

# A propos des cafetières arrières

1 Sachant que nous recevons un nombre important de réclamations qualité concernant les cafetières arrières de DS, nous souhaitons clarifier quelques spécificités à ce sujet.

2 Fonctionnement : la cafetière, appelée «°pare-pousière de cylindre de suspension avec un trou pour retour de fuite°» dans la nomenclature Citroën, est un réceptacle en caoutchouc dont la fonction est de recueillir le liquide hydraulique (LHM ou LHS) qui sort du cylindre de suspension. Une petite durite renvoie le liquide dans le circuit de retour. En même temps, cette cafetière doit être particulièrement flexible pour suivre tous les mouvements du véhicule. La contrainte mécanique est très élevée à ce niveau. Les cafetières d'origine étaient gorgées d'additifs chimiques assouplissants, lesquels sont en partie interdits d'utilisation de nos jours. Pour compenser ce manque, il nous a fallu développer un matériau résistant aux liquides hydrauliques - minéral et synthétique (LHM et LHS). Parmi les matériaux possibles, il fallait que le produit ait des qualités de souplesse et de résistance aux contraintes correspondant à l'utilisation sur DS. La solution fut trouvée avec quelques restrictions quand à la compatibilité à certains produits chimiques - ce qui était déjà le cas à l'époque.

3 Malgré tout le soin apporté, nous avons encore des réclamations et des clients mécontents. Nous avons donc demandé à chaque client qui avait un souci de fuite au niveau de la cafetière de nous apporter sa DS pour voir sur pièce. La DS étant sur le pont nous avons constaté dans la quasi totalité des cas 2 points importants°: soit les cafetières étaient mal montées

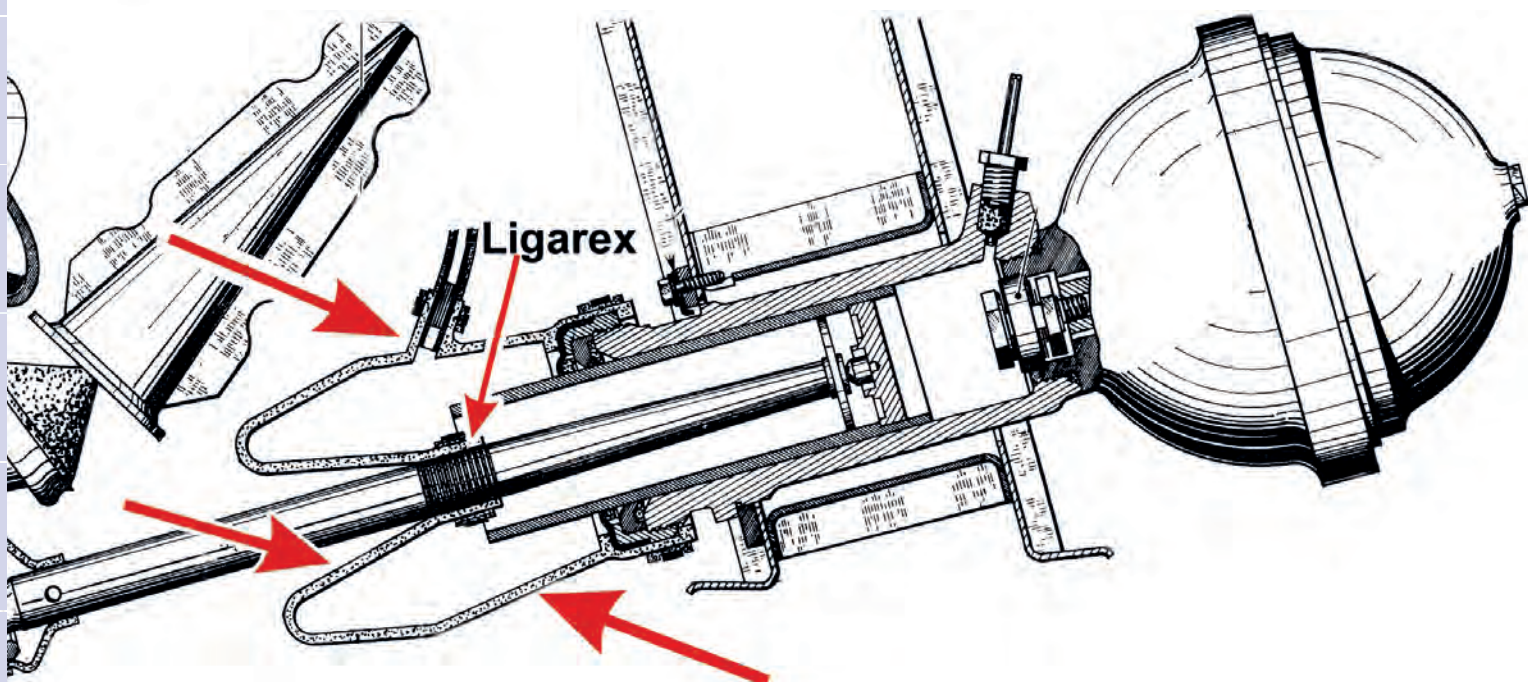
ou alors, le mécanicien avait utilisé des colliers non adaptés.

Montage°: le trou côté tige doit impérativement être retourné vers l'intérieur et positionné à la hauteur prévue sur la tige. C'est une opération qui demande d'être un peu tatillon mais qui est essentielle. Ensuite cette partie doit être fixée avec un collier plat spécifique°: le fameux collier Ligarex. Même sur des cafetières bien montées, nous avons trouvé des serre-câbles et colliers divers avec des points saillants ou même coupants. A chaque mouvement de la voiture les frottements à l'intérieur du caoutchouc vont rapidement déchirer le matériau. Ce collier Ligarex n'est donc pas un «°détail°». Mettre autre chose est une faute de montage grave. Pour un montage sans erreur, voir l'éclaté Citroën.

4 Un autre souci fréquent°: la durite de retour est bouchée. Il s'agit du petit tuyau en plastique blanc (Rilsan) qui est emmanché dans la pipette de la cafetière. Sur des véhicules qui ont 50 ans et dont les cylindres de suspensions laissent passer plus de liquide qu'à l'époque de leur jeunesse, ce point est important. Quand le liquide ne peut pas s'écouler, la cafetière se remplit de liquide hydraulique, elle gonfle et elle finit par éclater.

5 Le point suivant concerne indirectement les cafetières°: La détérioration ou l'absence de butée de débattement des bras de suspension augmente le débattement maximum. En position basse, la tige sort plus loin que normal et la cafetière s'étire donc plus qu'elle ne le devrait. En position étirée plus que normal, le caoutchouc finit toujours par se déchirer.

6 Un souci apparu ces dernières années s'ajoute à la







ou pas. Donc ne les mettez jamais au contact de solvants, de produits de protections sous caisse, de cire pour corps creux, de nettoyeurs pour freins, pour jantes ou autres. Evitez aussi le nettoyage haute-pression et n'utilisez aucun nettoyeur chimique pour les pièces en caoutchouc du circuit hydrauliques!

Nous avons donc recensé ici 5 causes possibles de dégradation des cafetières. Dans la totalité des cas que nous avons pu analyser dans nos ateliers, le matériau n'était pas en soi la cause de la fuite. Dans tous les cas que nous avons vu, c'est l'erreur humaine qui est la cause primaire de la fuite. Pour y'nir, je vous dirai que j'ai changé les cafetières de mon break en 2014. Je n'y ai pas touché depuis et en janvier 2020, elles sont toujours sur le véhicule, sans y'ssure ni déchirure. Voir photo. Je montre volontiers ma DS à qui veut la voir, n'hésitez pas à me le demander. Il faut dire aussi que je roule régu-

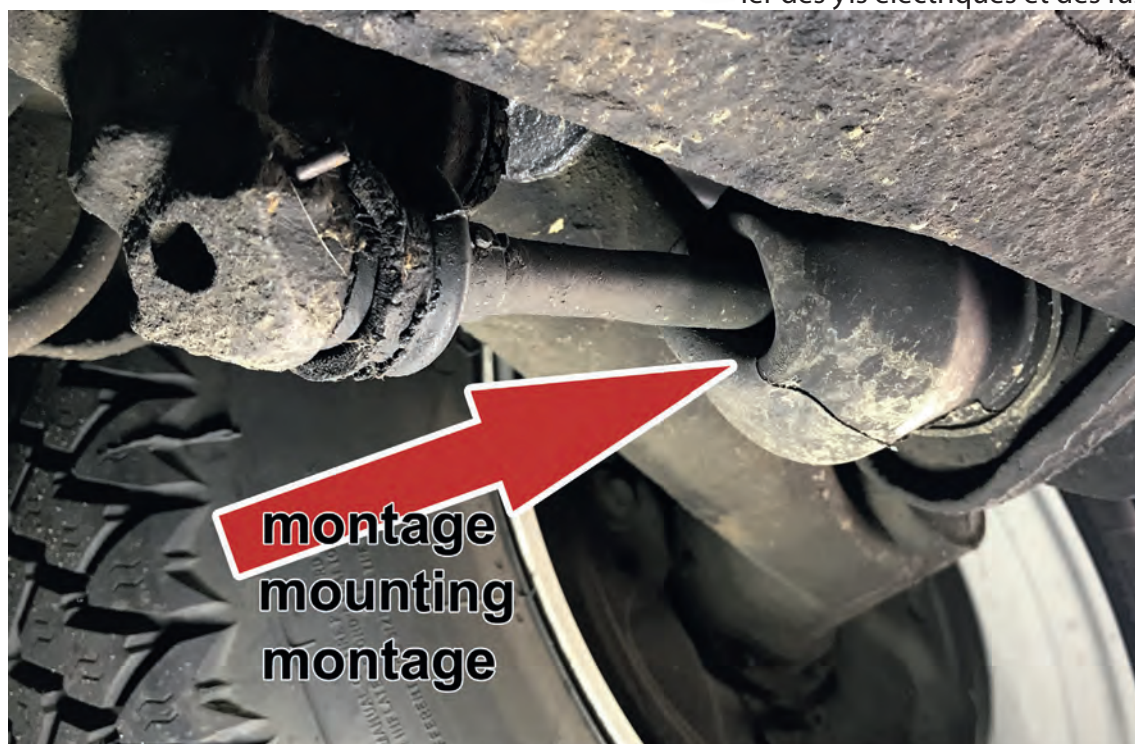
lièrement avec ce break, c'est une DS qui bouge encore et toujours au quotidien et qui n'est jamais arrêté plus de 4 semaines d'a" lé Une immobilisation prolongée est mauvaise pour votre DS, alors roulez, roulez, roulez! Et en cas de réparation, ne vous lancez pas les yeux fermés, mais prenez le temps de lire même quand quand la réparation vous semble simple. Lisez et relisez la documentation technique et prenez vos outils ensuite.

Pour terminer, voici une petite histoire qui nous est arrivé il y a peu°: un de nos employé qui est chez CiPeRe depuis plus de 15 ans était occupé à contrôler des y'ls électriques et des fusibles sous le capot

liste°: les arrêts prolongés. Une période d'immobilisation longue est mortelle pour les cafetières.

Explication°: une DS arrêtée se met en position basse. Quand la voiture est en position basse, la tige est repoussée en position maximale et la cafetière est tendue à l'extrême. Le caoutchouc sèche a l'intérieur et lors de la remise en route, il n'est pas étonnant que le caoutchouc se déchire. Là encore, ce n'est pas forcément la qualité du produit qui est en cause mais plutôt la conception du système qui n'est pas adaptée à cette immobilisation.

Les caoutchoucs de la cafetière et des durites de retour sont parfois poreux et craquelés quand ils ont été au contact de produits chimiques, volontairement



moteur d'une DS de 1965 quand j'arrivais à l'atelier. Il me dit que les phares longues portés ne s'allumaient pas. J'ouvris la porte et tirais sur la tirette des feux au tableau de bord, les phares s'allumèrent sans problème. Si il avait lu la notice, il aurait trouvé beaucoup plus vite comment résoudre ce problème. Mais l'erreur est humaine°!

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14