

CAMSO DTS 129

Système de conversion à chenilles
pour moto hors route

RÉGLAGES 2017



AUPARAVANT
CAMOPLAST
SOLIDEAL



AUPARAVANT
CAMOPLAST
SOLIDEAL

Camso représente le meilleur de Camoplast et de Solideal. Pour continuer d'avancer tout en restant fidèles à notre passé, nous sommes maintenant Camso et nous sommes libérés de la route.

INTRODUCTION

Cette directive a pour but de vous fournir l'information nécessaire pour effectuer les réglages au système de conversion. Les bons réglages ont un lien direct avec les performances et la durée de vie des composantes du système. Il est important de suivre attentivement les instructions contenues dans ce document pour ajuster correctement le système de conversion et en obtenir le rendement maximal.

Suivre toutes les instructions contenues dans ce document. Pour s'assurer de ne pas sauter d'étape, utiliser la liste de vérification à la fin du document pour être sûr d'avoir complété tous les réglages.

IMPORTANT

La garantie ne s'applique pas si l'installation a été effectuée par une personne autre qu'un concessionnaire Camso ou un distributeur autorisé.

IMPORTANT

Les réglages du système doivent obligatoirement être vérifiés suite à la première utilisation du véhicule. La tension de la chenille, des chaînes et du ressort de la suspension ainsi que l'angle d'attaque de la suspension doivent être contre-vérifiés. De mauvais réglages peuvent nuire aux performances du système et entraîner une usure prématurée ou le bris de certaines composantes.

RÉGLAGES

ATTENTION : Les réglages du système doivent obligatoirement être vérifiés après la première utilisation du véhicule. L'angle d'attaque de la suspension, la tension de la chenille et la tension des chaînes d'entraînement doivent être contrevérifiés. De mauvais réglages peuvent nuire aux performances du système et entraîner une usure prématurée de certaines composantes.

NOTE : Pour effectuer les réglages qui suivent, le véhicule doit être au sol sur une surface plane et au niveau.

ANGLE D'ATTAQUE DE LA SUSPENSION

Principe d'ajustement : Lorsque la suspension est déposée au sol, le contact entre la chenille et le rail de suspension doit se faire en même temps sur toute la longueur du rail. Figure 1.

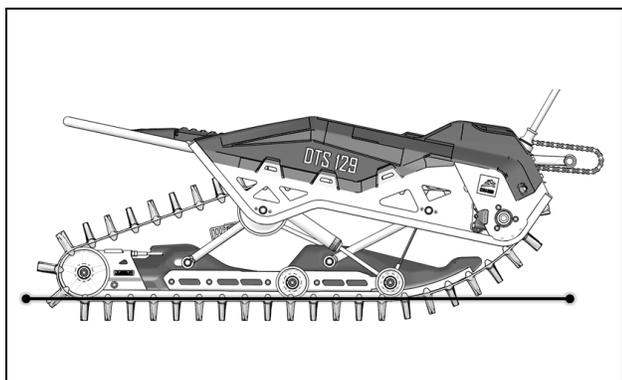


Figure 1

Pour régler l'angle d'attaque de la suspension arrière, procéder comme suit :

- Le véhicule doit être debout et stable sans risque de se renverser. Aucun poids supplémentaire ne doit être au véhicule.

NOTE : Pour chaque vérification de l'ajustement de l'angle d'attaque de la suspension, soulever l'arrière de la moto et la déposer lentement.

- Desserrer le contre-écrou de l'embout à rotule. Ajuster la longueur de l'embout en dévissant le bras antirotation à l'aide d'une clé 30 mm. Figure 2.

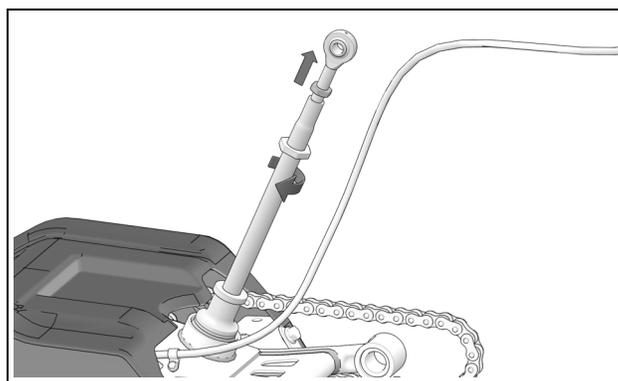


Figure 2

- Soulever l'arrière de la moto et la déposer lentement, vérifier que le rail de la suspension se dépose en même temps sur toute sa longueur.
- Ajuster la longueur de l'embout à rotule jusqu'à ce que vous obteniez un contact parfait sur toute la longueur du rail.

NOTE : Vérifier la pression sur les crampons externes de la chenille. Si l'angle est correctement ajusté, la pression sera également distribuée à l'avant, au centre et à l'arrière du rail. Si l'ajustement est inadéquat, vous constaterez une déformation plus importante aux crampons avant ou arrière.

- Une fois le réglage atteint, resserrer le contre-écrou à 40 N-m [30 lb-pi].

ATTENTION : Respecter le couple recommandé lors du serrage. Une surtension au serrage du contre-écrou pourrait endommager la tige de l'embout à rotule.

NOTE : Suite à l'ajustement de l'angle d'attaque de la suspension, l'embout de rotule ne doit pas avoir plus de 25 mm de filets visibles. Si plus de 25 mm de filet sont visibles, revoir l'ajustement ou consulter la directive d'installation de votre modèle de moto et vérifier l'ordre d'assemblage des composantes du bras anti-rotation au châssis du véhicule.

TENSION DES CHAINES D'ENTRAINEMENT

- Pour effectuer les réglages qui suivent, le couvre-tunnel doit être retiré du système arrière.

ATTENTION : Les boulons du châssis doivent être temporairement être desserrés pour permettre l'ajustement du tendeur de chaînes d'entraînement.

- Desserrer les boulons de fixation (1), (2) et (3) du panneau latéral droit pour permettre au tendeur de chaînes (4) de pivoter sur son axe. Voir la Figure 3.

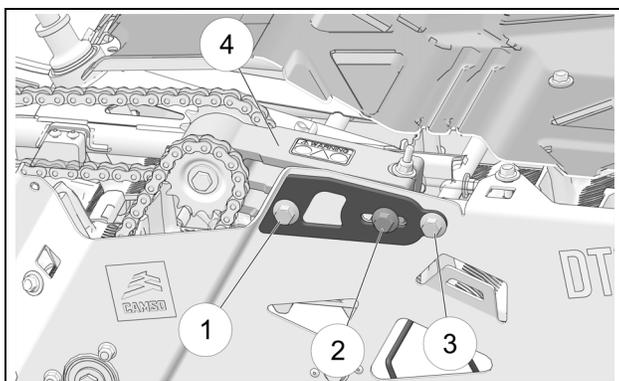


Figure 3

NOTE : il est important de suivre les étapes suivantes dans l'ordre afin d'obtenir l'ajustement optimal de la tension des chaînes d'entraînement.

- Ajuster la tension de la chaîne d'entraînement primaire (1) en tournant l'écrou d'ajustement (2) à l'arrière du tendeur (3) pour éliminer le jeu de la chaîne primaire. Voir la Figure 4.

NOTE : Ne pas finaliser l'ajustement de la chaîne d'entraînement primaire, seulement éliminer le jeu dans celle-ci.

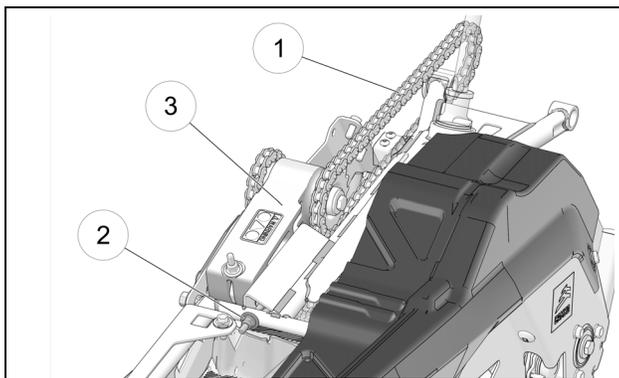


Figure 4

- Ajuster ensuite la tension de la chaîne d'entraînement secondaire (1) en tournant l'écrou (2) de l'ajustement vertical du tendeur de chaînes. Voir la Figure 5.

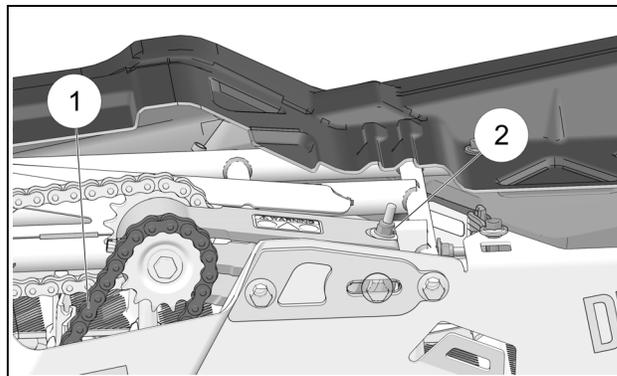


Figure 5

- Appliquer une pression au centre des deux pignons d'entraînement. La chaîne doit présenter une déflexion de 3 - 6 mm (1/8 à 1/4 po). Réajuster jusqu'à ce que vous obteniez la bonne déflexion. Voir la Figure 6.

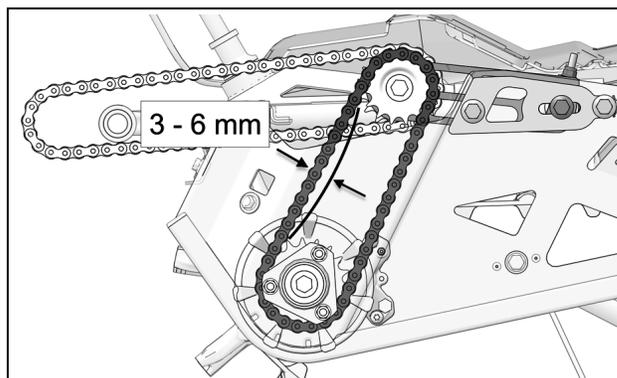


Figure 6

NOTE : La tension de la chaîne d'entraînement secondaire doit être complétée avant de finaliser l'ajustement de la chaîne d'entraînement primaire.

- Une fois l'ajustement de la chaîne d'entraînement secondaire complétée, finaliser l'ajustement de la tension de la chaîne d'entraînement primaire. Appliquer une pression au centre des deux pignons d'entraînement. La chaîne doit présenter une déflexion de 3 - 6 mm (1/8 - 1/4 po). Réajuster jusqu'à ce que vous obteniez la bonne déflexion. Voir la Figure 7.

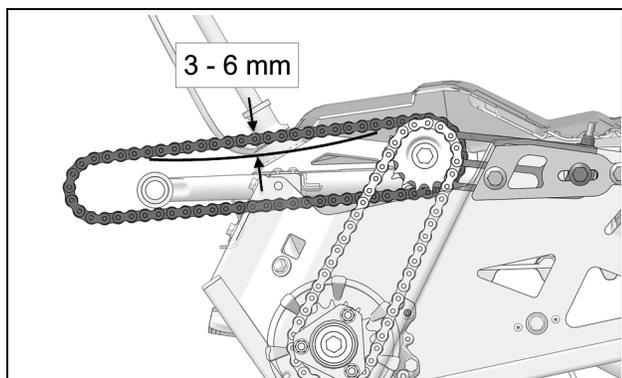


Figure 7

- Resserrer les boulons de fixation (1), (2) et (3) du tendeur de chaîne à un couple 90 N-m [67 lb-pi]. Voir la Figure 8.

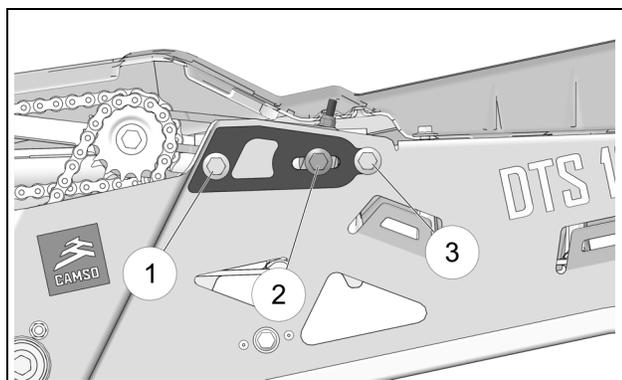


Figure 8

- Une tension trop élevée au niveau des chaînes d'entraînement peut causer de l'usure prématurée des pignons d'entraînement et de la chaîne. Il est moins probable que celle-ci déraille et on réduit également les risques de glissement au niveau des pignons.

ATTENTION : Une tension trop élevée occasionnera une perte de puissance et des contraintes excessives aux composants du système d'entraînement. Une tension trop élevée n'est pas recommandée.

- Une tension moins élevée au niveau des chaînes d'entraînement augmente le risque que la chaîne déraille ou qu'elle glisse au niveau des pignons d'entraînement.

NOTE : Une fois les ajustements des tensions des chaînes d'entraînement sont terminés, vérifier de nouveau qu'ils respectent les requis.

TENSION DU RESSORT DE SUSPENSION

La suspension peut être réglée en fonction du poids du conducteur, des préférences personnelles et du type d'utilisation du véhicule.

NOTE : Il est recommandé d'effectuer le réglage du ressort de la suspension en atelier avant l'utilisation.

- Desserrer le boulon de fixation (1) de la roulette vis-à-vis le logement de la tige du ressort de suspension et retirer la roulette. Figure 9.

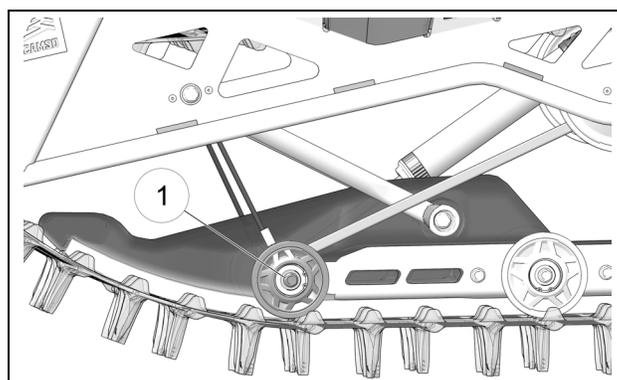


Figure 9

- Comprimer la suspension pour permettre le retrait de l'anneau du câble limiteur (1) du logement de la bague du support de ressort. Voir la Figure 10.

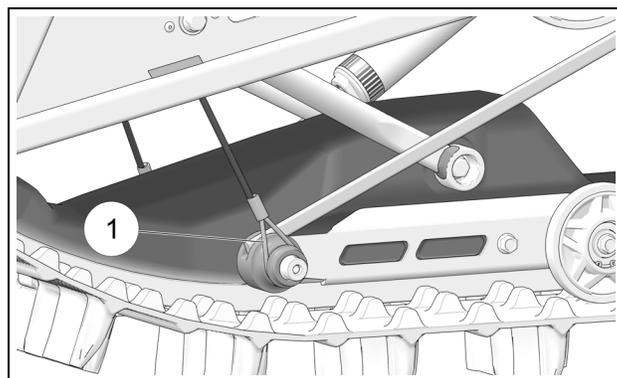


Figure 10

RÉGLAGES

ATTENTION : La tension du ressort de suspension est élevée, manipuler avec soin et utiliser les outils appropriés pour éviter tout risque de blessure lors de la calibration.

- À l'aide d'un outil approprié, retirer l'extrémité de la tige du ressort (1) de son logement et relâcher la tension du ressort. Figure 11.

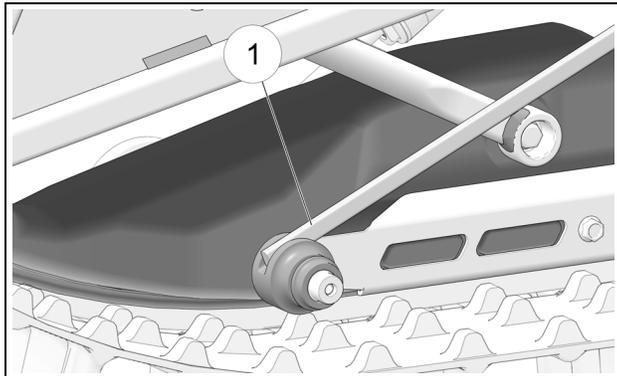


Figure 11

Positions de la came du ressort tendeur

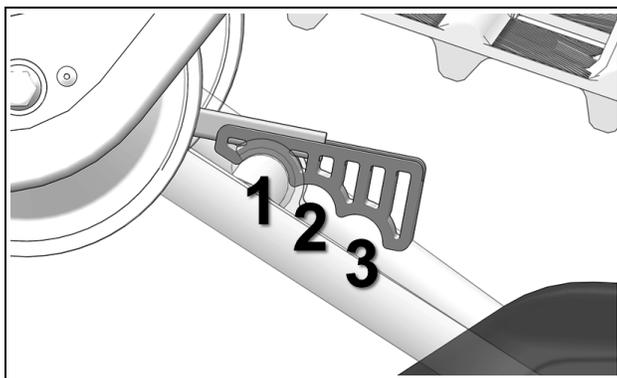


Figure 12

POSITION DE LA CAME	PRÉCHARGE DU RESSORT
1	Minimum
2	Intermédiaire
3	Maximum

- Positionner le came tendeur au logement de bras de suspension. Glisser la came vers l'avant ou l'arrière à l'ajustement de fermeté de la suspension désiré. Voir Figure 13.

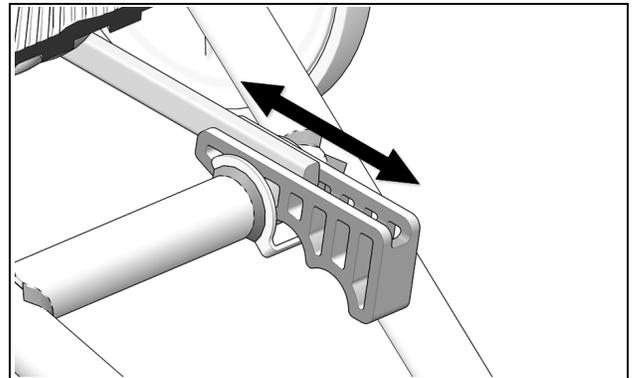


Figure 13

- À l'aide d'un outil approprié, réinstaller l'extrémité de la tige du ressort au logement sur l'arbre de roue.
- Comprimer la suspension et réinsérer l'anneau du câble limiteur du logement de la bague du support de ressort.
- Réinstaller la roulette sur l'arbre de roue. Serrer le boulon au couple de 27 N-m (20 lb-pi).

ATTENTION : Chaque fois qu'on règle la suspension arrière, vérifier la tension de la chenille et la régler au besoin.

TENSION DE LA CHENILLE

ATTENTION : Le boulon d'assemblage (A) du tendeur de chenille et l'écrou de blocage (B) doivent obligatoirement être desserrés avant d'ajuster la tension de la chenille. Figure 14.

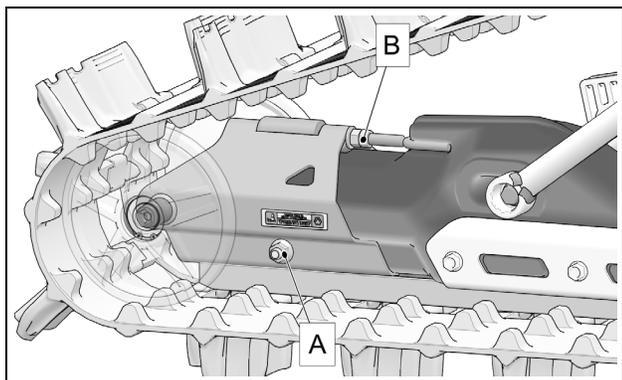


Figure 14

Tourner l'écrou d'ajustement de tension (C) dans le sens horaire ou antihoraire pour régler la chenille à la tension recommandée. Figure 15.

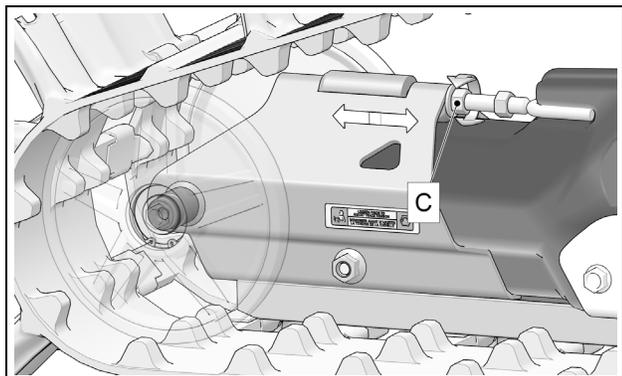


Figure 15

ATTENTION : S'assurer de resserrer le boulon d'assemblage (A) du tendeur et l'écrou de blocage (B) après avoir complété le réglage de la tension de la chenille.

Le tableau ci-dessous indique la force appliquée et la flèche qui doit se produire pour ajuster adéquatement la tension de la chenille. Voir aussi la Figure 16.

FORCE	DÉFLEXION
6.8 kg [15 lbs]	19 mm [$\frac{3}{4}$ po.]

Principes de réglage

- Si la tension est plus élevée, on réduit les risques de glissement au niveau du barbotin.

NOTE : Une tension trop élevée peut entraîner une usure prématurée des composantes du système. Une tension trop élevée n'est pas recommandée.

- Une tension moins élevée au niveau de la chenille améliore la traction, le roulement et les économies de carburant.

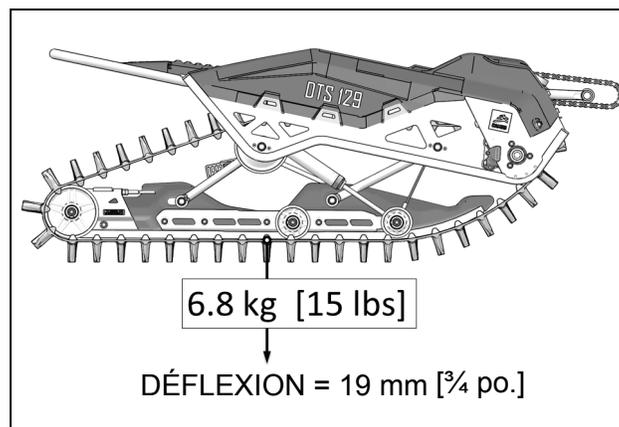


Figure 16

NOTE : L'outil de vérification de la tension de chenille à la Figure 17 peut être acheté par l'intermédiaire d'un concessionnaire Camso autorisé. Le numéro de pièce est 2000-00-3125.



Figure 17

Vérification finale

Conduire la moto à basse vitesse sur une distance de 1,5 km [1 mille]. Réajuster au besoin.