

Construction Manual Burton Car

Index

1. INTRODUCTION	7
2. QUEL VOITURE DONATEUR ?	9
2.1. VEHICULE REGISTRATION.....	9
2.2. ACHETER UNE VOITURE DONATEUR	9
2.3. INFORMATION SUR LE CHÂSSIS.....	10
2.4. MOTEURS :	11
2.5. BOÎTE DE VITESSES :	12
2.6. LES FREINS :	14
2.7. LA SUSPENSION :	15
2.8. LA DIRECTION :	15
2.9. LISTES DE PIÈCES À GARDER	15
3. DÉMONTAGE VOITURE DONATEUR	18
3.1. DÉBUT DU DÉMONTAGE	19
3.2. SÉPARATION DE LA CARROSSERIE DU CHÂSSIS.....	21
3.3. DÉMONTAGE CHÂSSIS	22
4. CONSTRUCTION DU CHASSIS.....	24
4.1. EXIGENCES LEGALES	24
4.2. CONDUITS DE FREINS ET D'ESSENCE	25
4.3. ASSEMBLAGE CARTER DE SUSPENSION	27
4.4. SUSPENSION ARRIERE	28
4.5. SUSPENSION AVANT	29
4.6. AMORTISSEURS	30
4.7. MOTEUR ET BOITE DE VITESSES	31
4.8. POT D'ECHAPPEMENT	32
4.9. RÉSERVOIR D'ESSENCE	34
5. CARROSSERIE BURTON	35
5.1. CARROSSERIE BURTON	35
5.2. CARACTÉRISTIQUES DU POLYESTER	35
5.3. USINAGE DU POLYESTER	36
5.4. POLISSAGE ET PONÇAGE	36
5.5. MONTAGE DES PARE-BOUES ARRIÈRE	37
5.6. COLONNE DE DIRECTION EN CAOUTCHOUC.....	38
5.7. LES PÉDALES	39

5.8. KIT JAMBES COURTES	40
5.9. PASSAGE DU CHAUFFAGE	41
5.10. PLAQUETTE DU CONSTRUCTEUR DE LA VOITURE DONATEUR	42
5.11. LES FEUX ARRIÈRE.....	43
5.12. FAISCEAU ÉLECTRIQUE PRINCIPALE	43
5.13. CAISSE DE BATTERIE ET KLAXON	44
5.14. MONTAGE CAPOT ARRIÈRE	44
5.15. SUPPORT DU CAPOT ARRIÈRE	46
5.16. SERRURE DU CAPOT COFFRE ET ÉCLAIRAGE DE LA PLAQUE D'IMMATRICULATION :	46
6. FAISCEAU ELECTRIQUE PRINCIPAL	48
6.1. DEBALLAGE ET INSTRUCTION D'ASSEMBLAGE.....	49
6.2. ARRIERE DE LA VOITURE.....	50
6.3. RACCORDEMENT DE LE JAUGE D'ESSENCE	51
6.4. PLANCHE DE BORD	51
6.5. COMPTEURS DU TABLEAU DE BORD	54
6.6. TEMOINS ET VOYANTS	61
6.7. CONTACTEUR DE FEU STOP.....	62
6.8. COMPARTIMENT-MOTEUR.....	62
6.9. FEUX AVANT	64
6.10. LES FAISCEAUX PRINCIPALES DETACHES	65
7. ASSEMBLAGE CARROSSERIE	67
7.1. FIXATION DES CABLES ET CONDUITS.....	68
7.2. LEVIER DE VITESSES	71
7.3. COLONNE DE DIRECTION.....	72
7.4. TUBE DE REMPLISSAGE D'ESSENCE	73
7.5. LE PARE- BRISE.....	74
7.6. ASSEMBLAGE PARE-BRISE	75
7.7. RETROVISEURS	77
7.8. LE SYSTEMES D'ESSUIE- GLACES.....	77
7.9. GICLIER D'ESSUIE- GLACES	79
7.10. VENTILATEUR CONTRE LA BUEE.....	80
7.11. TONNEAU	82
7.12. TABLEAU DE BORD	83
8. INTERIEUR ET DEVANT	86

8.1. SIEGES.....	86
8.2. CONDUITE.....	88
8.3. CEINTURES DE SECURITE	88
8.4. DEVANT	88
8.5. PARE- BOUES AVANT	90
8.6. PHARES	92
8.7. CHAUFFAGE	93
8.8. CAPOT ET CALANDRE.....	95
8.9. GARNITURE DES FLANCS	97
8.10. GARNITURE DE LA BANQUETTE.....	98
9. REGLAGES	99
9.1. GARDE AU SOL.....	99
9.2. PARALLÉLISME	99
9.3. BRAQUAGE	100
9.4. POWER TUBE	100
10. SVA-TEST.....	101
10.1. CHANGE OF BODYWORK	101
10.2. CHANGE IN WEIGHT	101
10.3. CHASSIS NUMBER.....	101
10.4. MAKING ARRANGEMENTS FOR THE TEST	101
10.5. TESTPOINTS	101
11. TOIT AMOVIBLE	102
11.1. CARROSSERIE ARRIERE	103
11.2. PORTES	104
11.3. RÉGLAGE.....	107
12. EXTRAS.....	109
12.1. PORTEUR DE PLAQUE D'IMMATRICULATION.....	109
12.2. CROCHET DE REMORQUAGE	109
12.3. TRIANGLE.....	109
12.4. TYPE DE PLAQUETTES.....	110
12.5. AUTOCOLLANTS ET STRIAGE	111
12.6. PORTE-BAGAGES	111
12.7. POIGNÉE	111
12.8. ANNEAUX INOXYDABLES	112

12.9. LOGO DU HAYON.....	112
12.10. TABLEAU DE BORD ALU.....	112
12.11. INTERRUPTEUR VOYANT D'ALARME	112
12.12. OUTILS SPÉCIAUX	113
12.13. HABILLEMENT.....	115
12.14. BURTON OWNERS CLUB.....	116
12.15. JOURNEE BANC DE PUISSANCE	116
12.16. JANTES ET PNEUS	117
12.17. POWER TUBE	119
12.18. BURTON CRIC.....	121
12.19. CHAUD AIR VENTILATEUR	122
13. CONTRÔLE EN RÉVISION	125
13.1. LE RÉSERVOIR D'ESSENCE ET ÉTRIER.....	125
13.2. SUSPENSION AVANT ET ARRIÈRE	125
13.3. (DE)MONTAGE PALIER DE VICE A ROULEMENT	126
13.4. (DE)MONTAGE BRAS ARRIÈRE.....	129
13.5. VOLANTS DE DIRECTION.....	130
14. FREINS.....	132
14.1. PROBLEMES AVEC LES FREINS.....	133
14.2. DESAÉRATION DU SYSTÈME DE FREINAGE.....	133
14.3. (DE)MONTER L'ÉTRIER DE FREIN	134
14.4. (DE)MONTER LES FREINS ARRIÈRES	134
14.5. REMPLACEMENT DES PLAQUETTES DE FREIN.....	136
14.6. RÉVISION ÉTRIER	136
14.7. DÉMONTAGE MAÎTRE-CYLINDRE DE FREIN.....	139
14.8. AJUSTER LE FREIN A MAIN.....	140
15. MAINTENANCE MOTEUR.....	142
15.1. AJUSTER LES VANNES	142
15.2. HUILE ET FILTRE	143
15.3. NETTOYER REFROIDISSEUR D'HUILE	144
15.4. TUYAU DE REMPLISSAGE D'HUILE.....	145
15.5. REMPLACEMENT JOINT DU VILEBREQUIN	145
15.6. REMPLACER LES VERRES DE CAOUTCHOUC.....	145
15.7. SYSTÈME DE CARBURANT.....	146

15.8. CARBURATEUR	147
15.9. AJUSTER LA HAUTEUR DU FLOTTEUR.....	148
15.10. RÉGLAGE IMMOBILE ET CO	148
16. SOFT-TOP	150
16.1. TROUS DANS LE CUVETTE.....	150
16.2. FIXER LES SUPPORTS AU PARE-BRISE	152
16.3. LA MISE DE CAPOTE.....	153
16.4. FIXATION DES BOUTONS DE PRESSION	154

1. INTRODUCTION

La Burton est un rêve de petit garçon qui s'est exaucé pour les frères Dimitri et Iwan Göbel. Provenant d'une famille d'artistes, ces deux frères ont à partir de leur amour pour le design d'automobile et la 2CV créé la Burton. Iwan est le responsable des affaires tandis que Dimitri s'occupe de la conception de la voiture.

Ensemble, ils ont débuté en 1993 avec l'importation du kit carLomax. Leur propre produit, la 2CV pick-up est rapidement venu, c'est ainsi qu'est né Duck Hunt Car Design. Avec des désaccords par rapport à la qualité de la Lomax, l'idée de la création de la Burton s'est alors développée. Dimitri a commencé le design codé sous le nom «Hunter» en 1998.

Pendant plus d'un an, Dimitri a sculpté sa voiture dans son propre atelier à Laag-Soeren. Avec un grand nombre de schémas, 160kg de plâtre utilisé et 15000 heures de ponçage plus tard, la forme de la voiture fut enfin définitive. Quand on observe le design, on peut y retrouver les formes des anciennes Alfa Romeo, Delahaye, Delage, Lagonda, Bugatti, Morgan, Jaguar, mais le résultat est unique, innovant et est apprécié par des personnes de tout âge. Le premier moule est sorti le 9 février 2000 et le nom Burton fut alors définitivement adopté. En mai de cette même année, la Burton fut présentée au public Néerlandais au salon du Citromobile. A la veille de l'année 2001, déjà 98 commandes avaient été faites sans même avoir dépensé un sou pour la publicité. Depuis, les ventes ont déjà dépassé les 1100, ce qui rend la Burton jusqu'aujourd'hui la voiture de sport hollandaise la plus vendue.

On peut comprendre la popularité et le succès de la Burton quand on remarque toutes les caractéristiques qu'elle possède. Tout d'abord, la technique autour de la Burton est très efficace et fiable. La tenue de route est très agréable et la conduite très confortable grâce à la légèreté de la voiture et la position basse du centre de gravité. De plus, comme la 2CV a été produite en plus de 5 millions d'exemplaires pendant plus de 50 ans, vous pouvez comprendre que ce châssis utilisé comme base sur la Burton est très fiable et développé. L'entretien est très facile à maintenir grâce à la belle et simple mécanique et l'entretien est très bon marché. Sur cette base idéale, nous mettons en place la belle carrosserie d'une Burton. De plus, avec un toit rigide vous pouvez rouler durant toutes les saisons et la Burton est équipée d'un grand coffre, la Burton peut être très utile comme deuxième voiture. Au point de vue économique, l'assurance est très peu coûteuse ce qui compte aussi pour les jeunes conducteurs. Par ailleurs, la consommation d'essence en conduite mixte est de 4,8l/100km, ce qui donne à la Burton le label A. On peut encore citer beaucoup d'autres avantages, mais ce qu'il faut retenir c'est que la Burton a tous les bénéfices de la 2CV avec un très beau look et une meilleure tenue de route.

La Burton est une voiture entièrement décapotable pour toutes les générations et avec toutes ces applicabilités pratiques, elle est très compatible pour un usage quotidien, mais également pour aller au marché ou tout simplement pour faire des visites touristiques. La grande surprise, sont les performances. Avec son poids plume de 450kg, la Burton ne pose aucun problème au moteur de la 2CV. Une version plus performante est disponible qui donne une vitesse de pointe de 140km/h et une accélération de 0 à 100km/h en 12 secondes. D'autres augmentations de performances sont possibles mais le châssis a ces limites.

Pour tout regrouper, la Burton est une voiture aux attraits nostalgiques avec des caractéristiques qui la rendent parfaite pour un usage quotidien. Comme c'est un kit car, vous pouvez laisser cours à votre imagination pour créer votre propre Burton. Avec ce manuel de construction vous remarquerez le grand choix que vous aurez pour constituer votre voiture. De plus, ce manuel vous assistera à construire et entretenir votre voiture.

Nous vous souhaitons tout le meilleur avec la construction de votre Burton et par ailleurs beaucoup de plaisir de conduite.

L'équipe de Burton Car Company



The end result



Working on the Burton

2. QUEL VOITURE DONATEUR ?

L'idée derrière la Burton est simple, enlevez la carrosserie d'une 2CV ou d'une Dyane remplacez là par avec un nouvel extérieur en polyester. En principe, tous les châssis 2CV et Dyane sont compatible pour la construction d'une Burton excepté les Citroën Ami et Acadyane du à leur empattement trop long. De plus, il dérive par rapport au châssis de la 2CV et la Dyane au niveau du frein à main, du réservoir d'essence et des suspensions.

Avant que vous n'achetiez une voiture donateur, vous devez choisir laquelle vous allez utiliser pour construire votre puisque différentes version de 2CV et de Dyane ont été produites. Les prochains paragraphes vous aideront à faire le bon choix.



Donor

2.1. VEHICLE REGISTRATION



Registration papers

2.2. ACHETER UNE VOITURE DONATEUR

Cependant, un bon châssis de 2CV est difficile à trouver.

Faites attention aux points suivant lorsque vous achetez un châssis de 2CV :



Donorcars

2.3. INFORMATION SUR LE CHÂSSIS

Beaucoup de types d'acier ont été utilisés pour la production de chassis de 2CV et ainsi confirmer l'originalité d'un chassis n'est pas si simple. Sur la photo de droite vous pouvez voir un chassis détérioré d'Acadiane et un nouveau chassis d'une très vieille 2CV. En revanche tout deux n'ont pas été utilisé pour construire une Burton. Etrangement des différents chassis qui existent, celui des dernières versions des années 80 est le plus sensible à la corrosion. Citroën a utilisé un acier d'ersatz pendant la dernière période de production de 2CV et déjà après 5 ans elles été entièrement rouillées.

Le chassis est la partie la plus sensible à la corrosion d'une 2CV. L'humidité peut faire rouiller le chassis à partir de l'intérieur et ainsi il est difficile de déterminer la dureté de l'acier. Si vous remarquez des points de soudure sur le chassis ou des jointures gonflés, le chassis ne peut pas être utilisés et ne vaut pas la peine d'être révisé.



New chassis on stock



Chassisnumber



Chevron



Different types of chassis

2.4. MOTEURS :

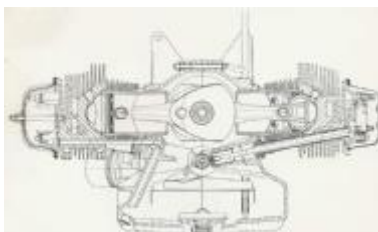
Tous les 2CV et Dyane ont des moteurs bicylindres à plat très fiables de différents cylindrés, 375, 425 et 602cm³. Le 602cm³ est le plus adapté pour la Burton et peut être trouvé dans la 2CV6, Dyane6, Ami, Méhari et Acadyane. La puissance est largement suffisante et elle peut même être augmentée par différentes méthodes (voir chapitre 15). Nous vous conseillons de prendre une voiture donateur de 602cm³ avec des freins à disques.

Cependant, le carter du circuit de refroidissement d'une Dyane n'est pas compatible sur une Burton dû à la position latérale du filtre à air. Le carter peut simplement être remplacé par celui d'une 2CV, ou vous pouvez enlever le raccordement du filtre à air et couvrir le trou.

Les 2CV ne sont pas connus pour perdre de l'huile. Si vous en trouvez celle-ci, c'est souvent dû à des canalisations d'huile défectueuses ou des joints défectueux. Les canalisations défectueuses font augmenter la pression dans le carter entraînant des fuites d'huile par les joints. Bien sûr, il ne faut pas se soucier de petites fuites.



Oil filler tube



Cross-section engine

2.5. BOÎTE DE VITESSES :

Il n'y a pas beaucoup de différence entre les boîtes de vitesses utilisées sur les 2CV. Les rapports de transmission des moteurs 602cm³ sont quasiment tous les mêmes. La différence entre les versions d'avant 1982 et après est que les premières sont équipées de freins à tambour. Ça n'a pas grand-chose à voir avec la boîte de vitesses mais cela reste un point crucial.

Veuillez faire attention aux points suivants pour la vérification d'une boîte de vitesses. Quand vous changez de rapport, il ne doit pas y avoir de bruits de craquements. Les bagues de synchroniseurs du 2^{ème} et 3^{ème} rapport s'usent en premier et engendrent des bruits de sciement lors de changement de rapport. Le 1^{er} rapport n'est pas synchronisé et fait du bruit si le véhicule n'est pas immobile. Si vous reculez trop vite, la boîte peut se coincer. La boîte devra être alors démontée ce qui demande un travail de spécialiste.



Vitesse



Roulement d'arbre primaire



Roulement d'arbre primaire



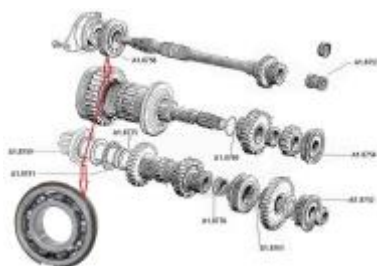
roulement à aiguille arbre primaire



roulement de vitesse 2CV



Roulement de boîte de vitesse 2CV



Roulement d'arbre primaire roulement avant



Roulement à aiguille de boîte de vitesse



Segment d'arrêt de 4ème vitesse



Segment d'arrêt de 2ème et 3ème vitesse

2.6. LES FREINS :

A partir de 1982, toutes les 2CV ont été équipées de freins à disques et pour la Dyane ceci compte à partir de 1978. Les freins à disques ont des avantages par rapport aux freins à tambours :

- Ils sont plus simple à entretenir et sont accessibles avec l'arbre de transmission encore dessus. Des réglages ne sont pas nécessaires.
- Le freinage est meilleur et ainsi la distance de freinage est écourtée.
- Le refroidissement est optimal augmentant l'utilisation prolongée comme sur les descentes par exemple

- Vous êtes également sûr que votre voiture donateur a une boîte de vitesse des dernières générations

Les freins sont une partie très importante de la voiture et nous vous conseillons dans tous les cas de changer vos freins quand vous ne construisez votre Burton. Le meilleur est de réviser le système de freinage pour ne pas s'attendre à de réparation dans un futur proche. Faites attention aux freins bloqués. Les pistons peuvent être desserrés s'ils ne sont corrodés dans les cylindres, sinon il faudra changer les pièces. En revanche, le changement de système de freinages est très coûteux. Donner également une attention à ce que les disques ne soient pas courbés, vous le remarquerez rapidement si la voiture vibre quand vous freinez. Les disques doivent faire au minimum 4mm d'épaisseur. Pour les freins à tambour, s'il y a des vibrations cela veut dire que les freins sont ovales et ils devront être changés. Des freins rouillés peuvent être rodés mais il faut tenir compte de l'épaisseur minimal des freins.

Tous les composants des freins comme les conduits, les pincés, les disques, les maitres-cylindres sont disponibles au magasin. D'ailleurs beaucoup de personnes favorisent pour l'installation d'un nouveau système de freinage.

2.7. LA SUSPENSION :

Les supports d'arbres peuvent être courbés, ainsi contrôlez l'usure des pneus qui doit être égale sur toute la largeur. Les roulements de supports d'arbre sont chers et il y en a 8 sur la voiture. En principe ils ne sont usables sauf si du sable ou de l'eau y pénètre. Il faut donc vérifier que la suspension soit souple et sans bruit.

Il y a des cliquetis si les roulements sont usés quand vous conduisez à basse vitesse sur des routes rugueuses. Les carters de suspensions commencent toujours à rouiller au niveau du chapeau avant. Si les carters de suspensions font des bruits de craquements ou de grincements, les carters sont alors rouillés à l'intérieur. On peut mettre de l'huile temporairement mais il est conseillé de décaper l'intérieur des carters ou de les remplacer avec des carters en inox que Burton Car Company produit.

2.8. LA DIRECTION :

Vérifier à ce que la direction ne soit pas trop lourde, qu'il n'y est pas de jeu et faire attention aux bruits de craquement sur les roues avant. Vous pourrez ainsi savoir si les pivots et la colonne de direction sont en bon état. Tourner entièrement à gauche puis à droite, ceci doit se faire de manière uniforme et sans jeu. Pour plus de révision, demandez l'aide d'un technicien.

Faites un essai de conduite pour vous aider à faire une évaluation sur la voiture

2.9. LISTES DE PIÈCES À GARDER

Beaucoup de pièces d'une voiture donateur peuvent être utilisées directement sur une Burton. En revanche, s'il manque une aile, ne vous inquiétez vous en aurez pas besoin. Par contre, assurez-vous d'avoir les pièces suivantes sur votre voiture donateur et qu'elles soient en bon état :

- Chassis avec le numéro d'origine
- La plaque d'identification de Citroën sur le panneau transversal
- L'immatriculation avec les plaques

- Les clips du châssis
- Les carters de suspensions et leurs attaches
- Les amortisseurs et leurs attaches
- Le moteur et la boîte de vitesses
- Les suspensions avant et arrières et leur butés en caoutchouc
- La banquette arrière
- La batterie
- Le système d'essuie-glace
- Le syphon et le levier du frein à main, les goupilles de verrouillages et leur guidage
- Les conduits de liquide de freins et d'essence
- Les commandes de chauffage et les cables + les attaches des carters de chauffages
- Les pédales et le maître-cylindre avec le réservoir de liquide de frein
- La béquille du capot moteur
- Les tuyaux de chauffage sous le capot-moteur
- Les tuyaux d'évacuation de chaleur et les caoutchoucs de passage
- Le claxon
- La bobine avec ses pinces de fixation
- Le réservoir d'essence avec son support supérieur

Garder également tous les boulons et les écrous (surtout les M9, cette taille est couteuse), les rondelles, les ressorts, clips...

En option :

- Les ceintures de sécurité des sièges avant
- Les jantes, les pneus et la roue de secours
- Le compteur de vitesse
- Le pot d'échappement (seul les 2 silencieux sont compatibles)
- Les phares et les unités d'indicateur avant
- Les fenêtres à charnières des portes avant (pour le Burton à toit fixe)

- Les commandes du tableau de bord

Bien sûr toutes ces pièces sont disponibles chez BurtonCar

3. DÉMONTAGE VOITURE DONATEUR

Il est toujours mieux de se débarrasser de toutes les impuretés et autres saletés d'une voiture donateur avant de la démonter pour garder son matériel et son lieu de travail propre. Retirer tous les liquides (freins, huile-moteur, boîte de vitesses) et déposer les à la déchetterie ou un endroit spécialisé dans le tri des liquides usagers. Pour retirer le liquide de frein, vous devez ouvrir les vis de purges en les dévissant d'un quart de tours avec précaution en prenant de l'huile dégrissante et ensuite appuyez plusieurs fois sur la pédale de freins comme une pompe pour faire sortir le liquide.

Un manuel d'atelier peut vous être très utile lorsque vous démonter votre voiture donateur. Libellez toutes les pièces lorsque vous la démontez et regroupez-les avec les rondelles et les écrous. Ceci vous économisera du temps lorsque remontrerez la partie de roulement. Dans ce manuel nous parlons de la droite et de la gauche d'une voiture en regardant la voiture de derrière ou comme si vous étiez au volant.

Si vous ne voulez pas changer le faisceau électrique, veuillez alors le laisser intact même si vous voulez en refaire un nouveau. Si vous apportez des modifications au circuit, un spécialiste ne pourra plus vous aider ou difficilement. C'est pourquoi nous vous suggérons de vous procurer un nouveau circuit chez Burton Car Company. Pour plus d'information, référez-vous au chapitre 6.

Si vous désirez utiliser un nouveau châssis, demandez chez Burton Car Company les exigences et les règles nécessaires. En effet, Il faut avoir une attestation d'identification pour véhicules importés conformes à un type national français



Donorcar



After a few hours...



Left and right

3.1. DÉBUT DU DÉMONTAGE

Vous pouvez commencer à retirer les pièces suivantes. Les pièces suivies d'un (B) sont nécessaires pour la construction de votre Burton et celles suivies d'un (O) peuvent être gardées en option. S'il n'y a pas de marquage, il va de soi que vous n'en aurez pas besoin. Pour ne pas abîmer les boulons, vis et autres, nous vous conseillons de bien les pulvériser d'huile dégrissante surtout sur les purges de freins et les conduites du liquide de freins.

- Le capot-moteur : Ouvrez à moitié et faites le glisser vers la droite ou la gauche. Retirez alors la plaque d'immatriculation (B) du capot. Garder le support du capot-moteur et les butés en caoutchouc se situant au support des phares, (B).
- La batterie(B) : en la découplant pour ne recevoir d'électrocution lorsque vous démontez d'autres pièces. Commencez par enlever le pôle – suivi du pôle +. Maintenez la batterie verticalement, des liquides corrosifs peuvent en couler et déposez-la dans une déchetterie si la batterie est hors-service. Si une voiture est restée immobile pendant longtemps, les plaques sont souvent corrodées ou courbées rendant la batterie inutilisable.
- Les portes arrières : en les gardant à 90° ouverts et glissez les vers le haut après avoir enlevé éventuellement toutes les joints de portes.
- Les portes avant : dévissez les 4 vis des charnières se situant à l'intérieur avant de la porte
- Le coffre : Ouvrez-le entièrement faites-le glisser vers le côté pour le retirer.
- Les garde-boues : dévissez 4 écrous, déconnectez les câbles et retirez les garde-boues avec les panneaux triangulaires.
- Les sièges avant: Retirez la longue goupille sécurisant les sièges sur les rails. Faites glisser les sièges ensuite vers l'avant.

- La banquette arrière(B) :via le coffre vous remarquerez 2 pivot à ressort à droite et à gauche sous la banquette. Tirez sur les pivots vers l'intérieur et basculez le siège vers l'avant. Sortez ensuite la banquette par la porte en la soulevant avant. Retirez également les tapis.
- Le câblage (O), si vous n'utilisez pas le faisceau électrique Burton, contrôlez alors le câbles au niveau des fractures et aux bornes de raccordements. Déconnectez toutes les prises et étiquetez-les pour faciliter le réassemblage.
- La colonne de direction : Certaines voitures ont une sécurité, enlevez la partie qui se trouve autour du guidage de la colonne fixé avec 2 vis à tête creuse. Dévissez alors le boulon se situant sous la colonne et tirez violement à la colonne. Gardez ce boulon et la partie de guidage de fixation, (B). Vous n'avez pas besoin de la colonne, mais nous vous conseillons quand même de la garder pour guider le châssis roulant.
- Câble de commandes des carburateurs : Découplez le câble au niveau du carburateur et tirez-le de l'intérieur de la voiture.
- Câble de starter : Même procédure qu'au-dessus
- Câble de commande de débrayage : Allongez-le en tournant le vis de réglage vers le bas. Le jeu devient alors plus long et ainsi vous pouvez séparer le câble de la pédale.
- Le câble du compteur vitesse : Celui-ci se trouve derrière la boîte de vitesse, dévissez tout d'abord le boulon (clé 11) se trouvant en-dessous et retirez ensuite le câble.
- Levier de vitesses : vous le retirez en ôtant la bride sur la boîte de vitesses. Ôtez également le raccordement avec les butés en caoutchouc du levier.
- Frein à main : Découplez de la baguette métallique, entre la poignée et le siphon de frein à main. Par conséquent, retirez de l'intérieur le levier entier du support métallique.
- Câble de chauffage (B) : Démontez la commande de chauffage (B) de l'habitacle et enlevez les câbles sur les 2 boîtiers de chauffage. Gardez le système de commande.
- Ecrous du moyeu central : Si vous ne freinez pas, celui-ci est très difficile à retirer. Ôtez les roues avant et les goupilles à ressort de l'écrou du moyeu. Demandez à quelqu'un d'appuyer sur la pédale de freins et dévissez l'écrou (clé 32).

IMPORTANT : Pour éviter d'avoir à changer les conduits des freins même s'ils ne sont pas rouillés, bien pulvériser les purges des freins avec de l'huile et laisser agir.

- Les conduits de freins (B) : Déconnectez-les du maître-cylindre (B), nous vous conseillons d'utiliser une clé spéciale pour les conduits de freins à 6 coté pour ne pas abîmer les purges. Fermez le maître-cylindre avec un boulon M8 pour que des impuretés ne puissent pas rentrer.
- Le pot d'échappement (O) : Démontez-le au niveau du premier silencieux et sous la banquette avant et arrière, coupez le caoutchouc si nécessaire.

- Réservoir d'essence (B): Séparez le fil du compteur du niveau d'essence du réservoir d'essence se situant proche du pare-boue arrière.
- Tige de réglage des lampes : Retirez d'abord les goupilles à ressort et tourner ensuite la commande de l'habitacle pour continuer le retrait de la tige. Enfin, tirez la tige vers l'intérieur de la voiture pour le retirer entièrement.
- Klaxon (B) : Séparez-le du support de lampes
- Phares (O) : Séparez-les de leur support et garder les anneaux de verrouillage et les écrous se situant sous les phares.

Les pièces suivantes doivent être retirées pour également être utilisées sur la Burton :

- Plaque d'identification (B) : Percez avec précaution les rivets de la planche transversale
- Les commandes de chauffage et câble (B) : Dévissez les 2 boulons sous la planche transversale et ôtez les commandes également.
- Moteur d'essuie-glace (B): Si vous souhaitez avoir une vitre haute, un système de d'essuie-glace est obligatoire et le moteur sera donc nécessaire. Le petit axe d'acier dur (env. 2cm avec un hochement) est également nécessaire.
- Maître-cylindre et set de pédales (B) : Enlevez tout d'abord la patte de freinage(B) du caoutchouc avec un tournevis. Ensuite, dévissez les 2 vis M9et le set de pédales du maître-cylindre en tournant. Après, retirez le tout vers l'intérieur de la voiture en tournant et le câble de débrayage de la fourche. Enfin retirez tout le set de pédales.
- Plaques d'immatriculations (B) : Ôtez-les de la carrosserie
- Bobine avec support plastique (B) : Démontez-les du support de lampes
- Frein à main et guidage (B) : Percez les soudures ou décrochez avec un outil pointu et un marteau pour démonter le guidage.
- Fenêtre à charnière : Les charnières (B) sont utilisées pour le toit rigide.
- Ceinture de sécurité : Les ceintures ne sont pas réutilisables mais les boulons de fixation (O) sont utilisés lorsque vous installez les ceintures et un arceau de sécurité dans la Burton.
- Compteurs vitesses, interrupteurs et voyants : Gardez-les si vous souhaitez les utilisés dans la Burton (O).

3.2. SÉPARATION DE LA CARROSSERIE DU CHÂSSIS

Vous pouvez maintenant passer au démontage de la carrosserie. Retirez tous les boulons fixant la carrosserie au châssis. 2 se situent dans le coffre, 2 sur le support du réservoir d'essence, 4 sous les couvercles ronds se trouvant au niveau de la banquette arrière et le reste sur le plancher du compartiment. Utilisez de l'huile dégrippante si nécessaire. Si les pièces sont de bonnes qualités mais que vous ne désirez pas de les garder, Burton Car Company peut vous les prendre pour une petite compensation.

La manière la plus simple de séparer la carrosserie du châssis est de pousser fermement sur le côté. Vous remarquerez rapidement si des pièces sont encore fixées au châssis. Demandez l'aide de quelqu'un pour soulever la carrosserie. Si elle est encore en bonne état, demandez l'aide de plusieurs personnes pour la soulever avec précaution parce qu'une bonne carrosserie est rare. Sinon démontez la carrosserie à l'aide d'une meule.

3.3. DÉMONTAGE CHÂSSIS

Ôtez les prochaines pièces du châssis. Comme avant prenez garde les pièces marquées avec un (B) et (O).

- Les pare-chocs avant et arrière et leurs fixations.
- La fermeture du capot-moteur.
- Dévissez les 2 boulons (douille 17 ou 16) à l'arrière de la boîte de vitesses. Ne pas retirer entièrement les boulons, 1 à 2 mm suffise.
- Dévissez ensuite les 2 boulons (douille 17 ou 16) du moteur sous le châssis.
- Retirez le câble de masse de la boîte de vitesse.
- Défaites les 4 vis (douille 11) du support du frein à main attaché au châssis.
- Le moteur et la boîte de vitesse peuvent maintenant être ôtés.
- Dévissez les écrous de roues.
- Placez le train roulant sur des blocs pour libérer les roues.
- Enlevez les roues à présent.
- Dévissez les écrous des amortisseurs avant.
- Marquez gauche et droite sur les plaques de l'essieu avant pour éviter des confusions lors du montage puis démontez-les 3 vis M9 (douille 14) (B) les fixant au châssis. Les amortisseurs sont également fixés à ces 3 vis.
- Démontez les 4 amortisseurs en dévissant les écrous (douille 19 ou 18). Conservez les rondelles (B) fines et épaisses et retenez comment elles étaient montées. Si les amortisseurs sont gras ou s'ils fuient, vous pouvez être sûr qu'ils sont hors service.
- Dévissez les 4 boulons (douilles 26) des amortisseurs fixés au châssis. Ceux-ci peuvent être très coincés.
- Ôtez les clips de verrouillage des couteaux de suspension. Ces clips se trouvent à travers les embouts de tirants de suspension des carters de suspension. Vous déconnectez ainsi le tirant de suspension de son embout.
- Bien marquez Av sur le devant des carters de suspension même si ceci peut être difficile dû à une épaisse couche de tectyl. Tirez vers l'avant pour les enlever et permettre aux tirants de suspension de glisser le long du support du châssis.
- Dévissez les 4 boulons M9(B) (douilles 14) du support du réservoir d'essence (B).

- Retirez toute l'essence du réservoir.
- Démontez le réservoir d'essence. Les dernières versions de 2CV ont un réservoir en plastique (B) de 25 litres et dans la Burton. Les réservoirs de 20 litres en acier ne le sont pas. Gardez les manchons en caoutchouc se trouvant entre le réservoir et le conduit de remplissage. Déconnectez d'abord le conduit d'essence et dévissez les 4 boulons (douille 11). Gardez les plaques en métal et en plastique du réservoir et souvenez comment elles étaient montées.
- Déconnectez le conduit au niveau de la jonction en T de l'essieu arrière.
- Vaporisez les manchons de centrage avec de l'huile dégrippante.
- Essayez de desserrer les manchons de centrage avec une grande clé anglaise. Si le manchon tourne avec, percez un trou de 6mm entre les 2 filetages et insérez un boulon (M6) pour empêcher ce phénomène.
- Le manchon de centrage avant peut être scié du châssis dans presque tous les cas.
- Dévissez le l'œil de traction arrière.
- Dévissez l'écrou arrière du manchon de centrage.
- Tirez les carters de suspensions vers l'avant pour les enlever.
- Si vous souhaitez tourner le châssis vous devez d'abord frapper les plaques de verrouillage dans l'autre sens. Ensuite frappez d'un coup sec sur les boulons, puis posez une clé polygonal à 6 côtés avec une presses à main pour ne pas qu'elle saute de la tête. Retirez les essieux et n'oubliez pas les cales de remplissage en alu de l'essieu arrière qui sont nécessaire pour la reconstruction du châssis. Retenez comment ces cales étaient montées.
- Démontez-les butés en caoutchouc des bras supporteurs avant placées aux côtés du châssis.
- Retirez les conduits de freins et d'essence avec précaution si vous souhaitez les garder. Les conduits d'essence sont souvent encore en bonne état mais ceux des freins sont souvent corrodées et nous vous de les remplacer par des conduits en alliage de cuivre-nickel.
- Retirez à présent le numéro du châssis avec une meuleuse si vous avez choisi d'en prendre un nouveau. Gardez votre numéro de châssis pour l'immatriculation.
- Vérifiez le châssis pour être sûr de n'avoir rien oublié.

4. CONSTRUCTION DU CHASSIS

Assurez-vous que des chandelles soutiennent bien le châssis qu'ils ne tiennent pas sur une crique ou des supports instables. La sécurité est primordiale.

Si vous achetez un châssis d'occasion pour votre Burton, vérifiez-le entièrement et réparez soigneusement toutes les mauvaises parties. Le châssis est la colonne vertébrale de votre voiture et est souvent la raison de non-validité du contrôle technique de votre voiture donateur. Beaucoup de constructeur débute avec un nouveau châssis. Nous vous conseillons d'utiliser un châssis tectylé qui est traité de l'intérieur et très résistant à l'oxydation.

Cependant, pour tout type de tectyl, il faut que le traitement soit répéter tous les 4 à 5 ans pour une résistance optimal à la corrosion.



Chassis on stands

4.1. EXIGENCES LEGALES

Comme pour toutes les voitures, il faut que le Burton doit répondre à des exigences légales surtout pour le train roulant qui doit y répondre à toutes. Voici ces exigences :

Le châssis est la partie porteuse de la voiture et ne doit pas être affaiblit par de la corrosion et d'autres dommages. Si le châssis a été ou est à réparer, seul des soudures peuvent être faites pour les réparations. Les rivets ne sont compatibles par exemple. Il y a des pièces de réparation sur le marché pour les parties les plus vulnérables du châssis. Il est conseillé d'enduire le châssis de tectyl pour éviter d'éventuelle corrosion dans le futur.

Les freins sont essentiel pour votre sécurité et celle des autres. La norme de ralentissement minimal est de 5.2m/s. Les freins avant peuvent avoir une différence de freinage de 20% entr eux. Pour les freins arrière cela correspond à 30%. Pour le frein à main la norme de ralentissement doit être de 1.2m/s² Les disques doivent avoir une épaisseur minimal de 4mm, les conduits ne doivent pas être corrodés et même après les avoir décapés, des points de corrosion ne peuvent être permises. Les conduits doivent être bien mise en place sur le châssis. Des fuites de liquides de freins ne doivent jamais apparaître. Le test de ralentissement du véhicule doit être fait avec son poids total. Vérifiez ainsi que le système de freinage fonctionne sans peine et remplacez par précaution les cylindres qui n'oscillent pas souplement.

La direction ne peut pas tolérer trop de jeu. Le jeu maximal des rotules de fusée doivent être de 1.5mm et les rotules de la barre de direction ont un jeu maximal de 1,0mm, ainsi ces dernières ont un diamètre minimal de 20mm. Des rotules neuves ont un diamètre de 22mm. Nous vous conseillons ici également de remplacer les différentes rotules puisque si celles-ci sont usagées, leur durée d'utilisation sera courte et la conduite ne sera pas agréable et optimal.

Les carters de suspensions ne doivent pas être corrodés (vérifiez d'abord les chapeaux) et les amortisseurs doivent être en bonne état. La voiture ne doit pas secouer après avoir appuyé. Il faut qu'elle retrouve soigneusement sa position initiale. Il ne faut pas que les suspensions est du contact métal contre métal. Les caoutchoucs qui assurent ceci doivent donc être en bonne état.

A régime stationnaire (800-850 tr/min), l'émission de CO peut être de 2%. Pour les anciennes 2CV, cette exigence est atténuée. L'émission de CO dépend du réglage de vos carburateurs. L'alimentation de carburant ne doit pas fuir, vérifiez donc tous les conduits et tube d'essence. Les supports du moteur et de la boîte de vitesse doivent être fixés. Ils ne doivent pas se désintégrer ou être fissurés.

Le pot d'échappement doit être étanche aux gaz, bien maintenu et avoir une sonorité inférieure à 82dB.

Les roulements doivent tourner sans bruits et sans vibration. La voie avant de la Burton est au de 128.5cm maximum. Les pneus ne doivent pas être poreux et il faut qu'ils aient un profil minimal de 106mm sur toute la bande de roulement. A moins de 2,5mm d'épaisseur, il est conseillé de changer les pneus. Ceci compte également pour la roue de secours.

Tous les soufflets (essieux, rotules et à poussières) doivent être étanches et ne doivent avoir de traces de graisse. Si les joints sont poreux mais qu'ils sont étanches, le contrôle technique les passera. En revanche, ces joints se fissureront et devront être remplacés. Nous vous conseillons de le faire avant de la mettre la carrosserie.



Steering arm ball joint



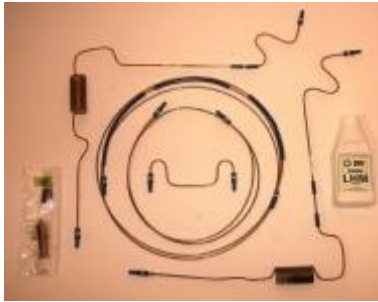
Brake disc thickness

4.2. CONDUITS DE FREINS ET D'ESSENCE

- Les premières choses à monter sur le châssis sont les durits de liquide de freins et d'essence. Essayez de les monter comme ils étaient avant le démontage. Il est important de bien fixer les conduits au châssis avec des clips en bonne état ou neufs. Faites attention lors de l'assemblage de ne pas courber les durits pour qu'ils ne se

fragilisent pas. Burton Car Company vous livre de nouveau conduits de frein et d'essence. Il y a aussi un set complet de tous les conduits, avec des caoutchoucs, des anneaux de protection et du liquide de frein.

- Le conduit d'essence est constitué de tube en caoutchouc et d'une partie en plastique blanc fixé à un clip du châssis. Utilisez un tube de caoutchouc de 7,5mm ou 8mm de diamètre pour le raccordement du réservoir et de la pompe sur le moteur. N'utilisez pas de pinces à tuyau, elles ne sont que nécessaire entre la pompe et le carburateur.



Brake line set



Brake line front



Brake line rear



Protective cover brakeline



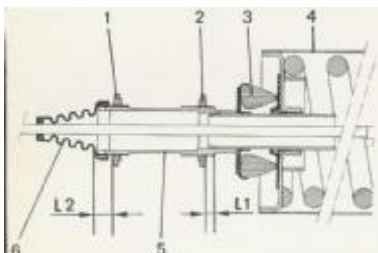
clips for brake + fuel line

4.3. ASSEMBLAGE CARTER DE SUSPENSION

- Glissez les butés en caoutchouc et les écrous par-dessus les tirants de suspension. Placez le carter de suspension et guidez le tirant de suspension arrière par la fente du support arrière et le tirant de suspension avant par la fente du support avant.

ATTENTION ! Le carter de suspension doit être placé avec la marque Av à l'avant.

- Glissez le manchon de centrage à travers les supports, les écrous et les butés en caoutchouc et dans les carters de suspension.
- Réglez les manchons de centrage de telle façon que les carters de suspensions sont fixés entre les caoutchoucs de buté et puissent être tournés à la main. Il faut que les distances L1 et L2 soient environ égales. Fixez les écrous à 180Nm.
- Placez les soufflets en les glissant à l'extrémité du manchon de centrage et fixé-les avec des serre-câbles.
- Vissez les embouts de tirants de suspension d'au moins 15mm sur le tirant. Une Burton n'a pas la même garde au sol qu'une 2CV. Des embouts de tirants de suspension allongés sont donc nécessaires pour une Burton et sont bien sur disponibles chez Burton Car Company. Si vous réglez les suspensions comme dans notre manuel, seul les embouts arrière seront à remplacer. Mais si vous souhaitez avoir une garde au sol très basse, les embouts avant devront être changés également. Assurez toujours que les embouts sont toujours vissez sur au moins 15mm. 1000kg de traction est exercé sur les tirants à usage normal.



Mounting the spring-tube



Pull-rod Long

4.4. SUSPENSION ARRIERE

- Placez les cales d'aluminium sur le châssis et assurez le positionnement et mettez le téton dans les trous du châssis. Les cales ne se place que sous l'essieu avant, il n'y a pas de cale pour l'essieu avant.
- Mettez la suspension arrière en place sur le châssis et assurez ici aussi le positionnement des tétons de l'essieu dans le trou des cales.
- Positionnez les longs boulons avec les plaques de verrouillage, la dureté des boulons doit être de la norme allemande DIN d'acier 10.9 noir. Vissez les boulons avec un couple de 45 à 50Nm et verrouillez les boulons en courbant les plaques de verrouillage autour à l'aide d'un marteau.
- Fixez maintenant le conduit de liquide de frein à la jonction en T avec un couple de 8Nm sans oublier le caoutchouc.
- Graissez les couteaux de suspension et placez ceux-ci à leur endroit respectifs. Les grands vont à l'arrière et les petits vont à l'avant. Ils se placent facilement quand ils ne sont pas soumis à des efforts. N'oubliez pas les clips de verrouillages !

Les réglages de la garde au sol ne peuvent être faits une fois la construction de la Burton achevée



Spacer rear suspension



Placing knife edge



Clip knife-edge



Mounting axle tube



Brake line

4.5. SUSPENSION AVANT

- Commencez par monter les butés en caoutchouc sur le châssis. Vissez-les avec des écrous M10. Placez ensuite le train avant sur le châssis.
- Vérifiez que les trous soient centrés avec les embouts de réglage.
- Visser les boulons M10x125, dureté 10.9, dans les trous correspondant en courbant les plaques de verrouillage autour des boulons. Vissez avec un couple de 40 à 50Nm.
- Graissez les couteaux de suspension et placez ceux-ci à leur endroit respectifs. Les grands vont à l'arrière et les petits vont à l'avant. Ils se placent facilement quand ils ne sont pas soumis à des efforts. N'oubliez pas les clips de verrouillages !

Les réglages de la garde au sol ne peuvent être faits une fois la construction de la Burton achevée.

- Mettez le support de boîte vitesse en place sur le tube de l'essieu avec 2 vis à têtes M7x35 incluant des rondelles à dents et d'une plaque perpendiculaire.



Mounting the axle tube



Rubber stop



Mounting the axle tube



Knife edge

4.6. AMORTISSEURS

- Montez les boulons des amortisseurs sur le châssis.
- Placez sur chaque boulon une rondelle épaisse avec l'intérieur fraisé du côté du châssis. Montez alors l'amortisseur, la rondelle plate et l'écrou de verrouillage. ATTENTION !! Il n'y a pas de rondelles épaisses sur les plaques de fixation d'amortisseurs avant.
- Vérifiez si les amortisseurs sont montés de la bonne manière : le type LIP doit être monté avec letret jaune vers le haut et avec les chapeaux en plastique vers le carter de suspension. (Voir photo ci-contre). Dans le cas où vous montez d'autres amortisseurs, vérifiez tout d'abord le sens du montage.
- Vissez les écrous avec un couple de 35 à 40Nm.

Attention ! Il est possible par confusion d'inter-changer les platines de support d'amortisseurs. Ces plaques sont montées avec les amortisseurs sur les bras de support avant. Assurez-vous de monter les platines comme la photo ci-contre, sinon la suspension sera limitée et rapidement



Shock absorber rear



Shock absorber front



Shockabsorber mounting

4.7. MOTEUR ET BOITE DE VITESSES

Si ceci n'est pas encore fait :

- Fixez les fixations du moteur au bloc-moteur.
- Fixez le premier silencieux au-dessous de la boîte de vitesses à l'aide de 2 vis M7x16 et des rondelles larges.
- Fixez les cardans coté boîte de vitesse avec des vis et des écrous M9 avec de l'adhésif pour filetage (Loctite®).
- Assurez-vous que le soufflet du cardan coté roue est glissé sur le cardan.
- Montez le long câble de débrayage (noir) sur la boîte de vitesse et accrochez le câble intérieur (métal) à la queue de la fourchette de débrayage.
- Dévissez les boulons arrière de la boîte de vitesse de quelques tours pour faciliter le passage de la boîte sur ses supports.
- Soutenez le moteur et la boîte de vitesse et le premier silencieux avec une grue d'atelier ou avec l'aide 2 assistants.
- Bien vérifiez le bon passage des cardans entre eux lors du positionnement du moteur et de la boîte de vitesses.
- Glissez les soufflets de cardan coté boîte de vitesses et fixez les avec des attaches autobloquantes (Tywrap®)

Attention ! Ces soufflets ne peuvent pas être fixés coté roues.

- Vissez les boulons des supports avant du moteur.
- Vissez ensuite les boulons de la boîte de vitesses.

Montez le câble de débrayage et vissez les écrous de réglage à moitié (les réglages seront fait ultérieurement).

4.8. POT D'ECHAPPEMENT

Il y a un système d'échappement spécialement conçu pour la Burton. Ce système se place très bien sous la voiture et donne une belle et profonde sonorité à la voiture tout en augmentant les performances de la voiture. De plus, le pot est fait en acier inoxydable, limitant les réparations.

Normalement vous avez déjà montez le premier silencieux. Les points de fixation du pot d'échappement de la Burton sont différents de ceux de la 2CV. 2 petits tubes en caoutchouc sont utilisés sur la Burton. Ces tubes sont munis de filetage M6 au-dessus et en-dessous.

Utilisez des écrous de blocage pour fixer un des tubes en caoutchouc à la patte arrière du châssis et un tube au plancher de la voiture (sous le conducteur). Pour la patte arrière du châssis, utilisez plutôt 2 écrous normaux avec des rondelles à dents pour résister aux hautes températures à cet endroit.

Attention ! N'oubliez pas de mettre la lamelle sous les 2 écrous de l'attache du long silencieux se situant sous le plancher du conducteur pour que la lamelle soit placée horizontalement au-dessus de la fixation du pot. Montez ensuite le tube en caoutchouc sur la lamelle. Quand vous placerez la carrosserie, le tube tapera contre le plancher de la carrosserie. Percez alors un trou et vissez un écrou de blocage dans la voiture.

Assemblez maintenant tous les composants du système d'échappement sans pour autant vissez les fixations. Vérifiez que le pot est bien compatible sur le châssis.

Le pot d'échappement est maintenu en place par des colliers de 47mm de diamètre. Les colliers d'origine ne sont pas résistants et se tordent facilement quand on les visse. Ainsi ils ne sont souvent qu'utilisable une seule fois. Burton Car Company a développé des colliers plus résistants et qui étanchent plus efficacement le pot. On peut retrouver ces colliers dans le magasin en ligne sous le nom « Echappement collier spécial ».

Si vous rencontrez des problèmes pour bien étancher votre pot, utilisez de la pâte de montage de pot d'échappement. Le bout du pot est fixé avec le tube en caoutchouc au châssis comme vous pouvez voir sur la photo.

Faites bouger tous les composants entre eux en les faisant glisser d'une telle manière qu'il n'y ait plus de tensions lors du montage sur le châssis. Vous pouvez alors fixez les colliers fermement.

Lorsque vous monterez la carrosserie, vérifiez qu'aucune partie du pot d'échappement ne vibre.

Il se peut que le bout du pot touche un support du châssis ou contre l'embout arrière. Vous pouvez courber ou scier ceux-ci.

Le réservoir est remonté sur le châssis comme à l'origine avec 4 boulons M7x45. N'oubliez pas d'utiliser les rondelles en plastiques, les plaques en métal et en plastique pour le montage.

Raccordez le câble de masse du flotteur sur la connexion plate (la connexion en forme de pignon arrondi correspond à celle du capteur de niveau d'essence). Connectez le câble d'origine sur la plaque, le taraudage de l'autre côté de la plaque se place alors sous un des boulons de fixation du réservoir sur le châssis. Enlevez éventuellement du tectyl du châssis pour un meilleur contact.

Vous pouvez maintenant commencer à assembler les tuyaux d'essence. Placez une extrémité du tube d'essence sur le bout du tube en plastique blanc se situant le long du châssis et l'autre extrémité sur l'embout en métal se situant sur le flotteur. Des fixations ne sont pas nécessaire.

Une fois le réservoir bien placé vous pouvez vissez le support supérieur avec 4 boulons M9 dans une lamelle métallique. Il arrive souvent qu'un de ces boulons se casse, utilisez alors plutôt 4 boulons M10 avec des rondelles de blocage et des écrous de verrouillage.



Exhaust front



2nd sillencer



Exhaust behind swingarm



Exhaust mounting rubber rear



Exhaust middle mounting

4.9. RÉSERVOIR D'ESSENCE

Le réservoir est remonté sur le châssis comme à l'origine avec 4 boulons M7x45. N'oubliez pas d'utiliser les rondelles en plastiques, les plaques en métal et en plastique pour le montage.

Le faisceau de fils Burton est un petit arbre avec la douille inclus pour connecter le flotteur de la cuve. Mettez ces discussions maintenant. Parmi ces câbles est le fil blanc N ° 25 sur la broche de tour de la cuve à flotteur. Le fil marron 312 se connecte à la connexion de masse stable à la jauge de carburant.

Vous pouvez maintenant commencer à assembler les tuyaux d'essence. Placez une extrémité du tube d'essence sur le bout du tube en plastique blanc se situant le long du châssis et l'autre extrémité sur l'embout en métal se situant sur le flotteur. Des fixations ne sont pas nécessaire.

Une fois le réservoir bien placé vous pouvez vissez le support supérieur avec 4 boulons M9 dans une lamelle métallique. Il arrive souvent qu'un de ces boulons se casse, utilisez alors plutôt 4 boulons M10 avec des rondelles de blocage et des écrous de verrouillage.



Ligne de freins et de carburant

5. CARROSSERIE BURTON

Dans ce chapitre nous verrons les divers montages des parties de la carrosserie. La carrosserie doit d'abord être assemblée sur des chandelles pour une meilleure accessibilité. Elle sera placée sur le châssis dans le prochain chapitre.



The basic package

5.1. CARROSSERIE BURTON

Après avoir prépayé (15%) du paquet-carrosserie, Burton Car Company vous commande ce paquet et vous recevrez une confirmation de avec votre numéro de carrosserie et une date de livraison estimée. Vous pouvez recueillir votre paquet-carrosserie avec une fourgonnette, camionnette ou une grande remorque fermée. La caisse en bois mesure 290x120x120cm et doit protéger le paquet-carrosserie le plus longtemps possible pour éviter tout endommagement. De l'humidité peut se former entre le polyester et l'emballage plastique créant de des décolorations locales si vous les laissez à l'extérieur.

5.2. CARACTÉRISTIQUES DU POLYESTER

Caractéristiques du polyester :

La carrosserie est fabriquée en République Tchèque dans une entreprise spécialisée dans la production de pièces en polyester. Le rapport qualité/prix du polyester de la Burton est de très haute. La peinture n'est pas vaporisée sur la carrosserie mais enduit sous forme d'un gel pour créer un manteau. Le manteau de gel est beaucoup plus épais qu'une teinture usuelle de voiture. Ainsi les moules des pièces de la carrosserie sont de très bonne qualité. Tous les dommages dans le moule sont visibles dans toutes les pièces produites ; ils doivent donc être très bien entretenus (un set de moule coûte 60000€). La bonne qualité dépend de différents facteurs ; des matériaux durables, une main d'œuvre qualifiée, une température précise respectée dans l'usine et un temps de durcissement du moule.

Les avantages du manteau de gel sur du polyester par rapport à une peinture usuelle sur de la tôle :

- Plus léger, plus résistant
- Pas de corrosion
- Une rayure peut simplement être lustrée et polie à nouveau
- Simple à usiner
- Plus flexible
- Demande moins d'entretiens

Il y a également des désavantages :

- Le polyester ne se plie pas, il se fissure ou se fragmente.
- C'est plus épais
- La finition de la peinture n'est aussi haute que sur de la tôle

La Burton est faite à la main et le design est fait sans l'aide de l'ordinateur, donc veuillez prendre quelques différences dans la symétrie.

5.3. USINAGE DU POLYESTER

Quand vous usinez du polyester (sciage, perçage, onçage), des gaz s'échappent. Ces gaz sont mauvais pour la santé et irritent. Portez donc des lunettes de sécurité et un cache-poussière.

Lorsque vous percez dans le polyester, nous vous conseillons d'utiliser un foret pour acier. Il est préférable d'utiliser une scie à cloche pour les compteurs et les commandes. Nous vous conseillons d'utiliser un foret pour acier usagé puisqu'un foret neuf peut facilement fragmenter le polyester.

Utilisez une scie sauteuse ou manuel à lame fine pour acier pour scier le polyester. Ne foncez pas trop et laissez la scie sauteuse faire le travail. Attention au frittage du manteau de gel de la voiture, la scie sauteuse vibre beaucoup. Protégez donc le manteau en rajoutant une couche de protection sur le pied de la scie.

Le polyester ne doit pas chauffer, ceci peut avoir pour conséquence de modifier la couleur. Faites donc tourner la forêt à bas régime surtout pour les grands trous des compteurs.

Vous pouvez travailler le polyester avec une ponceuse à bande. Pour émousser les bords utilisez du papier à ponçage. Recouvrir les parties que vous ne voulez pas abîmer avec du ruban adhésif résistant. Eclaircir le polyester avec une lampe puissante pour estimer l'épaisseur des couches. Vous pouvez poncer des dommages ou des irrégularités. Utilisez alors au moins grains 600. Si vous êtes satisfait du résultat vous pouvez donner une finition à la carrosserie en utilisant des grains de plus en plus fins, 1000, 1500, 2000, 2500. Utilisez un bon produit lustreur et de la cire pour faire briller.

Il est préférable de travailler avec la carrosserie au niveau des hanches.

5.4. POLISSAGE ET PONÇAGE

La carrosserie est sortie du moule à l'aide d'un produit. Ceci peut laisser une couche blanche, surtout sur les couleurs foncées. Retirez cette couche en lustrant en profondeur une fois la voiture entièrement assemblée. Burton Car Company a regroupé un set de polissage 3M pour facilement travailler les dommages et un résultat impeccable.

Nettoyez la voiture en profondeur avant le polissage parce que même les plus petits grains de ponçage peuvent occasionner de petites rayures.

Dégaissez la voiture avec le polissage avec de l'acétone ou du diluant (White spirit®).

Clissez [ici](#) pour l'utilisation de set de polissage 3M.



Polishing set 3M

5.5. MONTAGE DES PARE-BOUES ARRIÈRE

Avant le montage, il est important de retirer la nervure du joint de moulage du garde-boue. Cette nervure se situe le long de la connexion avec la carrosserie. Vous pouvez bien sûr laisser cette nervure mais il est préférable de la retirer avec un ponçage et un lustrage. Ceci rend la voiture plus belle et une fois les garde-boues montés vous ne pourrez plus atteindre cet endroit.

Télécharger le guide d'utilisation du set de polissage en cliquant [ici](#).

Les inégalités du bourrelet des pare-boues doivent être poncées pour qu'ils soient bien parallèles à la carrosserie. Vous pouvez alors utiliser du papier à ponçage à gros grains (P100) puisque que le rebord n'est plus visible une fois les pare-boues montés.

Commencez par déterminer les endroits où les pare-boues seront montés. Marquez un point à 110cm de coin du moteur vers l'arrière du véhicule en suivant le rebord supérieur de la voiture. Regardez le dessin ci-contre. Cette distance est une indication. Vous pouvez peut-être changer cette distance si vous ne trouvez pas celle-ci idéale pour votre Burton.

2 encoches se situent à l'intérieur des bourrelets des pare-boues arrières. Ces encoches seront placées à la pliure de la carrosserie et détermineront la hauteur des pare-boues.

Le point que vous avez marqué plutôt est l'endroit où l'encoche du pare-boue se place sur la pliure de la carrosserie. Ceci est visible sur l'image ci-contre. Demandez l'aide d'une personne pour maintenir le pare-boue sur la place souhaitée et dessinez le contour sur la carrosserie pour se rappeler de la place du pare-boue.

Percez dans le bourrelet du pare-boue au milieu du rebord 8 trous de diamètre 6.5mm. Assurez la répartition égale des trous sur le bourrelet mais ne percez pas de trou au niveau du plancher.

Repositionnez ensuite le pare-boue sur la carrosserie et marquez les trous que vous avez fait à l'aide d'un crayon sur la carrosserie. Percez alors les trous dans la carrosserie avec le même diamètre.

Attaches: Sac 1 de ensemble de boulons et écrous.

Vissez ensuite les pare-boues avec des boulons inoxydables M6x20 avec des rondelles larges et des écrous de verrouillage.

Vous pouvez choisir d'utiliser des joints en caoutchouc noir ou de la couleur de la voiture ou des sièges pour assurer la fermeture totale entre les pare-boues et la carrosserie et pour rendre la voiture plus belle. Il est plus facile de monter les joints sur les pare-boues (avec de la colle instantanée) avant de monter les pare-boues sur la carrosserie.

Les catadioptriques à contour non-chromé sont collés à l'aide de ruban adhésif double-face. Ceux avec un contour chromé doivent être démontés pour retirer la vis. Remplacez la vis par un boulon M5 et mettez une rondelle et un écrou de verrouillage. Pour démonter le catadioptrique, faites couler de l'eau chaude sur le caoutchouc pour faciliter le démontage.

Montez d'abord la partie en caoutchouc sur le pare-boue et ensuite placez l'anneau chromé sur le catadioptrique en faisant attention de mettre « TOP » vers le haut.

Si vous remarquez encore des fentes entre la carrosserie et les pare-boues, dites-vous que le polyester peut encore bouger lors du montage des autres composants et sur le châssis.

Vissez les boulons de fixation des pare-boues sur la carrosserie à la main puis plus fermement quelques jours plus tard.



"TOP" mark



Sanding the edge



Measuring rear wing

5.6. COLONNE DE DIRECTION EN CAOUTCHOUC

Au-dessous du panneau transversal pour trouvez un trou de 80mm dans la carrosserie. Ce trou servira plus tard comme passage de la colonne de direction. Pour fermer ce trou, utiliser un soufflet de cardans (coté roue). Celui-ci fait partie du paquet du volant sport. Vous pouvez utiliser un ancien soufflet mais dégraissez bien celui-ci avant la placer dans le trou.

Assurez le bon placement du soufflet et limez le trou pour agrandir éventuellement.

Poncez le manteau autour du trou et le soufflet puis dégraissez à l'aide d'acétone et utilisez de la colle Sikaflex260® pour fixer l'ensemble. Vérifiez 24 heures plus tard si le soufflet est bien fixé parce que l'accessibilité est quasi impossible une fois la carrosserie mise en place.



Glueing the rubber

5.7. LES PÉDALES

La pédale d'accélérateur est trop longue pour une Burton parce que le set des pédales est positionné différemment que sur une 2CV. Vous pouvez échanger cette pédale dans notre entreprise avec une nouvelle pédale adaptée ou l'écourter vous-même. Veuillez regarder le dessin ci-contre.

Il y a une possibilité de rapprocher les pédales pour les personnes de plus petite taille, référez-vous alors au paragraphe 5.8.

Montez le set de pédales et le maître-cylindre sur le support des pédales. Vissez 2 boulons M10x65 dans les trous avant du support des pédales (voir dessin).

Assurez-vous que les pédales se déplacent souplement et surtout celui de l'accélération. Celui-ci se visse souvent difficilement à cause de saleté sur le filetage ou parce que la pédale est vissée trop profondément.

Vérifiez que le connecteur des feux stop est bien fixé.

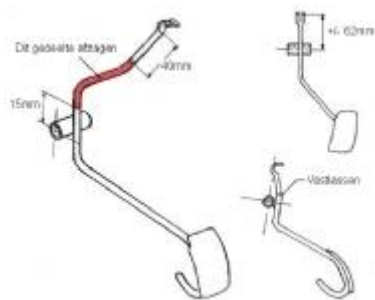
Passez le maître-cylindre de l'intérieur à travers le trou ovale et limez éventuellement pour agrandir et faciliter le passage du maître-cylindre. Fixez entièrement le set à la carrosserie avec 8 boulons M6x30. Utilisez des rondelles larges à l'extérieur. N'oubliez pas de monter le passage inoxydable du câble de débrayage ! Celui-ci se trouve à l'extérieur de la carrosserie en bas à gauche des 2 trous inférieurs du support des pédales (voir le dessin et la photo)

Le boulon en bas à droite est utilisé pour fixer le conduit dans le compartiment du moteur. Le boulon au-dessus passe par le conduit de chauffage.

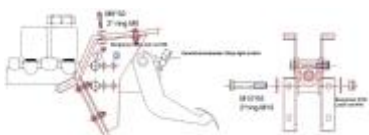
Poussez délicatement le réservoir dans le maître-cylindre après avoir enduit les caoutchoucs avec du liquide de frein. Le réservoir ne doit pas toucher la carrosserie.

Vérifiez qu'il y a un jeu de 0.5 à 1mm entre la tige de la page et le cylindre du maître-cylindre. Ainsi vous aurez une liberté d'appui de 5mm sur la pédale.

NB : Il est important de mettre les caoutchoucs (neufs) sur la pédale de frein et de débrayage pour le contrôle technique. Il n'y jamais de caoutchouc sur la pédales des gaz d'une Burton et d'une 2CV.



throttle modification



Pédalier monté



Clutchcable connection



Pedal brace



Modified pedal

5.8. KIT JAMBES COURTES

Burton Car Company a développé un « kit jambes courtes » qui permet de rapprocher les pédales du conducteur. Montez ainsi le maître-cylindre en premier dans les trous avant du support des pédales.

Utilisez 4 rondelles de blocage M10 entre le maître-cylindre et le support des pédales pour épaissir le set de pédales. Remplacez l'ancienne tige du maître-cylindre par une plus longue et montez celle-ci à la pédale de frein. Assurez que la partie penchée correspond à celle de la pédale des gaz.

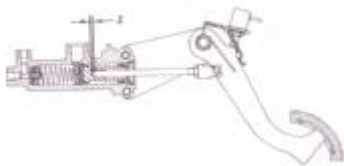
Par ailleurs, le set de pédales est monté avec 2 tubes d'ajustement dans les trous arrière du support de pédale avec 2 boulons M10x65 et des rondelles de blocage et des écrous de verrouillage.

Vérifiez que la pédale de frein à un jeu de 0.5 à 1mm entre la tige et le cylindre du maître-cylindre. Ainsi il y aura une liberté d'appui de 5mm sur la pédale.

Montez le set de pédales comme dans le chapitre 5.7.

Prenez garde à retirer 35mm du passage du câble de débrayage pour pouvoir régler le câble. En revanche vous devez faire pareil pour le câble extérieur (noire) recouvrant le câble des gaz. Pour se faire, coupez 35mm du câble extérieur à partir du petit tube de fixation au support des pédales. Vous pouvez ensuite retirer le câble intérieur du câble qui le recouvre et la partie que vous venez de couper. Après ceci, vous pouvez monter le nouveau petit tube de fixation donné dans le « kit jambes courtes » au câble intérieur.

Vérifiez également que la pédale de débrayage bouge librement sans se rapprocher du volant (si celui-ci est monté). Vous pouvez éventuellement courber la pédale.



Adjusting MBC pin



Long pin for brake cylinder

5.9. PASSAGE DU CHAUFFAGE

Vérifiez que tous les trous dans le polyester sont bien usinés. Utilisez le passage de chauffage comme moule.

Montez le passage de chauffage à l'intérieur de la carrosserie avec 2 boulons M6x20 au côté droit. En bas à gauche utilisez le boulon du support des pédales et en haut à gauche montez le passage du câble des gaz, donc à côté du maître-cylindre.

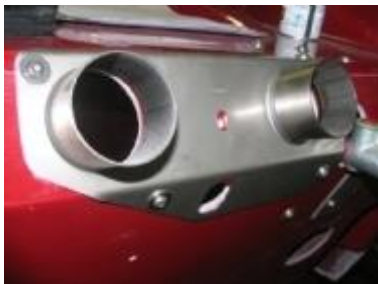
Le boulon du milieu est pour le maintien du levier de vitesse et sera mise en place plus tard.

N'oubliez d'utiliser à l'intérieur comme à l'extérieur des rondelles M6 larges et des écrous de verrouillage M6. Le câble des gaz sera connecté plus tard.

L'ouverture sera utilisée pour le passage du frein à main.



Throttle cable



Heater throughput

5.10. PLAQUETTE DU CONSTRUCTEUR DE LA VOITURE DONATEUR

Vous pouvez maintenant positionner la plaquette du constructeur de la voiture donateur sur le panneau transversal de la Burton. Laissez un peu de place pour le positionnement ultérieur de la plaquette Burton.

Percez 2 trous de 4.5mm de diamètre et utilisez le plaquette comme moule. Montez ensuite la plaquette.



identification plate

5.11. LES FEUX ARRIÈRE

Vissez les feux arrière dans les trous correspondant. Ces trous sont déjà percés. Les feux arrière doivent être placés dans les trous supérieurs pour être réglementaire à la hauteur minimum de positionnement. Placez les clignotants en-dessous. Mettez des ampoules 5/21W pour les feux arrière et 21W pour les clignotants.

Attention, ces lampes ont à une seule de leur extrémité tournante M5 une connexion de masse. Vérifiez que vous connectez la bonne borne au faisceau électrique principal.



Ground connection



Rear lighting and direction indicator

5.12. FAISCEAU ÉLECTRIQUE PRINCIPALE

Un faisceau électrique complet est disponible pour votre Burton. Ce faisceau est développé pour éviter à se tirer les cheveux de la tête avec toutes les complications de réinstallation du faisceau principal de la voiture donateur et ainsi de gagner beaucoup de temps. L'ancien faisceau peut avoir des cassures et certaines parties peuvent être arrachées. Une caractéristique de la Burton est qu'un grand câble de masse travers toute la voiture. Le polyester n'étant pas conducteur, la carrosserie ne pas être utilisée comme masse.

Le faisceau électrique principal de Burton Car Company est doté de toutes les options, comme des connexions pour 7 compteurs, radio, feu stop central, attelage, etc. Comme les fils sont numérotés, l'installation du faisceau principal est un jeu d'enfants et d'éventuels problèmes peuvent facilement être retrouvés. Des multiprises rendent

le démontage du moteur ou des flans avant plus facile. La fiabilité pendant la conduite et le gain de temps lors du montage sont les plus grand avantages de ce faisceau électrique.

Collez d'abord le faisceau principal à la carrosserie avant de coller la sellerie intérieur.

L'installation du faisceau principale est décrite plus précisément dans la chapitre 6.

5.13. CAISSE DE BATTERIE ET KLAXON

Montez la caisse à batterie sur le côté du panneau transversal avec des 3 Boulons M6. Les trous sont déjà percés. Le klaxon de 2CV est monté sur le boulon transversal, mais si vous décidez de choisir le klaxon à 2 sonorités utilisez les 2 boulons extérieurs de la caisse à batterie. Vous pouvez mettre le pot de la batterie une fois la carrosserie sur le châssis.



Battery tray + horn

5.14. MONTAGE CAPOT ARRIÈRE

Montage capot arrière :

Des hernies sont faites sur la carrosserie pour percez les trous de fixation des charnières. Utilisez un foret de 8.5mm de diamètre. Attention, Il y a une charnière droite et une gauche.

Les marquages « droite » et « gauche » sont à l'intérieur des charnières. Les différentes initiales correspondent à :

- RV : Avant droite
- LA : Arrière gauche
- RA : Arrière gauche
- LV : Avant gauche

Ces directions sont prises comme si vous vous placiez derrière le volant et lorsqu'on écrit « droit » cela veut dire le coté du passager. Si vous ne montez pas les charnières correctement celles-ci peuvent endommager le manteau ou même se briser. Les charnières suivent les rondeurs de la voiture. Ainsi les charnières ne sont pas garanties si elles cassent.

Si les tiges filetées des charnières sont trop courtes, mandrinez de l'intérieur les trous du capot arrière. Les charnières doivent être légèrement modifiées dans certain cas pour que le capot se ferme suffisamment loin vers l'arrière. Lorsque vous fermez le capot examinez la charnière de côté. Si vous remarquez que les 2 faces sous le

pivot se touchent avant que le capot arrière soit fermé, les 2 faces doivent alors être modifiées. Démontez la charnière et limez avec précaution la face de la petite partie de la charnière (partie rouge sur la photo). Ne faites pas chauffer la charnière à trop température, celle-ci peut se décolorer.

Vérifiez le rebord de la gouttière. L'épaisseur doit être de 4mm environ sinon le joint en caoutchouc ne passera pas. Si vous remarquez plus d'épaisseur à un endroit, poncez du côté du polyester, laissez le côté où se trouve le manteau intact. La hauteur du rebord est également important, elle ne doit pas dépasser 20mm (voir dessin ci-contre). Un rebord trop haut aura pour conséquence de créer une bosse au capot arrière du à la pression appliquée sur la carrosserie.

En plaçant le joint en caoutchouc sur le rebord vous pourrez vérifier si le capot arrière est à la bonne hauteur. Vous pouvez maintenant commencer le montage du joint. Débutez par le milieu de la partie supérieure pour que la séparation des 2 bouts du joint ne soit pas sur un endroit vulnérable et qu'il soit le moins visible possible. Collez éventuellement les deux bouts avec de la colle instantanée une fois le joint entièrement mise en place.

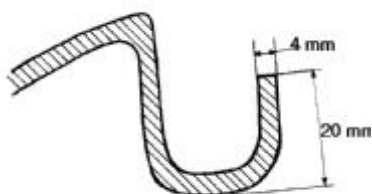
Assurez-vous que le capot arrière ne touche pas la carrosserie. Si c'est le cas, poncez le rebord du capot ou jouez avec la position des charnières.

Poncez le dessous du capot arrière sur mesure avec une gomme à poncer, du papier à poncer rugueux ou une ponceuse à bande. Montez le capot rigoureusement pour observer attentivement à chaque coup de ponçage si le capot se ferme bien.

Montez le logo Burton à votre goût sur le capot. Faites attention de ne pas percer à travers les renforcements du contour intérieur du capot. Posez une goutte de Sikaflex® sur les pignons de positionnement pour éviter toutes fuites.



Modification boot lid hinge

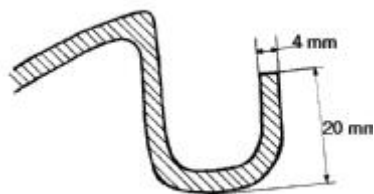


Gutter for rainwater

5.15. SUPPORT DU CAPOT ARRIÈRE

Les supports du capot arrière doivent être collés avec du Sikaflex® à l'intérieur de la carrosserie, sous la gouttière. Utilisez un morceau en bois pour bien maintenir le support et laissez la colle se durcir pendant 24 heures.

Creusez une fente de 17mm de longueur au milieu du renforcement du capot à environ 25 ou 30 cm des charnières. Vous pouvez usiner cette fente en perçant des trous de 6mm les uns à côté des autres et ensuite de limer la fente. Assurez-vous que le support maintienne bien le capot en place pour ne pas qu'il lâche lors d'un violent.



Gutter for rainwater

5.16. SERRURE DU CAPOT COFFRE ET ÉCLAIRAGE DE LA PLAQUE D'IMMATRICULATION :

Une fois le capot arrière bien monté, vous pouvez au montage de la serrure. Il est important que la serrure s'emboîte bien derrière le crochet sinon la fermeture ne sera pas optimale.

Vous pourrez remarquer la position de la serrure du capot arrière à l'extérieur avec un carré et 3 petites cabosses. Percez un trou dans la partie carré et limez jusqu'à avoir la forme du carré et placez la serrure pour voir si elle passe.

La prochaine étape consiste à percer les 3 trous des boulons M5x12 pour fixer la serrure. Utilisez le caoutchouc livré avec la serrure comme référence pour dessiner les 3 points. En effet les 3 cabosses ne sont pas exactement placées comme il le faut. Percez les 3 trous à l'aide d'un forêt de 5.5mm.

Montez le crochet de la serrure à l'intérieur du coffre. La position des trous à percer est marqué à l'aide de 3 petits puits dans le manteau de gel. Percez simplement les trous avec un foret de 5.5mm. Ne vissez pas les boulons entièrement, le crochet à des fentes et peut être encore bougé.

Vérifiez que la serrure et le crochet s'emboîte bien.

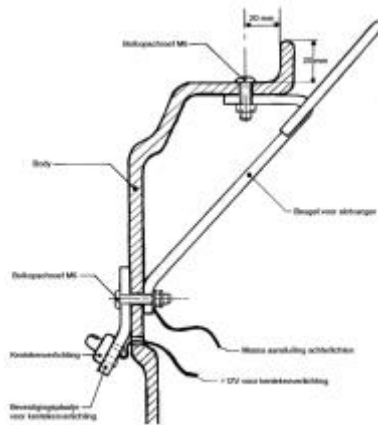
Le crochet se monte à l'intérieur du coffre et la plaquette d'éclairage de la plaque d'immatriculation à l'extérieur.

Marquez un point pour la câble positif (+) en plaçant le support de la plaque d'immatriculation correctement. Percez le trou et passez le câble à l'intérieur.

Si vous êtes satisfait de la position du crochet serrez le boulon supérieur. Vous pouvez ensuite monter l'unité d'éclairage de la plaque d'immatriculation sur le support de la plaque. Les 2 boulons inférieurs du crochet sont utilisés pour fixer l'unité d'éclairage de la plaque d'immatriculation.

L'éclairage de la plaque d'immatriculation doit être monté en dessous de la plaque d'immatriculation pour le passage du contrôle technique.

Le câble de masse de l'éclairage devra être monté sur un des boulons plus tard, voir chapitre 6.



Lock catch

6. FAISCEAU ELECTRIQUE PRINCIPAL

Pour satisfaire aux vœux des conducteurs de Burton, notre entreprise a développé un tout nouveau faisceau électrique principal.

Avec ce faisceau électrique, vous pouvez monter les instruments de bord suivant :

- Compteur de vitesse Burton et MMB (Mécanique)
- Compte-tours Burton et MMB, couplé à l'allumage
- Voltmètre Burton et MMB
- Jauge à essence Burton et MMB
- Pression d'huile Burton et MMB
- Température d'huile Burton et MMB
- Ampèremètre Burton et MMB, couplé à l'aide de 2 cosse
- Montre Burton et radio

Il y a également des raccordements pour tous les voyants du tableau de bord.

Les témoins suivant sont également disponibles :

- Pression d'huile
- Niveau du liquide des freins
- Clignotants
- Feu de route

Sur le compteur de vitesse Burton, trois témoins sont installés.

Les raccordements des actionneurs suivant sont déjà placés sur le faisceau électrique principal :

- Essuie-glace
- Eclairage
- Clignotants
- Clé de contact
- Bouton de démarrage (Optionnel)
- Dégivreur du pare-brise
- Gicleur de lave-glace

De plus, le faisceau électrique principal comporte des raccordements pour les phares, les feux arrière, clignotants arrière, clignotants avant (plus répétiteur des pare-boues) et éclairage du tableau de bord.

Raccordements dans le compartiment-moteur :

- Démarreur
- Dynamo
- Régulateur de tension
- Niveau du liquide de frein
- Bobine
- Triangle de remorquage

Une attention a été apportée au capteur suivant :

- De la pression d'huile
- De la température d'huile
- De la jauge standard de 2CV, celle-ci n'a pas besoin d'être adapté comme il a été demandé avant dans le manuel de construction.

Le câblage des accessoires suivant est déjà mise en place :

- Prise intérieur 12V
- Prise placée sur le panneau transversal pour l'éclairage de la remorque
- Eclairage du coffre
- 3ème feu stop

De plus, on peut soit utiliser un allumage de contact de rupteur classique ou allumage 3 positions entièrement électrique(123 ignition).



Wiring harness

6.1. DEBALLAGE ET INSTRUCTION D'ASSEMBLAGE

Lorsque vous déballez le faisceau électrique principal, nous vous conseillons de bien repérer les emplacements des raccordements pour faciliter l'assemblage. Nous vous conseillons également de libellés toutes les raccordements.

L'ensemble est composé d'un faisceau principal et de 5 autres faisceaux ; 2 pour les phares, 2 pour les clignotants des pare-boues, et d'un faisceau électrique de moteur en pièce que vous pouvez assembler à partir des options que vous avez choisis (Capteur de température d'huile, allumage 3 positions...)

La mise en place du faisceau principale à l'intérieur de la carrosserie est optimale si vous le collez à du Sikaflex®. Poncez alors le polyester sur place et dégraissez le polyester et le faisceau principal.

Assurez-vous avant que toutes les racordements sont branchées, pour savoir comment le faisceau principal se faufile à l'intérieur de la carrosserie. Pour optimiser les branchements procédez de l'arrière à l'avant de la voiture.

Le faisceau principal ce situe surtout au côté gauche de la voiture. Placez le faisceau principal en hauteur dans le coffre pour qu'il puisse passer sous le rebord de la baie d'entrée du côté du conducteur. Collez le faisceau sous ce rebord et tirez les câbles à vers le compartiment moteur à travers le panneau transversal. Un trou a ainsi

été percé à gauche à côté du trou ovale du maître-cylindre pour le faisceau principal. Ce trou peut éventuellement être utilisé pour faire passer le câble du compteur de vitesse et le câble de starter.

Montez également la boîte à fusible du côté du conducteur à gauche de la colonne de direction. Placez la boîte contre la partie supérieure inclinée du panneau transversal, juste derrière le tableau de bord.

Préparez tous les endroits où le faisceau sera collé et mettez de la colle Sikaflex® tous les 10cm. Fixez bien le faisceau principal à l'aide de pinces et laissez sécher pendant 24 heures. Mettez des bouts de carton sous les pinces pour ne pas abîmer la carrosserie (voir photo).



Glueing the harness

6.2. ARRIERE DE LA VOITURE

Tout d'abord, nous vous conseillons de monter le faisceau à partir de l'arrière de la voiture pour arriver petit à petit jusqu'à l'avant. Commencez avec les raccordements à droites du feu arrière, du feu stop et du clignotant droit. Continuez en passant par l'éclairage de la plaque d'immatriculation et du feu arrière, feu stop et du clignotant gauche.

Les raccordements ont les codes suivants :

- 582 => feu arrière et éclairage de la plaque d'immatriculation
- 490 => Clignotant gauche
- 54 => Feu stop
- 312 => Masse (Marron)
- 491 => Clignotant droit
- 57 => Feu de brouillard (En option, c'est un câble détaché)

Attention ! Lors du raccordement de la masse aux feux arrière et des clignotants, un seul de 2 bouts de câble M5 est relié en interne avec la masse du feu.

Retirez ainsi le cabochon et vérifiez lequel doit être connecté.



Ground connection

6.3. RACCORDEMENT DE LE JAUGE D'ESSENCE

Lorsque vous avancez, vous rencontrerez les connexions suivantes :

- 25 => Raccordement de la jauge
- 312 => Masse

Ce câble passe par le sol de la carrosserie et le long du support du réservoir d'essence. Un trou doit donc être percé juste derrière le siège du conducteur. Tirez le câble à travers ce trou et fermez à l'aide d'un caoutchouc ou d'un peu de silicone.

Les raccordements :

- 54 => 3ème feu stop
- 301 => +12 sécurisé
- 312 => Masse

Un 3ème feu stop peut être placé sur la carrosserie et l'éclairage intérieur peut-être placé à son goût.

6.4. PLANCHE DE BORD

Nous arrivons maintenant sous le tableau de bord et trouvons les pièces suivantes :

- 57 : Feu de brouillard (Optionnel)

Boîte à fusibles :

Le faisceau principal comporte déjà une boîte à fusibles avec 5 fusibles. Il y a encore une option pour un 6ème fusible :

- 30 => 301 Fusible 1, 10A
- 15 => 151 Fusible 2, 15A
- 58 => 581 Fusible 3, 10A
- 16 => 161 Fusible 4, 10A
- 32 => 32 Fusible 5, 40A
- 20 Fusible 6, à son goût

Actionneurs des phares :

- 30 Raccordement de batterie => Borne+ de l'actionneur
- 56a Feu de route => Borne 4 de l'actionneur
- 56b Feu de croisement => Borne 3 de l'actionneur
- 58 Eclairage de compteur, feu de position et feu arrière => Borne 1 de l'actionneur

Le commodo:

>490 tourner à gauche -> Borne 1

>3 clignotant -> Borne 54

>491 tourner à droite -> Borne 2

Le commodo à encore 2 bornes extra : A et B. Ces 2 bornes sont couplées ensemble lorsque le levier de l'actionneur est déplacé. Celui peut par exemple être utiliser pour le klaxon ou le gicleur du pare-brise.

Si vous souhaitez utiliser cette fonction extra de l'actionneur du clignotant pour le klaxon, branchez comme ci-dessous :

>161 => Borne A (+12V)

>45 => Borne B (Vers klaxon)

Clignotant :

- 151 X, +12V de la borne
- 2 P, R voyant des clignotants
- 3 L, C actionneur

Attention ! Les clignotants ne fonctionneront correctement que lorsque les clignotants avant et arrière seront raccordés (42W au total). L'installation ne pas être faites sur une seule ampoule.

Il faut qu'un fil de masse soit accouplé en plus (fil noir détaché).

Eclairage des instruments du tableau de bord :

- 310 : masse
- 580 : éclairage

Pour chaque instrument, l'éclairage peut être couplé aux câbles 580 et 310 (masse). Ce raccordement de masse sert en même temps des masse des instruments.

Contacteur de démarrage :

- 30 : batterie
- 50 : Démarreur
- 15 : Contacteur

Si vous utilisez un bouton poussoir de démarrage en plus du contacteur de démarrage, couplé le 30 et le 15 au contacteur. Rajoutez un fil à partir de 15 au bouton de démarrage et coupez le 50 à l'autre borne du bouton poussoir.

Actionneur de dégivrage du pare-brise :

- 92 => Borne B
- 93 => Borne C
- 163 => Borne A, + via contact

Actionneur des essuie-glaces :

- 23 => Borne A
- 24 => Borne B
- 164 => Borne C

Les essuie-glaces sont mis en marche à l'aide d'un actionneur d'échange de tension. Ainsi, le moteur est encore alimenter même si l'interrupteur est fermé pour que les essuie-glaces puissent revenir à leur position initiale.

Actionneur de gicleur de d'essuie-glaces :

- 91 => Moteur de gicleur d'essuie-glaces
- 162 => Borne + via contact

Le bouton-poussoir noir livré avec le gicleur des essuie-glaces est ici utilisé.



Connections light switch



Ignition switch



Direction indicator



Defroster-switch



Window wiper switch

6.5. COMPTEURS DU TABLEAU DE BORD

Il y a différentes possibilités pour les compteurs, vous pouvez utiliser les compteurs d'origine d'une 2CV ou vous procurez ceux de Burton Car Company ou même aller à la recherche de compteur vous-même sur le marché. Cependant, faites attention que ces derniers sont compatibles sur une 2CV. Les compteurs de vitesse et du niveau d'essence sont souvent incompatibles.

COMPTEUR DE VITESSE

Le compteur de vitesse est entraîné mécaniquement par un long câble kilométrique. Un câble kilométrique standard de 2CV ne passe pas. Assurez-vous que le câble se branche linéairement au compteur.

Le câble du compteur de vitesse doit passer par le trou du support du compteur de vitesse. Assurez-vous de percer le trou assez grand pour que le câble puisse être monté facilement et sans encombrement. Il se peut que vous devrez agrandir ce trou puisque si le câble est monté serré l'aiguille tremblera.

Les compteurs de vitesse ont une borne pour l'éclairage. Il y a 3 voyants sur le compteur de vitesse Burton ; feud de route, pression et/ou niveau de liquide de frein et clignotants.



Speedometer

COMPTE-TOURS

Compte-tours

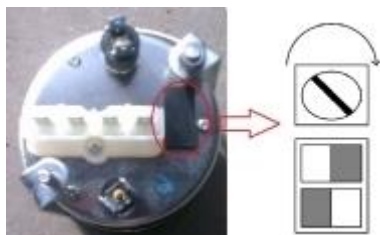
- 310 => Masse (Borne -)
- 151 => + 12V du contact (Borne +)
- 1 => S signal de démarrage



connexion compteur



RPM indicator



Réglage du tachymètre

VOLTMETRE

Le voltmètre est très un accessoire très utile, en principe il indique la tension du circuit électrique mais il indique également si la dynamo recharge. Ainsi vous pouvez rapidement apercevoir si quelque chose ne fonctionne pas, comme une courroie cassée, des charbons de dynamo usés et ainsi vous n'aurez pas besoin d'être à côté de la route avec une batterie à plat

Le voltmètre est raccordé à une seule prise :

- 151 => Borne +12 de l'actionneur



Voltmeter

JAUGE A ESSENCE

La jauge à essence du set de compteurs Burton ou MMB est spécialement conçu pour le rhéostat de 2CV et n'a donc pas d'être tordu. Cependant il y des différences sur la précision entre les rhéostats qui était déjà présentes sur toutes les 2CV. Il n'y a donc pas d'avertisseur de fin du niveau de carburant. Il est préférable d'emmener un bidon d'essence avec vous.

La jauge à essence est raccordée aux bornes suivantes :

- 151 => Borne +12V du contact
- 25 => G du rhéostat



Fuel gauge

COMPTEUR DE PRESSION D'HUILE

Ce compteur affiche en bar la pression de l'huile-moteur. Un moteur en bonne condition à régime stationnaire à 80 °C à une pression de 5 à 7 bar. A plus haute température cette pression diminue.

Le compteur de pression est couplé aux bornes suivantes :

- 151 => Borne +12V du contact
- 187 => G du capteur de pression



Oilpressure gauge

TEMPERATURE D'HUILE

La température d'huile est à surveiller de près surtout pour un nouveau moteur. Un moteur de 2CV est refroidi à l'air mais l'huile moteur est lui-même refroidi à l'aide d'un radiateur. Il est important que la température d'huile soit déjà bonne avant que le moteur ne tourne à pleine puissance. Cependant, il faut vérifier que cette température ne monte pas trop.

Heureusement que l'éventail de température applicable sur le moteur de 2CV est largement étendu entre 70 et 100°C.

Vous remarquerez durant l'hiver que l'huile reste toujours à froid surtout à petite allure. Il est donc important de couvrir la calandre avec « la calandre d'hiver » dès que les température descendent sous 10°C pour que le moteur et l'huile soit moins refroidit.

Le compteur de température d'huile est couplé sur les bornes suivantes :

- 151 => Borne +12V de l'actionneur
- 86 => Borne du capteur de température



Oiltemp. gauge

AMPEREMETRE

L'ampèremètre montre si la dynamo recharge le courant et la quantité de courant utilisée par les composants électriques (Feux, radio, etc.). Si l'aiguille reste dans le « + » alors la dynamo charge assez de courant vers la batterie pour alimenter les composants électriques. En revanche, si l'aiguille reste dans le « - », il y a un problème.

Les raccordements sont les suivant :

- 30 => +L de dynamo
- 32 => +B du démarreur (batterie)

L'ampèremètre MMB est livré avec une résistance de mesure qui est munie de 4 raccordements :

Les cosses du faisceau électrique doivent être couplées auxraccordements 1 et 2. Ces raccordements sont branchés entre eux à l'aide de vis M5.

Montez aux deux autres bornes les fils vers l'ampèremètre, regardez également sur le schéma fourni avec l'ampèremètre.

La résistance de mesure est construite dans l'ampèremètre Burton, ainsi il suffit juste de connecter les 2 cosses M5.

ATTENTION ! Si vous n'utilisez pas d'ampèremètre, assurez-vous de bien recouvrir le raccordement avec de ruban adhésif, la batterie charge en effet ce raccordement en continu.



Amperemeter

MONTRE ET ACCESSOIRE

Montre :

- 310 => Masse
- 301 => Tension constante, sécurisée

Un même raccordement a été installé sur le faisceau électrique pour brancher une prise 12V ou pour un lecteur de carte du côté du passager.

Accessoires :

- 311 => Masse
- 301 => Tension constante, sécurisée

SCHEMA DE RACCORDEMENT POUR COMPTEUR MMB

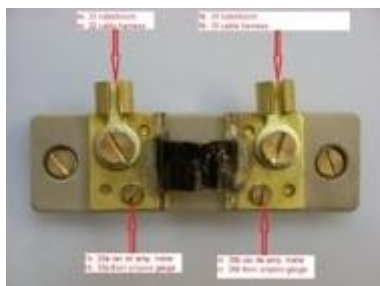
Schéma de raccordement de compteur MMB pour faisceau principal Burton :

Il y a une connexion sur le faisceau électrique pour l'ampèremètre, cette connexion se situe sous le tableau de bord et les fils sont fixés sur une vis (s'ils ne sont pas encore utilisés pour l'ampère) et isolés avec une protection rétrécissante.

Dévissez la vis et branchez les raccordements 30 et 32 à la boîte à fusible si vous utilisez l'ampèremètre.



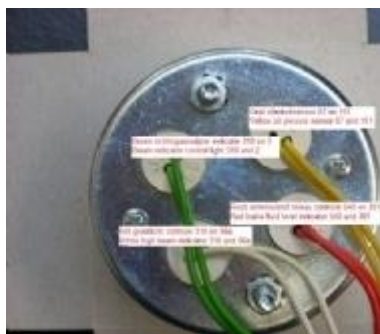
Ampere gauge MMB



Ampere gauge fuse box MMB



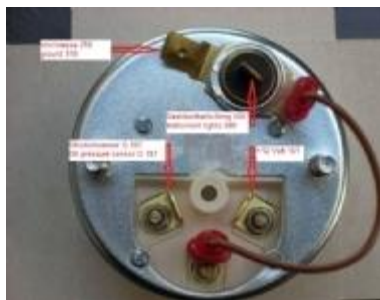
Fuel gauge MMB



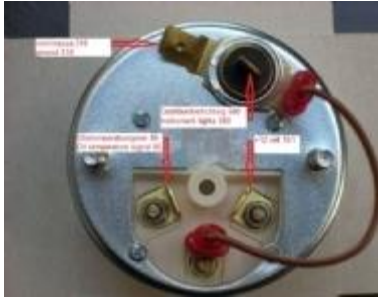
Dashboard control lights MMB



Compteur de vitesse MMB



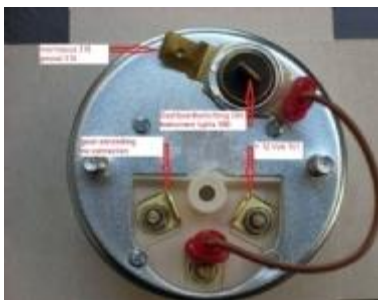
Jauge de pression d'huile MMB



Jauge de température d'huile MMB



Tachymètre MMB



Voltmètre MMB

6.6. TEMOINS ET VOYANTS

Il y a des raccordements standard pour 4 témoins :

Témoins de pression d'huile :

- 87 => Borne pression d'huile
- 151 => Borne +12V du contact

Témoins du liquide de frein (Rouge) :

- 540 => Niveau du liquide des freins
- 301 => Tension constante

Voyant des clignotants (Vert) :

- 310 => Masse

- 2 => Voyant de clignotant

Voyants des feux de routes (Bleu ou orange) :

- 310 => Masse
- 56a => Voyant de feu de route

Si vous souhaitez brancher les voyants et témoins au compteur de vitesse Burton, vous pouvez combiner la pression d'huile et le niveau du liquide des freins. Branchez alors sur une borne du témoin le fil 151 et sur l'autre borne les fils 87 et 540. Le témoin s'allumera alors si le niveau du liquide de frein est trop faible ou si la pression d'huile est trop basse.

6.7. CONTACTEUR DE FEU STOP

Lorsque vous continuez à suivre la trajectoire du faisceau principal, vous rencontrerez le contacteur des feux stop situés au-dessus de la pédale de frein avec 2 connexions :

- 301 => Tension de batterie, sécurisée
- 54 => Feu stop

6.8. COMPARTIMENT-MOTEUR

Le klaxon est fixé sous la caisse de la batterie sur une des vis de fixation.

- 49 => Klaxon

Si vous utilisez le klaxon d'origine d'une 2CV, vous pouvez le monter avec le support de fixation d'origine placé sur la caisse de la batterie. Si vous placez le klaxon à double tonalité, vous devez utiliser les vis qui permettent de fixer la caisse de batterie sur la carrosserie pour monter les 2 klaxons. Vous devrez également avoir besoin d'un fil pour connecter le klaxon sur la masse de la caisse de la batterie.

Raccordement de masse de boîte de vitesses :

- 312 => Masse

Placez ce raccordement sous les vis arrière du couvercle de la boîte de vitesses ou la masse de la batterie est également connectée.

Raccordement de régulateur de tension :

Le régulateur de tension est monté sur la gauche du panneau transversal. Si vous disposez encore de la fixation en plastique alors vous pouvez le monter sur le panneau transversal. Vous devrez percer les rivets pour ensuite retirer le support métallique. Le régulateur de tension peut alors être fixé à l'aide de 2 vis.

- 311 => Masse D-
- 151 => Borne 12V du contact D
- 4 => Borne EXC de dynamo DF

Les 2 bornes du niveau du liquide de frein se situent sur le couvercle du réservoir de liquide de frein.

- 540 => Voyant
- 311 => Masse

Démarreur :

- 32 => Tension de batterie, ceci est le filetage M8 et montez aussi le fil « + » de la batterie
- 50 => Bouton/Contacteur de démarrage, ceci peut être une cosse femelle ou une cosse à anneau au côté du démarreur dépendant de la marque.

Bobine :

Il y a 3 raccordements qui ressortent du faisceau électrique pour la connexion de la bobine :

- 1 => Signal d'envoi de message de la bobine
- 15 => Borne 12V du contact (Si point de contact utilisé)
- 123 => Borne 12V via système d'allumage 1-2-3

Seulement 2 raccordements sont nécessaires si vous utilisez l'allumage conventionnel;

- 1 => Borne – de la bobine
- 15 => Borne + de la bobine

Le fil 123 n'est pas utilisé ici et il est préférable de l'isoler.

Pour l'allumage 1-2-3, les raccordements sont les suivants :

- 1 => Borne – de la bobine
- 123 => Borne + de la bobine

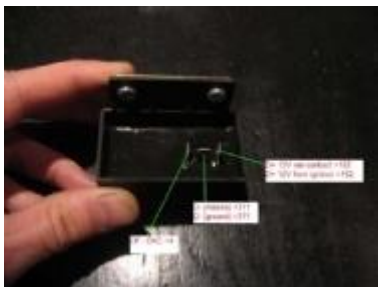
Le fil 15 n'est pas utilisé ici et il est préférable de l'isoler.

Dynamo :

- 30 => Cosse à tête ronde 6mm
- 4 => Cosse femelle type

Multiprise de faisceau électrique de moteur :

- 86 => Température d'huile
- 87 => Voyant de pression d'huile
- 123 => Allumage système 1-2-3
- 187 => Compteur de pression d'huile
- 1 => Signal d'envoi de message de la bobine
- 15 => Borne +12V du contact



Connexion régulateur de tension

6.9. FEUX AVANT

Conseil : il y a 2 options de feux de position : les originaux installés dans les phares de la 2CV ou si vous disposez des clignotants Burton pour les grands pare-boues. Ces derniers peuvent recevoir les feux de position puisqu'ils sont dotés d'ampoule à 2 filaments. Cependant, ce clignotant doit avoir un cabochon blanc/transparent (standard).

Le fil des feux de position est codé sous 58 et 581.

Attention ! Il est interdit d'avoir les feux de position allumés sur 2 endroits en même temps.

Clignotants gauche (Multiprise x4) :

- 311 => Masse
- 490 => Clignotant
- 581 => Feu de position

Phare gauche (Multiprise x5) :

- 311 => Masse
- 56a => Feu de route
- 56b => Feu de croisement
- Eventuellement 581 => Feu de position

Clignotants droite (Multiprise x7) :

- 311 => Masse
- 491 => Clignotant droit
- 581 => Feu de position

Phare droit (Multiprise x8) :

- 311 => Masse
- 56a => Feu de route
- 56b => Feu de croisement
- Eventuellement 581 => Feu de position

6.10. LES FAISCEAUX PRINCIPALES DETACHES

Pour vous faciliter l'assemblage, nous avons équipé le faisceau principal de plusieurs multiprises. Ainsi les pare-boues peuvent être facilement retirés et le bloc-moteur peut également être facilement déconnecté.

Dégivreur et gicleur d'essuie-glace :

- 311 => (2x) Masse
- 93 => Moteur de dégivreur
- 91 => Gicleur d'essuie-glace

Phare multiprise x5 et x8 :

Ce câble à 4 fils doit être couplé à l'ampoule double-filament ou H4 et le feu de position. Ensuite tirez le câble du phare vers l'extérieur puis à travers un trou (percer avec un foret 7 ou 8) du devant de la voiture vers le compartiment moteur. Vous pouvez maintenant brancher la multiprise tout en regardant le raccordement du contact mâle du faisceau électrique principal.

Clignotant multiprise x4 et x7

Ce faisceau électrique est fabriqué pour le raccordement des clignotants des grands pare-boues. D'autres types de clignotant peuvent être installés comme ceux sur les petits garde-boues. Branchez d'abord le câble à 3 fils aux clignotants, la cosse à anneau est fixée sous une vis de fixation et les 2 autres contacts mâles se branchent dans la prise du clignotant. Comme ce branchement est toujours en contact avec des éclaboussures il faut bien l'isoler.

Il est préférable de coller le câble avec du Sika-flex® à l'intérieur du pare-boues. Ce câble passe également par l'avant de la voiture et est ensuite brancher à la multiprise.

Le faisceau électrique du moteur :

La plupart des composants du moteur de 2CV sont connectés sur ce faisceau électrique et peut être assemblés à son propre goût.

Seulement l'actionneur de pression d'huile et les points de contacts sont connectés sur une 2CV. La plupart des personnes veulent rajouter un capteur de pression d'huile, un capteur de température d'huile et un système d'allumage 1-2-3 entièrement électronique.

Branchement de capteur de pression d'huile :

Elle est constituée de 2 fils, le 187 et 87 qui sont vissés sur le capteur. Le capteur a un raccordement pour la lampe 87 => WK (Contact du voyant) et pour l'instrument 187 => G (Geber).

Si vous utilisez le capteur de pression d'huile d'origine, il y a 3 possibilités : la plupart des capteurs sont équipés de cosse à tête ronde M3 mais les modèles plus récents ont des cosses femelles ou une prise de 3mm.

Branchement du capteur de température :

Le capteur de température est vissé sous le carter au lieu du bouchon de vidange et est couplé au fil 86.

Points de contact :

Les points de contact d'origine sont couplés via le fil 1.

Allumage système 1-2-3 :

Le système d'allumage 1-2-3 est toujours livré avec les fils ; un rouge, un jaune et un noir. Comme cet allumage passe par la multiprise, les languettes de contact fournies doivent être serrées dessus.

Descriptions de l'allumage à la multiprise :

- Fil rouge => 15 => Borne +12V du contact
- Fil noir => 1 => Borne – de la bobine
- Fil jaune => 123 => Borne + de la bobine

Assurez-vous d'avoir bien fixé le faisceau électrique, nous vous conseillons de faire passer le faisceau électrique du moteur par la carter du ventilateur. Assurez-vous d'utiliser le passe-câble pour le passage du câble par la carter du ventilateur.



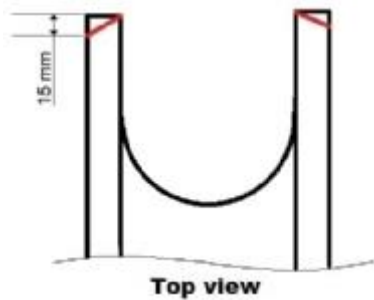
Routing the harness

7. ASSEMBLAGE CARROSSERIE

Nous sommes maintenant arrivés au montage de la carrosserie sur le châssis. Il faut que tous les trous de la carrosserie, des baguettes pour carrosserie, de la bande mousse autocollante et des fixations du châssis soient en face des trous du châssis pour faire passer les vis. Ceci n'est pas toujours le cas et des frustrations sont alors possibles. Limer et agrandir peut être une solution. La carrosserie est montée à l'aide de vis M7.

Attention ! La carrosserie sera toujours un peu de travers par rapport au châssis pour donner de la place à la dynamo. Dimensionner n'a donc pas beaucoup de sens !

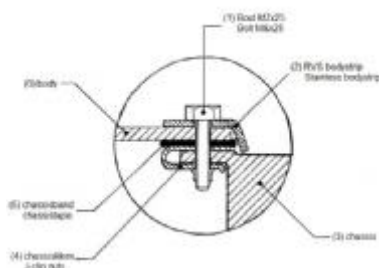
- Placez toutes les fixations du châssis sur le châssis (voir dessin).
- Collez les baguettes étanches de châssis sur le bord du châssis où la carrosserie sera placée.
- Placez maintenant la carrosserie sur le châssis. Soulevez-le à deux et glissez d'abord l'arrière de la carrosserie sur l'arrière du châssis. Tirez alors la carrosserie vers l'avant jusqu'à il soit en face de l'essieu arrière. Assurez-vous qu'il n'y est pas de conduits ou de durits qui se coincent entre la carrosserie et le châssis et que la carrosserie ne se bloque pas. En bonne position, la carrosserie est placée juste devant la jonction en T des conduits de frein.
- Utilisez les baguettes en Inox pour répartir la force de façon homogène sur le polyester sinon le fond de la carrosserie pourrait s'onduler. Remarquez que les baguettes droite et gauche sont différentes.
- Piquez des trous dans la bande mousse autocollante à l'aide d'une perceuse en faisant tourner le foret dans le sens contre-horaire pour la fixation de la carrosserie sur le châssis.
- Si vous êtes certain de l'étanchéité de la bande mousse autocollante (5) entre le fond de la carrosserie (6) et le châssis (3) alors vous pouvez serrer les fixations (4) de châssis à l'aide des vis M7x25 en mettant des rondelles larges M7 entre les vis (1) et les baguettes (2) en Inox. Commencez par les 2 premières vis avant et arrière puis travaillez en allant vers le milieu sinon la carrosserie peut être montée de travers. Utilisez les grandes rondelles larges pour les vis placées sur les fixations.
- Fixez les 2 dernières vis arrière de la carrosserie sur le fond du compartiment de roue de secours. Il se peut que les trous visibles ne soient pas en face des trous du châssis. Percez alors de nouveaux trous et bouchez les anciens trous avec du Kit Sika-flex®.
- Il se peut qu'un trou soit apparu au-devant de la baguette de carrosserie juste derrière la 1ère vis. Ceci est normal et ne changera pas la rigidité. Vous pouvez fermer ce trou avec du kit Sika-flex® pour empêcher l'eau d'entrée.



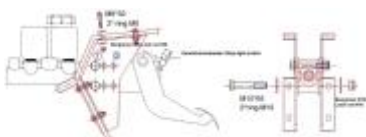
Cut the rear legs of the chassis.



Cut off rear legs of chassis



Conseil sur le châssis



Pédalier monté

7.1. FIXATION DES CABLES ET CONDUITS

Câble de débrayage :

- Faites passer le câble de débrayage par le passage prévu à cet effet. Accrochez la douille à 6 cotés à la pédale de débrayage. Réglez le câble de telle manière à ce qu'il y est une course libre de 2cm. Ce réglage ce fait à l'aide de l'écrou supérieur. Si votre réglage est bon vissez l'écrou inférieur contre l'écrou supérieur comme fixation. Prenez garde à bien éloigner le câble du pot d'échappement. EXPLICATION DU PASSAGE DU CABLE DE DEBRAYAGE !!!!

Câble d'accélérateur :

- Faites passer le câble d'accélérateur à travers le panneau transversal. Un trou est prévu à cet effet sur le boîtier de passage de chauffage. Accrochez la douille du câble d'accélérateur à la fourche de la pédale d'accélération.

Conseil : Serrez éventuellement à l'aide d'une pince la fourche pour que la douille ne puisse pas sauter.

- Affûtez avec une meuleuse manuelle le rebord des 2 rondelles larges M6 et un écrou M6 pour créer une fente et glissez-les ensuite sur le câble d'accélérateur, une rondelle et l'écrou sous la planche de bord et une rondelle du côté du compartiment moteur. Montez celle-ci au bout du câble d'accélérateur pour qu'il soit fixé au panneau transversal.
- Glissez le tube noir strié à travers le support qui est fixé à la bride du carburateur.
- Mettez ensuite le câble d'accélérateur sur le carburateur. Le support en « U » doit être monté à l'axe de papillon à l'aide d'une tige et fixé grâce au clip de fixation.
- Vérifiez en même temps que le papillon des gaz se ferme complètement et qu'il s'ouvre entièrement.
- Grâce au clip de fixation placé sur le tube strié, vous pouvez régler avec précision même si le câble d'accélérateur s'étire légèrement plus tard.

Conduit de frein :

- Pour atténuer les vibrations du moteur, la longueur en trop du conduit de frein avant doit être enroulée entre la boîte de vitesse et le panneau transversal. Utilisez le diamètre d'une bombe à huile (+/- 30mm) et enroulez le conduit autour pour la forme.
- Le conduit doit être fixé 2 fois entre l'enroulement et le maître-cylindre.
- Vissez la douille avec le caoutchouc d'étanchéité au conduit avant du frein au trou arrière du maître-cylindre. Ce trou correspond à celui qui est le plus proche du conducteur. Vissez la douille à la main donc pas avec beaucoup de force.
- Faites passer le conduit de frein arrière dans le trou (+/- 30mm) du châssis prévu à cet effet. Vérifiez à ce que le conduit ne touche pas le rebord coupant du châssis. Utilisez alors une durite d'essence ou une protection plastique. Fixez ensuite sur un endroit au-dessus du châssis le conduit. Tirez le conduit à travers le trou avant du maître-cylindre et placez la douille avec le caoutchouc d'étanchéité. Ce trou est le plus éloigné du panneau transversal. Encore une fois, serrez la douille à la main et assurez une distance suffisante entre le conduit et le pot d'échappement.
- Vous pouvez enrouler le conduit seulement s'il est trop long.
- Le bouchon du réservoir de liquide de frein doit viser vers le panneau transversal.
- Remplissez par conséquent le réservoir avec le bon liquide de freins. Utilisez du liquide de freins DOT4 si vous avez des freins à tambours à l'arrière comme à l'avant. Si vous avez des freins à disques à l'avant, utilisez du liquide de freins LHM. Par ailleurs ce système doit être purgé.

Purge des freins :

Le liquide de freins doit être entièrement pompé dans les conduits. Il y a trois vis de purges sur la voiture, deux sur les freins arrière et une sur l'étrier gauche.

- Placez un tube transparent sur la purge de la roue arrière droite et laissez couler de l'autre bout du tube dans un pot transparent.

- Vérifiez qu'il y a assez de liquide de freins dans le réservoir du maître-cylindre. Pensez à mettre le liquide qui convient. Remplir de temps en temps.
- Laissez un collègue appuyer sur la pédale quelque fois pour créer assez de pression.
- Dévissez la purge jusqu'à ce que la pédale de frein soit enfoncé entièrement et revissez la purge pendant que votre collègue garde la pédale enfoncée.
- Lorsque la purge est bien serrée, laissez remonter la pédale doucement.
- Répétez cette procédure jusqu'à ce qu'il n'y est plus de bulle qui apparaisse lorsque vous retirez du liquide via le tube transparent.

Continuez la purge dans l'ordre suivant :

- L'autre roue arrière.
- Etrier du frein avant gauche.

Pour les freins à disques, la purge est faite grâce à la purge placée sur l'étrier avant gauche. Après une bonne purge, l'appui sur la pédale de freins doit être « dur ».

Une fois la purge finie, remplissez le réservoir jusqu'à l'indice MAX

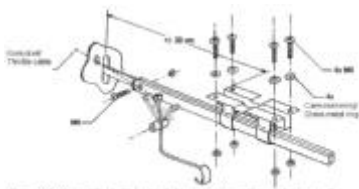
N.B. : Vous ne pouvez pas purger le système de freinage d'une Burton avec une pompe à dépression parce que le conduit est trop fin.

Frein à main:

- Percez 4 trous dans le support de guidage du frein à main que vous avez retiré de la voiture donateur. Regardez sur l'image à quoi ça doit ressembler.
- Faites passer le frein à main à travers le support de guidage.
- Débarrassez-vous de l'ancienne baguette du frein à main et remplacez-le par une nouvelle baguette plus longue et en Inox. Faites passer cette baguette dans le trou de passage du chauffage. Attention, la pédale d'accélérateur doit encore se déplacer librement.
- Utilisez ensuite le support de guidage pour marquer les trous de perçage sur le polyester (Ø6.5mm).
- Fixez après perçage, le guidage de frein à main sur le polyester avec des vis M6. N'oubliez d'utiliser des rondelles larges. En effet, de grandes forces sont appliquées sur le polyester lorsqu'on utilise le frein.



Adjustment clip



Handbrake



Clutchcable adjustment



Pédalier monté



Throttle pedal

7.2. LEVIER DE VITESSES

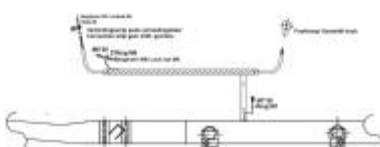
Un tout nouveau levier de vitesse en Inox a été développé pour la Burton.

- Faites passer le levier de vitesse à travers le trou de passage du chauffage et fixez-le au panneau transversal avec la vis M6x25. Assurez-vous de monter le levier le plus haut possible.
- Vous pouvez maintenant mettre la vis M7x20 pour fixer le pied triangulaire du levier de vitesse au châssis. Le filetage pour cette vis est standard sur le châssis.

- Allongez-vous dans le compartiment pour visser la fixation du support au-devant du levier de vitesses.
- Remplacez le vieille tige de la boîte de vitesses avec la nouvelle version plus courte. Utilisez l'ancienne fixation pour le blocage. Le « U » doit être dans le même plan que la voiture.
- Fixez la tige plus courte à l'aide des anciennes plaques de connexion et des tubes en caoutchouc au levier de vitesses (Voir photo). Ces tubes en caoutchouc sont disponibles en état neuf.
- Le levier de vitesse actuel n'a plus de filetage au bout et le caoutchouc du levier n'a plus besoin d'être fixé avec un écrou M6.
- Graissez le levier n'ont pas avec de l'huile mais avec de la silicone et du vaporisateur Téflon. L'huile n'est pas recommandée pour le levier et le tube en nylon.
- Vissez le pommeau du levier de vitesse fermement et utilisez de l'adhésif de filetage, genre Loctite®. Collez ensuite l'autocollant sur le pommeau du levier de vitesses.
- Vérifiez si toutes les vitesses passent.



Gear shift rubber



Fixing the gear lever

7.3. COLONNE DE DIRECTION

Il existe 2 types de colonne de direction. Une normale, où le volant est fixé à la colonne de direction et une avec un volant retirable. Le volant retirable (aussi appelé quick-release) facilite l'accès dans l'habitacle et est un bon antivol.

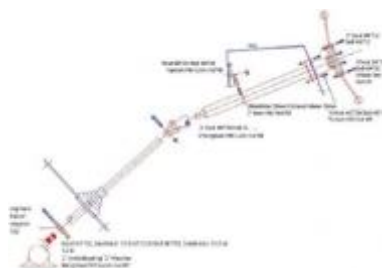
Il y a un trou de 40mm de diamètre pour la colonne de direction.

Si vous souhaitez vraiment avoir un volant retirable, il faudra agrandir le trou vers 49mm ou 50mm avec une lime.

- Assurez-vous d'utiliser le bon trou décrit comme ci-dessus ;
- Montez la partie inférieure au pignon de direction avec le blocage d'origine et la vis M7x55. Ne la vissez pas encore.

- Faites passer la partie supérieure de la colonne de direction à travers le trou de la planche de bord vers l'intérieur.
- Assemblez le joint articulé de la colonne de direction mais ne serrez pas encore les vis.
- Tournez quelques fois l'axe pour voir si la colonne de direction est bien centrée et s'il n'y a pas rien qui touche le polyester. Si vous êtes certain que votre colonne est bien placée, vous pouvez serrer les vis du joint articulé et celle du pignon de direction.
- Percez les 4 trous (Ø5.5mm) pour fixer la colonne de direction à la planche de bord. Assurez-vous de le faire d'une telle manière que le logo Burton soit placé exactement sur l'anneau, ceci est le plus esthétique.
- Percez 2 trous (Ø8.5mm) dans le panneau transversal où vous fixerez la cornière. La colonne de direction est fixée à l'aide du collier en U (Ø36mm) sur la cornière.
- Montez la plaque en alu du volant à la colonne de direction ou au coupleur rapide. Attention ! Le volant retirable est monté avec des vis à filetage américain (5/16NFx3/4), donc ne les perdez pas. Pour la colonne sans volant retirable, vous pouvez utiliser les vis M6x16 du set de vis.
- Montez le volant avec les vis fournies, d'une telle manière de ne pas obstruer la vue sur les compteurs. Si les vis sont trop longues, raccourcissez-les.

Lorsque vous commandez votre sellerie pour l'intérieur, un bout est donné en plus pour cacher les vis sur le volant et pour remplir le trou du volant.



Colonne de direction

7.4. TUBE DE REMPLISSAGE D'ESSENCE

- Faites passer le tube de remplissage de l'extérieur dans le pare-boue arrière.
- Assurez-vous que le tube de remplissage tombe en face du manchon en caoutchouc. N'oubliez pas les pinces de fixation des tubes.
- Le dessous de la flasque doit être bien plan au pare-boue. Il se peut que vous ayez besoin de :
- Limer le rebord oblique du polyester .
- Tourner le tube de remplissage pour changer la position.
- Vérifier si le tube de remplissage est libre dans le trou du pare-boue et non sous serré.
- Percez maintenant les trous du couvercle du réservoir et utilisez le tube de remplissage pour dessiner le bon diamètre. Prenez garde à ne pas faire tomber des copeaux dans le réservoir. Fermez-le à l'aide de ruban adhésif par exemple.
- Montez le couvercle d'essence (Ordre : couvercle, joint, tube de remplissage, polyester) avec les 6 boulons. Prendre soin à ce que le clip d'ouverture vise vers l'arrière.

- Utilisez 2 pinces de fixation pour bien maintenir le réservoir, le tube de remplissage et le manchon fermés.
Attention ! Les pinces ne doivent pas toucher les conduits de freins.

7.5. LE PARE- BRISE

Il y a trois possibilités pour les conducteurs de Burton à toit ouvert : des aeroscreens, un pare-brise bas et un pare-brise haut. Ceux qui veulent un toit rigide devront prendre un pare-brise haut.

Les aeroscreens sont jolie et nostalgique mais ne donne pas beaucoup de protection surtout contre la pluie. Un rabat peut être fixé entre les aeroscreens et la carrosserie pour créer un peu plus de protection. Vous pouvez choisir de mettre qu'un seul aeroscreen pour le conducteur.

Lors de l'assemblage des aeroscreens, une distance de 40cm doit séparer les pieds du rebord du tableau de bord pour avoir suffisamment de place pour le tonneau. Si vous souhaitez placer 2 aeroscreens, 140cm doit alors séparer les 2 extrémités des pieds des aeroscreens. Le plus simple est de déterminer le milieu et d'ensuite tirer une marque à 70cm de chaque côté.

L'avantage du bas pare-brise est qu'il ne se mouille pas sous la pluie si vous continuer à rouler. La vitre basse est très aérodynamique et vous donne quelque Km/h en plus. Le bas pare-brise est facilement changeable pour un grand pare-brise. Si vous mesurez plus d'1m80, une grande est alors beaucoup plus confortable.



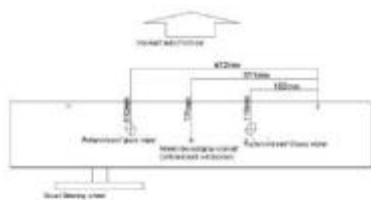
765mm de mesure



Measuring holes to drill



Centre de montage du pare-brise



Trous pour les essieux pare-brise et essuie-glace

7.6. ASSEMBLAGE PARE-BRISE

Les hauts et bas pare-brise sont livrés complets et sont constitués des pièces suivantes :

- Le cadre avec la vitre et les triangles latéraux des supports pré-montés.
- Un support pour la fixation du rétroviseur intérieur.
- Un support pour la fixation du montant intermédiaire.
- Des caoutchoucs d'étanchéité sous le pare-brise.
- 2 triangles en caoutchouc.

Il est conseillé de protéger la carrosserie à l'aide de ruban adhésif contre des éventuelles rayures faites par le cadre en aluminium.

Pour l'assemblage de la vitre basse et haute vous devrez percer 5 trous. Prenez le temps de bien mesurer l'emplacement des trous de perçage pour être sûr qu'ils soient bien placés.

Le pare-brise est fixé au milieu par des supports qui se glisse dans le montant intermédiaire. Ces supports sont fixés à l'aide de vis M6 dans la carrosserie. Sur le dessin vous verrez comment mesurer la position du trou en prenant l'empreinte située devant la charnière du capot comme référence. Ce trou au milieu de la carrosserie servira aussi pour l'assemblage du dégivreur et du mécanismes des essuie-glaces.

N.B. : Si vous prenez la charnière gauche du capot comme référence vous n'aurez pas les bonnes mesures du à la dissymétrie de la carrosserie.

Percez le trou de Ø6.5mm dans la carrosserie. Glissez le support devant la fixation du milieu du montant intermédiaire et fixé pour l'instant avec un vis M6 à 6 pans creux. Retirez le profil en caoutchouc de la gouttière placée sous le pare-brise, mais placez les triangles en caoutchouc pour éviter des dégâts. Placez ensuite le pare-brise sur la carrosserie.

Fixez le pare-brise au milieu avec une des longues vis M6 que vous faites passer par-dessous la carrosserie. Positionnez le pare-brise de telle manière à ce que la dessous touche entièrement la carrosserie Vérifiez si la position du pare-brise par rapport à la mesure suivante : la distance entre la pliure du rebord arrière du baquet jusqu'au rebord intérieur du montant intermédiaire doit être de 765mm. Voir photo.

Cette distance est très importante pour le placement du toit rigide et de la capote ultérieurement.

Enfoncement le pare-brise fermement dans la carrosserie et dessiner les trous des triangles en caoutchouc sur la carrosserie et retirez ensuite le pare-brise pour percer les trous marqués avec un foret Ø5.5mm.

Déballez le rétroviseur intérieur et vissez-le au support fourni avec. Vissez l'écrou M6 à la tige filetée du rétroviseur pour le fixer. Faites glisser le support avec le rétroviseur intérieur dans le montant intermédiaire et fixez-le avec une vis M6 à 6 pans creux. Si vous mettre un toit, utilisez le support de rétroviseur intérieur qui est livré avec le matériel de fixation pour le toit rigide ou la capote.

Si vous souhaitez également placer les essuie-glaces et le ventilateur contre la buée, vous pouvez continuer au prochain paragraphe. Ceci compte aussi pour l'assemblage du tonneau où vous devrez percer quelques trous.

Après avoir éventuellement monté les essuie-glaces, le ventilateur contre la buée et le tonneau, placez définitivement le pare-brise. Fourrez le caoutchouc d'étanchéité dans la gouttière et coupez-le éventuellement sur mesure. Placez le pare-brise sur la carrosserie et vissez d'abord les 4 vis des triangles et ensuite la vis au milieu.



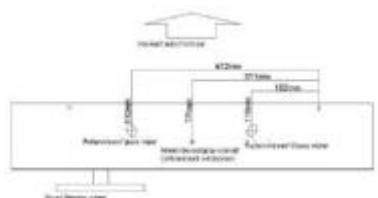
765mm de mesure



Measuring holes to drill



Centre de montage du pare-brise



Trous pour les essieux pare-brise et essuie-glace



Pare-brise avec plaque de dégivrage.

7.7. RETROVISEURS

Rétroviseur intérieur :

- Retirez le rétroviseur de son emballage.
- Vissez l'écrou M6 à la tige filetée du rétroviseur.
- Vissez le rétroviseur au support fourni avec.
- Faites glisser le support du rétroviseur intérieur du montant intermédiaire et fixé avec la vis M6 à 6 pans creux.

Rétroviseurs extérieur :

- Sciez 1 cm de la tige filetée des rétroviseurs pour leur assemblage.
- Fixez ensuite le rétroviseur à l'aide de rondelle-ressort et d'écrous et en passant la tige dans le triangle.

7.8. LE SYSTEMES D'ESSUIE- GLACES

Le bas pare-brise est considéré comme un guide-vent mais avec le haut pare-brise vous regarder par la vitre. Les essuie-glaces, ventilateur et les gicleurs sont obligatoires. C'est pourquoi Burton Car Company fourni des systèmes d'essuie-glaces.

Assemblage du système d'essuie-glaces :

Attention ! Souvenez-vous bien comment le système d'essuie-glaces est assemblé avant de le démonter et prenez bien votre temps ! Lors d'un mauvais assemblage le moteur du mécanisme peut sauter et celui-ci n'est pas sous garanti. Lors de l'assemblage, la bonne position des tubulures d'essuie-glaces est très importante.

Le système d'essuie-glaces est spécifiquement développé pour le haut pare-brise et utilise le moteur d'essuie-glace original d'une 2CV. Livrez votre ancien système d'essuie-glace lorsque vous achetez un nouveau.

- Percez les trous comme sur le dessin avec un foret Ø16mm.
- Démontez les essuie-glaces du système en retirant les clips et les axes, ensuite les rondelles et les adaptateurs inclinés. Le guide des axes peut aussi être retiré en dévissant l'écrou à l'arrière.
- Placez la plaque en Inox à l'intérieur de la carrosserie. Fixez-la avec une vis devant le support du milieu du pare-brise.
- Faites passer les axes à travers la carrosserie. Réglez à partir de l'extérieur les adaptateurs sur l'axe.
- Limez ces trous pour qu'ils soient bien compatibles.
- Si les guides des axes passent bien par la carrosserie, ces guides peuvent alors être définitivement fixés avec

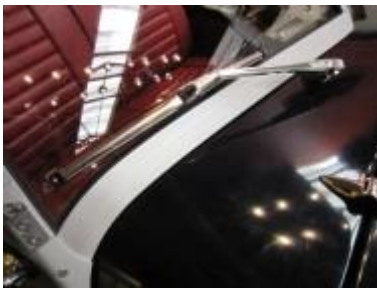
des écrous à l'intérieur. Il est conseillé d'étanchéifier les axes avec du kit Sika-flex® là où ils passent par la carrosserie. Remettez les rondelles et les clips sur les axes ensuite.

Les moteurs d'essuie-glaces sont raccordés de la manière suivante :

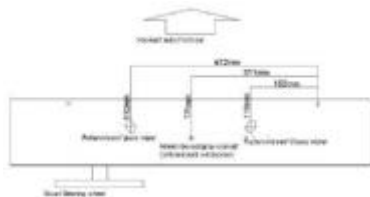
- 164 => Bleu, borne +12V via le contact
- 23 => Blanc
- 24 => Gris
- 311 => Noir, masse

Dans la nouvelle version du faisceau électrique, il y a une prise pour faciliter la connexion du moteur des essuie-glaces.

Dernier est l'installation des bras d'essuie-glace et balais. Les bras d'essuie-glace sont droites, mais doivent être légèrement courbée, de sorte que la lame est parallèle au bord du pare-brise Ceci peut être vu dans la photo. Pour plier le bras, tirez sur la fin pour le rendre le plus longtemps possible. Ensuite, placez-les dans un étau comme indiqué dans l'image. Les bras se permettent d'être pliés à la main. Utilisez votre voiture comme une référence pour voir si les bras sont pliés assez loin.



Le bras d'essuie-glace et la lame.



Trous pour les essieux pare-brise et essuie-glace



Bras d'essuie flexion



Window wiper axle in parts

7.9. GICLIER D'ESSUIE- GLACES

Si vous installez un haut pare-brise, les gicleurs sont alors obligatoires. Burton Car Company livre des gicleurs universels très adéquats pour la Burton et n'est pas difficile à monter.

Le système d'essuie-glaces Burton est constitué de :

- Un réservoir et une pompe
 - Une tête de gicleur
 - Un interrupteur
 - Un tube
 - Fils avec des prises
- Percez un trou Ø8mm dans la carrosserie devant le montant intermédiaire du pare-brise. Assurez-vous de placer le trou le plus proche possible du pare-brise (+/- 5cm). Regardez si le trou est bien sous le tableau de bord en raison du câblage, essuie-glaces... En revanche si vous n'avez pas assez de place, vous pouvez mettre le gicleur sur le capot.
 - Utilisez l'écrou pour fixer le gicleur. Vérifiez le diamètre du gicleur avant de percer, les diamètres peuvent alternés selon les modèles de gicleurs.
 - Retirez le support de maintien en position du réservoir.
 - Placez le support sur le bon endroit du panneau transversal.
 - Dessinez le trou rond et le trou de coulissement.
 - Percez 2 trous de Ø4.5mm sur les 2 marquages.
 - Utilisez 2 vis M4 avec des rondelles pour fixer le support contre le panneau transversal.
 - Faites glisser le réservoir au support
 - Percez un trou de Ø21mm dans la planche de bord pour l'interrupteur. Vérifiez une nouvelle fois le diamètre de l'interrupteur, il peut y avoir des diamètres différents.
 - Fixez l'interrupteur avec l'écrou en plastique correspondant à l'arrière du tableau de bord. Dans le chapitre 6, il est clairement indiqué comment le gicleur est raccordé au faisceau électrique principal Burton.
 - Mettez la durite entre la pompe et le gicleur. Vous pouvez régler la direction des gicleurs en mettant une épingle dans l'ouverture et de les déplacer. Prenez garde à ce que le vent change la direction du gicleur.

Il y a câble avec une multiprise au faisceau électrique principal pour le moteur du gicleur et le moteur du ventilateur contre la buée. Les raccordements du gicleur sont les suivantes :

- 91 => Moteur du gicleur
- 311 => Masse

7.10. VENTILATEUR CONTRE LA BUEE

Un ventilateur contre la buée est obligatoire si vous avez un haut pare-brise pour le passage du contrôle technique. Prenez garde à ce qu'il ait moins de place pour les compteurs lorsque vous placez un système contre la buée. Burton Car Company a développé un système contre la buée où le chauffage intérieur n'est pas utilisé.

A. Manuel de construction pour le ventilateur contre le buée du pare-brise :

Le kit du ventilateur contre la buée est constitué des pièces suivantes :

- Ventilateur complet
- Bouton rotatif avec 2 positions
- Bouche en PVC et un tube scié en biais
- Plaque de passage d'air en Inox sur le tableau
- Tube à nervures
- Vis de position avec des rondelles fraisées et 2 clips de vis et d'autres pièces de fixation

B. Retirez le pare-brise si monté :

Mettez la plaque en Inox sur la carrosserie et utilisez la fixation centrale du pare-brise comme repère. Assurez-vous de la plaque bien droite et le plus proche du rebord du tableau de bord. Les bouches d'aérations doivent viser vers le haut pour l'air ressorte bien par tous les trous.

Dessinez les trous d'aération et les 3 trous de fixation. Il y a aussi un trou pré-percé pour une fixation du tonneau. Si vous ne souhaitez pas installer le tonneau vous n'avez pas besoin de dessiner ce trou sur la carrosserie.

Vous pouvez maintenant percez les trous de fixations et limez les trous d'aération.

Figure 1 :

1. Fixation du pare-brise
2. Trou de fixation et distribution d'air
3. Idem
4. Trou de bouton de tonneau

C. Assemblage ventilateur:

Le ventilateur est placé dans le compartiment et permet ainsi de limiter les bruits. Placez le ventilateur au côté droit à la partie verticale du panneau transversal. Percez donc d'abord un trou de 80mm dans la partie horizontale et collez avec du Sikaflex® le conduit en PVC livré avec. En mettant le ventilateur dans le trou vous pouvez marquer les 4 trous du support de fixation et percez ces trous. Un trou de 50mm de diamètre peut également être percez dans la partie verticale en prenant les 4 trous comme repère.

Avec une lime ronde de 5 ou 6mm, usinez une petite encoche à l'emplacement du trou de 50mm que vous venez de percer. De cette manière, vous créez une partie filetée ou le tube strié peut être vissé.

N'oubliez pas de percez le trou avant le passage des câbles.

D. Assemblage de pièces restantes :

Le tube strié passe de l'autre côté sur le tube de distribution en PVC coupé en biais. Glissez les 2 clips de vis sur le tube de distribution et assemblez le tout sous le tableau de bord. La distribution est fixée au-dessus, à l'aide de vis de placement fournie. Montez également à ce moment le bouton de fixation du tonneau.

E. Assemblage de l'ensemble et raccordement du faisceau électrique :

Le contacteur à 3 positions ; éteint, moitié et pleine puissance. Ainsi il y a une résistance dans le faisceau Burton lors du raccordement du contacteur du ventilateur contre la buée.

Il y a un petit faisceau électrique est fourni au faisceau principal avec une multiprise pour les connexions des gicleurs. Vous pouvez placez ce petit faisceau où vous le souhaitez sur panneau transversal. Les connexions sont les suivantes :

- 93 => Borne + du contacteur du ventilateur
- 311 => Masse



Hoses for demister



Stainless plate for demister



Holes in firewall for defrosting

7.11. TONNEAU

Un tonneau ne sert non seulement comme couverture mais sert aussi à améliorer la conduite. Le tonneau vous protège très bien contre la pluie et le vent et est donc multifonctionnel. Le tonneau donne ainsi plus de confort que la capote.

Des tonneaux de haute qualité sont disponibles chez Burton Car Company pour protéger votre Burton contre la pluie. Vous pouvez choisir pour un tonneau avec ou sans poche pour le volant. Si vous avez un volant retirable utilisez un tonneau sans poche, ceci est plus esthétique. Comme le tonneau se ferme à l'aide de fermeture éclair, vous pouvez rouler avec un tonneau partiellement fermé, surtout pour les périodes où il fait plus frais et ceci donne plus d'efficacité au chauffage.

Les tonneaux sont faits à partir de toile de cabriolet spécial et robuste. Ils sont spécialement pour les Burton et sont fixés à l'aide bouton-poussoir. Comme ils sont faits à la main, il n'y aucun qui se ressemble et on ne pas dire exactement où se trouve le bouton-poussoir.

N.B. : Avant de mettre le tonneau, montez le pare-brise.

Vous pouvez faciliter le marquage des points pour les boutons-poussoir à l'aide de ruban adhésif. Collez le ruban à la carrosserie et appuyez le bouton fermement dessus. Le bouton laissera une marque sur le ruban adhésif qui servirait à percer un trou. Voir photos.

- La fixation des boutons se fait avec des boulons. Le tonneau doit recouvrir la voiture fermement. Commencez donc d'abord par les 2 boutons de devant placés sur les 2 triangles du pare-brise. Voir photo.

Montez le bouton-poussoir du milieu dans le trou de la plaque d'aération en Inox. Si vous n'avez de bouche d'aération, vous pouvez simplement mesurer la position du trou.

- Une fois monté, tirez le tonneau fermement en arrière pour déterminer la position des boutons arrière (Au milieu) avec un crayon. Le milieu est déterminé sur le rebord extérieur du baquet.
- Percez ici aussi un trou et fixé le bouton-poussoir.
- Fixez maintenant le tonneau aux 4 boutons que vous avez placé et maintenez les autres points à l'aide du ruban adhésif en place.
- Si vous êtes satisfait de la position du tonneau sur la Burton, vous pouvez dessiner les trous à percés pour les boutons restants.
- Percez maintenant les trous et fixez les boutons sur la carrosserie.
- Avant de percer les 2 trous sous le pare-brise il faudra démonter ce dernier.
- Si vous n'êtes pas totalement satisfait sur l'emplacement d'un ou plusieurs boutons, vous pouvez allonger le trou pour faire glisser le bouton dedans.



The place for the hole is marked



Marking the hole



Taping the cover

7.12. TABLEAU DE BORD

En principe, une Burton doit avoir au minimum les mêmes instruments qu'une voiture donateur. Il faut au minimum un compteur de vitesse et jauge à essence et un voltmètre. Selon la loi il ne vous faut qu'un compteur vitesse éclairé et si votre voiture donateur possédait un témoin pour le niveau faible d'essence, il faut en remettre un. Comme la planche de bord fait 4 à 6mm d'épaisseur beaucoup de compteurs sont difficiles à mettre ne place. Prenez garde lorsque vous achetez des compteurs neufs ou usagés. En effet, la plupart des compteurs ne sont pas compatibles du à leur grand défauts techniques.

Les avantages des compteurs Burton :

- Le compteur de vitesse n'a pas d'écart relatif.
- Le câble kilométrique va toujours sur le compteur.
- Le compteur est compatible pour les bicylindres.
- La jauge d'essence ne marche pas dans le mauvais sens.
- Le compteur de pression et de température d'huile sont toujours compatible aux capteurs.
- Il y a des témoins incorporés dans le compteur de vitesse .

Ces avantages sont les mêmes pour le compteur MMB également disponibles chez Burton Car Company. En revanche le compteur de vitesse MMB n'a pas de témoins. Mais vous pouvez éventuellement vous procurer un compteur avec des voyants ou des voyants séparément.

Burton car Company fourni plusieurs types de compteurs Burton ou MMB qui sont entièrement compatibles pour une 2CV/Burton.

Les possibilités de compteurs Burton et MMB sont :

1. Vitesse et distance, 80x80mm, obligatoire
2. Compte-tours, 80x80mm, conseillé
3. Jauge à essence, 52x60mm, obligatoire
4. Voltmètre, 52x60mm, conseillé
5. Température d'huile, 52x62mm, conseillé
6. Pression d'huile, 52x60mm, optionnel
7. Ampèremètre, 52x60mm, optionnel
8. Unité d'indication, 60mm, optionnel

Vous êtes de libre choisir le bon endroit pour les compteurs. Prenez garde à ce que vous puissiez toujours bien les lire. Surtout pour ceux placés derrière le volant. Vous regarderez plus souvent le compteur de vitesse que l'ampèremètre lorsque vous conduisez. Ceci compte aussi lorsque vous placez le ventilateur contre la buée, une attention doit être apportée pour le placement des compteurs. Par ailleurs, le compteur de la pression d'huile doit toujours être visible

Une fois que vous êtes sûr où vous allez placer les compteurs, placez les centres sur la planche de bord. Vérifiez avant encore sur un papier la taille réelle des compteurs puis percez un petit trou.

Après avoir encore vérifier la position des trous, percez ou fraisez les trous des compteurs. Lorsque vous venez chercher votre carrosserie, vous pouvez nous demander de faire des avant-trous. Pour ce cela vous pouvez choisir entre 2 moules

Il y a différentes possibilités de garniture du tableau de bord ; une en bois, une en aluminium et une en faux cuir. Vous pouvez alors laisser cours à votre imagination. Cependant pour votre sécurité, le matériel que vous utilisez ne doit être ni coupant ni réfléchissant. Le dessous du tableau de bord ne doit pas être coupant également ou avoir des rebords coupants comme de vis ressortant.

Conseils :

1. Recouvrez toute la planche de bord avec du ruban adhésif de peinture
2. Dessinez ensuite le concept de votre planche dessus.
3. Placez pour les précisions, les compteurs et le volant ressortant.

Le faisceau électrique principal a été entièrement développé pour tous les compteurs possibles. Voir le chapitre 6 pour la description des raccordements du faisceau électrique.

Commande d'allumage :

Utilisez la commande avec allumage par bouton ou par rotation de la clé.

Bouton d'allumage :

Burton Car Company dispose de différents boutons d'allumage.

Commutateur d'éclairage :

Le commutateur doit avoir au minimum 3 fonctions ; feux de position, feux de croisement, feux de route. Elles doivent pouvoir être allumées séparément. Burton a ainsi développé un commutateur rotatif qui peut également être doté d'un klaxon.

Commutateur de clignotants :

Placez d'abord l'automate des clignotants, celui-ci assure le clignotement. Utilisez des ampoules 21W dans le clignotant. Burton Car Company dispose de différents commutateurs de clignotant.

Voyants de tableau de bord :

Il y a 3 voyants dans le compteur de vitesse (Feu de route, clignotants, et pression d'huile). Il y a aussi des voyants que vous pouvez monter séparément.

Poignée :

Pour les personnes qui aiment appuyer sur le champignon, une poignée en inox a spécialement été développée par Burton pour que le passager puisse bien s'y cramponner. Marquez les trous de perçage en prenant la poignée comme référence. Voir photo pour le bon positionnement.



Handgrip on dashboard

8. INTERIEUR ET DEVANT

L'intérieur donne plus de charisme à votre Burton. Choisissez une couleur qui s'associe bien à l'extérieur. Inspirez-vous d'ancien livre d'automobile ou sur des sites de constructeurs d'ancienne voiture.

Vous avez le choix entre une banquette ou des sièges cobras, de mettre de la garniture sur les côtés intérieurs latéraux, un tapis avec logo et beaucoup d'autres options.

Le baquet est conceptualisé pour accueillir la banquette arrière d'une 2CV. La banquette est alors aussi ce qu'il y a de plus beau sur une Burton. Elle remplit parfaitement le compartiment et il n'y a pas d'écart entre le dossier et l'arrière du baquet. Il y a un très large choix de garniture. Vous pouvez commander une nouvelle garniture de faux cuir parmi 50 couleur différentes et vous pouvez même faire des combinaisons de couleur.

Si vous souhaitez vraiment avoir des sièges cobra, il faut tenir compte que celles-ci sont assez serrées pour des personnes d'une assez grande taille (+1m80) et costaudes. Cependant elles sont beaucoup plus accommodées pour les ceintures de sécurité.



Steering wheel pops off

8.1. SIEGES

Banquette arrière ou siège sport ?

La banquette de 2CV est la solution la plus économique et est la plus confortable, mais elle ne peut plus être déplacée une fois installée. Les sièges cobra sont livrés avec des rails de coulissement mais ne sont pas compatibles pour des personnes costaudes ou grandes (+1 m 80).

La banquette arrière de la voiture donateur est fixée à l'aide de palettes et ceci ne change pas pour la voiture donateur. La banquette est fixée sur une Burton avec des profils en inox fixés au sol. Ces profils sont disponibles sous « Ensemble de fixations de banquette » chez Burton Car Company. Il est important de bien mettre la banquette en place parce que les mesures peuvent changer.

Conseil :

Les banquettes de 1ère série étaient fixées à l'arrière au milieu. L'ensemble de fixations de banquettes arrière de Burton n'est compatible sur les systèmes des séries plus récentes avec un pignon à gauche et à droite.

Ainsi pour fixer une banquette de Deuche :

- Ø Retirez les caoutchoucs de la banquette arrière qui sont très asséchés. Surtout pour la partie assise du côté du conducteur. Il est important que vous soyez assis le plus bas possible pour votre confort. En combinant de nouveau et des vieux caoutchoucs, vous pouvez régler le confort de votre Burton.
- Ø Remplacez éventuellement les tapis à fils de fer 2CV par des tapis Burton beaucoup plus résistants. Réutilisez le fil de fer des anciens tapis.
- Ø Meulez le crochet de la patte centrale avant de la banquette.
- Ø Accrochez maintenant les profils au châssis de la banquette à l'ensemble de la voiture. Vérifiez si les profils sont bien au châssis.
- Ø Asseyez-vous sur le banc (sans sellerie) et trouvez la bonne position. Tenez compte de l'espace entre le dossier et le rebord arrière du baquet. Il doit y avoir une distance minimale de 5mm pour la sellerie qui sera mise en place plus tard. Le dossier doit également être parallèle au rebord arrière du baquet. Vérifiez également si la banquette peut être basculée en avant sans que celle-ci reste coincée au rebord de la carrosserie.
- Ø Si le banc est bien placé, vous pouvez vous rasseoir dans la voiture (Assurez-vous que la banquette ne se déplace plus) et marquer la position des profils.
- Ø Vous pouvez vous maintenant ressortir tout ce qu'il y a dans le compartiment.
- Ø Percez les 6 trous pour la fixation des 2 profils (Ø6.5mm) à travers le fond de la carrosserie.
- Ø Le trou des 2 crochets de la banquette doit être fraisé/limé.
- Ø Fixez les profils avec des boulons M6. Utilisez des bonnes rondelles larges pour le dessous.
- Ø Placez la banquette.

Fixation des sièges cobra :

Pour la fixation des sièges cobra vous aurez besoin d'un cadre de siège. Assurez-vous que les trous de fixation du cadre sont déjà percés et que les clips de châssis sont placés avant de monter le châssis. Voir chapitre 6.

- Ø Posez le cadre de siège sur la voiture.
- Ø Assurez-vous que les 2 plaques rondes ou plates soient orientées vers le haut et soient placées à l'arrière.
- Ø Percez les 4 trous avant à travers le polyester en prenant le cadre comme référence. Attention ! Ne percez pas trop profondément sinon vous abîmerez les clips de châssis.
- Ø Utilisez les vis M7x45 avec des rondelles pour bien fixer le cadre au châssis.
- Ø Fixez les rails aux sièges (Voir photo). Placez éventuellement 2 entretoises à l'avant du siège entre les rails et le cadre. Le siège est ainsi incliné et plus confortable.
- Ø Fixez les rails avec les chaises au cadre.

8.2. CONDUITE

Comme le devant n'est pas encore installé, vous pourrez encore atteindre toutes les pièces. Ainsi faites une conduite maintenant sur votre propre terrain si possible.

Vérifiez les points suivant :

- Y a-t-il assez de liquide de freins et est-ce que les freins sont purgés ?
- Vérifiez le niveau d'huile du moteur et de la boîte de vitesses.
- Vérifiez qu'il n'y est pas de câbles détachés surtout pas au niveau du pot d'échappement.
- Est-ce que le câble d'accélérateur, de débrayage, du starter et du frein à main sont bien réglés ?
- Si vous avez monté un nouveau moteur et remplacé des pièces du moteur avec des nouvelles, lisez les instructions de conduite rodage dans le chapitre ??

La conduite est la meilleure partie de la construction. Prenez un appareil photo et du champagne parce que ceci est un moment nostalgique !

- Assurez-vous d'avoir de l'essence : Sans plomb 95.
- Assied-vous et tirez légèrement au starter.
- Démarrez et appuyez éventuellement sur la pédale d'accélérateur à moitié.
- Lorsque le moteur tourne, vous pouvez tirer le bouchon de la bouteille. Sinon reprenez le chapitre 3 et ouvrez quand même la bouteille pour noyer votre regret.
- Faites un tour et testez le moteur, la boîte de vitesse, le volant, l'embrayage et le freinage. Réglez si nécessaire !
- Vérifiez qu'il n'y ait pas de fuite d'huile.

8.3. CEINTURES DE SECURITE

Pour le marché international, Burton Car Company a créé un cadre spéciale en Molybdène-chrome où vos les ceintures sont fixées. Ce cadre est fait pour les sièges cobra.

8.4. DEVANT

- Commencez par mettre la gaze devant les trous d'aération du capot.
- Coupez la gaze sur mesure avec environ 2cm de dépassement sur tous les rebords.
- Collez la gaze au polyester avec du Sikaflex® et maintenez la gaze fermement contre le polyester. Le Sikaflex® doit sécher au moins pendant 24h.

Conseil :

Utilisez pour la fixation de la grille du milieu un morceau de bois à l'avant du devant et tirez avec des attaches de câbles solidement la grille contre le devant.

- Ensuite vous pouvez poser le devant sur la carrosserie (Voir photo). L'assemblage du devant sur la carrosserie est très important pour le résultat final. L'écart entre le devant et la carrosserie est très proéminent et si l'écart n'est pas uniforme ceci se verra au 1er coup d'œil. Placez ainsi le devant avec beaucoup de précision.
- Poncez avec une bande à poncer l'intérieur du devant qui se logera contre la carrosserie. Poncez jusqu'à ce que le polyester ne mesure plus que 4mm pour que l'extérieur du devant soit parallèle à l'extérieur de la

carrosserie.

- Placez le devant contre la carrosserie et assurez-vous que la ligne entre le devant et la carrosserie soit bien parallèle en tout point. Le pli supérieur du devant doit être dans la même ligne que le pli de la carrosserie.
- La partie avant du devant n'a pas besoin d'être sur le châssis obligatoirement. S'il y a de l'espace remplissez-le de rondelles larges.

Le devant peut être fixé sur les côtés avec 4 vis. Vous pouvez déjà percer 3 trous. Avec la 4ème vis, vous pourrez fixer le pare-boue.

- Percez les 3 trous (Ø5.5mm) dans le devant (Voir photo) puis percez dans la carrosserie.
- Fixez le devant à la carrosserie avec au-dessus des vis à tête ronde M5x16 et les 2 autres sont des M5x20.
- Regardez maintenant si le devant ne touche pas le moteur et créez éventuellement de l'espace.
- Percez 2 trous (Ø6.5mm) à l'avant du devant et utilisez les trous du châssis pour faire ces trous. Le devant est monté au châssis à l'aide de 2 vis. Ces trous sont déjà dans le châssis et doivent être utilisés pour percer les trous par-dessous à travers la carrosserie.
- Fixez le devant au-devant avec vis M6 et utilisez éventuellement des entretoises ou des rondelles M6 entre le devant et le châssis.



Bolting the front to the body



Rings to fill the gap in the front

8.5. PARE- BOUES AVANT

Il y a 2 types de pare-boues avant. L'ensemble « classique » a des pare-boues collé à la carrosserie. L'ensemble « sport » est doté de petites ailes monté au fusée.

Pour le paquet « classique », vous devez considérer que :

- L'assemblage est plus simple si vous travaillez à plusieurs.
- Les connexions des pare-boues sont de bonne qualité. Limez éventuellement le rebord du plan joint puis polissez-le (Voir photo).
- Une fois les pare-boues montés vous pourrez difficilement atteindre les rebords. Télécharger donc le manuel de ponçage et de polissage ici.

Pare-boues « classique » :

- Maintenez le pare-boue contre le devant.
- Assurez-vous que le dessous du pare-boue est parallèle au dessous de la carrosserie/devant.
- Faites glisser le pare-boue contre la bosse du devant où se loge le carter des culbuteurs.
- Enlevez le polyester en trop du pare-boue si celui n'épouse pas bien les bosses de culbuteurs ou le dessous de la carrosserie.

- Assurez-vous que les roues tournent bien dans toutes les positions.
- Dessiner les contours des pare-boues avec un marqueur.
- Percez 9 trous équidistants l'un de l'autre à environ 2cm à l'intérieur de la ligne que vous avez dessinée. Prenez garde à ne pas percer la plaque d'appui. Le trou arrière pourrait beaucoup s'en rapprocher lorsque du perçage.

- Assurez-vous à ce qu'un de ces trous sert aussi à fixer le devant.
- Percez les trous (Ø6.5mm) dans le devant.
- Laissez un ou une de vos collègues à nouveau tenir le pare-boue contre la carrosserie et percez à partir de l'intérieur du pare-boue les trous dans le pare-boue.
- Si vous souhaitez placer des colliers en caoutchouc contre les pare-boues (Voir chapitre 5.1.), couchez le pare-boue sur le côté et collez le collier en caoutchouc dessus avec de la super glue. Pour bien coller, mettez des pinces (Voir photo). Faites passer le collier joliment contre le coin et coupez éventuellement des encoches pour les trous de bridage.
- Fixez le garde-boue avec des vis M6x20 et des rondelles larges. Attaches: Sac 1 de ensemble de boulons et écrous. La vis qui passe également dans le trou du devant est plus petite (M5) (Sac 2)

Support de garde-boue :

- Placez les supports de de garde-boue (Tige en Inox) entre la carrosserie et le garde-boue derrière la roue. Le support limite les vibrations en tout point et donne la bonne forme.
- Ne montez pas les baguettes des supports de garde-boues trop vers l'avant. Le roue pourrait toucher le support de garde-boue lors d'un braquage. Voir photo.
- Poussez le garde-boue avec le support le plus à l'extérieur pour que celui-ci trouve sa bonne forme dans la lignée de l'aile arrière.
- Courbez le support du garde-boue côté carrosserie vers le bas, pour qu'il puisse être fixé plus joliment.
- Percez des trous et fixez le support de garde-boue avec des vis et des rondelles. Prenez garde à ce que le support ne dépasse au-dessous du pare-boue.

- Déterminez le point le plus du garde-boue et percez les trous pour les clignotants et utilisez –les comme référence pour la position des trous.
- Montez alors les clignotants.
- Tirez les câbles à travers le devant sous les garde-boues et connectez les raccordements.
- Collez les câbles avec du Sikaflex® contre le polyester.

Pour les ailes « course » il faut :

- Démontez la roue.
- Montez le support en Inox sur le fusé. Dévissez donc d'abord les anciennes vis et vissez de nouvelles vis M7 à 6 pans creux dureté DIN10.9. N'oubliez d'utiliser pas les 2 entretoises pour les vis arrière.
- Montez la roue et retirez le cric.
- Vérifiez à ce que la distance entre la roue et le support en Inox est de 10 mm pour les 2 biellettes. Courbez les biellettes des supports de garde-boue avec une pince multiprise si cette distance n'est pas bonne.
- La distance entre l'arrière des ailes et la route doit être de 120mm. Ainsi la garde au sol doit ici être changée pour satisfaire à cette distance.
- Mettez l'aile sur le support. Assurez-vous que le centre des ailes est bien sur le centre des roues. Courbez éventuellement le support ou limez du polyester des ailes si ce n'est pas le cas.
- Rendez la baguette en Inox du support et le polyester rugueux à l'aide de papier à poncer.
- Dégraissez ces baguettes en Inox et le polyester avec de l'acétone.
- Collez à température ambiante les ailes aux baguettes avec du Sikaflex260®. Utilisez assez de colle, en effet vous collez 2 matériaux différents avec des coefficients de dilatation différents.
- Fixez les 2 ailes avec du ruban adhésifs pour qu'ils restent immobiles.
- Laissez l'ensemble séché pendant 48h avant de conduire.
- Placez les clignotants spéciaux sur un bon endroit du devant de la Burton.
- Raccordez les fils aux clignotants.



Sanding the edge



glueing the rubber



Around the corner



Arc pour garde-boue

8.6. PHARES

Assemblage support de phares :

- Le support doit se situer derrière le carburateur et juste devant le compartiment du filtre à air. Ainsi il faut prendre en compte que même si le moteur tourne, le support doit rester libre.
- La flasque de fixation du support est à l'intérieur du devant.
- Assurez la position perpendiculaire du support par rapport à la position de conduite. Vous pouvez déterminer cette distance en vous mettant derrière la voiture et regardez si la distance est la même à gauche et à droite.
- Limez 2 rainures sur le rebord du devant pour fixer le support des phares. Limez assez profondément pour que le support des phares se place dans la pliure du devant
- Déterminez tout d'abord l'emplacement de la bobine. Celle-ci se trouve au côté droit de la voiture proche du capot (côté passager) pour que vous utilisiez un câble de bobine avec un couvercle perpendiculaire à ce côté-là. Puis, utilisez pour l'autre côté un câble avec 2 connexions droites. Cet ensemble de câbles est disponible chez Burton Car Company.
- Dessinez les trous des supports en centrez avec un foret à centrer avant de percer.
- Montez la bobine avec les supports d'origine et 2 M4x40 au support des phares.
- Montez d'abord les 2 phares au support, faites passer les fils dans le boîtier des phares et mettez le porte-phares en place. Les plaquettes de réglage de la position des lampes doivent être sous le support.
- Percez les trous pour la fixation de l'ensemble lorsque les phares sont bien placés.
- Fixez les porte-phares avec des vis à tête ronde M5x16. Vous pouvez régler les phares à l'aide des boutonnières du support.
- Percez 2 petits trous dans le devant pour faire passer les fils. Assurez-vous à ce que la position des trous soit telle que les fils restent éloignés des carters de chauffage.
- Raccordez les multiprises aux fils.
- Placez le caoutchouc du levier de vitesse dans le trou du porte-phares prévu à cet effet et placez à l'intérieur l'ancienne béquille du capot.

Lors d'un entretien important, il est plus simple de retirer le devant avec les garde-boues pour atteindre toutes les parties du moteur.



Ignition coil on bracket

8.7. CHAUFFAGE

Maniement :

Le chauffage d'une Burton se manipule de la même manière qu'une 2CV avec un système poussoir/tirage par câble. La poignée d'origine est également utilisée ici. Cette poignée est placée sous le panneau transversal. Le câble d'origine est probablement trop court et ainsi Burton Car Company fabrique une version plus longue.

- Trouvez le bon endroit pour placer le levier de commande de chauffage. Celui-ci ne doit être gênant mais être à porter de main. Ne vissez pas encore la commande de chauffage.
- Fixez d'abord le câble extérieur à la commande.
- Percez un trou dans le panneau transversal pour que le câble puisse aller facilement au boîtier gauche du chauffage.
- Au boîtier gauche il y a une double fixation pour le chauffage et que le boîtier de droite soit également utilisé.
- Mettez d'abord les câbles extérieurs sur mesure et ensuite les câbles intérieurs. Accrochez ensuite le câble intérieur au levier de la commande de chauffage.
- Fixez les câbles à l'aide de bornes à vis au couvercle de boîtier de chauffage et réglez-les. Lors du réglage, vous pouvez éventuellement vérifier si le couvercle referme bien tout.
- Montez les ressorts des boîtiers de chauffage.
- Fixez maintenant la commande de chauffage.

Le passage de chaleur (côté moteur) :

La chaleur doit être bien conduite lorsque vous ne voulez l'avoir dans le compartiment. Il est donc important de bien monter le durit de passage de chaleur sinon vous pouvez bloquer le moteur.

- Dessinez un oval à l'intérieur du front juste sous le pare-boue et dans l'alignement du trou boîtier. Voir photo.
- Percez avec une scie trépan ($\varnothing 65\text{mm}$) 2 trous l'un à côté de l'autre distant de 4 cm.
- Limer ceci jusqu'à avoir un trou ovale.
- Mettez le tube de passage de chaleur de l'extérieur vers l'intérieur et glissez-le sur le trou du boîtier de chauffage.

N.B. : Si vous avez choisi une Burton avec des ailes « courses », vous pouvez mettre une gaze à l'intérieur du devant. En revanche cette gaze n'est pas disponible chez nous.

Le passage de chaleur (côté habitacle) :

- Placez 2 durits de chauffage entre le passage du chauffage et le trou intérieur des boîtiers de chauffage.
- Coupez éventuellement un bout (en biais) si le changement de vitesse est gêné.
- Fixez les durits avec des attaches de câbles à un câble pour qu'ils ne puissent pas tomber sur le pot d'échappement par les vibrations du moteur. Sinon il pourrait y avoir du feu.



La chaleur shuif



Pot de chaleur a gauche



Pot de chaleur, a droite



Heater drain hose

8.8. CAPOT ET CALANDRE

Charnières :

Fixez le capot à la carrosserie avec les charnières.

- Percez les trous pour fixer les charnières (Ø8.5mm) à la carrosserie. Une cabosse vous montre où placer la charnière. Prenez en garde qu'il y a une charnière gauche et une droite. Cette différence est gravée en-dessous de la charnière :

- RV : Avant droit
- LA : Arrière gauche
- RA : Arrière droit
- LV : Avant gauche.

Ce sens est en prenant la droite comme le côté du passager. Si vous vous trompez vous risquez d'abimer le manteau de gel lorsque vous l'ouvrez ou même de briser les charnières. Ainsi les charnières ne sont pas sous garantie.

- Dessinez l'endroit où le capot rencontre le porte-phares et limez une belle encoche pour ce porte-phares

Marquage du logo Buron et mise en position de la calandre :

L'emplacement du logo est très visible sur le capot et l'ovale Burton se place juste au-dessus de l'ouverture pour la calandre. Dépendant de votre choix de logo, le calandre se fixe à l'aide de 2 vis M3 ou 2 tiges filetées du logo. Au-dessus de la grille il y a déjà 2 petits trous qui déterminent sa position et celle du logo.

- Placez soigneusement l'emblème sur le capot au milieu de l'évidement. Pincez temporairement le logo à la carrosserie.
- Percez 2 trous pour la fixation avec un foret Ø3mm. Si vous avez choisi l'emblème « ouvert » avec 2 tiges filetées, mesurez précisément alors la position des trous faites un petit essai sur un bout de papier.
- La fixation de la calandre est en même temps celle de l'emblème.
- Fixez le logo avec 2 vis M3 et la calandre à l'intérieur contre le capot. N'utilisez pas encore de kit de collage.
- Assurez-vous que la calandre soit bien droite dans le capot.
- Percez 2 trous Ø6.5mm sur la partie inférieure de la calandre et à travers le polyester.
- Retirez de nouveau le logo et la grille et fixez-les maintenant définitivement avec du Sikaflex®.
- Fixez la calandre avec le logo et 2 vis à tête ronde dans le polyester et en même temps à la gâche de serrure qui se trouve à l'intérieur du capot. (Ordre de passage : Vis M6, rondelles, calandre, polyester, gâche de serrure, rondelles et écrous de fixation). Assurez-vous que la gâche est bien plane au polyester. Si ce n'est pas le cas, poncez le polyester.

Assemblage de la serrure de capot sur le devant :

- Fixez le levier à la serrure du capot. Sous la serrure il y a un ressort. Décrochez-le du trou de 5mm. Une vis M5x12 doit être glissée dedans pour fixer le levier. Le ressort doit alors être mis dans le petit trou du levier (Voir photo).
- Fermez le capot et dessinez sur le devant la position la gâche. Ceci est la position centrale de la serrure.
- Dessinez sur le crochet du capot le milieu entre les deux trous.

- Placez temporairement à l'intérieur du devant le crochet et gardez le dessus du crochet au même niveau que le polyester.
- Le marquage du milieu du crochet doit être en face du milieu de la gâche de serrure.
- Marquez les trous et percez avec un foret de Ø6.5mm.
- Montez maintenant la serrure du capot sur le devant.
- Faites passer les vis dans l'ensemble. Ordre de passage : Vis M6x30, rondelle large, polyester, crochet, serrure du capot, rondelle large et écrou de blocage.
- Fermez le capot et regardez si tout se ferme correctement. Réglez si nécessaire.
- Si tout se ferme convenablement, vous pouvez marquer et percer le 3ème trou inférieur. Ce trou sera plus tard recouvert par la plaque d'immatriculation. Ce trou se situe 48mm sous les autres trous devant la serrure du capot. Fixez avec la vis M6x12.



Mounting the logo



Mounting the grille



Bonnet lock



View from inside



Parts for bonnet lock



Sanding the bonnet



Sanding the edge

8.9. GARNITURE DES FLANCS

Vous pouvez commander des garnitures sur mesure pour les flancs chez Burton Car Company. Ces garnitures sont équipées d'une pochette latérale et sont disponibles dans la même couleur que la sellerie (50 couleurs différentes). Vous n'êtes bien sûr pas obligé de mettre de la garniture sur votre Burton. Vous pouvez imaginer quelque chose vous-même. Si c'est le cas, assurez-vous de choisir un matériel qui ne pourri pas lorsqu'il est soumis à de l'humidité.

- Pour votre sécurité, le confort et la protection de la garniture lors du placement, il est important de poncez les rebords coupant du baquet.

- Poncez également l'intérieur du baquet pour le collage et pour égaliser la paroi.
- Collez en suite les garnitures aux flancs avec de la colle 3M® pour garniture (d'autres types de colle lâchent s'ils sont exposés au soleil ou à des hautes températures). Ne soyez pas avare sur le quantité de colle, mettez une bonne couche sur la garniture et sur le flanc en polyester. Laissez la colle prendre ces gaz pendant 10 minutes avant de mettre la garniture.

8.10. GARNITURE DE LA BANQUETTE

Comme pour les flancs, vous pouvez commander une garniture sur mesure pour la banquette chez Burton Car Company. Cette garniture en faux cuir existe en 50 couleurs différentes et vous pouvez même demander une garniture bicolore.

- Il faut avoir mis les nouveaux caoutchoucs sous les tapis comme décrit dans le chapitre 7.1.
- Courbez les fils de fer pour qu'ils ne transpercent pas la garniture.
- Tirez la partie supérieure de la garniture par-dessus le dossier du cadre.
- Assurez-vous que la garniture soit joliment placée sur les coins.
- Tirez pour que tout devienne lisse et nouez les fils à la tige arrière du cadre.
- Tirez la garniture du fond de chaise par-dessus le cadre et fixez-le aux côtés par les tiges d'origine en prenant la partie ourlée du faux-cuir.
- Fixez les tiges dans les encoches du cadre (voir photo).
- Utilisez au-devant les (10) clips originaux de la garniture du banc pour une fixation supplémentaire de la garniture au cadre pour bien maintenir le tout bien en place.
- Commencez au milieu pour les clips de fixation.
- Tirez ici également le tout pour rendre bien lisse et nouez les fils à la tige arrière du cadre.

9. REGLAGES

Comme toutes les pièces ont été mise en place, il est temps de faire les réglages sur la voiture, non seulement pour les contrôles antérieurs mais également pour un confort optimal.

· Les points suivants peuvent mieux être faits par un garagiste :

- Emission CO
- Freins
- Frein à main
- Phares

9.1. GARDE AU SOL

Pour le meilleur confort, réglez la voiture sur une hauteur de 13cm à l'avant et 16.5cm à l'arrière. Mesurez cette distance à partir des 2 vis d'essieu (donc à partir de la plaque de fixation) au sol.

Le réglage est plus simple si vous utilisez 2 bouts de bois coupés sur mesure (voir photo).

Ceux qui aiment la conduite plus sportive, vous pouvez baisser la garde au sol après les contrôles. Par contre, si vous voulez transporter beaucoup de bagage et qu'il a beaucoup de dos d'âne proche de chez vous, vous pouvez augmenter la garde au sol.



Bouts de bois coupés sur mesure

9.2. PARALLÉLISME

Le train roulant d'une 2CV est construit avec un bâillement de 0-3mm. Cela veut dire que les roues avant sont séparées de 0 à 3mm de plus que les roues arrière.

Attention ! Le parallélisme ne peut être fait que si la garde a été réglée auparavant. Si vous modifiez la garde au sol il faudra aussi faire des changements au parallélisme.



Track rod adjusting sleeves

9.3. BRAQUAGE

Pour que les roues ne touchent pas le bras portant lors d'un braquage, un braquage maximal peut être réglé. Ceci se fait à l'aide de 2 vis sur le fusé, en les dévissant le braquage est limité plutôt. Réglez les vis (4 au total) de chaque côté pour que les roues puissent tourner librement dans tous les angles.

9.4. POWER TUBE

A cheap way of boosting the 2CV block is to mount a Powertube. This suction pipe of stainless steel brings more cool air to the air filter resulting in better filling. The 0.9 bar overpressure a well-assembled Powertube can generate works like a turbo. An accurate adjustment gives the best results; a Powertube gives a 4 HP win on average!

To find the right adjustment, you are advised to participate at a power bank day. You go for a drive with a maximum of 10 Burton riders and your Burton will be tested on a power bank at least three times. On the basis of these tests, our specialists can suggest a good adjustment for your car.

See for more information on mounting the Powertube chapter 18.

10. SVA-TEST

10.1. CHANGE OF BODYWORK

--

10.2. CHANGE IN WEIGHT

--

10.3. CHASSIS NUMBER

--

10.4. MAKING ARRANGEMENTS FOR THE TEST

--

10.5. TESTPOINTS

--

11. TOIT AMOVIBLE

Pour pouvoir profiter de votre Burton durant toutes les saisons nous avons conçu un toit amovible. Avec ses portières en papillon le Burton se transforme ainsi d'un cabriolet cool en un coupé flamboyant. Vous pouvez dès à présent conduire de 3 façons différentes : en mode Cabrio, Targa ou en mode totalement fermé. Oter les portes ne vous prend que quelques minutes et la partie arrière peut être démontée facilement.

La couche de finition du toit existe en 2 couleurs, à savoir en lie de vin ou en noir. Il est possible de le faire pulvériser dans n'importe quelle couleur, également dans deux tons au choix.

Montage du toit amovible

Le montage du toit amovible n'est pas une tâche difficile en soi mais requiert du temps pour un résultat optimal. Le paquet contenant le toit amovible comprend les éléments suivants:

- Portes en polyester et carrosserie arrière
- Armatures intérieures inoxydables pour les portes et la carrosserie arrière
- Charnière avec goupille détachable
- Vérins de hayon
- Dispositif de verrouillage
- Joints en caoutchouc pour rendre le toit imperméable
- Essuie-glace arrière avec joints en caoutchouc
- Tous les rouages dont vous aurez besoin.

Les seuls éléments dont vous devez vous-mêmes disposer sont les ailerons avec charnière des portières avant de 2CV ainsi que des agrafes d'arrêt.

Le toit est fourni dans deux couleurs standards à savoir lie de vin et noir et peut très bien être pulvérisé dans une couleur quelconque de votre choix. Cependant avant d'y procéder il est nécessaire de monter toutes les pièces d'abord et de veiller à les ajuster sur le toit de façon à ce que ce dernier soit adéquatement positionné sur la voiture. Suite à ce procédé toutes les pièces détachées doivent être retirées afin que le toit puisse être pulvérisé. L'assemblage final est ensuite facile à réaliser.

Il est fortement conseillé d'appliquer préalablement une bande adhésive sur la carrosserie afin d'éviter des éraflures. Veuillez utiliser du papier émeri pour lisser les bords pointus sur les parties en polyester des portes et de la carrosserie arrière.

Avant de procéder au montage du toit amovible assurez-vous que le haut du pare-brise avant soit monté exactement à la bonne position. Veillez à la consolidation du pare-brise avant en respectant les dimensions de l'alésage des gabarits:

Contrôlez ensuite que la vitre soit bien positionnée selon le bon angle et vérifiez que la distance entre le bord supérieur du montant du pare-brise avant et le bord du siège représente 760mm.



The end result



Burton on winter-holiday

11.1. CARROSSERIE ARRIERE

Pour le Burton sont un soft-top et hard-top disponible. La coquille arrière du toit rigide peut être mitoyen utilisant les mêmes trous que nécessaire pour la capote. Lorsque vous possédez un already capote, projeter les trous percés pour la capote sur la coque arrière du hardtop et foret de 5 mm. Lorsque vous ne possédez pas de capote, mais envisager l'achat d'une capote plus tard, communiquer avec la Société de voitures Burton et utiliser le moule qu'ils ont pour percer les trous. Lorsque vous n'avez pas envisager l'achat d'une capote à l'avenir, il vous suffit de répartir les trous uniformément sur la bride.

1. Percez 5 trous de 5 mm dans la bordure postérieure du toit. 2 trous doivent être percés sur le côté, 1 trou doit être percé au milieu et assurez-vous que les 2 autres trous soient percés à distance égale des trous précédents.
 2. Collez la bande de caoutchouc auto-adhésive en dessous de la carrosserie arrière.
 3. Maintenez la bande en caoutchouc sur la carrosserie arrière, assurez-vous que les extrémités sont en conformité avec le corps et prolongez environ 1 centimètre au-dessus de la T-barre. Le profil de fixation comporte des agrafes en métal qui doivent être retirées à l'aide d'une pince pour empêcher qu'elles n'endommagent le polyester.
 4. Placez l'armature à l'intérieur de la carrosserie arrière utilisant quelques brides et percez les 2 trous supérieurs avec du 6,5mm. Attachez avec le boulon du sortilège M6x12.
 5. Percez les 4 trous restants de l'intérieur vers l'extérieur avec du 3mm. (Pensez au pas de vis!) Ensuite percez des trous de 4mm depuis l'extérieur et fixez le cadre en utilisant les boulons de sortilège M4x10.
 6. Fixez également la T-barre en dessous des boulons.
 7. Fixez la carrosserie arrière et la T-barre sur la voiture, à l'arrière l'armature repose sur la carrosserie et à l'avant le bord s'entrepasse exactement sur le cadre du pare-brise. Fixer la T-barre en utilisant le boulon de sortilège sans tête.
- Ne procédez pas encore au perçage des trous dans l'armature! Un morceau du caoutchouc auto-adhésif doit être collé sous la barre-T pour sceller de façon étanche le raccordement au pare-brise avant.
8. Assemblez les 2 excentriques au cadre intérieur à l'aide des boulons cf. photo



Rubber profile bottom



Rubber profile top



T-bar in windscreen

11.2. PORTES

Maintenant on va s'attaquer aux portes!

1. .Placez les fenêtres d'aileron tout en assurant qu'il y ait un espace égal entre elles. A cet effet veillez à utiliser des morceaux de carton cf. Photo. Parfois, il est nécessaire d'ajuster un peu les charnières (cf. Image). Lorsque les fenêtres s'adaptent bien vous pouvez percer les trous pour les charnières. Ces trous ne doivent pas forcément coïncider avec les trous marqués sur les portes!
2. Montez les fenêtres utilisant les vis M4x12 et une rondelle et le contre-écrou d'intérieur.
3. Le côté supérieur de la fenêtre n'est pas scellé avec un caoutchouc mais comporte un dégagement. Employez une cale d'épaisseur pour vérifier le dégagement et morcelez le polyester en cas de besoin.
4. Procédez au montage du cadre inoxydable à l'intérieur de la porte, utilisez une bride pour la fixer au rebord de fenêtre et assurez-vous que le bord du trou pour la serrure est situé à 200 millimètres à partir du bord de la porte. (cf. Image).
5. Marquez le trou pour la serrure et les 2 trous et procédez au perçage/limage. Le cadre peut maintenant être assemblé. Assurez-vous qu'en fixant la serrure vous utilisez le joint en feutre entre la serrure et l'extérieur de la porte.
6. Montez la charnière du côté supérieur de la porte utilisant les 3 boulons M4. Assurez-vous que l'extrémité arrière de la charnière est parallèle au dos de la porte. Ne pas encore coller la charnière!

7. Placez l'armature tubulaire à l'intérieur de la porte, assurez-vous qu'elle s'adapte de façon ordonnée au cadre d'acier inoxydable à la charnière utilisant les 2 boulons fraisés par sortilège. Mesurez la distance (qui devrait être de 50mm) entre le dessous de la porte et l'armature tubulaire (mesure extérieur). Déplacez l'armature jusqu'à ce que cette mesure soit atteinte et percer les 2 trous pour la poignée. Vous pouvez maintenant monter la poignée sur l'extérieur utilisant les boulons M4x40, placez une rondelle entre l'armature et le polyester pour créer un peu de jeu. Cela vous sera utile plus tard; si vous voulez que la porte de clôture soit d'avantage serrée, vous pouvez enlever les joints.

8 Placez (momentanément) les joints en caoutchouc à l'avant et au-dessous de la porte, là où vous collerez la mousse grise auto-adhésive.



Filing the hinge



Measuring the hole



Flap-up window with cardboards



Mossrubber on the rim of the door



Mossrubber on edge windowframe/door



Nylon bushes



Measuring 200mm

11.3. RÉGLAGE

1. Assembler les portes dans la barre-T et décalez la goupille centrale en place. Assurez-vous que le joint à l'arrière des portes soit bien uniforme en y plaçant quelques morceaux de carton. Attachez à l'aide d'un ruban adhésif les 3 pièces ensemble. Vérifiez si le polyester se dégage du corps et éliminez en cas de besoin.
 2. Il est très important de vérifier si le toit est bien monté, les joints doivent être uniformes et les portes devraient sceller au pare-brise. Faites vous assister par 2 personnes qui à leur tour porteront la carrosserie pendant que vous enlevez le ruban adhésif et testez les portes. Prenez le temps pour cet ouvrage!
 3. Le positionnement du cadre dans la porte est à présent acquis. Il est temps de coller la charnière au polyester en utilisant du Sika-flex. Enlevez la charnière, procédez au limage du polyester tout en dégraissant à l'acétone. Coupez des petits morceaux de carton (1mm) et collez à l'aide d'une colle sur le polyester. Ces papiers agiront en tant que entretoises afin que la couche de colle obtienne l'épaisseur correcte.
 4. Appliquez du sika-flex et procédez au montage de la charnière en utilisant des écrous et les 3 boulons M4. Maintenez l'ensemble en utilisant 2 bâtons en bois avec des trous à l'endroit des boulons. Laissez le Sika-Flex durcir pendant 24 heures à température ambiante.
 5. Lorsque les portes et la carrosserie arrière sont rassemblées, assurez-vous que tout est aligné correctement, procédez au perçage des trous dans la partie arrière et procédez à l'assemblage en utilisant les 5 vis M5x25.
 6. Maintenant vous passez à l'ajustement final du dispositif de verrouillage. A l'arrière vous braquez l'excentrique et à l'avant vous agencez le petit plat avec le buisson en nylon sur le plat triangulaire qui tient la fenêtre. Pour réaliser cela vous appuyez sur la porte de façon à marquer la position de la cheville de verrouillage. Ouvrez la porte et percez les trous, vous pouvez soit tarauder le fil M4 ou utiliser les contre-écrous M4 fournis.
 7. Le travail final est d'ajuster le pare-brise arrière. Ce procédé est facile lorsque vous procédez à l'enlèvement des portes et de la carrosserie arrière.
- Lissez à l'aide de papier émeri fin (P400) les bordures aigues pour éviter tout endommagement du caoutchouc. Maintenez en premier lieu le caoutchouc sur le polyester et poussez ensuite la fenêtre de l'extérieur vers l'intérieur. Faites-vous assister par une autre personne. Lorsque le pare-brise arrière est bien interposé le fil peut être monté, à cet effet veuillez utiliser un tracteur tendon.



Rear lock mechanism



Front lock mechanism



Gas-strut mounting



Marking the position

12. EXTRAS

Il existe plusieurs options pour perfectionner l'apparence de votre Burton, ou lui conférer d'avantage d'options pratiques.

12.1. PORTEUR DE PLAQUE D'IMMATRICULATION

Porteur de plaque d'immatriculation

12.2. CROCHET DE REMORQUAGE

- Ce dernier doit être fixé au châssis avec huit boulons. Le Burton peut tirer une remorque maximum de 360 kg et peut supporter une charge d'appui de 45 kg.
- Veillez à hausser la suspension arrière au cas où vous conduisez avec une remorque.
- Le câblage pour la remorque peut être soutiré des feux arrière.
- Le crochet de remorquage est fourni avec une prise multiple et un câblage.

12.3. TRIANGLE

Le triangle est "un anneau de remorquage" en acier blanc, ou chrome.

Il est fixé au châssis du 2CV/Burton et relié à la barre de remorquage de la voiture grâce à une remorque. Cette situation est idéale au cas où vous souhaitez emporter votre Burton comme voiture supplémentaire par exemple en vacances (ou à la traîne de votre campeur/voiture) ou si vous devez remorquer la voiture.

Tout en employant le triangle, la voiture est sur 4 roues et s'oriente automatiquement dans les virages. Veillez à libérer le carcan du blocage de direction, assurez-vous que la vitesse soit bien au point mort à débloquer le frein à main. Le Burton doit être équipé d'une barre de lumière à l'arrière. Si vous voulez faire usage du "triangle" fréquemment, vous pouvez également installer une prise multiple à la place de la barre de lumière. De cette façon vous pouvez faire usage des lumières arrière, des lumières de plaque d'immatriculation et des indicateurs de direction du Burton. Si vous voulez faire usage du « triangle » il vous suffit de cliquer le câble hélicoïdal sur un côté de la prise multiple située sur le tableau de bord et de l'autre côté dans la douille de la voiture de traction.

Procédez au montage de la façon suivante:

Montez la prise multiple sur le tableau de bord; l'idéal serait de choisir un emplacement à gauche à proximité du faisceau de câbles. A priori c'est à cet emplacement que se situe le régulateur à découpage. Mais ce dernier peut être déplacé un peu. Percez les 3 trous pour les boulons et un trou pour le passage des câbles à l'intérieur. Attachez la douille. L'arbre de câble de Burton contient le raccordement d'un triangle. Les câbles sont codés ; reliez-les comme suit :

Noir 58l (7) – feux de croisement - raccordement >58l
jaune l (1) – clignoteur à gauche - raccordement >490
vert r (4) – clignoteur à droite - raccordement >491
rouge 51 (6) – feu de frein - raccordement >54
blanc 30 (3) – connexion de masse - raccordement >311

nb: le véhicule que vous voulez passer en « triangle » doit être passé au contrôle technique et doit également être assuré.



Triangle



Triangle connected to chassis



Triangle routage des câbles

12.4. TYPE DE PLAQUETTES

Il existe une plaquette type pour le Burton (numéro de carrosserie). Les plaquettes sont confectionnées chez Burton Car Company et comportent tous les détails de la voiture et du constructeur. Après que la voiture est passée au contrôle technique, la demande de plaquettes peut être réalisée soit sur commande soit durant les journées portes-ouvertes.

- La plaquette est munie d'une couche auto adhésive. Procédez au dégraissage du revêtement gélatineux.
- Attachez la plaquette Burton à côté de la plaquette de la voiture du distributeur.



Burton identification plaque



identification plate

12.5. AUTOCOLLANTS ET STRIAGE

Le polyester convient aux autocollants/striage. Veuillez consulter les images pour découvrir les possibilités. Vous pouvez commander un striage multicolore auprès de Burton Car Company.

12.6. PORTE-BAGAGES

Burton Car Company a conçu un porte-bagages inoxydable sous forme de hayon.

- Placez le côté étreéci du porte-bagages au bas du hayon.
- Veillez à ne pas percer de trous à travers l'arc de renforcement du hayon.
- Assurez-vous que les mesures des deux extrémités du porte-bagages situées sur le côté du hayon soient identiques. Marquez les trous en utilisant le porte-bagages comme format.
- Montez le porte-bagages en utilisant quatre boulons m8x20 et utilisez les anneaux de carrosserie en métal à l'intérieur.

12.7. POIGNÉE

Sur le côté droit du tableau de bord il y a suffisamment d'espace pour fixer la poignée. Cette astuce est autant pour les amateurs du style sportif que pour les personnes qui manifestent une préférence pour ce genre de look.

- Veuillez tenir la poignée de façon à ce que cette dernière s'aligne tout au long du côté supérieur du tableau de bord.
- Marquez les trous (6,5mm) et percez-les.
- Attachez la poignée avec les boulons m6x20 et les anneaux de carrosserie à l'intérieur.

12.8. ANNEAUX INOXYDABLES

Si vous souhaitez décorer les feux arrière, des anneaux inoxydables sont en vente chez Burton Car. Cela contribue à donner une touche luxueuse et fournit à cette dernière d'avantage de finition. Ces anneaux peuvent être facilement attachés avec les boulons existants des lumières/indicateurs arrière.



Chrome surroundings rear lights

12.9. LOGO DU HAYON

- Attachez le logo sur le côté droit en dessous du hayon.
- Déterminez la position des deux goupilles, tout en tenant compte de l'arc de renforcement.
- Percez les trous (3,5 mm), attachez le logo et glissez les agrafes de verrouillage à l'intérieur.

12.10. TABLEAU DE BORD ALU

Afin de décorer votre tableau de bord, il existe une plaque en aluminium qui peut être montée derrière les horloges. Cet aspect vous donnera une allure sportive et décontractée ou en combinaison des horloges mmb un look classique. Les mensurations de cette plaque sont de 19x100 cm.

A vous le choix d'assortir les instruments à votre guise et d'en déterminer la forme et la taille.

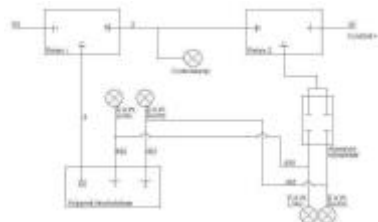
Vous pouvez soigneusement façonner la plaquette sous forme de tableau de bord en utilisant un marteau en caoutchouc. Pliez le côté inférieur de la plaquette autour du polyester pour la touche finale. En outre, il est important que les courbes de la paquette confluent, car un bord angulaire contraste nettement avec une couleur de finition.



Aluminium dashboard

12.11. INTERRUPTEUR VOYANT D'ALARME

Pour l'option des voyants d'alarmes un interrupteur sera bientôt livrable.



Voyant d'alarme

12.12. OUTILS SPÉCIAUX

Pour démonter un 2cv ou un corps semblable, vous n'avez pas besoin d'un grand nombre d'outils spéciaux. Toujours est-il que quelques tâches sont beaucoup plus faciles si vous disposez d'un équipement approprié.

- Bouchon 44, le moyeu/roulement de roue, serre-écrou

ce bouchon de taille 44 est utilisé pour dévisser les boulons d'écrous (arrière) et les boulons de roulement de roue (avant et arrière). Ce chapeau est un outil spécial pour le 2cv/dyane/mehari, développé et produit par Burton Car Company. Pour détacher les boulons d'écrous, la tige magnétique doit être enlevée, mais cette tige doit être utilisée pour détacher les boulons de roulement de roue.

Observez une vidéo d'instruction réalisée à cet effet en cliquant [ici](#).

- Clé à écrous

Avec cette clé vous pouvez enlever les boulons qui entreposent les bras de support sur les axes.

- Douille de dépose de l'écrou du pignon de direction

la rotule de direction couverture contient un boulon avec 4 entailles qui permettent aux leviers de direction de maintenir leur position. Cette clé s'adapte parfaitement sur ces crevasses.

- Clé 46

Cette clé s'utilise pour enlever les écrous de sortilège situés sur l'embout de réglage de pot de su.

- Maneton

Cet outil spécial est utilisé pour ajuster les manivelles des freins arrière et des freins à main (avant) d'un type a. L'outil est mince de sorte à ce que vous ayez assez d'espace pour placer une clé sur le boulon.

- Bouchon 14 pour la vis de ventilation.

Pour enlever le ventilateur et ainsi obtenir accès à, entre autres, l'allumage et la courroie de ventilateur

- Bouchon 26 pour le boulon d'amortisseur

Ce bouchon extra-long 26 est utilisé pour démonter l'amortisseur.

- Clés dynamométriques

Pour attacher le boulon et les écrous

- Tierodwrench

Le bon équilibre et rideheight est essentiel pour la handling d'un Burton de 2CV. Cette clé pour les tirants qui relient les cylindres suspension centrale et les bras de suspension.

- Tambour extracteur

Les freins arrière peut être très difficile à enlever. Le tambourextracteur s'adapte sur le tambour avec les écrous de roue. En tournant la vis centrale, de l'extracteur va supprimer tambour de frein d'une façon contrôlée.

- Clé tige piste

La maison ballon de pilotage commun contiennent un boulon avec 4 encoches qui maintiennent les roulements à billes des bras à billes de pilotage conjoints en position. Cette clé est exactement adapté à ces encoches.

Regardez un instructionmovie sur ce produit [ici](#).

- Tambour à l'arrière réglage des freins

Cette arrière drumbrake wil vous aider à mettre en place dessabots de frein correctement et avec précision. Le tambour de réglage est monté sur l'essieu. Ensuite, les sabots de frein peut être mis en place avec une jauge d'épaisseur.

En outre, les outils suivants sont en vente pour construire le Burton :

- Assortiment scies en cloche

Afin de scier les trous dans divers instruments vous devez disposer d'un ensemble de scies en cloche. Cet ensemble se compose d'un support pour le perçage, une scie en cloche avec un diamètre de 52 cm et une scie en cloche de 79 millimètres. Cet ensemble est utilisable pour un Burton et l'ensemble de cloches mmb.



Roulement et tambour de frein



Tambour des freins extracteur



Tool for castle nut in trackrodends



Bare de tirer

12.13. HABILLEMENT

Burton Car Company a conçu de nombreux accessoires et vêtements. Nombreuses sont les personnes qui connaissent nos vestes, t-shirts et combinaisons.

- Les vestes ont été conçues pour une conduite à l'air libre et peuvent être façonnées au niveau de l'occiput.

Elles sont souples et confortables et par ailleurs résistent à l'air et l'eau.

En outre, la fermeture est couverte pour éviter des détériorations/ éraflures sur votre voiture.

La nouvelle casquette de Burton est également populaire. Par précaution cette dernière contient une courroie de cou afin qu'elle ne s'envole pas en cas de grande vitesse ou de vents violents.

12.14. BURTON OWNERS CLUB

Le club des automobilistes Burton est un club servant les intérêts des propriétaires et des vendeurs. Le club a vocation de prêter main-forte aux propriétaires pendant la construction de la voiture et de participer/organiser les événements. En outre, depuis un an un magazine exclusif est envoyé à tous les membres.

Depuis la création du club en début 2002, de nombreux événements et réunions ont été organisés. Entre autres sont organisés pour les conducteurs récréationnels des événements journaliers aux Pays-Bas. Ces réunions sont axées sur des aspects techniques spécifiques du Burton ou du moteur 2cv. Les événements pour les amateurs sportifs sont également organisés.

Actuellement, plus de 150 membres ont adhéré au club. Certains membres sont plus actifs que d'autres mais la complicité demeure bienséante. En raison du parrainage, l'adhésion est libre. La demande de souscription doit être envoyée à l'adresse suivante: info@Burtonownersclub.nl. Après enregistrement de vos données dans notre registre, vous recevrez automatiquement tout le courrier du club. Le magazine Burton Owners magazine sous sera également envoyé quatre fois par an. Pour de plus amples informations veuillez consultez www.Burtonownersclub.nl.

12.15. JOURNEE BANC DE PUISSANCE

Procéder au réglage ultime de 10 voitures avec pour résultat une augmentation de 15% de performance. Pour seulement € 95, - vous pouvez participer 3 fois au banc d'essai à rouleaux. Cet événement a lieu pendant la journée banc de puissance durant laquelle nous servirons boissons et bouchées. Vous aspirez profiter au maximum de votre voiture, et souhaitez en connaître d'avantage sur les journées bancs de puissance? Nous vous invitons à visiter notre site web régulièrement et à lire notre bulletin d'information.



Power test day

12.16. JANTES ET PNEUS

Burton Car Company a conçu une jante de sport spécialement pour le Burton. Cette jante est un peu plus large (4j) et se prolonge vers l'extérieur pour donner une allure plus décontractée. La jante de sports a prouvé son efficacité à plusieurs reprises durant la course 24 heures de Spa Francorchamps et convient donc parfaitement aux rallyes!

Rayons de roue

Les véritables rayons de roues conviendraient parfaitement sous votre Burton. Il y a toutefois quelques inconvénients à prendre en considération.

- * Les rayons de roues sont quatre fois plus chers que des jantes de sport. C'est en partie à cause de l'adaptateur couteux mais nécessaire pour procéder à la modification "du trou de boulon" en "cannelure".

- * Les rayons de roues sont très vulnérables et difficiles à entretenir.

- * Les rayons de roues se prolongent plus à l'extérieur et s'accrochent aux bords des garde-boues. Le sciage de ces garde-boues serait à l'origine de faibles garde-boues.

- * Les rayons de roues sont souvent déséquilibrés et oscillent dans la jante.

- * L'inconvénient le plus important est que le rayon de roue et l'adaptateur sont lourds (14 kg au lieu de 7 kg par jante) ce qui entrave l'ajustement de la suspension, ce qui pourrait engendrer une mauvaise voire dangereuse tenue de route.

- * En outre il est légalement interdit (par l'organisme rdw) de prolonger quoi que ce soit de plus de 30 millimètres en dehors du garde-boue. Ce qui est bien le cas avec le boulon des rayons de roues.

Si vous possédez encore des pneus de bonne qualité sur votre voiture, veuillez les utiliser avant de procéder à l'achat de nouveaux pneus. Vérifiez soigneusement la profondeur du profil et les fissures dues au dessèchement. Si vous avez besoin de nouveaux pneus, Burton Car Company vous recommande les pneus 135r15, mais tenez compte du fait que vous n'avez pas un grand nombre de choix en terme de taille. En somme, 3 options s'imposent:

- *Nankang 135r15 : ces pneus ont la bonne dimension et le meilleur rapport qualité/prix. C'est également un bon pneu de pluie dû au profil moderne. Nous avons eu la meilleure expérience avec ces pneus.

- *Michelin 125r15 : ce sont les pneus 2CV originaux. Ils ont une longévité plus élevée mais sont deux fois plus couteux que les pneus Nankang ce qui pourrait s'avérer être un gaspillage d'argent si vous n'effectuez que quelques milliers de kilomètres par an.

- *Michelin 135r15 M+S pneus d'hiver: si vous êtes un conducteur sportif, Burton Car Company vous conseille des pneus Michelin M+S (boue et neige). Ces pneus sont pourvus d'un caoutchouc amolli et restent propres en raison de leur profil spécial. Ce dernier leur confère d'avantage de résistance en cas de mauvaises conditions atmosphériques. Cependant, ces pneus se détériorent rapidement et sont onéreux.

N'utilisez pas la marque Firestone et Uniroyal 125! Outre une mauvaise manipulation de poignée en cas de pluie, leur diamètre est trop petit. En conséquence votre compteur kilométrique affichera des divergences et votre moteur tournera plus de tours à la même vitesse.

Burton Car Company vous conseille une pression de pneus de 1.8 bar sur vos quatre pneus.

Les jantes de sports Burton sont disponibles en acier blanc en revêtement enduit dans toutes les couleurs ral (sur commande).

Montage Burton Sport jantes est comme suit:

- S'assurer que les chapeaux de roue fournis s'insèrent dans la jante.
- Si nécessaire, faire l'enjoliveurs en forme, en utilisant un papier de verre fin au bord d'enlever une partie du revêtement en poudre épaisse.
- Coller les bouchons dans les sports jantes avec kit de montage Sikaflex ou similaire. Voir l'image. Un kit de bord mince sur la bride des wheelcaps suffit.
- avant de monter la jante de Burton sous votre voiture, vous devrez aiguiser un peu du côté inférieur de l'axe du porte-fusée.

Il s'agit de la partie extérieure et au-dessous de l'axe du porte-fusée. La roue s'adaptera parfaitement, (sans apporter de modification quelconque au porte-fusée) mais une fois que vous prenez un virage difficile, la jante touchera le coin de l'axe du porte-fusée. Vous pouvez détourner cela en classant à environ 5 millimètres l'axe du porte-fusée. Ceci n'affectera pas sa solidité. Voir le tableau pour un exemple.

Vous pouvez également choisir les roues 2CV standard.



Chanfreiner le moyeu



Burton rimm



Placer les enjoliveurs

12.17. POWER TUBE

A cheap way of boosting the power of a 2CV is by Power tube. This stainless steel induction pipe brings more cool air to the air filter and ultimately provides a better fill of the cylinder. The 0.9 bar that a well-mounted Power Tube can generate the same effect as a turbo. A proper setting of the carburettor-jets gives the best results, the Power tube provides an average of 4 HP profit!

Step 1:

Remove the air intake tube on the side of the air filter (if present) and remove the protective grille of the fan. Then also makes loosen the gas return spring, and remove the clip which attaches the gas spring to the fan housing.

Step 2:

Prepare the Power tube for installation. Stick the supplied piece of foam to the bottom of the tube Power . Press the holes in the piece of foam, and remove the yellow adhesive. This rubber creates an airtight connection between the power tube and the fan housing.

Step 3:

Drill a hole in the fan housing. Use a hole saw of 52 mm. Drill a little bit right of the hole where the gas return spring previously attached. Also cut or file down 5 mm of the upright edge of the fan housing, as seen in the picture. This creates space so the Power tube can mount flush. Be careful not to damage the oil cooler while drilling. Clean the edges of the hole with a file or a dremel.

Step 4:

Slide the round bracket on the Power tube and snap the supplied knee-shaped rubber onto the air filter housing. Slide the tube into the rubber and attach the Power tube at the front with the supplied M7 bolt. Drill the hole for the round mounting bracket into the plastic air filter housing, make sure it is pressed firmly against the air filter. Press the supplied bolt through it now, but do not tighten it yet. Mark the hole that is yet to be drilled in the fan housing, it's the one on the top. Remove the power tube of the car, and then drill this hole with 5.5 mm. Note again, keep clear from the oil cooler.

Step 5:

Final installation: Fit the Power tube for the last time and attach it to the fan housing with the screws and nuts that came with the Power tube set. Fit the round bracket to the Power tube and attach it to the air filter. The gas return spring will attach to the Power tube. The Power tube has a small hook designed especially for this.

Step 6:

Install other jets in your carburettor, or visit a dyno!

Power test day:

We organise a power test day every few months. You'll go with up to 10 Burton riders to a dynamometer, and your Burton is tested three times. Specialists will determine a perfect setting for your car. This prevents that your engine will run too lean or hot.

Step 7:

Only fit the curved rubber that connects the Power tube to the air filter housing after adjustment on a power bench day. This is important because otherwise your engine can run too lean or overheat.



4: Drilling a hole



2: Drill a hole and file down the edge



1: Pipe on the airbox, mounting point behind the Fan-cover, remove the throttle-spring and -clip.



3: Power tube rubber

12.18. BURTON CRIC

Le cric pour le Burton est un accessoire indispensable. Le cric 2CV standard ne peut être employé pour le Burton étant donné que ce dernier est censé monter le cric vers le haut du 2CV sous les filons-couches. Le polyester du corps de Burton n'est pas en état de supporter une telle tension. Même un cric de ciseaux standard ne fera pas l'affaire étant donné que le débattement de roue du 2CV et du Burton est considérable. En conséquence, même en utilisant un cric standard la roue restera clouée à terre. La solution à ce problème est d'uniquement monter sur cric le bras-support. Le cric du Burton est basé sur cette idée et il est livré tel que vous pouvez apercevoir sur ces images. Le cric peut être parfaitement rangé sous la roue de secours.

La première chose à faire en cas de crevaison de pneus c'est de préparer le bloc de niveau. Ce dernier bloc doit être placé devant le pneu et la voiture doit être conduite dessus.

1. Tirez le frein à main de la voiture.
2. Dévissez les boulons de roue.
3. Placez le bloc de soutien devant la roue, abaissez le frein à main et poussez la voiture en avant de sorte à ce que la jante comportant le pneu crevé se repose sur le bloc.
4. Placez le cric avec l'entaille au-dessous du bras de soutien, et tirez la voiture sur le cric. Veillez à utiliser la crevasse "front" ou "back" au fur et mesure que vous changez la roue arrière.
5. Vous pouvez maintenant enlever le bloc de soutien. Dévissez les boulons et enlever la roue. Installez la roue de chance et vissez à nouveau les boulons. Enlevez le cric tout en faisant rouler/poussant la voiture au loin et attachez les boulons.

Remarque: le bloc est censé supporter la hauteur du pneu car le bras de soutien se rapprochera du sol une fois que le pneu est dégonflé. Si vous remplacez un pneu qui est encore gonflé d'air, vous n'avez pas besoin du bloc.



Burton Jack 02



Burton Jack 03



Burton Jack 04



Burton Jack 05



Burton Jack 06

12.19. CHAUD AIR VENTILATEUR

Un ventilateur d'air chaud est utile à la fois dans un arbre en 2 CV Burton . Il veille à ce que le flux d'air chaud mieux à l'intérieur , et amélioré le dégivreur . Ce manuel décrit le montage en 2CV , en utilisant le kit de fan (point A1.8908) .

Dans une 2 CV , le ventilateur placé dans la course longue , dans la partie supérieure (la plus courte) qui se dirige vers le pare-brise .

Vous aurez besoin de couper le tuyau pour le chauffage . Enlever une partie de l'isolation à l'intérieur du tuyau . Faire surethat le ventilateur s'inscrit dans le tuyau et chintz hermétique. Vous pouvez fixer le ventilateur avec Ty - raps ou colliers de serrage .

Pour contrôler le ventilateur , un commutateur supplémentaire est placé à l'intérieur de la voiture. Voir le calendrier .

1 . L'utilisation d'un testeur ou multimètre tension , recherche pour un fil des thats chaud quand le contact de la voiture est allumé. Utilisez le thatcame de séparation dans le kit, au fil de l'industrie.

2 . Insérez la ligne chanson fusible supp , fusible 10A.

3 . Montez le commutateur à l'aide de la plaque de montage à l'intérieur. Raccorder le nouveau câble à l'un des connecteurs coulissants isolés.

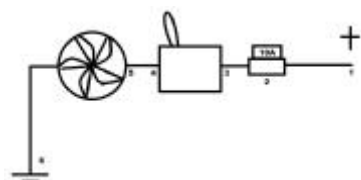
4 . Encore une fois, utiliser un connecteur de diapositives, et de mettre le fil à travers la cloison du ventilateur à air chaud.

5 . Connectez le fil à la borne + du ventilateur, utiliser la chanson extender .

6 . Clamp l'oeil de vis sur le fil de terre de la soufflante . L'oeil de vis se connecte à la borne de masse (un pion) du corps onthe , à proximité de la batterie .



Placer le ventilateur



Annexe ventilateur d'air chaud

13. CONTRÔLE EN RÉVISION

Avant de procéder au montage des pièces en profiter pour les nettoyer et effectuer un travail de révision.



Check en refurbish

13.1. LE RÉSERVOIR D'ESSENCE ET ÉTRIER

L'étrier du réservoir d'essence peut être nettoyé, dégraissé et repeint. Vous pouvez également traiter avec un produit anti corrosion. L'étrier du réservoir est lé pour assurer la résistance et la sécurité. Le réservoir d'essence peut être rincé avec un peu d'essence. Procédez au nettoyage extérieur et enlevez le produit anticorrosion. Remplacer le flotteur en cas de dysfonctionnement. Ne procéder uniquement au remplacement de ce dernier qu'en cas de fuite.

13.2. SUSPENSION AVANT ET ARRIÈRE

Vérifiez les roulements de bras de soutien en déplaçant les bras séparément. Si cette démarche est difficile en termes de heurts et cognements vous pouvez monter de nouveaux bras de soutien. Il y en a 8 au total ; 2 par bras de soutien. Ces roulements son coûteux donc faites attention.

Vérifiez les roulements de roue en tournant les moyeux autour. Si vous entendez les roulements il est judicieux de les remplacer.

Vérifiez également s'il y a de la rouille sur les roulements. Si oui le roulement a capitulé.



Track rod adjusting sleeves

13.3. (DE)MONTAGE PALIER DE VICE A ROULEMENT

Le démontage et l'assemblage du palier de vice à roulement peut être nécessaire lorsque un des coussinets est en mauvais état, soit lorsqu'un porte-fusée a besoin d'être remplacé soit lorsque le bras de soutien a été endommagé suite à un accident. Dévissez le demi arbre de roue de l'axe de moignon, cf. 3d...)

Démontez le couvercle du tube d'axe et les trois boulons m9 et conservez le bien. Enlevez les agrafes de verrouillage et tараudez avec le bout du couteau hors de l'anneau de l'attelage.

Détachez le bras de joint à rotule de direction sur l'axe de moignon. Ce dernier est fixé à la tôle de sécurité avec deux boulons. Une fois que ces éléments sont enlevés, le bras peut être facilement détaché à l'aide d'un marteau. Maintenez ces boulons séparés étant donné qu'ils sont plus robustes (10.9) que les boulons normaux (8.8).

Enlevez la goupille du boulon de bras-roulement, et tapez sur le boulon avec un tournevis émoussé sans endommager les fils. Enlevez le bras en tournoyant, tirant ou en tapotant.

Vérifiez les roulements. La graisse rouge signifie qu'il y a de la rouille dans le roulement, ce qui est mauvais signe. Faites parcourir votre doigt tout au long du buisson de roulement. Une quelconque irrégularité n'est pas bonne.

Tapez sur le bras de roulement si vous voulez assembler de nouveaux roulements. Si le buisson de roulement est également endommagé, vous devez procéder au démontage de ce dernier et le jeter.

Au besoin, maniez le nouveau buisson de roulement et le roulement de la même façon. Ne pas oublier de changer le joint intérieur du palier de vice à roulement.

Glissez le bras de soutien autour de l'axe et tapez l'extérieur plus bas dans le bras de soutien.

Glissez l'extérieur du joint intérieur du palier de vice à roulement sur le bras de joint à rotule et tournez celui-ci sur l'axe de moignon.

Attachez le boulon avec 50nm et engagez la goupille.

Montez le couvercle de l'axe de moignon (avec les amortisseurs).

Accrochez l'anneau d'attelage au bras de soutien et montez le lame tilt et le frein d'axe.

Reliez le demi-arbre de roue au moyeu (cf. 3d)

Serrez l'écrou du moyeu avec 350nm et insérez la goupille.

Mettez le levier de direction au porte-fusée et percez-le.

Enlevez le pivot de fusil et installez

Les porte-fusées assurent que les roues avant tournent facilement vers la gauche ou la droite. Si toutefois vous constatez que votre voiture fait des zigzags sur la route et qu'elle vacille, il y a forte probabilité que les porte-fusées soient usés. Pour une bonne durabilité des axes de moignon veillez procéder à leur lubrification tous les 5000km en soulevant l'avant de votre voiture avec un cric.

Vérifiez la marge des goupilles sur l'axe de moignon. Le contrôle technique admet les marges suivantes:

*1.5 millimètre de côté dans le pivot supérieur ou inférieur, ou ; * 2.0 millimètres dans le pivot supérieur ou inférieur conjointement.

* 1.0 millimètre dans une direction ascendante,

Veillez procéder comme suit pour enlever et installer la goupille d'axe de moignon :

A l'occasion démontez le bras de soutien avant afin de faciliter le tout cf. 3d.3

Redressez la crevée de la prise inférieure (voir la figure...) et vissez cette prise hors de l'axe de moignon utilisant un tournevis.

Tapez la partie supérieure de l'axe de moignon avec un boulon en métal ne dépassant pas 7mm (cf. Figure 3a.4 nr.11) depuis le dessous de la cheville.

Tapez à l'aide d'un marteau et un vieux pivot de fusée amenuise l'axe de moignon hors du pivot de fusée. Veillez à ne pas endommager le lieu abritant le pivot de fusée.

Il est possible que l'axe de moignon ne sorte pas. Dans ce cas veuillez utiliser une presse avec des outils spéciaux. A cet effet il est nécessaire d'enlever le bras de la roue (cf. 3d.3). Souvent le pivot de fusée est tellement serre qu'il s'écrase lorsque on tape dessus vigoureusement.

Une compagnie spécialisée telle que BCC vous comptabilise des frais allant de 25 à 50 euro pour chaque côté.

Enlevez les anneaux de frottement et les rondelles de compression (cf. Figures 3a.4 6, 7 et 8)

Remplacement des roulements de roue avant

retirez les bagues de roulement de la fusée avec un poinçon approprié.

Assurez-vous que toutes les ébavures sur le boîtier de la fusée et le bras-support soient éliminées avec une lime.

Placez les paliers lisses dans la fusée.

Placez une bague de friction, une rondelle de butée et encore une bague de friction dans la calotte de protection métallique et placez le tout avec la fusée sur le bras de support de la roue. La calotte de protection avec les bagues doit être placée sous le bras de support, le côté ouvert de la calotte de protection doit être orienté vers le bas.

Graissez les bagues de roulement et l'axe de pivotement. Assurez-vous que votre axe de pivotement soit placé dans la bonne position: au côté supérieur, il y a eu alignement les deux trous de lubrification: au côté inférieur, les trous de graissage sont placés à des distances différentes du côté inférieur.

Martelez l'axe de pivotement avec un poinçon en laiton ou un marteau en plastique de manière verticale un morceau dans la fusée et pressez-le ensuite dans le bras de support. Assurez-vous que l'axe de pivotement flotte de telle sorte que la paroi supérieure de l'axe de pivotement soit à hauteur égale avec la paroi supérieure de la bague de roulement.

Posez le couvercle de l'axe de pivotement et verrouillez-le en martelant dessus et en aplatissant le matériau de la fusée sur la plaquette.

Insérez la fiche (voir figure 3a.4 nr.10) et verrouillez-la en martelant le collet dans l'évidement de la fusée.

Déposez le levier de commande sur la boîte de roulement (pensez au verrouillage) et insérez l'axe de commande (voir 3d ...).

Graissez la fusée avec une graisse universelle par l'intermédiaire du graisseur. (voir figure 3a.4 nr.13)

conseil: si vous mettez, avant le montage, le nouvel axe de pivotement dans le congélateur pendant une nuit, ce dernier va se contracter un peu et de ce fait, sera plus facile à monter.

Retirez la roue et l'axe de commande, voir 3d ...)

Soutenez le bras de support et martelez le moyeu (voir figure 3a.5 nr. 1) avec un poinçon approprié du boîtier de la fusée.

Percez avec un foret de 4 mm les points centraux pour le verrouillage de l'écrou de roulement de roue (voir figure 3a.5 nr. 7) sur. A une profondeur d'environ 3 mm l'écrou est habituellement verrouillé à trois endroits.

Détachez l'écrou de roulement de roue avec un tournevis émoussé (flotteur), sans endommager le filetage.

Retirez les bagues d'étanchéité (voir figure 3a.5 nr. 4 et 6), détachez-les de l'écrou à boucle et du boîtier de la fusée.

Martelez sur le palier (voir figure 3a.5 nr.10) y compris sur l'échelle inférieure du boîtier de la fusée.

Nettoyez le boîtier de la fusée et vérifiez le filetage avec une lime de fraisage et lubrifiez le nouveau palier avec de la graisse pour roulements.

Martelez le palier dans le boîtier de la fusée (à l'aide d'un tuyau de 70 mm de diamètre). Attention! Ne chargez jamais le palier sur la bague intérieure au moment de la dépose dans la fusée.

Vissez l'écrou de roulement de roue d'abord à la main dans le boîtier de la fusée. Si vous n'y arrivez pas, effectuez un nouveau limage avec une lime de fraisage.

Vissez (tapez) fermement le dernier morceau avec le tournevis émoussé et verrouillez l'écrou à anneau avec deux ou trois points de centrage.

Placez le joint dans l'écrou à anneau avec la lèvre de la bague d'étanchéité orientée vers le palier. Le côté extérieur de la bague d'étanchéité doit être "à hauteur égale" avec le côté extérieur du boîtier de la fusée.

Placez le joint d'étanchéité dans le boîtier de la fusée, le joint doit être "à hauteur égale" avec le côté extérieur du boîtier de la fusée.

Placez le moyeu en martelant dans le palier avec un marteau en matière plastique.

Placez l'axe de commande. C'est seulement après qu'il n'y aura plus aucun jeu de roulement.



Mounting the axle tube

13.4. (DE)MONTAGE BRAS ARRIÈRE

Enlevez l'absorbeur de chocs.

Enlevez la pince de verrouillage et frappez le cantilever hors de l'anneau de traction.

Dégagez l'anneau de serrage et enlevez la calotte de protection du bras de soutien.

Enlevez le câble de frein vers le bras de soutien de la pièce à trois morceaux et arrêtez-le si nécessaire avec un boulon M8.

Otez l'écrou du boulon de fixation du câble à gauche/à droite du morceau à trois pièces et appuyez le boulon vers l'intérieur.

Oter le pivot de l'écrou du roulement de roue du bras de soutien et dégagez en tapant l'écrou avec un tournevis émoussé (conducteur) sans abîmer le pas de vis.

Enlevez le bras en remuant, tirant, bougeant ou tapotant.

Contrôlez les roulements de roue. De la graisse rouge signifie qu'il y a de la rouille dans le roulement et ceci n'est pas bon. Sentez avec le doigt le long du coussinet de palier. Les irrégularités ne sont pas bien.

Sortez en tapant les coussinets de palier du bras de soutien lorsque vous voulez monter de nouveaux roulements. Lors de la casse d'un coussinet de palier, vous devez aussi démonter le roulement et le jeter.

Remontez éventuellement le nouveau coussinet de palier et le roulement comme ils étaient montés.

N'oubliez pas de changer le joint d'étanchéité du bras de soutien intérieur.

Faites glisser le bras de soutien sur l'arbre et frappez le roulement extérieur dans le bras de soutien.

Glissez le joint d'étanchéité du bras de soutien extérieur sur l'écrou du bras de soutien et tournez-le sur le tube de l'arbre.

Vissez l'écrou avec un 50Nm et mettez le pivot.

Lors du branchement des câbles de frein, procédez de la façon suivante:

Collez le mamelon avec du ruban adhésif pour qu'il ne glisse pas.

Glissez la spirale dans le tuyau de l'arbre et guidez-le de façon à ce que l'extrémité rejoigne le mamelon au niveau du morceau à trois pièces. Utilisez un caoutchouc de plomb neuf et fixez le mamelon avec 7-9Nm.

Fixez le boulon de fixation au câble de frein avec 10Nm. Surveillez que la partie supérieure soit bien dans l'encoche du tuyau de l'arbre et contrôlez que le câble de frein ne touche pas le tuyau de l'arbre.

Mettez l'anneau en caoutchouc, pour protéger le câble de frein, dans le tuyau de l'arbre par le morceau à trois pièces.

Mettez la calotte de protection en plastique et fixez-la avec un tierib.

Changez le roulement de roue arrière

Enlevez le cache-poussière du tambour de frein.

Otez l'anneau de verrouillage avec un ciseau de l'écrou du moyeu (cf. Figure 3A.6 nr. 2) et enlevez l'écrou (M44). Vous pouvez remplacer cet écrou ou l'échanger avec l'autre côté.

Otez le tambour de frein avec un tracteur ou en remuant avec deux gros tournevis.

Percez avec un foret de 4mm les points de centrage de l'écrou de roulement de roue à peu près sur 3mm.

Maintenez le tambour de frein et dégagez l'écrou du roulement de roue en tapant avec un tournevis émoussé (conducteur) sans endommager le pas de vis. Sortez l'écrou sur le tambour de frein en dévissant.

Positionnez le tambour avec les extrémités tournantes vers le bas sur une planche de bois et sortez le roulement du tambour en tapant.

Retirez le joint d'étanchéité du roulement de roue du tambour, nettoyez le tambour et contrôlez le pas de vis avec une lime de fraisage. Limez où nécessaire le câble.

Enduisez de graisse le roulement neuf et pressez-le, à l'aide d'un morceau de tuyau qui appuie contre le coussinet de palier extérieur, dans le tambour.

Fixez l'écrou du roulement de roue et percez-le avec deux ou trois points de centrage de base.

Tapez le nouveau joint d'étanchéité avec le tuyau d'étanchéité dans le roulement. Le joint d'étanchéité doit être à la même hauteur que le tambour.

Frappez le tambour de frein à sa place avec un marteau en plastique et fixez l'écrou du moyeu.

Percez l'écrou avec un ciseau et tapez du matériau de l'écrou dans la rainure.

Mettez le cache-poussière en plastique sur le tambour.



Back off brake adjuster cam

13.5. VOLANTS DE DIRECTION

- Au dessus du boîtier de la fusée se trouve un bras court, le levier, qui est attaché au volant de direction extérieur. Aux deux volants de direction extérieurs sont attachées des tiges de direction réglables. Celles-ci sont à nouveau attachées dans le boîtier de direction à deux volants de direction intérieurs.

- Le boîtier de direction est intégré dans le premier tuyau de l'arbre derrière la boîte de vitesses. Le boîtier de direction est constitué d'une roue dentée ronde qui actionne une crémaillère. En faisant tourner le volant, la crémaillère bouge de gauche à droite et fait aller et venir les deux tiges via le volant de direction intérieur. Les tiges bougent les volants de direction extérieurs et donc les roues font un va-et-vient. Autour des volants de direction extérieurs il y a des housses en caoutchouc. Ces housses de volant de direction ne doivent pas être déchirées lors du contrôle technique. Remplacez ces housses comme suit :

- Dévissez les deux boulons avec lesquels le bras du volant de direction est fixé au boîtier de la fusée.

Enlevez le pivot qui est fixé par les écrous à boucle.

- Otez les écrous à boucle du levier de commande et le siège de billes.

- Coupez avec un petit couteau les vieilles housses du volant de direction abîmées et enlevez-les.

- Otez le levier de direction en faisant coïncider les côtés plats du volant de direction avec la rainure du support et en les tirant par le dessous.

- Contrôlez le volant de direction; le diamètre minimal est 20mm, si ce n'est pas le cas, vous devez le remplacer.

Les ébarbures éventuelles doivent être limées et ensuite polies avec un papier émeri fin.

Enfilez la housse de volant de direction neuve sur le volant de direction.

- Enduisez bien la nouvelle housse du volant de direction et remplacez le volant de direction en faisant coïncider les côtés plats du volant de direction avec la rainure du support.

Placez le siège de billes et fixez en tournant l'écrou à boucle. Retournez ensuite l'écrou à boucle d'un quart de tour et mettez le pivot.

- Remontez le levier de direction sur le boîtier de direction avec les deux boulons 10.9 et percez-les.

14. FREINS

Il y a deux freins distincts sur le 2CV. Pour chaque frein il est nécessaire d'utiliser un liquide de freins différent. Attention à ne pas les mélanger ensemble car leur utilisation peut causer de dégâts importants au système de freinage!

Pour tous les (anciens) types comportant des freins à tambour à l'avant il faut utiliser un liquide de freins synthétique DOT4.

Pour tous les (nouveaux) types avec des freins à disque il faut utiliser de l'huile minérale LHM. Ce liquide vert est également connu sous le nom "système vert".

Nettoyez le système de freinage vert (LHM) avec du benzène. N'utilisez jamais les spiritueux méthyles ou d'autres produits à base d'alcool. Soufflez sur les pièces après nettoyage de façon à ce qu'elles sèchent plus vite.

- Rincez "le rouge" (DOT 4) du système de freinage avec de l'alcool à brûler et non pas avec du benzène.

Système de freinage, liquide de freins, produit d'entretien

Disques pour tambours LHM benzène

Tambours autour de DOT 4 avec de l'alcool à brûler.

Le système de freinage exige peu d'entretien. Les sabots de freins doivent être examinés régulièrement pour déceler l'usure. Le liquide de freins doit être remplacé tous les cinq ans et une fois par an les tambours de freins doivent être ajustés. (Cf. la figure B1).

-Tourner en utilisant un anneau robuste ou une clé fermée 14 et enlevez les tenons en vous référant à l'image.
- Lorsque les patins de freins sont placés contre le tambour, tournez le tenon légèrement de façon à ce que le tambour se libère.



Adjusting the brakes

14.1. PROBLEMES AVEC LES FREINS

Le frein se déjeté. Ce problème peut être provoqué soit par de la graisse répandue sur les disques de freins, soit par une usure inégale due à une fuite dans le tuyau de frein, le calibre de frein, ou le moteur. Il peut être provoqué également par le bouchon de remplissage d'huile, les joints, ou à la conduite d'huile ou l'oléoduc. Vous pouvez dès à présent remplacer les garnitures de freins, conduits de freins, et réviser les calibres de freins. Il se peut également que les cylindres de freins soient coincés. Dans ce cas un rechange est la seule solution.

La pédale de frein descend intégralement la première fois et ne redevient normale que suite à des coups de pompes. La cause est liée à l'usure des freins arrière qui doivent être remplacés et/ou alignés.

La pédale de frein est "spongieuse". Ceci est dû à l'air dans le circuit de freinage. Dans ce cas-ci, le circuit de freinage entier doit être désaéré.

Perte du liquide des freins. Ce problème est dû à une fuite dans le tuyau de freins, les cylindres de freins, calibres de freins, ou l'intérieur du cylindre. Dans ce cas-veuillez procéder au remplacement du tuyau de freins et/ou le cylindre de freins principal, et vérifiez les calibres.

Le frein démarre ou s'attarde. Ceci est dû au coincement des cylindres. Soit, le piston est coincé dans le calibre, soit il y a des problèmes avec la goupille de pression du distributeur. Dans ce cas-ci, procéder au remplacement des cylindres de freins arrière, vérifier les calibres de freins et/ou ajuster la goupille de pression.

L'équilibre des freins à l'avant et à l'arrière laisse à désirer. Ceci peut être provoqué par un blocage des cylindres de freins ou des pistons; la majeure partie du temps ce défaut est souvent dû à la pompe de commande qui n'est pas bien connectée. L'ordre correct est comme suit : le trou arrière correspond au conduit aux freins avant et le trou avant est correspond aux freins arrière!

14.2. DESAREATION DU SYSTEME DE FREINAGE

- Le liquide des freins doit être entièrement pompé par les tuyaux. Il y a trois soupapes de ventilation sur la voiture. Au niveau des deux freins arrière, (un pour chaque coupure), et au niveau du calibre de gauche.
 - Placez un tube transparent sur la soupape de désaérage situé à l'arrière droite de la roue laisser l'autre côté du tube affluer dans un pot récipient translucide
 - Contrôlez si-vous avez assez de liquide de freins dans le réservoir de la pompe de commande. Mémoirisez le type du liquide. Remplissez fréquemment en cas de besoin.
- Laisser un assistant appuyer à plusieurs reprises sur le frein dépourvu' une pression suffisante soit établie. - Détachez la soupape de désaérage jusqu'à ce que le frein de pédale s'enfonce et attachez la soupape tandis que votre assistant continue à appuyer sur la pédale de frein.
- Si la soupape est attachée, la pédale peut doucement être levée.
 - Répétez cette opération jusqu'à ce qu'il n'y ait plus aucune bulle d'air dans le fluide venant du tuyau.

Désaérez dans l'ordre suivant :

- La roue arrière
- Le calibre gauche avant.

Pour les freins à disque, les deux freins sont désaérés avec une soupape sur le calibre gauche. Lorsque le circuit de freinage a bien été désaéré le frein de pédale est ressenti comme étant "dur" lorsqu'on y appuyé fortement.

Lorsque vous avez fini de désaérer, le réservoir du liquide à frein doit être rempli à l'indication maximale.

Remarque: la désaération d'un Burton ne peut être réalisée qu'à l'aide d'une pompe à vide parce que les tuyaux sont trop minces.

14.3. (DE)MONTER L'ETRIER DE FREIN

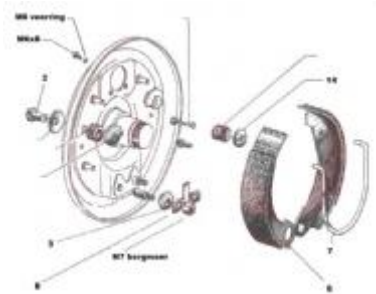
- Dégagez le(s) câble(s) de frein de l'étrier de frein et bouchez-le avec un bouchon.
- Détachez le câble du frein à main en dévissant les 2 écrous M7.
- Enlevez les deux boulons de fixation de l'étrier de frein. Faites attention à la cale entre le bac et l'étrier de frein. Chez certains étriers de frein il y a aussi un téton d'espacement entre les deux moitiés, ne le perdez pas !
- Si vous ne devez pas contrôler l'étrier de frein, bloquez alors les deux moitiés avec une pince à colle, de cette façon, il n'y aura pas de fuite de liquide de frein.
- Enlevez l'étrier de frein en le prenant par le dessus. Réviser éventuellement les étriers de frein. (cf.14.7)
- Dégagez l'arbre de transmission et enlevez le disque de frein. L'épaisseur minimale du disque de frein est 4mm. Un disque de frein neuf est d'une épaisseur de 7mm. Le balancement latéral du disque ne doit pas être de plus de 0.2mm en situation de montage.
- Placez le disque de frein et montez l'arbre de transmission. Vissez les boulons avec du 45Nm.
- Dégraissez les disques de frein avec du nettoyant pour freins.
- Montez les étriers de frein. Vissez les boulons avec du 50 Nm. Faites attention à la cale entre le bac et l'étrier de frein. Faites en sorte que les deux moitiés de l'étrier de frein coïncident parfaitement et contrôlez si la jointure des moitiés se situe exactement au dessus du milieu du disque (devant se trouve la cale).
- Montez les câbles de frein et ne vissez pas trop fort ceux-ci. Utilisez toujours des caoutchoucs de plomb neufs.
- Branchez le câble du frein à main et réglez-le selon 14.9.
- Remplissez si besoin le réservoir du liquide de frein avec le liquide de frein LHM vert recommandé et purgez le système. (cf. 14.2)

14.4. (DE)MONTER LES FREINS ARRIERES

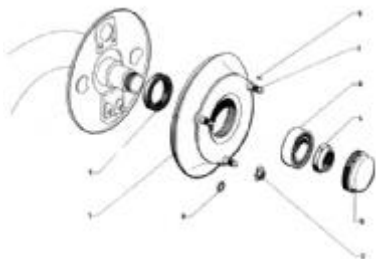
- Mettez la voiture sur des chèvres et enlevez la roue.
- Enlevez le cache-poussière du tambour de frein.
- Sortez en tapant avec un ciseau ou un mandrin le corps de l'écrou de moyeu vers l'extérieur et enlevez l'écrou (taille 44). Vous pouvez remplacer cet écrou ou l'échanger avec celui de l'autre côté.
- Réglez les plaquettes de frein avec les vis micrométriques. (nr. 2)
- Enlevez le tambour de frein avec un tracteur ou deux gros tournevis.
- Enlevez le ressort (nr. 7) et la plaquette de frein (nr. 6) en tournant le bonnet (nr.14) d'un quart de tour et en l'appuyant. Enlevez aussi les 2 écrous M7.
- Remplacez éventuellement le cylindre de frein de roue en dévissant le câble de frein et deux boulons M6.
- Montez le nouveau cylindre de frein dans le sens inverse. Faites attention au type de système de frein (LHM ou DOT 4) et utilisez toujours un caoutchouc de conduite de frein neuf.
- Percez les écrous en frappant contre la plaquette-arrêt (8) ou utilisez des écrous autobloquants M7.
- Si vous montez une nouvelle garniture de frein, éliminez en biais avec une lime une petite partie au début et à la fin du matériau de revêtement, ceci empêche d'avoir des freins crissant et abruptes.
- Montez la nouvelle garniture de frein et réglez-la avec les excentriques (nr. 3) et les vis micrométriques (nr. 2). Le jeu entre le tambour de frein et la garniture de frein doit être sur toute la longueur de 0,2 mm.

- Mesurez pour cela la taille intérieure du tambour de frein et faites-en sorte que la garniture de frein en soit à 0.2mm partout. Réglez d'abord les 2 excentriques du dessous et ensuite les vis micrométriques du dessus.
- Le réglage est bien fait lorsque vous pouvez régler à nouveau les vis micrométriques du dessus vers l'intérieur de façon à ce que le tambour repasse par-dessus.
- Cliquez le tambour de frein à sa place avec un marteau en plastique et fixez bien le corps de l'écrou.
- Percez l'écrou en tapant avec un ciseau du matériau de l'écrou dans la rainure du tourillon.
- Mettez le cache-poussière dans le tambour et montez la roue.
- Maintenant les parties supérieures peuvent être rabattues vers l'extérieur de façon à ce que la garniture soit libre dans le tambour.

Désormais lors de la conduite/ du freinage, si les freins crissent ou si vous sentez la pédale de freins aller de haut-en bas, alors il est possible que le tambour soit devenu ovale par usure. Remplacer ou ré-arrondir sur le touret est une solution.



Rear brake



Rear brake drum



Pulling the brake drum



Back off brake adjuster cam

14.5. REMPLACEMENT DES PLAQUETTES DE FREIN

De nouvelles plaquettes de frein sont plus épaisses que celles qui sont usées, il est donc nécessaire de renfoncer les pistons de frein complètement dans les étriers de frein. La quantité de liquide de frein que vous pressez de cette façon hors des cylindres, retourne dans le réservoir. Surveillez que celui-ci ne déborde pas.

- Insérez un grand tournevis entre le disque d frein et la plaquette de frein et appuyez la plaquette de frein vers l'intérieur jusqu'à ce que le piston soit poussé entièrement vers l'intérieur.
- Tirez sur une des extrémités du double ressort vers l'arrière et appuyez la plaquette de frein vers le bas et tirez-la en tirant vers l'arrière et retenez sa position initiale.
- Montez d'abord la nouvelle plaquette de frein avant de commencer de l'autre côté du disque. De cette façon, vous évitez que le piston ne soit poussé hors de l'étrier.
- Appuyez la (nouvelle) plaquette de frein complètement vers l'arrière et ensuite vers le haut de façon que le ressort tombe dans la rainure.
- Répétez cette manipulation avec les autres plaquettes de frein; remplacez toujours les deux côtés.
- Enfoncez plusieurs fois la pédale de frein de façon à ce que les pistons se résistent avant que vous ne conduisiez.
- Contrôlez si nécessaire le niveau du liquide de frein avec l'huile verte LHM.

Lors des premiers freinages, vous remarquerez que les freins ne fonctionnent pas encore de façon optimale, les plaquettes doivent en effet s'user sur le disque.

14.6. RÉVISION ÉTRIER

- Enlevez l'étrier (voir 3b.6)
 - Retirer l'étrier et enlevez le ressort qui maintient les plaquettes de frein.
 - Retirez la buse entre les deux moitiés et le joint torique.
 - Pressez avec le piston l'air du cylindre. Prenez une planche sous le piston et faites attention aux doigts.
- N'essayez jamais de retirer le piston avec des pinces, car en raison de dommages le piston sera inutilisable.
- Retirez les anneaux en caoutchouc des rainures dans les cylindres. Ne le faites pas cela avec un objet pointu.
 - Faites-le sur la même façon pour l'autre moitié de l'étrier.
 - Nettoyez les pièces dans les solvants et séchez-les à l'air. (surtout les rainures intérieures). Vérifiez l'étrier et les pistons sur signes de corrosion ou de dommages et remplacez-les si nécessaire.
 - Trempez les deux anneaux en caoutchouc dans le liquide lhm et mettez le joint sans lèvres d'étanchéité dans la rainure intérieure et mettez le joint avec lèvres d'étanchéité dans la rainure extérieure. Effectuez ce travail manuellement!
 - Trempez le piston dans le liquide de frein et placez-le dans le cylindre. Pour l'autre moitié de l'étrier prenez des mesures similaires

- Trempez le joint torique dans le liquide de frein et insérez l'embout dans l'étrier
- Fixez le ressort qui tient les deux blocs de frein aux deux moitiés
- Montez l'étrier. (voir 3b.4)
- Montez les blocs de frein. (voir 3b.7)
- Désaérez le système. (voir 3b. 3)

S'il prendra un certain temps avant que l'étrier soit monté, il est préférable de faire glisser deux vis de fixation à travers et y fixer dessus un écrou m10, les connexions pour la ligne de frein peuvent être fermées avec un boulon m8 (voir photo)

N'oubliez pas non plus la cale entre le bac et l'étrier.



Old calliper with overhaul set



2 calliper halves



Pressing the piston out using compressed air



Removing rubber seals



Cleaning the calliper



Pressing the piston back in



Wow!



connection tube and anti rattle spring

14.7. DÉMONTAGE MAÎTRE-CYLINDRE DE FREIN

Vous ne devriez pas réviser le maître-cylindre. Si le maître-cylindre est cassé ou usé, il faudra mieux le remplacer par un nouvel exemplaire original.

Le développement du maître-cylindre est comme suit

2CV:

- Desserrez les deux lignes de frein en desserrant les mamelons et y tirez soigneusement les lignes.
- Enlever le réservoir en l'inclinant doucement à gauche ou à droite. Rattrapez le liquide de frein
- Débranchez le câble d'accélérateur et le câble d'embrayage des pédales
- Retirez le maître-cylindre en dévissant les deux boulons m9 dans le compartiment moteur
- Débranchez les fils de l'interrupteur de lumière de frein
- Retirez les pédales avec le maître-cylindre de frein de l'intérieur de la voiture.

Burton:

- Desserrez les deux lignes de frein en desserrant les mamelons et y tirez soigneusement les lignes.
- Enlever le réservoir en l'inclinant doucement à gauche ou à droite. Rattrapez le liquide de frein
- Débranchez le câble d'accélérateur et le câble d'embrayage des pédales
- Débranchez les fils de l'interrupteur de lumière de frein.
- Desserrez le maître-cylindre de frein avec le support de pédale en dévissant les deux boulons m10 des pédales
- Retirez le support de pédales en aluminium gauche en enlevant les 4 vis m6
- Retirez les pédales avec le maître-cylindre de frein de l'intérieur de la voiture
- Détachez le maître-cylindre de frein du pédalier
- Montez le maître-cylindre de frein dans l'ordre inverse du retrait
- Installez le câble de gaz et d'embrayage sur le pédalier ajustez-les si nécessaire
- Rappelez-vous que la ligne de frein pour les freins arrière est dans le trou avant et la ligne de frein des freins avant se trouve dans le trou à l'arrière (plus proche de la cloison)
- Vérifiez le réservoir sur d'éventuelles fissures
- Lubrifiez le réservoir en caoutchouc avec le bon liquide et appuyez le réservoir dans le maître-cylindre de frein.

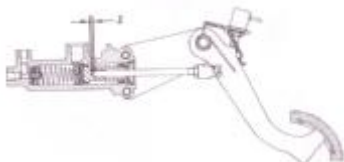
Remplissez le réservoir avec le liquide de frein approprié. Désaérez le système (14.2).

- Vérifiez le dégagement du push pin dans le maître-cylindre de frein, le push pin doit être pouvoir pressé de 0,5 à 1 mm avant la ratification du maître-cylindre. (voir dessin)
- Vérifiez les pédales en caoutchouc, ils doivent être bien attachés et ne doivent pas être usés (exigence mot)
- Vérifier la course de la pédale de frein, lorsque le frein se bouge il doit être encore suffisamment de dégagement pour pouvoir freiner en cas d'urgence.

Si vous avez des problèmes à toucher les pédales, il est également possible d'obtenir et installer un "kit jambe courte" à assembler, voir chapitre 5.8



Master brake cilinder

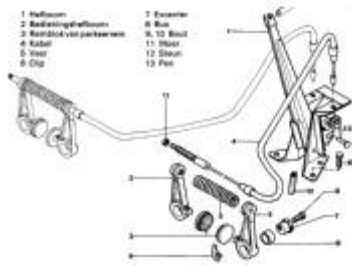


Adjusting MBC pin

14.8. AJUSTER LE FREIN A MAIN

Le frein à main se trouve sur les roues avant et non pas comme d'habitude sur les roues arrière. Gardez cela à l'esprit en tout temps. Utiliser le frein à main tout en conduisant ne se fait jamais.

- Remettez le frein à main complètement et levez la voiture de devant et mettez-la sur les blocs.
- Desserrez les écrous de blocage et d'ajustage sur les deux câbles de frein à main et dévissez les boulons de l'excentrique sur les deux étriers.
- Tournez l'excentrique à la droite du disque antihoraire et celui-là à gauche du disque dans le sens horaire (voir ce depuis l'avant de la voiture) jusqu'à ce que les plaquettes de frein contre le disque de démarrage. La roue ne doit pas tourner dur. (voir figure 3b.5)
- Serrez les boulons des excentriques fixes avec 40 nm et maintenez contre les excentriques. Vérifiez le réglage.
- Tirez le frein à main à l'intérieur de la voiture par trois clics
- Régler l'étrier sur chaque câble. Assurez-vous que les extrémités du câble de l'extérieur et le câble lui-même sont en place.
- Serrez les écrous de réglage sur les câbles également de sorte que la longueur libre des extrémités du câble de fil est égale
- Entre le levier de frein à main et l'étrier il doit être un dégagement d'environ de 0,5 mm serrez les écrous en les tournant l'un contre l'autre.
- Remettez le frein à main complètement, en vérifiant que les deux roues tournent librement. Tirez le frein à main pleinement et assurez-vous que les roues se bloquent
- Appliquez le frein à main à plusieurs reprises. L'ajustement ne devrait pas changer maintenant.



Handbrake mechanism

15. MAINTENANCE MOTEUR

La voiture est équipée d'un moteur refroidi par air à deux cylindres. Ce moteur est relativement simple dans sa structure. Par la simplicité de construction du moteur, la durée de vie est très longue. Une révision complète du moteur est rarement nécessaire parce que les pièces coûteuses internes du moteur n'usent à peine. Une révision complète du moteur n'est donc pas écrite dans le manuel de construction. Les composants du moteur qui s'usent parfois, sont assez facile à remplacer. Qu'est-ce que vous pouvez vous faire et comment vous devez effectuer cet entretien rég

ulier, vous pouvez lire dans ce chapitre



Under the hood

15.1. AJUSTER LES VANNES

Tous les 15.000 km, les soupapes de votre voiture doivent être ajustés. Afin d'avoir un bon fonctionnement du moteur, il est important que les soupapes fonctionnent parfaitement. Sur les deux côtés du bloc de moteur il y a une tête de cylindre qui contient au total, quatre soupapes, deux soupapes entrant et deux soupapes d'échappement. En particulier, les soupapes d'échappement sont thermiquement très lourdement chargées. Bien sûr qu'elles sont faites pour ça, mais à cause du réchauffement, et donc l'expansion de la soupape, il doit demeurer un peu d'espace entre la tige et le rocker. Pas trop non plus, car alors l'ouverture des soupapes ne sera pas suffisante. Mais certainement pas trop peu, car alors elles ne peuvent pas fermer. L'ajustement décrit s'applique au moteur de 602cc, tel que celui livré dans le 2CV6 et Dyane.

Vous devez ajuster les soupapes lors d'un moteur froid. (minimum de quatre heures non conduite)

- Tout d'abord, les couvercles des soupapes doivent être enlevés. Desservez l'écrou avec une clé 12. Parfois il est nécessaire d'utiliser un marteau en plastique et de taper simplement sur le couvercle, avant qu'il n'éclate
- Placez un récipient sous les couvercles des soupapes lorsque vous les retirez pour attraper l'huile qui s'échappe.
- Vérifiez la soupape d'un cylindre lorsque la même soupape de l'autre cylindre est complètement ouverte. Donc, si la soupape d'échappement gauche est à vérifier, la soupape d'échappement à droite doit être pressée.
- Le dégagement des soupapes peut être mesuré par insérer une jauge d'épaisseur de 0,20 mm entre la soupape et le lieu bascule. Si la jauge peut passer justement, le dégagement est dans l'ordre.
- Les dégagements des soupapes pour les deux soupapes entrantes et d'échappement sont 0,22 mm
- Si le dégagement des soupapes est différente, les soupapes doivent être ajustées.

L'ajustement des soupapes est comme suit:

- Desserrez l'écrou de la vis de réglage avec un porte-clés 10, ce qui fait que la vis de réglage peut être tournée jusqu'à ce que la jauge d'épaisseur est de 0,20 mm entre la soupape et la pointe de l'ajustement (voir figure 3c.1).
- Maintenez la vis avec un tournevis et retournez le contre-écrou. Vérifiez le dégagement aux soupapes à

nouveau

- Nettoyez le joint du couvercle de soupape proprement et utilisez toujours un nouveau joint d'étanchéité
- Nos nouveaux joints de couvercle de soupape n'ont plus besoin d'être collés.
- Serrez l'écrou borgne du couvercle de soupape avec une clé 12 jusqu'à ce que le couvercle ne bouge pas. Serrez ensuite l'écrou une fois de plus autour. Les couvercles sont serrés maintenant. (5-6 nm)



Couvercle de soupape joint 2CV, version spéciale.

15.2. HUILE ET FILTRE

Les pièces internes du moteur ne dureraient pas longtemps s'il n'y aura pas eu un système de lubrification intégré. A l'arrière de l'arbre à cames il y a une pompe à engrenages qui pompe l'huile à travers les différents tubes et tuyaux dans le bloc moteur et les culasses des deux cylindres. Sur le côté gauche du carter il y a l'interrupteur de pression d'huile qui allume l'interrupteur de lumière sur le tableau de bord lorsque la pression d'huile est insuffisante dans le système. Cette lumière s'éteint normalement lorsque le moteur a tourné plusieurs fois et le pétrole a été mis sous pression.

Lorsque l'huile a fait son travail pour environ 15.000 km, il est nécessaire de la changer. En tout cas, ne changez pas l'huile plus tard, car tous les objets tranchants et la contamination font en sorte que l'huile perd sa lubrification et l'usure excessive est le résultat

Si votre voiture fait un faible kilométrage, alors le kilométrage maximal ne compte pas. La qualité de l'huile diminue au fil du temps. Il est préférable d'effectuer un changement de l'huile au moins une fois tous les deux ans. Le moteur et la boîte de vitesse ont toutes les deux un système de lubrification séparé. L'huile de la boîte de vitesse devrait être remplacée tous les km 25.000. (voir 3a.5)

La capacité du carter de la 2CV 602cc moteur est de 2,2 litres. Le contenu du filtre à huile est de 0,2 litres. Si vous changez l'huile, assurez-vous d'avoir assez d'huile fraîche. Le type d'huile prescrit est 10w-40. En cas d'un changement d'huile, renouvelez également le filtre à huile

- Changez l'huile du moteur régulièrement, l'intervalle de changement par défaut est de 15.000 km. Si vous conduisez dans des conditions défavorables, telles que de courts trajets ou à des températures élevées, vous devriez changer l'huile plus souvent. Il est préférable de changer l'huile en cas d'un moteur chauffé, quand l'huile est mince et contient toute la saleté.
- Placez un récipient sous le bouchon de vidange. Il est situé sous le moteur dans le centre du carter nervuré. Nettoyez la zone autour du bouchon de vidange, desserrez le bouchon et laissez couler l'huile au moins dix minutes. Nettoyez le bouchon de vidange, revissez-le avec un nouvel anneau de joint en cuivre et serrez à 35-45

nm.

- Le remplacement du filtre à huile est la plus facile avec une sangle ou une clé huile filtre spéciale. Alternativement une longue épingle ou un tournevis peut être battu à travers le filtre pour fonctionner comme levier lors du desserrage. S'il vous plaît notez que d'huile (0,2 litres) sera versé à partir du moment que le filtre se détache.
- Nettoyez la base du filtre sur le bloc du moteur. Lubrifiez le joint sur le nouveau filtre avec l'huile de moteur. Serrez le filtre jusqu'à ce qu'il touche le bloc moteur et puis tournez à la main un demi-tour. N'utilisez pas des clés ou des pinces lors du montage. Attention, si vous montez le filtre trop serré, le filtre se cassera (non visiblement)
- Remplissez le moteur avec l'huile 10w-40 juste au-dessous du «max» marque sur la jauge. Faites tourner le moteur jusqu'à la température normale de fonctionnement est atteinte, en notant des signes de fuite dans le filtre.

15.3. NETTOYER REFROIDISSEUR D'HUILE

L'huile permet de lubrifier, mais aussi de refroidir. C'est le cas avec toutes les voitures et la 2CV n'a pas fait exception. Ce qui est bien spécifiquement pour ce moteur est que les concepteurs ont créé un petit radiateur d'huile et que le flux d'air du ventilateur souffle à travers elle. Le refroidisseur d'huile est parfois gras de l'extérieur. Cela en soi n'est pas si mal, sauf qu'il y a toutes sortes de poussière qui s'attache. Un refroidisseur d'huile obstrué n'est pas bon. L'huile est trop chaude et les pistons et les cylindres également. Le résultat est qu'il est coincé. C'est pour ça qu'il est primordial que le refroidisseur d'huile est maintenu propre:

- L'extérieur du refroidisseur peut être nettoyé si le front et le ventilateur sont retirés. Le tunnel de refroidissement peut être laissé.
- Étendre le ventilateur: desserrez le boulon du ventilateur avec une clé à pipe ou une douille 14 petite clé. Mettez une barre (par exemple une extension pour une clé à douille) sur la place du boulon et serrer à plusieurs reprises latéralement avec la barre. Le ventilateur doit se détacher maintenant. (voir figure 3c.2)
- Lubrifiez le refroidisseur d'huile à l'avant avec un détergent comme le benzène ou de nettoyant frein. C'est préférable de le faire avec un pinceau. Laissez le détergent tremper et puis souffler de l'air comprimé par derrière à travers le refroidisseur.
- Répétez cette procédure jusqu'à ce que le refroidisseur soit propre. Maintenant vous devriez être capable de regarder en diagonale de la gauche par les ailettes du radiateur.
- Remarquez après l'application du ventilateur que la ceinture ne touche pas le radiateur et est assez tendue. La ceinture a la bonne tension lorsque vous pouvez l'appuyer d'environ un centimètre avec votre pouce.

Le même flux d'air du ventilateur qui refroidit le refroidisseur d'huile, souffle également le long des deux cylindres et les culasses. Cette combinaison de refroidissement des cylindres et de l'huile, fait que le moteur, même dans des conditions défavorables, ne surchauffe pas. Juste quelques conseils à un coup d'œil:

- Assurez-vous que l'huile a une bonne qualité.
- Utilisez la bonne viscosité (épaisseur de l'huile): 15w40.
- Changement dans les 10.000 km ou au moins une fois par an
- Assurez-vous que le moteur atteint la température désirée au plus vite, donc ne le laisser pas tourner immobile trop longtemps, mais partez tranquillement au plus vite.
- Vérifiez le refroidisseur d'huile pour la saleté.

15.4. TUYAU DE REMPLISSAGE D'HUILE

Le tuyau de remplissage d'huile du 2CV a deux fonctions. La première est bien connue, à savoir le remplissage d'huile moteur. La seconde est la ventilation du carter. Cette fonctionnalité est très importante. Dans le tuyau de remplissage d'huile il y a une sorte de soupape de pression sous la forme d'un anneau de caoutchouc (membrane). Dans le carter il règne toujours une certaine sous-pression. Cette sous-pression est causée par le mouvement de haut en bas des pistons. Si les pistons rentrent, la pression dans le moteur augmente et la soupape s'ouvre ensuite. Si les pistons 'sortent' le moteur veut aspirer de l'air, ce qui est impossible, car l'anneau se referme. Si cet anneau est bouché ou desséché, il y aura de la pression dans le carter. Ensuite, il y aura une fuite d'huile dans les endroits où le joint est le plus faible, tels que les seaux de vilebrequin et les verres de caoutchouc. S'il y a un joint qui coule dans le moteur, ça ne veut pas dire que c'est à cause du joint, puisque la cause de la fuite peut être également un tuyau de remplissage brisé. Il est donc important de vérifier la valve. Est-ce que le tuyau vers le filtre d'air contient beaucoup d'huile, ou est-il une flaque d'huile dans le filtre d'air, alors vous pouvez supposer qu'il y aura un dysfonctionnement dans la soupape. Le seul remède est de mettre en place une autre soupape, parce que la réparation n'est pas possible.

15.5. REMPLACEMENT JOINT DU VILEBREQUIN

Il n'est pas rare que les joints d'un moteur de 2CV commencent à fuir après de nombreux kilomètres. Cela commence souvent par une goutte, mais deviendra pire. Comme mentionné précédemment, cela peut être causé par un tuyau de remplissage cassé. Pourtant, une fois qu'un joint qui fuit-il doit toujours être remplacé.

- Pour remplacer le joint avant, le ventilateur et le rabat de caoutchouc sous le radiateur d'huile doivent être enlevés. Le moteur peut être resté construit
- Parfois, il y a aussi une plaque de métal derrière le long des tuyaux des refroidisseurs d'huile. Ceux-ci doivent être enlevés par le plier en deux et le tirer vers vous entre les tuyaux d'huile.

Si vous remplacez également le joint arrière, le moteur et boîte de vitesses doivent être séparés. Ensuite, retirez l'embrayage et le volant pour que le joint soit visible.

- Enlevez soigneusement le joint avec un tournevis ou percez deux trous de 2 mm l'un en face de l'autre dans le milieu du joint.
- Tournez les deux vis (ce sont des vis auto taraudeuses) dans les trous et tirez le joint hors du moteur.
- Lubrifier l'alésage et l'extérieur du nouveau joint avec de la graisse.
- Pointez la lèvre du joint à l'intérieur du moteur et la marque et le numéro du fabricant à l'extérieur.
- Appuyez le nouveau joint avec un marteau en plastique dans le bloc du moteur.
- Le nouveau joint doit être apposé de 0,5 mm dans la zone du logement de moteur.
- Vérifiez lors du renouvellement du joint arrière si le joint de l'arbre est toujours bon et remplacez-le si nécessaire.
- Installez le volant avec les anciens boulons si elles ne sont pas endommagées. Il n'y a aucun nouveau boulon de bonne qualité disponible.

15.6. REMPLACER LES VERRES DE CAOUTCHOUC

Les verres en caoutchouc sont utilisés pour l'étanchéité des tubes poussoir et se trouvent appuyé sous les cylindres du bloc moteur au moyen d'un ressort. Ils sont appelés verres caoutchoucs en raison de leur forme, deux morceaux ronds qui sont reliés l'un à l'autre. Ces joints durcissent avec le temps et peuvent provoquer des fuites.

Le remplacement des verres en caoutchouc n'est pas très difficile mais il faudra un outil spécial (clé) et ça prend un certain temps:

- Retirez le filtre à air et ligne de carburant au carburateur.
- Retirez les échangeurs de chaleur (récipients fermés) en desserrant les colliers d'échappement.
- Retirez la tubulure d'admission complète avec carburateur. Pas besoin d'enlever le câble de starter et gaz.
- Retirez les panneaux de refroidissement autour du cylindre sur le côté où vous voulez remplacer les verres en caoutchouc. Il est conseillé de remplacer les deux côtés en même temps.
- Retirez le couvercle de soupape et la ligne d'huile au fond du cylindre. Soyez prêt pour déversement de pétrole.
- Desserrez les trois écrous de la culasse uniformément.
- Maintenant vous pouvez retirer la culasse en le tirant vers vous. Méfiez-vous que le cylindre reste en place! Les poussoirs sont souvent aussi partie du cylindre, alors ne les échangez pas entre eux.
- Maintenant les verres en caoutchouc sont visibles. Vous pouvez les remplacer une fois que les différentes composantes ont été correctement nettoyées. Il existe différents types de verres de caoutchouc, montez les mêmes. Ne faites pas tomber des débris dans le moteur par les trous de passage des poussoirs.
- Installez la culasse. Prêtez attention aux tubes de poussoirs en aluminium qu'ils sont bien dans le bloc du moteur, sinon ils seront bientôt arc tordu si la culasse est serrée.
- Assurez-vous que les soupapes sont fixées à leur plus large et que les poussoirs sont correctement dans leur endroit. Mettez la culasse un peu lâche et assurez-vous que les deux anneaux en laiton sont parmi les deux premiers écrous et l'anneau en acier sous l'écrou bouchon inférieur.
- Installez le tuyau d'huile.
- Installez les panneaux de refroidissement.
- Montez le collecteur. Si les trous ne correspondent pas complètement, vous pouvez le régler en serrant ou desserrant les culasses
- Fixez le collecteur avec 19 nm.
- Fixez maintenant la culasse avec 21 nm. Notez la séquence: d'abord l'avant puis l'arrière et enfin l'écrou inférieur.
- Réglez les soupapes et remettez le couvercle de soupape avec le couple correct.
- Faites tourner le moteur et vérifiez sur d'éventuels fuites.

15.7. SYSTÈME DE CARBURANT

Le système de carburant se compose du réservoir de carburant, le tuyau, la pompe à carburant et le carburateur. Le réservoir de carburant se situe plus bas que le moteur et à travers, essentiellement, la ligne de carburant en plastique le carburant va jusqu'à dessous la pompe à carburant. Cette pompe (membrane) est montée à gauche sur le moteur et est piloté par l'arbre à cames lorsque le moteur est en marche, la pompe à carburant pompe du carburant dans le carburateur. Dans le carburateur il se trouve un flotteur, il flotte sur l'essence. Lorsque le niveau de carburant augmente, le flotteur monte et pilote une aiguille. Lorsque l'essence est à un niveau correct, l'aiguille ferme l'alimentation. Tant que le flotteur est poussé vers le haut. Dans le réservoir il y a une passoire qui arrête les contaminants dans le carburant. Egalement dans le carburateur il y a une passoire, et parfois on a installé même un filtre de carburant supplémentaire.

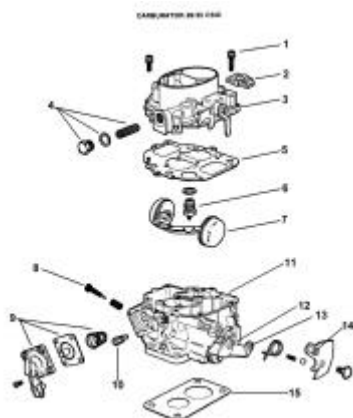
15.8. CARBURATEUR

Ceci est nécessaire si le carburateur ne fonctionne pas correctement à cause de la saleté ou s'il y a de l'air faux qui est aspiré. Cela est particulièrement apparent lorsque le moteur fait un bruit de 'plop' lors d'un démarrage à froid dans le système d'échappement. Le carburateur peut être nettoyé avec un diluant à peinture et un pistolet à air. Un ensemble de bus propres dans le carburateur crée une belle vue sur le moteur.

Si votre voiture est équipée d'une pompe d'accélération sur le carburateur, vous pouvez facilement vérifier si la pompe fonctionne toujours correctement. Déplacez la manette vers le carburateur et vérifiez si (visiblement) de l'essence est injecté dans le carburateur, plus vite vous déplacez l'accélérateur, le plus dur de l'essence sera pulvérisé dans le carburateur.

- Retirez le filtre à air et le raccord en caoutchouc du carburateur.
- Retirez le tuyau de carburant
- Détachez le câble de gaz –et starter.
- Desserrez les quatre écrous de fixation du carburateur. Ce n'est pas facile car c'est très difficile d'y arriver avec une clé. Souvent, le tuyau de remplissage d'huile et la pompe d'accélération (voir la figure no. 9) du carburateur doivent être enlevés.
- Retirez le carburateur du collecteur.
- Nettoyez le carburateur profondément à l'extérieur.
- Il est le meilleur d'enlever et nettoyer les pulvérisateurs l'un après l'autre. C'est plus facile en le soufflant avec l'air comprimé. La cuve peut être nettoyée avec un chiffon, puis soufflée. Faites attention aux éclaboussures de carburant ne l'effectuez pas près d'une flamme ou une cigarette.
- Vérifiez le niveau du flotteur comme décrit dans 15.9.
- Vérifier les fuites le long de l'épais joint à pied. Vous pouvez le voir par les marques noires le long du bord. En cas de fuite vous pouvez monter deux joints minces en haut et en bas du joint à pied.
- Remettez le carburateur dans l'ordre inverse du retrait.
- Réglez la vitesse de ralenti du carburateur et le taux de CO-off. (voir no. 8)

parfois vous avez juste besoin de nettoyer à l'intérieur du carburateur. Par conséquent, il suffit d'enlever le couvercle en dévissant les six vis. Le couvercle peut être enlevé avec soin, mais assurez-vous que le joint n'est pas endommagé, il doit rester dans le couvercle. Parfois, elle colle au fond et vous devriez juste la desserrer avec une spatule ou similaire. Rappelez-vous que vous serrez les vis uniformément et pas trop lorsque vous le montez, l'aluminium du carburateur peut rapidement endommager.



Carburateur exploded view

15.9. AJUSTER LA HAUTEUR DU FLOTTEUR

- Retirez le couvercle du carburateur et retournez-le.
- Mesurez la distance entre le cœur du flotteur et le joint plat avec joint d'étanchéité. (figure 3c.4)
- Vous devriez maintenant mesurer 18 mm, la différence permise entre les deux flotteurs est comprise entre 1 mm
- Si nécessaire, plier l'onglet jusqu'à ce que vous mesurez la valeur correcte
- Assurez-vous aussi que les flotteurs ne sont pas le long des murs de la carburatrice et qu'ils affichent donc la mauvaise valeur.
- Soufflez avec votre bouche dans le tuyau de l'alimentation pendant que vous gardez le couvercle sur la tête. Vous pouvez maintenant ne pas être capable de continuer à souffler. Soulevez ensuite les flotteurs, maintenant vous pouvez souffler à travers elle. Si cela ne fonctionne pas, vous devez remplacer le pointeau.



Float level adjustment

15.10. RÉGLAGE IMMOBILE ET CO

- Assurez-vous que l'allumage est bien à l'heure et que les soupapes sont correctement ajustées.
 - Tatiez en sorte que le moteur est à température. (avoir conduit min. 10 minutes)
 - Branchez un tachymètre.
 - Ajustez la vitesse avec le boulon d'arrêt du premier port (21). La vitesse doit être comprise entre 800 à 850 tours par minute.
- Parfois, il arrive que la vitesse ne puisse être finement réglée en cas de réglage immobile. Si cela se produit, agissez comme suit:
- Nettoyer et vérifier le carburateur comme décrit
 - Vérifiez que la rétraction de ressort du starter est montée étrangleur.

- Assurez-vous que toutes les vis sont présentes et correctement serrées.
- Ajuster les émissions de CO comme décrit ci-dessous.

3c.12 ajuster le CO

Cela doit bien sûr se faire avec un CO-mètre mais si tout est désorganisé, vous pouvez effectuer un paramétrage vous-même du pourcentage de CO.

- Tournez la vis de réglage de CO complètement et faites très attention! Le vis tombe conique dans sa place et peuvent être facilement endommagés
- Tourner le vis ensuite de deux coups en arrière (vers le haut).
- Ajustez la vitesse à environ 1000 rpm, ce qui est légèrement supérieur à celle en cas d'immobilité.
- Tournez la vis de réglage CO encore jusqu'à ce que la vitesse augmente. Cela représente environ un demi-tour.
- Vous devriez avoir effectué maintenant un bon réglage. Mais si le moteur est encore en suspens, il peut vous aider si vous variez la vis de CO légèrement.
- Puis réglez la vitesse de ralenti à nouveau avec la vis de butée pour la première étape.

16. SOFT-TOP

Si vous montez une capote vous augmentez la praticité de votre Burton. Parce qu'il est facile à transporter, ne vous inquiétez pas que vous atteigniez votre destination sous la pluie. Il est dans un moindre un toit pour la conduite en hiver avec le toit rigide, mais la capote a plusieurs avantages.

Ainsi, la capote peut être mis et enlevé facilement en moins d'une minute, et peut facilement être mis derrière les sièges la banque. Le châssis es entièrement en acier inoxydable

er bestaan 2 varianten in de softtop, namelijk een lage en een hoge. Het lage model softtop geeft aan een persoon van gemiddelde lengte bij gebruik van de 2CV-achterbank genoeg hoofdruimte. Monteert u cobra-stoelen of bent u van bovengemiddelde lengte, dan is het verstandig om naar het hoge model softtop te kijken. De hoge softtop heeft bovendien een makkelijkere instap. Zowel laag als hoog is de softtop in een aantal kleuren te bestellen.

Il existe deux variantes de la capote, à savoir basse et élevé. Le modèle de variante basse donne assez d'espace à une personne de taille moyenne en utilisant le retour 2CV. Si vous montez des sièges cobra ou si vous êtes de taille hors moyenne, on vous conseille de voir le modèle à capote toit-doux élevé. Le toit-doux élevé a également un accès plus facile. Bien que haut et bas, la capote de toit-doux peut être commandée en plusieurs couleurs. Dans le showroom de Burton Car Company vous pouvez être informés de toutes les possibilités dans le domaine des toits.



Low softtop



Burton soft top

16.1. TROUS DANS LE CUVETTE

Percer des trous dans le toit:

Il est possible de faire marquer les trous par Burton Car Company. Si vous conduisez à Zutphen, il est fortement recommandé. Les trous sont ensuite marqués gratuitement pour vous en utilisant un modèle. Si vous placez le toit par vous-même, alors prenez le temps pour mesurer les trous à percer. Il est conseillé de mettre sur certains

endroits du ruban adhésif ou du ruban adhésif de peintre. Ainsi, la carrosserie est protégée et vous pourrez faire des dessins sur la bande collante.

1. Dessiner avec l'aide de l'image 1 les trois trous arrière dans la capote. Les dimensions dans cette image sont des tailles de cœur, on utilise les trous pour les charnières du hayon. Percez les trous de diamètre 5mm
2. Placez 3x un vis de toit m5. A l'intérieur les vis seront fixées avec une rondelle et un écrou fixe m5
3. Voir la figure 2. Mesure 2 points de 237 mm vers le haut à partir du pli dans le corps. Connecter les 2 points ensemble et de faire une ligne horizontale parallèle à la ligne dans le corps. Pour ce faire, sur les côtés gauche et droit du corps.
4. Ensuite, utilisez la capote elle-même comme une référence. Placez l'arrière de la capote du corps et tirer la capote de moins de 3 dakschroeven déjà montés.
5. Voir Figure 3. Forer le trou dans le côté du corps sur la ligne, avec un foret de 5 mm. S'il vous plaît noter que si le sofftop plus tard, sous l'accent sera mis, le support un peu plus loin peut aller déménagement.
6. Placez 2x vis de toit m5 et fixez les vis à l'aide d'une rondelle et un écrou m5.



fig.1 Measuring the holes



fig.2 Drawing a horizontal line by making 2 markings



fig.3 Drilling the hole in the side of the body

16.2. FIXER LES SUPPORTS AU PARE-BRISE

La capote est fixée sur 3 points au pare-brise. Vous aurez besoin d'un support sur le triangle gauche et droit du pare-brise. Egalement appuyez sur la flèche à travers le pare-brise un support qui attache le rétroviseur intérieur et la capote.

1. Le pare-brise est soutenu de chaque côté par deux triangles. Ce triangle est attaché à l'avant avec les quatre vis sur le châssis pare-brise. Laissez la vis supérieure et inférieure, mais desserrez les 2 vis du milieu. Voir figure 1. Attention: ne jamais desserrer tous les vis, il est très difficile de remettre en place le triangle.
2. Avec la capote deux crochets seront livrés qui seront installés de chaque côté du pare-brise. Assemblez-les comme indiqué dans la figure 2.
3. Retirer le rétroviseur. Le support avec lequel il est attaché au pare-brise est nul. Fixez le rétroviseur à l'étrier combiné, qui vient avec la capote. La capote et rétroviseur sont y attachés. La distance entre le haut de la flèche du centre et le point supérieur de nouveau support est de 45 millimètres (voir figure 3).

Remarque: le pare-brise de l'Burton n'a pas toujours été le même, si le vôtre est un type plus ancien il peut être que les trous pour les supports de fixation pour pare-brise ne sont pas percé encore. Dans ce cas, vous voyez trois vis de fixation avec lesquels les triangles sont mis sur le pare-brise. Vous devez percer vous-même le 4eme trou et y mettre le fil. Regardez bien figure 2, et fixez le support dans la même position que indiqué, mais avec une seule vis. Vous pouvez maintenant voir où le trou doit être percé. Utilisez un point central pour le trou de centrage, puis percez un trou avec un foret de 3 mm ne pas percer plus profond que 17 mm vous pouvez ensuite mettre m4x1 fileté dans le trou et attacher le crochet définitivement.



fig. 1 Undo 2 screws from windscreenframe



fig. 2 Attach hook to windscreen



fig. 3 Handle inside mirror

16.3. LA MISE DE CAPOTE

Maintenant vous pouvez mettre le capot pour la première fois sur la voiture.

1. Posez le capot à l'arrière de la voiture. Cliquez le capot sur les deux points de fixation sur le côté et faites glisser la capote vers l'avant jusqu'à ce que les vis que vous aviez mis en dessus tombent en place dans le profil métallique de la capote.
2. Fixez la capote sur le devant et les deux triangles au-dessus du rétroviseur. Vous pouvez également ajuster la capote à l'avance en serrant ou desserrant les morceaux-t vaguement.
3. Zippez les deux portes dans le toit. S'il vous plaît notez qu'il y a une différence entre gauche et droite. La fenêtre doit être dans le porte chevauchement à l'extérieur.

16.4. FIXATION DES BOUTONS DE PRESSION

Maintenant, que la capote est pour la première fois sur la voiture, vous pouvez également y zipper les petites portes. Les portes sont différentes, vous disposez d'un droit et gauche, obtenu avec la capote. Ils peuvent être distingués en regardant la fenêtre qui «chevauchement» est cousu sur la porte.

Fixation des boutons de pression. Ici, nous supposons que vous avez une tonneaucover et que ces imprimantes ont été placées sur le corps.

1. Collez un morceau de ruban adhésif à l'intérieur de la porte et appuyez la porte fermement sur l'imprimante sur le corps. Elle laisse une empreinte sur le ruban adhésif, pour que vous ayez un bon marqueur pour le placement des imprimantes (voir figure 1).
2. Faites des trous dans les endroits désignés et attachez le bouton poussoir (4 boutons poussoir par porte)
3. Maintenant vous devez mettre sur chaque côté de la capote 2 des soi-disant boutons poussoirs Tenax. Piquer par la partie avant avec un poinçon par la trappe de la capote et la porte sur le triangle en aluminium. Le Tenax est d'environ 25 mm au-dessus du bouton poussoir avant de la porte (voir figure 2). Notez également que vous ne placez pas le Tenax trop près de la glissière
4. Percez un trou de 4 mm dans le triangle du carreau du poinçon. Puisez dans le trou le visser m5x1. Vissez les boulons m5 à tête sphérique inclus.
5. Egalement sur le rabat à l'arrière de la capote il faut mettre un bouton Tenax. Considérez la glissière et l'imprimante au service du couvre tonneau et porte capote (voir figure 3). Marquez le trou et percez avec un foret de 5 mm pour la fixation de cette Tenax vous n'avez pas besoin de mettre du fil, mais vous pouvez joindre les boulons à tête sphérique dans un écrou autobloquant à l'intérieur du corps.
6. Fixez sur les deux volets le Tenax. Vous aurez besoin d'agrandir le trou dans la capote. Faites-le avec un clin œil ou tube creux avec un diamètre de 8 mm le Tenax se compose de 2 parties que vous pourrez tourner l'un sur l'autre avec la clé fournie.



fig. 1 Make a print wit ducktape



fig. 2 Make a tenax at the front



fig. 3 Make a tenax at the back