

Fig. 3

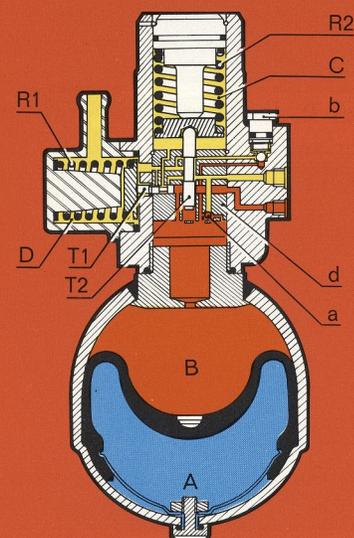


Fig. 4

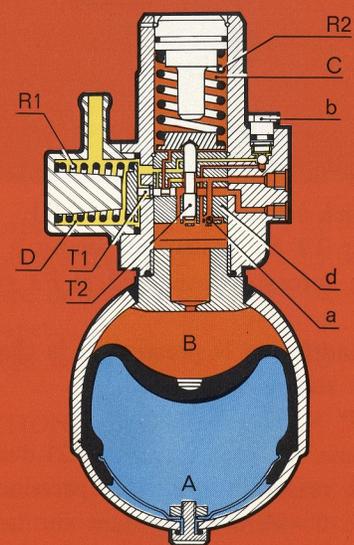


Fig. 5

Fig. 3 :

- Lorsque F1 devient supérieure à F(R1), le tiroir pilote T1 se déplace et met la chambre C en communication avec la chambre D (pression atmosphérique) $F'2 = 0$. $F3 = F(R2)$ et F2 devient alors prépondérante. $F2 > F3$ (*). Le tiroir T2 se soulève ; il y a DISJONCTION.
- La pompe H.P. débite sans pression dans le réservoir.
- Le clapet anti-retour a se ferme.

Fig. 4 :

- Après une faible consommation de liquide dans les circuits d'utilisation, la pression dans la chambre B chute et entraîne le retour en position initiale du tiroir pilote T1. $F(R1) > F1$. La chambre C est ainsi en liaison avec la chambre D et l'alimentation de la pompe H.P. (pression atmosphérique).

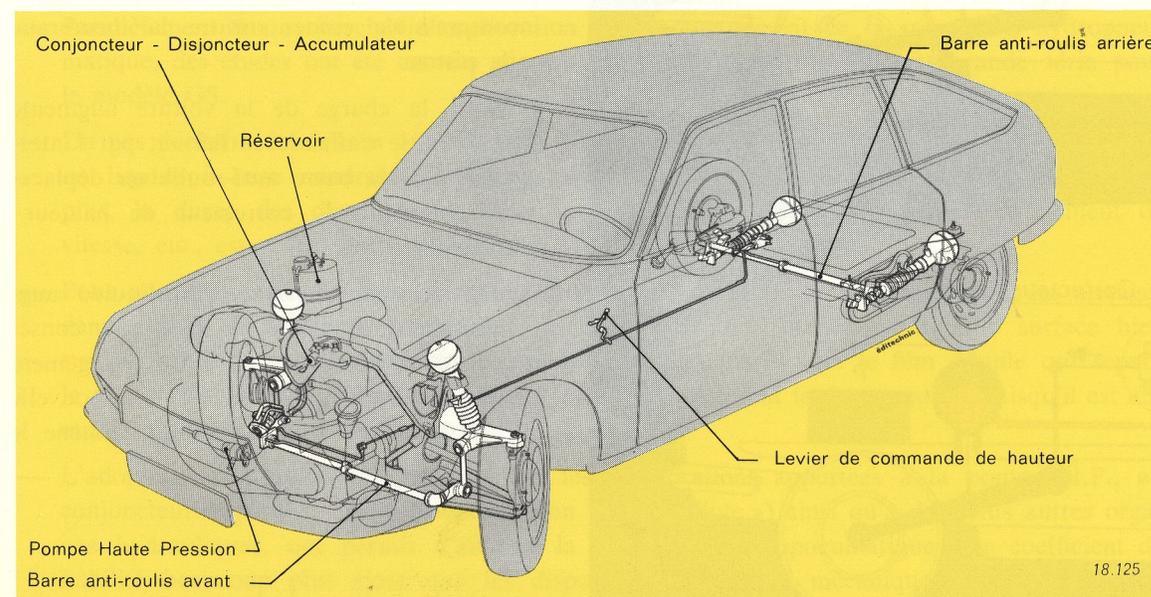
Fig. 5 :

- La consommation augmente, la pression dans la chambre B va encore chuter et dès que $F2 < F(R2)$, le tiroir T2 revient vers sa position initiale. Le tiroir T2 en se refermant coupe la liaison pompe H.P. avec la chambre D (pression atmosphérique). Dès cet instant la pression monte brusquement dans la chambre C (liaison avec la pompe H.P.) et pousse brutalement T2. $F2 < F(R2) + PS2$ $F2 < F3$ Il y a CONJONCTION. Le clapet anti-retour s'ouvre. La pression monte de nouveau dans les chambres A, B, C.

(*) < plus petit que...
> plus grand que...

SUSPENSION

- La suspension du modèle GS est hydropneumatique sur quatre roues indépendantes. C'est sans doute la première fois qu'un constructeur donne à une voiture moyenne de sa gamme une technique et une qualité réservées jusque-là à ses voitures de prestige.
- La suspension hydropneumatique a fait son apparition en 1953 sur l'essieu arrière de la 15 CV six, puis depuis 1955 elle équipe la série DS-ID. Elle a valu à ces voitures une réputation de tenue de route et de confort inégalée.
- Seule la suspension hydropneumatique, par la combinaison de sa grande flexibilité et d'une correction d'assiette automatique maintenant constante la garde au sol, a permis d'améliorer à la fois le confort et la tenue de route. Elle permet à la fois de réduire les réactions transmises par les roues à la carrosserie (confort), de maintenir constantes les forces de contact des roues sur le sol et de réaliser un amortissement immédiat de toute tendance de sautellement des roues (tenue de route).
- Depuis dix-sept ans, de nombreux chercheurs de Citroën, par leur travail continu, ont perfectionné sans cesse la suspension hydropneumatique, s'attachant à améliorer son fonctionnement mais aussi à améliorer sa fabrication par l'étude de nouveaux procédés.
- La suspension hydropneumatique de la Citroën GS est l'aboutissement d'une technique éprouvée et mise au point sur plus d'un million de DS. Elle bénéficie des derniers progrès et perfectionnements que cette considérable expérience et un travail constant ont permis de concevoir et de réaliser en toute certitude. Elle représente l'aboutissement de recherches que seul Citroën était capable d'entreprendre et d'offrir à un large public, dans les domaines non seulement du confort et de la stabilité sur route, mais encore de la robustesse d'utilisation et de l'économie d'entretien.
- Une commande manuelle à droite du conducteur permet de faire varier la hauteur de la garde au sol (trois positions), pour le franchissement de passages délicats ou pour la manœuvre de changement de roue.



18.125