

Disques sur une 203

DISQUES DE 404 A 3 GOUJONS :

Claude Belleuvre a réalisé une adaptation beaucoup plus simple qui implique néanmoins un changement de fusée. En effet, pour éviter les problèmes posés par la fabrication d'une bague-frette et son ajustage, Claude a fouillé dans ses revues techniques où il a découvert que les pivot-fusées de 403, de 57 et après, se montent sans aucune transformation sur la lame transversale et le bras supérieur de suspension de la 203. Ce pivot présente la particularité de posséder un épaulement, à la base de la fusée, qui a les fonctions de la bague-frette. Ces disques permettent le montage, par le biais d'adaptateurs, de la majorité des jantes à perçage Chevrolet.

Procédure :

Démonter sur une 404, les 2 disques, les étriers et leurs supports et la tôle de protection. Démonter les tambours et le reste

sur votre 203 comme énoncé précédemment. Se procurer des roulements et des joints spi neufs ainsi que 2 écrous à frapper avec leur rondelle à ergot. En effet, les fusées de 403 possèdent une gorge fraisée dans la longueur contrairement aux fusées de 203 dont le filetage final est percé d'un trou qui accepte une goupille mécanindus de blocage. Le montage s'apparente à celui des disques à 4 et 5 goujons mais il est simplifié par l'absence de bague-frette à fabriquer et rapporter. Il suffit d'enfiler le joint spi sur l'épaulement et d'appuyer le roulement contre ce dernier.

Conclusion :

De toute évidence, c'est le montage des disques de 404 réalisé par Claude Belleuvre sur les pivots de 403 qui apparaît comme le plus simple et le plus praticable par un bricoleur soigneux. Néanmoins, sachez que le montage des disques de 504 à 4 goujons n'aurait posé aucun problème en employant les fameux pivot-fusées de 403. Par contre, cela impliquerait

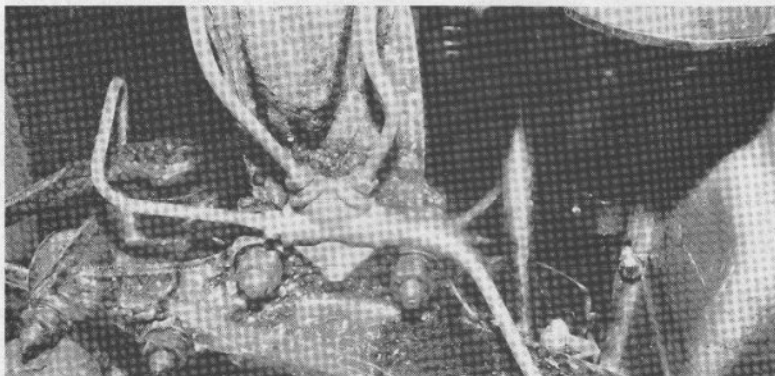
l'usage de 4 jantes dépareillées. Faut savoir ce qu'on veut. L'adaptation des disques de J7 présente l'avantage de permettre cette unité dans le type de jantes mais ils réclame plus de travail et de connaissances. L'emploi d'un pivot-fusée de 403 faciliterait un peu les choses mais il faudrait quand même rectifier moyeu et portées de roulements.



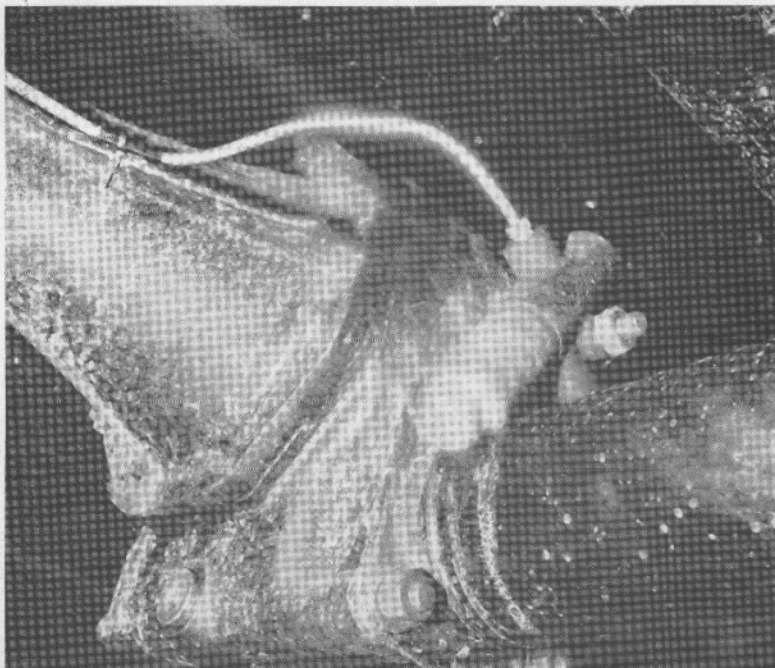
ATTENTION

Les modifications que vous présente **ROD et CUSTOM MAGAZINE** sont réalisées à titre personnel par des amateurs éclairés et nous les avons jugées suffisamment pensées, soignées et fiables pour vous les proposer. Ne travaillez qu'avec des éléments en bon état et procurez-vous le maximum de pièces neuves propres à chaque montage.

ROD et CUSTOM MAGAZINE ne saurait, en aucun cas, être tenu responsable des déboires ou des préjudices que pourraient subir certains lecteurs dans le cas où les pièces ou leur montage présenterait un quelconque défaut. L'éventuel agrément par le service des mines reste à la charge du propriétaire du véhicule ainsi transformé. Bon courage.



Monté sur la traverse, un raccord de lignes de freins à 4 branches issu d'une 403, alimente, via les durites de 403, les 2 roues avant (à droite et à gauche) entre le répartiteur et les cylindres de roues arrière 2 tuyaux de 404 équipés de raccords de maître-cylindre de 404 (en bronze) ou monter 2 cylindres de roues de 404.



Un répartiteur de freinage de 204 ou 304 est monté du côté droit du pont, dans sa position d'origine, sur le boulon supérieur. Claude a coupé une spire du ressort interne du compensateur pour limiter la pression aux roues arrière. Sans servo-assistance, la pression légèrement supérieure à exercer sur la pédale avait tendance à bloquer les freins arrière. Plus de problème maintenant.