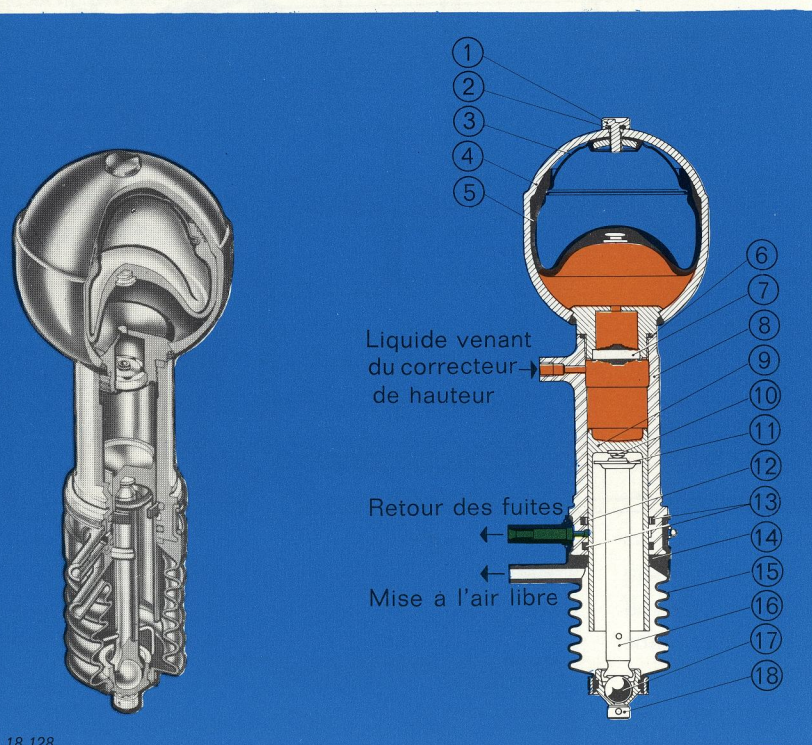


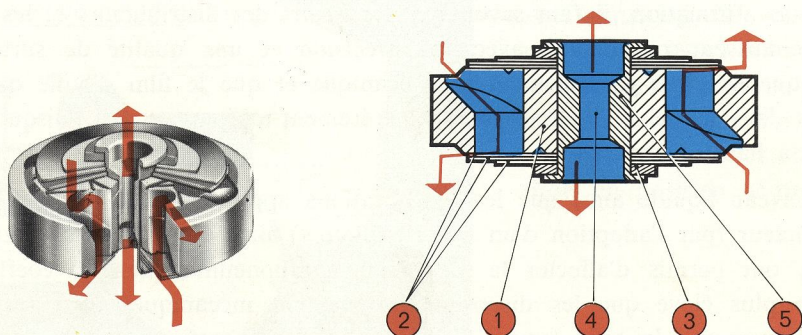
- Des cylindres de suspension nouveaux ont été spécialement étudiés pour la GS et les moyens d'usinage mis en place. Ces cylindres possèdent une étanchéité parfaite (double joint haute et basse pression, alors qu'il est possible de rouler avec deux cylindres de suspension sans joints), longuement expérimentée sur les cars Citroën à suspension hydropneumatique.
- Les sphères de suspension sont réalisées par de nouvelles méthodes de fabrication (tôle emboutie).



- 1 - Vis d'obturation.
- 2 - Joint torique.
- 3 - Coupelle.
- 4 - Bloc pneumatique.
- 5 - Membrane.
- 6 - Joint torique.
- 7 - Amortisseur.
- 8 - Cylindre.
- 9 - Piston.
- 10 - Grain.
- 11 - Rondelle de centrage.
- 12 - Joint téflon.
- 13 - Joints toriques.
- 14 - Joint feutre.
- 15 - Pare-poussière.
- 16 - Tige de suspension.
- 17 - Bille.
- 18 - Logement de bille.

COUPE D'UN CYLINDRE DE SUSPENSION

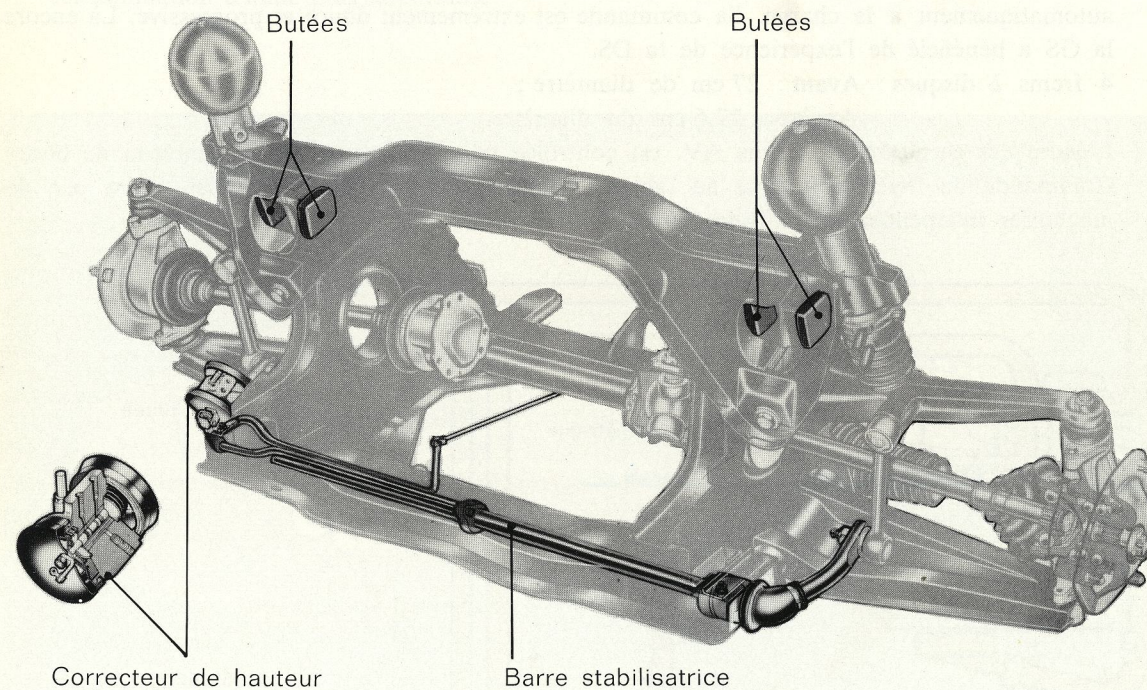
- Pour contrôler les amplitudes d'oscillations, le tressautement des roues et les rebondissements de la caisse, on a interposé entre les sphères et les cylindres un amortisseur qui se trouve donc intimement incorporé à la suspension.
- L'amortissement s'effectue par laminage du liquide au travers des trous calibrés plus ou moins obturés par des clapets. Pour les faibles mouvements du véhicule, le trou (4) permet le passage du liquide dans les deux sens pratiquement sans freinage.



- 1 - Corps.
- 2 - Clapets.
- 3 - Entretoise.
- 4 - Trou de fuite.
- 5 - Axe.

18.129

- La suspension du véhicule GS a bénéficié d'améliorations importantes, fruits des recherches de plusieurs années sur les courbes de flexibilité de la suspension. Ce travail a abouti à l'adoption de nouvelles lois d'amortissement, d'abord sur la DS 21 à injection électronique, puis sur le véhicule expérimental M 35 à moteur à piston rotatif, et enfin, encore amélioré sur la GS.



18.130

- Liés à de nouvelles courbes de raccordement des butées (du grand volume) et associées à la présence de barres stabilisatrices avant et arrière permettent d'aborder sans désagrément « dos d'ânes » et « cuvettes » et limitent de façon spectaculaire les mouvements de roulis ainsi que la gîte du véhicule en virage, augmentant ainsi la facilité d'évolution du véhicule en courbe.
- Ces dispositifs, liés à celui d'anti-cabrage, procurent à la Citroën GS une stabilité sur la route sans doute inconnue jusqu'à ce jour.