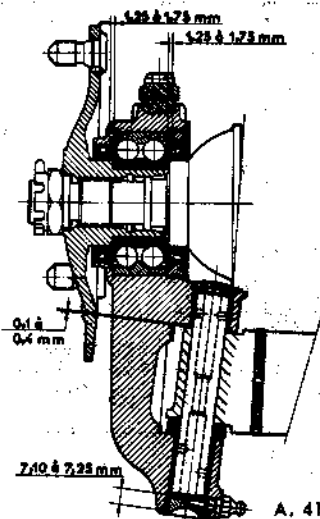


ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

ESSIEU AVANT



Carrossage : Roues en ligne droite : $1^{\circ} \begin{matrix} + 45' \\ - 25' \end{matrix}$

Roues braquées : $9^{\circ}30' \pm 1^{\circ}20'$

Chasse : 15° (non réglable)

Parallélisme : Ouverture des roues vers l'avant : 0 à 3 mm

Réglages :

Jeu entre pivot et bras : 0,1 à 0,4 mm

Contrôle du carrossage : (appareil 2313-T)

Contrôle de la chasse : ne peut se faire que sur bras déposé

Contrôle du parallélisme : Hauteurs avant et arrière étant bien réglées, agir sur les manchons droit et gauche. Un tour effectué sur le manchon fait varier la position de la roue de 6 à 7 mm.

ATTENTION : S'assurer que les parties vissées de la barre et des embouts dans les manchons sont égales.

Réglage du braquage : Un jeu de 5 mm doit exister entre le pneu et le bras, sinon agir sur la vis de butée de braquage située sur le bras.

A. 41-6

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

ESSIEU ARRIERE

A

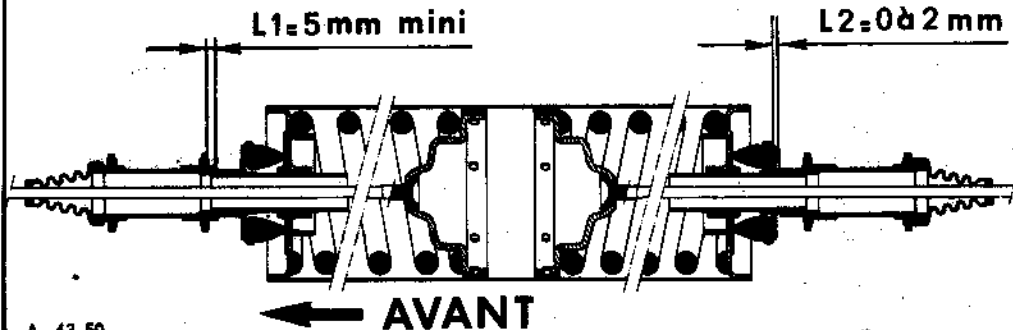
Carrossage : (non réglable) 0° à $0^{\circ}30'$ (contrôle sur véhicule avec l'appareil 2313-T)

Parallélisme : Pincement ou ouverture vers l'avant : 0 ± 4 mm (non réglable)

Réglage : Retrait du joint d'étanchéité de moyeu par rapport à la collerette d'appui du roulement : $1 + 0,5$ mm.

Pots de suspension :

SUSPENSION



Montage : Repère (AV) sur enveloppe, dirigé vers l'avant.

Réglage :

Positionnement de l'embout avant :

$L1 = 5$ mm mini

Positionnement de l'embout arrière :

$L2 = 0$ à 2 mm

Jeu entre butée de débattement et bras de suspension avant : 3 à 6 mm

Tarage des frotteurs :

23 à 27 mAN ($2,3$ à $2,7$ m.kg)

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

A

SUSPENSION

Amortisseurs : A friction (frotteurs) sur les roues avant pour les véhicules AZ - AY - AZU - Méhari → 9.1975
Hydrauliques sur les roues arrière pour les véhicules AZ - AY - AZU - Méhari
Hydrauliques sur les quatre roues pour les véhicules Tous Types 9.1975 →

Montage.

Amortisseurs BOGE : Corps d'amortisseur, côté pot de suspension, repère (billage) dirigé vers le haut et les trous d'évacuation de la jupe dirigés vers le bas.

Amortisseurs ALLINQUANT ou LIMPESA : Corps d'amortisseur, côté bras de suspension, repère dirigé vers le haut.

Longueurs entre axes d'un amortisseur arrière comprimé :

2 CV - Dyane - Méhari - Camionnette 250 = 450 mm - AMI 8 = 375 mm - Camionnette 400 = 349 mm

Longueur entre axes d'un amortisseur avant comprimé ;

Véhicules A Tous Types = 349 mm

Véhicules AM : Latéral de barre anti-roulis avant serrage des colliers = $0 \pm 0,5$ mm

SUSPENSION (Hauteurs)

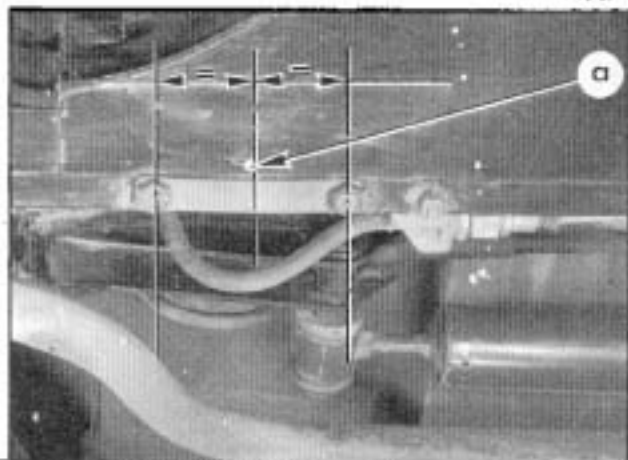
A

4949

ATTENTION : Les hauteurs du véhicule doivent être mesurées à l'avant et à l'arrière en « a » entre les deux vis de fixation de traverse, à côté de l'arrêtair.

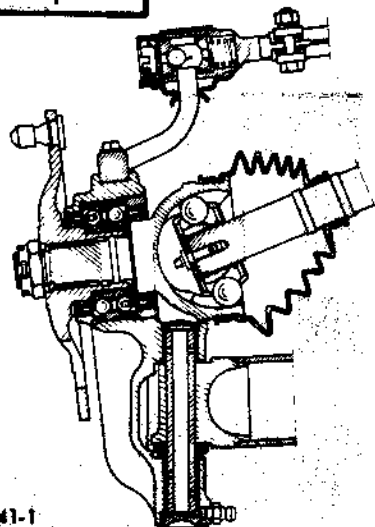
Réglage : Véhicule à vide, pression des pneus correcte, agir sur les tirants de pots de suspension.

Véhicule	Pneumatiques	Hauteurs AV (en mm)	Hauteurs AR (en mm)
2 CV → 7.1969	125-380 X	195 ± 2,5	280 ± 2,5
2 CV 4 - 2 CV 6 - Dyane	135-380 X	208 ± 2,5	291 ± 2,5
Méhari	135-380 X	236 ± 5	346 ± 5
Camionnette 250	125-380 X	205 ± 2,5	335 ± 2,5
Camionnette 400	135-380 X	212 ± 2,5	347 ± 2,5
AMI 8	125-380 X	190 ± 2,5	280 ± 2,5
AMI 8 Break	135-380 X	195 ± 2,5	290 ± 2,5
AMI Super Berline	135-380 X	189 ± 5	262 ± 5
AMI Super Break	135-15 ZX	197 ± 5	282 ± 5



ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

AMI Super



A. 41-1

ESSIEU AVANT

Carrossage : Roues en ligne droite : $1^{\circ}30' \pm 45'$ (non réglable)

Chasse : $5^{\circ}20'$ (non réglable)

Parallélisme : (ouverture vers l'avant) : 1 à 3 mm

ESSIEU ARRIERE

Parallélisme : $0^{\circ} \pm 10'$ (± 2 mm) Pincement ou ouverture vers l'avant

Carrossage : 0 à $0^{\circ}30'$

SUSPENSION

Amortisseur : BOGE (rouge à l'avant)
(vert à l'arrière)

Réglages :

Jeu latéral barres anti-roulis avant et arrière : $0 \pm 0,5$ mm

Jeu aux butées de débattement avant : 10 ± 1 mm

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

A

DIRECTION

Véhicules	Diamètre du volant	Rapport de démultiplication	Angle de braquage
Fourgonnette 2 CV	430	1/13	} 34 à 35°
2 CV → 2.1970	430	1/13	
2 CV 2.1970 →	430	1/14	
A Tous Types sauf Fourgonnette 2 CV	430	1/14	} 36°30' - 0
A Tous Types	390	1/17	
AMI Super	390	1/18	

Réglages :

Garantie entre le pneu et le bras (côté braquage) : 5 mm

Garantie entre le bras et le batteur (côté opposé au braquage) : 1 mm

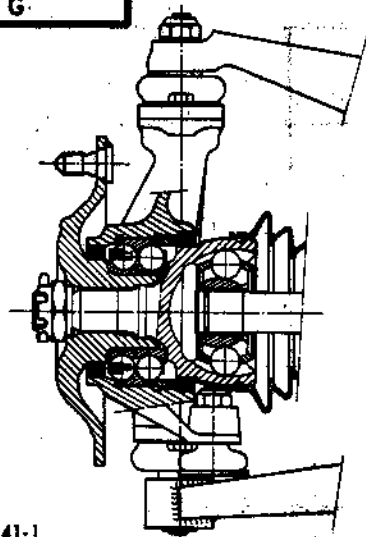
Jeu au poussoir de crémaillère (au point le plus dur) : 0,1 à 0,25 mm

Jeu aux rotules (côté levier et côté crémaillère) : visser l'écrou à fond, puis revenir en arrière de 1/6 de tour et goupiller.

Position du volant (ligne droite) : branche placée à 30° sous l'horizontale (côté gauche).

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

G.



ESSIEU AVANT

Carrossage (*non réglable*) : $0 \pm 1^\circ$

Chasse (*non réglable*) : $1^\circ 15' \begin{matrix} + 1^\circ 25' \\ - 1^\circ 15' \end{matrix}$

Parallélisme : Pincement des roues vers l'avant : 0 à 2 mm

Contrôle de la chasse : se fait, moteur tournant, le véhicule étant en position « route » et il est impératif que le véhicule soit à une hauteur de 189 mm à l'avant et de 272 mm à l'arrière.

Contrôle du carrossage, du braquage et du parallélisme : se fait moteur tournant au ralenti en position « route », les hauteurs réglées.

Pour le contrôle du carrossage et de la chasse, utiliser l'appareil 2311-T ou un appareil optique.

Pour régler le pincement des roues, agir sur les manchons droit et gauche. Un tour de chaque embout fait varier le réglage de 4 mm environ.

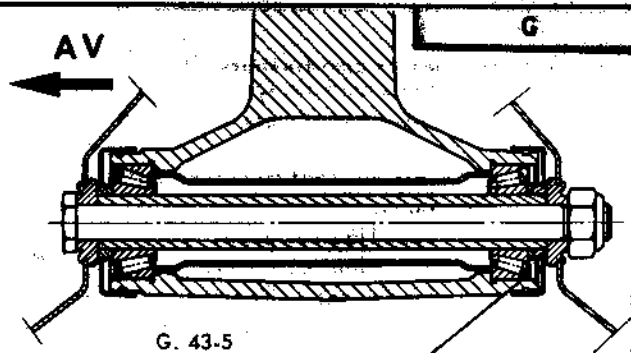
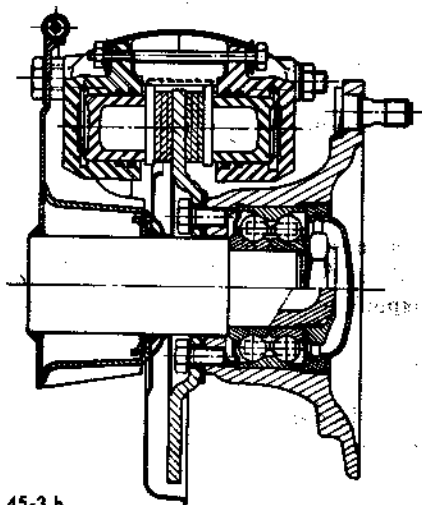
IMPORTANT : Les longueurs des filetages apparents des leviers de direction gauche et droit doivent être égales à 2 mm près.

G. 41-1

ESSEUX
SUSPENSION
DIRECTION

Fixation du bras supérieur
de l'essieu avant :

Il est impératif de monter
la cale d'appui du roulement
sur la partie arrière
de l'axe de fixation du
bras supérieur.



ESSEU ARRIERE

G. 43-5

Carrossage (non réglable) : $0^{\circ} \pm 40'$
 Parallélisme : \longrightarrow 9.1972 : 0 ± 4 mm (Pincement ou ouverture vers l'avant)
 9.1972 \longrightarrow : 0 à 6 mm (Pincement vers l'avant)

Cale d'appui du roulement

Serrage de l'écrou de fusée }
 Serrage du bouchon de fusée }

faces et filets graissés :
 350 à 400 mAN (35 à 40 m.kg)

G

SUSPENSION

Blocs pneumatiques et amortisseurs : (voir pages 144 et 145)

Hauteurs : (position « normale route », moteur tournant).

Les hauteurs avant sont mesurées du milieu de la barre anti-roulis entre le dessous de celle-ci et le plan d'appui des roues.

Les hauteurs arrière sont mesurées entre le dessous du point milieu du bord tombé arrière de l'unit d'essieu et le plan d'appui des roues.

Hauteur avant : 189 ± 10 mm

Hauteur arrière : 272 ± 10 mm.

Barre anti-roulis (à l'avant) : Position latérale : dépassement égal des deux côtés à 2 mm près

Jeu latéral nul : montage des paliers sous une contrainte de : 35 à 40 kg (outil 2067-T).

Cylindres de suspension : Afin d'améliorer la lubrification du grain et de la bille de suspension, les pare-poussière des cylindres de suspension avant et arrière contiennent du liquide LHM à raison de :

- 7 cm³ dans chaque pare-poussière avant
 - 25 cm³ dans chaque pare-poussière arrière
- } (depuis le 1er Novembre 1972)

Vérification ou réglage de la commande manuelle des hauteurs : Placer la commande manuelle des hauteurs en position « route ». Contrôler les hauteurs avant et arrière et les régler si nécessaire. Placer la commande manuelle des hauteurs en position « intermédiaire » la variation des hauteurs doit être de 30 à 40 mm.

DIRECTION

Réglage :

Angle de braquage { Roue extérieure : 34° à 37°
Roue intérieure : 40° à $45^{\circ}30'$

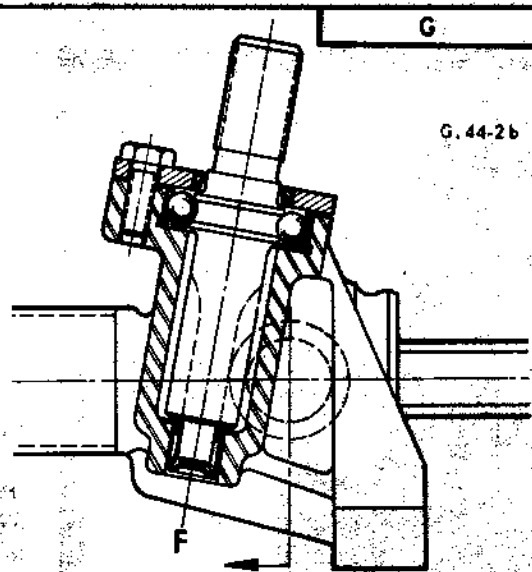
Rapport de démultiplication : 1/19

Jeu au poussoir de crémaillère : 0,1 à 0,25 mm

Longueur des gaines d'étanchéité de crémaillère en
position ligne droite : 155 ± 3 mm

Positionnement du volant : la branche du volant doit être placée à 30°
(ligne droite) sous l'horizontale (côté gauche)

Particularités : - En position milieu, le dépassement de la crémaillère
doit être égal de chaque côté.
- Jeu entre la rondelle de butée du cardan supérieur et
le tube support de volant : 1,5 mm.

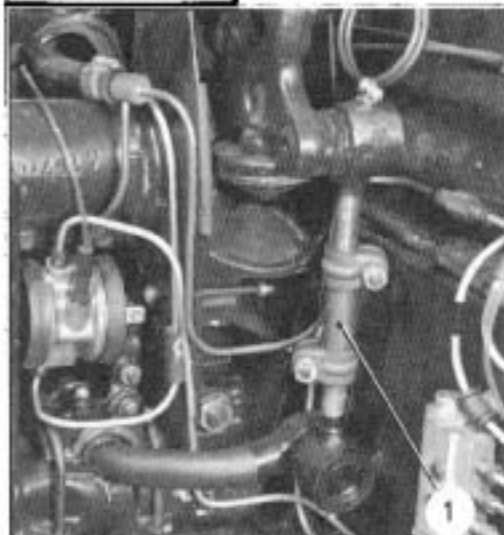


ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

D

1400

ESSIEU AVANT



Carrossage : Différence entre côté droit et gauche : 15' maxi

Chasse : 1°30'

Parallélisme : Pincement des roues vers l'avant : 2 à 4 mm.

Contrôle du carrossage : (appareil 2311-T). Pour réglage, agir sur le manchon (1). (Moteur tournant, véhicule position route).

Contrôle de la chasse : A l'aide de l'appareil 2321-T la cote relevée doit être de 24,75 à 25,25 mm (pivot déposé). Le réglage s'effectue sur le bras d'essieu inférieur.

Contrôle du parallélisme : Hauteurs avant et arrière bien réglées, agir sur le manchon de la barre de direction (1/4 de tour fait varier le parallélisme de 1 mm).

NOTA : Si le véhicule est équipé de phares à commande directionnelle, il faut en vérifier le réglage.

IMPORTANT : Le serrage de l'écrou de rotule inférieure de pivot étant de 390 mAN (39 m.kg), il est impossible à cause de ce couple élevé de remplacer la rotule sur véhicule sans endommager le pivot et la transmission.

ESSIEU ARRIERE

Carrossage (non réglable) : angle 0° à $0^{\circ}15'$

Parallélisme : Pincement vers l'avant-(non réglable) : 0 à 2 mm

Moyeu de fusée : Longueur entretoise conique de roulement de fusée : $72,78 \pm 0,02$ mm

Rondelles de réglage de roulement de fusée ($25,1 \times 31,8$), épaisseur = 1,98 à 3,70 mm, de 0,04 mm en 0,04 mm.

SUSPENSION

Blocs pneumatiques et amortisseurs : (voir pages 144 et 145)

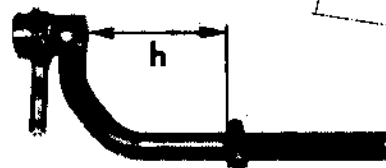
Hauteurs : Les hauteurs avant et arrière sont mesurées entre le dessous des barres anti-roulis et le plan d'appui des roues

	Hauteurs avant	Hauteurs arrière	
Berline	235 ± 3 mm	$335 + \begin{smallmatrix} 10 \\ 0 \end{smallmatrix}$ mm	D.IE
Break		$350 + \begin{smallmatrix} 10 \\ 0 \end{smallmatrix}$ mm	$335 + \begin{smallmatrix} 10 \\ 0 \end{smallmatrix}$ mm

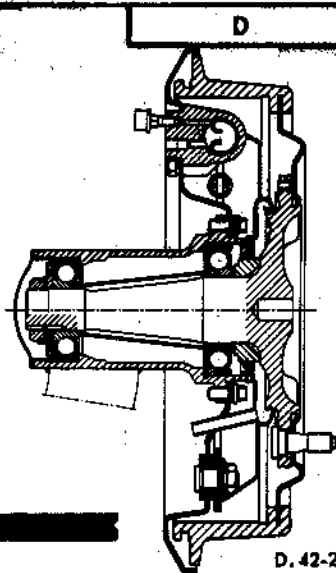
Le réglage des hauteurs doit s'effectuer moteur tournant, véhicule en position « route ».

Barre anti-roulis avant :

Position latérale de la barre anti-roulis : $h = 110 \pm 0,5$ mm

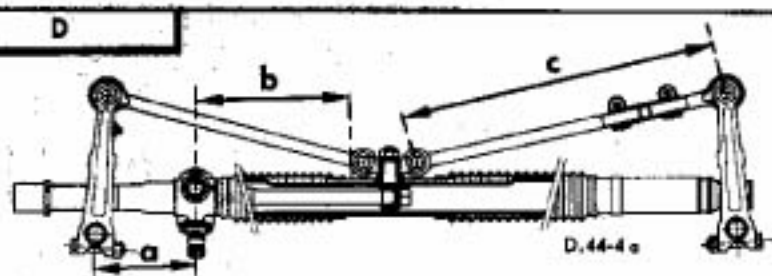


1686



D. 42-2

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION



DIRECTION

Angle de braquage : $42^{\circ} \frac{0}{10}$

Rapport de démultiplication : 1/20

Position latérale : $a = 122,5 \pm 2,5$ mm

Position ligne droite : La branche du volant bien positionnée (30° sous l'horizontale, côté gauche)
 $b = 275$ mm.

Longueur des barres de direction : $C = 402$ mm

Poussoir de crémaillère : serrer l'écrou, puis le desserrer de $1/16$ de tour.

Direction assistée : Il est nécessaire de régler la position angulaire à l'aide de l'appareil 1955-T. Le réglage de la came de point zéro doit être effectuée sur route.

Direction assistée

Croisement de pression : 65 ± 5 bars

Réglage par les vis \rightarrow du raccord tournant de direction.



2238

ESSIEU AVANT

Préréglage et contrôle de la chasse (outil 6309-T) dans le cas de l'habillage d'un cadre : L = de 49 à 50,5 mm

Un déplacement de valeur de cales de 1 mm entraîne une variation de la côte L de 1 mm.

VALEURS pour contrôle avec APPAREILS OPTIQUES :

Le contrôle des valeurs ci-dessous doit s'effectuer moteur tournant, en position « normale route », les hauteurs étant réglées.

Carrossage (non réglable) : $0^{\circ} + 13'$
 $- 29'$

Chasse (réglable par déplacement des rondelles du bras inférieur)

Angle de chasse : $- 0^{\circ}25'$ à $- 1^{\circ}15'$ (différence entre D et G = $0^{\circ}25'$ maxi)

1 mm de cales = variation de 15'

Parallélisme : Pincement des roues vers l'avant : 1 à 4 mm

Réglage parallélisme : 1/4 de tour sur embout de barre = 1 mm.

Couples de serrage

Ecrou de la rotule supérieur de pivot : 70 mAN (7 m.kg)

Ecrou de la rotule inférieur de pivot : 50 mAN (5 m.kg)

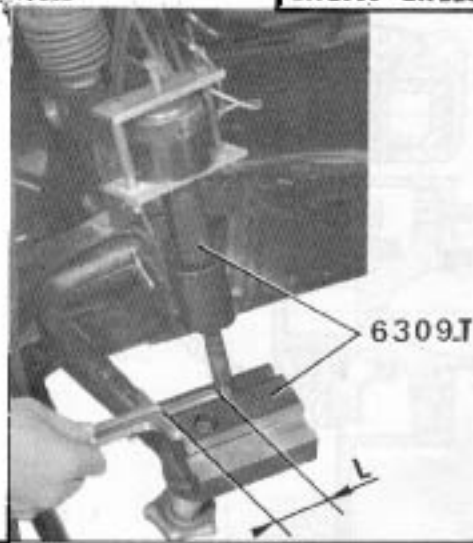
Vis de fixation de rotule inférieur sur pivot : 27 mAN (2,7 m.kg)

Vis de fixation de roulement : 27 mAN (2,7 m.kg)

Ecrou de fusée (faces et filets graissés).... : 350 à 450 mAN (35 à 45 m.kg)

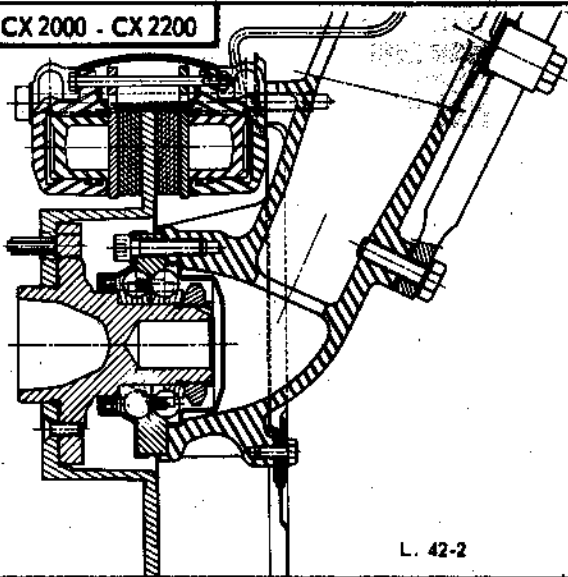
13822

CX 2000 - CX 2200



ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

CX 2000 - CX 2200



ESSIEU ARRIERE

Carrossage (*non réglable*) : $0^{\circ} - 24'$

Parallélisme (*non réglable*) : Pincement vers l'avant : 1 à 4 mm

Bras d'essieu arrière

Les roulements et les coupelles de réglage de l'articulation des bras arrière sont identiques à ceux des bras de suspension avant.

Couples de serrage :

Ecrou d'articulation des bras

(*faces et filets graissés*) :120 à 130 mAN (12 à 13 m.kg)

Ecrou de fusée (*faces et filets graissés*) : 350 à 450 mAN (35 à 45 m.kg)

Vis de fixation du moyeu sur les bras : 27,5 mAN (2,75 m.kg)

Vis de fixation de la roue : 60 à 80 mAN (6 à 8 m.kg)

L. 42-2

SUSPENSION

Blocs pneumatiques et amortisseurs : (voir pages 144 et 145)

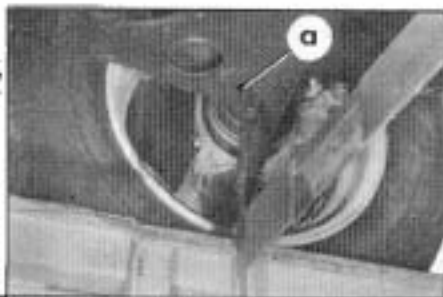
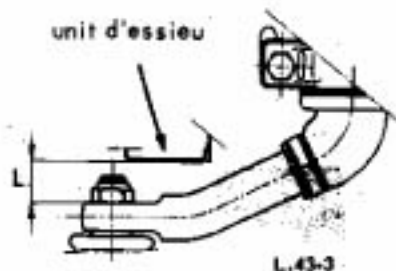
Hauteurs : Le réglage des hauteurs doit s'effectuer véhicule en position « route » et moteur tournant au ralenti.

Les hauteurs avant sont mesurées entre le dessous du point « a » de l'unité d'essieu et le plan d'appui des roues.

Les hauteurs arrière sont mesurées entre le dessous du point « b » de l'unité d'essieu et le plan d'appui des roues.

	Hauteurs avant	Hauteurs arrière
Berlines	165 ± 8 mm	215 ± 5 mm
Breaks	165 ± 8 mm	228 ± 8 mm

Réglage latéral de la barre anti-roulis : La cote L doit être identique de chaque côté à ± 2 mm.



ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

CX 2000 - CX 2200

Rapport de démultiplication :
Braquage (roue intérieure) :

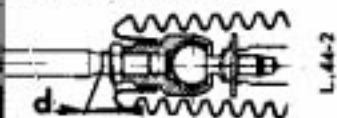
ATTENTION : Lors d'une intervention sur la direction, ne jamais déposer la traverse de direction, sous peine de dérégler l'épure de direction.

Point milieu de crémaillère



L gauche = L droite

Barres de direction

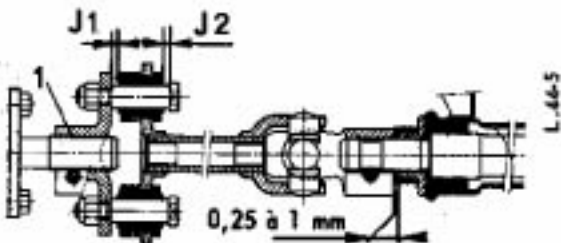


d gauche = d droite à 2 mm près

DIRECTION
Direction mécanique | Direction assistée à rappel asservi
 $\frac{1}{24,5}$ | $\frac{1}{13,5}$

$43^{\circ}30' + \frac{1^{\circ}}{0}$

J1 = J2 obtenu par déplacement de la bride (1) sur le pignon de crémaillère



Direction mécanique seulement
Jeu entre cardan et entretoise de tube fixe

Point milieu de crémaillère
Pige (2) $\phi = 6,5$ mm dans le pignon de crémaillère



Leviers de direction
Positionnement liaisons élastiques

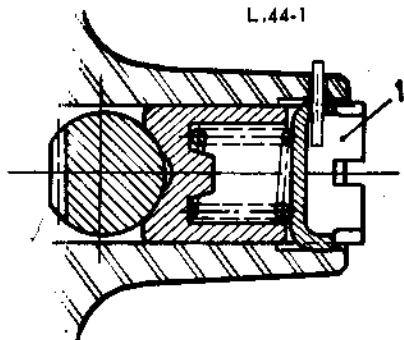


Axe (3) perpendiculaire à fixation du carter sur traverse

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

CX 2000 - CX 2200

L.44-1



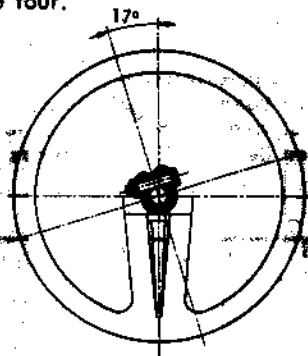
Poussoir de crémaillère

Jeu : 0,1 à 0,25 mm

Serrer l'écrou (1) à fond
puis le desserrer de 1/8
à 1/6 de tour.

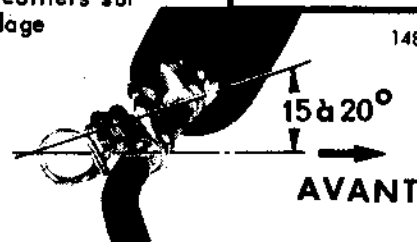
Position de la branche du volant
en position « ligne droite », bran-
che verticale vers le bas.

Orientation du cardan : 17° à gau-
che environ.



L.44-3

Orientation des colliers sur
manchon de réglage

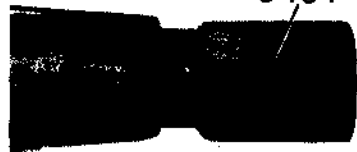


14881

AVANT

Outil de blocage en position « ligne
droite » du boîtier de commande.

6454-T



Emploi IMPERATIF

14871

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

CX 2000 - CX 2200

14901



Purge du cylindre de came :

Relier la vis de purge (1) au réservoir.

Mettre le moteur en marche et braquer lentement à gauche et à droite jusqu'à évacuation de l'air.

Serrer la vis de purge.

Réglage de la dérive (sur route) :

Déport à droite : tourner l'excentrique (2) vers la gauche après desserrage des vis (3).

Déport à gauche : tourner l'excentrique (2) vers la droite après desserrage des vis (3).

EPURE DE DIRECTION

I. Variation du parallélisme à obtenir ROUE PAR ROUE :

à position « basse »

0 à 1 mm d'ouverture

De position

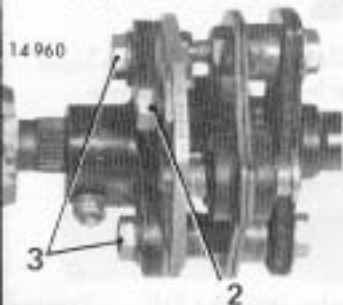
« normale route »

à position « haute »

0 à 1 mm de pincement

II. En fonction des résultants obtenus en I, déplacer verticalement la traverse :

14960



		de NORMALE ROUTE à position « haute »	de NORMALE ROUTE à position « basse »
Pour un déplacement de la traverse	vers le HAUT	on obtient de l'OUVERTURE	du PINCEMENT
	vers le BAS	on obtient du PINCEMENT	de l'OUVERTURE

ATTENTION : Un déplacement vertical de la traverse de direction de 1 mm entraîne une variation à la roue de 0,8 mm (sur règle).

SUSPENSION

Barres de torsion :

Barres AVANT :

La barre de torsion avant droite est repérée par un trait de peinture

La barre de torsion avant gauche est repérée par deux traits de peinture.

La cote entre axes de fixation de l'amortisseur, pour mise en place de la barre de torsion, est de : 485 mm.

Barres ARRIERE :

La barre de torsion arrière droite est repérée par un trait de peinture.

La barre de torsion arrière gauche est repérée par deux traits de peinture.

La cote entre axes de fixation de l'amortisseur, pour mise en place de la barre de torsion, est de : 568 mm.

Barre anti-roulis avant :

La barre anti-roulis avant est repérée par un trait de peinture blanche, côté gauche.

- Côté gauche = 32 cannelures

- Côté droit = 34 cannelures

Le remplacement de la barre anti-roulis nécessite le positionnement des axes de moyeux par rapport au sol.

Celui-ci doit être identique des deux côtés. Pour cela, placer le véhicule sur chandelles et soulever les

moyeux à la demande, pour permettre l'engagement des cannelures.