

205 TURBO 16

FREINAGE

TRAIN AVANT

TRAIN ARRIERE

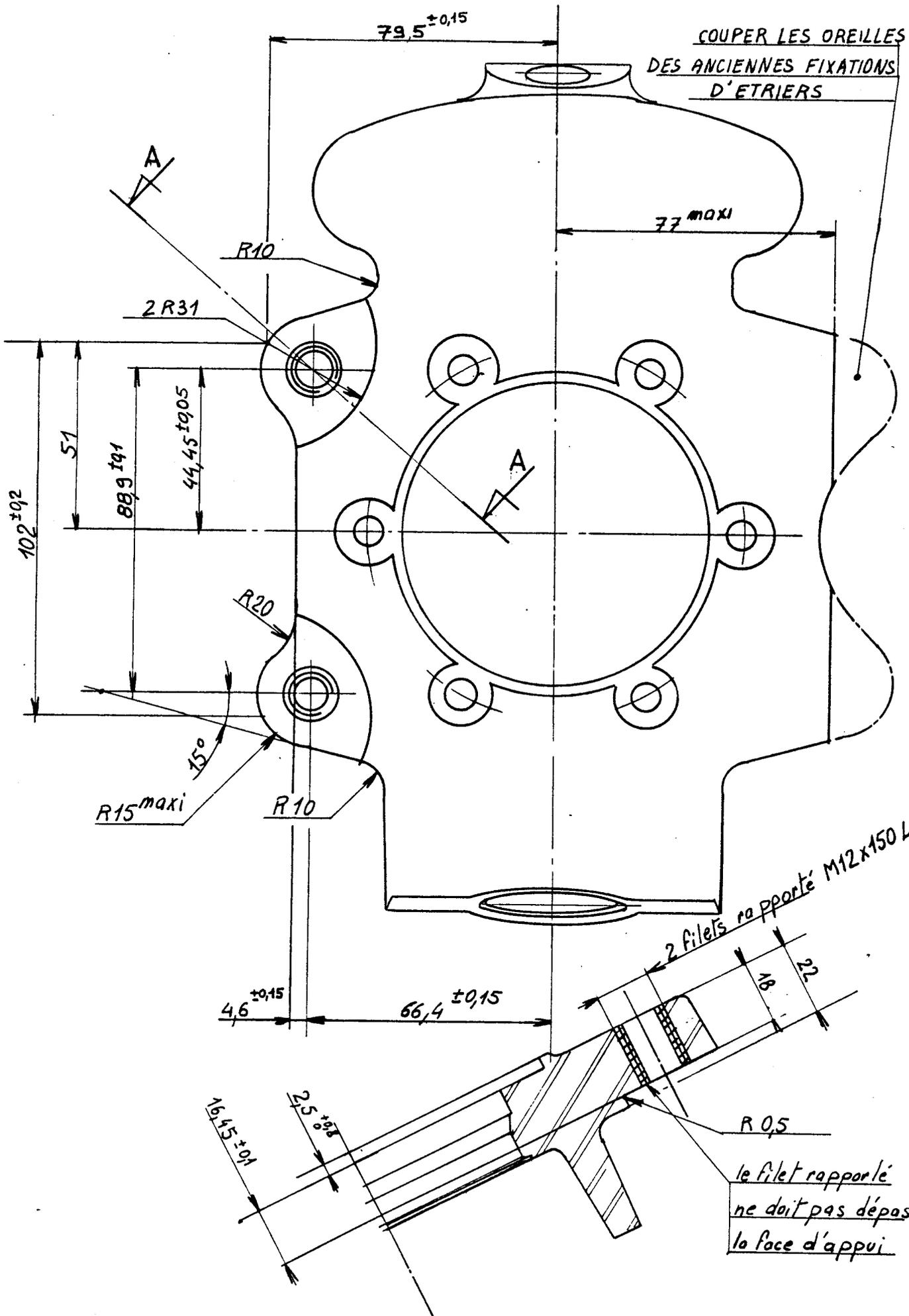
MONTAGE DES KITS

FREINS - PEDALIER - CIRCUIT HYDRAULIQUE DE FREINAGE

205 T 16

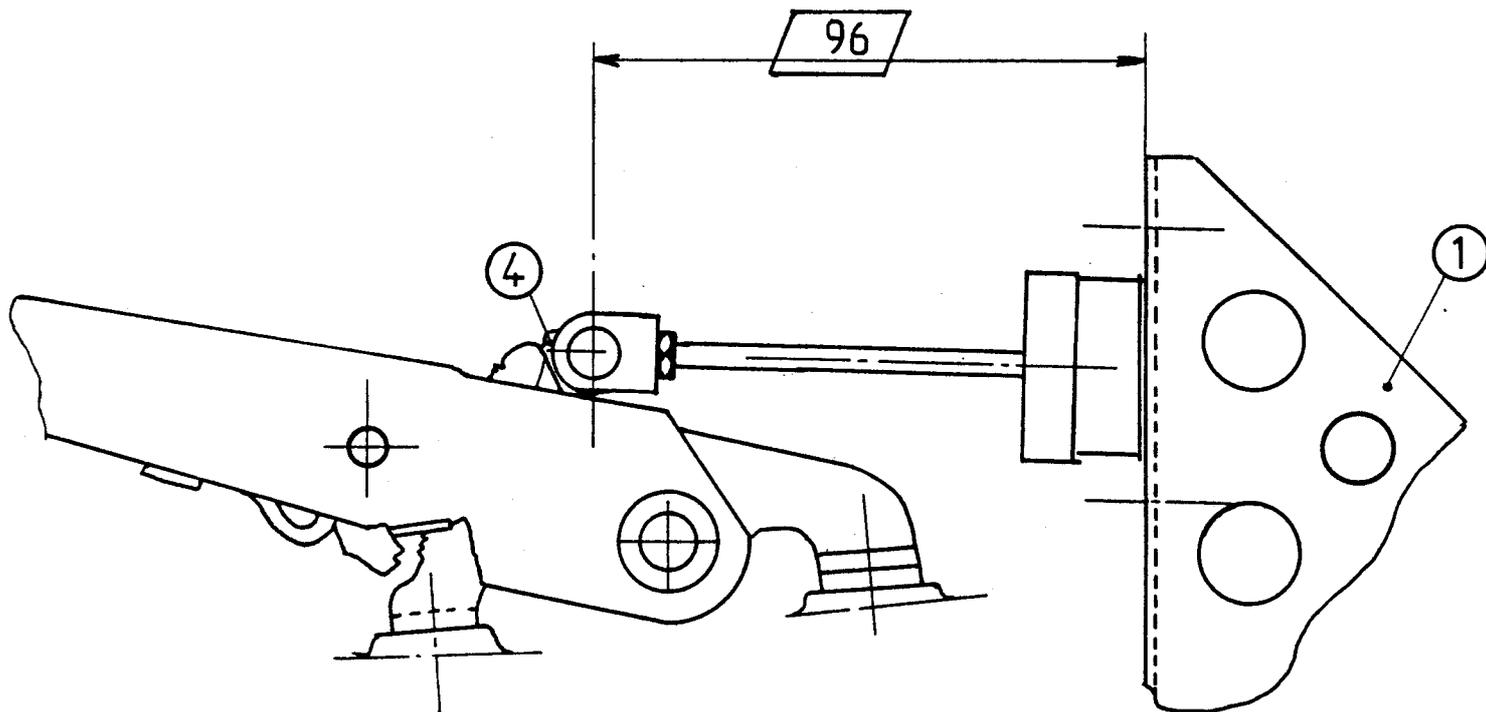
- 1°) DEMONTRE LES FREINS DE SERIE , EXTRAIRE LES PIVOTS AFIN DE LES REUSINER POUR PERMETTRE LE MONTAGE DES ETRIERES FOURNIS (VOIR PLAN PAGE II).
- NOTA : LA MODIFICATION EFFECTUEE, LES PIVOTS DROITS DEVIENNENT LES PIVOTS GAUCHES.
- 2°) DEMONTRE LE PEDALIER DE SERIE , ET RECUPERER L'INTERUPTEUR DES FEUX STOP POUR LE REMONTER SUR LE NOUVEAU PEDALIER.
- * RETIRER LES TUYAUTERIES DE FREIN DE SERIE
 - * DEMONTRE LE FREIN A MAIN DE SERIE
- 3°) METTRE EN PLACE LE FREIN A MAIN HYDRAULIQUE
- VOIR PARGE III -
 - * METTRE EN FORME LE TABLIER AFIN DE RECEVOIR LA PLAQUE DE SUPPORT DU PEDALIER.
 - VOIR PAGE IV -
- 4°) MONTAGE DU PEDALIER
- VOIR PAGE IV ET V -
 - * MONTER LES RENFORTS EN MEME TEMPS QUE L'ENSEMBLE DU PEDALIER
 - * NE PAS OUBLIER LE MONTAGE DES DEUX DOUILLES DE GUIDAGE ENTRE L'AXE 2 ET LE TUBE 1 DES PEDALES DE FREIN ET D'EMBRAYAGE.
 - * REGLAGE DU PALONNIER : METTRE TOUT LE POTENTIEL DE FREINAGE SUR L'AVANT ET REVENIR EN ARRIERE DE 7 TOURS ET ARRETER L'AXE EN TRANSLATION PAR UN ECROU DE M10 PAS 100
- 5°) MONTAGE DE LA TUYAUTERIE
- VOIR PAGE VI -
 - * LES TUYAUX 1A H ET J PASSENT DANS L'HABITACLE
 - * IL EST CONSEILLE DE FORMER DES EQUERRES ET DE LES SOUDER SUR LA CAISSE AFIN DE FIXER LES RACCORDES EN T
 - * LES TUYAUX B1 ET A1 SUIVENT LES PASSAGES D'ORIGINES
 - * J SORT DE L'HABITACLE POUR SUIVRE LE COTE AR GAUCHE, POUR ALLER SE RACCORDER AU T FIXER SUR LA POUTRE ; C1 LONGE LA POUTRE JUSQU'A L'ETRIER ARRIERE DROIT ET D1 VA A L'ETRIER ARRIERE GAUCHE.
- 6°) LES FREINS SE MONTENT SUIVANT LE PLAN VII ET IMPOSENT LE CHANGEMENT DES JANTES.

PLAN D'USINAGE DU PIVOT DE SERIE 205 T 16



POSITION DU SUPPORT DE MAITRE
CYLINDRE DE FREIN A MAIN

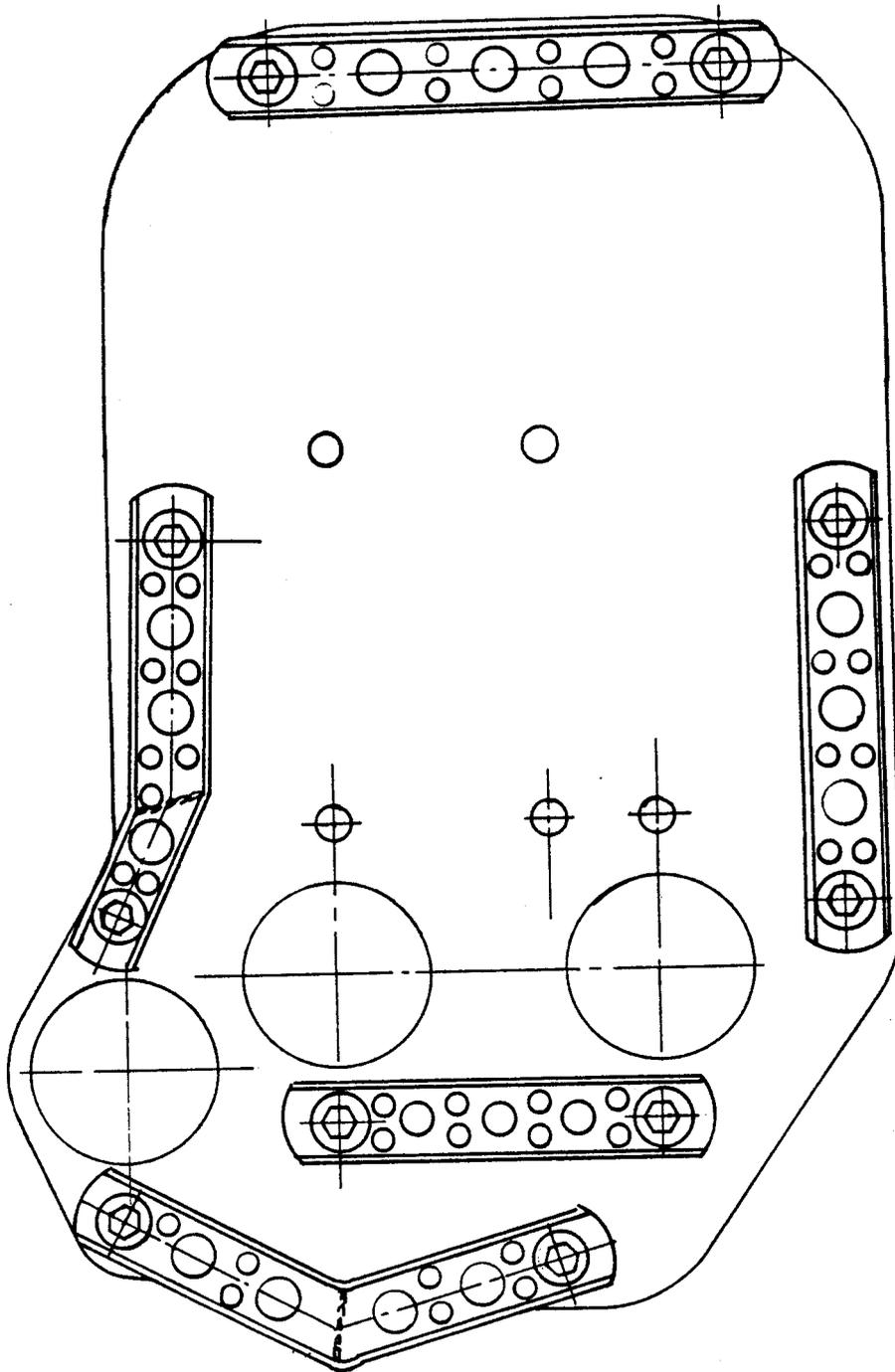
205 T16



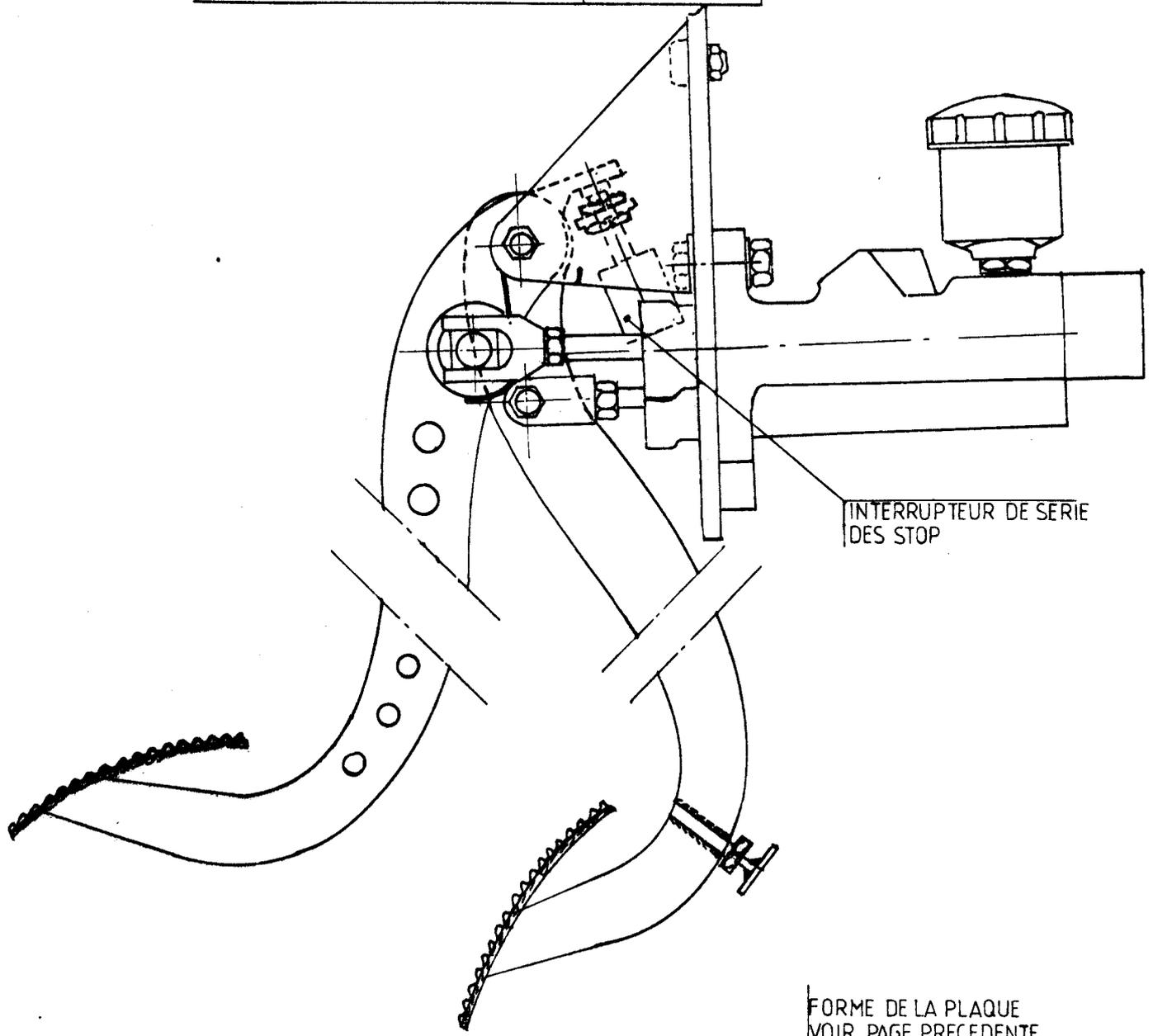
- POUR SOUDER LE SUPPORT ① DE MAITRE CYLINDRE DE FREIN A MAIN, IL FAUT MONTER TOUT L'ENSEMBLE EN LIEU ET PLACE DE CELUI D'ORIGINE.
- AVANT DE POINTER LE SUPPORT, FAIRE ATTENTION DE BIEN RESPECTER LA COTE DE 96MM (S'ASSURER QUE LA PIECE ④ VIENT BIEN EN BUTEE CONTRE LA CREMAILLE DE FREIN A MAIN).

POSITIONNEMENT DES RENFORTS
PEDALIER

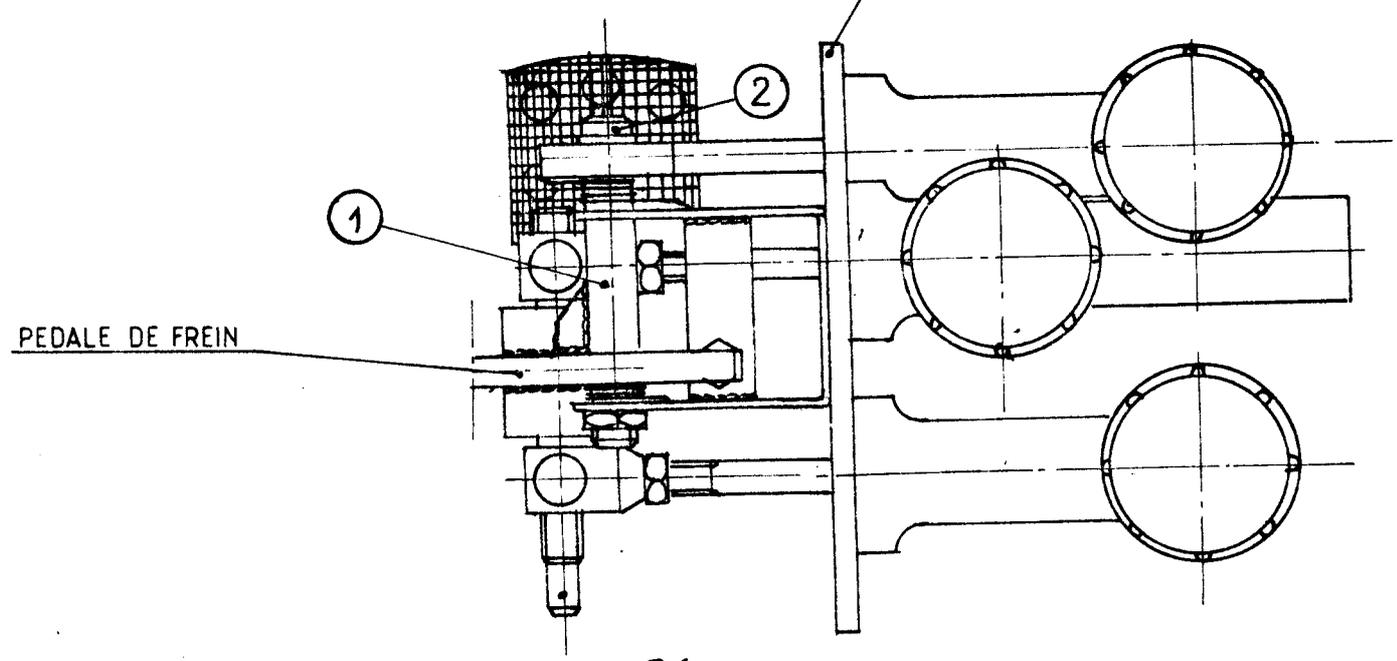
205 T 16



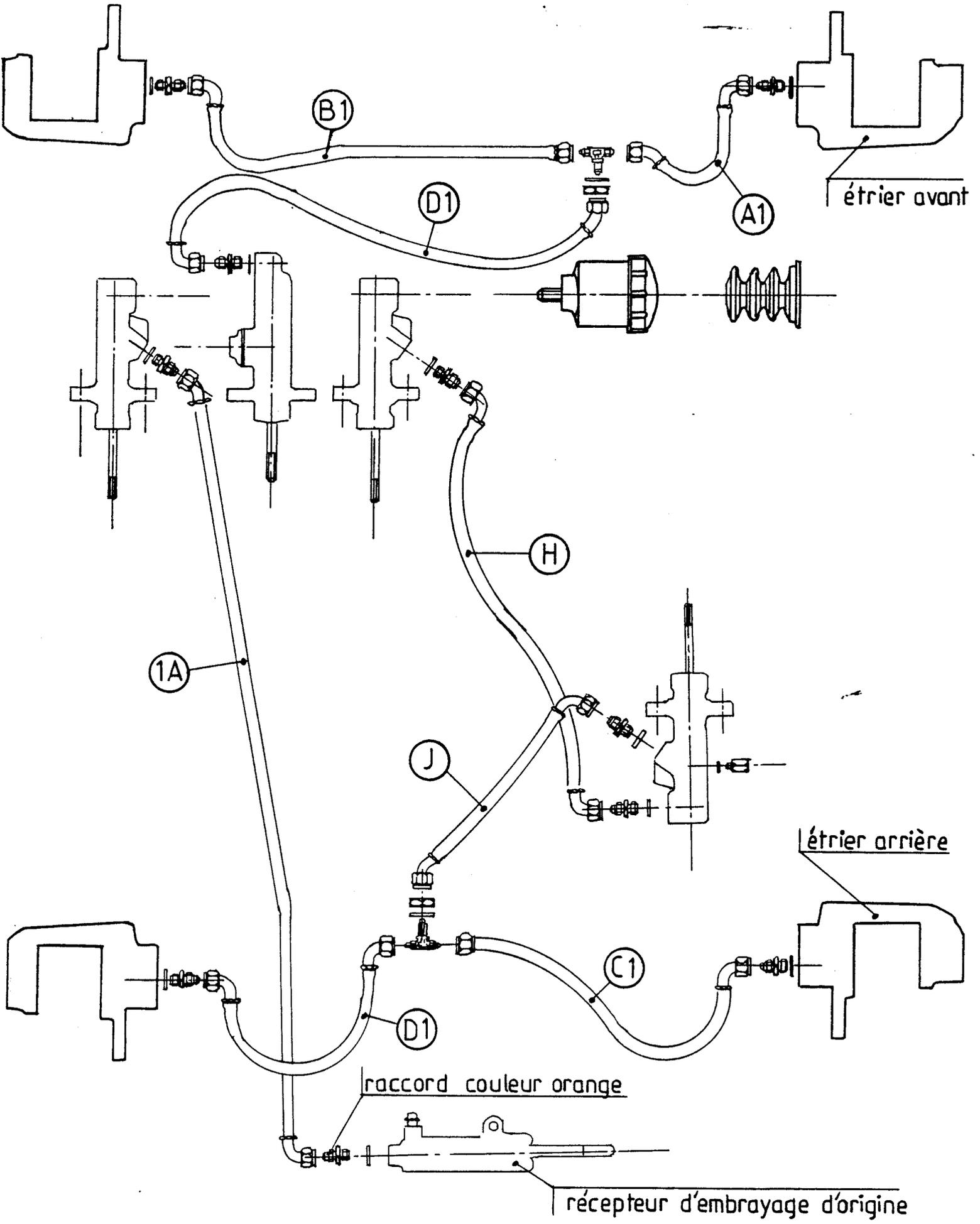
MONTAGE PEDALIER 205 T16

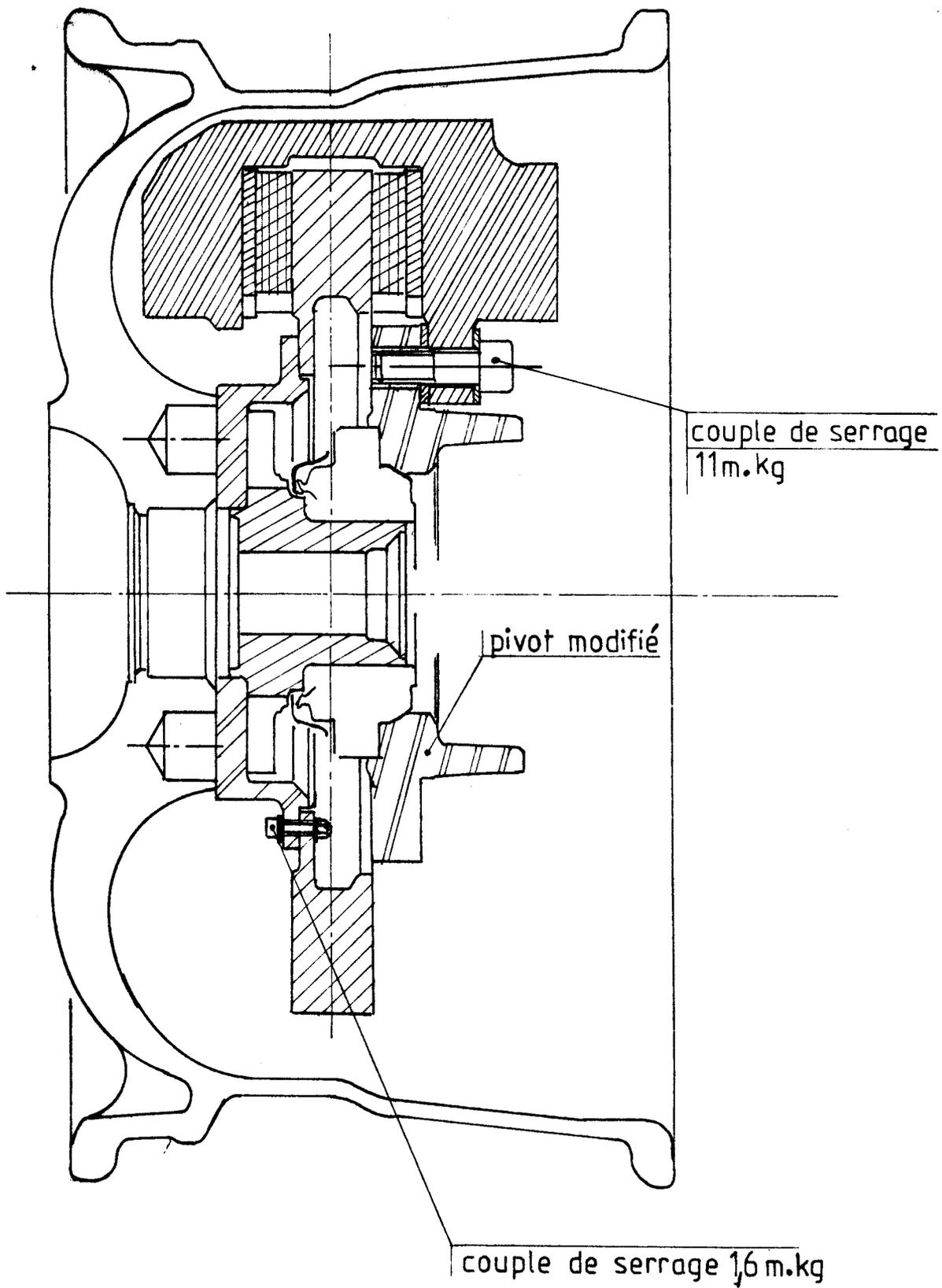


FORME DE LA PLAQUE
VOIR PAGE PRECEDENTE

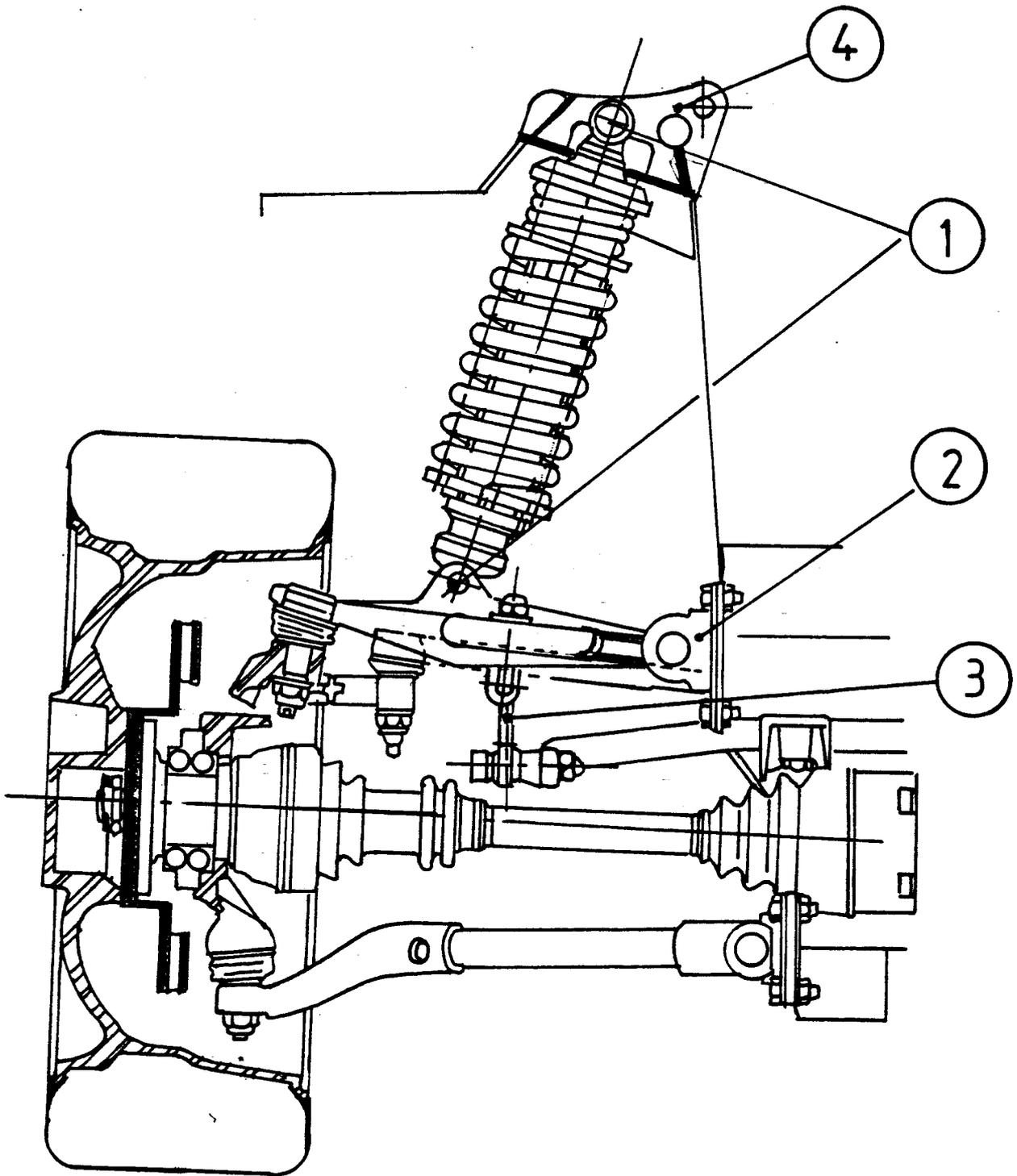


CIRCUIT DE FREINAGE ET D'EMBRAYAGE 205T16



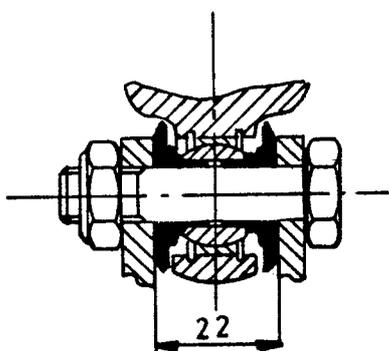


TRAIN AVANT 205T16



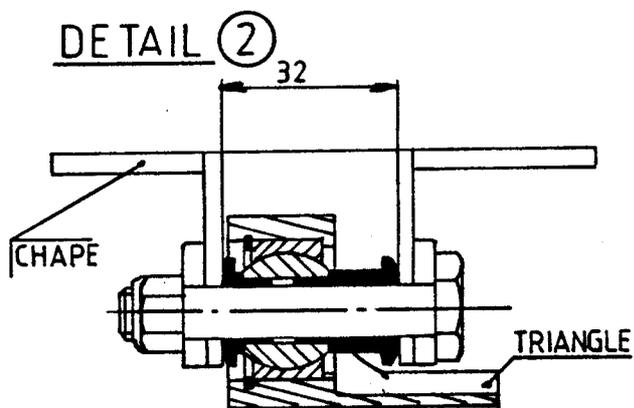
(A)

DETAIL ①



(B)

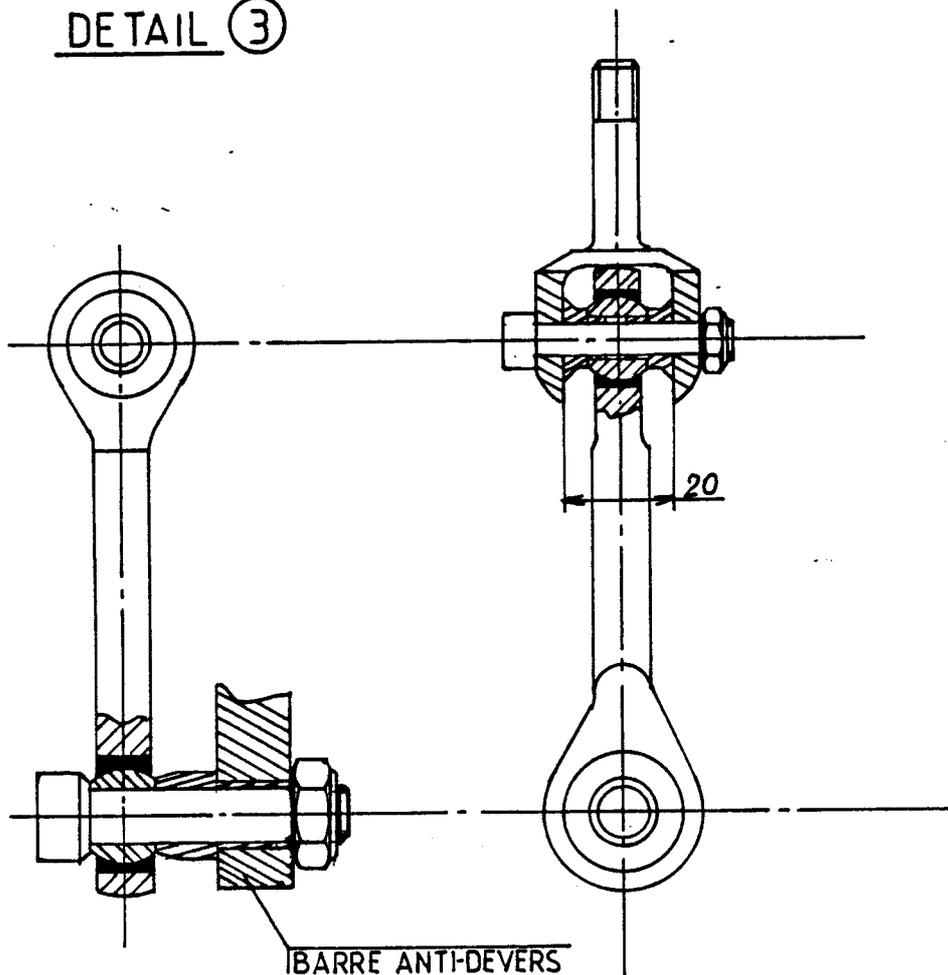
DETAIL ②



LES CHAPES AVANTS SE CHANGENT
EN LIEU ET PLACE

(C)

DETAIL ③



NOTA : IL EST CONSEILLE DE PROTEGER LES
ROTULES PAR DES RONDELLES DE
MOUSSES

D

- L'ELEMENT PORTEUR (4) D'AMORTISSEUR AVANT SE CHANGE EN LIEU ET PLACE.
- MAIS IL EST CONSEILLE DE REMPLACE LES VIS SOUDEES DE SERIE PAR DES VIS CHc M10 x 150.

E

1) LES AMORTISSEURS SONT REPERES PAR UN MARQUAGE SUR LE CORPS

- . TERRE : 270 - 220
- . ASPHALTE : 280 - 150

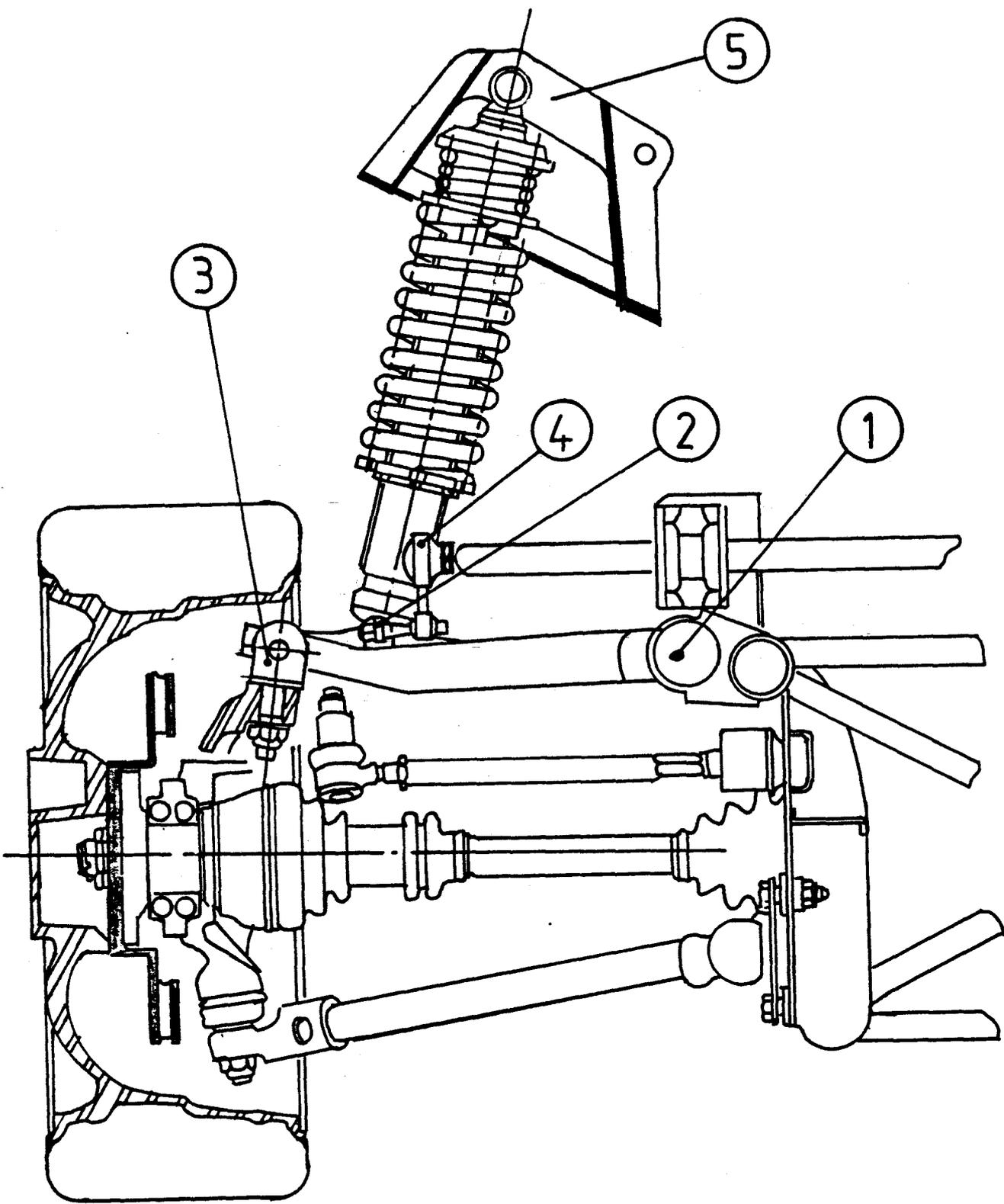
2) LES RESSORTS SONT REPERES PAR DES COULEURS

- . TERRE : ROUGE VERT ROUGE
- . ASPHALTE : BLANC

3) LES RESSORTS COMPENSATEURS SONT LES MEMES AUSSI BIEN EN TERRE QU'EN ASPHALTE,

LES RESSORTS COMPENSATEURS AVANTS SONT PLUS COURTS QUE LES ARRIERES.

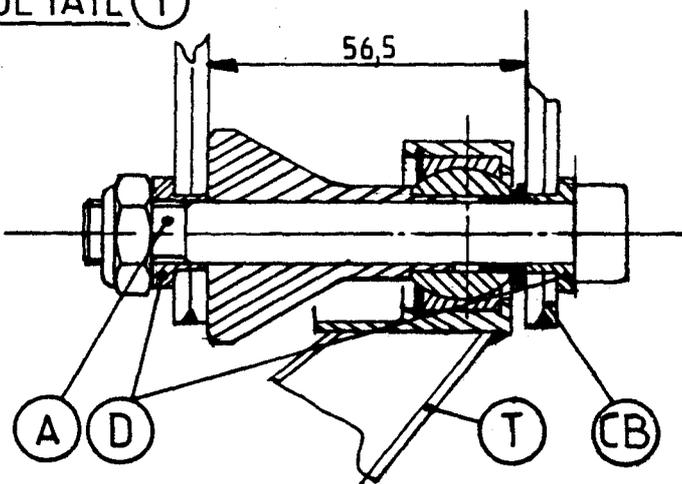
TRAIN ARRIERE 205 T 16



A

- LES INSERTS (D) DEVRONT ETRE AJUSTER DANS LES CHAPES DE BERCEAU SUPERIEUR (CB) POUR QU'ELLES FASSENT PLAN AVEC LES FACES INTERIEURES DE BERCEAU, IL EST CONSEILLE DE FAIRE 2 POINTS DE SOUDURE OPPOSES SUR CELLES-CI.
- FAIRE L'EMPILAGE AUTOUR DE LA ROTULE DE TRIANGLE (T) POUR OBTENIR LA COTE DE 56,5
- REPERE (A) : AXE M12x1,50

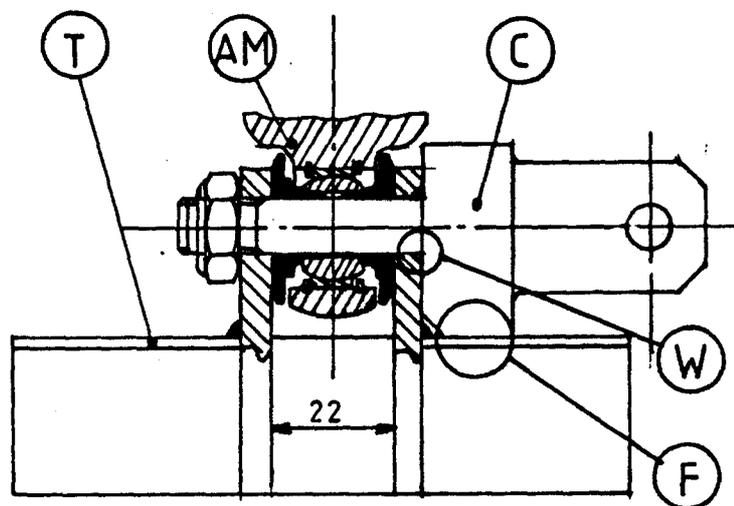
DETAIL ①



B

- USINER UN PETIT CHAMFREIN DE 1,5 MAXI A 45° POUR QUE L'APPUI DE PIECE (C) SOIT CORRECT (REPERE (W))
- AJOUTER LA FACE D'APPUI F SUR LE TRIANGLE (T) SI NECESSAIRE
- FAIRE L'EMPILAGE AUTOUR DE LA ROTULE D'AMORTISSEUR (AM) POUR OBTENIR LA COTE DE 22

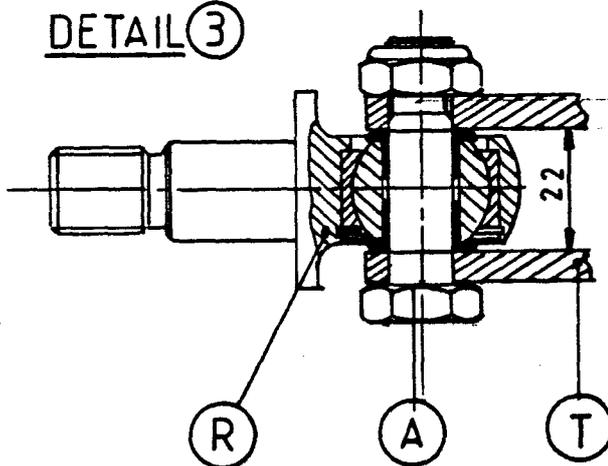
DETAIL ②



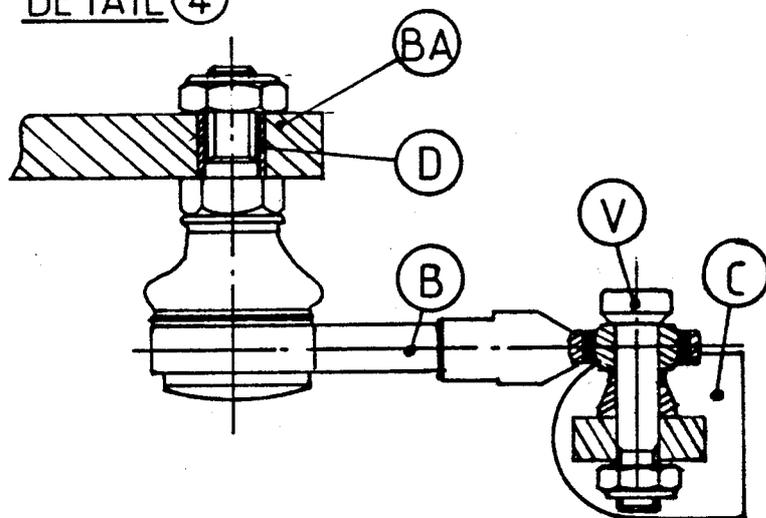
C

- FAIRE L'EMPILAGE AUTOUR DE LA ROTULE DE PIVOT (R) POUR OBTENIR LA COTE DE 22 POUR MONTER L'ENSEMBLE EN BOUT DE TRIANGLE (T)

DETAIL ③



DETAIL ④



① D

- LA DOUILLE ① DEVRA ETRE COLLEE A LA LOCTITE DANS LA BARRE ANTI-DEVERS ②
- LA BIELLETTE ③ RELIE LA BARRE ANTI-DEVERS ② A L'AXE D'AMORTISSEUR C
- REPERE ④ : VIS M8x1,25

② E

* IL EST CONSEILLE :

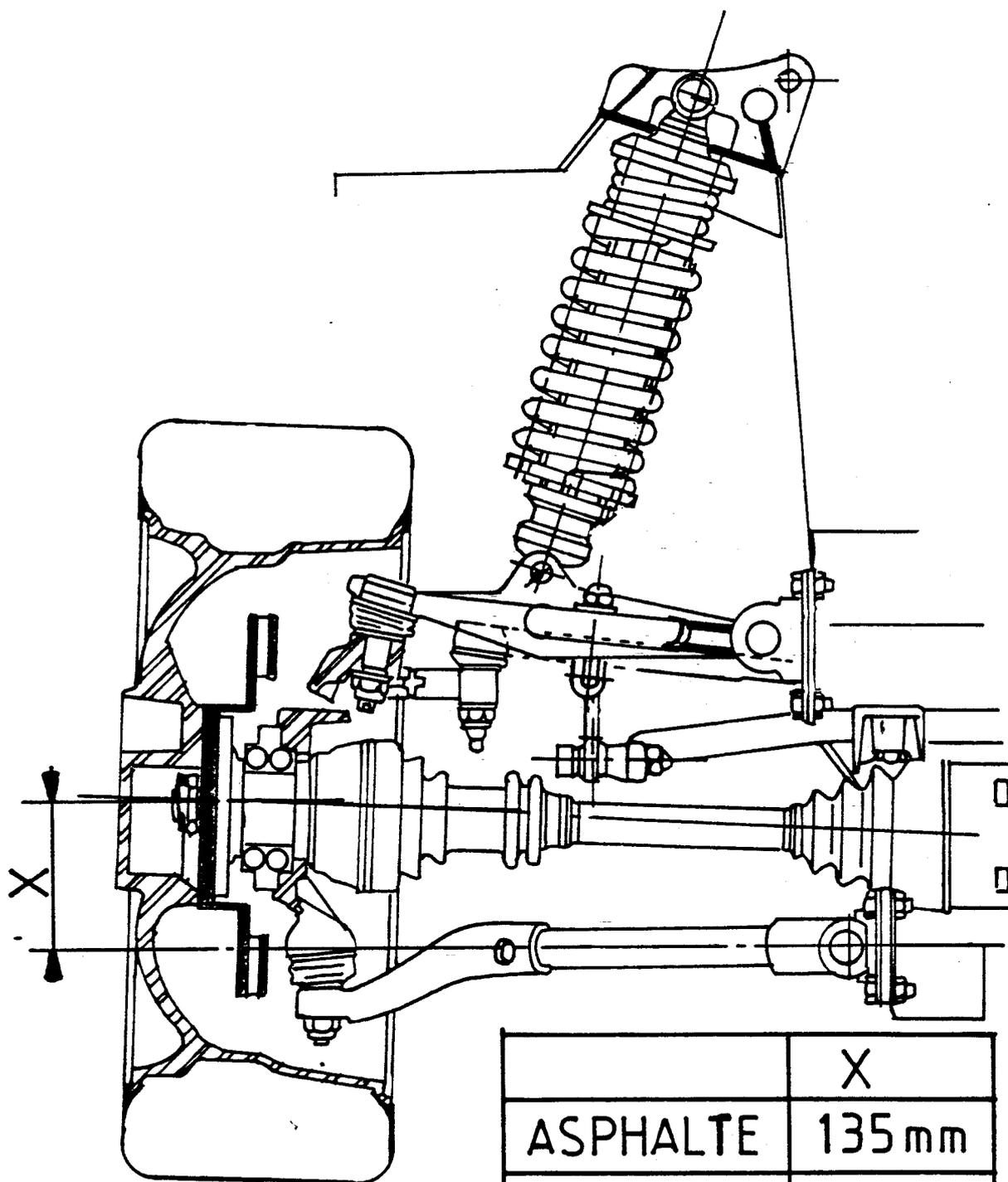
- 1 DE RENFORCER LA POUTRE AVEC UN RENFORT QUI EPOUSE EXACTEMENT LA FORME DE CELLE-CI AU NIVEAU DE L'ELEMENT PORTEUR ARRIERE ⑤
- 2 DE REMPLACER LES VIS SOUDEES DE SERIE PAR DES VIS CHc M10x150 CLASSE 12-9 QUI PERMETTENT DE FIXER L'ELEMENT PORTEUR AR ⑤
- 3 DE REMPLACER PAR UNE VIS HM10x150 LA PIECE ⑥, LA FIXATION SUPERIEUR D'AMORTISSEUR AR SUR L'ELEMENT PORTEUR RESTANT IDENTIQUE AU DETAIL

③ F

- 1 LES AMORTISSEURS SONT REPERABLES PAR UN MARQUAGE SUR LE CORPS
ASPHALTE : 400 - 200
TERRE : 285 - 165
- 2 LES RESSORTS SONT REPERES PAR DES COULEURS
ASPHALTE : BLEU ROUGE
TERRE : BLEU JAUNE
- 3 LES RESSORTS DE COMPENSATION SONT LES MEMES AUSSI BIEN EN TERRE QU'EN ASPHALTE ET ILS SONT PLUS GRANDS QUE LES RESSORTS DE COMPENSATION AVANT.

HAUTEUR DE CAISSE
TRAIN AVANT

205 T 16



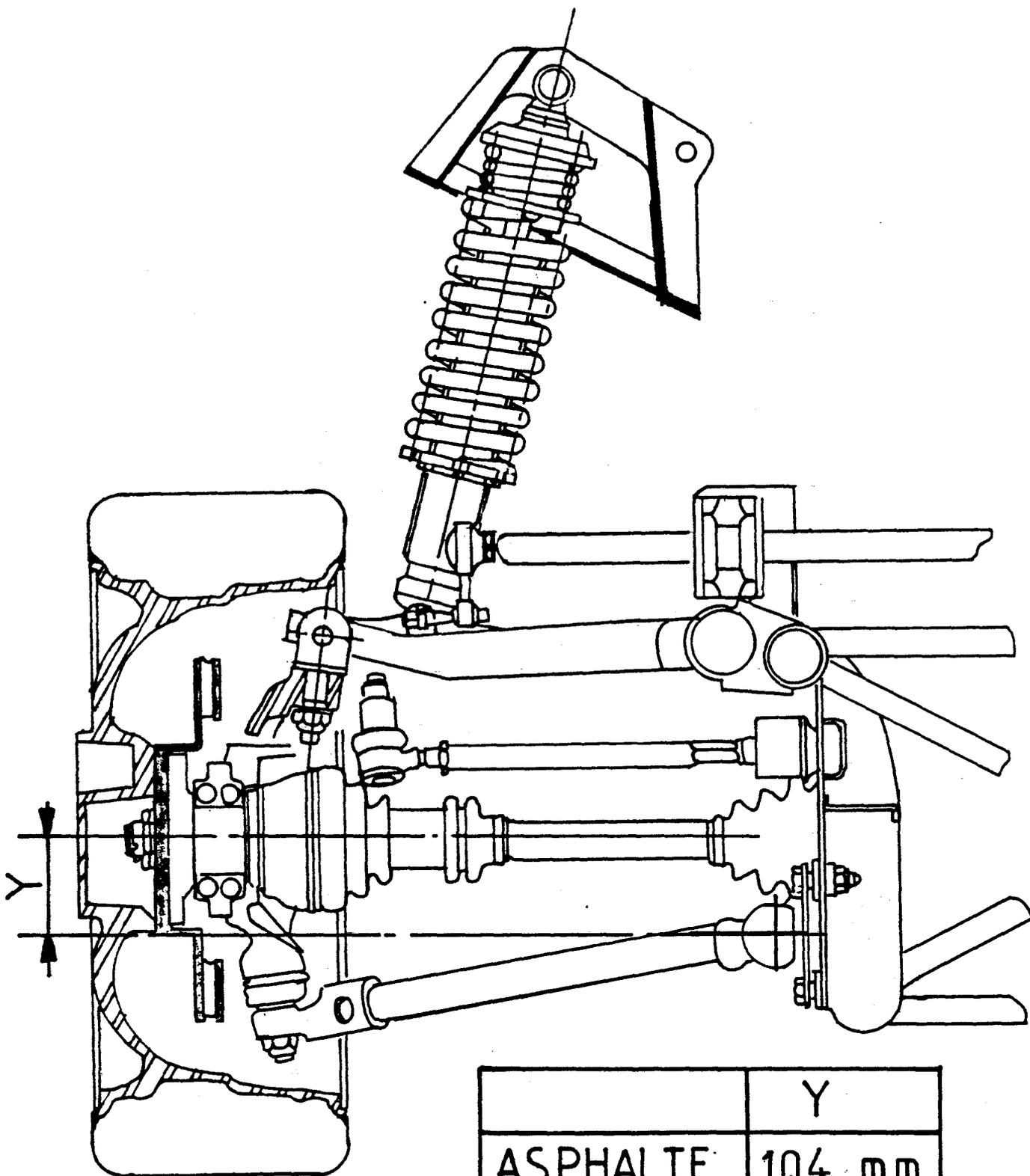
	X
ASPHALTE	135 mm
TERRE	85 mm

LA COTE X EST PRISE ENTRE LE CENTRE DU MOYEU DE ROUE
ET LE CENTRE DE LA ROTULE DE CHAPE ARRIERE DU TRIANGLE
INFERIEURE

X

HAUTEUR DE CAISSE
TRAIN ARRIERE

205 T 16



	Y
ASPHALTE	104 mm
TERRE	54 mm

COTE Y PRISE ENTRE LE CENTRE DU MOYEU DE ROUE
ET LE CENTRE DE LA ROTULE DU TRIANGLE INFERIEURE

REGLAGE DES TRAINS ROULANTS

ASPHALTE

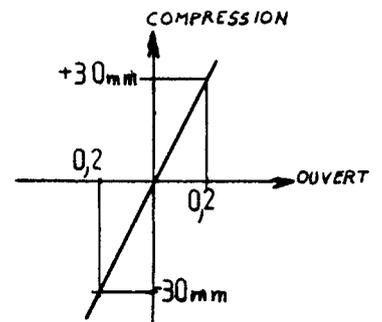
205 T 16

1) TRAIN AVANT

CHASSE $2^{\circ}30'$

CARROSSAGE $-2^{\circ}20'$

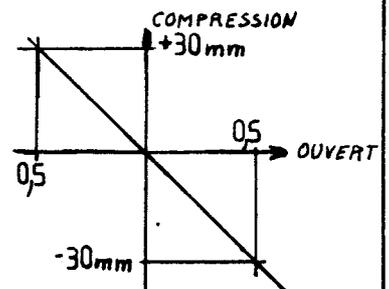
PINCEMENT TOTAL 2,5 mm



2) TRAIN ARRIERE

CARROSSAGE $-2^{\circ}30'$

PINCEMENT TOTAL 3,5 mm



VARIATION DE PINCEMENT
LORS DES DEBATTEMENTS
D'UNE ROUE

IL EST IMPERATIF DE :

1 RESPECTER LES CONDITIONS DE CHARGES LORS DU REGLAGE

- METTRE 50 LITRES D'ESSENCE DANS LES RESERVOIRS
- METTRE 40 KG SUR CHAQUE SIEGE
- METTRE 20 KG DANS CHAQUE CAVE A PIEDS

2 PNEUMATIQUE 23/59-390 TRX

- PRESSION DE GONFLAGE

- . AVANT : 1,8 BAR
- . ARRIERE : 2 BAR

REGLAGE DES TRAINS ROULANTS

TERRE

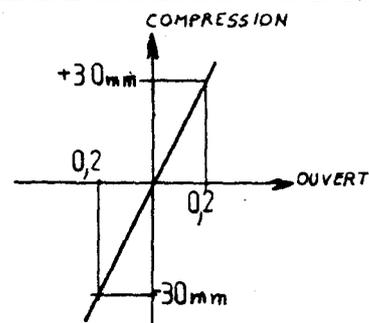
205 T 16

1) TRAIN AVANT

CHASSE 2°30'

CARROSSAGE -1°30'

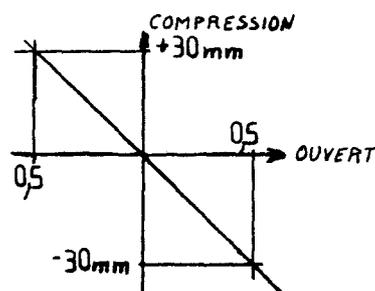
PINCEMENT TOTAL 2,5 mm



2) TRAIN ARRIERE

CARROSSAGE -1°30'

PINCEMENT TOTAL 3,5 mm



VARIATION DE PINCEMENT
LORS DES DEBATEMENTS
D'UNE ROUE

IL EST IMPERATIF DE :

1 RESPECTER LES CONDITIONS DE CHARGES LORS DU REGLAGE

- METTRE 50 LITRES D'ESSENCE DANS LES RESERVOIRS
- METTRE 40 KG SUR CHAQUE SIEGE
- METTRE 20 KG DANS CHAQUE CAVE A PIEDS

2 PNEUMATIQUE TERRE MICHELIN : 16/66-390 TRX

- PRESSION DE GONFLAGE

AVANT : 2 BAR

ARRIERE : 2,2 BAR

REGLAGE NEIGE	205 T 16
---------------	----------

1°) NEIGE SUR ASPHALTE ADOPTER LES REGLAGES ASPHALTE AVEC LES AMORTISSEURS ASPHALTE

2°) NEIGE SUR TERRE, ADOPTER LES REGLAGES TERRE AVEC LES AMORTISSEURS TERRE

3°) PNEUMATIQUE MICHELIN NEIGE

- TRX 10/66 390 C3
- TRX 15/65 390 A2 A3
- TRX 18/66 390 A2 A3

PRESSION DE GONFLAGE

- AVANT : 2 BAR
- ARRIERE : 2,2 BAR

PROCEDURE DE REGLAGES DES TRAINS	205 T 16
-------------------------------------	----------

1 OUTILLAGE

FAIRE UNE CALE DE CREMAILLERE DANS UNE CORNIERE ; CELLE-CI PERMETTRA
D'IMMOBILISER LA DIRECTION POUR EFFECTUER LES REGLAGES

POUR METTRE CELLE-CI A LA LONGUEUR :

* TOURNER LE VOLANT POUR AMENER LA CREMAILLERE SUR LA BUTEE

* MESURER LA COTE ENTRE L'EXTREMITE DU BOITIER ET LA BUTEE
PUIS DIVISER CELLE-CI PAR 2 POUR AVOIR LA LONGUEUR DE LA CALE.

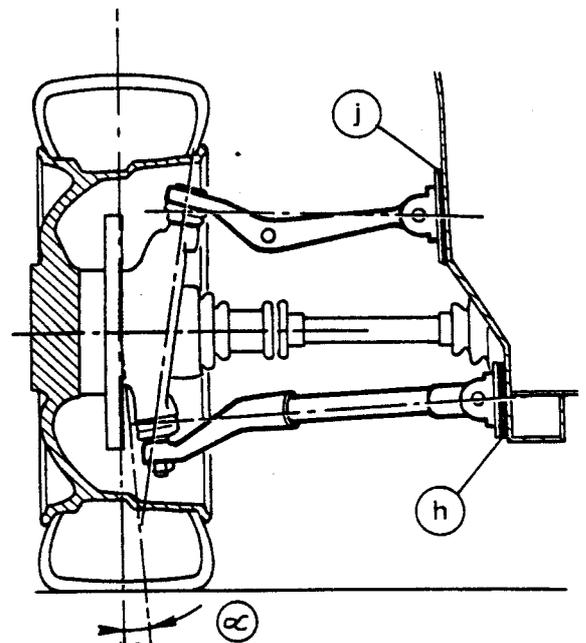
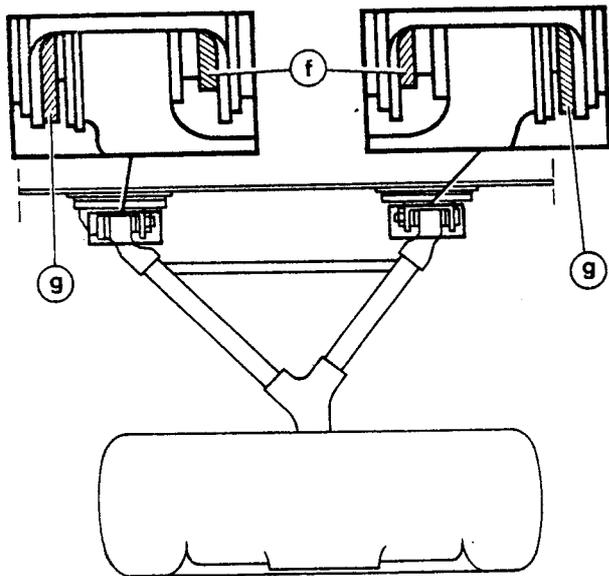
2°) REGLAGES

- a) CALER LA CREMAILLIERE DANS SA POSITION MILIEU,
- b) VERIFIER L'ALIGNEMENT INITIAL DES ROUES AVANT ET ARRIERE ET SI BESOIN EST, LE REGLER PAR ADJONCTION DE CALES,
- c) TRAIN AVANT

LES REGLAGES DE CARROSSAGE ET DE CHASSE SE REALISENT SIMULTANEMENT. TOUTE MODIFICATION DE L'UN OU DE L'AUTRE DE CES PARAMETRES FAIT VARIER LE SECOND.

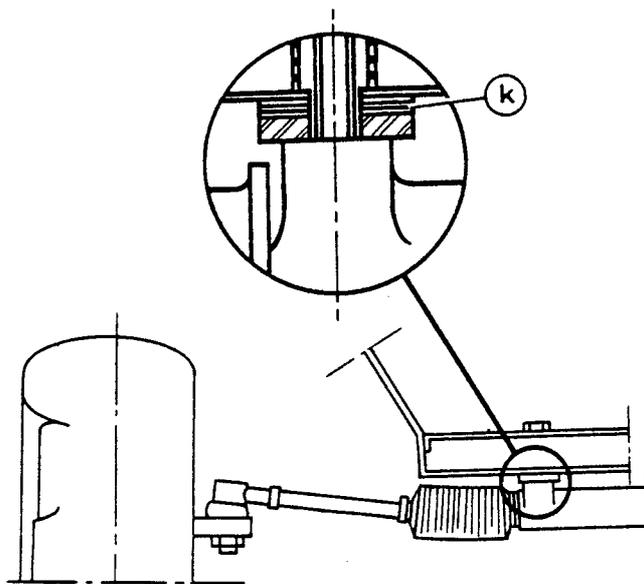
LE REGLAGE DE LA CHASSE S'EFFECTUE EN DEPLACANT LES CALES (f) ET (g) DE PART ET D'AUTRE DES ARTICULATIONS DU TRIANGLE INFERIEUR ET SI CE N'EST PAS SUFFISANT, EN CALANT SOUS LA CHAPE ARRIERE DU TRIANGLE INFERIEUR.

LE REGLAGE DU CARROSSAGE S'EFFECTUE EN CALANT SIMULTANEMENT SOUS LES CHAPES DU TRIANGLE INFERIEUR (OU EN RETIRANT DES CALES SOUS LES CHAPES DU TRIANGLE SUPERIEUR).



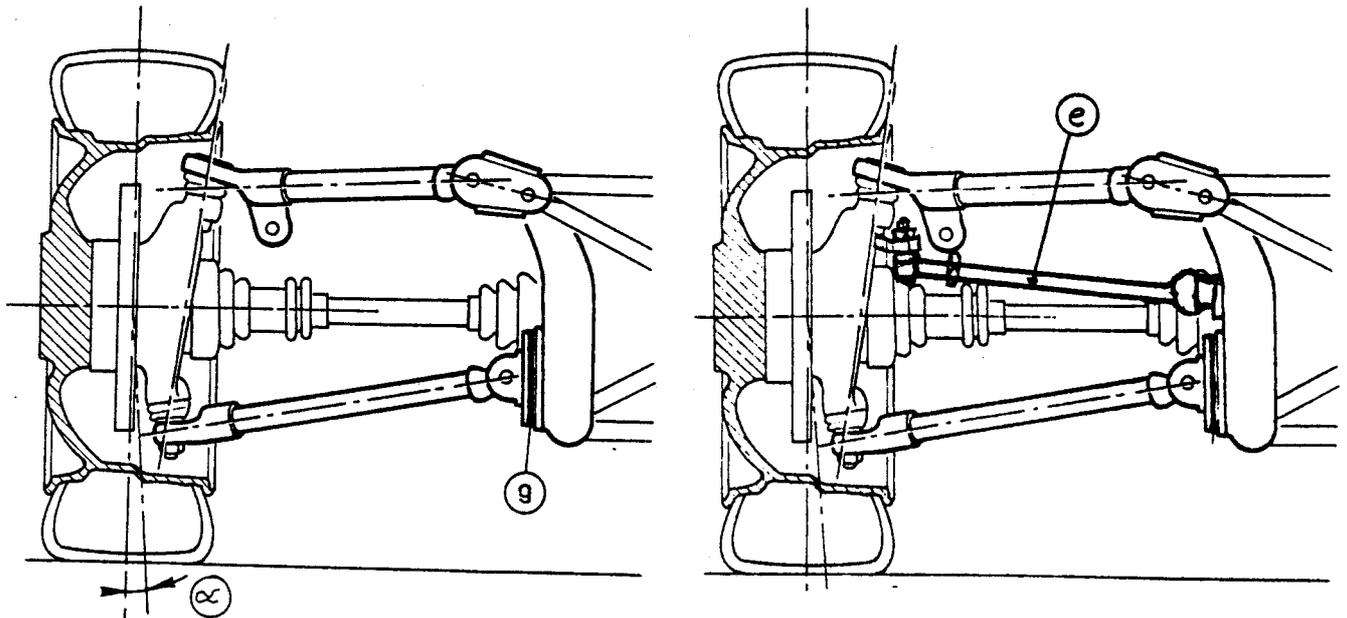
LE REGLAGE DU PINCEMENT S'EFFECTUE EN 2 TEMPS :

- D'UNE PART A L'ASSIETTE PAR LES BIELLETTES DE DIRECTION
 - D'AUTRE PART PAR LES VARIATIONS DE PINCEMENT LORS DES DEBATTEMENTS DYNAMIQUE (COMPRESSION) ET LEGE (DETENTE) SUIVANT LES VALEURS DONNEES DANS LE TABLEAU DE REGLAGE.
- POUR UN BON FONCTIONNEMENT, LES VALEURS A L'ASSIETTE ET EN DYNAMIQUE DOIVENT ETRE OBTENUES PRECISEMENT.
- POUR CELA, ON AJOUTE OU ON RETIRE DES CALES SUR LA CREMAILLERE POUR MODIFIER L'ANGLE DES BIELLETTES.



d) TRAIN ARRIERE

- REGLAGE DE CARROSAGE COMME POUR L'AVANT,
- REGLAGE DU PINCEMENT PAR LES BIELLETES DE PINCE (e),
A L'ASSIETTE PUIS LORS DES VARIATIONS.



POUR REGLER EN DEBATTEMENT, ON MODIFIE LA HAUTEUR D'ACCROCHAGE DE LA BIELLETTE (e) AFIN D'OBTENIR DES VALEURS PRECISES A L'ASSIETTE ET EN COMPRESSION.

LES CALES DE REGLAGE SOUS LES CHAPES SONT DISPONIBLES CHEZ LES CONCESSIONNAIRES SOUS LES REFERENCES :

AVANT				ARRIERE
5080 01	5080 08	5080 35	5143 24	5143 18
02	09	36	25	19
03	10	37	26	20
04	11			21
05	12			22
06	13			23
07	14			

POUR AJOUTER LES REGLAGES IL EST EGALEMENT POSSIBLE DE DISPOSER DES RONDELLES D'EPaisseur INFERIEURES A CELLES DES CALES LES PLUS FINES