

DYCK-CARTS

Fritz Dyck
Abendgrundweg 1
78089 Unterkirnach
Germany

Tel.: 0049 (0) 77 21 88 79 522

Fax: 0049 (0) 77 21 88 79 582

info@dyck-carts.com



Manuel d'utilisation

Karting 4 roues Lenno

Consignes de sécurité.....	2
Avant le départ.....	2
Conseils de conduite	3
La griffe d'ancrage.....	3
La suspension	4
Les freins.....	4
Les freins à tambours	5
La combinaison frein à pied et frein à main.....	6
Les freins hydrauliques.....	6
Remplacement des plaquettes.....	6
Accessoires	8
Le siège	8
Le compteur de vitesse	8
Entretien.....	9
Changement de roue.....	9

Consignes de sécurité

Le karting ne doit être utilisé que pour l'usage préconisé.

Ce karting a été prévu et fabriqué exclusivement pour l'entraînement de chiens de trait suffisamment puissants, par ex. pour les chiens de traîneau.

Respectez les règles de protection en vigueur concernant les animaux.

Le karting ne doit pas être attelé derrière un autre véhicule, en particulier un véhicule motorisé.

L'utilisation du karting n'est pas permise sur des routes ouvertes à la circulation, car il ne répond pas aux normes de la circulation sur la voie publique.

L'utilisation du karting sur des chemins de campagne ou de forêt doit respecter la législation en vigueur.

Ces règles peuvent être différentes selon les régions.

Informez-vous sur les règles en vigueur sur votre lieu de pratique.

Ce karting n'est pas un jouet pour enfants.

Tenez les enfants éloignés du karting, ils pourraient se blesser ou blesser d'autres personnes par une utilisation inappropriée.

Les kartings ne doivent en aucun cas être utilisés en milieu marin, le sel et le sable peuvent détériorer et rendre inefficace le système de freinage.

Avant le départ

Avant tout départ il est impératif de vérifier que le karting soit en état de fonctionnement.

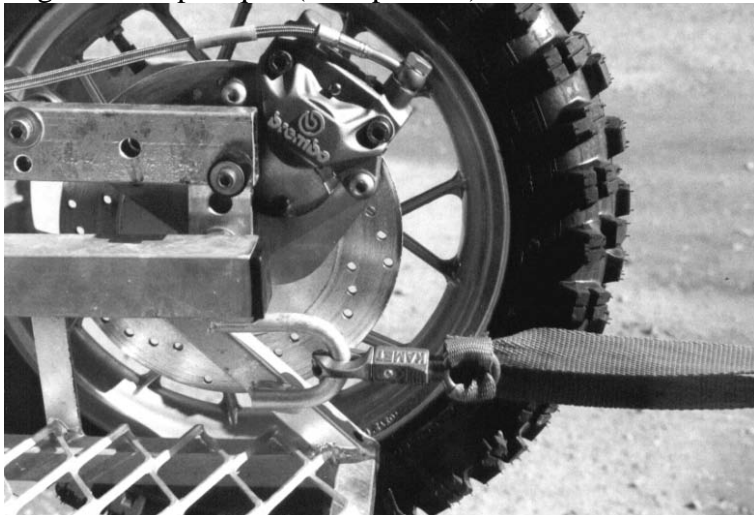
Vérifiez régulièrement le bon serrage des visseries d'assemblage.

Suivant le type de terrain et le nombre de chiens attelés il se peut que vous soyez obligé d'alourdir le kart avec du poids supplémentaire.

Chaque chien devrait tracter 15 Kg au minimum. Par ex. : Musher + karting = 135 Kg, si dans ce cas 10 chiens tractent, chacun tire uniquement 13.5 Kg.

Dans ce cas le kart est trop léger pour avoir une maîtrise suffisante sur un attelage de cette puissance.

Lors de la mise à l'attelage des chiens, il est impératif d'amarrer le karting. Par ex. avec un largueur anti-panique. (Voir photo 1)



Conseils de conduite

En conduite se pencher vers l'intérieur des virages.

Dans les virages très courts et par conduite rapide, baisser son centre de gravité en pliant les genoux.

La griffe d'ancrage

A l'aide de la griffe vous pouvez immobiliser le kart en cours de route.

Si vous allez devant chez les chiens, baissez le levier de la griffe pour sécuriser le kart. Suivant l'équipement du kart vous pouvez avoir sur certains modèles l'option cran de blocage des poignées de freins, dans ce cas en complément de la griffe vous pouvez bloquer les roues avant. Le débloqué se fait dans le sens inverse.

(voir film)



Photo 2 sécuriser le kart avec la griffe d'ancrage.

La suspension

Le karting est amorti à l'avant et à l'arrière.

Le système d'amortisseur avant n'est pas réglable.

En déplaçant l'amortisseur en caoutchouc vous changez la dureté de la suspension.

Les amortisseurs arrière sont ajustables selon vos souhaits :

A l'aide d'une clef plate N°17 desserrez l'écrou, qui maintient, par le bas l'élément caoutchouc (photo 3).

Déplacez l'élément caoutchouc vers le cadre pour durcir la suspension, dans le sens inverse pour une suspension plus souple.

Faites des essais pour trouver le réglage adapté.

Un claquement métallique provenant du cadre, lors de la conduite, est dû à un réglage d'amortisseur trop souple.

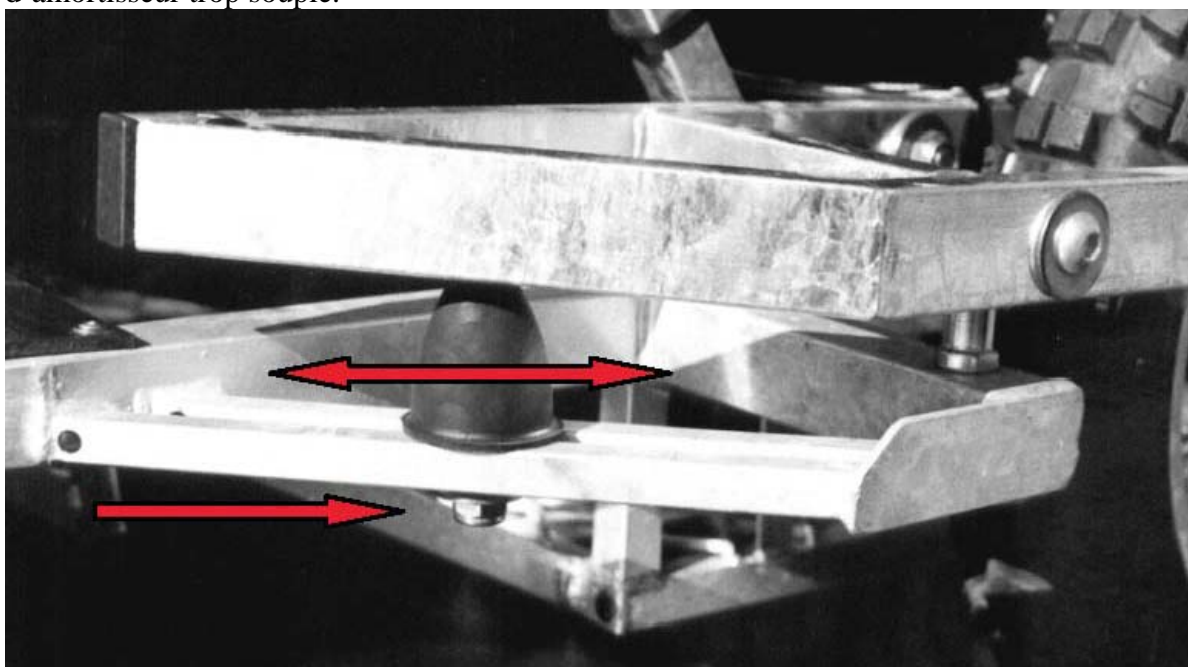


Photo 3 La suspension.

Les freins

Les freins sont les pièces les plus importantes de votre karting

Veillez suivre les consignes suivantes pour que ceux-ci fonctionnent parfaitement.

Ne jamais plier les gaines de câbles à freins. Les câbles doivent coulisser facilement dans celles-ci.

Suivant la fréquence d'utilisation il paraît sensé de changer une fois l'an les câbles.

Les câbles sont démontables en ouvrant les vis, une au départ de la poignée, l'autre au niveau du tirant du tambour.

Les mollettes de réglages des câbles se trouvent au niveau des tirants de tambour, après chaque réglage prenez soins de bloquer la mollette avec son contre écrou.

Les freins doivent être réglés de façon à ce que la roue tournant à vide émette un léger bruit de frottement.

L'option cran de blocage des poignées de freins permet une utilisation en tant que frein à main.

Les freins à tambours

Les freins à tambours ne nécessitent aucun entretien.

Si le freinage diminue, vous pouvez poncer les plaquettes à l'aide de papier à poncer. Ceci est également à recommander si les plaquettes ont surchauffé.

Pour accéder aux plaquettes, il faut démonter la roue.

Il est impératif de ne jamais huiler ou graisser les plaquettes ou tambours.

Les plaquettes sont à remplacer avant que l'usure n'atteigne le support de fixation.

Une goutte d'huile sur l'axe du levier de tambour permet un meilleur fonctionnement de celui-ci.

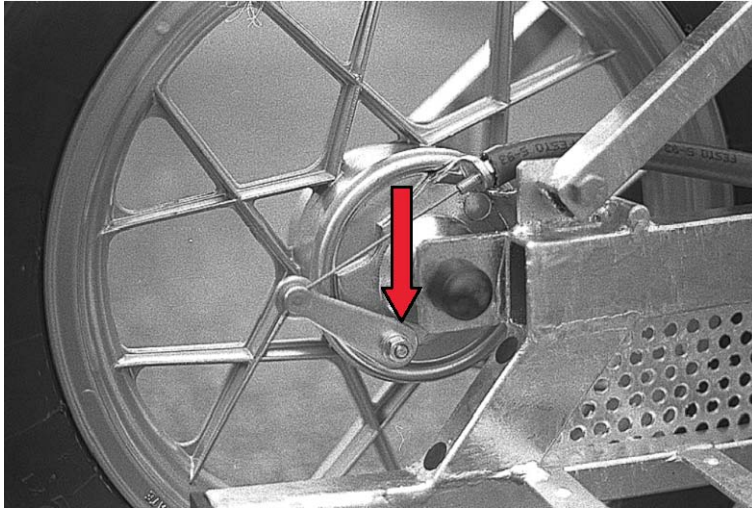


Photo 4 Frein a tambour.



Photo 5 Réglage de la tension des câbles de freins tambour, à l'aide de notre pince spéciale. (Disponible dans nos pages accessoires)

La combinaison frein à pied et frein à main

Frein à pied et frein à mains fonctionnent ensemble. Le levier bloque également la pédale de frein. Vous pouvez vous servir du pied pour repousser le levier, cela va plus vite et évite de se baisser.



Les freins hydrauliques

Les freins à disques nécessitent plus d'entretien que ceux à tambours.

Les plaquettes doivent être changées plus souvent.

La fréquence dépend du type de terrain sur lequel vous évoluez.

Dans certains cas extrêmes il se peut que celles-ci soit usées après 250 Km

Il se peut aussi que vous ayez à les remplacer qu'une fois par saison.

Truc : Vérifiez sur un karting neuf les plaquettes tous les 50 km , pour voir la vitesse d'usure.

Remplacement des plaquettes

1. En premier lieu avant de retirer les plaquettes il faut repousser à l'aide de deux tournevis plats les pistons dans la position de départ. Prenez soin de ne pas endommager le piston lors de cette opération.
2. Les plaquettes sont maintenues par une goupille élastique.
3. La goupille est sécurisée par un clip
4. Dégagez le clip à l'aide d'un tournevis.
5. Chasser la goupille (photo N° 6) à partir du côté roue, à l'aide d'un marteau synthétique.
6. Retirez le ressort de maintien
7. Vous pouvez maintenant retirer les plaquettes vers le haut ou le bas. Repousser à l'aide de deux tournevis les pistons de la mâchoire de frein dans leur emplacement de départ, ne forcez pas et veillez à ne pas abimer l'étanchéité des pistons.
8. Réinsérer les plaquettes neuves en remettant en place le ressort de maintien et la goupille.
9. Sécuriser la goupille avec le clip.
10. Si vous n'êtes pas certain de vos talents de mécanicien, adressez-vous à un garagiste ou à un spécialiste des deux roues.



Photo N° 7 Freins à disques

Mâchoire de frein démontée.

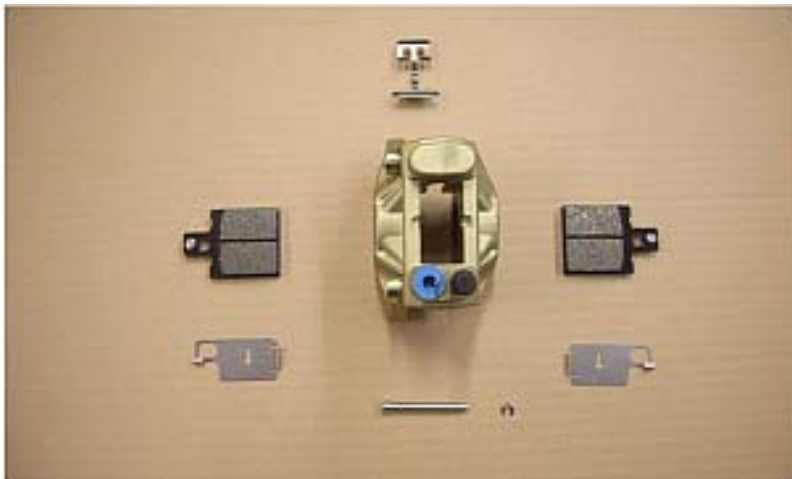


Photo N° 8 frein à disque.

Le réservoir de liquide de frein doit toujours être plein.

Utilisez du liquide de freins DOT 4 si vous devez compléter le niveau.

Dans le cas où vous êtes amené à rajouter souvent du liquide de frein, le système présente une fuite.

Dans ce cas faites effectuer la réparation par un garagiste.



Photo N° 6 Poignée de frein hydraulique.

Accessoires

Le siège

Le siège est fixé à l'aide de 4 vis au cadre . Il est très facilement démontable. La sangle qui le met en tension est à mettre en place tel que représenté sur la photo N° 7.



Photo N° 7 Le siège.

Le compteur de vitesse

Le compteur de vitesse est livré avec son propre manuel d'utilisation. Veuillez SVP. Vous référer à celui-ci pour vos réglages.

Entretien

Votre karting est un engin solide ayant une longue durée de vie. Afin qu'il reste toujours dans un état optimal veuillez suivre les consignes d'entretien figurants dans le tableau ci-dessous.

Pièce	Que faire ?	Fréquence	
Plaquette de frein tambour	Controler	Annuellement	
Plaquette de frein à disque	Controler	Tous les 200 Km	Voir au-dessus
Câble de frein	Controler	Avant chaque saison	
Rotule	Graisser	Avant chaque saison	Voir photo N° 6
Visserie	Controler	Annuellement	
Pneu	Remplacer	Si profil usé à moins de 3 mm	



Photo N°8 Rotule

Changement de roue

Le démontage de roue est assez simple

Dans un premier temps : démontage des roues avec freins à tambour.

1. Desserrer les câbles de freins (clef de 10)
2. Oter à l'aide d'un tournevis les capuchons noir sur les boulons d'axe de roue.
3. Desserrer le boulon, attention il n'y a que 1 seul boulon qui se défait.
4. A l'aide d'un marteau en téflon, chasser l'axe. Si l'axe ne sort pas entièrement, continuer de chasser celui-ci, si le chasse pointe adéquat venait à manquer dans votre outillage, un clou de 10 cm de long fera l'affaire.
5. Terminé.

Pour les roues munies de freins à disques :

1. Desserrer la mâchoire de frein avec une clef six-pans de 5, ne pas défaire la conduite hydraulique.
2. Défaire la vis M 10 du support de mâchoire de freins à l'aide d'une clef six-pans SW 8 et d'une clef plate SW 17.
3. Oter à l'aide d'un tournevis les capuchons noir sur les boulons d'axe de roue.
4. Desserrer le boulon, attention il n'y a que 1 seul boulon qui se défait.
5. A l'aide d'un marteau en téflon, chasser l'axe. Si l'axe ne sort pas entièrement, continuer de chasser celui-ci, si le chasse pointe adéquat venait à manquer dans votre outillage, un clou de 10 cm de long fera l'affaire.
6. Terminé.