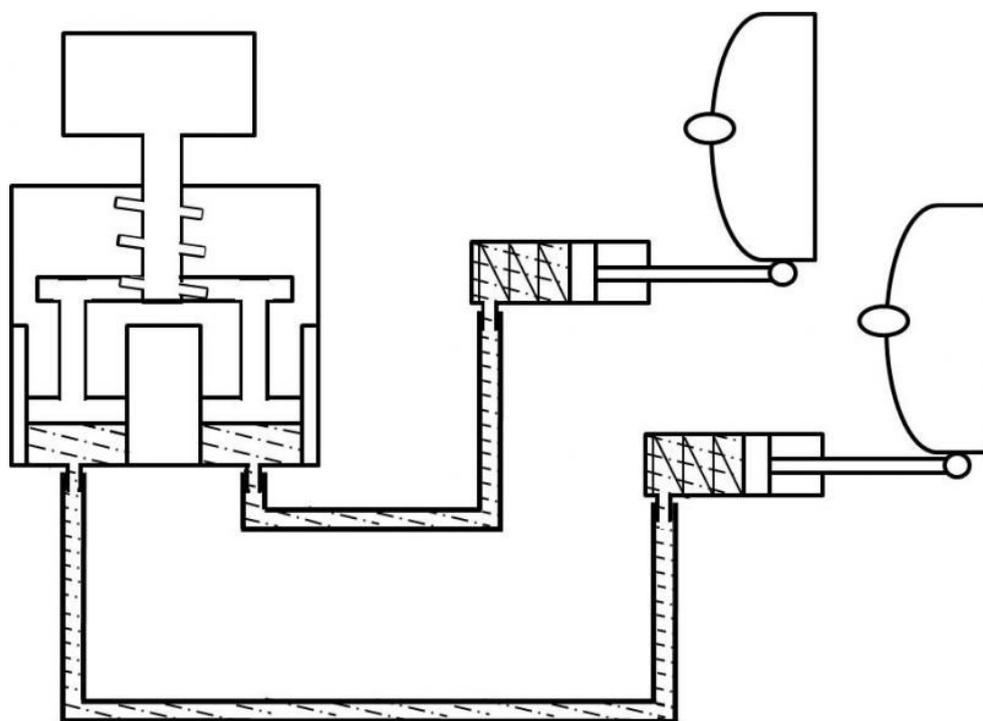


Les marches

ÉTAPE 1

Commenter cette étape (0)

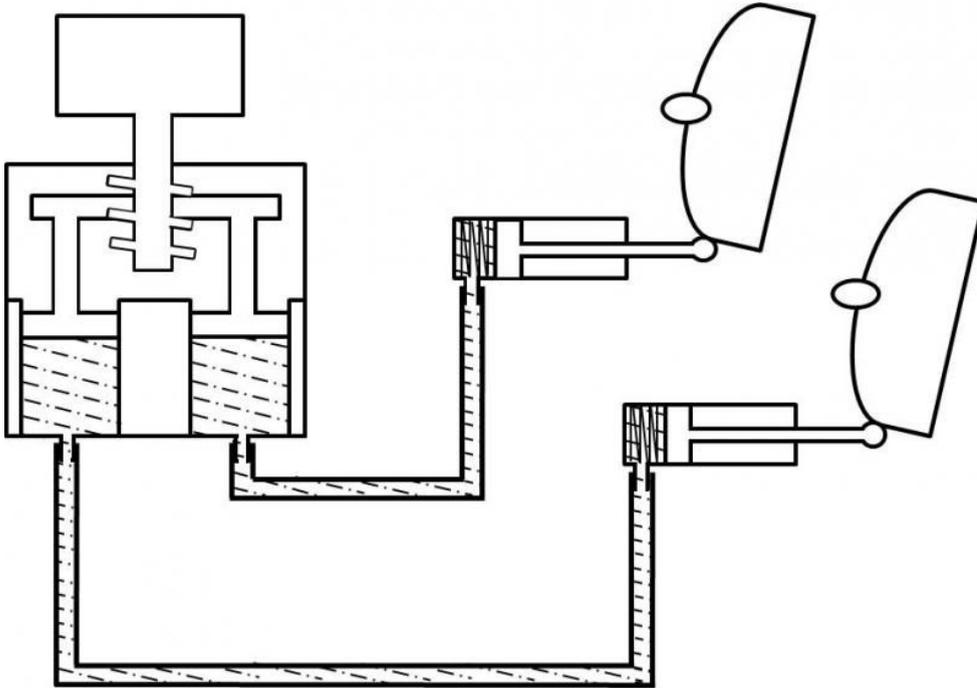


POSITION '0'

Les spécifications Euro 928 sont équipées d'un système de réglage de la hauteur des phares, qui peut être ajusté lorsque la voiture est chargée afin que les phares ne brillent pas dans la circulation en sens inverse. Les phares sont réglés en tournant le siège à côté du siège du conducteur de la position «0» à la position «1», «2» ou «3», la position «3» étant la plus basse. Il s'agit d'un système hydraulique de base, avec un commutateur rotatif hydraulique activant des actionneurs hydrauliques sous les phares, en les inclinant vers le haut ou vers le bas.

En position '0', le réglage **** a poussé les pistons à leur niveau le plus bas via un filetage. Le fluide hydraulique pousse alors les pistons dans les actionneurs vers l'avant, qui sont reliés aux phares, soulevant le faisceau. Les ressorts dans les actionneurs sont maintenant sous tension.

ÉTAPE 2

[Commenter cette étape \(0\)](#)

POSITION '3'

En tournant le **** à la position "3", les pistons remontent le filetage et les ressorts des actionneurs se contractent et tirent les phares vers le bas, repoussant le fluide dans le contacteur hydraulique.

ÉTAPE 3

[Commenter cette étape \(0\)](#)



Le fluide utilisé semble être comme un antigel, ou un fluide de même viscosité et ce fluide s'évapore pendant de nombreuses années. Il se peut aussi que les conduites hydrauliques deviennent cassantes et cassantes, mais l'évaporation est plus probable. Une fois le liquide évaporé, le système est rempli d'air et, les ressorts des actionneurs étant sous tension, les phares sont tirés vers l'arrière et la poutre ne s'allume plus qu'à quelques mètres devant la voiture.

La refonte du système n'est pas difficile - il s'agit d'un processus pas à pas assez simple:

- 1) Montez la voiture à l'avant et retirez les roues.
- 2) Retirez les caches de passage de roue intérieurs.
- 3) Allumez les phares de façon à ce qu'ils s'ouvrent et coupent le contact pour qu'ils restent en position verticale.

ÉTAPE 4

[Commenter cette étape \(0\)](#)



4) Retirez les capots des phares en retirant les trois vis de fixation.

5) Desserrez le phare en retirant les deux écrous et les rondelles de chaque côté.

ÉTAPE 5

Commenter cette étape (0)



Le phare est fixé à l'actionneur hydraulique situé au bas du phare. Le piston a une bille à l'extrémité qui s'insère dans une douille en plastique sur le phare et fixée en place avec un clip en plastique noir. Retirez délicatement ce clip en plastique noir et retirez le phare, libérant la balle de la prise. Prenez note que cela devrait être fait avec le plus grand soin, car ces raccords en plastique sont assez faciles à vieillir.

ÉTAPE 6

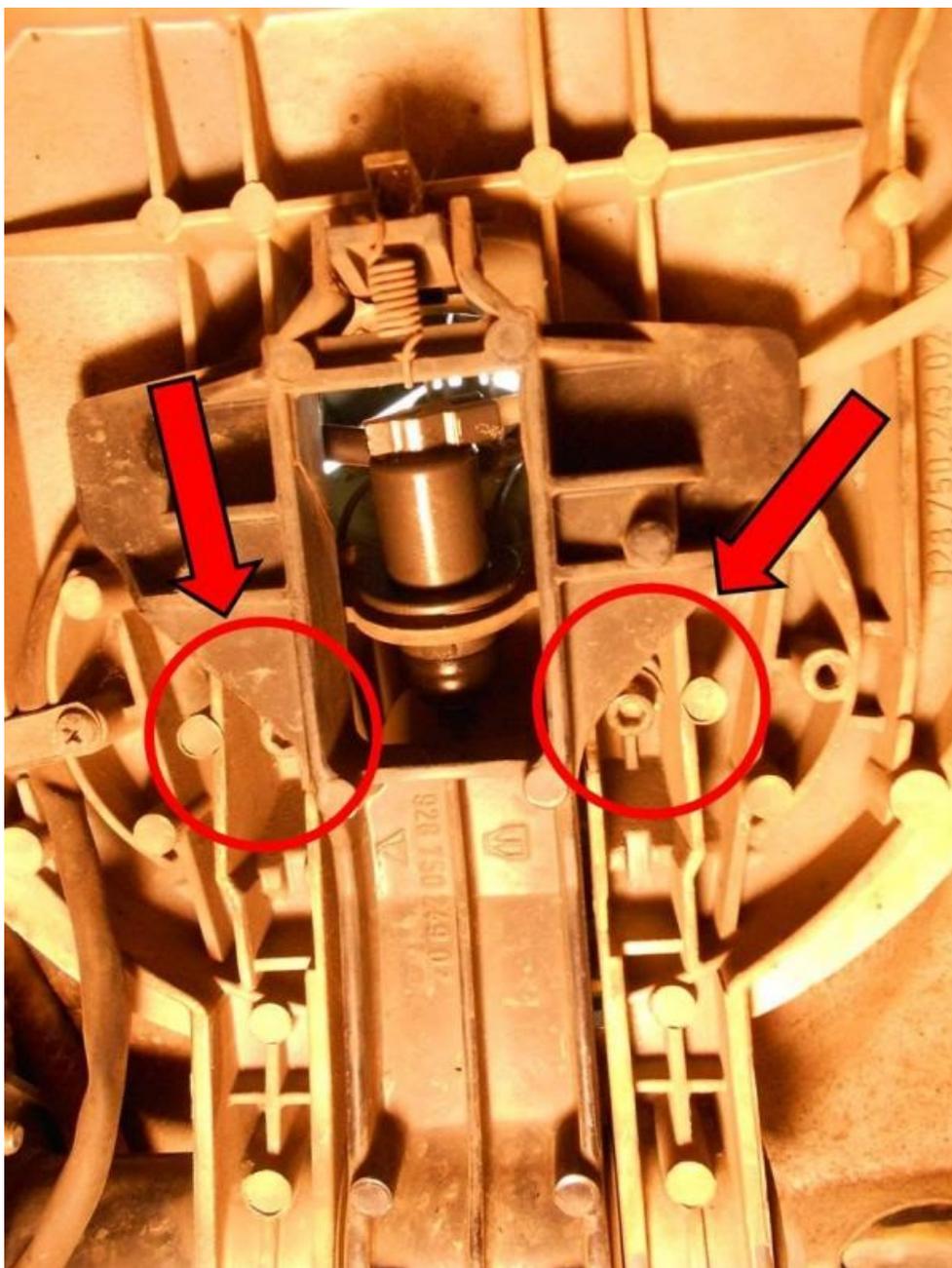
[Commenter cette étape \(0\)](#)



6) La culasse qui supporte le phare supporte également l'actionneur hydraulique.

ÉTAPE 7

[Commenter cette étape \(0\)](#)



Pour retirer l'actionneur hydraulique, la culasse doit être retirée de la base du phare en retirant les deux vis à six pans creux situées en dessous. Ceci est accessible depuis l'intérieur de l'aile. Desserrez la petite plaque qui maintient la conduite hydraulique en place au bas de la base du phare de sorte que la fourche, l'actionneur et la conduite hydraulique puissent être éloignés de la base du phare.



Lorsque vous retirez la culasse de la plaque de base, veuillez à retirer les écrous captifs qui retiennent la fourche, car ils sont desserrés et tomberont et disparaîtront.

ÉTAPE 9

[Commenter cette étape \(0\)](#)



7) Pousser le vérin hydraulique contre la fourche et comprimer la rondelle élastique. Tourner l'actionneur à gauche ou à droite pour aligner les pattes avec les espaces dans la fourche et retirer la culasse.

ÉTAPE 10

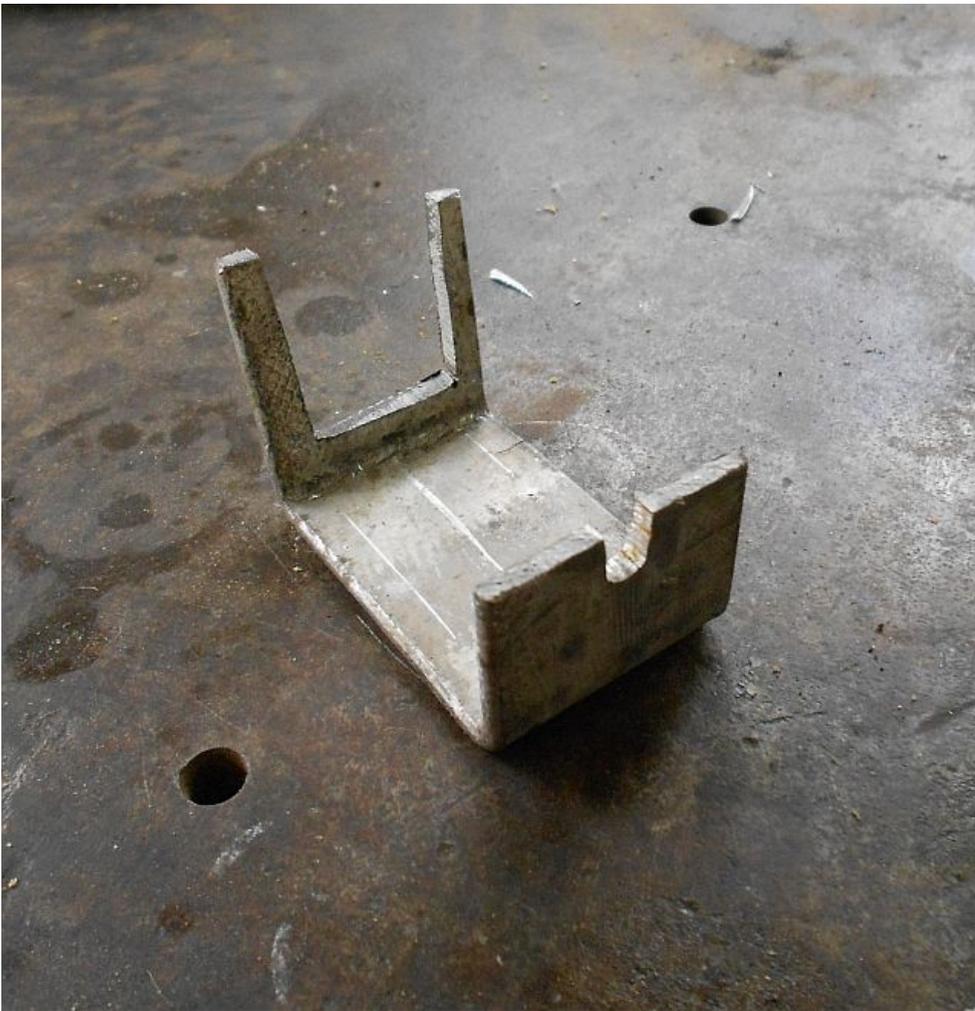
[Commenter cette étape \(0\)](#)



8) Coupez la conduite hydraulique près du mamelon de l'actionneur avec un couteau et placez l'actionneur dans un gabarit de manière à ce que le piston soit tiré au maximum.

ÉTAPE 11

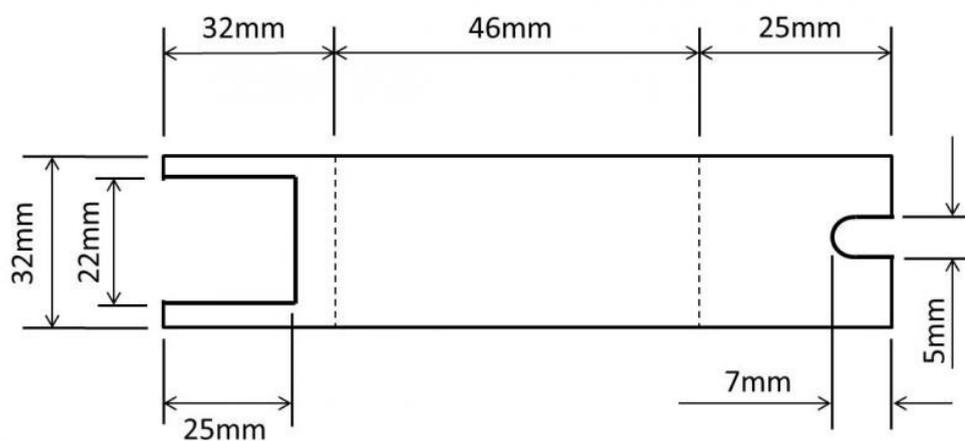
[Commenter cette étape \(0\)](#)



Un gabarit peut être facilement fabriqué à partir d'une barre plate de 32 mm selon les dimensions suivantes:

ÉTAPE 12

[Commenter cette étape \(0\)](#)



ÉTAPE 13

[Commenter cette étape \(0\)](#)

9) Retirez les vis qui maintiennent le frein à main et le couvercle en place, et tirez le couvercle sur le frein à main pour accéder au commutateur rotatif hydraulique. Coupez les deux conduites hydrauliques des tétines situées au bas de l'interrupteur et déterminez quelle ligne passe à quel phare en insufflant de l'air dans la conduite du côté des phares. Marquez quelle ligne est de quel côté.

ÉTAPE 14

[Commenter cette étape \(0\)](#)



10) Tournez le commutateur dans la position «3», puis retournez le commutateur de façon à ce qu'il soit vertical. Poussez les pistons à l'intérieur de l'interrupteur vers le bas du cylindre avec un morceau de fil - le système est maintenant prêt à être rempli de liquide.

ÉTAPE 15

[Commenter cette étape \(0\)](#)



11) Le liquide d'origine peut avoir été anti-gel, mais l'huile de silicone est une alternative. Il est disponible en différentes viscosités et est utilisé dans les amortisseurs des voitures radiocommandées - choisissez l'huile dont la viscosité est la plus basse, soit 20 wt. L'huile de silicium est plus épaisse que le fluide d'origine et le résultat est que les phares mettront un peu plus de temps à plonger.

ÉTAPE 16

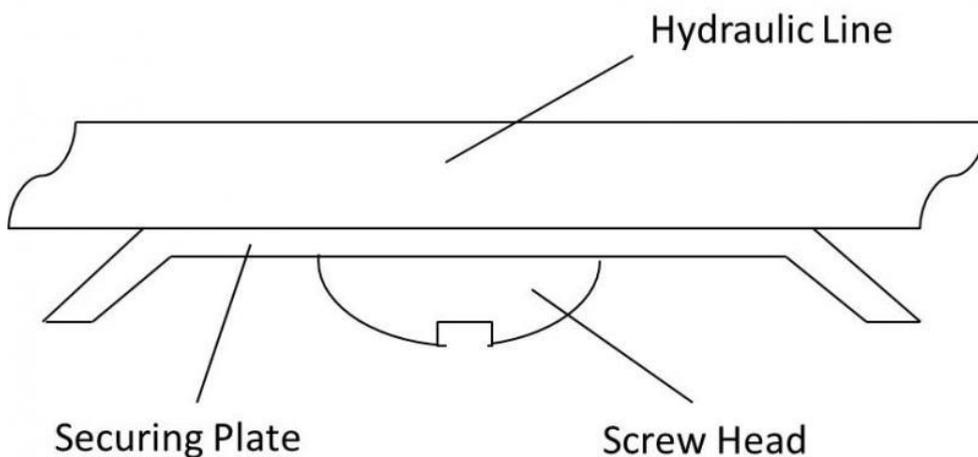
[Commenter cette étape \(0\)](#)



12) Utilisez une seringue (10 ml) et des aiguilles de taille 18 G x 1 ½ "pour remplir le système d'huile de silicone.

ÉTAPE 17

Commenter cette étape (0)



13) Commencez par injecter de l'huile dans le commutateur rotatif jusqu'à ce que le cylindre soit rempli et que le liquide s'épuise. Continuez à injecter du liquide lorsque l'aiguille est tirée du mamelon pour vous assurer que le cylindre est entièrement rempli.

14) Ensuite, injectez du liquide dans la conduite hydraulique du côté des phares jusqu'à ce que la ligne soit pleine et passe proprement de l'autre côté sans bulles d'air. Utilisez un plat en étain ou en plastique pour attraper le liquide. Une fois que la

conduite hydraulique est pleine, poussez-la sur le mamelon de l'interrupteur.

15) Avec l'actionneur monté dans le gabarit, injecter de l'huile dans l'actionneur jusqu'à ce qu'il soit plein.

16) Mettez le commutateur en position «0» - en faisant cela, le fluide est poussé à travers la conduite hydraulique pour éliminer les éventuelles poches d'air proches de l'extrémité du phare de la conduite hydraulique. Poussez la conduite hydraulique sur l'actionneur rempli et retirez l'actionneur du gabarit. Le système est maintenant sous pression, nettoyez tout excès de liquide et vérifiez s'il y a des fuites dans le système.

17) Suivez la même procédure pour remplir l'autre ligne hydraulique.

18) Pour remonter, placez l'interrupteur sur la position «3» et replacez l'actionneur sur la fourche. Puis rebranchez le piston de l'actionneur sur le bloc optique, replacez le clip en plastique noir et fixez le phare à la fourche avec les deux écrous et rondelles.

19) Remplacez les deux écrous captifs carrés sur les côtés de la fourche et fixez la culasse à la base du phare par le bas à l'aide des deux vis à six pans creux. Fixez la conduite hydraulique en place au bas de la base du phare avec la petite plaque et la vis. Si la plaque a été complètement retirée, assurez-vous de la remettre en place de sorte que les bords de la plaque soient éloignés de la conduite hydraulique, sinon les bords de la plaque couperont la conduite hydraulique:

20) Allumez les phares, tournez le commutateur entre les positions «0» et «3» et vérifiez que le faisceau tombe et se soulève en conséquence.
