

Disques sur une 203

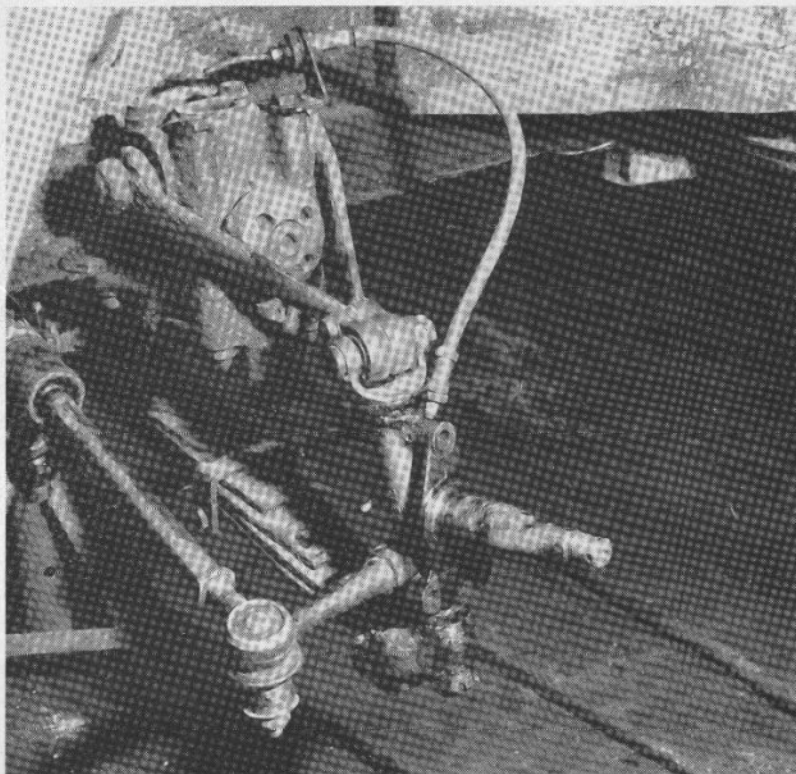
Inconvénient :

Les adaptateurs même bien conçus ne sont pas à l'épreuve des balles et ils élargissent la voie.

Procédure :

Il faut, comme pour le montage précédent, fabriquer une bague-frette mais, cette fois, plus épaisse de 3 mm (14) pour compenser la place gagnée après le nécessaire changement de roulements. Les disques de J 7 sont équipés de roulements à aiguilles coniques qu'il faut remplacer par des roulements à billes standards de type 504. Les portées internes des roulements dans

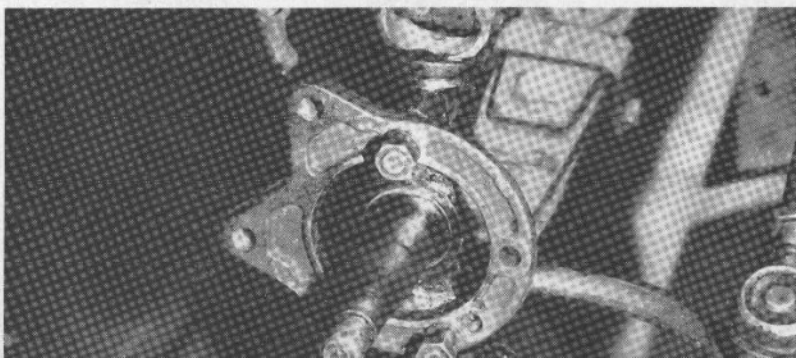
le moyeu devront être passées au tour en conséquence. Deuxième opération : Désolidariser le moyeu du disque et le rectifier au tour afin de lui faire perdre les quelques mm d'épaisseur qui le séparent des moyeux 504. Cette opération est rendue nécessaire par le fait que, monté tel, le moyeu est si épais qu'il ne laisse pas dépasser suffisamment de filets pour pouvoir serrer l'ensemble. Ces modifications effectuées, le montage proprement dit se fait comme avec les disques à 4 goujons. Cette solution s'adresse donc à ceux qui veulent à tout prix disposer des 4 mêmes jantes et qui ont accès à un tour.



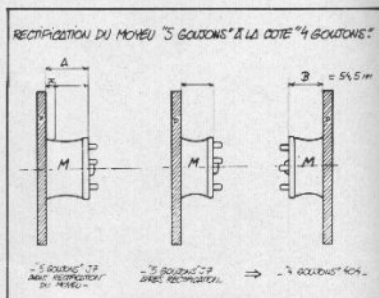
— Mettre la fusée de 203 (photo) ou 403 à nu en enlevant successivement : l'écrou et sa rondelle, le tambour, les 2 roulements, le joint spi, machoires et ressorts, le cylindre de frein, le plateau arrière et la plaque porte-plateau.

Bien nettoyer au trichlo. On aperçoit les 3 trous qui serviront à fixer le porte-étrier et la tôle de refroidissement. Sur la fusée de 403, le trou dans le filetage est remplacé par une gorge longitudinale.

- Fixer le porte-étrier par la vis du haut, bien aligner, marquer les trous du pivot par l'intérieur. Démontez et percez le porte-étrier, mettre en place, vérifier l'alignement et démonter à nouveau pour reporter l'emplacement des trous sur la tôle de refroidissement.



Percer la tôle de refroidissement sur le modèle du porte-étrier, présenter et marquer la partie à échancre pour laisser de la place à la biellette de direction. Découper, ébarber et monter l'ensemble tôle-porte-étrier. Bien serrer, éventuellement au loctite.



Présenter la bague frette qui sert de support au joint spi et de butée au roulement arrière. La bague doit de monter assez serrée. Si vous souhaitez conserver le pivot de 203, comme c'est le cas ici, il faudra réduire le trou central de la plaque en soudant une légère tôle par l'intérieur. Ça évite à tout corps étranger de venir taquiner le joint puis le roulement et à la graisse de faire bye bye. Etape de problème de trou inexistant avec le pivot de 403.

Retirer les vieilles cages à l'aide d'un chasse roulement, mettre le disque à plat sur les goujons (sur une planche) et introduire la cage externe du roulement dans le moyeu. Répétez l'opération pour le roulement extérieur en retournant le disque. Bourrez celui-ci de graisse et rentrez le roulement. Engager le disque sur la fusée légèrement graissée.

- Présenter le roulement externe et l'enfoncer en frappant légèrement sur la cage interne avec une douille ou un tube de même diamètre (+ 27 mm).