

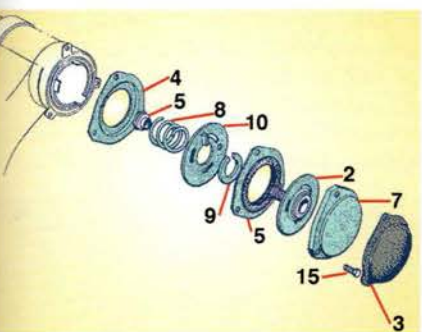
SUSPENSION, DIRECTION, ROUES ET PNEUS



6-24. Après avoir enduit en abondance une pâte collante résistant à l'eau, approchez le chape du bras de suspension et introduisez-le dans le tube déjà équipé d'une de ses agrafes. Veillez à un bon encliquetage des agrafes (à l'aide d'un tournevis pour celle de derrière). À l'usage et lors des entretiens courants, vous nettoierez cette zone avec un solvant dégraissant afin de la débarrasser de la crasse et des poussières, puis vous graisserez de nouveau.

SECTION 7 : AMORTISSEUR DE MOYEU À FRICTION

Les amortisseurs à friction fonctionnent comme des embrayages à disques secs : des plateaux de friction sont pressés entre eux par un ressort puissant qui limite le glissement. Si



7-1. Disque de friction métallique (2) ; capot en caoutchouc (3) ; siège ou cuvette (4) ; écrou de réglage (5) ; plateau de friction (6) ; ressort (7) ; couvercle en acier (8) ; ressort (9) ; plateau de pression (10) ; disque métallique (15).

les pièces sont semblables entre l'avant et l'arrière, la force des ressorts est distincte. On note un fil de 4,2 mm pour un diamètre de 32,5 mm à l'avant et un fil de 5,4 mm pour un diamètre de 35 mm à l'arrière. Dans cette section, l'opérateur montre comment reconstruire un amortisseur à friction en utilisant des outils artisanaux.



7-7-2. Enlevez le couvercle en caoutchouc...



7-7-4. Le module amortisseur complet peut être retiré de la traverse à l'aide d'un outil spécial dont la fonction est de détendre le ressort.

7-7-5. L'outil artisanal est un simple cylindre de métal dans lequel sont taillées trois dents, exacte réplique de la traverse Citroën (certains utilisent l'extrémité d'une traverse inutilisable). On peut ainsi monter les disques d'un côté ou de l'autre, s'il s'agit de les équiper ou de régler la tension du ressort de pression.

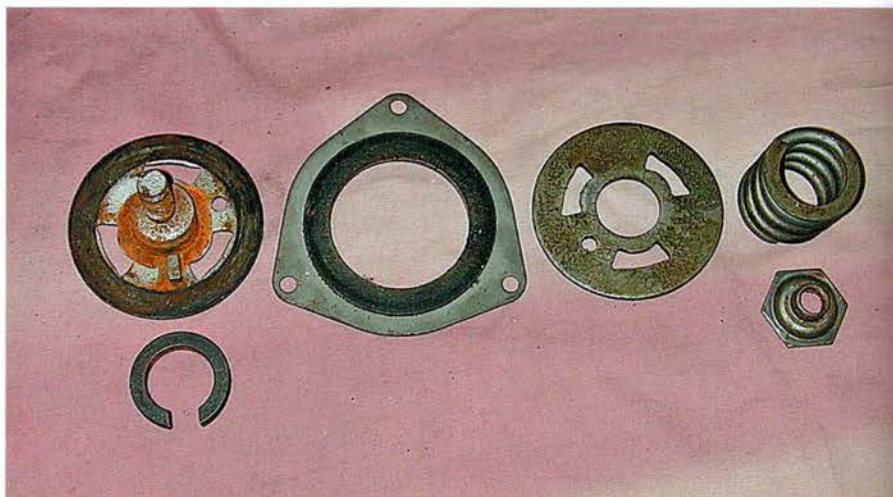


7-7-3. ... et dévissez ensuite les trois vis qui tiennent le couvercle en acier et le module amortisseur complet.





7-7-6. Avec l'aide de l'outil, démontez l'amortisseur à friction.



7-7-7. Pour assurer un service opérationnel, les surfaces de friction doivent être lisses et planes et la garniture peu usée. Si les surfaces sont faiblement altérées, redressez-les avec un abrasif doux.



7-7-8. Lors du remontage, positionnez correctement la languette d'arrêt dans l'encoche du disque (flèche) avant de replacer le plateau de pression.



7-7-9. L'opérateur règle à présent la friction en tournant l'écrou (cela agit sur la force du ressort).



7-7-10. Replacé sur l'outil (universel !) avec l'écrou de pression vers le bas, l'amortisseur à friction est testé. Utilisez une clé dynamométrique adaptée sur l'outil spécial de positionnement 3451-T (genre de broche à ergot). L'amortisseur doit accepter le glissement à 16 N.m. S'il glisse plus tôt, resserrez l'écrou, et inversement.



7-7-11. Après remontage sur la traverse, positionnez l'amortisseur à friction pour que les fentes s'alignent sur les crêteaux d'embout de traverse. Utilisez à nouveau l'outil spécial de positionnement pour cette manœuvre. Quand les fentes sont alignées et que les crêteaux les pénètrent, vous devez aligner les trous de fixation.

7-7-12. Si toutes les pièces sont bien positionnées, les crêteaux dépassent légèrement du second disque de friction métallique, comme vous le voyez.

