

Réglage de la transmission de freinage

I. Réglage du système de freinage

Préparation :

- Lever la remorque suivant les instructions du constructeur
- Desserrer le frein à main
- Vérifier que le fût de traction [5] soit complètement sorti

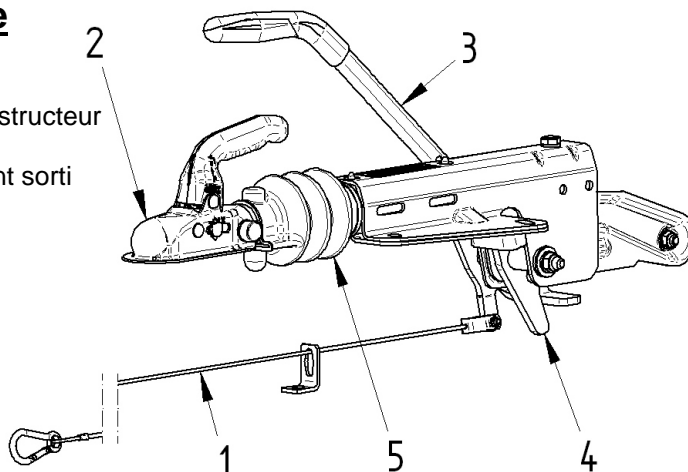


Fig. 1: Système à inertie KNOTT

- | | |
|-----------------------------|-------------------------------|
| 1 Câble de rupture | 4 Bielle de transmission |
| 2 tête ou anneau d'attelage | 5 Fût de traction et soufflet |
| 3 Levier de frein à main | |

Recommandations:

- Pour le réglage, toujours commencer par les freins.
- Pendant le réglage, ne faire tourner la roue que dans le sens de rotation avant.
- La tringle de frein [6] **ne doit pas être tendu**, le cas échéant, desserrer la timonerie des freins [6] au niveau des palonniers [8].

Contrôler la liberté de mouvement de la tringle de frein [6] et des câbles dans leurs gaines [11]

Important !

Ne jamais régler l'écartement des mâchoires de frein en intervenant sur la tringle de frein [6] ou sur un éventuel tendeur dans la timonerie !

Le ressort [7] ne devra être que légèrement comprimé et ne jamais être complètement comprimé durant le freinage (il doit permettre une course de 50mm de la tringle) !

. Longueur à régler environ 110mm (ne jamais le bloquer !)

Procédure de réglage :

1. Frein

Taille de la clé pour la vis de réglage [12]	
Taille du frein	Taille de la clé
160x35 / 200x50	S/Plat 17
250x40	S/Plat 19
300x60	S/Plat 22

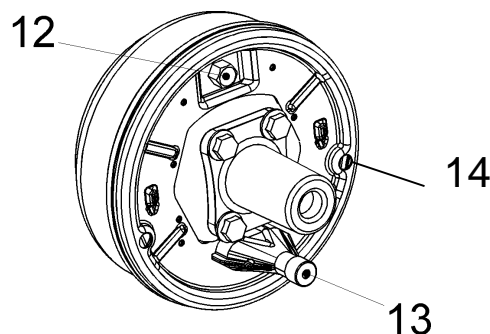


Fig. 2: Frein de roue KNOTT

- | | |
|----|--|
| 12 | Vis de réglage |
| 13 | Guide-câble arrêt de gaine |
| 14 | Trou de visite des garnitures de frein |

Détendre complètement la timonerie [6] !

Serrer la vis de réglage [12] (en face de l'entrée du câble [13] sur le plateau de frein) en tournant dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que la roue ne tourne plus, ou difficilement.

Desserrer la vis de réglage [12] dans le sens inverse des aiguilles d'une montre (environ un demi-tour) jusqu'à ce que la roue tourne librement.

De légers bruits de frottement ne gênant pas le libre fonctionnement de la roue sont autorisés.

Lorsque le frein est réglé avec exactitude, la course d'action est d'environ 5 à 8 mm sur les câbles [11]

Effectuer l'opération de réglage successivement, comme décrit, sur tous les freins de roue existant.

2. Palonniers du frein [8]

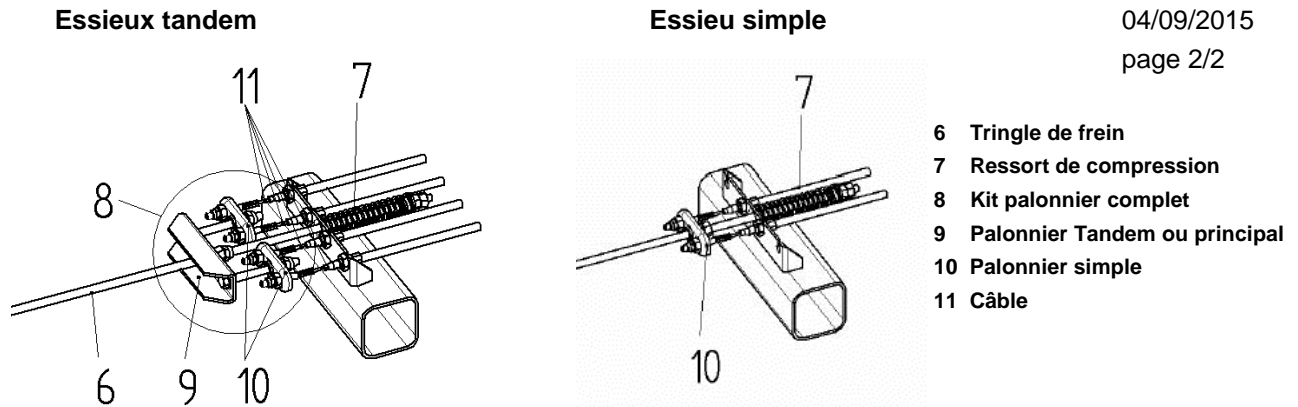
Fig.3 : Dispositif de transmission KNOTT pour les châssis en tandem ou en simple essieu.

EXT-SAV-005

v04

04/09/2015

page 2/2



Pré-monter les palonniers [8] avec les écrous sur la tringle [6] et les câbles [11] sans les bloquer ni exercer de tension sur les câbles ; les embouts des câbles devant dépasser de 5 à 8 mm des écrous.

Puis visser l'écrou de tringle [6] au centre du palonnier [9] (ou [10] en simple essieu) en rattrapant les jeux de la transmission, mais sans exercer de tension sur les câbles, (faible jeu autorisé entre la biellette [4] et le fût [5])

Actionner le levier de frein à main [3] et contrôler que la position des palonniers [9+10] soit à angle droit par rapport au sens de traction.

Le cas échéant, corriger la position des palonniers de frein [10] sur les câbles [11].

Pour les remorques tandem, il faut en plus corriger le palonnier principal [9] sur la timonerie [6].

Le ressort de compression [7] ne devra être que légèrement écrasé (valeur de réglage environ 110mm).

3. Timonerie de frein [6]

Régler la timonerie de frein [6] dans le sens de la longueur sans jeu et sans tension (biellette [4] sans jeu);

Réglage : Actionner plusieurs fois avec vigueur le levier du frein à main [3] pour activer le système de freinage
Contrôler la position des palonniers de frein [9+10] → position perpendiculaire par rapport au sens de traction
Contrôler le jeu sur la tringle [6] ,le cas échéant, régler à nouveau la tringle [6] sans jeu, mais **sans** tension
Contrôler la position du levier du frein à main [3] : passer le point mort ; début de la résistance, environ 10 à 15 mm au-dessus du point mort
Contrôler le libre fonctionnement des roues lorsque le frein est desserré.

Contrôle final : Bloquer tous les écrous sur le dispositif de transmission, les câbles, le tendeur, la timonerie...

Contrôler la prétension du ressort de compression [7] (110mm environ)

Test de roulage: Effectuer le cas échéant 2 à 3 tests de freinage.

Rouler au delà de 30 km/h et freiner doucement → **ne pas faire le test à 10 km/h**

Lors d'un freinage avec la remorque à vide, on ne devrait pas utiliser plus de la moitié de la course de la commande de frein.

Contrôle test : Contrôler le jeu dans la tringle [6] et, le cas échéant, réajuster son réglage.

II. Réajustage du système de freinage

Le réglage de la transmission doit être vérifié au bout des 300 premiers km (période de rodage).

Et plus tard, réajuster le réglage des mâchoires de frein, pour compenser l'usure des garnitures.

En général il suffit de régler les freins en procédant comme décrit au chapitre I « Réglage du système de freinage ». Contrôler le jeu sur la tringle [6], et le cas échéant, le régler à nouveau

Important ! Contrôler la tringle ainsi que les câbles [11] qui ne doivent être prétendus. **Ne jamais compenser l'usure des garnitures de frein en intervenant directement sur la tringle de frein [6]. Il faut recommencer par le réglage des freins.**

Réajustage : Refaire la procédure du point 3.