

Outil pour mise en place des canalisations hélicoïdales dans la traverse arrière (MR 630-66/17)

- Engager l'outil au travers de la tuyauterie (2), l'embout dans la lumière « a ».
- Engager cet ensemble dans la traverse.
- Lorsque les deux tubes (2) sont en place dans la traverse, les fixer sur le raccord trois voies sans serrer les raccords.
- Poser la vis de fixation du raccord trois voies.
- Tout en maintenant la patte (1) à l'aide de l'outil, orienter la patte (3) pour permettre l'engagement de la vis (4) et de l'ergot « b » dans leurs emplacements dans la traverse. Monter l'écrou de la vis (4) sans le serrer.
- Accoupler le tube au cylindre de roue arrière, serrer l'écrou raccord de 0,8 à 0,9 m.daN.
- Serrer les écrous raccords sur le raccord de 0,8 à 0,9 m.daN.
- Serrer la vis de fixation du raccord à 1,9 m.daN.
- Serrer l'écrou de fixation de la patte (4) à 1 m.daN.

Attention. — S'assurer à l'aide d'une pince de diamètre 6 mm et d'une longueur de 250 mm que les spires du tube d'alimentation ont une garde de 6 mm min. avec la traverse sur toute la longueur du tube d'alimentation.

MODIFICATIONS DEPUIS LE MONTAGE DES FREINS A DISQUE

Disques

Depuis octobre 1969, les disques de freins sont refroidis par deux goulottes recevant de l'air frais du collecteur d'air. Les goulottes de refroidissement des disques sont fixées sur le carter de boîte de vitesses par deux pattes en tôle, maintenues à l'avant par les goujons d'assemblage moteur-boîte et à l'arrière par les vis de fixation du pot de détente. Elles sont reliées au collecteur d'air par deux conduits de liaison.

Le montage des goulottes est possible sur les premières « Ami 8 » équipées de freins à disque. Il faut évidemment remplacer le collecteur d'air.

Etriers de frein

Depuis octobre 1970, nouveaux étriers avec piston de Ø 42 mm mais de hauteur 27 mm (au lieu de 28).

Plaquettes de frein principal

En avril 1970, montage de plaquettes en Ferodo 736.

Depuis février 1973, montage de plaquettes en Frendo FD 504.

Maitre-cylindre - pédalier

Depuis novembre 1971, montage d'un maître-cylindre à réalimentation centrale à clapet.

FONCTIONNEMENT DU NOUVEAU MAITRE-CYLINDRE LOCKHEED OU STOP (Voir figure)

I - Position repos

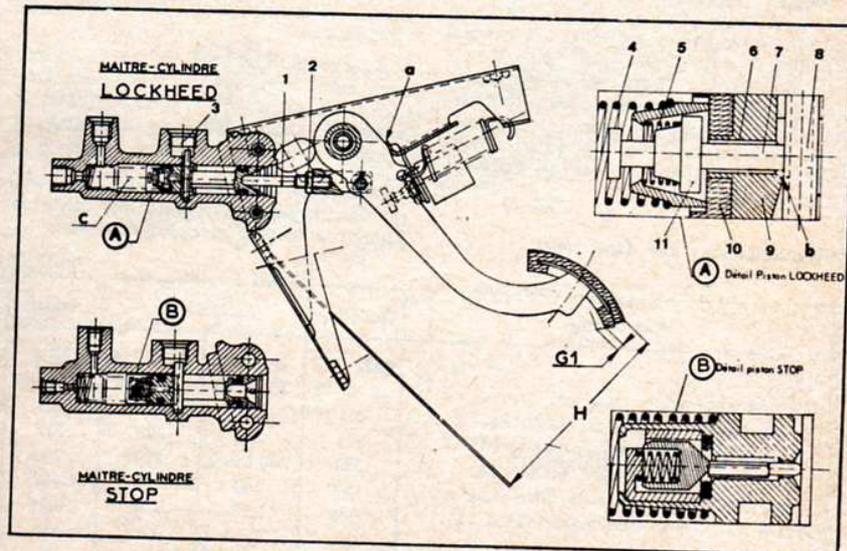
Le piston (9) est maintenu en appui en « b » sur la goupille Mécanindus (8) par l'intermédiaire du ressort (4).

La queue (7) du clapet (11) étant plus longue que l'alésage (6) du piston, le clapet (11) est donc décollé de son siège (10).

Le liquide arrive du réservoir par l'orifice (3) et par la fente de la goupille Mécanindus (8). Il pénètre ensuite par l'orifice (6) du piston et passe dans la chambre de pression (C) par l'espace entre le siège (10) et le clapet (11).

II - Fermeture du clapet

Sous l'action de la tige de poussée (1), le piston (9) se déplace vers l'avant dans l'alésage entraînant le clapet (11). Après une faible course du piston, le clapet (11) sous l'action du ressort (5) vient en appui sur son siège (10).



Pédalier et maître-cylindre Lockheed et Stop (depuis novembre 1971)