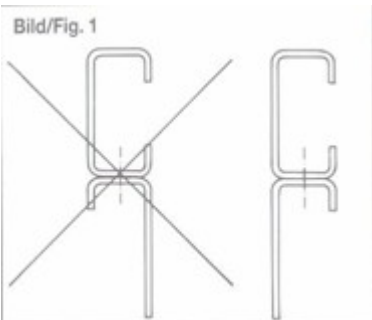


## FREINS SUR CHASSIS AL-KO

Bild/Fig. 1

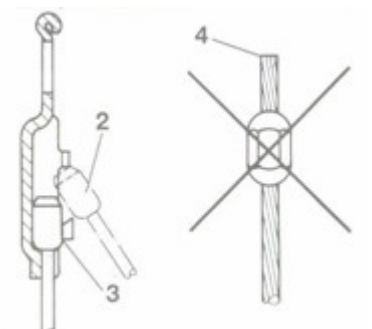
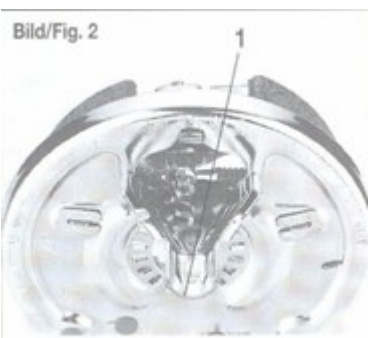


### 4. Montage

#### 4.1. Conseils pour montage sur châssis

- \* Il ne faut pas souder sur les essieux suspension caoutchouc Al-KO
- \* Veuillez prévoir les dimensions de coffre de roue en tenant compte des débattements de la suspension.

Bild/Fig. 2



### 4.2. Montage des câbles de frein

4.2.1. Enlever le bouchon protecteur plastique de l'arrêt de gaine et déposer l'arrêt de gaine supérieur. Le frein est prêt pour le montage

4.2.2. Accrocher la douille de fin de câble (fig.2/2) dans le logement de l'embout à oreillette prévu à cet effet. Tirer le câble à butée, ce qui fait glisser la douille dans l'embout (fig 2/3).

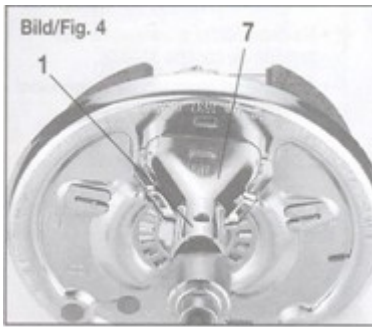
Attention le câble de prolongation (fig 2/4) ne doit pas être monté dans cet embout

Il est interdit de couper la prolongation de câble.

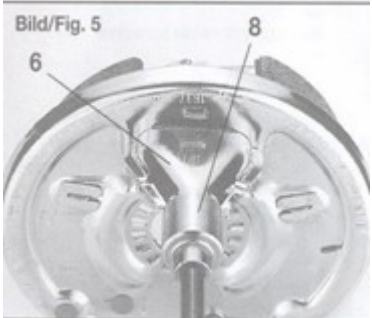
Bild/Fig. 3



4.2.3. Contrôler visuellement que le câble de frein est correctement accroché dans l'embout à œillet (fig 3/4).

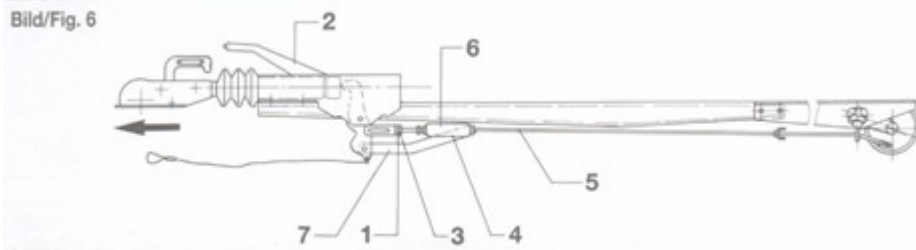


4.2.4. Glisser la partie supérieure de l'arrêt de gaine dans l'ouverture du plateau de frein et la plaquer contre l'arrêt de gaine soudé (partie inférieure). (fig 3/4)



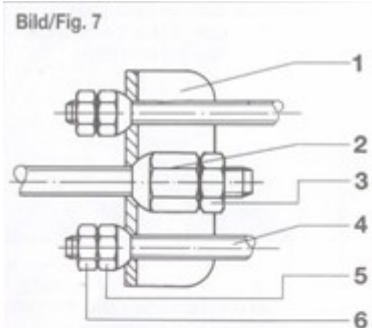
4.2.5. Pousser la butée de gaine de câble sur l'arrêt de gaine (fig 4/1) jusqu'à ce qu'il vienne à butée (fig 5/6).

Attention : procéder à un contrôle visuel en tirant sur le câble.



### 4.3. Réglage

4.3.1. Variante avec boîtier compensateur.



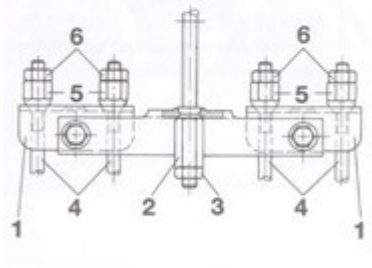
1. Monter l'attache à inertie et l'essieu sur le châssis.

2. Monter la tringle au travers du plat de renvoi solidaire du levier de frein à main et du boîtier compensateur.  
A l'extrémité de la tringle se trouvant du côté attache à inertie, visser 3 écrous HM 10

3. Visser l'extrémité de la tringle dans la chape (partie basse) de l'attache à inertie et bloquer le contre écrou.

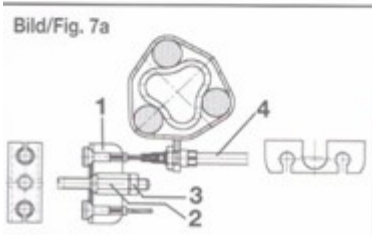
4. Câbles Bowden vissés:

Monter l'autre extrémité è. travers le trou central du palonnier (fig. 7/1) et visser l'écrou sphérique (fig. 7/5) sur la tringle ainsi qu'un contre écrou M 10 (fig. 7/6). Monter les extrémités des câbles è. travers les trous extérieurs du palonnier (fig. 7/4). Visser sur chaque extrémité des câbles les deux écrous.



4.1 Câbles Bowden clipsés:

Accrocher les câbles Bowden (fig. 7a/1) dans le palonnier. Visser la tringle (fig. 6/4) derrière le palonnier au moyen d'un écrou sphérique fig.7a/2). Le bloquer avec un contre écrou hexagonal (fig. 7a/3).

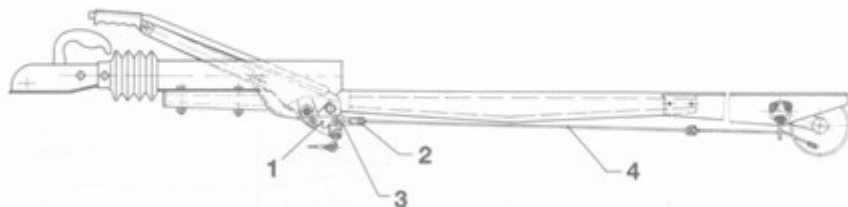


5. Visser l'écrou sphérique jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de jeu longitudinal dans la transmission (fig. 7/4). Vérifier que les roues tournent librement en marche avant. Bloquer le contre écrou contre l'écrou sphérique (fig. 7/2). Bloquer les écrous et contre écrous sur

les extrémités des câbles de freins.

6. Mettre en appui le boîtier compensateur contre le plat de renvois et visser l'écrou jusqu'à obtention d'un jeu maximum de 1 mm entre l'écrou et le boîtier compensateur. Bloquer le contre écrou.

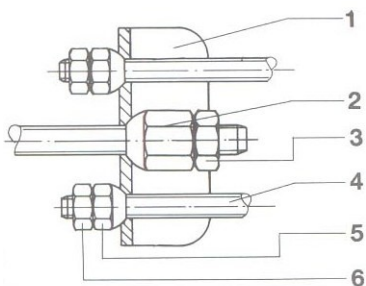
Bild/Fig. 8



### 4.3. Réglage

4.3.1. Variante avec boîtier compensateur.

Bild/Fig. 9

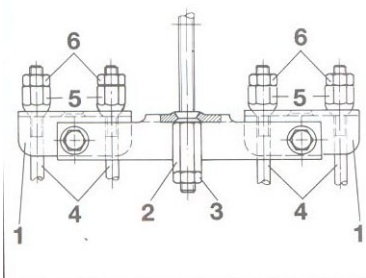


1. Monter l'attache à inertie et l'essieu sur le châssis.

2. Fixer l'extrémité de la tringle dans la chape articulée (solidaire du levier de frein de stationnement) et bloquer le contre écrou HM 10 (fig. 8/2).

3. Câbles Bowden vissés:

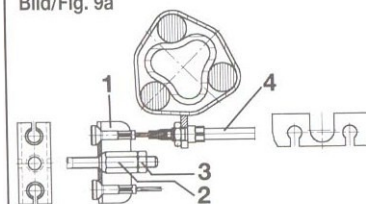
Monter l'autre extrémité a travers le trou central du palonnier (fig. 9/1) et visser l'écrou sphérique (fig. 9/5) sur la tringle ainsi qu'un contre écrou M 10 (fig. 9/6). Monter les extrémités des câbles à travers les trous extérieurs du palonnier (fig. 9/4). Visser sur chaque extrémité des câbles les deux écrous.



3.1 Câbles Bowden clipsés: Accrocher les câbles Bowden (fig. 9a11) dans le palonnier. Visser la tringle (fig. 8/4) derrière le palonnier au moyen d'un écrou sphérique (fig. 9a12). Le bloquer avec un contre écrou hexagonal (fig. 9a13).

4. Visser l'écrou sphérique M 10 (fig.9/2) le palonnier, jusqu'a ce qu'il n'y plus de jeu dans le système de transmission. Vérifier que les roues tournent librement en marche avant. Bloquer le contre écrou M 10 (fig. 9/3) contre l'écrou a portée sphérique.

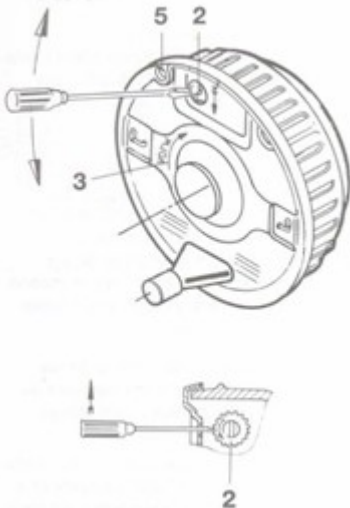
Bild/Fig. 9a



Le ressort à gaz assure un freinage automatique du frein de stationnement.

## Entretien et nettoyage

Bild/Fig. 19



### 6.3. Tous les 10000 km ou 12 mois

l'usure des garnitures de freins doit être compensée par un nouveau réglage du frein. Une utilisation fréquente en montagne entraîne une usure plus importante des garnitures de freins.

Pour les remorques utilitaires il est éventuellement nécessaire de procéder plus tôt au premier réglage. Celui-ci doit être effectué lorsque la course réglable de la commande de freinage dépasse 60 % de la course de la course totale. Une course trop importante de la commande de freinage peut entraîner une défection prématurée de l'amortisseur de l'attache à inertie.

Attention: dans le cas des remorques bateaux dont les essieux ont été immergés lors de la mise à l'eau, un nouveau graissage est nécessaire au minimum tous les trois mois (sauf pour les moyeux étanches, et du système EAS).

#### Méthode de réglage

\* lever la remorque afin que les roues ne touchent plus le sol desserrer les freins en s'assurant que la tête d'attelage soit bien tirée aux maximum vers l'avant.

\* visser l'écrou de réglage (fig. 19/2) situé à l'arrière du plateau de frein (voir sens de la flèche sur fig. 19) en faisant tourner la roue en marche avant jusqu'à obtention du blocage de celle-ci.

\* dévisser l'écrou tout en faisant tourner ""(vue en marche avant (fig. 19/3) jusque ce que celle-ci tourne librement.

Le réglage doit être identique sur chaque roue de façon à éviter un déséquilibre au freinage.

Frein de route: Le réglage des freins sur une remorque doit être fait uniquement sur les plateaux de freins par l'intermédiaire de l'écrou prévu à cet effet.

#### Causes d'échauffement des freins

- a) mauvais réglage du frein ou serrage excessif.
- b) câble défectueux en particulier déformation ne permettant plus un retour normal des câbles à la position défreinée.
- c) ressorts de mâchoires usés ou cassés.
- d) rouille sur le tambour de frein due à une immobilisation prolongée.
- e) levier de frein à main pas complètement desserré
- f) tringlerie de transmission trop serrée

### 6.4 tous les 10000 -15000 km Remplacement des mâchoires de freins

#### 6.4.1 Les entretiens suivants doivent être réalisés tous les 10000 -15000 km:

Lubrifier les moyeux et faire un réglage des roulements des roues.

Attention: dans le cas des remorques bateaux dont les essieux ont été immergés lors de la mise à l'eau, un nouveau graissage est nécessaire au minimum tous les trois mois (sauf pour les moyeux étanches)

\* l'usure des garnitures peut être contrôlée à travers le trou prévu à cet effet à l'arrière du plateau de frein (fig. 19/5) (il suffit d'enlever le bouchon plastique pour voir l'épaisseur résiduelle des garnitures). Remplacement des garnitures de freins et éventuellement des ressorts de mâchoires.

\* Nouveau réglage des garnitures (voir ci dessus)

\* Graisser les parties coulissantes du réglage avec de la graisse Wolfracoot C n° 099113, Fa. Kluber.

\* huiler les points d'articulation de l'attache à inertie.

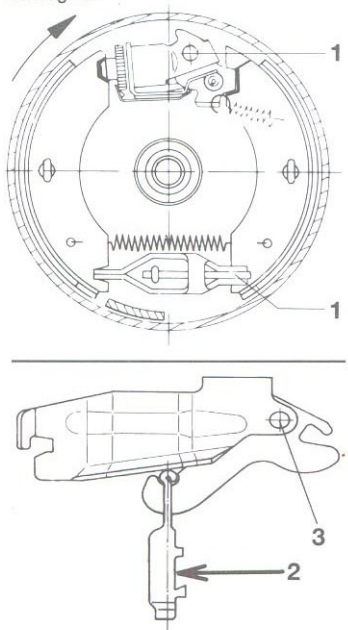
#### 6.4.2 Remplacement des garnitures

En ce qui concerne les freins 1625, 1637 et 1636G - ET1811213, bien respecter le sens de montage conformément au croquis 20. Ces freins comportent des mâchoires droites et gauches différentes. La mâchoire primaire est repérée au niveau du point fixe à l'aide d'une flèche gravée.

Attention : s'il y a inversion des mâchoires au montage, les freins ne fonctionnent plus. Pour les types 2051/2361, les mâchoires gauches et droites sont identiques: il n'y a pas de risque d'inversion.

A l'origine les nouvelles garnitures ont une épaisseur de 4mm  
Usure jusqu'à 1,5mm.

Bild/Fig. 20



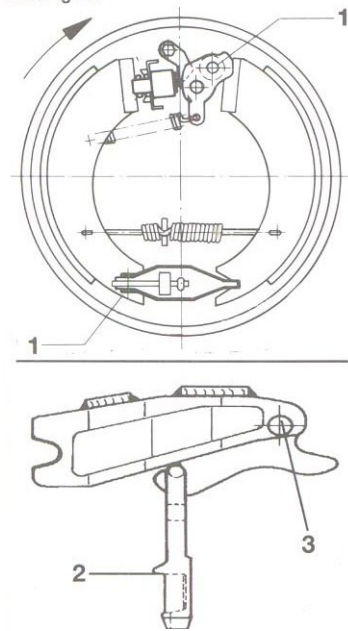
#### 6.4.3. Montage de l'écarteur

Sur les freins type 1625/1636 G/1637/ 2051/2361, respecter la position de l'écarteur et le sens de montage de l'embout.

L'accrochage du câble sur le levier de l'écarteur doit être du même côté que le levier basculeur du recul automatique (fig. 20/1) par rapport à un axe médian du frein.

L'embout (fig. 20/2) doit être monté avec la partie ouverte du côté de l'axe d'articulation du levier de l'écarteur (fig. 20/3).

Bild/Fig. 21



#### 6.4.4. Montage de l'écarteur

Sur le frein type 3081, respecter la position de l'écarteur et le sens de montage de l'embout. L'accrochage du câble sur le levier de l'écarteur doit être du côté opposé au levier basculeur du recul automatique (fig. 21/1).

Si le réglage n'est pas respecté, le freinage sera insuffisant.

L'embout (fig. 21/2) doit être monté avec la partie fermée du côté de l'axe d'articulation du levier de l'écarteur (fig. 21/3).

|  |  |
|--|--|
|  |  |
|--|--|