

● Réservoir : Fig. I

Le réservoir est situé à la partie avant droite du compartiment moteur, sa mise à l'air libre est assurée par le bouchon de remplissage relié à une capsule filtre située entre le passage de roue et le cylindre de suspension.

Nota : (→ **06/85**) : la capsule était située sous le support du réservoir.

Liquide hydraulique minéral de couleur verte

TOTAL L.H.M.

Capacité totale du circuit : 3,9 litres

Le contrôle du niveau se fait : circuit hydraulique en pression, véhicule en position « HAUTE ».

Légende du réservoir.

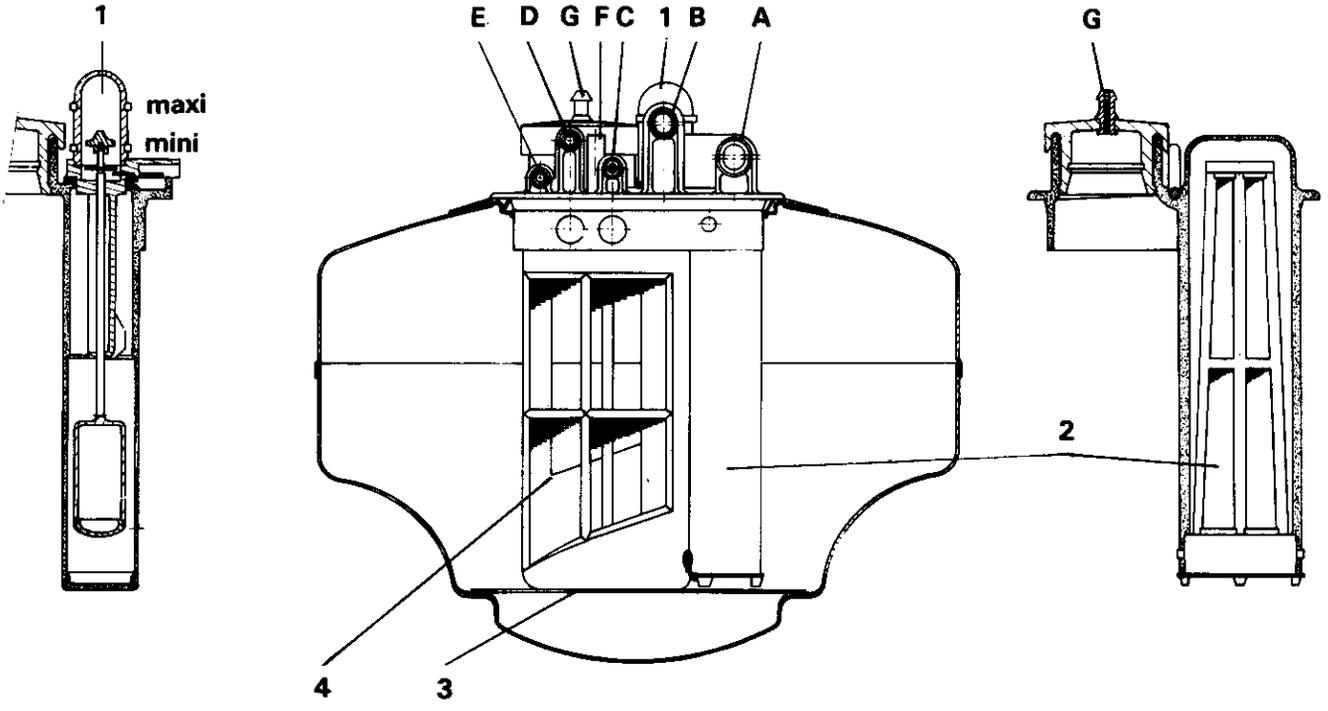
- 1** : Indicateur de niveau.
- A** : Aspiration pompe haute pression.
- B** : Retour d'utilisation :
 - du conjoncteur-disjoncteur, direction mécanique,
 - du répartiteur de débit, direction assistée,
 - de la valve de commande de direction assistée,
 - des correcteurs de suspension AV et AR.
- C** : Retour d'utilisation du doseur de frein (sortie inférieure),
Retour de fuite du doseur de frein (sortie supérieure),
Retour d'utilisation du bloc hydraulique ABS.
- D** : Retour de fuite :
 - de la vanne de sécurité,
 - des correcteurs de suspension AV et AR,
 - du conjoncteur-disjoncteur, direction assistée, et du vérin (→ **AM 87**).
- E** : Retour de fuite des cylindres de suspension AV et AR.
- F** : Respiration des cylindres de suspension AV (mise à l'air).
- G** : Mise à l'air du réservoir, et retour de fuite du vérin (**AM 87** →).
- 2** : Filtre sur aspiration de la pompe haute pression.
- 3** : Déflecteur.
- 4** : Filtres sur retours d'utilisation et de fuites.

● Pompe haute pression : Fig. II

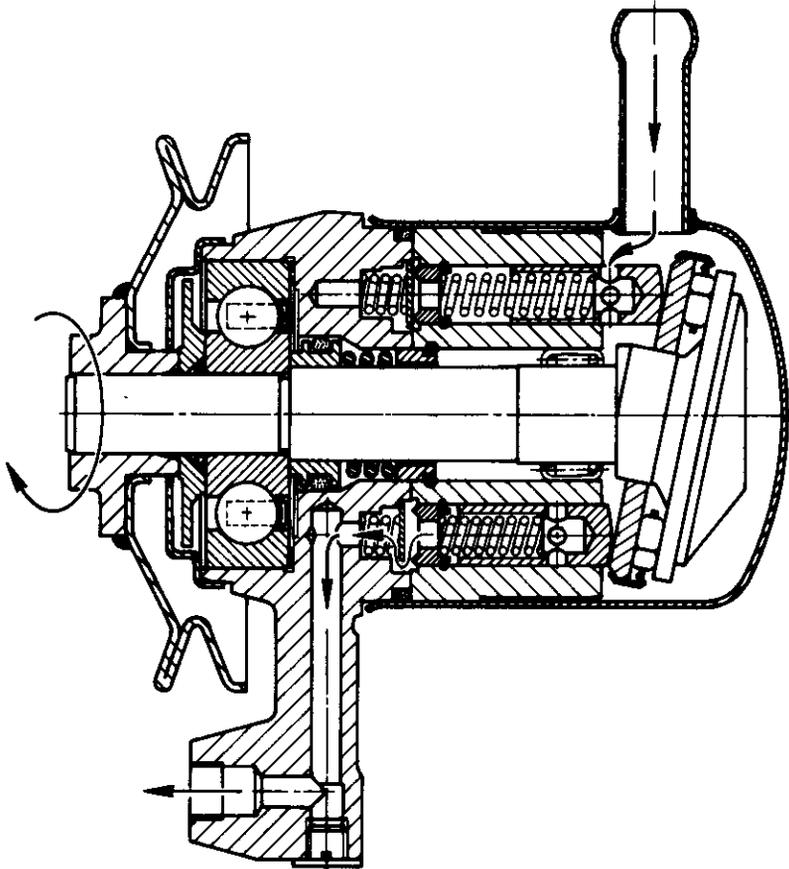
- Pompe volumétrique à cinq pistons.
- La pompe tourne à demi-vitesse du moteur.
- Débit par tour de pompe (*à titre indicatif*) : **4 cm³**
- Pression maximum : il n'y a pas de limite théorique à la pression maximum, en pratique la pression maximum est limitée par le conjoncteur-disjoncteur. L'amorçage de la pompe haute pression à cinq pistons ne peut s'effectuer qu'avec la vis de détente du conjoncteur-disjoncteur **ouverte**.

● Poulie pompe HP :

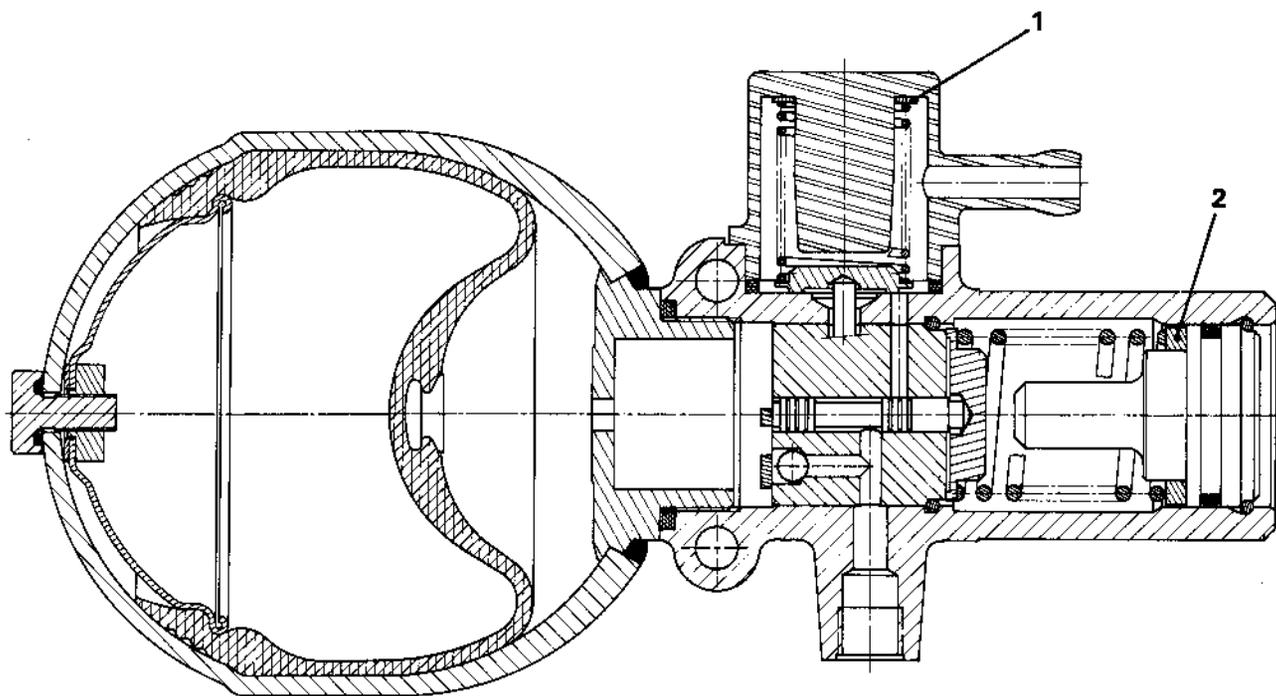
- Véhicule essence : \varnothing 120 mm.
- Véhicule diesel : \varnothing 90 mm.
- GTI 16 soupapes : \varnothing 100 mm.



BX 39-2

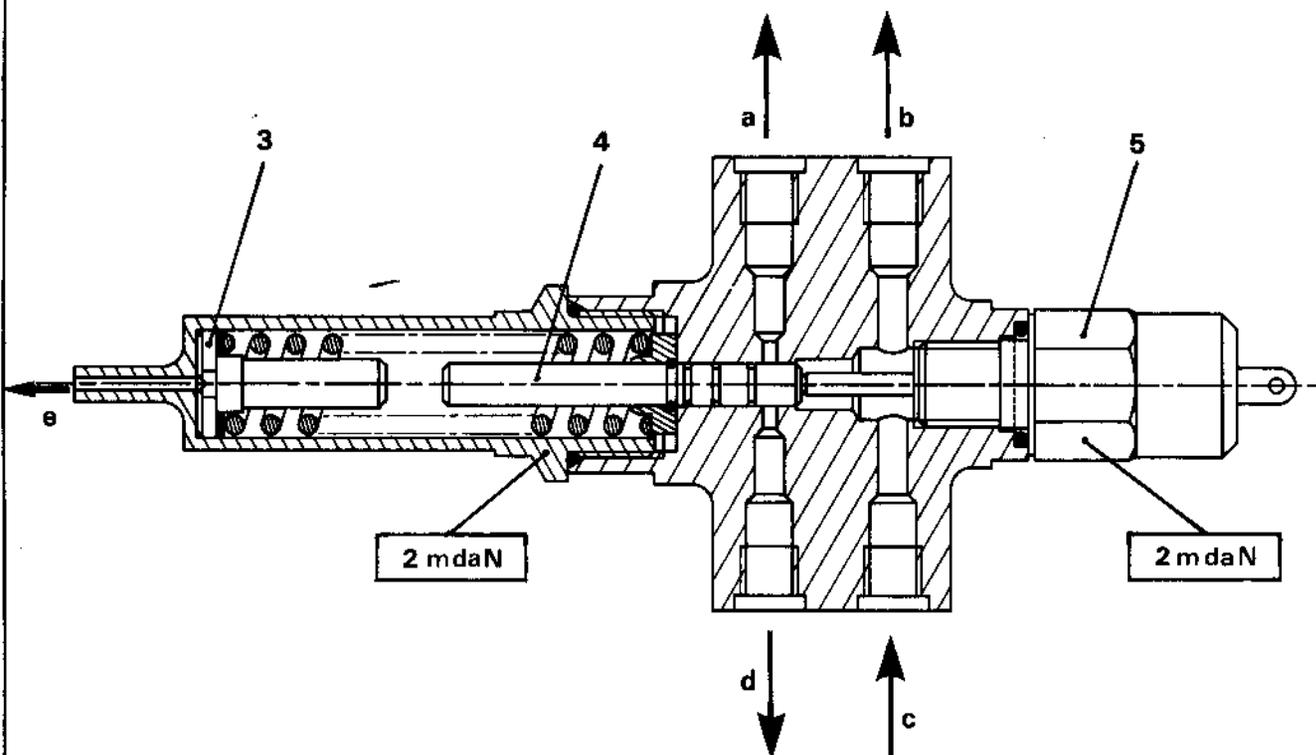


L 39-20



G. 39-9

II



8X 45-9

● **Conjoncteur-disjoncteur à tiroir pilote : Fig. I**

- Pression de disjonction :	170 ± 5 bars
- Pression de conjonction :	145 ± 5 bars
- Epaisseur des cales (1) de réglage de disjonction :	0,3 mm
- Epaisseur des cales (2) de réglage de conjonction :	0,3 et 0,7 mm
- Une cale de 0,3 mm fait varier la pression de :	3 bars environ
- Une cale de 0,7 mm fait varier la pression de :	7 bars environ

● **Accumulateur principal : Fig. I**

- Contenance :	0,4 litre
- Pression de tarage :	62 ± $\frac{2}{32}$ bars

● **Vanne de sécurité : Fig. II**

Pressions de tarage du ressort de rappel de tiroir (4)

- Pression d'isolement (<i>pas d'alimentation suspension en A et D</i>) :	80 bars mini
- Pression d'alimentation suspension (<i>écoulement en A et D</i>) :	80 à 100 bars

Légende :

a : Alimentation du correcteur avant. (∅ 3,5)

b : Alimentation du doseur de frein. (∅ 3,5)

c : Arrivée haute pression. (∅ 4,5)

d : Alimentation du correcteur arrière. (∅ 3,5)

e : Retour suintement vanne de sécurité

(3) : Rondelles de réglage (*tarage du ressort de rappel du tiroir*).

Epaisseur des rondelles de réglage **0,9 mm**

(4) : Tiroir.

(5) : Détecteur d'incidents (**fonctionnement mécanique commandé par le déplacement du tiroir (4) de la vanne**).

CIRCUITS HYDRAULIQUES

Direction mécanique : D.M.

Direction assistée : D.A.

Circuits hydrauliques	D.M.	D.A.
Circuit général sans ABS	page 7	page 10
Circuit général avec ABS	page 8	page 11
Circuit de retour ou réservoir	page 9	page 12

Représentation des canalisations :

Tubes métalliques _____

Tubes caoutchouc _____

Tubes plastiques _____

Chaque appareil hydraulique porte le même numéro sur les différents schémas. Ce numéro indique l'origine du circuit dans les schémas de retour.

Légende des circuits.

1 : Réservoir :

- A** : Aspiration pompe haute pression.
- B** : Retour d'utilisation :
 - du joncteur disjoncteur DM.
 - du répartiteur de débit DA.
 - valve de commande DA.
 - des correcteurs de suspension AV et AR.
- C** : Retour d'utilisation du doseur de frein (sortie inférieure).
Retour de fuite du doseur de frein (sortie supérieure).
Retour d'utilisation du bloc hydraulique ABS.
- D** : Retour de fuite ; de la vanne de sécurité.
; des correcteurs de suspension AV et AR.
; du joncteur-disjoncteur DA ; et du vérin (→ AM 87)
- E** : Retour de fuite des cylindres de suspension AV et AR.
- F** : Respiration des cylindres de suspension AV (mise à l'air).
- G** : Mise à l'air du réservoir,
Retour de fuite du vérin DA (AM 87 →).

2 : Pompe haute pression (H.P.).

3 : Répartiteur de débit DA.

4 : Joncteur-disjoncteur.

5 : Vanne de sécurité.

6 : Faisceau des retours d'utilisation et fuites (sur traverse inférieure AV).

7 : Doseur compensateur de frein.

8 : Bloc hydraulique ABS.

9 : Etrier de frein AVG.

10 : Etrier de frein AVD.

11 : Correcteur de suspension AV.

12 : Cylindre de suspension AVG.

13 : Cylindre de suspension AVD.

14 : Valve de commande de la direction assistée.

15 : Vérin d'assistance de la direction assistée.

16 : Correcteur de suspension AR.

17 : Cylindre de suspension AVG.

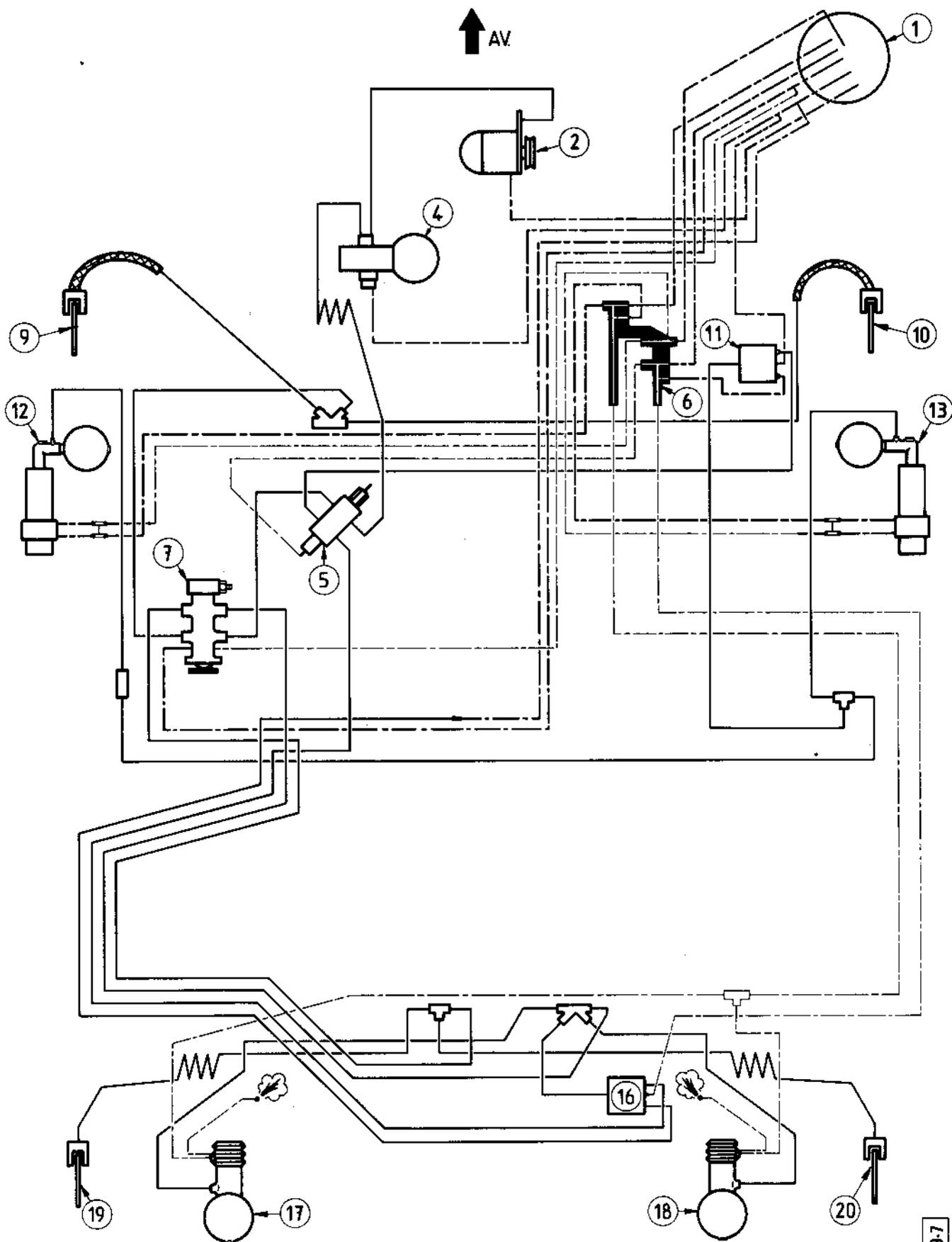
18 : Cylindre de suspension AVD.

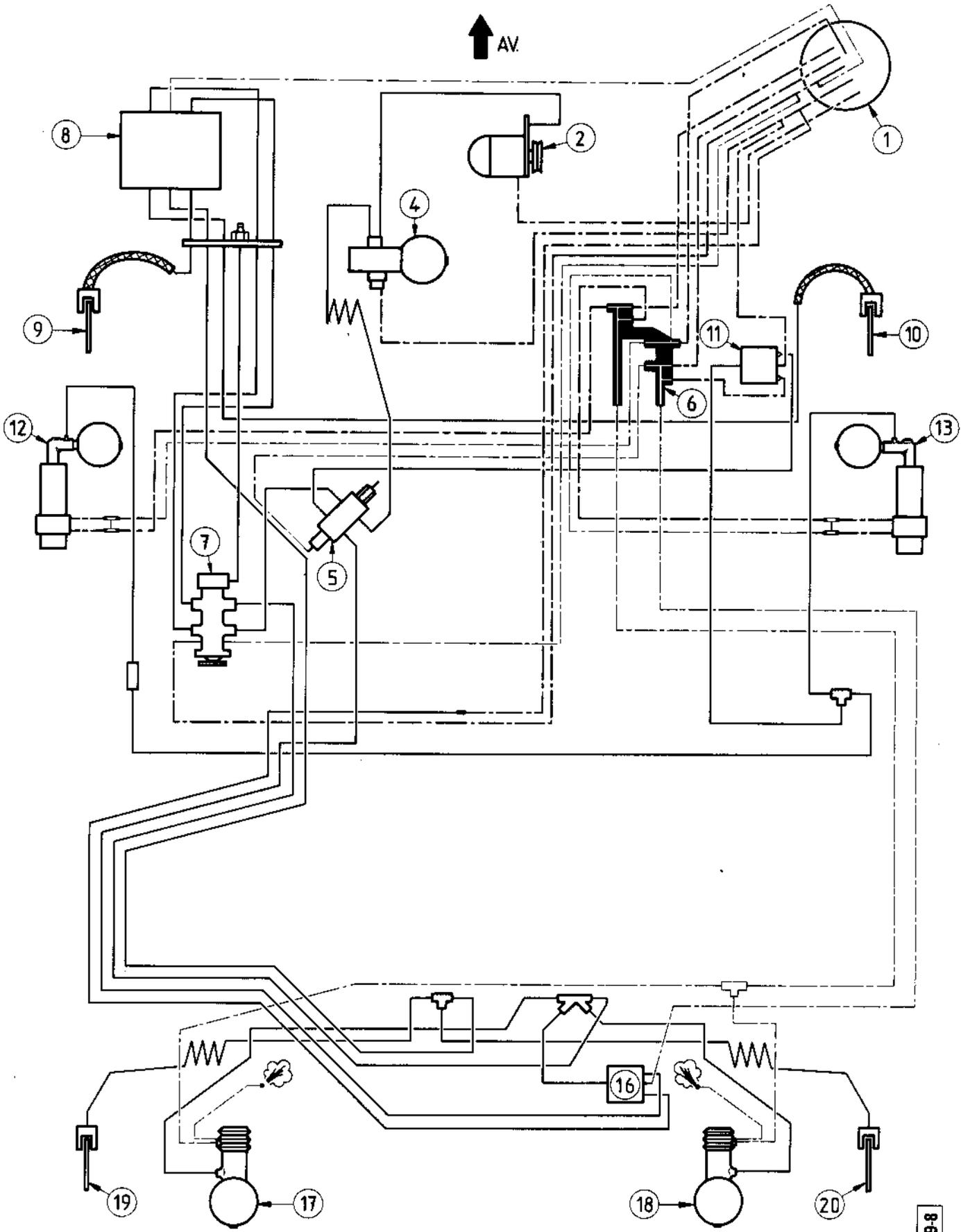
19 : Etrier de frein AVG.

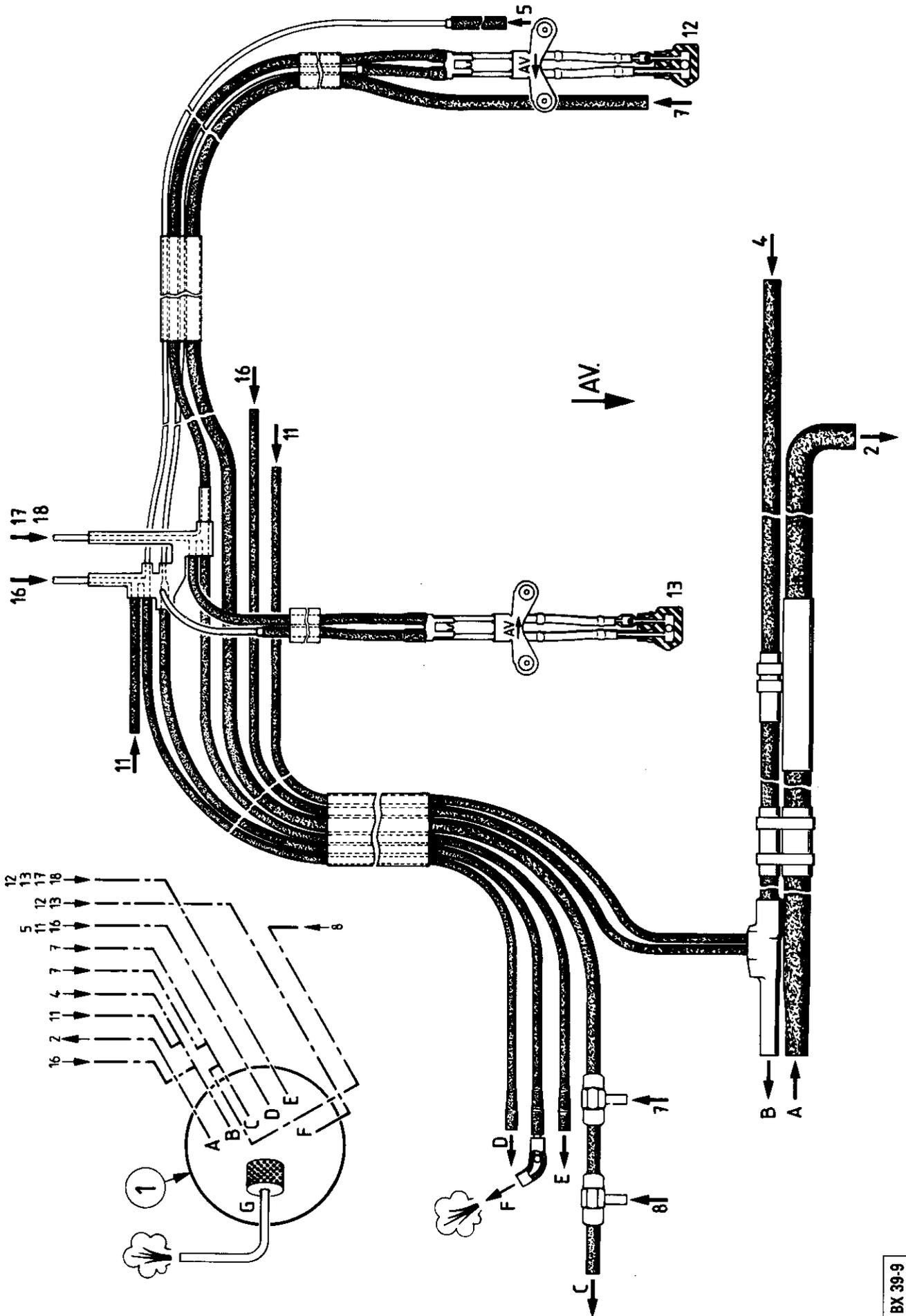
20 : Etrier de frein AVD.

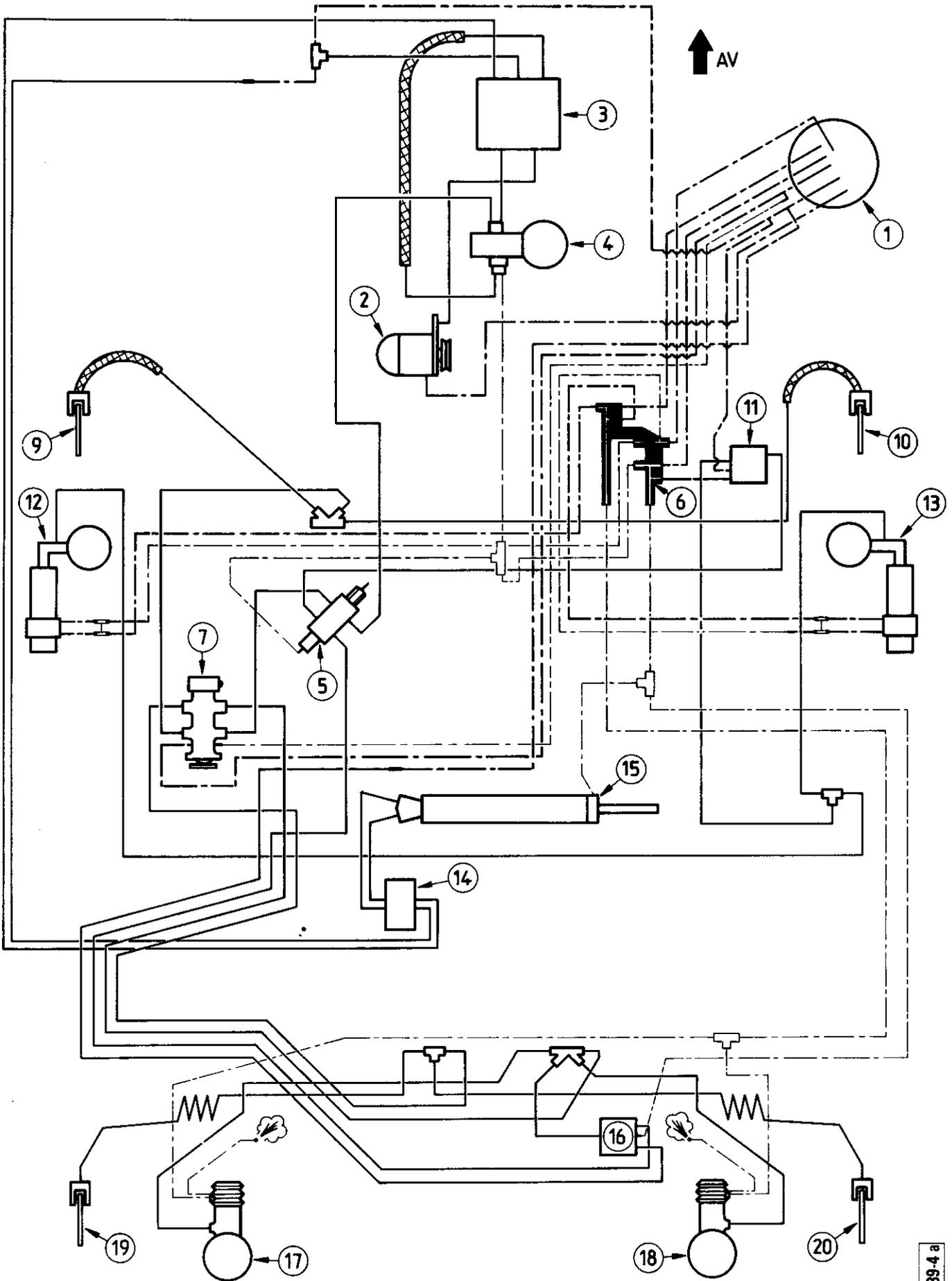


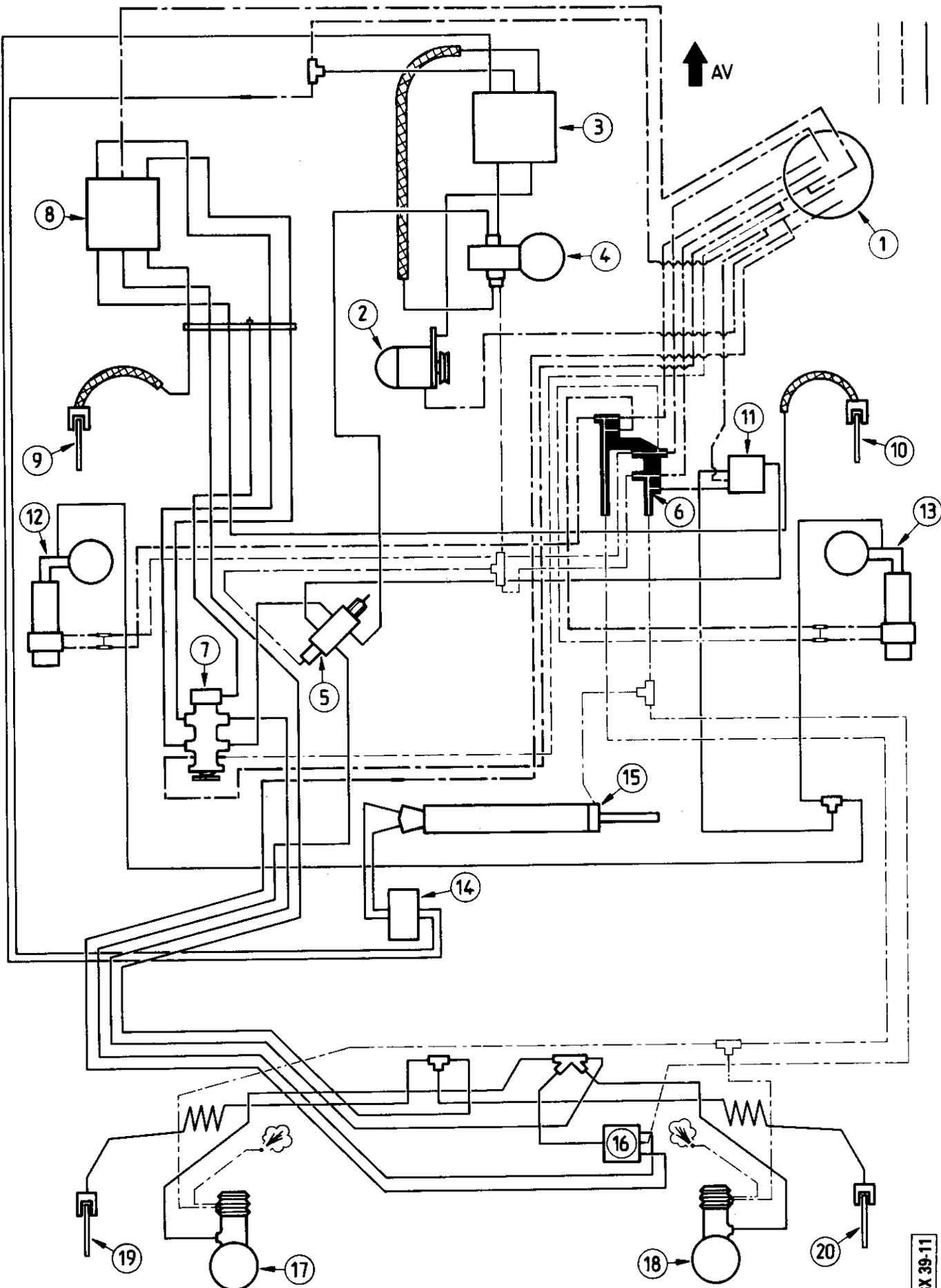
: mise à l'air des cylindres de suspension AR.

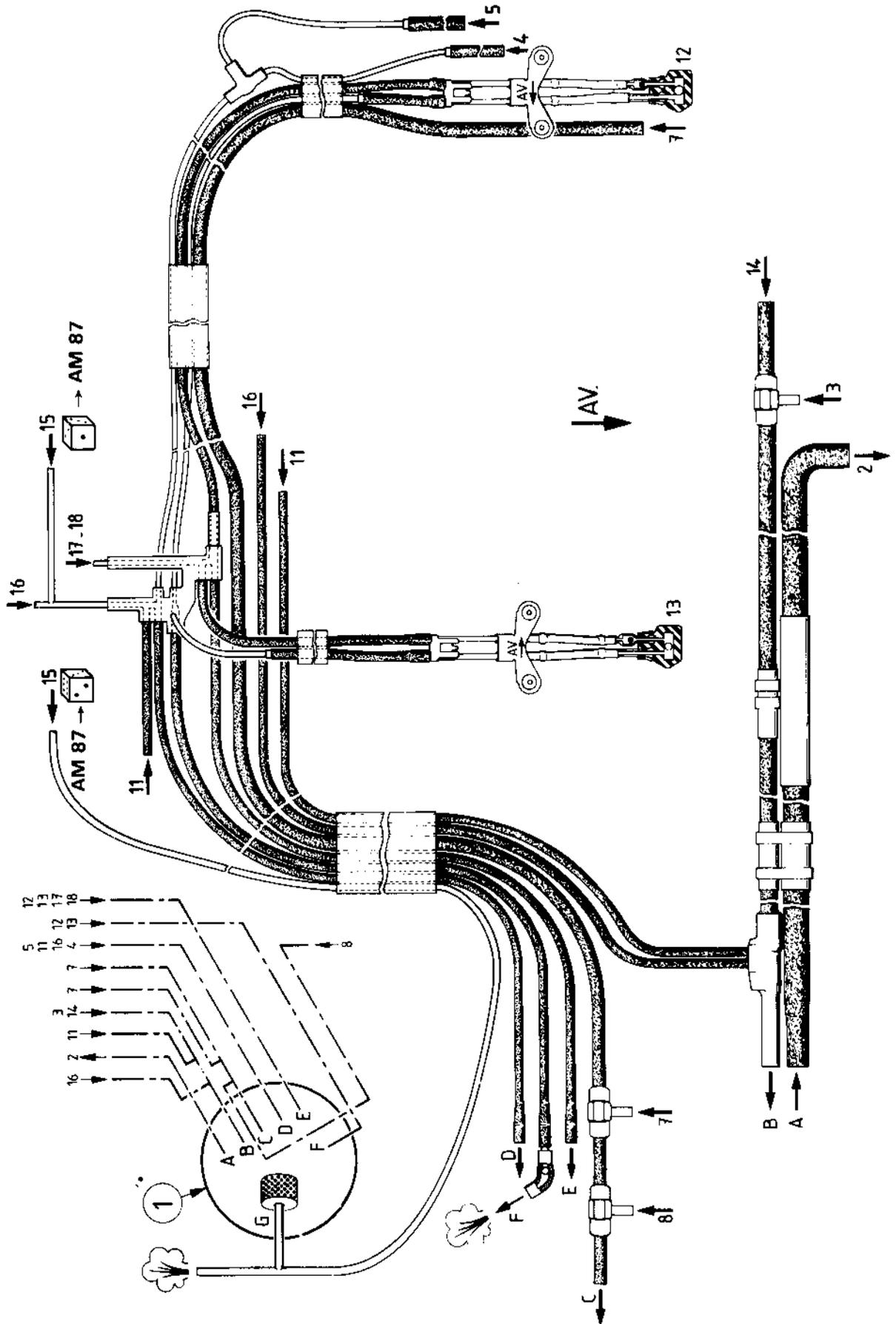














CARACTÉRISTIQUES ET POINTS PARTICULIERS
DE L'ESSIEU ARRIÈRE

CARACTERISTIQUES

Conditions de contrôle et de réglage

Le véhicule étant en position « normale route », moteur tournant au ralenti, vérifier les hauteurs aux **parties centrales**.

Avant : $166 \pm \frac{10}{7}$ mm prise entre la traverse arrière de l'unit avant et le plan d'appui des roues.

Arrière : $223 \pm \frac{10}{7}$ mm prise entre le tube de traverse de l'unit arrière et le plan d'appui des roues.

- | | |
|--|-------------------------------------|
| - Parallélisme (<i>non réglable</i>) | pincement 0 à 5 mm (0° à 48') |
| - Carrossage (<i>non réglable</i>) | contre carrossage $1^\circ \pm 20'$ |

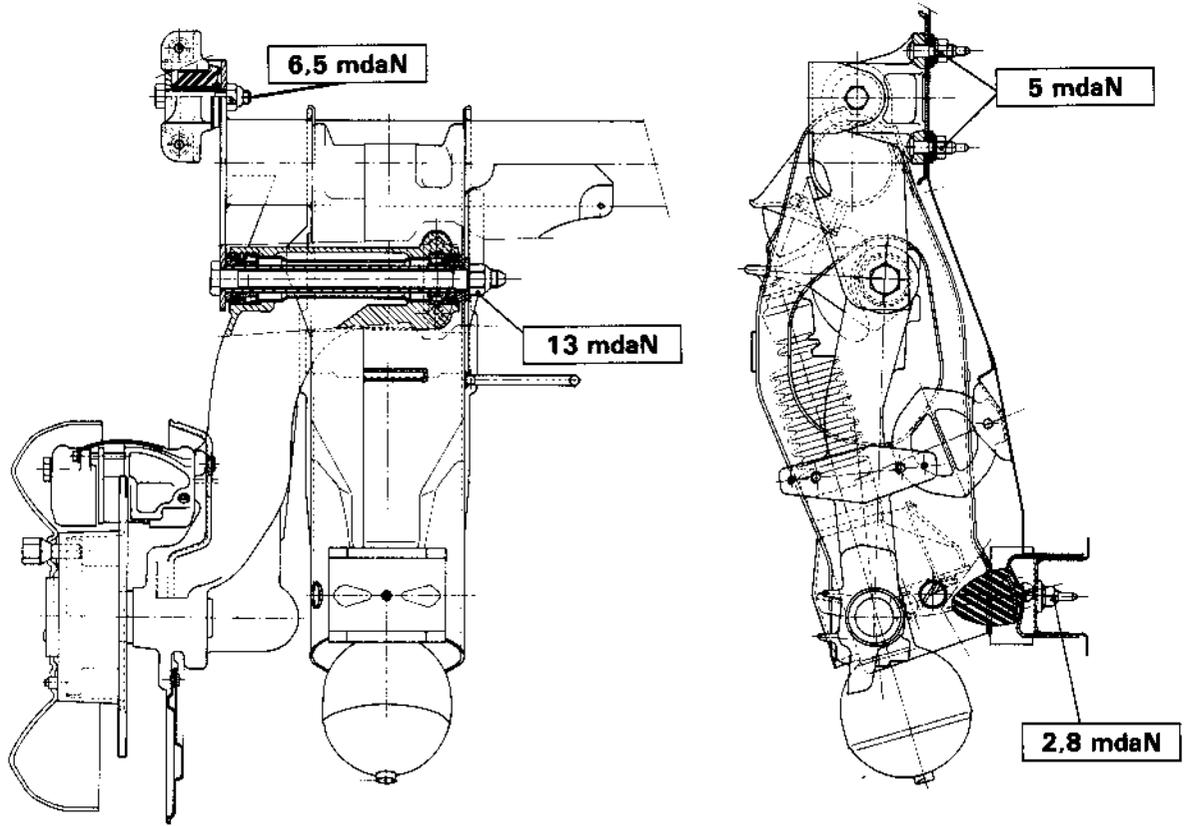
POINTS PARTICULIERS

- La liaison de l'essieu sur caisse est assurée par quatre silent-blocs.
- Précontrainte aux roulements coniques d'articulation de bras 0,17 à 0,30 mm
- Cales de réglage d'articulation de bras de 0,15 à 0,95 mm (de 0,10 en 0,10 mm)
(située au niveau du roulement extérieur, en « a » Fig. III).

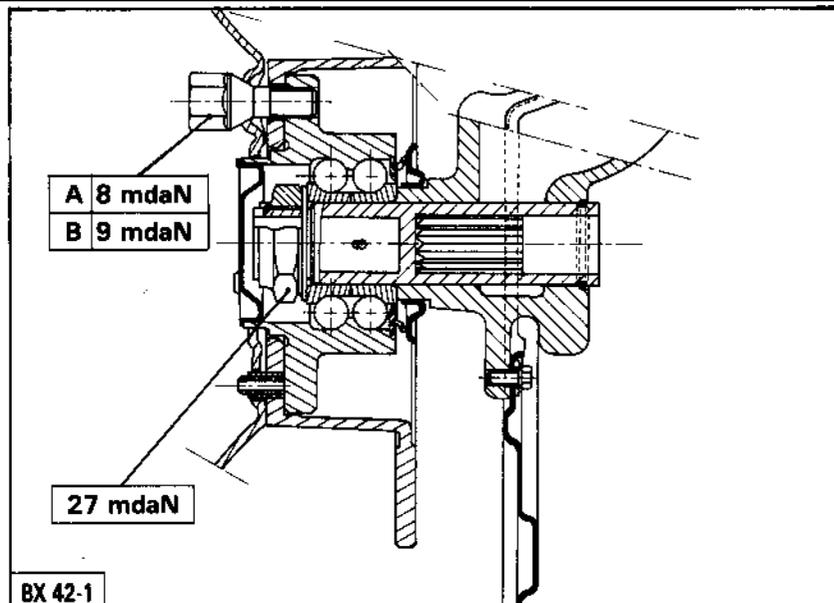
Serrage des écrous de roue :

- | | |
|---------------------------------------|---------------|
| A Jante en acier | 8 mdaN |
| B Jante en alliage léger | 9 mdaN |

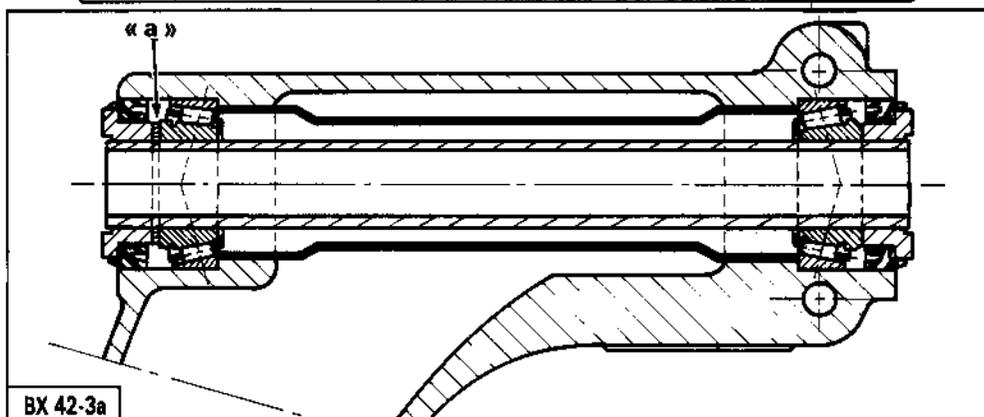
Lors d'une opération exigeant la dépose des roues en **alliage léger**, enduire l'**alésage** de centrage de la roue sur le moyeu avec de la **graisse** « TOTAL MULTIS ».



BX. 42-2



BX 42-1



BX 42-3a

CARACTÉRISTIQUES

Suspension transversale à tirants flexibles et à ressorts hélicoïdaux.

Éléments porteurs : constant un ensemble simple et compact.

Numérotation

- 1 Bloc pneumatique
- 2 Support du bloc pneumatique
- 3 Cylindre
- 4 Support de l'axe cylindre
- 5 Poutre inférieure
- 6 Collier
- 7 Poutre
- 8 Butée de contre-rotation
- 9 Pare-poussée
- 10 Poutre guide
- 11 Caisset à ressorts
A - Poutre de l'axe
B - Mise à l'axe
- 12 Belette
- 13 Butée de débrèvement supérieure
- 14 Roue de guidage
- 15 Butée de débrèvement inférieure
- 16 Roue de contact

DESCRIPTION

CARACTÉRISTIQUES ET POINTS
PARTICULIERS DE LA SUSPENSION

CARACTÉRISTIQUES

Suspension hydropneumatique à grande flexibilité et à assiette constante (4 roues indépendantes).

Élément porteur avant constituant un ensemble simple et compact.

Nomenclature

- ① Bloc pneumatique.
- ② Support du bloc pneumatique.
- ③ Cylindre.
- ④ Silent-bloc de liaison cylindre-caisse.
- ⑤ Palier élastique.
- ⑥ Coulisse.
- ⑦ Piston.
- ⑧ Butée de contre-débattement.
- ⑨ Pare-poussière.
- ⑩ Porte-guide.
- ⑪ Clapet anti-retour { **A** : Retour de fuites
 { **B** : Mise à l'air libre.
- ⑫ Bielle.
- ⑬ Butée de débattement supérieure.
- ⑭ Rondelle de glissement.
- ⑮ Butée de débattement inférieure.
- ⑯ Rondelle de centrage.

DESCRIPTION

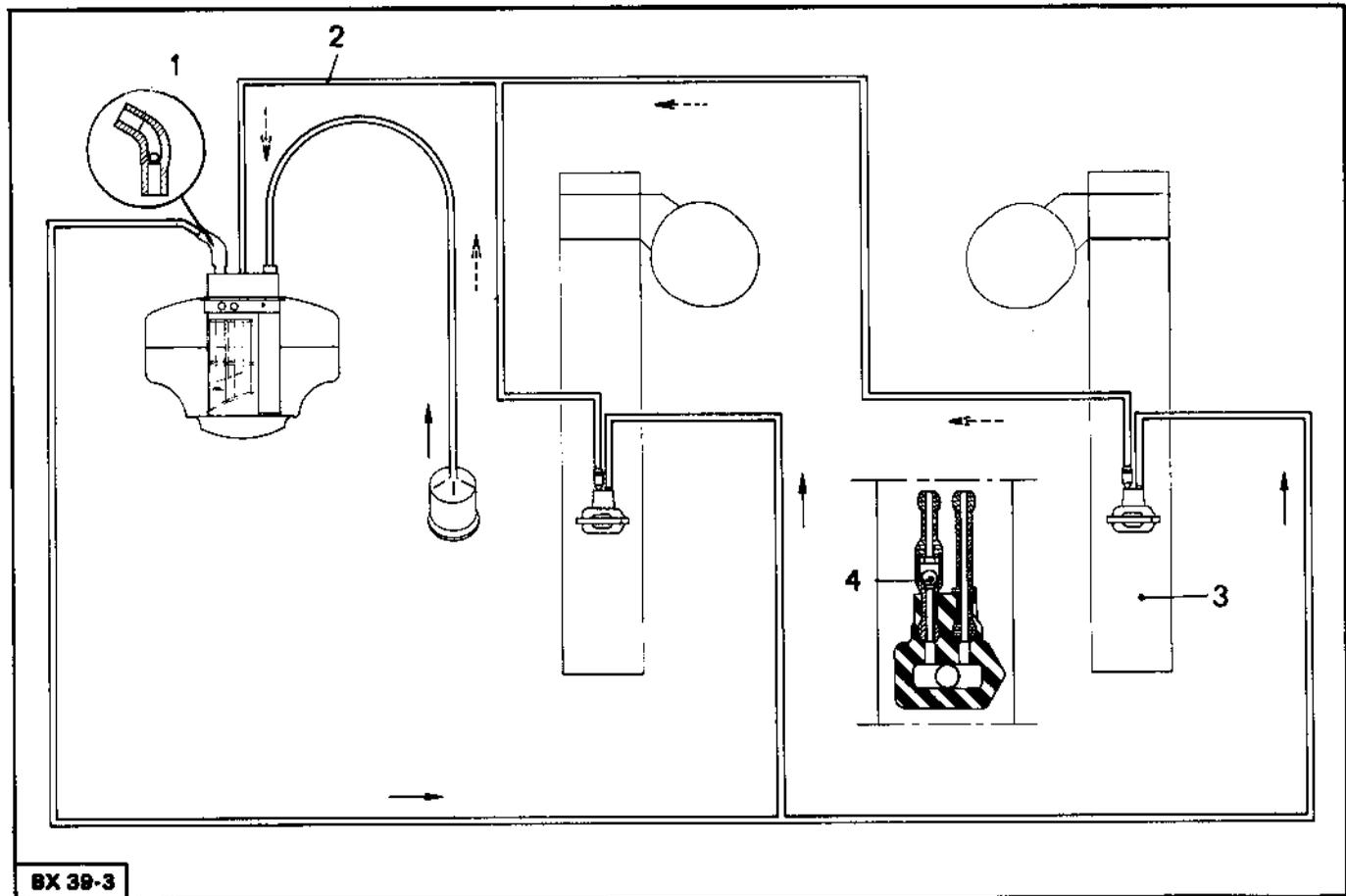
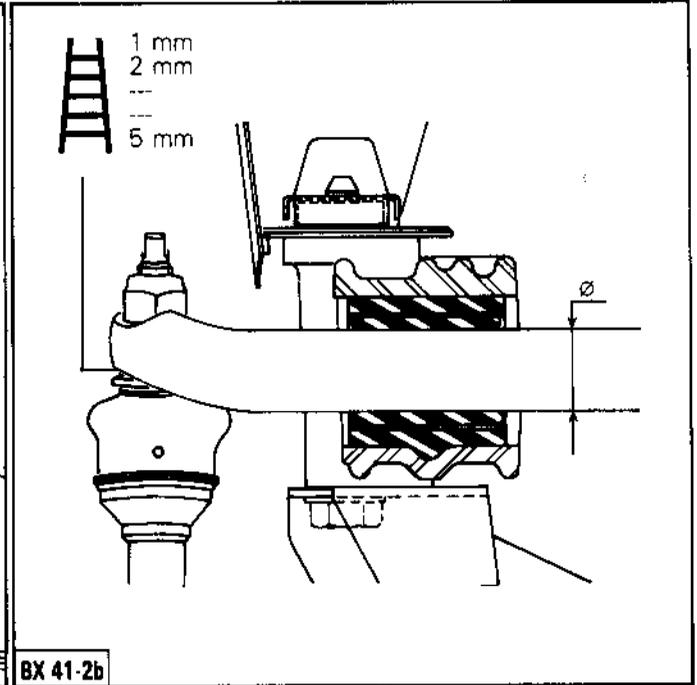
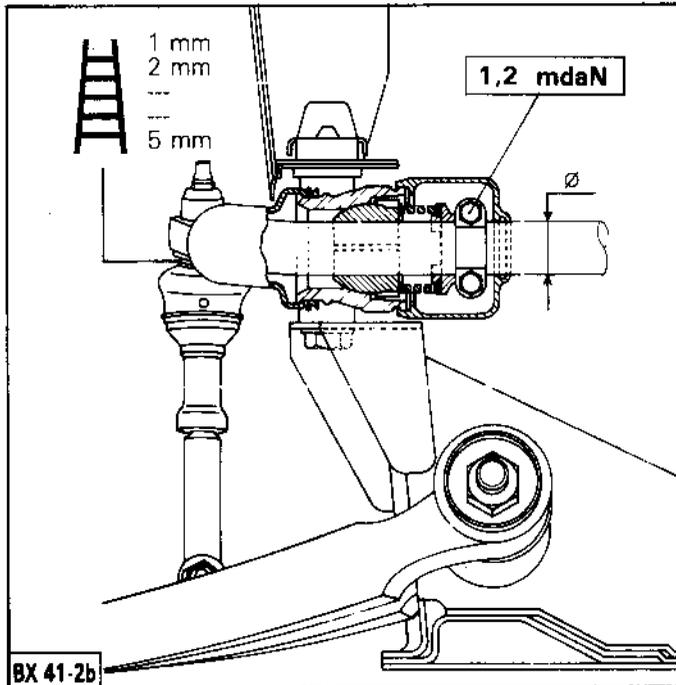
La pression s'établit simultanément dans le bloc pneumatique (1) et dans le cylindre (3).

Par construction, le cylindre (3) est relié à la caisse et le piston (7) au moyeu de roue.

L'ensemble, cylindre (3) et coulisse (6), est constamment rectiligne, guidé en partie par le coulissement du palier élastique (5) et du porte-guide (10).

(→ 06/87)

(06/87 →)



BX 39-3