



MODIFICATION TRAVERSE AVANT R8 EN A110



D.Frossard & philippe.loutrel@laposte.net -Septembre 2000

La traverse avant des Berlinettes se distingue de celle des R8 par plusieurs modifications (voir Mille Miles Juillet 2000).

Partant d'une traverse R8 en bon état et d'une traverse A110 hors d'usage, on commence par vérifier le jeu éventuel au niveau des logements d'axe de triangle supérieur : l'axe introduit à mi-chemin dans son logement doit présenter un débattement maximum de l'ordre du millimètre à son extrémité libre.

En général, la traverse R8 a été découpée à la disqueuse et il faut la débarrasser des débris de longeron restants aux extrémités : faire sauter les points de soudure au burin extra-plat et à la disqueuse (une heure environ).

On dépose de la même façon les deux butées de suspension de forme circulaire qui seront remplacées par celles de plus grand diamètre provenant de la traverse A110.

On dépose les deux pattes supportant les flexibles de frein pour repose ultérieure dans une position différente.

Sur la traverse A110, déposer au burin les 4 cales de renfort des boulons d'ancrage d'axe de triangle inférieur en épargnant le pion de centrage de chaque cale. Reposer ces cales sur la traverse R8 en utilisant les trous pour les pions de centrage. On constate que les 8 trous de boulons sont décalés de 9 mm vers l'extérieur afin de créer du carrossage négatif par déport de l'axe de triangle inférieur (environ $-1^{\circ}30$).

Pour les soudures à suivre, on utilise soit un poste à arc (électrode de D = 2mm, 50A), soit de préférence un poste MIG mieux adapté à la tôle mince.

Souder les 4 cales de renfort, les deux butées de suspension et les deux pattes de flexibles.

Découper dans de la tôle de 3mm deux carrés pour le doublage des points de fixation hauts des amortisseurs, les percer à D = 10mm, et les souder sur les carrés existants.

Pour confectionner la barre anti-rapprochement, couper une longueur de tube de 65cm (diamètre extérieur 20mm, épaisseur 2mm) et découper dans la tôle de 3mm deux entretoises trapézoïdales (voir traverse A110). Souder l'ensemble sur les chapelles d'amortisseurs.

En utilisant les trous des cales de renfort comme guide, contre-percer 8 trous de D = 8mm dans la traverse.

La traverse modifiée doit alors être complétée par le montage de deux entretoises de forme cubique (tôle de 2mm, en remplacement des longerons de R8), puis de deux faux-longerons (tôle de 1,5mm).

Après soudure de la traverse sur le châssis les faux-longerons sont positionnés et soudés en fonction de la largeur du fond de coffre (autour de 76cm), celle-ci variant d'une auto à l'autre, selon le folklore Alpine...

On termine par la soudure de la plaque d'ancrage à l'extrémité des faux longerons (tôle de 1,5mm).

Cette tôle est disponible en Inox chez Mecaparts (02 48 50 70 01), en notant cependant que la soudure acier/Inox n'est pas idéale.