



## LE PATRON 3 ET 4

<b>MOTEUR</b>			
<b>CYLINDREE</b>	602 cc	/	652 cc
<b>Alésage x Course</b>	74,0 x 70,0 mm	/	77,0 x 70,0 mm
<b>TAUX DE COMPRESSION</b>	8,5: 1	/	9,0: 1
<b>SOUPAPES PAR CYLINDRE</b>	2	/	2
<b>PUISSANCE MAXIMUM</b>	36 PK	/	45 PK
<b>MAXIMUM DE COUPLE</b>	57 NM	/	85 NM
<b>TRANSMISSION</b>			
	<b>TRACTION AVANT</b>		
<b>TYPE</b>	<b>MANUELLE</b>		
<b>NOMBRE DE VITESSES</b>	<b>4</b>		
<b>DIMENSIONS ET POIDS</b>			
	<b>Le Patron 3</b>	<b>/</b>	<b>LE PATRON 4</b>
<b>L x l x H</b>	354 x 144 x 110	/	345 x 144 x 110
<b>Largeur avec roues à rayons</b>	157 CM	/	157 CM
<b>EMPATTEMENT</b>	236 CM	/	240 CM
<b>VOIE AVANT</b>	126 CM	/	126 CM
<b>VOIE avec roues à rayons</b>	131 CM	/	131 CM
<b>NOMBRE DE ROUES</b>	3	/	4
<b>POIDS</b>	420 KG	/	480 KG
<b>SOMMAIRE DES BAGAGES</b>	280 LITRES	/	310 LITRES
<b>RESERVOIR</b>	27 LITRES	/	25 LITRES
<b>PERFORMANCE</b>			
<b>VITESSE MAXI</b>	150 km / h	/	140 km / h
<b>PRIX (à titre indicatif, sujet à variation)</b>			
<b>PRIX DU KIT (environ)</b>	Virginie	5000	EURO
<b>COMPLET MONTE (environ)</b>	Virginie	15000	EURO

## **GUIDE DE CONSTRUCTION "LE PATRON 3" et "LE PATRON 4"**

*Ce guide a été fait pour les ressortissants néerlandais, il a été traduit en respectant le plus possible l'original. Il y est donc souvent fait référence aux institutions et aux lois en vigueur aux Pays-Bas.*

*Sachez que les lois concernant les kitcars sont très strictes en France, et que les kitcars sont actuellement presque impossible à homologuer ou à immatriculer. La construction d'un kitcar se fait donc sous votre propre et entière responsabilité.*

20-06-2025 278e année

Lisez ce manuel dans son intégralité avant de vous lancer dans la construction. Pour la partie technique de la voiture donneuse, nous vous conseillons d'acheter un manuel de réparation dans le cas où vous n'auriez pas assez de connaissances. N'hésitez pas à nous appeler si vous avez des questions, nous vous aiderons.

### Véhicule donneur

Utilisez un véhicule donneur (2CV, Dyane, Ami, etc.) avec papiers en règle. Une Acadiane ne peut plus être utilisée en raison de l'empattement (qui est plus long), Jusqu'au 1/1/2017, celles-ci étaient toujours autorisés.

Si l'ancien châssis est détérioré, assurez-vous avant de commencer à démonter qu'une enquête est menée par le RDW. Le numéro de châssis comprend les chevrons, et les caractères (17 lettres et le nombre total) ils doivent avoir 7 mm de hauteur, et généralement 11 cm de longueur en rapport avec la norme du RDW sur le nouveau châssis (avec certificat). Le RDW est le seul qui peut frapper le châssis. Le remplacement du châssis est ainsi considéré comme une réparation, et n'a aucune influence sur la date de la première mise en circulation.

### LE KIT

Nous partons du principe que vous êtes à côté du véhicule donneur, en possession d'un ensemble complet d'un kit « LE PATRON » et des connaissances nécessaires.

Notre objectif est que toutes les pièces dont vous avez besoin ou que vous aimeriez avoir soient livrées. Demandez nos listes de prix détaillées pour Le Patron, 2CV, et pièces d'assemblage général !!! La construction vous coûtera environ 200 heures.

Encore une fois, si le châssis doit être remplacé par un nouveau, vous devez refrapper le numéro de châssis, en respectant les normes comme à l'original en vue de l'inspection !

Vous devez vous protéger et la poussière et des produits dangereux. Utilisez des lunettes de sécurité, masque anti-poussière, des gants et des bouchons d'oreilles pour protéger votre santé.

Utilisez les outils prévus pour leurs usages et en respectant toutes les mesures de sécurité .

Copyright 1998 Van den Bergh Import tél. 0344 651 284 Fax 0344 652 445

« Le Patron » est une marque déposée.

## DEMONTAGE DU VEHICULE DONNEUR

Ne vous laissez jamais tenter de faire tourner le moteur sans le câble d'embrayage installé, cela pourrait endommager l'embrayage .

Si vous voulez démonter les transmissions, faites-le lorsque la voiture est encore équipée de son système de freinage .

Retirer et conserver, sauf indication contraire:

- 1) Les portes / hayon, gardez les serrures à l'avant et à l'arrière, celles-ci peuvent être utilisées si vous allez remettre des portes.
- 1) Le capot, vous pouvez le retirer après avoir retiré la plaque d'immatriculation, elle sera remontée plus tard, si nécessaire, gardez le lave-glacé si vous avez choisi un grand pare-brise.
- 3) Les ailes avant avec leur triangle, le support de phares (repérez le faisceau de câbles).
- 4) Démontez et gardez les sièges si vous souhaitez les ré-utiliser.
- 5) La batterie avec plateau et support (câblage repéré)
- 6) La plaque d'immatriculation arrière
- 7) L'échappement du 1er silencieux
- 8) Le câble du compteur kilométrique
- 9) Le câble de starter soigneusement sans casser la pièce de fixation en plastique. Retirez également le support métallique si vous prévoyez d'utiliser le câble d'origine, celui-ci est soudé. Il est plus facile d'acheter un câble de starter universel, plus long, de sorte qu'il peut être monté dans un endroit plus accessible et peut simplement être fixé dans un trou rond (nous l'avons normalement en stock).
- 10) Déposez le câble d'accélérateur, il se révélera trop court, un câble de frein arrière de vélo vous aidera, utilisez le mécanisme à ressort qui est monté sur le câble d'origine, cela vous empêche de forcer sur le carburateur.
- 11) Poignée de frein à main, déconnecter sous le capot puis tirer la poignée vers l'intérieur hors de son guide. N'oubliez pas de démonter le guide lui-même, il est soudé par points sur la caisse, vous pouvez percer ces soudures par points pour que le guide se détache.
- 12) Déposez le câble d'embrayage en desserrant les écrous de réglage afin qu'il puisse être facilement déconnecté des pédales.
- 13) Levier de vitesses, retirez la connexion sous le capot et déposez le manchon de guidage de la tige de changement de vitesse dans le compartiment, ne pas oublier les bagues en plastique, qui garantissent plus tard que le tube de guidage compense la différence de hauteur de la tige de changement de vitesse sur la boîte.
- 14) Tuyau de remplissage de carburant
- 15) Déposez le tube de direction complet 1
- 16) Mécanisme de réglage des phares et les câbles.
- 17) Tableau de bord, faites particulièrement attention au repérage du câblage !!! Vous gagnerez du temps au remontage !!!
- 18) Démontez le câble du système de chauffage, il est inutile dans une Le Patron !
- 19) Déposez le faisceau de câbles, retirez le complètement et repérez toutes les connexions !. Retirez le câble du réservoir de carburant par le bas.  
Nous sommes maintenant presque prêts à retirer la carrosserie du châssis.
- 20) Dévissez les deux vis de fixation du maître-cylindre de frein.
- 21) Enlevez les vis de plancher, avec lesquels la caisse est fixée au châssis, également celles sous les 4 capuchons en plastique.
- 22) La caisse peut maintenant être retirée, veuillez la conserver pour les pièces qui vous seront peut être nécessaires.

- 23) Démontez le pédalier avec le réservoir du maître-cylindre.
- 24) Plaque signalétique.
- 25) Essuie-glaces et moteur si vous souhaitez les utiliser sur un grand pare-brise.
- 26) Réservoir de lave-glace si vous souhaitez l'utiliser pour votre grand pare-brise.

Maintenant, la caisse peut être retirée.

- 30) Enlever les phares.
- 31) Bobine d'allumage avec supports et fils de bougie.
- 32) Support de phare, vidange.
- 33) Retirez les pare-chocs

Démontage des pièces du bloc moteur.

Démontez et rangez, sauf indication contraire.

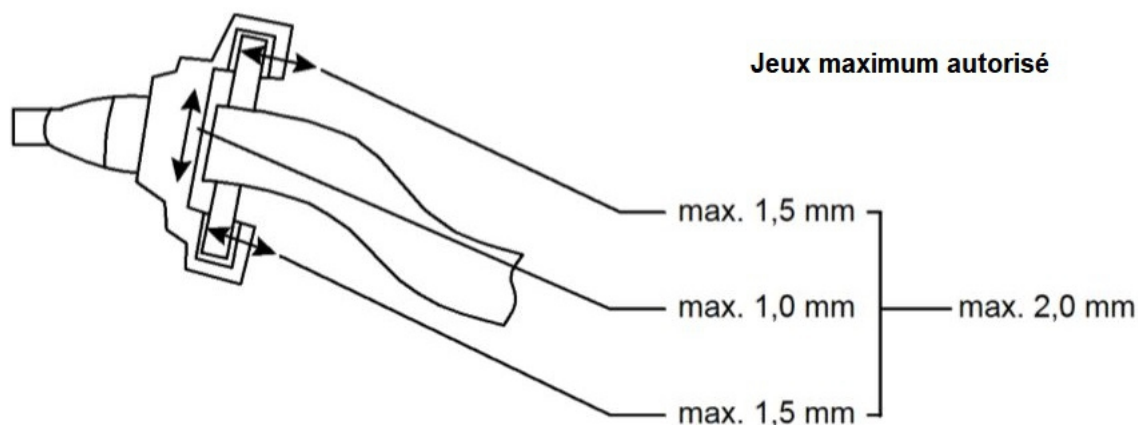
- 34) Tuyaux d'échappement avec échangeur de chaleur.
- 35) Alternateur avec mécanisme de réglage.
- 36) Collecteur avec carburateur (collecteur de retour).
- 37) Tuyau de remplissage d'huile.

Insérez des chiffons propres dans les ouvertures exposées pour empêcher la saleté de pénétrer dans le moteur.

- 38) Démontez le système de refroidissement, la poulie, éliminer les résidus. Ne serrez pas encore les supports du moteur.
- 39) Refroidisseur d'huile, il arrive souvent que le tuyau au niveau des pivots se casse, ce n'est pas un problème, car vous travaillerez plus tard avec des nouveaux raccords à compression.
- 40) VERIFIER, contrôlez, remplacer si nécessaire :

Avant de continuer, nous vous recommandons de vérifier les éléments suivants:

- A) Disque, mécanisme et butée d'embrayage, ainsi que le câble. Vérifiez également si la combinaison boîte de vitesses / volant est correcte, l'ancien volant de 42mm d'épaisseur peut être utilisé sur toutes les boîtes de vitesses, le nouveau type de volant de 23,5 mm d'épaisseur est uniquement en combinaison avec un nouveau type de boîte de vitesses Cette boîte peut être reconnue par les cannelures de l'arbre d'entrée plus longues (arbre sur lequel glisse le plateau d'embrayage), elles mesurent 40 mm de long au lieu de 23 mm sur l'ancien modèle.
- B) Joints d'étanchéité si fuite.
- C) Le bloc moteur et la boîte de vitesses pour les fuites éventuelles.
- D) Couvercles d'arbre d'entraînement et rotules de direction pour fuite.
- E) Jeux des Rotules de direction, cela peut être ajusté si nécessaire.
- F) Jeu radial des axes de pivot, celui-ci ne doit pas être supérieur à 1,5 mm en dessous ou au dessus mesuré sur le fusée d'essieu, le total inférieur et supérieur ne doit pas dépasser 2,0 mm. Le jeu axial, celui-ci ne doit pas être supérieur à 1,0 mm en plus du jeu maximal du neuf à 0,4 mm, ce qui correspond à un maximum de 1,4 mm. Voir figure 6



**FIGURE 6 PIVOTS AVANTS**

G) Pneus avec un profil minimum de 1,6 mm. Vérifiez également les jantes à l'intérieur, qu'elles n'ont pas été endommagées par la rouille de manière à provoquer des fuites. Les roues à rayons Si vous souhaitez les installer, procédez comme suit :

Raccourcissez les goujons afin qu'ils ne dépassent pas des écrous fournis lorsque l'adaptateur est monté. Notez qu'il existe des adaptateurs gauche et droit, cela est écrit au dos: LH ou RH. Serrer les 3 écrous de l'adaptateur avec un agent de verrouillage (par exemple Loctite) à 80 N.M. (serrez uniformément 40-60-80 NM). Après le montage, vérifiez le bon fonctionnement et l'absence de frottement.

H) Amortisseurs, ceux-ci ne doivent présenter aucune fuite et doivent fonctionner correctement. Les amortisseurs Monroe ne fonctionnent pas toujours bien sur les voitures de kit abaissées. Jetez un œil au manuel d'installation.

I) Bougies d'allumage Câbles de bougie d'allumage Vis platinées (en cas de brûlure, remplacer également le condensateur)

J) Jeu aux soupapes.

K) Filtre à air (Utilisez le boîtier d'origine pour l'inspection RDW avec 3 roues).

L) L'échappement ne doit présenter aucune fuite (utiliser le système d'échappement d'origine pour l'inspection).

M) Huile moteur 20W50 ou 15W40 qualité SG minimum : S signifie moteurs à essence ; G pour qualité ( au plus la lettre est élevée dans l'alphabet, au mieux c'est ).

N) Huile de transmission 80W GL4 ou 80W90 GL4 EP (extrême / pression). Pas de norme GL5 qui contient des additifs destructeur pour les bagues en bronze et cuivre

O) Conduites de frein pour la corrosion, en particulier d'avant en arrière, même lorsqu'elles sont protégées par un tuyau. Les deux arrières sont également très vulnérables.

Nous fabriquons nous-mêmes nos conduites de frein en cuivre / nickel, celles-ci sont plus résistantes à la corrosion que les originales.

P) Cylindres de frein, fuite et état général.

Q) Plaquettes de frein Plaquettes de frein à main, état, épaisseur.

R) Disques de frein Tambours de frein sur épaisseur (disque de frein d'épaisseur minimum 6 mm, neuf c'est 7 mm), rainures et faux-rond.

S) Jeu des roulements de roues, ils ne doivent pas non plus être audibles.

T) Tuyaux de carburant : fuites, fixations, installez des colliers de serrage à toutes les connexions.

U) Liquide de frein, **utilisez du LHM (liquide vert) si vous avez des freins à disque** et assurez-vous que tous les composants de frein conviennent à ce liquide. Utilisez du

**liquide de frein ordinaire (dot 4) si vous avez des freins à tambour à l'avant**, ici aussi toutes les pièces de frein doivent être adaptées à ce liquide.

VÉRIFIEZ PARTICULIÈREMENT QUE LES PIÈCES DE FREINS SOIENT BONNES, REMPLACEZ EN CAS DE DOUTE !!

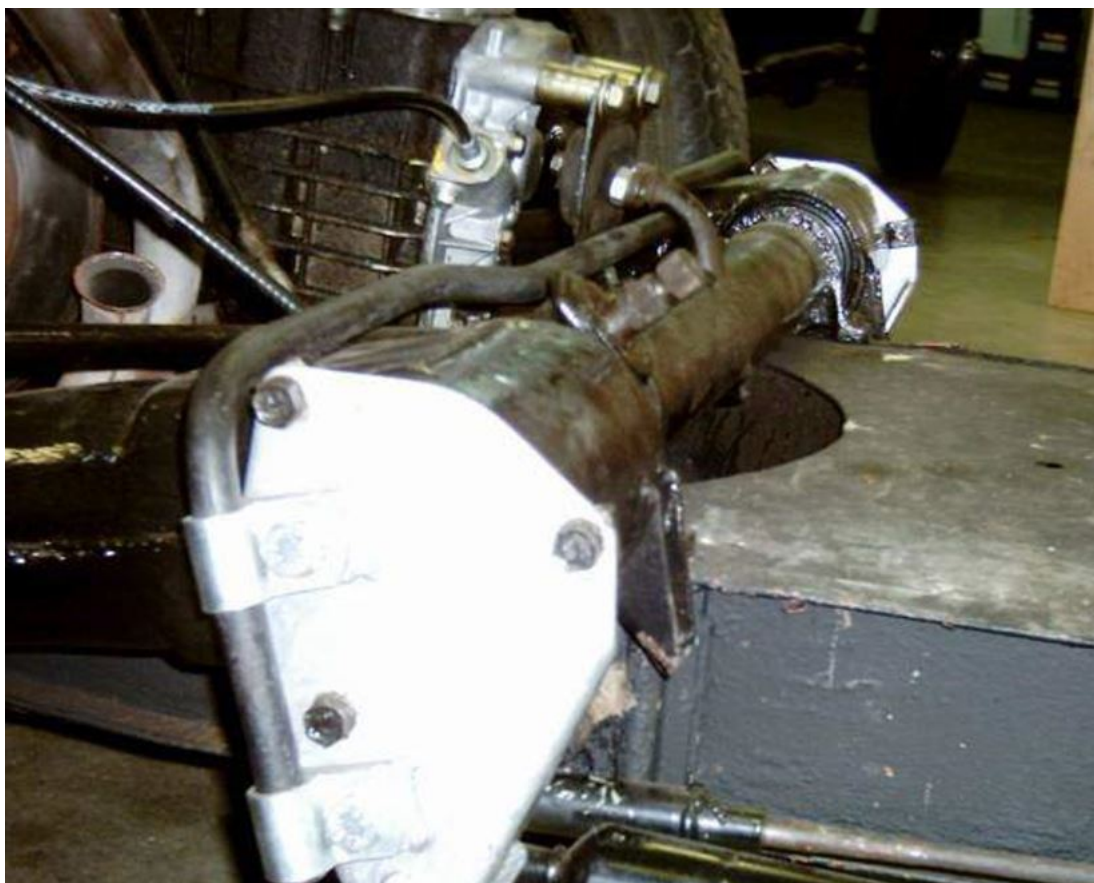
PRÉPARER LE CHÂSSIS.

- 41) Démontez et rangez le réservoir de carburant et, si nécessaire, le pont (là où sont fixées les ceintures arrières).
- 42) Raccourcir l'arrière du 3 roues: 90 cm mesurés depuis l'extrémité du châssis. Cela correspond à environ 5 cm mesurés de la plaque de châssis supérieure et inférieure à l'arrière. 4 roues: 50 cm mesurées à partir de l'extrémité du châssis.
- 43) 3 roues: démontez les 2 bras arrières et assemblez le nouveau bras arrière et les pièces correspondantes fournies. Veuillez vérifier si le numéro à 3 chiffres a été gravé et correspond au numéro sur le certificat. Installez la barre de torsion parallèlement à l'essieu. Fixez les quatre boulons avec un agent de verrouillage (Loctite).
- 44) 3 roues: montez le réservoir de carburant fourni le plus en arrière possible contre l'essieu arrière. 4 roues: installez d'abord le tuyau de remplissage d'essence avec des coudes sur le réservoir avant de le placer (voir photo). 20 mm doivent être coupés du réservoir. Prenez un tuyau de remplissage d'essence de 50 mm de long. Montez d'abord cette pièce sur un coude à 90 degrés. Si vous envisagez de monter sur le côté, prenez un coude à 45 degrés et consultez le dessin pour déterminer l'emplacement du trou. Montez-le complètement sur le réservoir, le caoutchouc sur l'entrée du réservoir et le coude dans l'entrée du réservoir. Ce n'est pas facile, mais à l'aide d'un spray silicone et éventuellement d'une inclinaison, cela fonctionnera, ce qui rendra le caoutchouc flexible dans l'eau chaude. Marquez d'abord 30 mm sur le réservoir, le caoutchouc devrait atteindre ce point, puis vous saurez s'il est correct. Le coude est alors complètement sur le caoutchouc.  
4 roues, placez le réservoir à l'endroit d'origine.



- 45) Installez la conduite de carburant en utilisant une protection où elle peut toucher le châssis.
- 46) Fixez le câble de terre au flotteur au châssis et le câble à la jauge de carburant et au tuyau de carburant.
- 47) Installer la durite de frein d'avant en arrière, les durites de frein arrière ne se connectent pas encore aux cylindres de frein, elles passeront plus tard à travers les supports de garde-boue. Pour le 3-roues, le tuyau vers le cylindre de frein doit être rallongé d'environ 10 cm (extension disponible, ou mieux, un tuyau de frein complètement nouveau et plus long) et peut être connecté à la pièce en T d'origine. La branche inutilisée est fermée avec un boulon M8 et une bague en cuivre, vérifiez plus tard lors de la purge si ce raccord est étanche.
- 48) Pour le 3 roues, montez la barre anti-roulis à l'avant de la façon suivante, retournez le support de boîte de vitesses de manière à ce que la partie en caoutchouc épais soit orientée vers l'avant. Remplacez les 2 boulons par des boulons M7 X 45 et installez 2 bagues de 8 mm de long (ou 2 écrous M10) entre le support et l'essieu avant, afin que le moteur reste au même endroit. Assemblez les plaques latérales fournies et montez la barre stabilisatrice avec des pinces, montez la barre de manière à ce qu'elle soit aussi proche que possible des bras. Vérifiez que les pinces sont bien ajustées contre les plaques latérales, sinon la tige sera sollicitée et pourrait se plier.
- 49) Montez sur le bord du châssis, devant l'essieu avant, de chaque côté un bloc de 15 mm





d'épaisseur sous la butée des triangles afin que les triangles ne puissent pas tomber trop loin lors du levage, la barre anti-roulis n'endommagera pas le polyester. Vous devez livrer les pièces de rechange suivantes propres: \* barre de direction avec douille de guidage. \* poulie (avec ou sans ventilateur de refroidissement). \* collecteur d'entrée / sortie. Il y a des pièces de rechange supplémentaires pour un 3-roues, à savoir: \* plaques de couverture des triangles avant ( les supports d'amortisseurs). \* les deux triangles arrière (sans roulements, coquilles de roulement et pièces de frein) \* le réservoir de carburant avec flotteur.

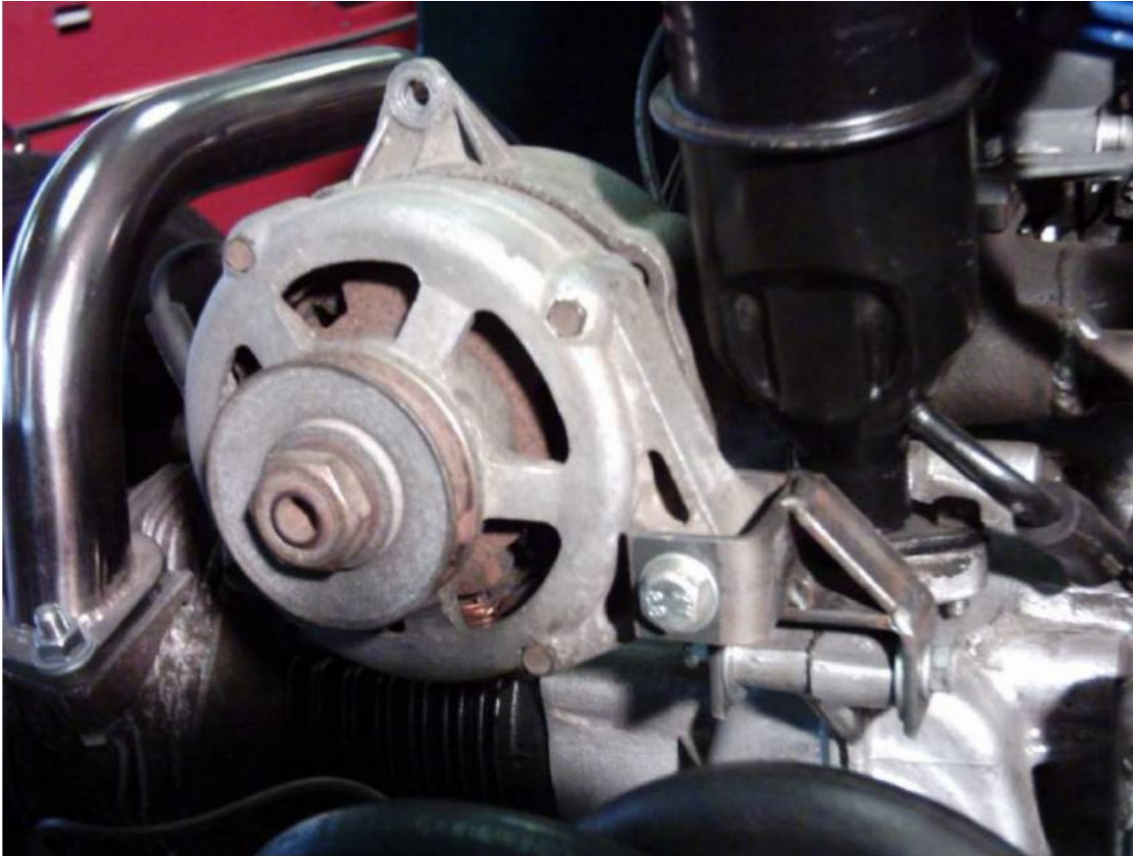
#### PRÉPARATION DU BLOC MOTEUR.

Veuillez noter qu'un moteur Visa peut ne pas être monté pour l'inspection RDW, car vous remplacez alors trop de pièces qui ne sont pas du véhicule d'origine, à la suite de quoi l'ancienne date de première mise en circulation n'est pas reprise et la voiture est considérée comme une nouvelle voiture., Ce que vous n'obtiendrez pas. Ce n'est pas un problème pour une inspection APK.

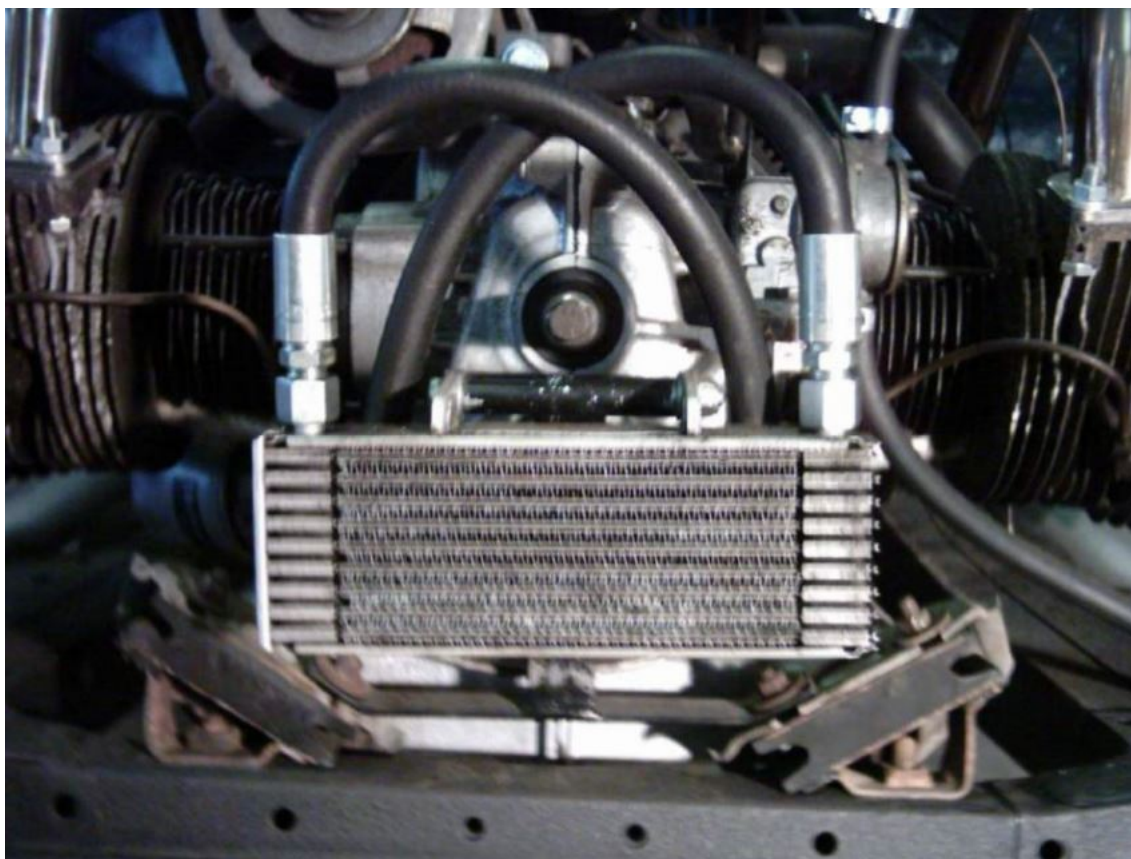
- 50) Installer le collecteur d'admission modifiée fournie, fixez le carburateur, avec de nouveaux joints. Et fixez y le support de phares .
- 51) Installez les coudes d'échappement modifiés avec de nouveaux joints.
- 52) Installez la poulie modifiée en faisant attention au côté conique du vilebrequin.



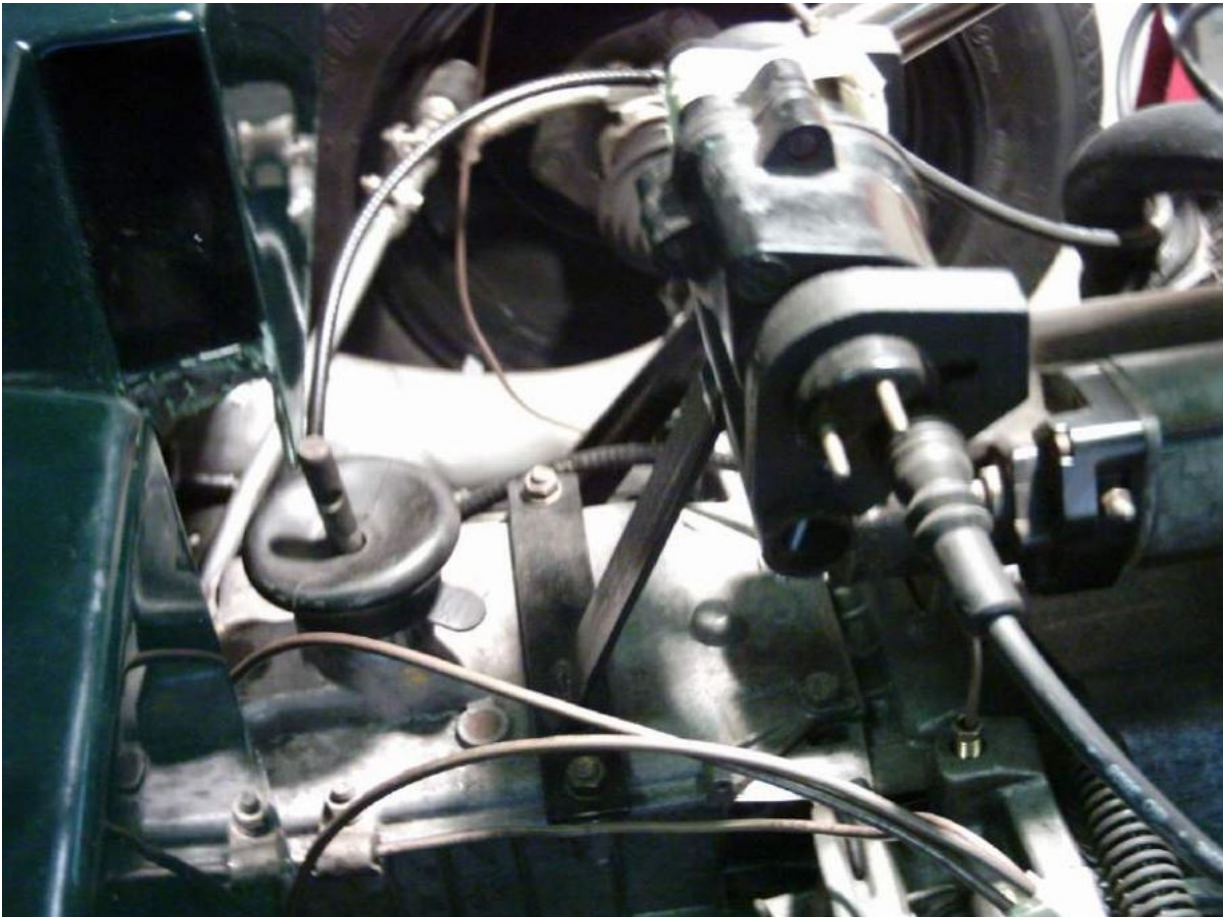
- 53) Installez le support de l'alternateur sur l'ancien point de montage du refroidisseur d'huile. Notez entre le support et le bloc des deux côtés une rondelle m8, pour pouvoir le fixer à plat.



- 54) Montez l'alternateur avec une courroie trapézoïdale. Montez le support avec incrustation de caoutchouc sur le support de phare et connectez-le à la patte de l'alternateur.
- 55) Installez le reniflard d'huile avec un nouveau joint (n'oubliez pas le petit tuyau de retour).
- 56) Installez le support du refroidisseur d'huile sur les goujons intérieurs des supports de moteur.
- 57) Installez les tuyaux du refroidisseur d'huile avec des caoutchoucs neufs.



- 58) Installez le refroidisseur d'huile, assurez-vous que les tuyaux du refroidisseur ont une longueur de 200 mm. Marquez maintenant 15 mm sur le morceau de tuyau de 200 mm. Assemblez le presse-étoupe avec la bague serrante et l'embout du tuyau, serrez l'embout de tuyau dans l'étau, maintenez le presse-étoupe en place jusqu'à la marque de 15 mm et vissez sans le serrer le presse-étoupe sur l'embout du tube . Placez le refroidisseur d'huile avec les tuyaux vers le haut. Les tuyaux sont destinés à se croiser pour éviter les plis. Si les raccords avec bague serrante sont bloqués, ils ne peuvent plus être orientés, assurez-vous donc qu'il soient bien positionnés avant de serrer définitivement les raccords.
- 59) Installez le support de bobine d'allumage sur la boîte de vitesses. Utilisez les 2 boulons de couvercle spéciaux de la boîte. (Type de combinaison boulon / goujon).
- 60) Installez la bobine d'allumage.



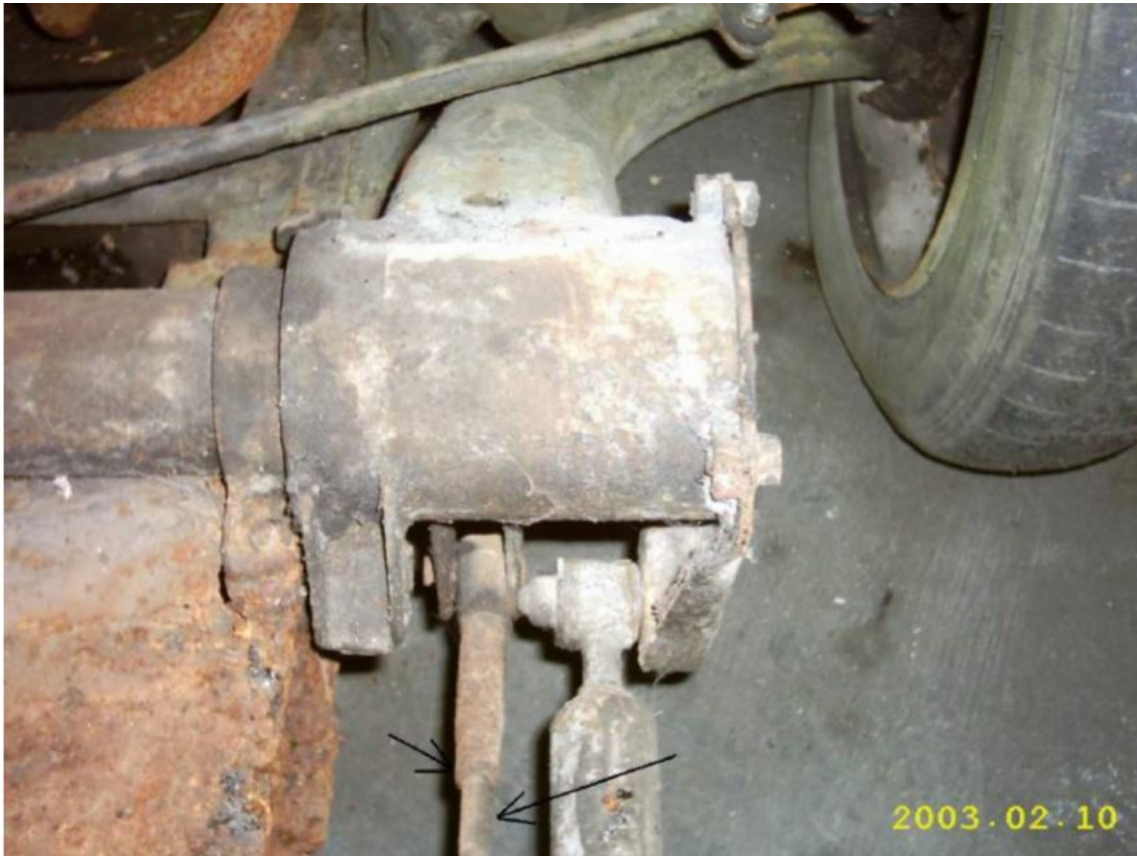
- 61) Installez le câble de compteur plus long fourni, dans la boîte de vitesses.
- 62) Vous pouvez également placer le bouchon de carburant sur le côté, sur la partie en pente où l'éclairage arrière est également placé, assurez-vous de garder de la place pour l'éclairage. Vous n'avez besoin que d'un morceau de tuyau de 25 cm et d'un coude à 45 degrés. Dans le dessin, vous pouvez voir où le centre du trou doit être, à 8 cm de l'arrière, puis gardez un espace de 5 cm à gauche et à droite.



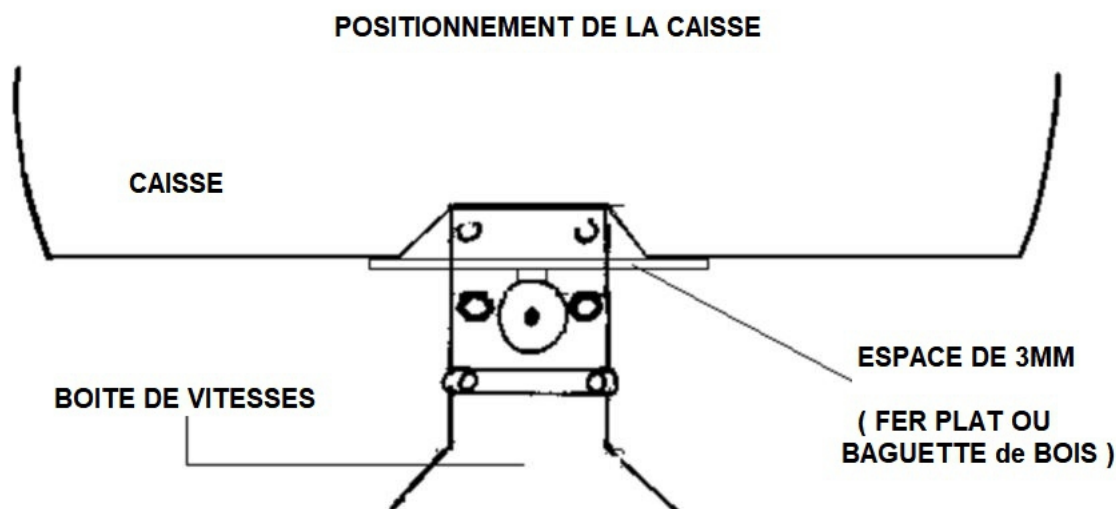


#### MONTAGE DE LA CAISSE.

- 63) Montez d'abord la partie avant sur la caisse. Ajustez la d'abord, si elle ne tient pas à plat sur la caisse à cause d'un surplus de moulage, retirez d'abord le surplus à cet endroit. Percez 2 trous (6,5 mm) dans la partie avant des deux côtés où elle sera montée contre la caisse. Laissez suffisamment d'espace pour installer une rondelle entre la tête du boulon et le plancher. Reportez les trous percés du panneau avant vers la caisse. Assurez-vous que tout est en ligne.
- 64) Le châssis est maintenant placé sur des caisses ou des blocs afin que les roues soient libérées du sol. Vous devez éviter que les bras arrière ne touchent le plancher, la carrosserie ou le réservoir d'un tricycle quand les roues sont « pendantes ». Mesurez s'ils ne dépassent pas le châssis, si c'est le cas, cela peut être facilement résolu en réglant la hauteur des bras.
- 65) Dévissez les 4 tirants des chapes de suspension. Laissez les libres, tout en les laissant vissé de 20 mm dans les chapes de suspension.



- 66) Montez la bande de mousse tout autour du châssis, là où la caisse repose sur le châssis, faites des trous dans la bande de mousse à l'endroit des vis. Placez la caisse sur le châssis. Assurez-vous que la caisse du 3-roues ne repose pas sur la roue arrière, si nécessaire montez uniquement une jante, sans le pneu. Avec le 4 roues, vous devez vous assurer que la caisse ne repose pas sur les bras arrière. Placez la caisse le plus en avant possible tout en laissant un espace de 3 mm entre la caisse et le côté plat sur le dessus de la boîte, juste derrière l'entrée du levier de vitesses. Voir dessin.



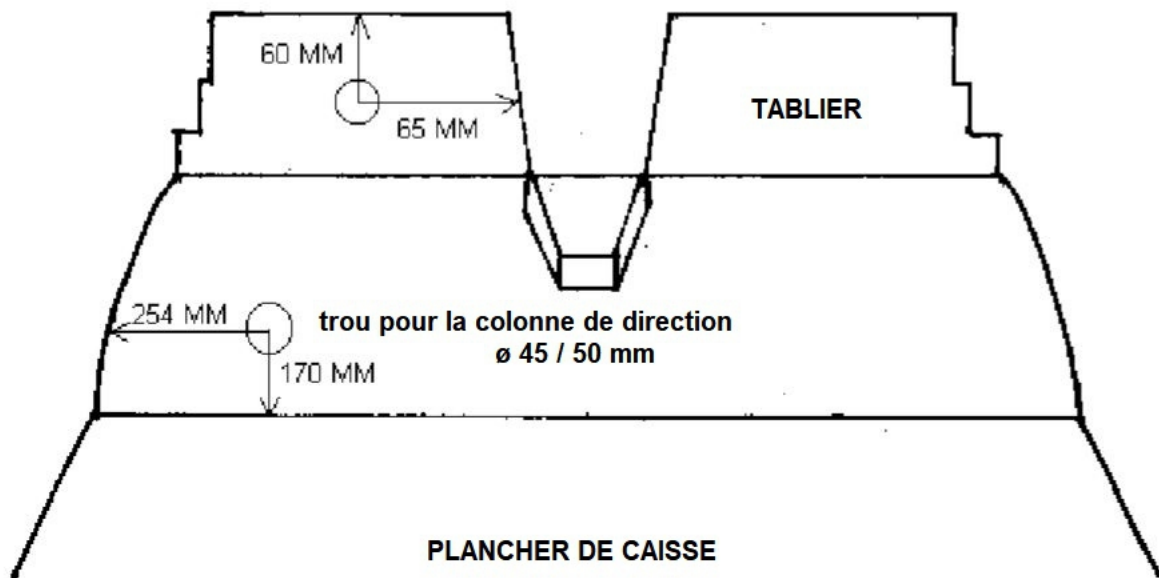
- 67) Vérifiez maintenant si la carrosserie est placée correctement sur le châssis, cela doit être fait visuellement en combinaison avec la partie avant, qui doit coïncider avec les bords

avant du châssis. Pour le 3 roues, la roue arrière doit se positionner au milieu de la carrosserie (visuel). Pour le 4 roues, la distance entre les roues arrières et la caisse doit être repartis également de chaque côté. Marquez les emplacements de 4 trous de fixation caisse/châssis ( un dans chaque angle extrême) sous la caisse. Retirez la caisse et percez les quatre trous de 8,5 mm. Replacez la caisse sur le châssis et fixez-la maintenant avec 4 boulons M8 et vérifiez à nouveau l'alignement avant de continuer. Corriger si nécessaire.

- 68) Si une barre stabilisatrice a été placée à l'avant, assurez-vous que les bras de suspension avant peuvent pivoter librement, sans contrainte avec la caisse, si ce n'est pas le cas, vous pouvez retirer l'excédent de polyester. Ne retirez jamais trop de polyester à la fois.
- 69) Positionnez la partie avant, pour cela relevez suffisamment la suspension pour avoir de l'espace entre les arbres de transmissions (cardans) et le châssis, afin de placer le panneau avant et de le fixer. Méfiez-vous des dommages et ne forcez rien.
- 70) Abaissez à nouveau soigneusement le châssis.
- 71) Avec le 3 roues, vous déterminez maintenant où sera le trou de la roue arrière. Avec le 4 roues, vous déterminez où les bras arrière s'articulent à travers la caisse. Pour ce faire, avec la chape de suspension désolidarisée du bras de suspension, remontez le bras jusqu'au contact avec la caisse. Maintenant, retirez le polyester étape par étape jusqu'à ce que les bras aient suffisamment d'espace pour passer, vous pouvez au moins continuer jusqu'à 5 cm sous le plancher. Vérifiez que les conduites de frein ne touchent pas si la suspension monte encore plus loin. Si la caisse touche toujours le bras, vous pouvez retirer un peu plus de polyester.
- 72) Si le numéro de châssis est sur la plaque inférieure, déterminez l'emplacement au bas de la carrosserie.
- 73) Déterminez où la colonne de direction et le maître-cylindre de frein traversent le tablier, percez d'abord un petit trou.

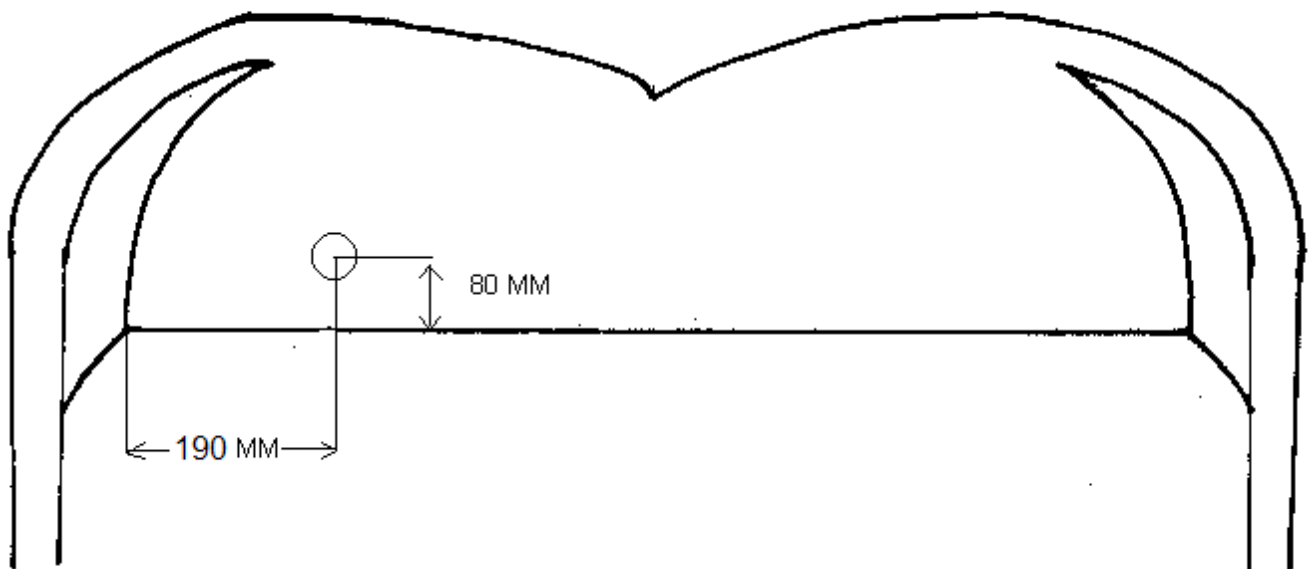


trou de maître-cylindre de frein  $\varnothing 55\text{mm}$



Déterminez où la colonne de direction passe à travers le tableau de bord.

PLAATS VAN HET GAT IN HET DASHBOARD VOOR DE STUURKOLOM GAT VAN 45--50 MM



Opération très délicate pour le positionnement au tableau de bord !

74) Localisez et percez le reste des trous de montage de la caisse/châssis.

- 75) Déterminer le passage du tuyau de remplissage de carburant dans le plancher et la carrosserie (voir photo). Pensez à l'emplacement des feux arrières en cas de remplissage latéral, et au siège arrière éventuel.

Vous pouvez vous retrouver à différents endroits, selon la longueur des morceaux de tuyau que vous utilisez, si vous optez pour un montage latéral, vous allez en diagonale jusqu'au trou réalisé. Il est habituel de connecter un coude à angle droit avec un tuyau de 50 mm au réservoir, puis un morceau de tuyau, puis un coude à 45 degrés, à nouveau un morceau de tuyau, puis un coude à angle droit vers le haut. Si vous utilisez également un coude à angle droit au lieu du coude à 45 degrés, vous pouvez continuer à avancer.



- 76) Redéposez maintenant la caisse et terminez finement de retirez le polyester déterminé aux 5 points précédents.
- 77) Montez le garde-boue intérieur sur le 3-roues et montez le pneu. Remettre en place les tiges de suspension dans les chapes.
- 78) Montez la carrosserie sur le châssis avec tous les boulons, 6 de chaque côté, y compris 2x M8 avec écrou M8 normal pour le cadre du siège, bien positionner la bande de mousse. Et utilisez des rondelles larges à l'intérieur de la caisse et des rondelles en bas.

- 79) Reposez le véhicule sur ses roues et réglez la à la hauteur souhaitée en vissant les tirants. ATTENTION QUE LES TIGES DE SUSPENSION RESTENT DANS LEUR CHAPE AU MOINS 20 MM, DONC NE LES DÉPLOYEZ PAS PLUS LOIN. Si la voiture est encore trop haute, utilisez nos chapes allongés. Il est plus facile de visser les tirants lorsque les roues ne sont pas au sol. Hauteur recommandée mesurée entre les boulons d'essieu: avant = 15 cm arrière = 18 cm. Assurez-vous que les triangles avant (plaques de fixation des amortisseurs) ne reposent pas sur les butées ou les ressorts, si nécessaire, retirez les caoutchoucs.
- 80) Installez le panneau avant, attachez-le uniquement au corps.
- 81) Installez le capot, en vous assurant qu'il est bien ajusté. Si nécessaire, enlevez autant de polyester sur le côté de la caisse jusqu'à ce que la capot affleure la caisse. Connectez tout correctement. Avant d'installer le capot, retirez suffisamment de polyester du capot pour que le refroidisseur d'huile soit exposé à l'air et bien ventilé.



- 82) Positionnez les charnières du capot, percez les trous et installez les charnières. Tracez une ligne médiane et mesurez à partir de cette ligne médiane.  
Placez les volets comme indiqué sur la photo. Attention à leur positionnement par rapport à la batterie. Cette opération peut être faite après le positionnement de la batterie. (étape 96)



- 83) Localisez les ressorts de verrouillage de capot derrière les cylindres, percez les trous et installez les ressorts de capot. Vous devez vous assurer qu'il y a de la tension. Retirez le caoutchouc, cela vous dérange généralement.





- 84) Fixez le panneau à l'avant du châssis, en utilisant les trous du châssis où le crochet du capot 2CV était fixé.



- 85) Positionner la barre télescopique du capot, distance de la plaque au bord du capot 580 mm. ( voir photo) Faites une plaque support pour agrandir la surface afin de pouvoir fixer fermement la barre au capot. Prenez le kit PU ou la colle que nous fournissons.



FINITION "LE PATRON"

- 86) Montez la colonne de direction avec le support intérieur et les colliers fournis.
- 87) Installez le pédalier dans le support sans maître-cylindre, placez-le complètement à l'intérieur contre la cloison et marquez les points de montage. La colonne de direction doit être au milieu des pédales de frein et d'embrayage, plier la tige où le câble d'accélérateur est fixé. Marquez maintenant l'endroit où le maître-cylindre traverse le tablier. De l'intérieur, localisez le passage du câble d'embrayage dans la partie inclinée du tablier. Percez d'abord un petit trou pour le câble d'embrayage et assurez-vous que le câble d'embrayage traverse le tablier à angle droit par rapport à la partie coudée et ne tourne pas de travers. Maintenant, retirez / percez les pièces marquées et placez le tout avec le maître-cylindre (monté avec les 2 boulons M9). Maintenant, fixez d'abord les 6 boulons supérieurs, puis les 2 avant. Le trou pour le câble d'embrayage peut maintenant être taillé finement à l'aide d'une lime. Installez le câble d'embrayage, les écrous à la fois du côté moteur du corps, une plaque également du côté moteur et éventuellement 1 à l'intérieur comme indiqué sur la photo. Mettez la boîte de vitesses en 1ère vitesse et réglez le câble de sorte que la voiture roule librement en étant en position débrayé. Notez qu'il doit y avoir un peu de garde.



- 88) Installer les collecteurs d'échappement modifiés, les tuyaux intermédiaires et le premier silencieux. Garder un espace par rapport au polyester.
- 89) Installez les phares et les clignotants sur le support de phare. Le réglage des phares peut se faire grossièrement sur un mur, la ligne horizontale abaissée de 1 cm par mètre.



- 90) Si vous avez des portes ou un siège arrière ( dickeyseat), faites des renforts s'appuyant jusqu'au châssis, répartissez la capacité de charge en utilisant un renfort métallique.



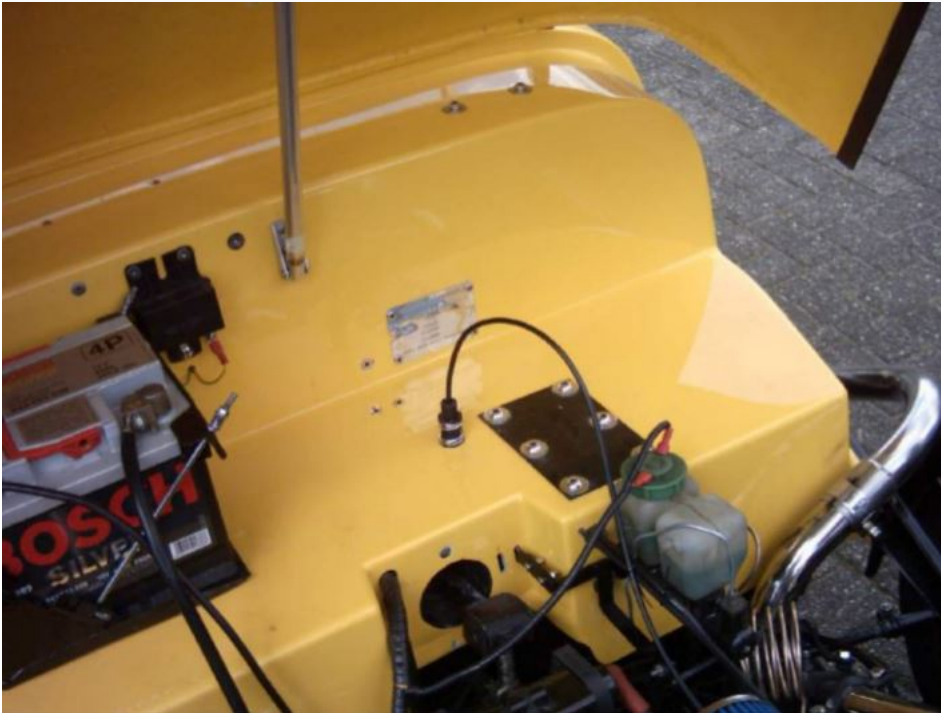
- 91) Fixez les flexibles de frein au maître-cylindre. Au bout du double maître-cylindre vient le tuyau qui va à l'arrière et entre les pots vient celui qui va à l'avant. Connecter le (s) cylindre (s) de frein arrière, remplir et purger. ATTENTION UTILISER LHM POUR LES FREINS À DISQUES ET DOT 4 POUR LES FREINS À TAMBOURS.

- 92) Installer le reste de l'échappement en tenant compte de l'angle de braquage ( surtout à fond à gauche et en charge !) Ajustez cela si nécessaire. Voir la photo pour le montage du silencieux. Montez un support d'angle sur l'amortisseur avec un caoutchouc silencieux entre les deux. L'autre sur le plancher de caisse où vous utilisez de larges rondelles à l'intérieur de la caisse. Et fixez les deux supports avec les boulons M 8 fournis. Vous pouvez toujours utiliser des plaques décoratives pour occulter les caoutchoucs silencieux. Ne faites aucune découpe dans le capot pour la passage de l'échappement tant que vous n'êtes pas sûr que l'échappement soit correctement placé et vraiment étanche.



- 93) Raccourcissez et ajustez le caoutchouc d'admission d'air d'origine de 3 à 3,5 cm. Installez le boîtier du filtre à air, raccourcissez et installez le renfort sur la boîte de vitesses, cela donne déjà une résistance suffisante à l'ensemble. Installez le tuyau entre le remplissage d'huile et le boîtier du filtre à air.

- 94) Installez le câble d'accélérateur qui vient sur le plan horizontal de la caisse. Le trou peut être fait comme avec le 2cv, rond avec 2 encoches, câble dedans, tournez d'un quart de tour et c'est fixé. Il y a aussi des câbles neufs, un trou de 14 rond suffit, enfoncez dans le trou et il est fixé, utilisez toujours le mécanisme à ressort, cela vous empêchera de forcer et d'endommager le carburateur.



- 95) Installer le levier de vitesses, rallongez la commande de frein de stationnement avec un fer plat et adaptez le câble de starter. Pour la fixation du câble de starter, nous utilisons le support de montage d'origine, une version plus longue est disponible, (éventuellement universelle) où un trou normal suffira. Si vous avez un levier au plancher, percez 4 trous de 9,5 mm, montez-le avec les écrous à vis fourni à cet effet, Et vissez les écrous dans le sol.
- 96) Placer la batterie sur la cloison. Assurez-vous que la batterie ne dépasse pas 17,5 cm, sinon elle heurtera le capot. Ne branchez pas la batterie tant que le faisceau de câbles n'a pas été entièrement installé. Ajustez légèrement les grilles du capot si nécessaire.



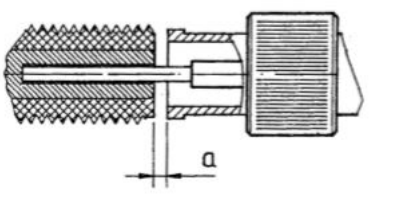
Les 2 connecteurs blancs sont destinés à l'ensemble du système électrique du moteur et de l'éclairage. Juste à côté de la batterie, la plaque constructeur « Le Patron » et à côté de cette plaque, vous avez des fils d'alimentation ( par exemple système de navigation).

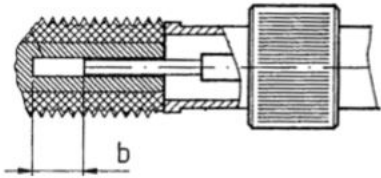
On voit aussi le câble d'accélérateur monté dans la cloison où se trouve également la batterie. ainsi que la plaque renfort du maître-cylindre de frein

- 97) Installer l'ensemble de compteurs / interrupteurs / voyants lumineux / serrure de contact. (Compteur de vitesse avec éclairage obligatoire.)
- 98) Installez le câble du compteur kilométrique dans le compteur , voir dessin, et faites également attention à l'épaisseur de la broche. Si cela ne fonctionne pas bien, réglez-le avec une ou plusieurs rondelles.

#### CONNEXION CABLE DE COMPTEUR.

MAUVAIS: LA PARTIE CARRÉE EST TROP PROFONDE ET FORCERA DANS LE COMPTEUR. LE MANCHON DE CÂBLE N'EST PAS CONTRE LE COMPTEUR (a)





BON: LA PARTIE CARRÉE A LE DÉGAGEMENT NÉCESSAIRE (b).

- 99) Installez les plaques d'immatriculation en tenant compte de l'éclairage de celle-ci..
  - 100) Installez les feux arrière / réflecteurs / feu de plaque d'immatriculation. Faites attention à l'emplacement du plancher et de la goulotte d'essence si la sortie est latérale.
  - 101) Installer les câbles, il est préférable d'utiliser des câbles neufs, les diamètres sont indiquées sur le schéma, néanmoins vous pouvez utiliser l'ancien faisceau de câbles en le modifiant (allonger ou raccourcir) si nécessaire. Assurez-vous que toutes les pièces soient mise à la masse si nécessaire. Faites-le soigneusement et utilisez des clips isolés là où il y a de la tension.
- Nous avons 2 schémas électriques, le 1er est assez simple, le 2e schéma est plus complet:

Annexe 1: Épaisseur du câble 1,5 mm<sup>2</sup>, sauf indication contraire.

AL	FEU ARRIERE GAUCHE
AR	FEU ARRIERE DROIT
BM	JAUGE CARBURANT
BMV	ECLAIRAGE JAUGE
CG	TEMOIN DE PHARE
CL	KLAXON
CO	TEMOIN D'HUILE
CP	CONTACT
CR	NIVEAU LIQUIDE DE FREIN
CS	CONTACTEUR KLAXON
CTS	CONTACTEUR*
DL	VEILLEUSE GAUCHE
DR	VEILLEUSE DROITE
DY	ALTERNATEUR
GL	PHARE GAUCHE
GR	PHARE DROIT
KL	TEMOIN DE CLIGNOTANT
KM	ECLAIRAGE ODOMETRE
KR	RELA CLIGNOTANT
KV	ECLAIRAGE PLAQUE
LA	CLIGNOTANT ARRIERE GAUCHE
LS	COMODO ECLAIRAGE*
LV	CLIGNOTANT AVANT GAUCHE
NS	CONTACTEUR NIVEAU LIQUIDE DE FREIN



OS	CONTACT PRESSION D'HUILE
R	RELAJ 4 POSITIONS (3 PCS)
RA	CLIGNOTANT ARD
RAW	INDICATEUR DIRECTION
RL	STOP GAUCHE
RR	STOP DROIT
RS	CONTACTEUR DE STOP
RV	CLIGNOTANT AVANT DROIT
SLL	CODE GAUCHE
SM	DEMARREUR
SR	REGULATEUR DE TENSION^*
SLR	CODE DROIT
TK	INTER TEST TEMOIN NIVEAU DE FREIN
TT	COMPTE TOURS*
TTV	ECLAIRAGE COMPTE TOURS
TV	JAUGE CARBURANT
V	VOLTMETRE
VV	ECLAIRAGE VOLTMETRE

\* Voir plus loin dans le manuel pour des informations spécifiques.

## SCHEMA N°2

### PARTIE 1 INSTALLATION ÉLECTRIQUE DU PATRON

#### Table des matières:

Partie 1: Informations générales concernant l'équipement électrique, y compris un aperçu des fusibles et des relais.

Partie 2: Présentation de la composition des faisceaux de câbles

Partie 3: Description du câblage électrique et des connexions

Partie 4: Schémas

1. Compartiment avant et moteur avec points de contact d'origine
2. Compartiment avant et compartiment moteur avec 123 ou allumage DG
3. Fusibles et relais
4. Tableau de bord
5. Arrière



(PS les schémas sont disponibles en couleur et en noir et blanc)

## Partie 1 Informations générales concernant l'équipement électrique, y compris un aperçu des fusibles et des relais

Dans les schémas, les câbles sont réalisés dans la couleur appropriée. Avec les câbles, le numéro du câble est indiqué dans un petit cercle, qui est également fait dans la couleur du câble. De plus, la couleur du câble est également indiquée dans le texte et des diagrammes en noir et blanc sont disponibles pour ceux qui n'ont pas d'imprimante couleur.

- Pour le câblage à l'arrière du Patron, un câble à 7 conducteurs avec des fils de 1,5 mm a été utilisé. Ce type de câble est utilisé pour les remorques. 6 conducteurs sont nécessaires pour fournir l'arrière. Facultativement, le 7e fil peut être utilisée pour, par exemple, un feu de brouillard ou un feu de recul. Naturellement, on peut utiliser d'autres fils simples qui peuvent être isolés dans une gaine, de sorte que d'autres couleurs peuvent être utilisées. Dans ces schémas, les couleurs sont utilisées dans le câble à 7 conducteurs.

- Dans les schémas, il y a cinq faisceaux de câbles, à savoir: Faisceau de câbles V C'est le faisceau de câbles dans lequel tous les câbles présents à l'avant sont combinés pour aller vers le démarreur et au-delà. Au début de ce faisceau, les câbles avec la même fonction, qui apparaissent à gauche et à droite, sont d'abord combinés de sorte que pour cette fonction, un seul câble entre dans le faisceau. Cela comprend les feux de route à gauche et à droite, les feux de croisement à gauche et à droite, les feux de stationnement à gauche et à droite et les câbles de masse pour les clignotants et les phares.

- Ensuite, il y a le faisceau de câbles M1 (compartiment moteur 1) qui ne change guère de composition par rapport au faisceau de câbles V, seuls les câbles liés au démarreur entrent et sortent.

- Vient ensuite le faisceau de câbles M2 (compartiment moteur 2), ce faisceau est également largement le même que le faisceau de câbles V, les câbles relatifs à la bobine d'allumage entrent et sortent ici. Il existe deux schémas disponibles pour ce qui précède, il existe un schéma pour utiliser les points de contact d'origine et une version pour utiliser un allumage 123 ou DG (allumage électronique). Pour les autres schémas (3,4 et 5), les deux options sont indiquées et peuvent donc être utilisé à la fois pour les points de contact et pour l'allumage.

- Dans le diagramme 3, le faisceau de câbles M2 indique, au moyen de cercles avec la couleur et le numéro de câble, quels câbles restent dans le faisceau pour continuer jusqu'au faisceau de câbles D (tableau de bord). les câbles provenant des relais et des fusibles vont au tableau de bord. Le schéma 3 comprend un quatrième relais pour faire fonctionner le klaxon, si un simple klaxon est utilisé, cela n'est pas nécessaire.

- Le schéma 3 montre également le faisceau de câbles A (arrière). Il s'agit du câble à 7 conducteurs susmentionné qui remonte à l'intérieur du corps. Dans le schéma 4, il y a aussi des câbles avec la même fonction qui sont combinés et ensuite aller vers le faisceau de câbles D. Cela concerne la masse des câbles qui sont connectés aux instruments (à la fois l'instrument lui-même et la masse pour l'éclairage de l'instrument) et les divers voyants de contrôle et l'alimentation (+) pour l'éclairage des différents instruments. Une connexion est également réalisée en un seul endroit (au niveau de la cloison ou du tableau de bord) pour les câbles des clignotants avant et arrière. Cela s'applique également aux câbles ayant les mêmes fonctions que les relais du schéma 3. Par

exemple, une connexion doit y être effectuée au relais 1 pour alimenter les feux de route et la lampe témoin v.h. grande lumière. Dans le relais 3, les câbles d'alimentation électrique du feu de position, des feux arrière et de l'éclairage du tableau de bord doivent être connectés.

- Dans les schémas 3 et 4, dans un cercle légèrement plus grand, deux numéros de câble sont mentionnés. Le 1er chiffre s'applique si l'allumage par rupteurs est monté. Le 2ème numéro s'applique si un allumage 123 ou DG ( électronique) est monté.

- Présentation des fusibles:

Fusible 1 Interrupteur d'allumage / interrupteur du démarreur

Fusible 2 Interrupteur d'éclairage de l'alimentation

Fusible 3 Relais d'alimentation (1) Feux de route

Fusible 4 Relais d'alimentation (2) Feux de croisement

Fusible 5 Relais d'alimentation (3) Autre éclairage

Fusible 6 Relais d'alimentation indicateur de direction

Fusible 7 Interrupteur des feux stop de l'alimentation électrique

Fusible 8 Relais d'alimentation

- Présentation des relais: Le relais 1 contrôle les feux de route  
Le relais 2 contrôle les feux de croisement  
Le relais 3 contrôle les autres éclairages  
Le relais 4 commande le klaxon

## Partie 2

### Présentation de la composition des faisceaux de câbles Le Patron (page 1)

- Faisceau V (côté oreille) est le faisceau entre la partie avant de la Le Patron et le démarreur
- Faisceau M (compartiment moteur) 1 est le faisceau du démarreur à l'emplacement de la bobine
- Faisceau M (compartiment moteur) 2 est le faisceau de la bobine à la cloison
- Faisceau D (cendrier) est le faisceau de la cloison au tableau de bord
- Faisceau A (arrière) est le faisceau de la cloison à l'arrière de la Le Patron

Faisceau de câbles

Numéro de câble	Couleur	Fonction du câble / connexion
V 1	Black	Ground pour tous les feux avant et les - v.d. batterie
V 2	Lilas	Feu de position gauche et droit vers relai 3
V 3	Marron	Feux de croisement gauche et droit vers relai 2
V 4	Vert	Feux de route gauche et droit vers relai 1
V 5	Blanc	Indicateur de direction avant droit vers commutateur de direction
V 6	Jaune	

Indicateur de direction avant gauche au commutateur d'indicateur de direction V 7 Gris Alternateur vers le régulateur de tension V 8 4 mm Bleu Alternateur vers le démarreur (fil de 4 mm) V 9 \* Bleu Contacts vers la bobine d'allumage - vd V 10 Vert Capteur de température d'huile vers la jauge de température d'huile V 11 Marron Pressostat d'huile à la lampe témoin de la pression d'huile V 12 \* Blanc 123 ou allumage DG au + vd bobine d'allumage V 13 \* Black 123 ou allumage DG au - v.d. bobine d'allumage V 14 \* Red 123 ou DG-allumage à la serrure d'allumage \* Le faisceau de câbles ne contient donc pas les points de contact n ° 9 et n ° 12, 13 et 14. Avec le 123 ou DGignition, le n ° 9 n'est pas disponible, mais 12 , 13 et 14 le sont.