

1/ correcteur de hauteur - 2/ barre anti-roulis - 3/ collier de barre anti-roulis - 4/ biellette de commande automatique - 5/ levier de commande automatique - 6/ levier à rotule de commande du tiroir de correcteur - 7/ chape de commande manuelle - 8/ levier de commande manuelle - 9/ tige de commande manuelle

Commande manuelle des hauteurs : les correcteurs de hauteur actionnés par le conducteur

Un levier, une tringlerie, pour quatre positions.

La commande manuelle modifie la position du tiroir de chaque correcteur et permet de sélectionner quatre positions par rapport au sol :

- **position route**, qui est entre autre la position normale de fonctionnement,
- **position extrême haute**, qui sert, entre autre, au contrôle du niveau ou au remplacement d'une roue,
- **position extrême basse**, utilisée pour les vidanges du réservoir ou les interventions sur la suspension,
- **position intermédiaire**, offrant une suspension plus dure, car en attaque de butée, et un centre de gravité plus haut. Elle est pratique pour rouler sur des routes dégradées.

La commande manuelle de hauteur se compose de :

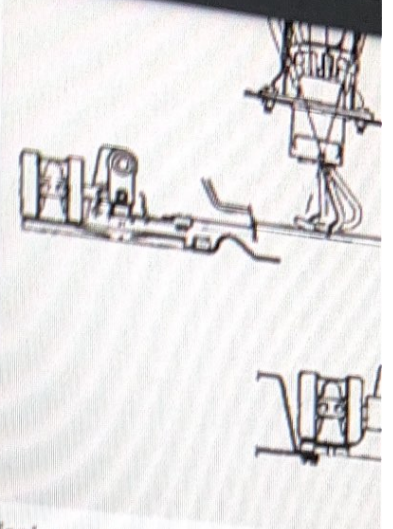
- un levier commandé par le conducteur,
- une tringlerie avant et arrière, reliée au levier de commande manuelle et pouvant agir sur le tiroir du correcteur.

La commande manuelle du tiroir.

Le levier de commande est relié, par l'intermédiaire de la tringlerie, à la tige de torsion. Elle est le lien entre la barre anti-roulis et le correcteur de hauteur.

1/ Passage de la position "route" à la position "intermédiaire".

En actionnant le levier, la tige de torsion se tord et actionne le tiroir du correcteur de hauteur. Après le délai nécessaire au Dash-Pot, le



tiroir se déplace vers la montée en. Le liquide arrive de la pompe ha vers les cylindres et fait monter le

2/ **Passage en position "haute"**. L'action du levier vient tirer enco tige et le tiroir se positionne en (aspiration). La haute-pression rè circuit de suspension (le véhicu dépourvu de suspension).

Rouler ainsi est déconseillé.

3/ **Passage en position "basse"**. Le levier tire sur la tige et met le en communication avec le retou voir. Il n'y a alors plus de pressi suspension (le véhicule est alors de suspension).

Rouler ainsi est également décons

CONSEILS PRATIQUES XANTIA

Une platine regroupe tous les sys mettant d'actionner le correcteur c En usine, le correcteur de hauteur cette platine après que son "zéro" h ait été déterminé. En réparations, nécessaire de régler les hauteurs d Il sera impératif d'utiliser un outill nisé. Ainsi, une fois le réglage l'ensemble correcteur-platine de c sera à nouveau en position neutre.

Le correcteur de hauteur doit tou rempli de LHM. En effet, si de l'air dans les conduits, le Dash-Pot ne freiner (l'air étant beaucoup plus fu LHM). Le correcteur sera alors amè cesse corriger.

Au montage, il est donc nécessaire les bouchons sont retirés, de ne pas le tiroir. Sinon envoyez du liquide d'une pompe à main, par le retour de