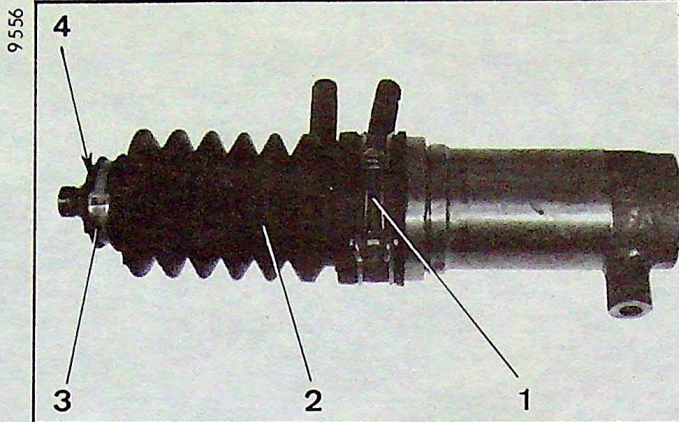


I. REMISE EN ETAT D'UN CYLINDRE DE SUSPENSION.



DEMONTAGE.

1. Déposer :
 - le collier de serrage (1) du pare-poussière,
 - l'ensemble pare-poussière (2) et tige de piston (8).

2. Déposer :
 - le joint feutre (5),
 - le piston (6),
 - le joint torique (13),
 - le joint téflon (11),
 - le joint torique (12).

3. Déposer le collier de fixation (3) du pare-poussière et la bague élastique (4) de protection.

4. Dégager le pare-poussière (2) du logement de bille (7) en poussant le pare-poussière vers la tige de piston (sens de la flèche).

Dans le cas du premier montage, déposer :

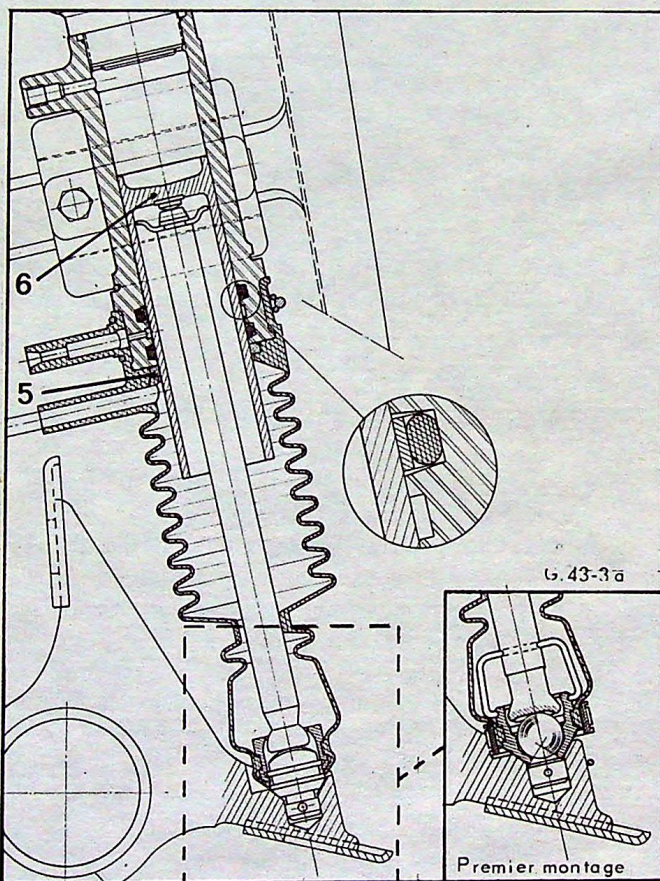
- Le jonc (9), le logement (7) et la bille (10).

5. Dégager le pare-poussière (2) de la tige de piston (8).

6. Nettoyer et vérifier les pièces.

REMARQUE : Si le piston (6) présente des rayures peu profondes, un léger toilage est toléré (papier abrasif n° 600 imbibé d'essence). Nettoyer soigneusement à l'essence et souffler à l'air comprimé.

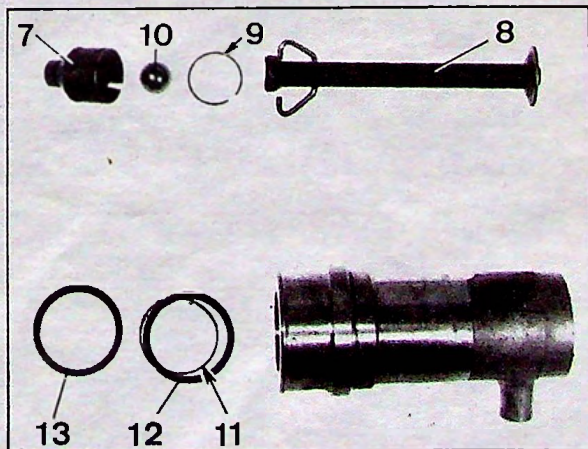
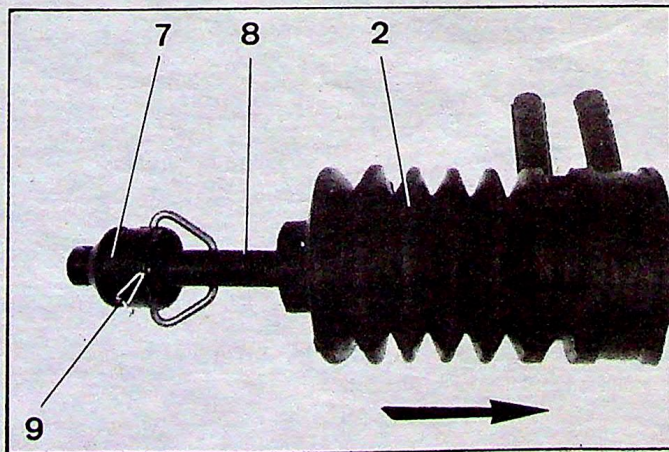
Correctif N° 3 au Manuel 582-3



G.43-3 c

G.43-3 a

Premier montage



9559

9558

MONTAGE.

7. Enduire légèrement l'intérieur du cylindre, de L.H.M.

a) Mettre en place :

- le joint torique (1),
- le joint téflon (2) sur le joint torique (1) (ne pas le déformer au montage).

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

b) Monter le joint torique (3).

8. Engager le piston dans le cylindre après l'avoir enduit de L.H.M. Ne pas enfoncer complètement le piston.

9. Contrôler l'étanchéité du cylindre de suspension :

Pour cette opération utiliser le banc 3654-T (peint en vert) et ses accessoires 3657-T. Relier la pompe au manomètre gradué de 0 à 100 bars

a) Placer le cylindre muni de la tige de piston sur le support 2293-T.

REMARQUE : Si nécessaire, retoucher le support en « d », pour permettre la mise en place du cylindre de suspension.

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

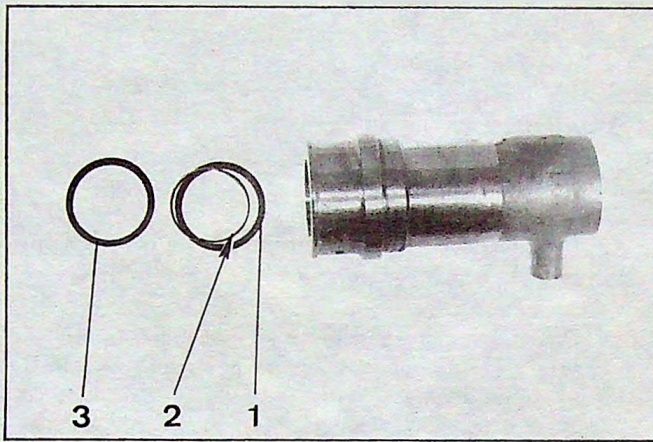
c) Relier l'orifice d'alimentation du cylindre à l'orifice « a » de la pompe. Serrer la vis de purge « b », du banc.

d) Faire monter la pression jusqu'à 40 bars. Observer le manomètre qui ne doit pas indiquer de baisse de pression.

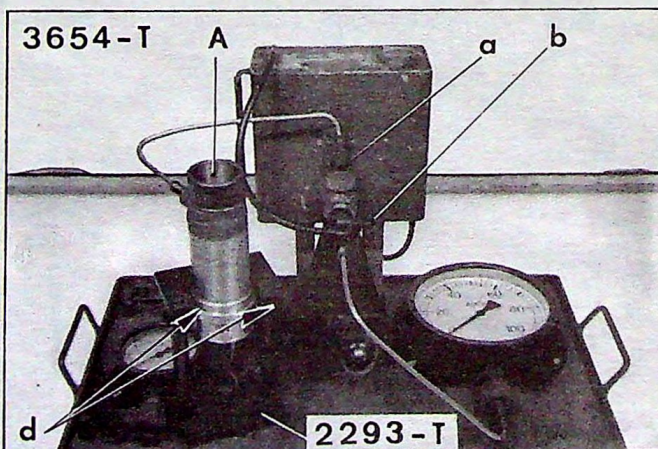
e) Desserrer la vis de purge « b ».

Déposer le bouchon A.

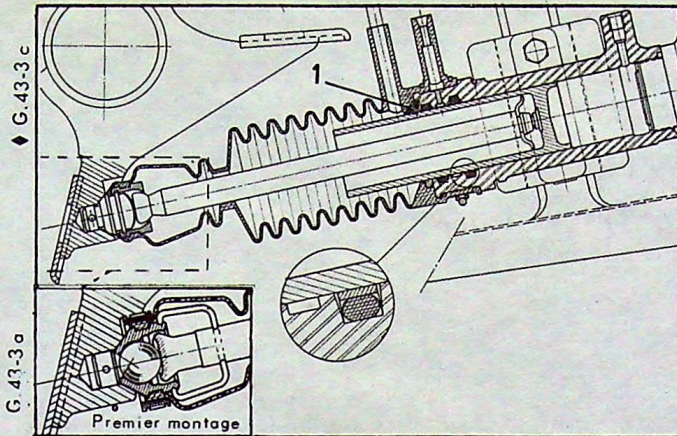
Désaccoupler le cylindre du support et de la pompe.



9559

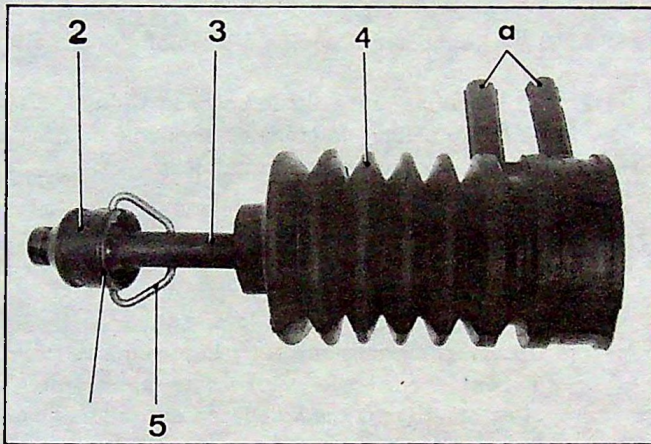


9555



10. Monter le joint feutre (1), imprégné de liquide L.H.M., sur le piston.
11. Monter le pare-poussière (4) sur la tige de piston (3).

9558



12. Si nécessaire : (premier montage)

Garnir de graisse (TOTAL MULTIS) le logement (2) de la bille.

Mettre en place la bille dans son logement (2).

Poser le logement (2) sur la tige (3).

Mettre en place le jonc de maintien (6) de l'é-pingle (5).

13. Poser le pare-poussière (4) sur le logement (2). Poser la bague élastique de protection.

14. Mettre en place l'ensemble pare-poussière et tige de piston sur le cylindre :

REMARQUE : La position du pare-poussière (4), par rapport au cylindre, est différente sur les cylindres avant et arrière :

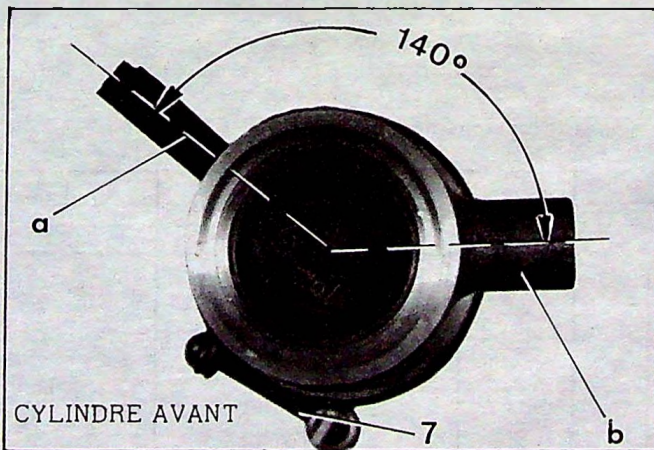
- Cylindre avant : l'orifice « b » d'alimentation du cylindre doit former un angle de 140° avec les orifices « a » de retour de fuite et de mise à l'air libre.
- Cylindre arrière : les orifices « a » et « b » doivent être sur un même plan.

15. Poser le collier (7) et l'orienter :

- Cylindre avant : voir figure ci-contre.
- Cylindre arrière : la vis du collier (7) doit être orientée vers l'extérieur du véhicule.

Correctif N° 3 au Manuel 582-3

9462



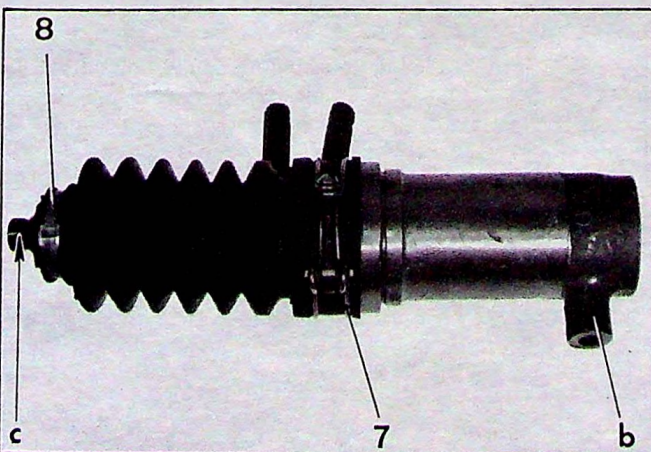
16. Positionner le logement (2) de bille :

- Cylindre avant : le trou « c » de goupille doit se trouver sur le même plan que les orifices « a » à (5° près).
- Cylindre arrière : le trou « c » doit être perpendiculaire au plan formé par les orifices « a » et « b ». Poser le collier (8).

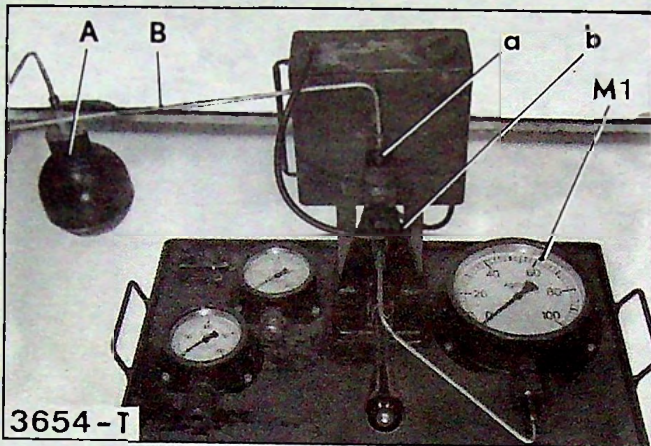
NOTA : Avant montage sur le véhicule, introduire du L.H.M. dans chaque pare-poussière :

- pare-poussière avant : 7 cm³
- pare-poussière arrière : 25 cm³.

9556



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



9489

3654-T

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.

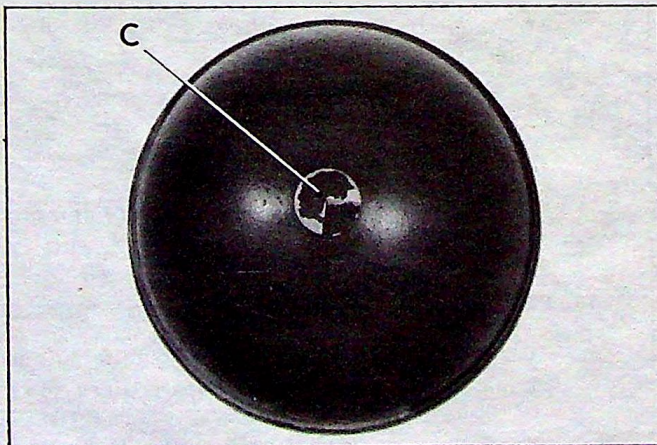
♦ Pressions de gonflage à 20° C.

Véhicule	Bloc avant	Bloc arrière	Accumulateur principal
GS	$50 \begin{smallmatrix} +5 \\ -10 \end{smallmatrix}$ bars	$35 \begin{smallmatrix} +5 \\ -10 \end{smallmatrix}$ bars	$40 \begin{smallmatrix} +5 \\ -10 \end{smallmatrix}$ bars
Berline	→ 2/73		→ 3/73
et	$55 \begin{smallmatrix} +5 \\ -10 \end{smallmatrix}$ bars		$62 \begin{smallmatrix} +5 \\ -10 \end{smallmatrix}$ bars
Break	2/73 →		3/73 →

NOTA :

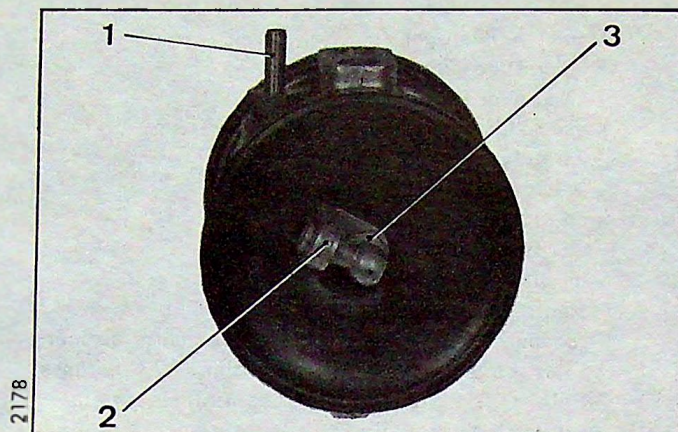
- Faire chuter la pression en desserrant la vis de purge « b ».

4. Déposer le tube B et le raccord A.



9488

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



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).

3. Déposer :

- l'écrou (16),
- les bagues extérieures en tôle (8) maintenant les 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.

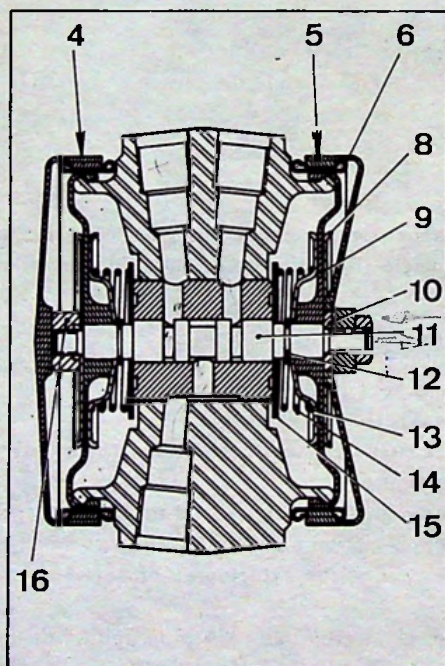
5. Démontez le dash-pot :

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

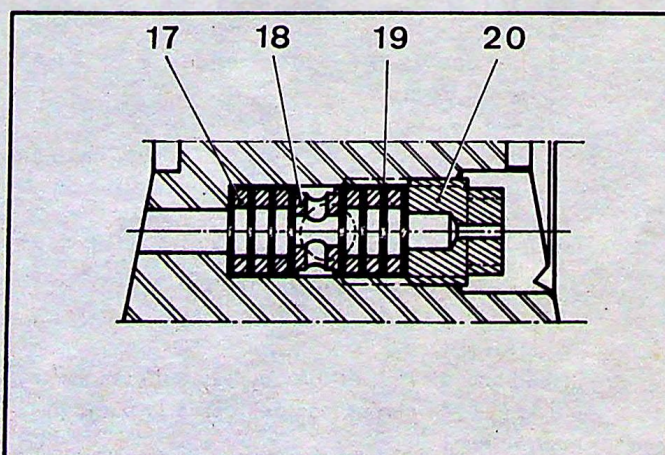
Dégager :

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

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

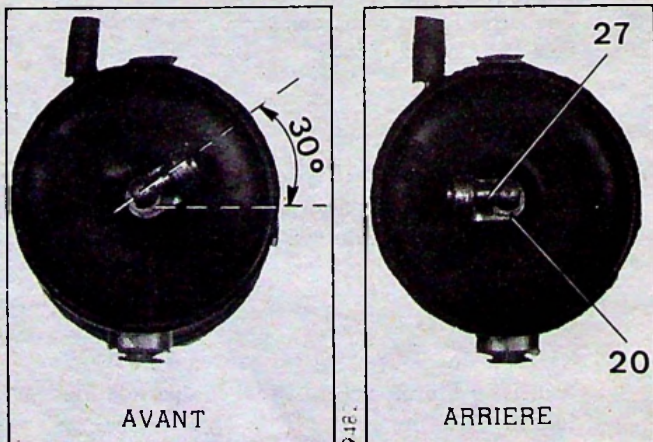
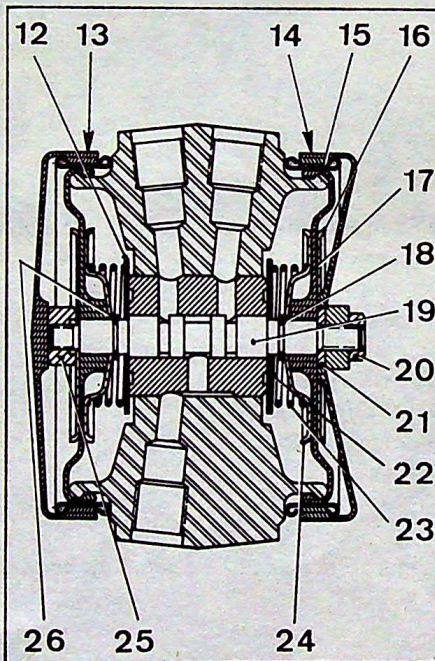
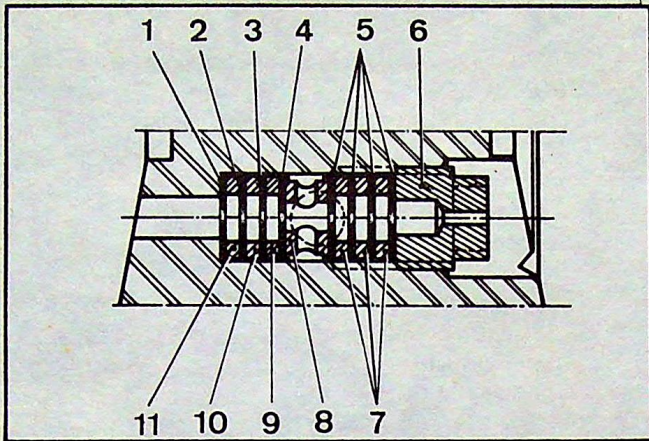


D. 43-6



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 circlip (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 circlip (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).

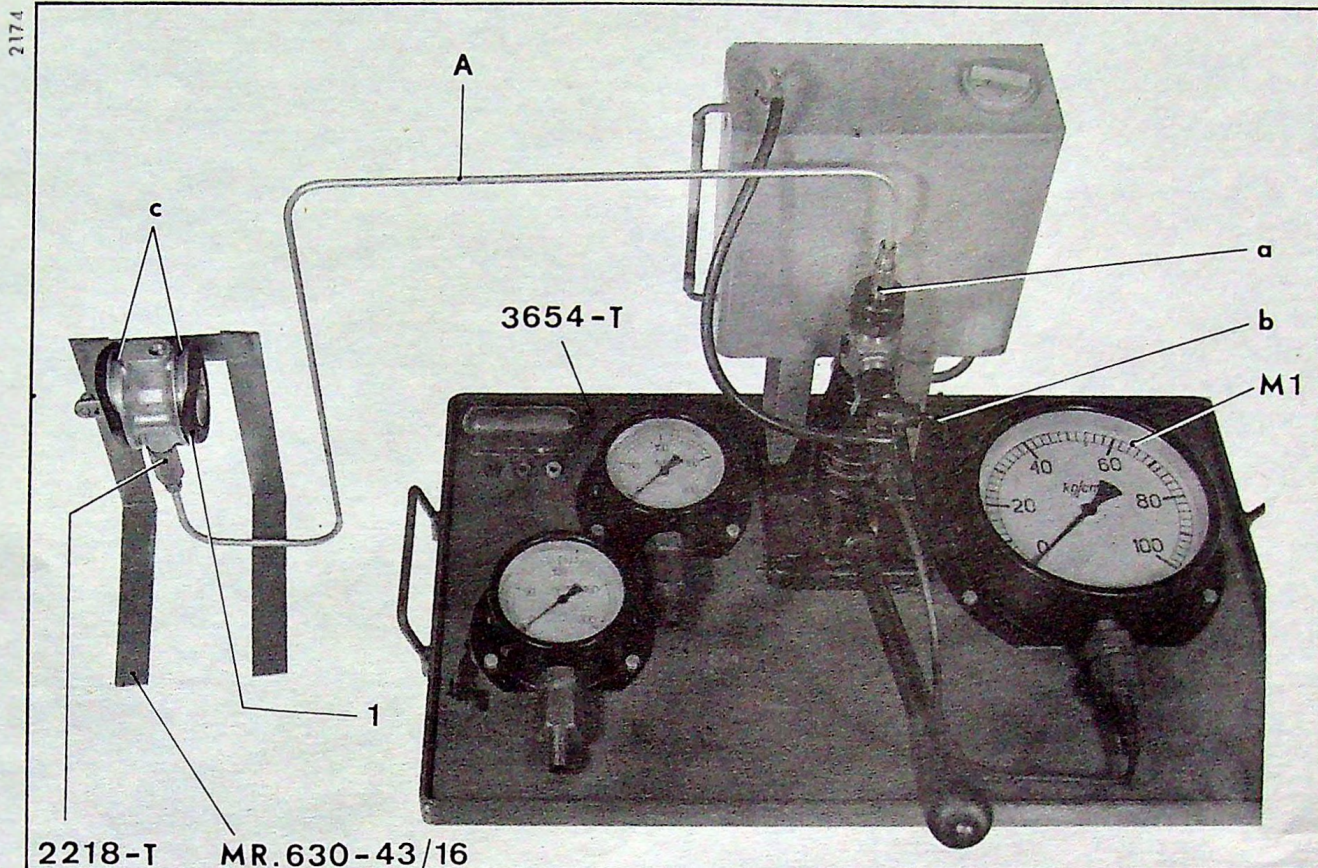
Orienter la commande (27) :

- *Correcteur avant* : la rotule doit former un angle de 30° 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.

IV. PURGE D'UN CORRECTEUR DE HAUTEUR.



Manuel 582-3

1. Purger le correcteur.

- 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 dégage entre les membranes et le corps du correcteur en « c ».

Mettre en place les membranes (1).

2. Monter :

- les bagues de maintien (15),
- 7 les coupelles d'étanchéité (13) et (14) (voir figure page 6).

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.