



en fin de programme avec le système à ressorts "à boudins"

SYSTEME A LAMES DE RESSORT

Cette technique concerne les véhicules suivants : 203-403-JUVA-DYNA-C4, etc...
Notre voiture d'essai était plus basse de

9cm après suppression de la 3^e lame. A noter que celles-ci étaient en excellent état. Le résultat peut varier suivant le degré d'avachissement des lames. Je pense particulièrement aux pick-ups qui sont constamment chargés à fond par les maçons.

Claude a déjà parcouru plus de 1.500 km depuis cette transformation et il n'a pas noté de dégradation de comportement. Nous vous recommandons cependant, d'utiliser des amortisseurs neufs ou en bon état, ça facilitera d'autant la tâche des ressorts. (ndlr).

La customisation d'une 203 ou tout autre véhicule ne se limite pas seulement à monter de très larges roues, à gonfler les ailes avant ou arrière, à effectuer une peinture spéciale, à modifier un moteur pour le rendre plus performant, ou à faire un intérieur douillet. Il faut et c'est une chose très importante sur ce genre de véhicule, "dropper" ou surbaïsser le train avant et éventuellement relever l'arrière

DEGONFLER C'EST BIEN, MAIS DROPPER C'EST MIEUX !

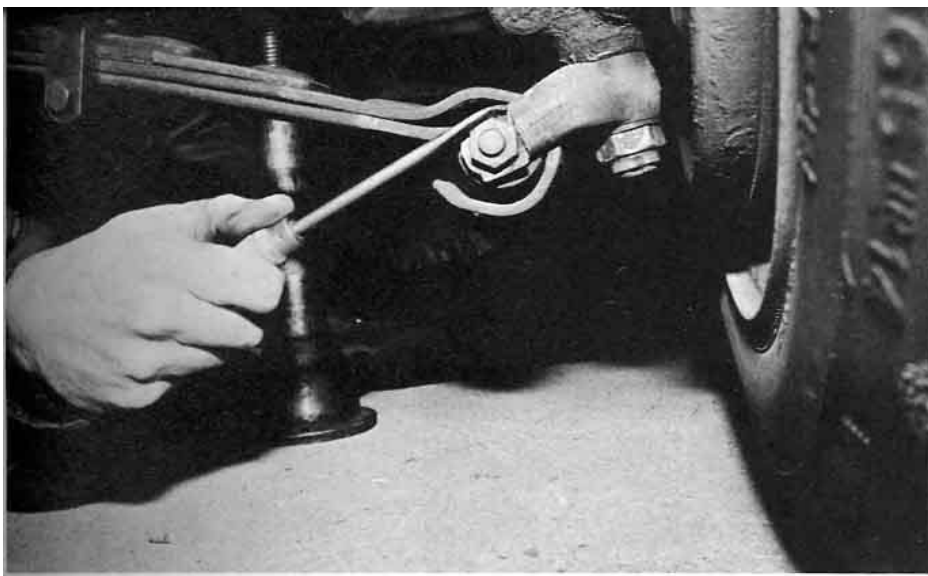
COMMENT SURBAISSER VOTRE VOITURE ?

Par Claude Blanchard et Fufu avec le concours de F. Hodet.

Ce mois-ci nous vous entraînons dans le surbaïssement de la suspension avant de votre rod. Le principe fort simple est très connu de ceux qui ont déjà tâté de la R8 dans leur jeune temps, en ce qui concerne le système à ressorts hélicoïdaux. Par contre, les montages plus anciens à lames de ressort semi-elliptiques transversales n'ont pas encore passionné les foules. Pourquoi avoir commencé par le surbaïssement plutôt que par le jack-up ? Parce que nous sommes intimement convaincus que "dropper" l'avant d'une voiture suffit à lui donner la fameuse inclinaison dite "California Rake", sans pour autant altérer outre mesure ses qualités routières, ce qui n'est pas le cas en relevant l'arrière. Dans un premier temps, Claude Blanchard, le propriétaire de la 203 vedette du dernier Autoloisirs vous expliquera comment pratiquer avec un montage à lames et je vous retrouverai



Le calage : Ce qui est simple doit être bien fait. Serrez le frein à main et mettez une cale aux roues arrière. Levez la voiture sous les longerons à l'aide de 2 crics jusqu'à ce que les roues ne touchent plus.



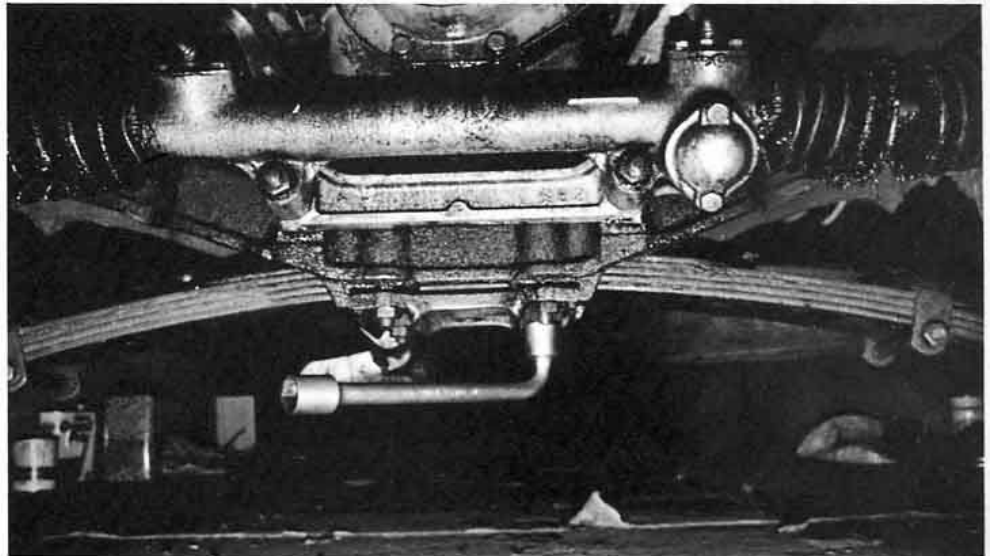
Dégagez les arrêteurs des écrous de pivots sur lesquels sont attachées les lames de ressort. Au remontage, employez un arrêteur neuf. Desserrez l'écrou du pivot complètement.

(c'est ce que l'on appelle un "jack up"). Prenez l'exemple des Etats-Unis; les rods, là bas, ont un "Bel-air" penché. Il est très rare de voir un beau rod avec le cul exagérément haut.

Ne tombez pas dans l'excès. Surélever exagérément le cul de votre futur monstre n'est pas bon. Cela joue, en effet, sur le centre de gravité, et peut engendrer des réactions néfastes sur le comportement routier et peut même être très dangereux (tenue de route, freinage). Ne la faites pas ressembler à ces "tobogans de la mort" que j'ai déjà vu circuler. Cela vous économisera l'achat d'un Fenwick pour hisser vos bagages dans le coffre, et l'obligation de vous payer des harnais de sécurité, sous peine de vous écraser le nez sur le pare-brise.



A l'aide d'un cric annexe ou de tout autre ustensile, soulagez la lame de ressort afin de dégager l'axe du pivot. Répétez l'opération de l'autre côté.

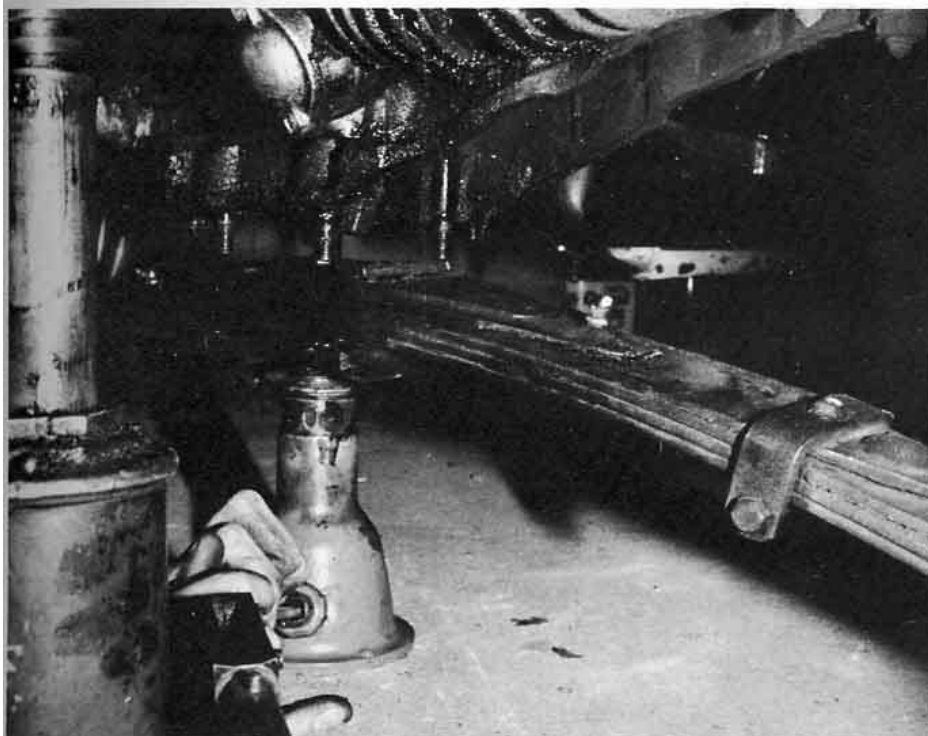


Desserrez puis dévissez complètement en diagonale les 4 écrous qui retiennent la platine de placage des lames de ressort.

Attention au poids des paquets de lames-10 à 20 kg suivant modèle-faites vous aider pour les descendre ou utilisez un cric.

Y A PAS DE MIRACLE :

Faut pas rêver, il nous a fallu un petit moment pour trouver la bonne solution. nous avons d'abord essayé de pratiquer par rallonge de la jumelle solidaire du pivot. Même en fabricant une pièce se vissant sur l'ancrage d'origine et descendant à la perpendiculaire, nous subissions d'importantes variations de carrossage en enfoncement. La suppression d'une lame paraît donc être la meilleure solution.



VENONS-EN AUX FAITS

J'ai choisi (Le roi), pour des raisons de facilité et de sécurité (après avoir essayé plusieurs bricolages dangereux) de travailler uniquement sur le système des lames avant.

Il faut, si possible, avoir recours à une fosse ou un élévateur pour éviter de se coucher sous la voiture et d'être dans des positions trop inconfortables.

1/ Mettre le train avant de la voiture sur la fosse (non la vraie) enfin sur la vraie fosse. Serrez le frein à main et mettre des cales de sécurité sous les roues arrières.

2/ Bien repérer avec un signe, le côté gauche de la lame (dans le sens de marche de la voiture), car celle-ci est tarée différemment de ce côté, à cause de la répartition des masses (chauffeur), et cela vous évitera une fois remonté, de voir votre caisse pencher à gauche.

3/ Cette précaution prise (de terre), mon-

tez la voiture sur crics en vous appuyant sur les deux longerons-avants. Cette opération faite, les deux roues ne doivent plus toucher à terre.

4/ Enlever les deux axes qui maintiennent les lames à ce qu'on appelle les jumelles :
a) Détordre la rondelle qui bloque l'écrou de l'axe reliant les jumelles aux extrémités de la lame.

b) Desserrer les écrous des 2 axes ; à l'aide d'un chasse goupilles ou d'un gros tournevis, faire sortir les 2 axes en prenant soin, le cas échéant, de surélever les 2 extrémités de la lame pour faciliter leur dégagement.

5/ Caler la lame à ces extrémités, car l'opération suivante consiste à désolidariser la lame au support moteur. Desserrer les 4 écrous en diagonale.

Retirer la plaque d'accouplement entre la lame et le support moteur. Une fois cette plaque retirée, les lames sont prêtes à être enlevées.

Attention au poids.

DROPPER

Nous avons essayé de retirer successivement toutes les lames et après mûre réflexion nous avons décidé de supprimer la 3^e en partant du sommet. Ce n'est pas une lame maîtresse donc la voiture ne s'affaisse pas complètement. Sa suppression ne met pas en danger la vie des autres lames.

Pas besoin de démonter les cavaliers de serrage pour retirer la 3^e lame ; il suffit de dévisser l'écrou de serrage central (E). Attention, ça vient d'un seul coup. Garez vos dents et freinez la détente dans un étau ou à l'aide d'un serre-joint.

Remontez le paquet de lames dans un étau et bloquez à fond, voire au loctite l'écrou central. Débarrassez les lames de leur vieille graisse, enduisez les à nouveau ou profitez en pour intercaler des bandes de polypropylène collées sur l'intérieur de la lame du dessus.

Remontage : Posez les lames sur leur platine de blocage, montez le tout à niveau avec un cric et veillez à ce que l'écrou central tombe bien dans le trou de centrage de la traverse. Pas très évident mais on y arrive en jurant un peu. Serrez en diagonale (ça facilite le centrage) puis bloquez les 4 écrous. Pas de problème pour le remontage sur les pivots.

