



Passage en 2 roues motrices

Si vous sollicitez la suspension arrière, vous constaterez que le mouvement du pont fait bouger la tige de commande et donc le levier de commande pour passer en 2 roues motrices.

Il est donc très important que cette commande soit bien réglée, mais surtout bien verrouillée.

Peu importe en réalité la position du levier de commande, pourvu qu'elle soit pratique pour chacun.

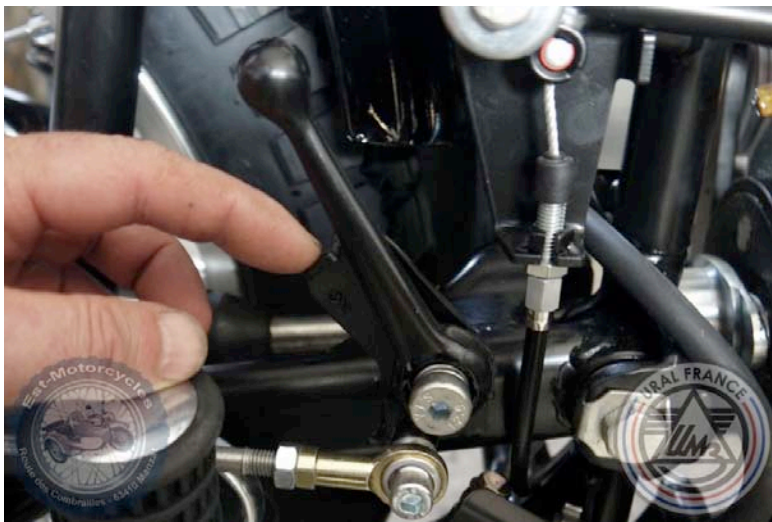
Ce qui importe, c'est qu'en position déverrouillé, la deuxième roue motrice ne puisse en aucun cas s'enclencher lorsqu'on roule, qu'on tourne et qu'on tape une bosse.

Il y a deux systèmes de réglages de ce levier :

A – sur les anciens modèles (jusqu'en 20XX), ce levier se verrouille grâce à une tôle tordu qui l'empêche de bouger et de revenir à une position aléatoire ;

B – sur les modèles récents, il existe des vis de réglages qui peuvent être réglées afin de plaquer le levier contre la patte d'arrêt.

Quoiqu'il en soit et quelle que soit la position du levier : ce levier entraîne une tige qui entraîne un autre petit levier sur le pont.



1 Voici la position déverrouillée.



2 Le petit levier sur le pont doit être poussé vers l'arrière à fond et ne pas pouvoir bouger.



3 Voici la position verrouillée : le levier est placé derrière le cran de la plaque et ne peut revenir en position avant.



- 4** Le petit levier sur le pont est poussé vers l'avant du pont et ne peut revenir : attention le pont est alors en 2WD, c'est-à-dire que les roues arrière et side tournent en même temps. A ne placer donc que lorsqu'il y a un glissement (boue, neige ou verglas), sinon on abîme le pont.

Si la mise en place est dure: il faut créer en très faible vitesse et au point mort un différentiel de vitesse angulaire entre les roues arrière et side. Il suffit de pousser le side sur quelques cm en tournant le guidon afin de créer ce différentiel.

Même méthode pour désarmer.

ATTENTION: NE JAMAIS FORCER.