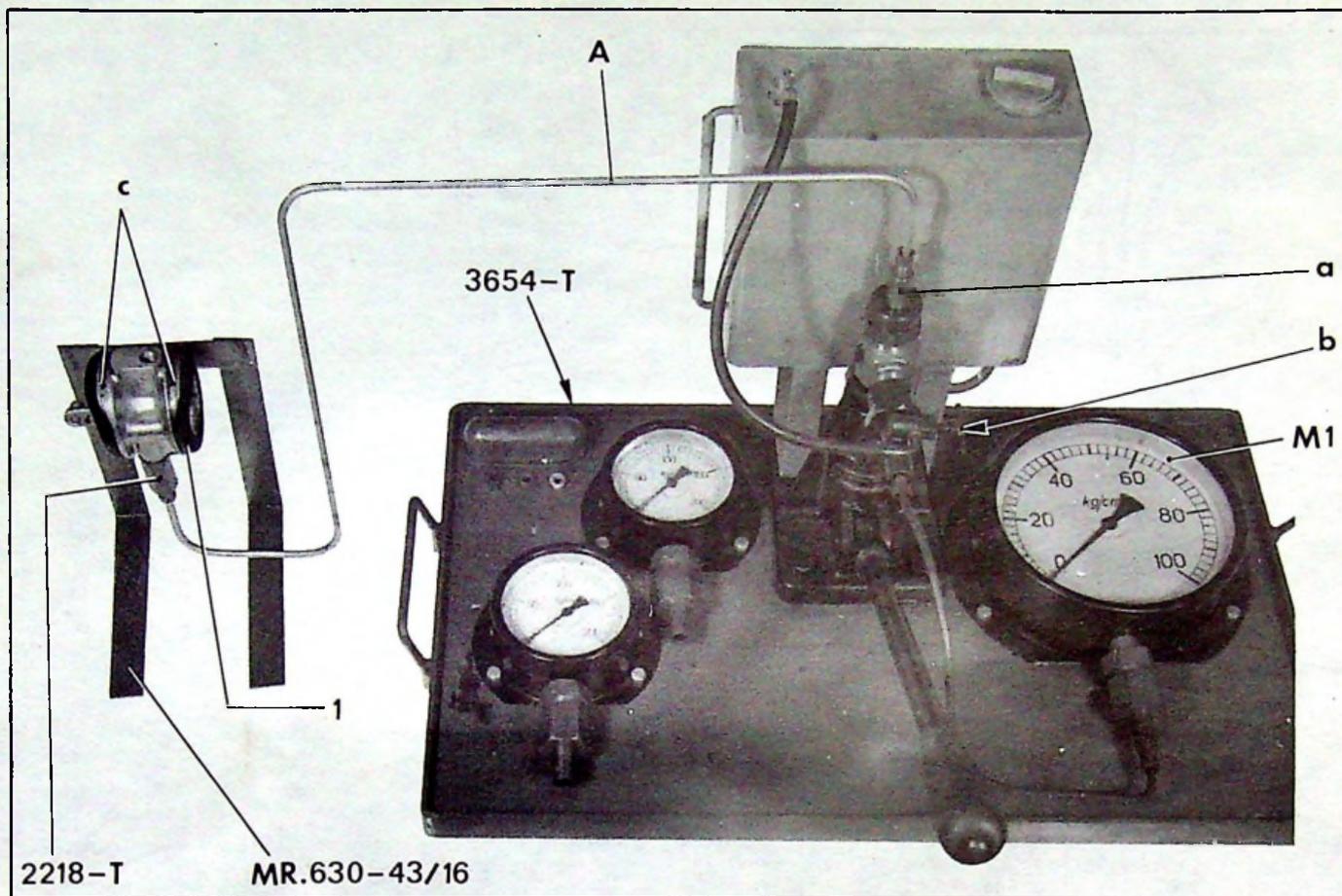


9482



IV. PURGE D'UN CORRECTEUR DE HAUTEUR.

2174



1. Purger le correcteur :

c) Mettre en place les membranes (1).

a) Relier la pompe du banc 3654-T au manomètre M1 (0 à 100 bars).

Relier l'orifice « a » de la pompe du banc à l'orifice de retour de fuite du correcteur, à l'aide d'un tube A et d'un raccord 2218-T.

Le correcteur sera monté (orifice de retour de fuite orienté vers le bas) sur un support MR. 630-43/16.

Dégager, s'il y a lieu, la partie supérieure des membranes (1), des gorges du correcteur en « c ».

b) Serrer la vis. « b » de purge du banc et pomper pour envoyer du liquide dans le correcteur.

Ne pas dépasser une pression de 5 bars.

S'arrêter lorsque le liquide coule par l'orifice dégagé, entre les membranes et le corps du correcteur, en « c ».

2. Monter :

- les bagues de maintien (15),
- les coupelles d'étanchéité (13) et (14) (voir figure page 7).

3. Desserrer la vis « b » de purge du banc.

Désaccoupler le raccord 2218-T de l'orifice de retour de fuite du correcteur.

4. Monter le tube-raccord de fuite. L'obturer à l'aide d'un protecteur caoutchouc.

5. Nettoyer, à l'essence, l'extérieur du correcteur.