



## NOTICE POUR 4X4

### - PALIERS AVANT

Après avoir monté la transmission avant sur le châssis et effectué les réglages des pignons coniques, vous devrez obligatoirement (après vous être assuré du bon fonctionnement de l'ensemble) percer un trou dans chaque palier de différentiel (réf Y 310) correspondant au perçage du châssis prévu à cet effet. Ceci aura pour but d'éviter tout déplacement latéral de la couronne conique qui pourrait de ce fait se détériorer trop facilement.

### - TRANSMISSION

Pour un bon fonctionnement de l'ensemble de la transmission et des cardans il est impératif de ne pas trop tendre les ressorts d'amortisseurs, ceci entraînerait une usure très rapide des cardans et des noix de cardans en les faisant forcer inutilement.

Le meilleur compromis de réglage des amortisseurs doit permettre à la voiture d'être légèrement affaissée sur ses suspensions afin de permettre aux roues de rester au sol lorsque l'on déleste le châssis.

### - LUBRIFICATION

Pour la lubrification des pièces en mouvement, tels que les cardans, rotules etc... utiliser des huiles en bombe à base de silicone ne laissant pas de dépôts graisseux (pouvant faire amalgame avec la poussière et réagissant comme une pâte abrasive).

Pour les différentiels employer des graisses épaisses afin d'éviter un patinage excessif des roues avant à l'accélération et des roues intérieures en sortie de virage.

### - COLLAGE DES PNEUS

- Poncer légèrement avec du papier abrasif les deux parties à coller (jantes et pneus) afin d'éliminer les restes d'agent démoulant

- Pour le collage utiliser une colle de type cyanolite en suivant scrupuleusement les indications d'emploi de celle-ci.

La colle, comme les pièces à coller doivent toujours être à basse température. Les meilleurs collages sont obtenus avec un minimum de colle. En effet, si la dose de colle est trop importante celle-ci finira par se craqueler jusqu'au décollage total des pièces. De même que les vapeurs dégagées par le surplus de colle à l'intérieur du pneu pourraient entraîner une dégradation complète de ce dernier (ramollissement puis déchirement de la structure).

### - CALAGE DES CARDANS

Il est impératif de contrôler le jeu de vos cardans après chaque démontage de votre Enduro, si le jeu vous paraît excessif, caler les noix de cardan réf Y 328 et Y 327 en plaçant entre les roulements et celles-ci une ou plusieurs rondelles de diamètre 6.

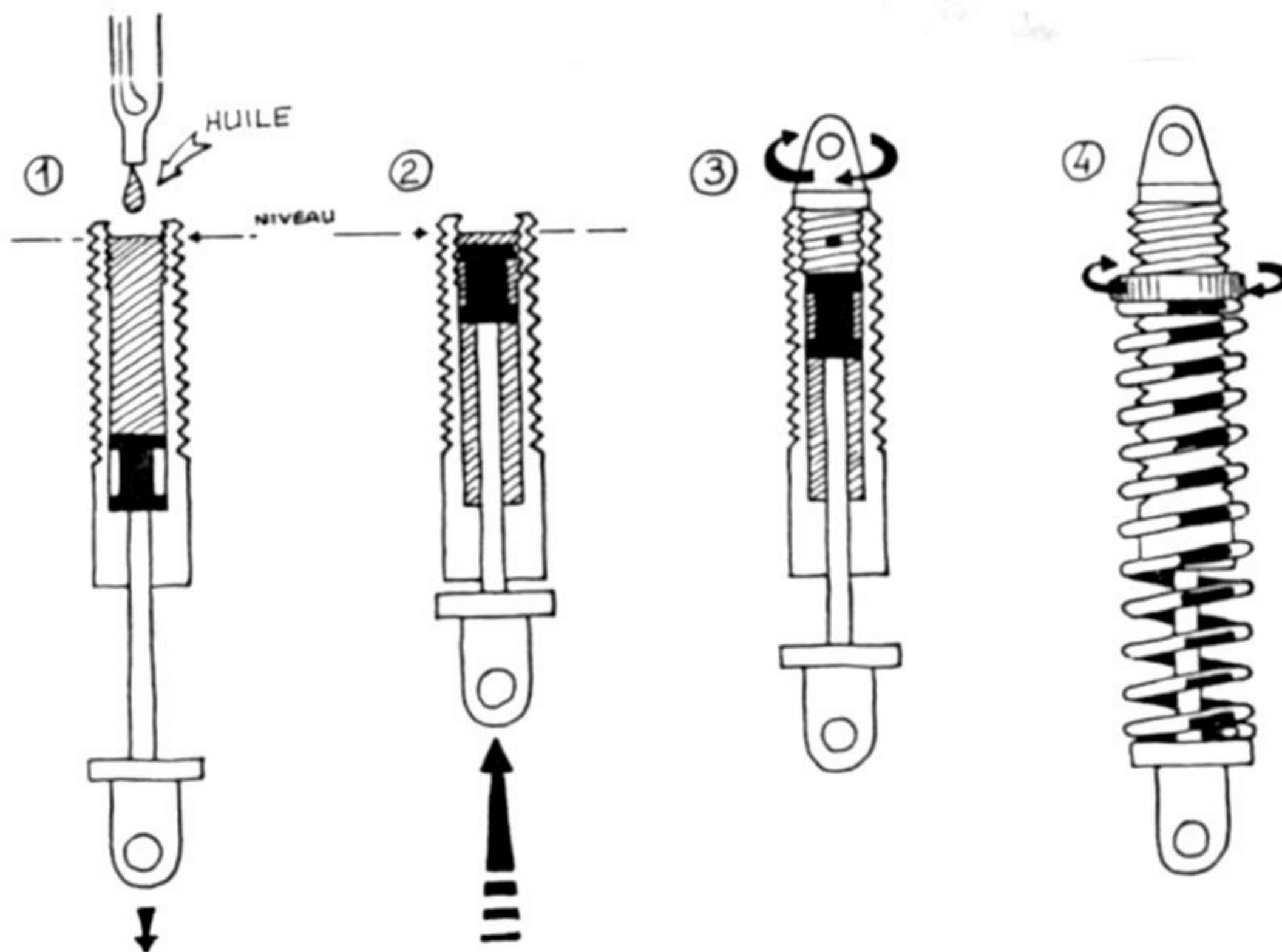
Cher client,

Nous tenons à vous signaler que si vous rencontrez des problèmes d'approvisionnement de pièces détachées dans votre ville nous pouvons à tous instants vous renseigner sur la disponibilité de ces pièces et du délai d'acheminement chez votre détaillant.

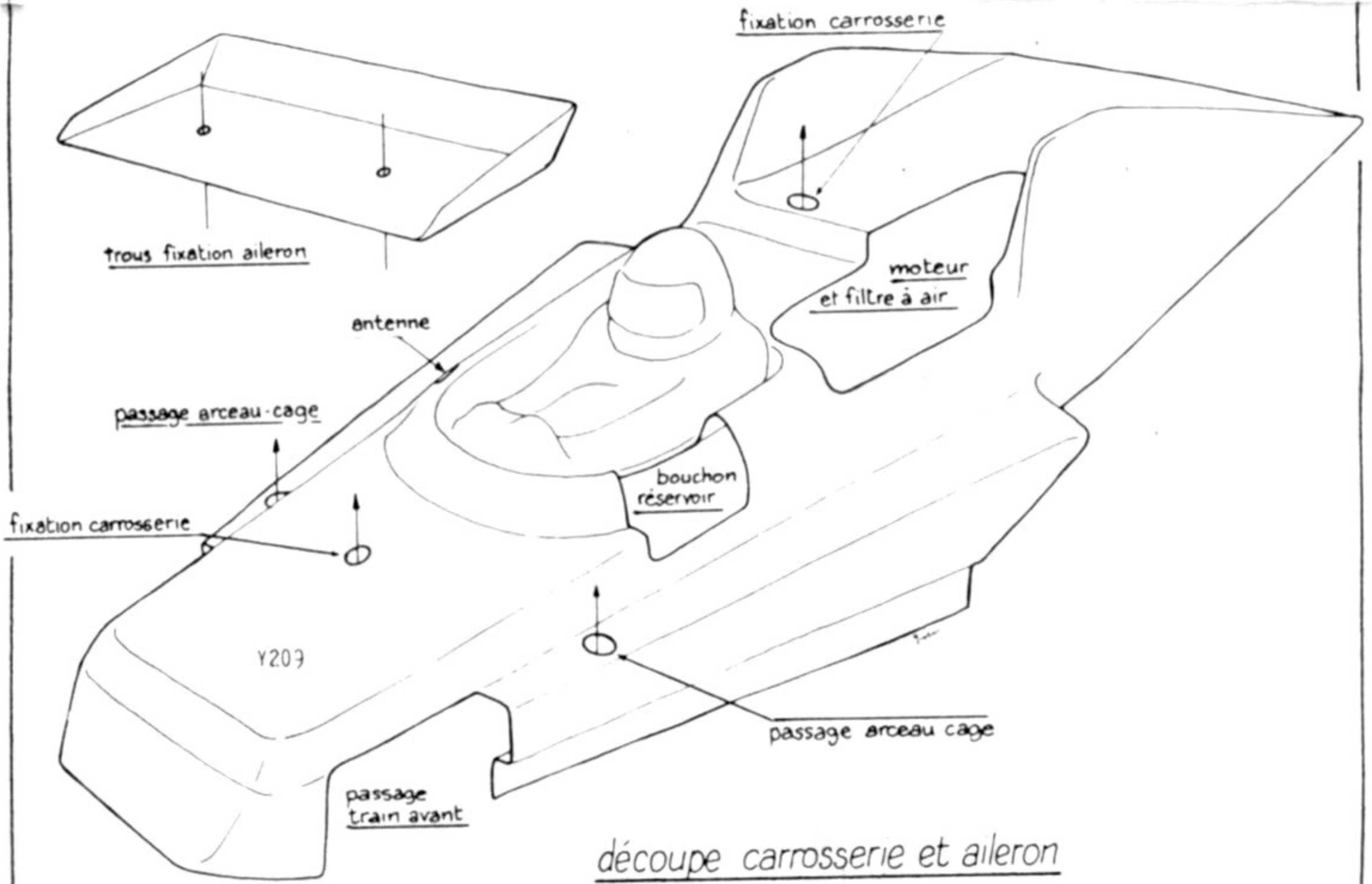
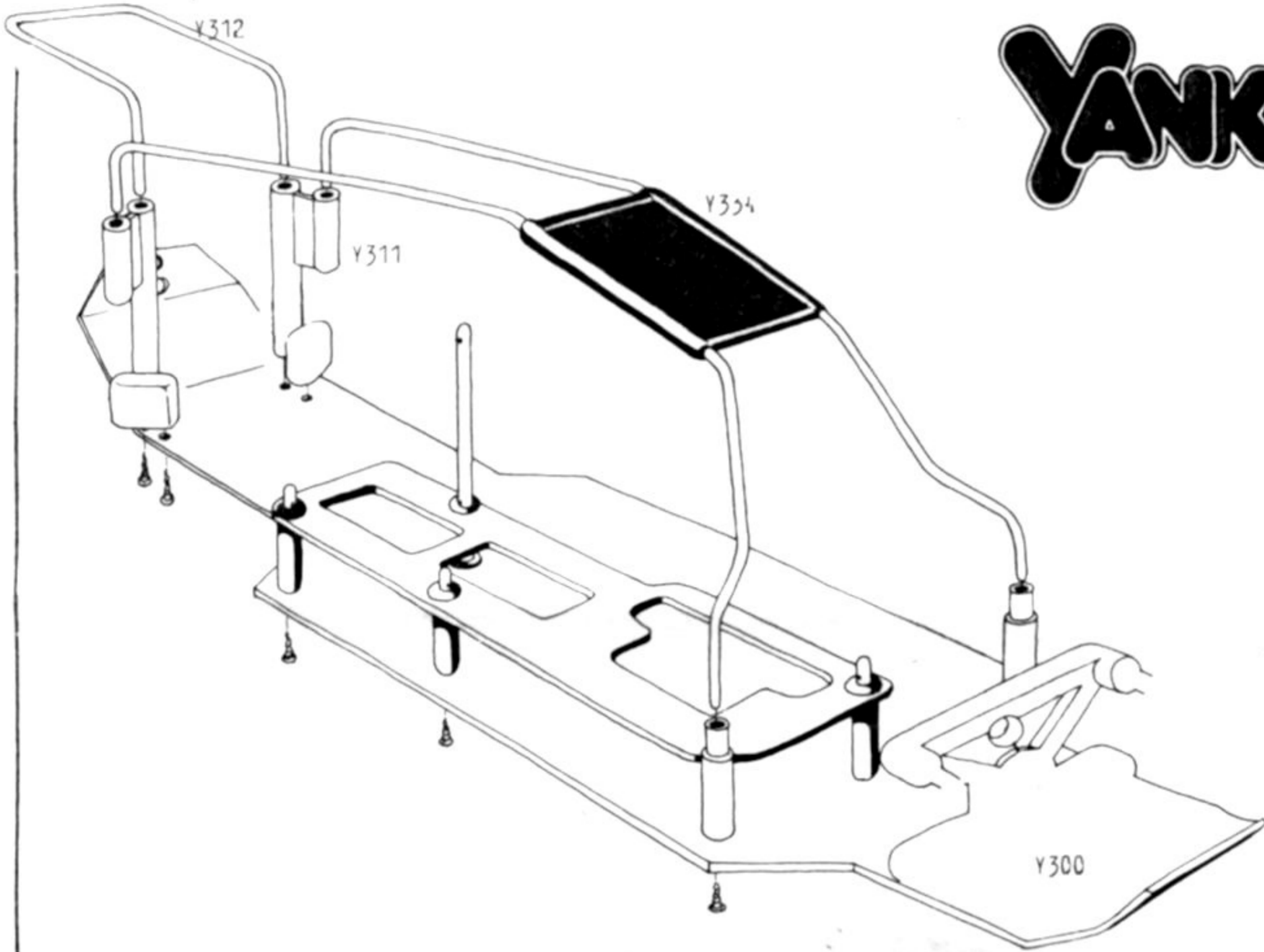
SARL YANKEE  
Tél. (80) 57.17.24

## NOTICE POUR AMORTISSEURS

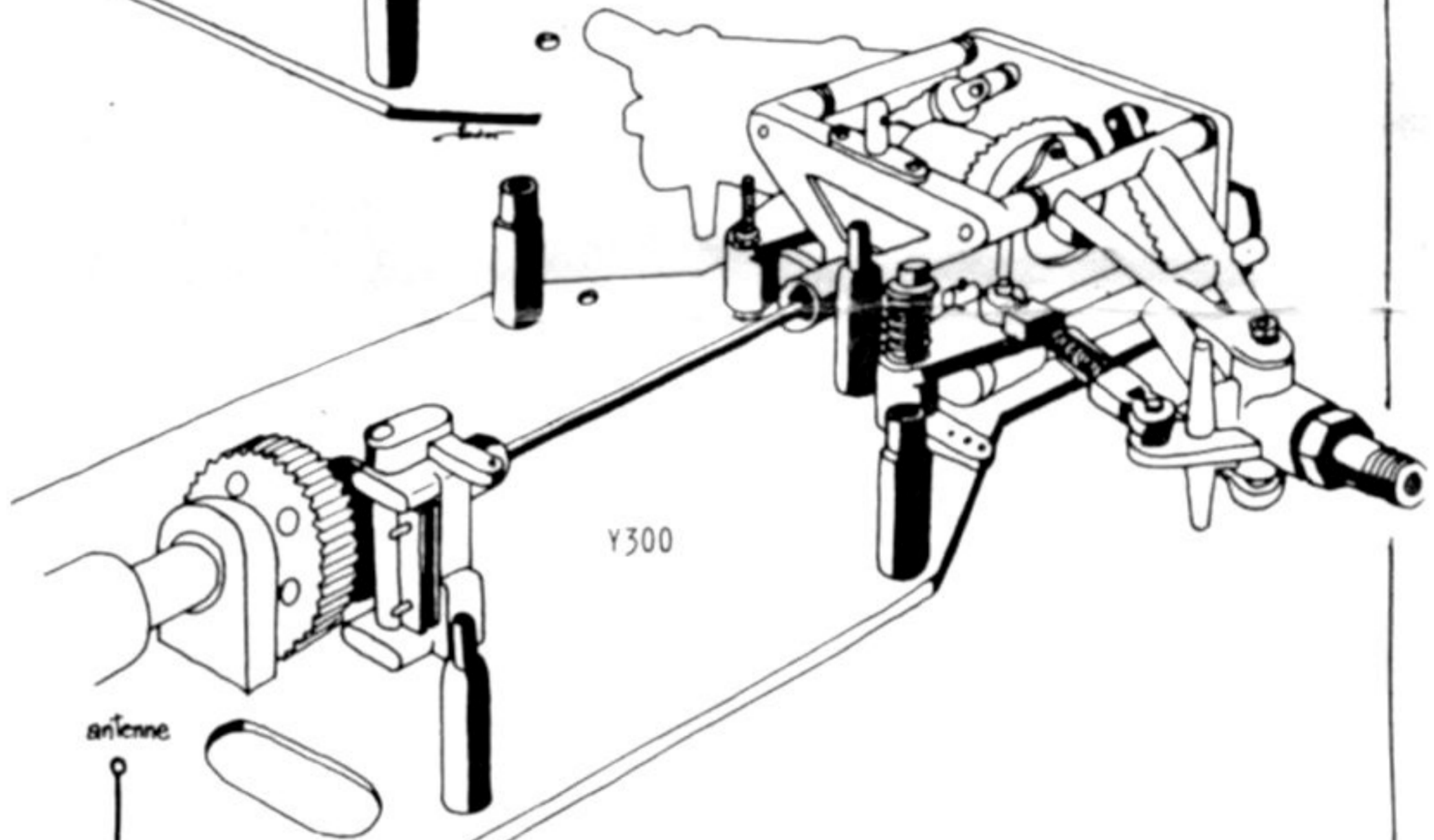
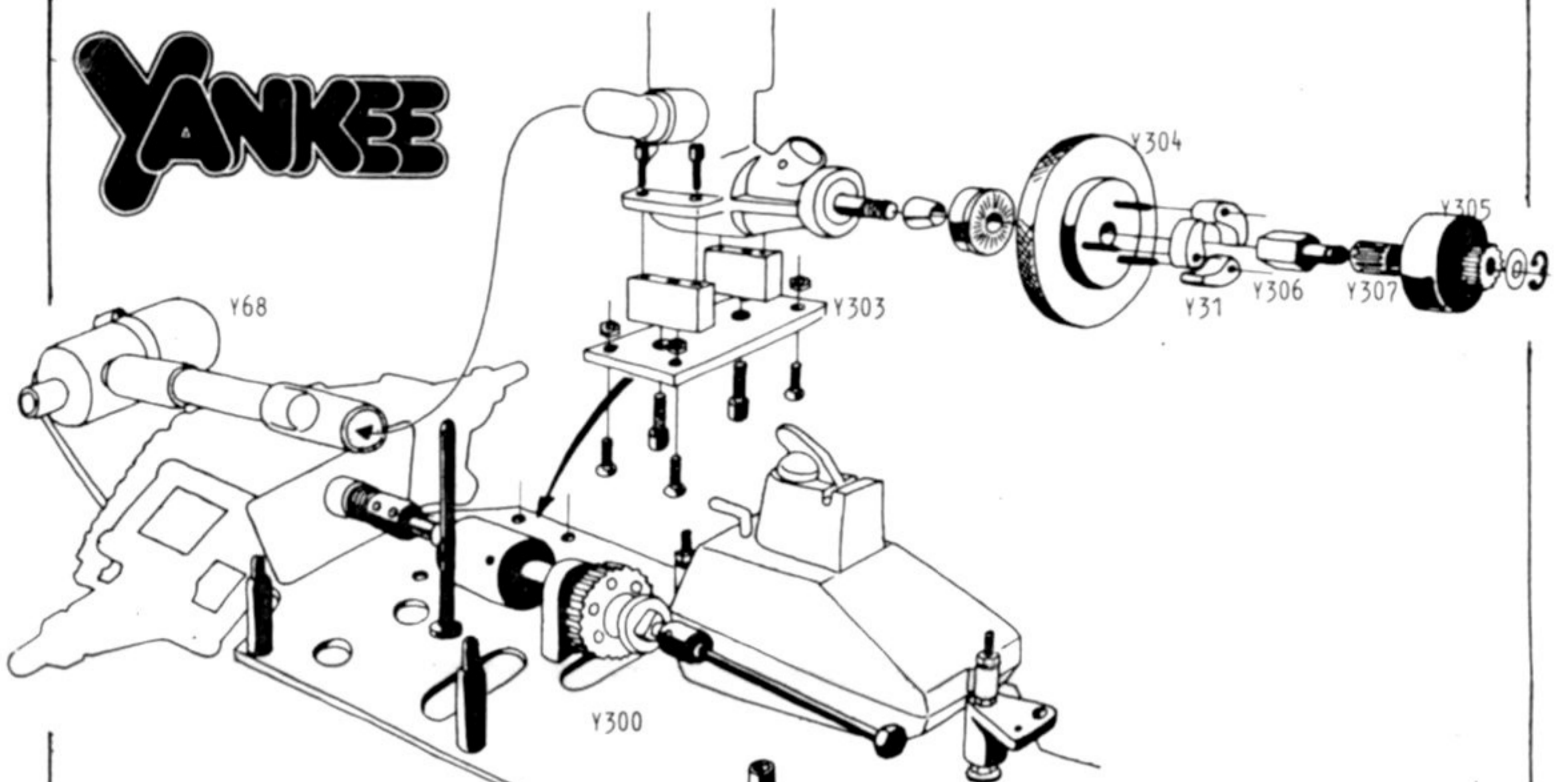
- 1) Remplir le corps de l'amortisseur avec de l'huile spéciale YANKEE (ou éventuellement de l'huile de ricin).  
Pendant le remplissage le piston doit se trouver en bas (figure 1).
- 2) Remonter ensuite le piston vers le haut (figure 2) en vous assurant que le remplissage est complet et qu'il ne reste aucune bulle d'air.
- 3) Visser le bouchon sur le corps de l'amortisseur en maintenant le piston vers le haut (figure 3). L'excédant d'huile s'échappera de lui même par le trou latéral du bouchon, ensuite serrer le bouchon.
- 4) Monter le ressort sur le corps et visser la molette de réglage jusqu'à la tension désirée.



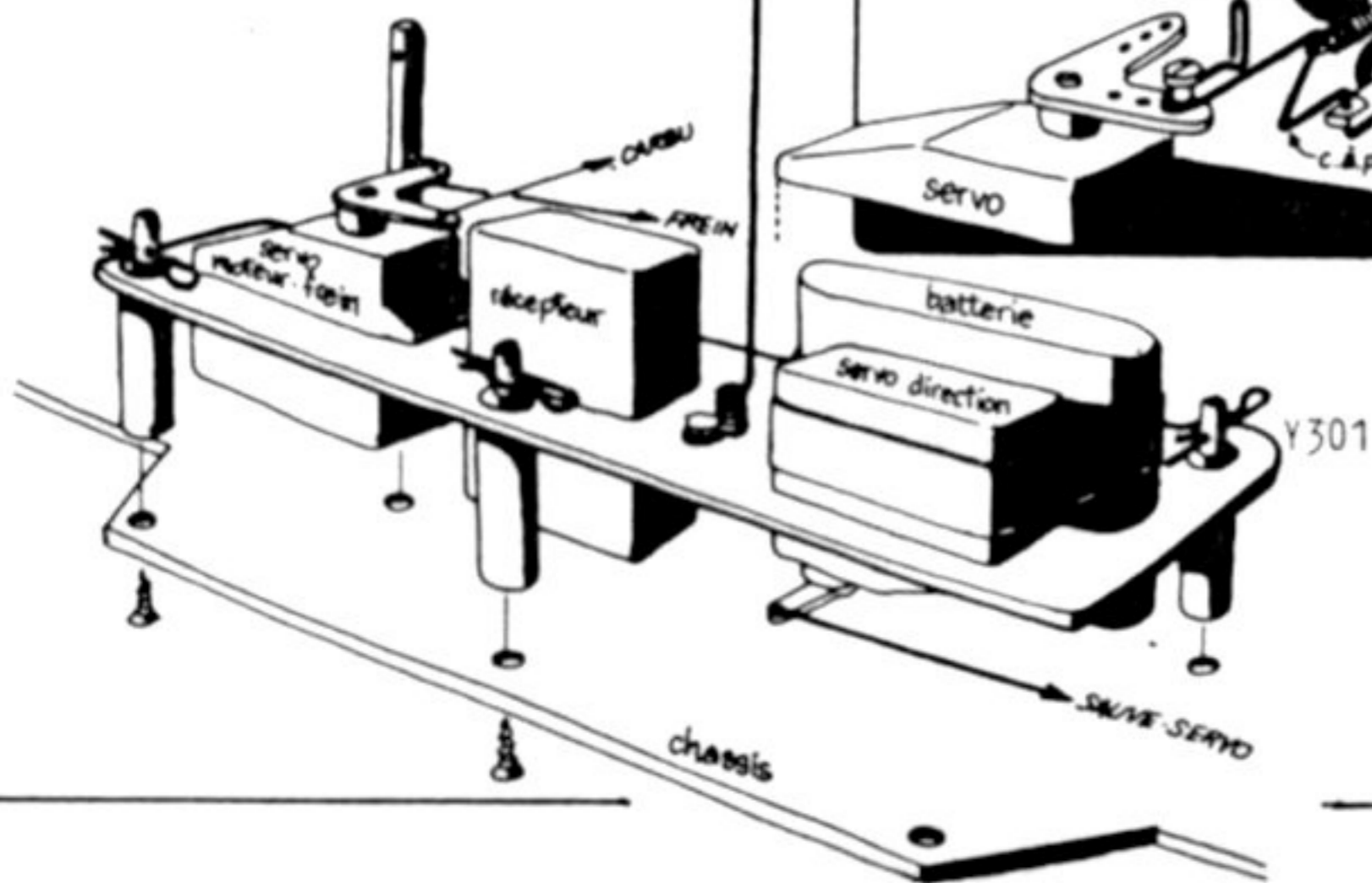
# YANKEE



# YANKEE

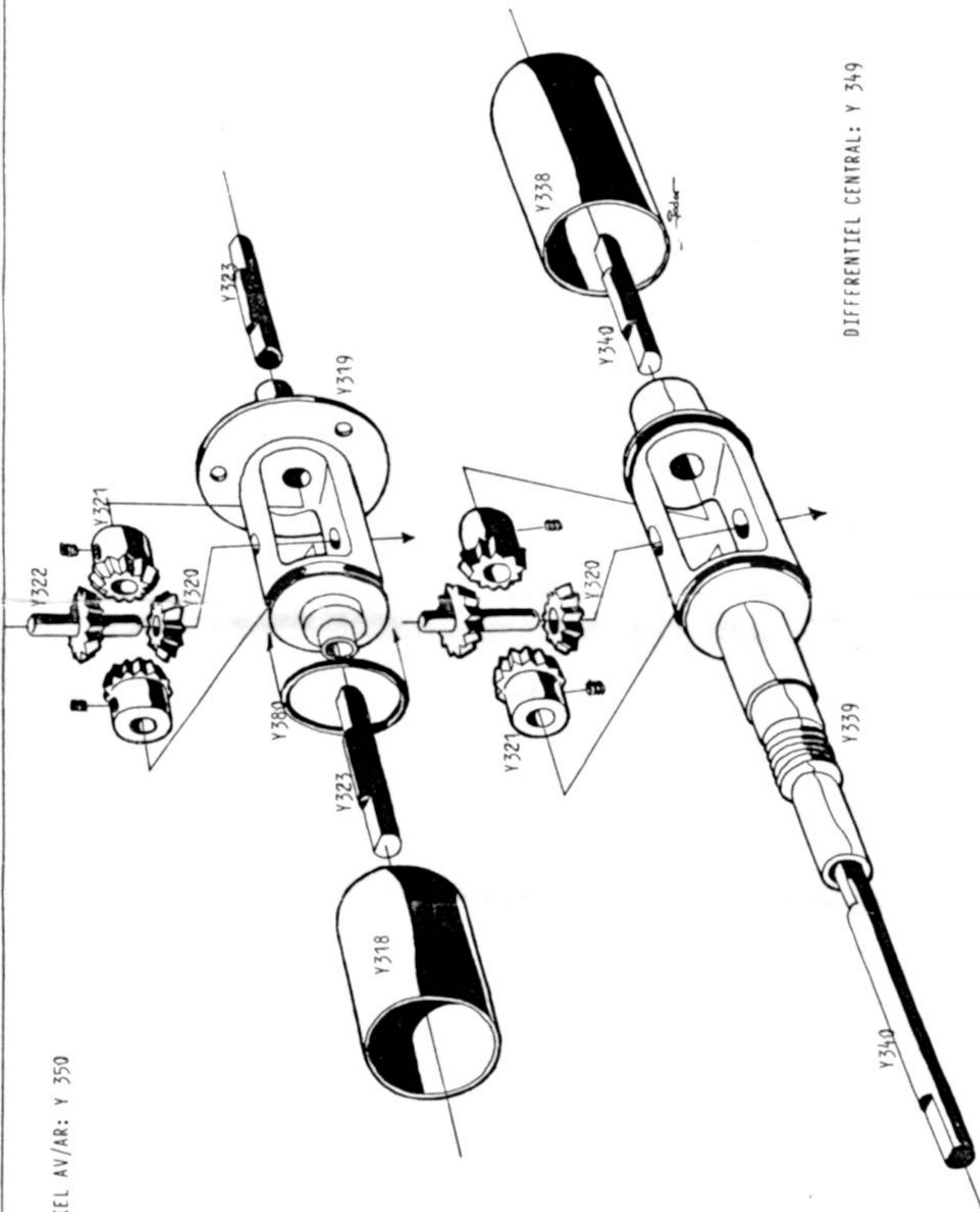


antenne





DIFFERENTIEL AV/AR: Y 350



DIFFERENTIEL CENTRAL: Y 349

Certains de nos utilisateurs ont rencontré des problèmes de direction sur leur ENDURO 4X4.

D'après nos expériences pratiques, le manque de direction d'un enduro 4X4 peut provenir de plusieurs points :

- Le ressort du servo est réglé trop mou, il faut donc le durcir en empilant 3 ou 4 rondelles supplémentaires,
- les pneus avant sont des gommes tendres (Y 126A) il est donc préférable de monter des pneus durs (Y 126B)
- les cardans avant (Y 346) n'ont pas assez de jeu. En effet, lorsque l'on accélère, la voiture a tendance à se cabrer (elle se soulève de l'avant), c'est pourquoi si le jeu des cardans n'est pas suffisant il se provoque alors un durcissement de la transmission avant, qui ramène systématiquement les roues en position droite.

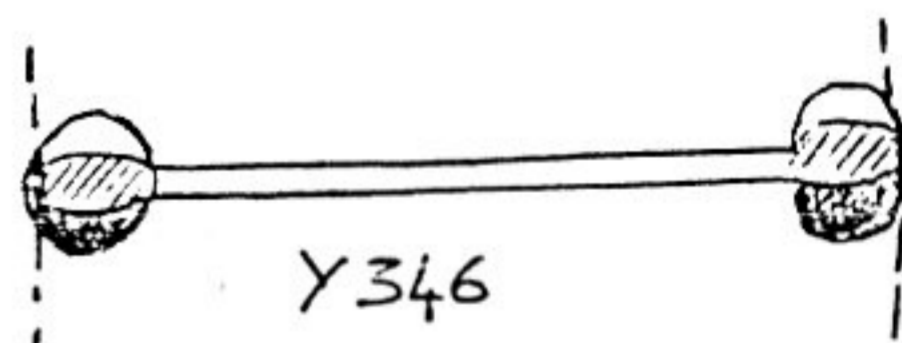
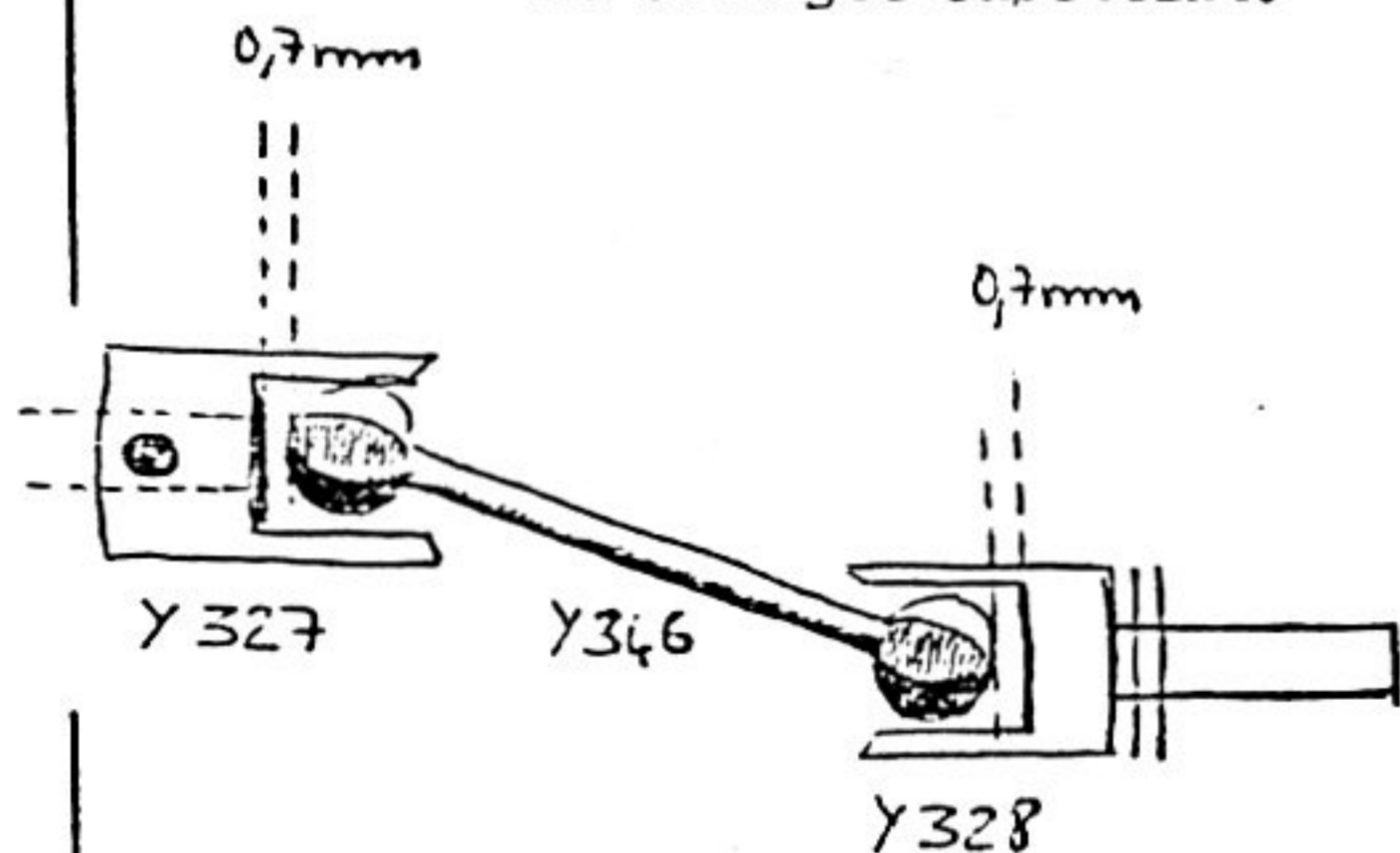
Pour contrôler le jeu des cardans (avant ou arrière) il faut :

1°- soulever la voiture afin que les triangles (Y347) descendent vers le bas, dans cette position les cardans (Y346) doivent avoir encore 1,5mm de jeu latéral entre les pièces Y 327 et Y 328 (ce jeu est impératif).

2°- Si malgré l'absence de rondelles de callage derrière les pièces Y 327 et Y 328 le jeu des cardans (Y 346) n'est pas suffisant, il faudra alors meuler légèrement les extrémités des cardans (Y 346).

3°- dans certain cas il est préférable de lubrifier les cardans.

Il faut également supprimer complètement l'angle de chasse du train avant en mettant toutes les rondelles de callage à l'arrière du triangle supérieur.



Espérant que ces explications vous auront donné satisfaction.

Dominique DESARMENIEN

TRANSMISSION AR Y 352

