

Table of contents

Chapt I :	Spécification	3
Chapt II :	Assemblage.....	3
1.	Amortisseur avant	3
2.	Amortisseur arrière	6
Chapt III :	Warnings	7
Chapt IV :	Entretien.....	8
Chapt V :	Versioning.....	9
Chapt VI :	Notes	10



Chapt I : **Spécification**

Conçu pour les voitures de rallyes, cet amortisseur est développé spécialement pour la Porsche 911 Gr4. Avec un piston de $\varnothing 46\text{mm}$, cet amortisseur une voie est équipé d'une butée de fin de course.

Chapt II : **Assemblage**

1. Amortisseur avant

IMAGE AMORTISSEUR + jdf

	<p>L'assemblage avant est composé de l'amortisseur ainsi que d'une jambe de force. Ces deux produits peuvent être achetés séparément.</p>
	<p>L'amortisseur coulisse dans la jambe de force grâce à des bagues de guidages, un joint racleur protège l'intérieur de la jambe des forces. Ces pièces doivent être graissées avant le montage.</p>
<p>L'amortisseur doit être monté dans la jambe de force à travers le trou. Il faut s'assurer que l'amortisseur touche bien le fond de la jambe de force. Il peut être nécessaire de très légèrement poncer le bout de l'amortisseur.</p>	
	<p>L'amortisseur est arrêté dans sa jambe de force à l'aide d'une goupille mécanique (goupille fendue). Avant la mise en place de celle-ci, il faut s'assurer d'aligner correctement le module de réglage. Pour ce faire, il est nécessaire de placer une clé btr de 3 dans la vis de réglage et ce pendant toute la mise en place de la goupille afin de maintenir l'alignement.</p>

<p>La partie haute de l'amortisseur se monte sur les coupelles hautes de la voiture. Les deux entretoises viennent se serrer sur les rotules. L'écrou vient verrouiller le tout par le haut.</p>	
	<p>Pour régler l'amortisseur, il est nécessaire d'utiliser une clé btr de 3. En vissant au maximum dans le sens horaire on attend l'état complètement fermé correspondant au 0, c'est le réglage générant le maximum d'effort.</p>

2. Amortisseur arrière



L'amortisseur arrière se monte différemment de l'avant et ne nécessite pas l'utilisation d'une jambe de force.

Tout comme l'amortisseur avant, pour faire le 0 il suffit de serrer au maximum la molette de réglage. Le clic 0 se trouve totalement vissé en sens horaire, c'est le réglage qui génère le maximum d'effort.

<p>L'amortisseur vient se fixer au niveau supérieur sur les coupelles de la voiture. L'utilisation de silent bloc (non fournie) est nécessaire.</p>	
	<p>La partie inférieure vient se monter au travers de la rotule de chape inférieur et de ses deux entretoises.</p>
	<p>Le module de réglage doit être vissé par le haut jusqu'au contact. De la même manière que pour l'avant il faut visser au maximum dans le sens horaire pour atteindre le point 0, l'état fermé avec le maximum d'effort.</p>

Chapt III : Warnings

- Les suspensions sont des éléments importants du véhicule et peuvent grandement affecter sa stabilité.
- PKM Consulting ne peut être tenu responsable en cas de dommage sur le véhicule ou de blessure.
- Tester la voiture à basse Vitesse après installation des amortisseurs.
- Pour détection de toute anomalie, stopper le véhicule.
- Nettoyer vos amortisseurs avec des produits adaptés.
- Ne pas toucher la vis de gonflage se situant au bout de l'amortisseur du côté oppose aux molettes de réglage. Cela pourrait déprésuriser votre amortisseur.



Chapt IV : **Entretien**

Une révision doit être faite tous les 900km de spéciales ou tous les ans.

PKM Consulting
428, Avenue de Copenhague
83870 Signes, France
+33494903487 or contact@pkm-consulting.com

Chapt V : **Versioning**

REV	NAME	DATE	CHANGES
A	RICORD	29/04/2022	Creation

