

- 9 aiguille de « dash-pot »
- 8 coupelle de protection
- 7 coupelle
- 6 coupelle
- 5 membrane souple
- 4 rotule
- 3 tiroir
- 2 chemise
- 1 corps

CORRECTEURS DE HAUTEUR

Les correcteurs de hauteur (un à l'avant, un à l'arrière) contrôlent l'alimentation en liquide des cylindres de suspension.

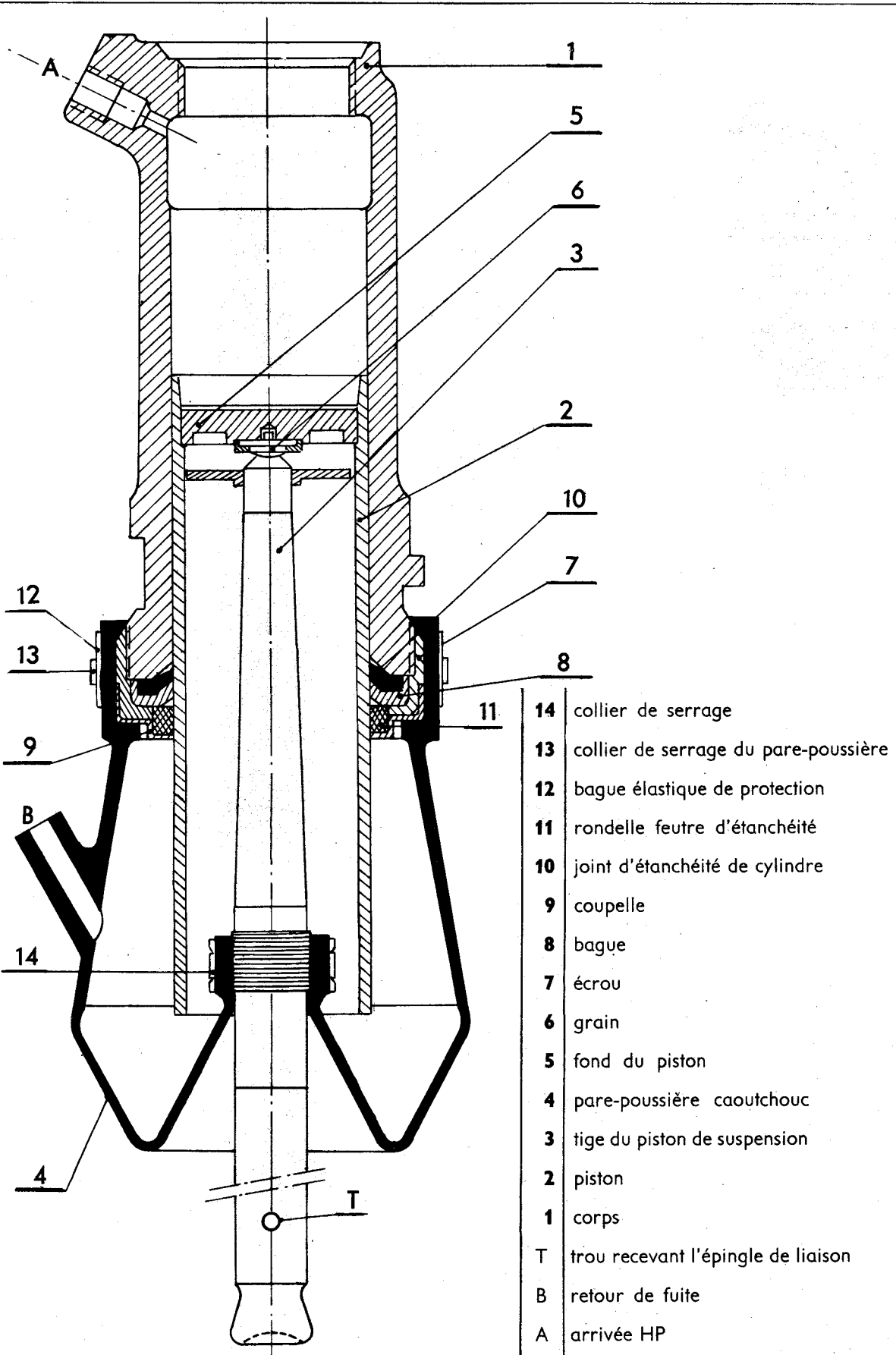
Freinage de la correction : dash-pot (voir Pl. 12).

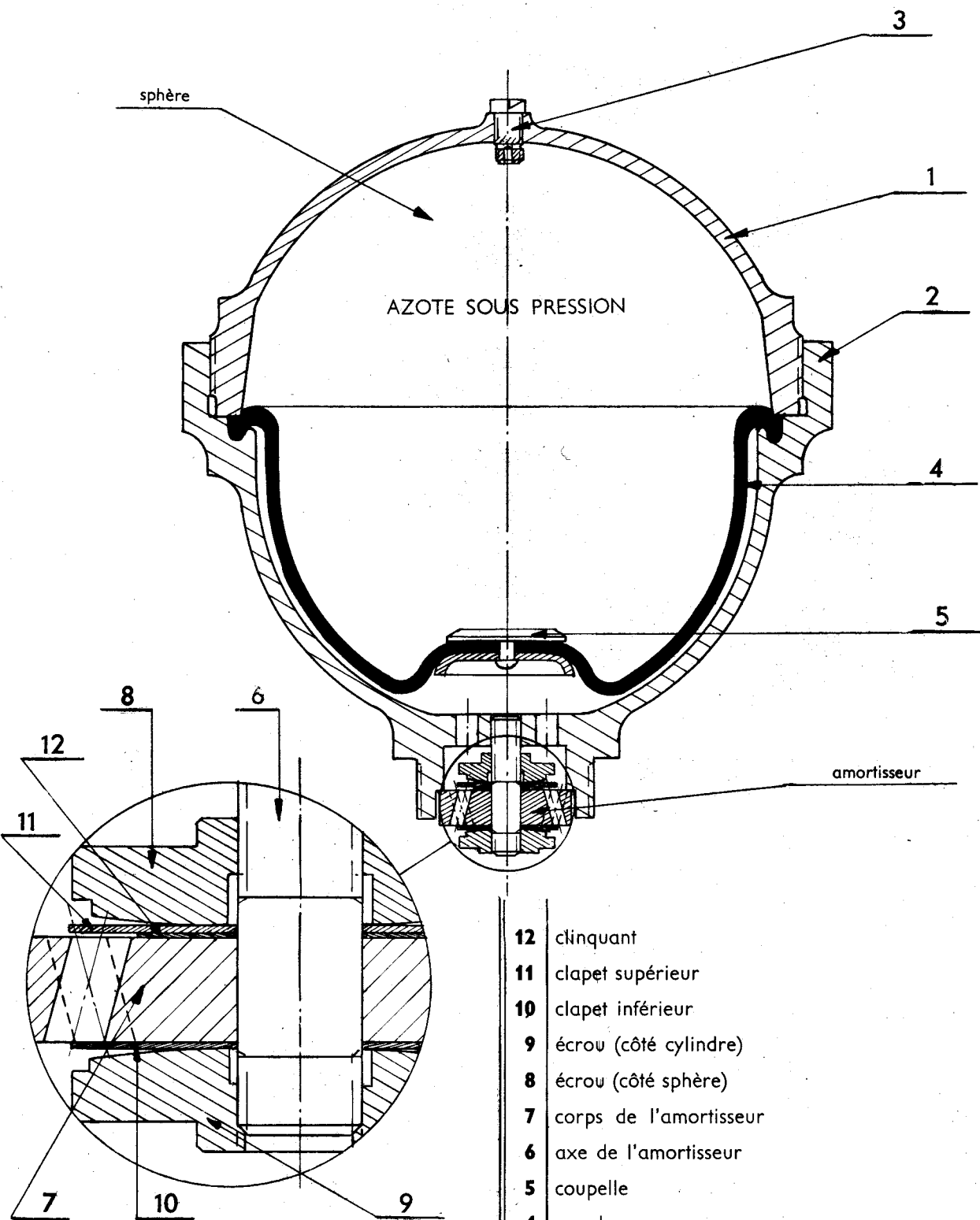
Le dash-pot est un dispositif qui a pour but d'empêcher le tiroir d'atteindre les positions « admission » et « retour » à chaque débattement de roue.

Lorsque le tiroir se déplace, dans un sens ou dans l'autre, il y a compression du liquide contenu dans la chambre opposée au sens de déplacement du tiroir et dépression dans l'autre chambre (voir coupe B).

Le liquide chassé, passe d'une chambre dans l'autre par l'orifice (0) (voir section C) en partie obturé par l'aiguille (9); ce passage forcé crée un laminage qui oppose une résistance aux déplacements du tiroir.

Nota : Les correcteurs avant et arrière sont reliés à une commande manuelle qui peut prendre plusieurs positions permettant de surélever ou d'abaisser la voiture.





Nota. — Le nombre de clapets et de clinquants est différent suivant le type d'amortisseur (AV ou AR) ce nombre peut varier également à l'intérieur d'un même type

DIRECTION

PRINCIPE

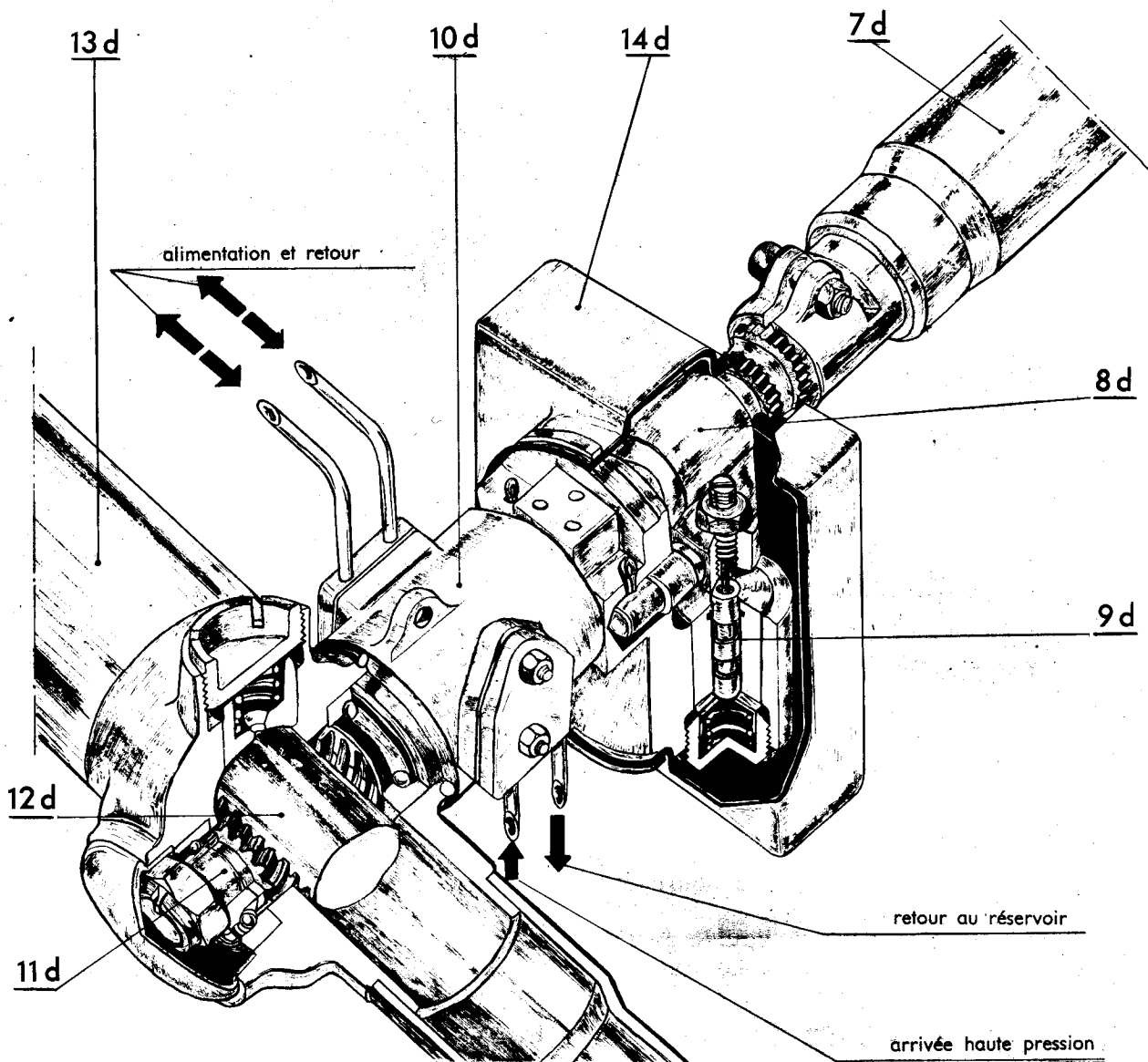
La direction DS est une direction à crémaillère assistée hydrauliquement.

Le volant simultanément :

- entraîne le pignon :
 - mécaniquement par contact direct en cas de manque de pression,
 - hydrauliquement à l'aide d'un matelas d'huile dans le cas normal,
- commande un distributeur tournant solidaire du pignon.

Le distributeur envoie du liquide du côté utile d'un piston relié à la crémaillère, mettant l'autre côté à la pression atmosphérique.

La crémaillère est poussée ou tirée dès le début de rotation du volant.

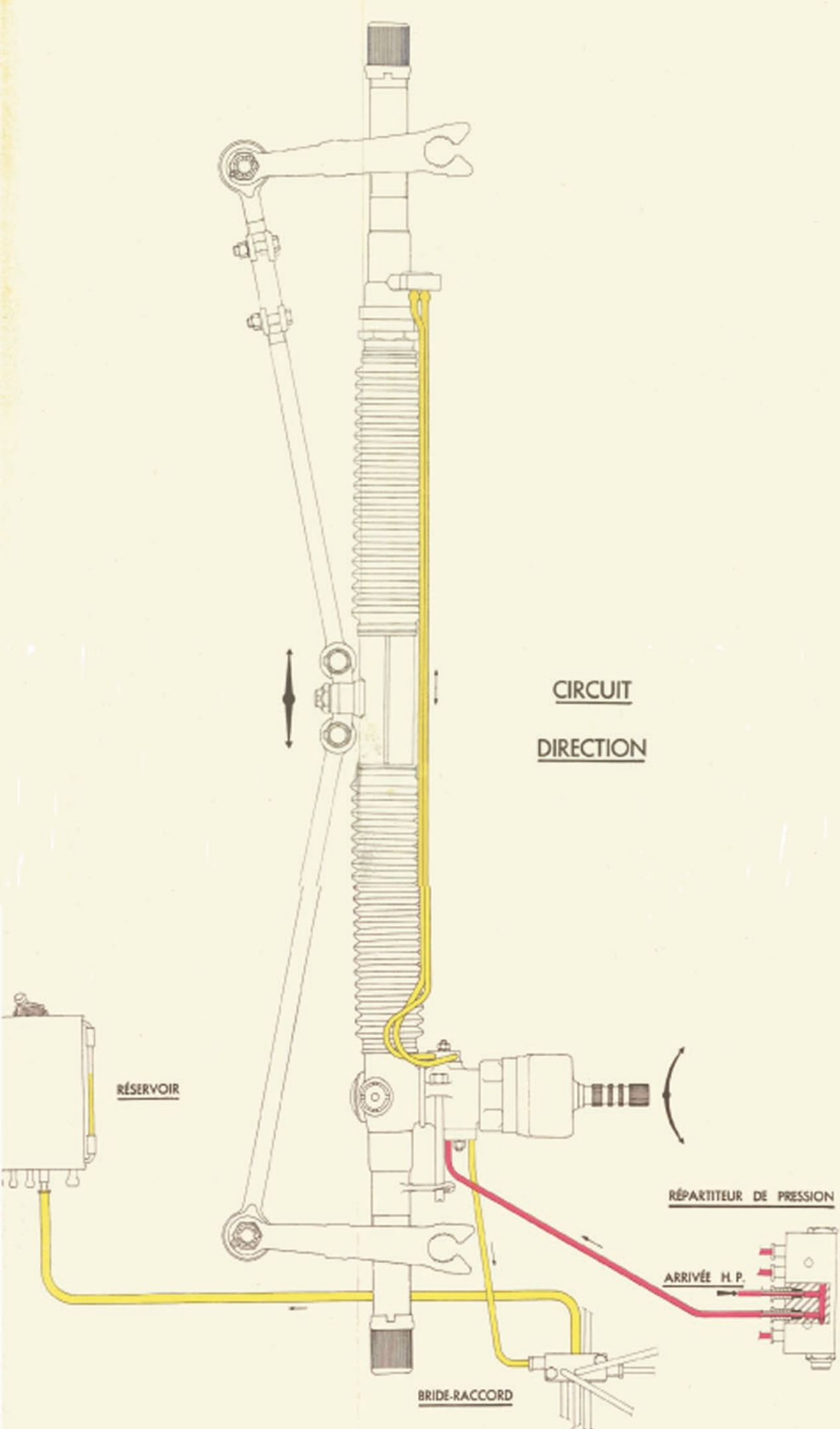


- 14 d** gaine caoutchouc de protection
- 13 d** carter de crémaillère
- 12 d** crémaillère
- 11 d** pignon de crémaillère
- 10 d** raccord orientable
- 9 d** tiroir
- 8 d** fourche d'accouplement de pignon de crémaillère
- 7 d** arbre de direction

DIRECTION ASSISTÉE (6 d)

Ensemble

Planche 15



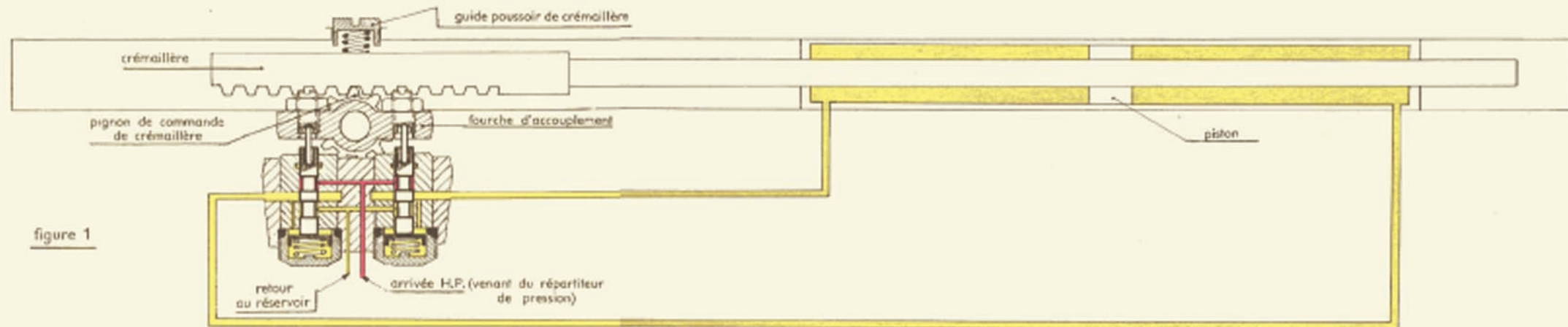


figure 1

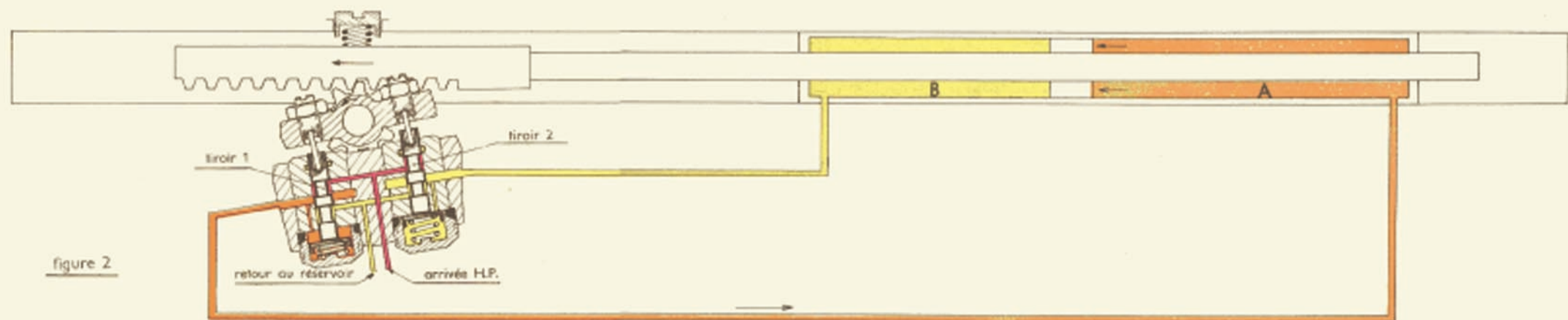


figure 2

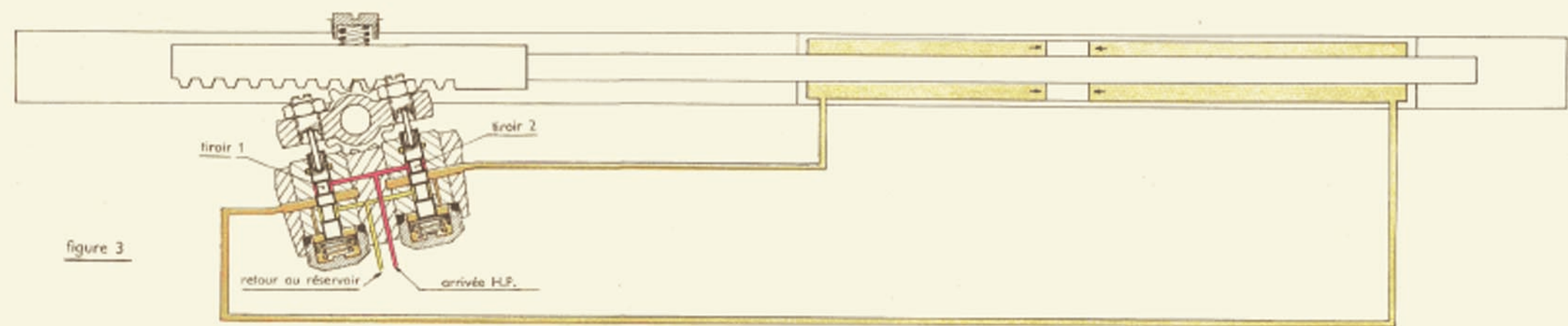


figure 3

FONCTIONNEMENT (voir Pl. 17)

Direction assistée (fig. 1).

La haute pression venant du répartiteur de pression (voir Pl. 16) est dirigée d'un côté ou de l'autre du piston par l'intermédiaire de deux tiroirs distributeurs. Le piston étant solidaire de la crémaillère, la haute pression assistera le pignon de commande de crémaillère pour obtenir le déplacement de cette dernière.

Braquage à gauche (ou à droite) — Exemple (fig. 2).

Lors d'une action sur le volant, la fourche de direction appuie sur le tiroir (1) libérant le tiroir (2) qui remonte sous l'action de son ressort.

Le tiroir (1) enfoncé (position admission) établit la liaison répartiteur de pression
→ chambre (A).

Le tiroir (2) soulevé (position retour) établit la liaison chambre (B) → réservoir.

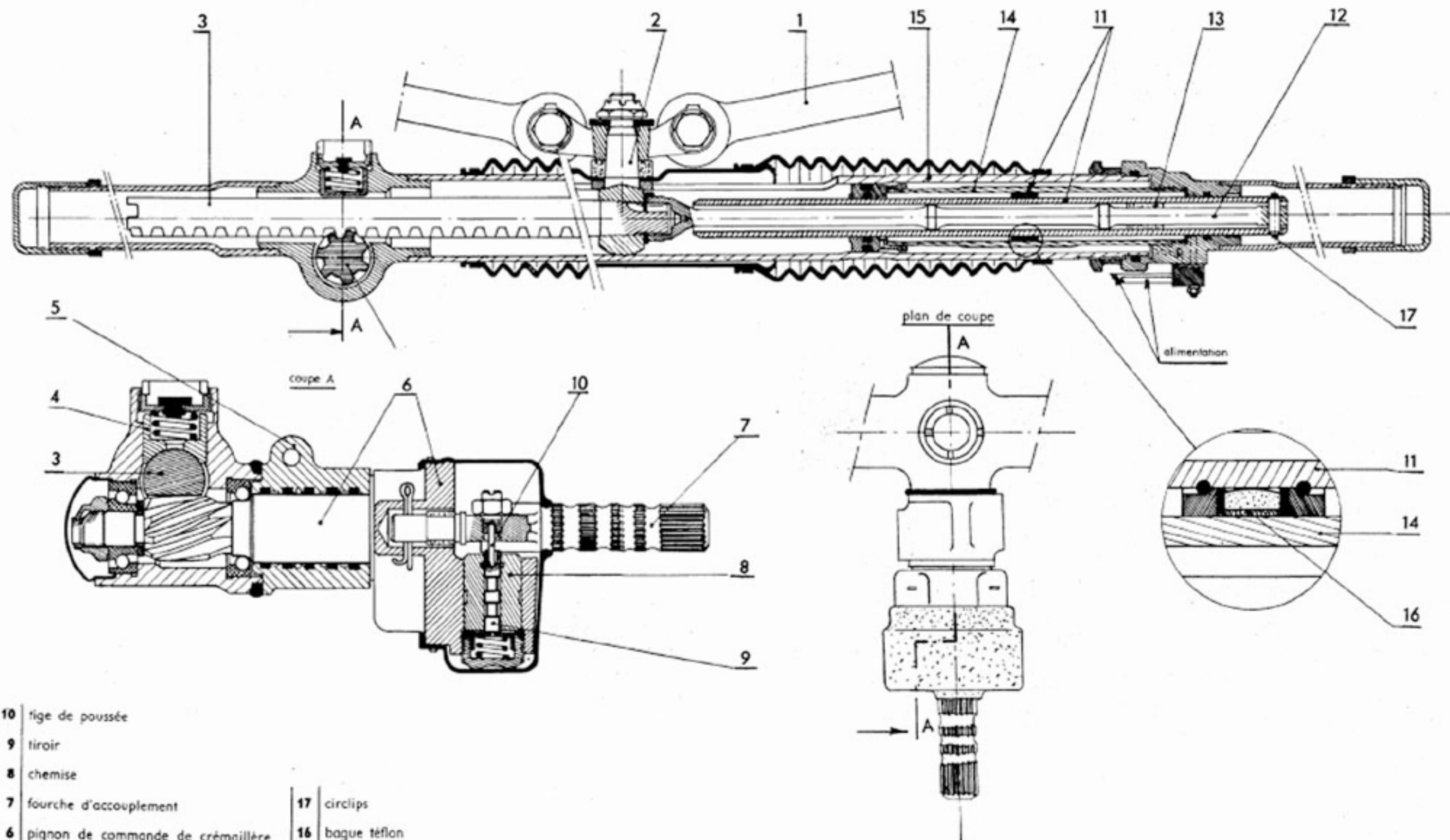
Le piston poussé entraîne la crémaillère.

Pour le braquage à droite, la position des tiroirs est inversée ainsi que le sens de poussée sur le piston.

Arrêt de l'effort de braquage : virage continu (fig. 3).

Si le volant est maintenu braqué, le pignon de commande de crémaillère continue légèrement sa rotation (fin de poussée sur le piston de crémaillère), ce qui permet de libérer le tiroir (1). Celui-ci remonte en fermant l'admission. En même temps, le tiroir (2) légèrement appuyé ferme le retour.

La position d'équilibre du piston est réalisée et la crémaillère conserve sa position (en ne considérant pas les réactions extérieures).



10 tige de poussée

9 tiroir

8 chemise

7 fourche d'accouplement

6 pignon de commande de crémaillère

5 raccord orientable

4 guide poussoir de crémaillère

3 crémaillère de direction

2 rotule de crémaillère

1 barre de direction

17 circlips

16 bague téflon

15 carter de crémaillère

14 cylindre de commande de crémaillère

13 bague anti bruit

12 tige de commande de crémaillère

11 tige de piston - piston

DIRECTION

Planche 18

F R E I N A G E

PRINCIPE

Les circuits de freinage avant et arrière sont indépendants, chacun d'eux possédant sa propre réserve de pression.

Un répartiteur commandé hydrauliquement par la pression existant dans les sphères de suspension arrière, répartit l'effort exercé sur la pédale entre deux distributeurs.

Ces distributeurs séparés, alimentés par la haute pression, envoient du liquide dans les cylindres de frein sous une pression proportionnelle à l'effort qu'ils ont reçu.

FREIN AR DROIT

FREIN AR GAUCHE

CANALISATIONS ARTICULÉES
DE FREIN AR

Alimentation du cylindre de suspension AR droit

Alimentation du cylindre de suspension AR gauche

COMMANDE HYDRAULIQUE DE FREINAGE

Venant du correcteur AR

Retour du correcteur AR

Arrivée HP du correcteur

CIRCUIT

DE FREINAGE

RACCORD

Retour vers l'ordre de pression

BLOC DE FREINAGE
AV DROIT

BLOC DE FREINAGE
AV GAUCHE

ACCUMULATEURS DE
PRESSION DE FREINAGE

Vers correcteur de volant

Vers répartiteur de pression

RÉSERVOIR

Venant de distributeur - clapet - accum - retour

