

Régler la hauteur de caisse (PL17 & 24)

Avec le temps, nos Panhard piquent du nez. En général, l'arrière reste plus gaillard. La hauteur de caisse à l'avant n'est plus à la cote requise. Cela a pour origine une lente détente des ressorts à lames de la suspension avant et ce n'est pas réglable. Par contre, la hauteur de caisse à l'arrière l'est et ce sera l'objet d'une future note technique.

Cette note vous propose une technique simple et durable pour remédier à ce relâchement. Elle est utilisée avec succès depuis de nombreuses années par notre ami Alfonso. Il s'agit de reformer à froid les lames de ressort. Les puristes crieront au scandale mais l'acier n'ayant pas changé d'état thermique il n'y a pas d'argument contre : il suffit de dépasser avec soin la limite élastique.

Le réflexe documentaire nous donne les hauteurs de caisse voiture au sol. Ce sont les mêmes pour PL & 24.

On ne retiendra, bien entendu que les ressorts équipés avec des étriers muni de fourrures en caoutchouc.

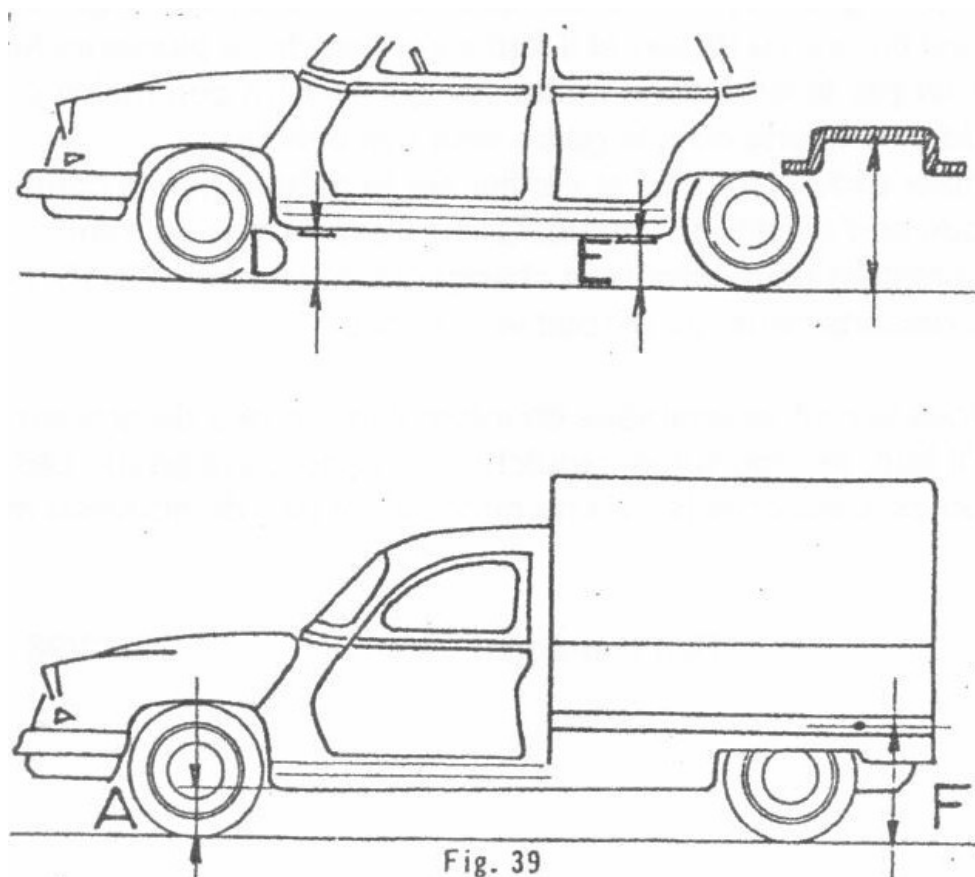
La pression des pneus doit être vérifiée avant de mesurer les cotes du plan ci-dessous :

- Pour les berlines, 1.2 bar à l'avant et 1.6 bar à l'arrière, mesurer entre fond de coupelle et sol

Cote D = 222 mm (cote E = 240 mm)

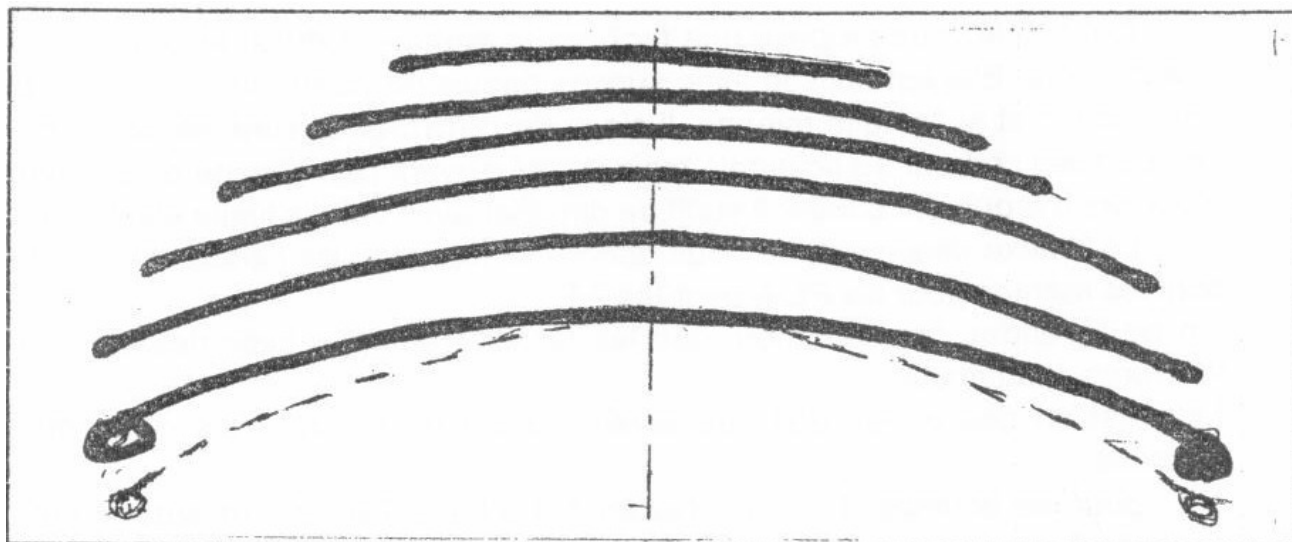
- Pour les breaks, 1.3 bar à l'avant et 1.9 bar à l'arrière, mesurer entre caisse et sol

Cote A = 240 mm (cote F = 500 mm)



La première opération consiste à mesurer l'affaissement (40 mm par exemple). Ensuite :

- Démonter les ressorts de la voiture et les nettoyer
- Désassembler les lames (les vis de l'étoquiau et des étriers sont matées) en prenant soin des fourrures caoutchouc qui sont attachées par la graisse
- Renettoyer le tout avec soin
- Sur une grande feuille de papier, tracer les lames une à une en commençant par la maitresse et en repérant l'axe



Il s'agit maintenant de cintrer chaque lame. Utiliser un étau un peu ouvert et tirer à la main tous les 7 cm environ pour dépasser à peine l'élasticité des lames. Commencer par la plus longue (la lame maitresse), un côté puis l'autre.

Poser sur le gabarit pour vérifier que 5 cm ont bien été gagnés de part et d'autre. On est timoré au départ et il faut s'y reprendre à plusieurs fois. Continuer par la lame sous maitresse qui sera un peu moins cintrée pour finir par la lame la plus courte dont le galbe sera symbolique.

Assembler avec l'étoquiau et vérifier que le gabarit que la courbure générale est symétrique et d'amplitude voulue. On ne travaille pas au millimètre.

On en profitera pour extraire et changer la douille $\varnothing 12 \times 15$ L=34 et monter des axes de ressorts neufs (le méplat vers le bas).

Les lames seront assemblées en intercalant un peu de graisse entre chacune (juste ce qu'il faut, les fourrures caoutchouc n'apprécient pas); les écrous sont souvent difficiles à visser et les vis ne nécessitent pas de nouveau matage.