

TYPE 2: DROPPER LE TRAIN AVANT

Après le droppage des Cox, voici un article que beaucoup d'entre vous attendaient : le droppage du train avant des Type 2 !

Contrairement aux Cox, le droppage des Combi n'est pas chose aisée, tout simplement parce que l'offre en matière de kits de droppage était jusqu'à présent trop limitée. Il existe bien des fusées décalées, mais elles sont hors de prix. Afin de contourner le problème, beaucoup enlèvent tout simplement quelques lames de suspensions, ce qui n'est évidemment pas bon. Heureusement pour tous les passionnés de Type 2.

Dans le principe, le train avant d'un Combi est identique à celui d'une Cox, avec deux tubes transversaux renfermant chacun un faisceau de lames, eux-mêmes solidaires des bras de suspensions. Chaque faisceau est maintenu immobile transversalement par une vis, et en rotation par une bague, elle-même solidaire d'un des deux tubes constituant le corps de train proprement dit. Si l'on parvient à faire tourner cette bague dans son tube, on incline le faisceau de lames, ce qui a pour conséquence de faire varier la hauteur de suspension (aussi bien vers le haut que vers le bas).

Pour chaque tube, il est composé d'une platine crantée dans laquelle est percée une lumière oblongue, et qui est soudée sur le train. La vis solidaire de la bague (et qui maintient le faisceau de lames en place transversalement) dispose de cette lumière comme latitude de réglage. Elle est également reliée à une autre platine, elle aussi crantée, et qui sert à maintenir fermement la vis dans la position choisie par l'intermédiaire d'un écrou. Le problème est que, d'origine, la bague n'est pas uniquement maintenue immobile par la vis et son écrou. Elle possède également trois petits cratères sur sa pé-



Bientôt dans Super VW (photo JDC)

LE DROPPAGE DU TRAIN AVANT

Difficulté : ★★☆☆☆

Durée : 2 - 3 h (pose du kit seul)

Principaux outils nécessaires : disqueuse, perceuse + mèche de 13 ou de 14, poste à souder, clés diverses.



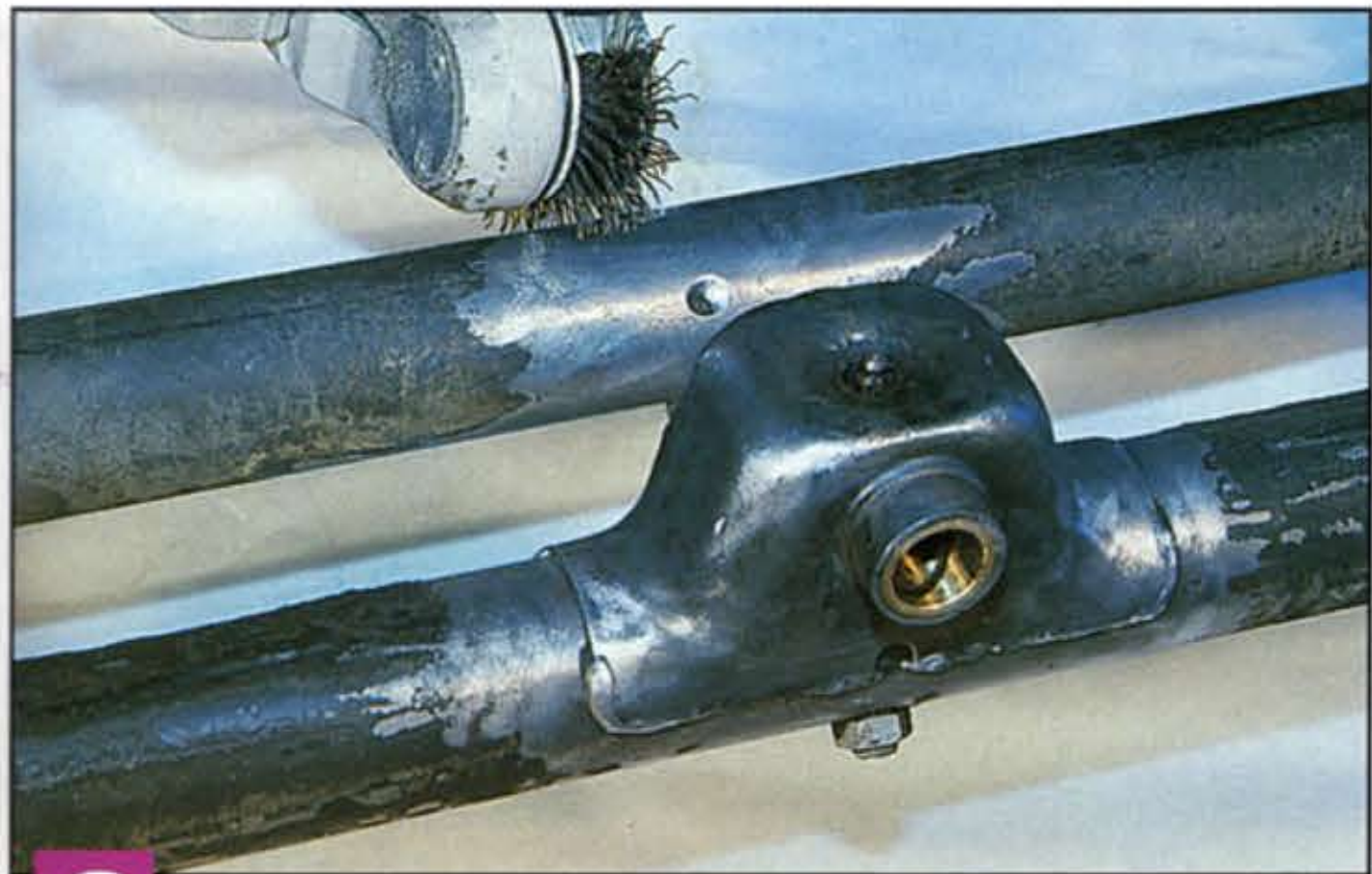
phérie, auxquels correspondent trois emboutis sur le tube du train, qui l'empêchent de tourner. Il faut donc faire sauter ces trois emboutis, tout simplement à l'aide d'une perceuse.

La seule différence avec le train avant d'une Cox vient du renvoi de direction qui est soudé sur le tube inférieur, juste au-dessus de deux des trois emboutis ! Il faut donc faire sauter la soudure d'origine maintenant le renvoi, et déposer celui-ci afin de pouvoir travailler. On ressoude ensuite le renvoi exactement comme à l'origine ! Tout cela n'est donc pas très compliqué, mais il faut évidemment déposer le train avant. En revanche, pas besoin de démonter les bras et les fusées, ce qui est appréciable. Nous n'avons pas détaillé ici le démontage-remontage du train avant, mais il s'apparente à celui d'une Cox. Attention, très important : n'oubliez pas de graisser le train avant après cette opéra-

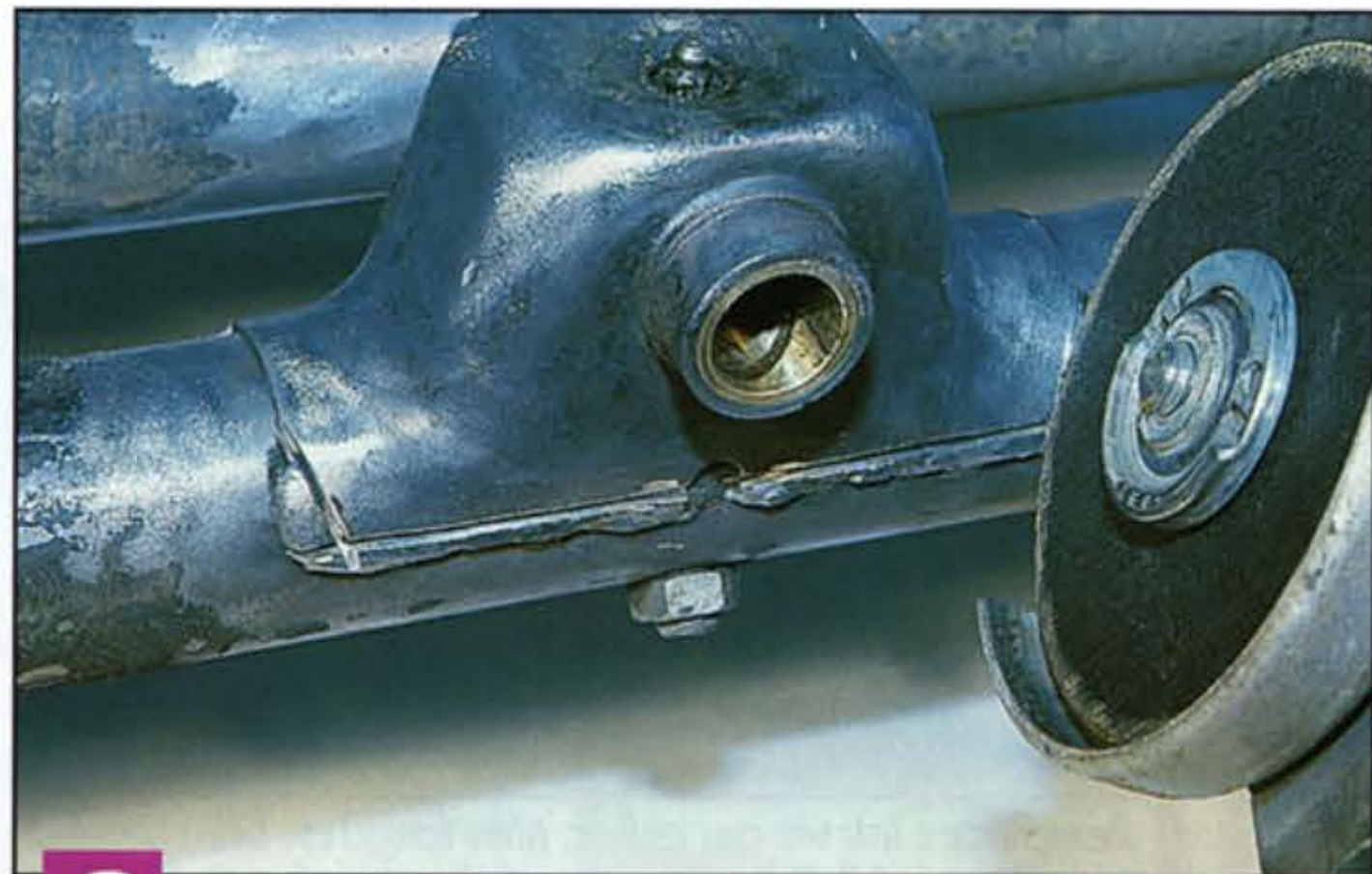
tion, par l'intermédiaire de deux graisseurs sur chaque tube. Pour les Split, on graissera également les pivots. Notez que le constructeur préconise un graissage tous les 2 500 km pour les Split, et tous les 10 000 km sur les Bay-Window.



1 Voici le train avant démonté. C'est celui d'un Split de 1966. Nous n'avons pas démonté les bras de suspensions. Notez le renvoi de direction au milieu du tube inférieur.



2 Décapez consciencieusement les parties sur lesquelles les soudures seront réalisées.



3 Avec une disqueuse, découpez les soudures qui maintiennent en place le renvoi de direction. Découpez juste au-dessus des soudures, comme sur la photo, sans découper le tube !



4 Puis sortez le renvoi.



5 Voici l'un des fameux emboutis maintenant la bague immobile. Il va falloir les percer.



6 Pour cela, faites un avant-trou avec une mèche de 4 ou de 5. Ne percez pas plus de 3 ou 4 mm.



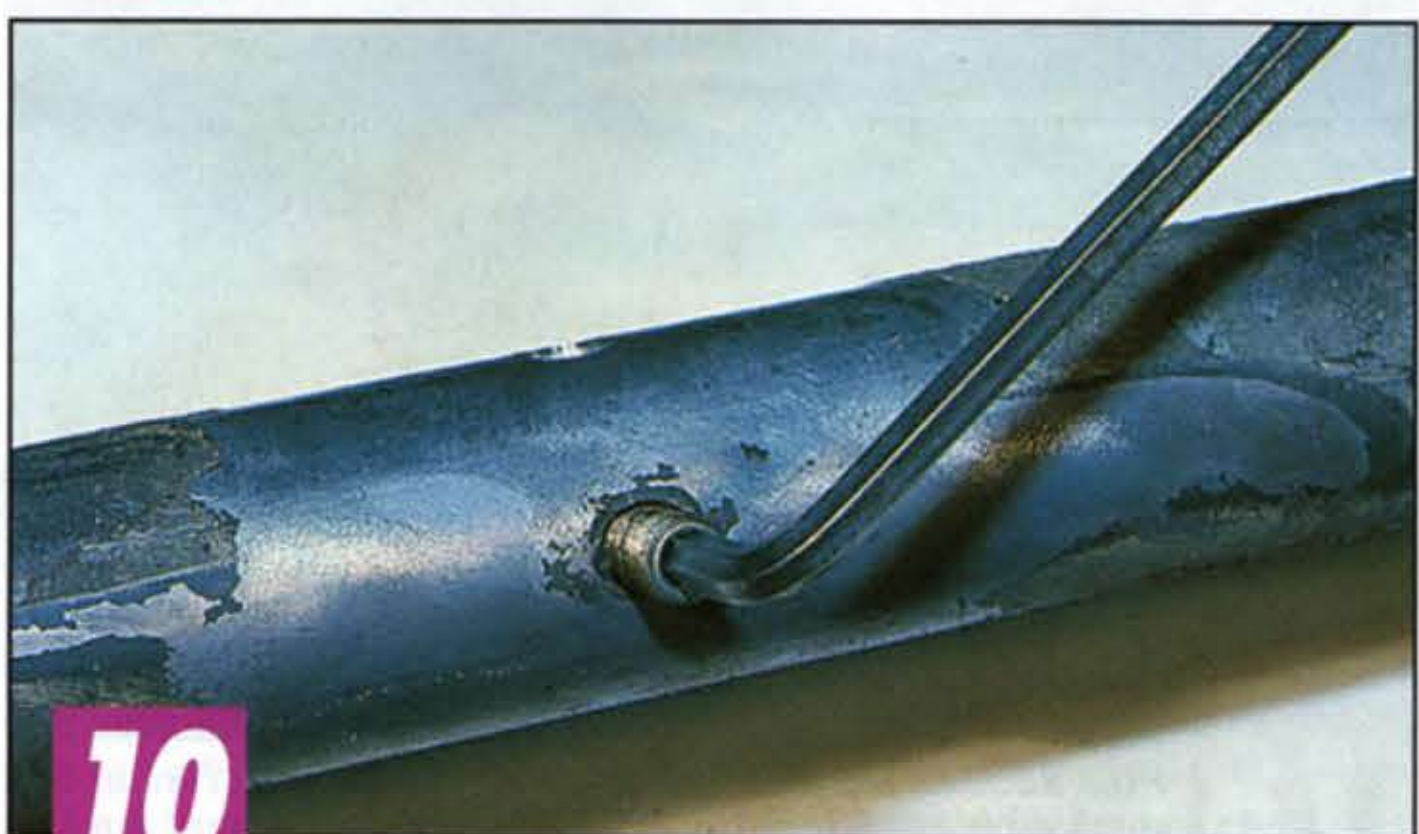
7 Puis percez définitivement avec une mèche de 14 (ou de 13 si votre perceuse ne va pas plus loin), juste ce qu'il faut pour libérer la bague.



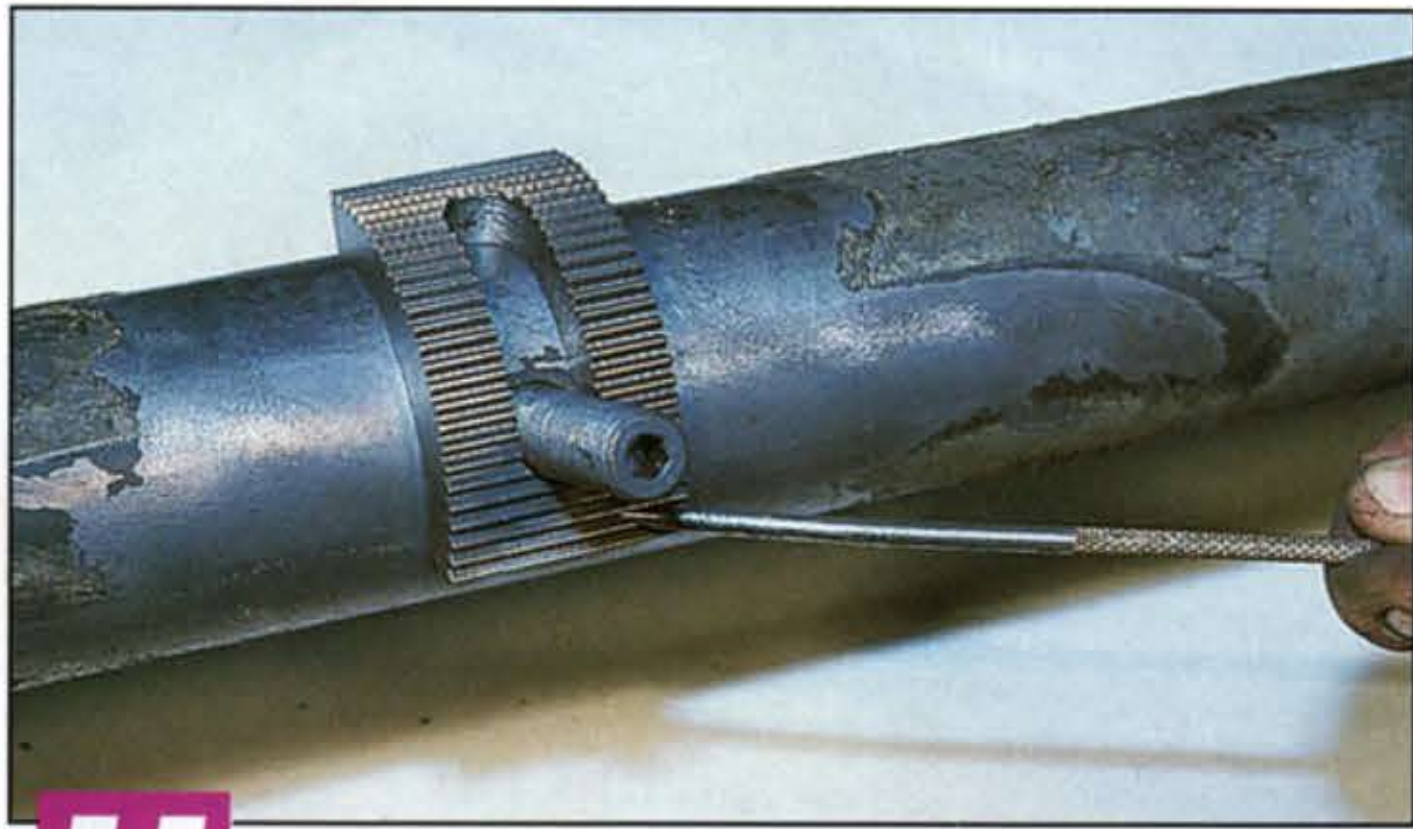
8 Voici le résultat. Procédez de même avec les cinq autres emboutis.



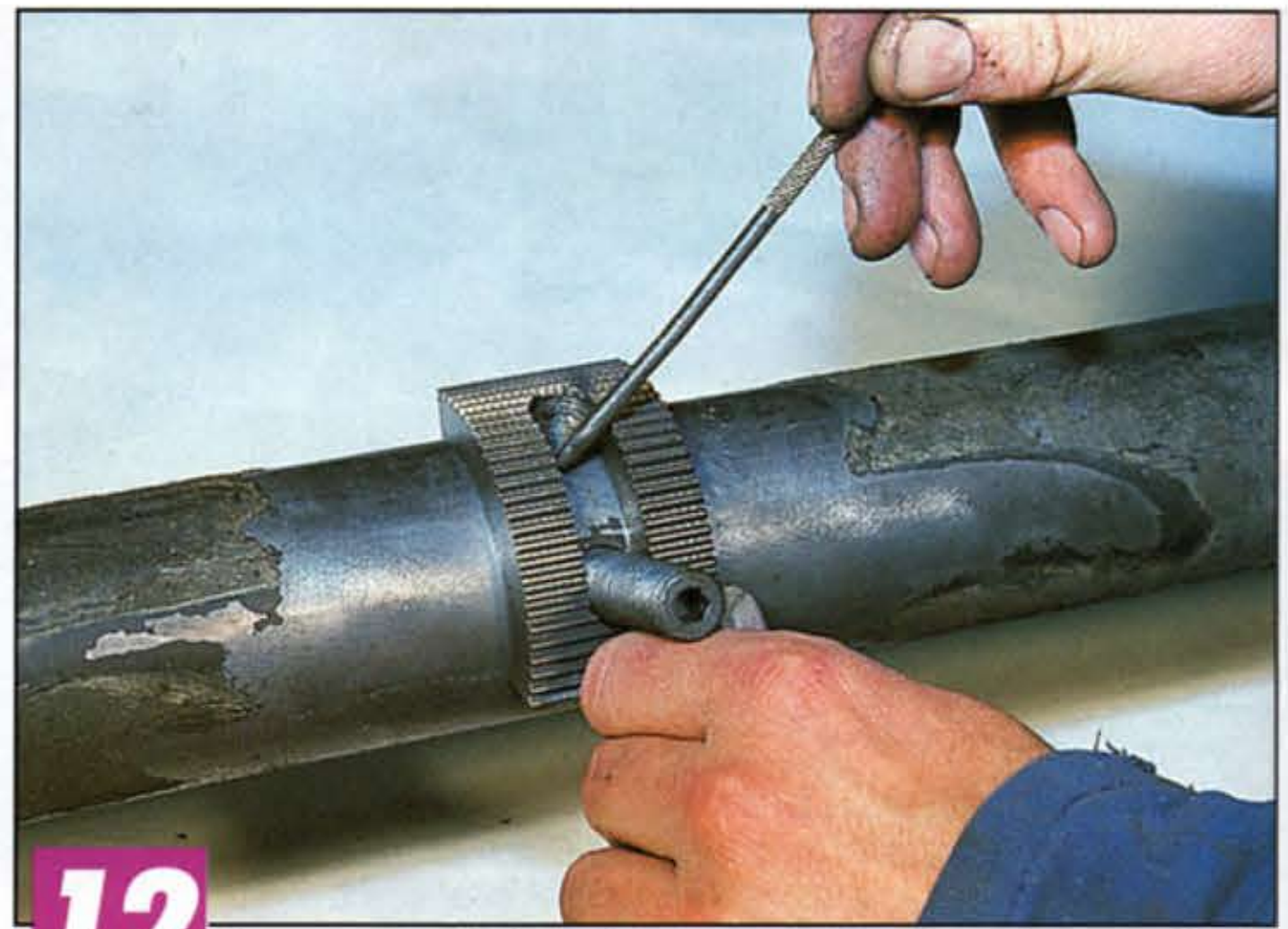
9 Dévissez les écrous maintenant les vis d'origine qui, contrairement à celles d'une Cox, se trouvent vers l'arrière du train



10 Sortez les vis avec une clé Allen.



11 Remplacez les vis par celles, plus longues, qui sont fournies dans le kit. Présentez les platines, qui seront ensuite soudées aux tubes. Pour obtenir le maximum de latitude dans le sens du droppage, positionnez la cale à fond contre la vis, qui est ici dans la position d'origine. La photo montre le tube supérieur, vu de derrière, c'est-à-dire dans le sens de la marche.



12 Avec une pointe à tracer, marquez l'emplacement de la platine, ainsi que le contour de la lumière.



13 Il faut désormais découper la lumière proprement dite à la disqueuse. Coupez 3 à 4 mm au-delà du trait de chaque côté, comme sur la photo. N'allez pas trop loin en profondeur car vous allez forcément rencontrer la bague.



14 Sortez la tôle ainsi découpée.



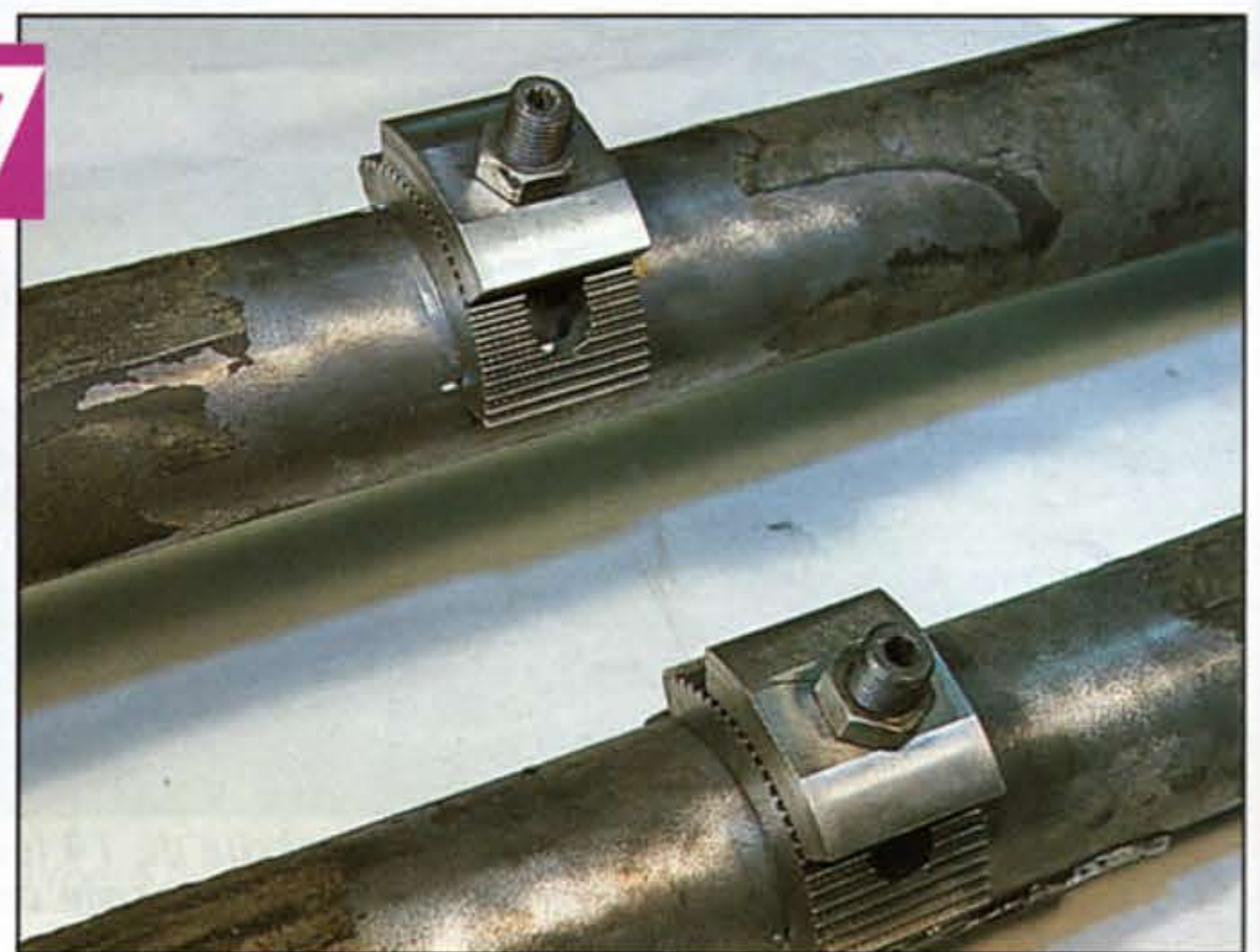
15 On aperçoit à présent la fameuse bague. Il faut vérifier qu'elle tourne bien dans son tube...



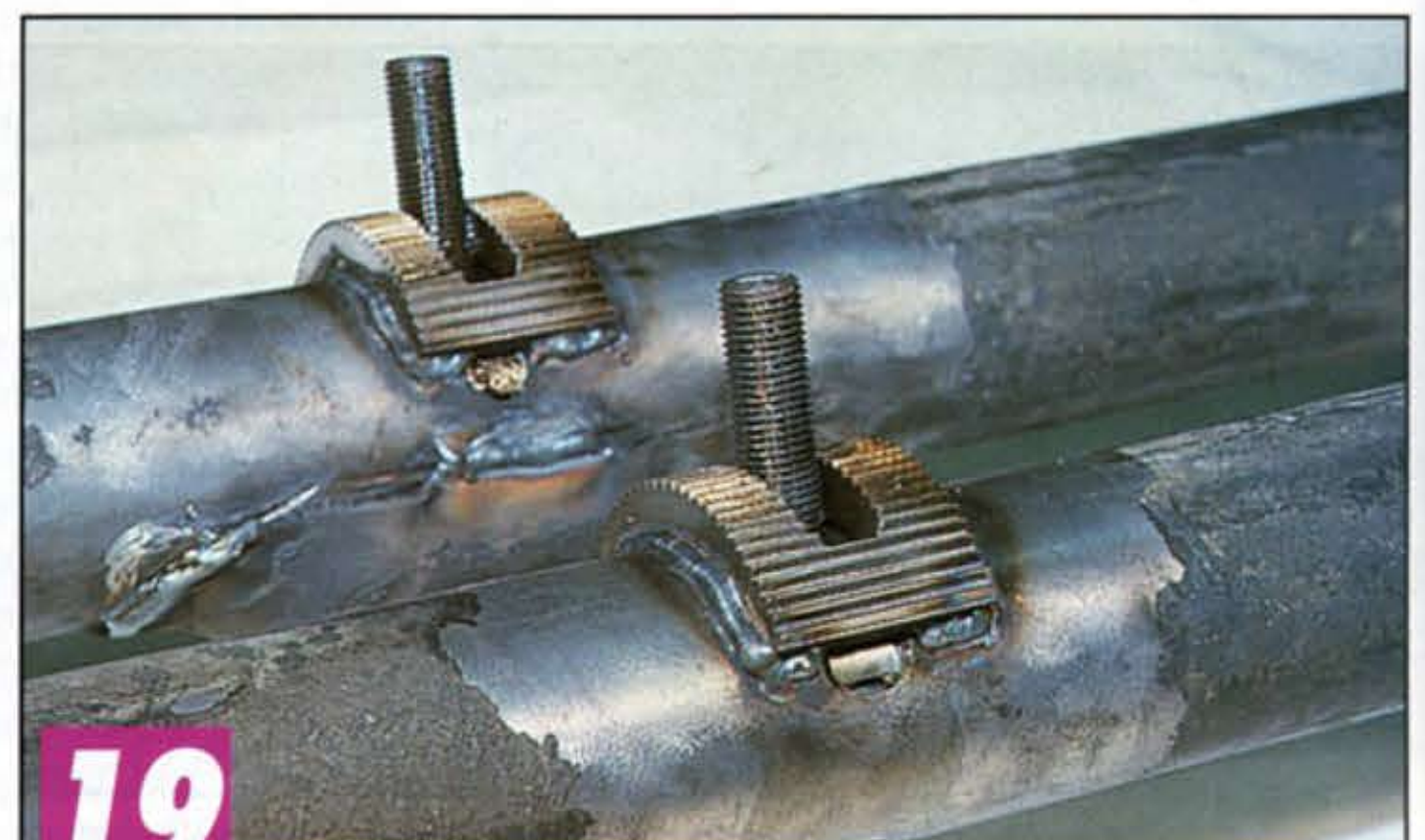
16 ... Pour cela, faites pivoter les bras de suspensions. Si celles-ci ont été bien libérées, vous devez observer la rotation des bagues.

17

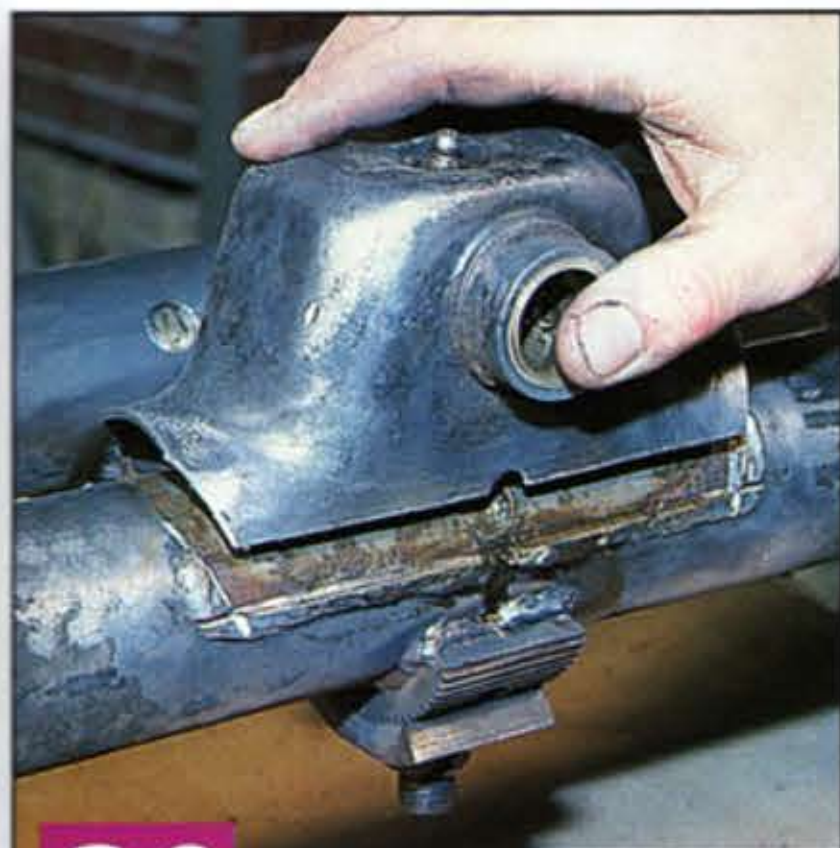
Il faut maintenant souder les deux platines. Pour cela, montez le kit complet afin de bien bloquer en place lesdites platines.



18 Puis soudez les platines avec un cordon sur chacun des quatre côtés. Attention, un côté mord quasiment sur l'un des trous percés précédemment: ne soudez pas la bague!



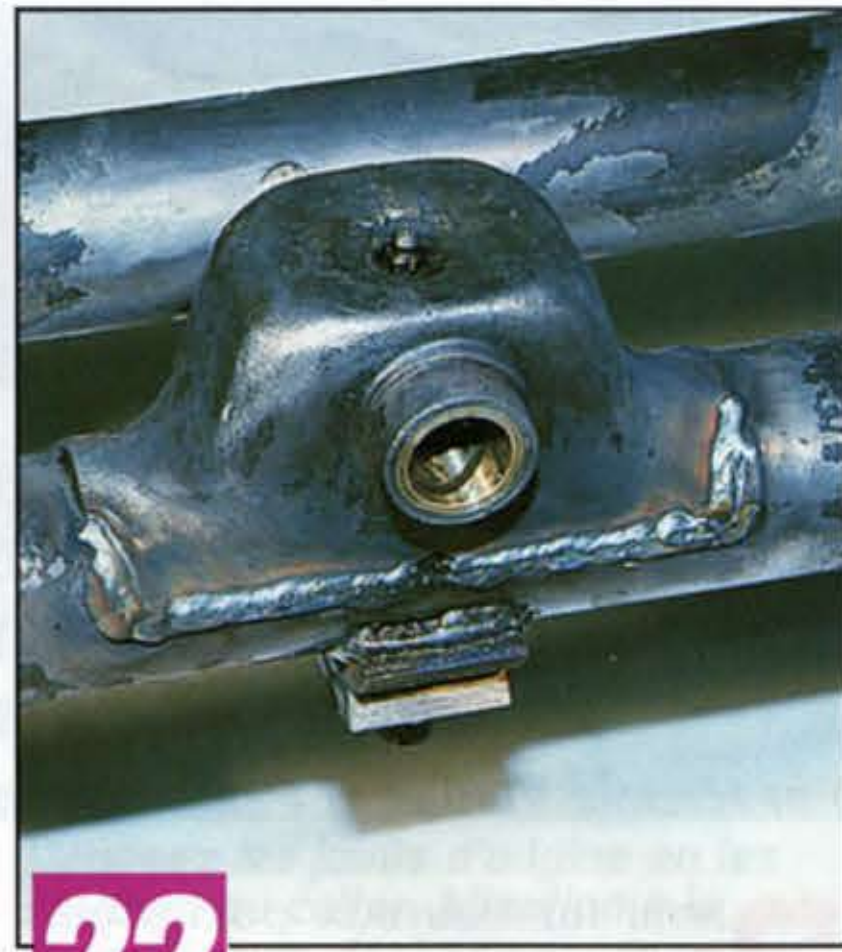
19 Et voilà le travail!



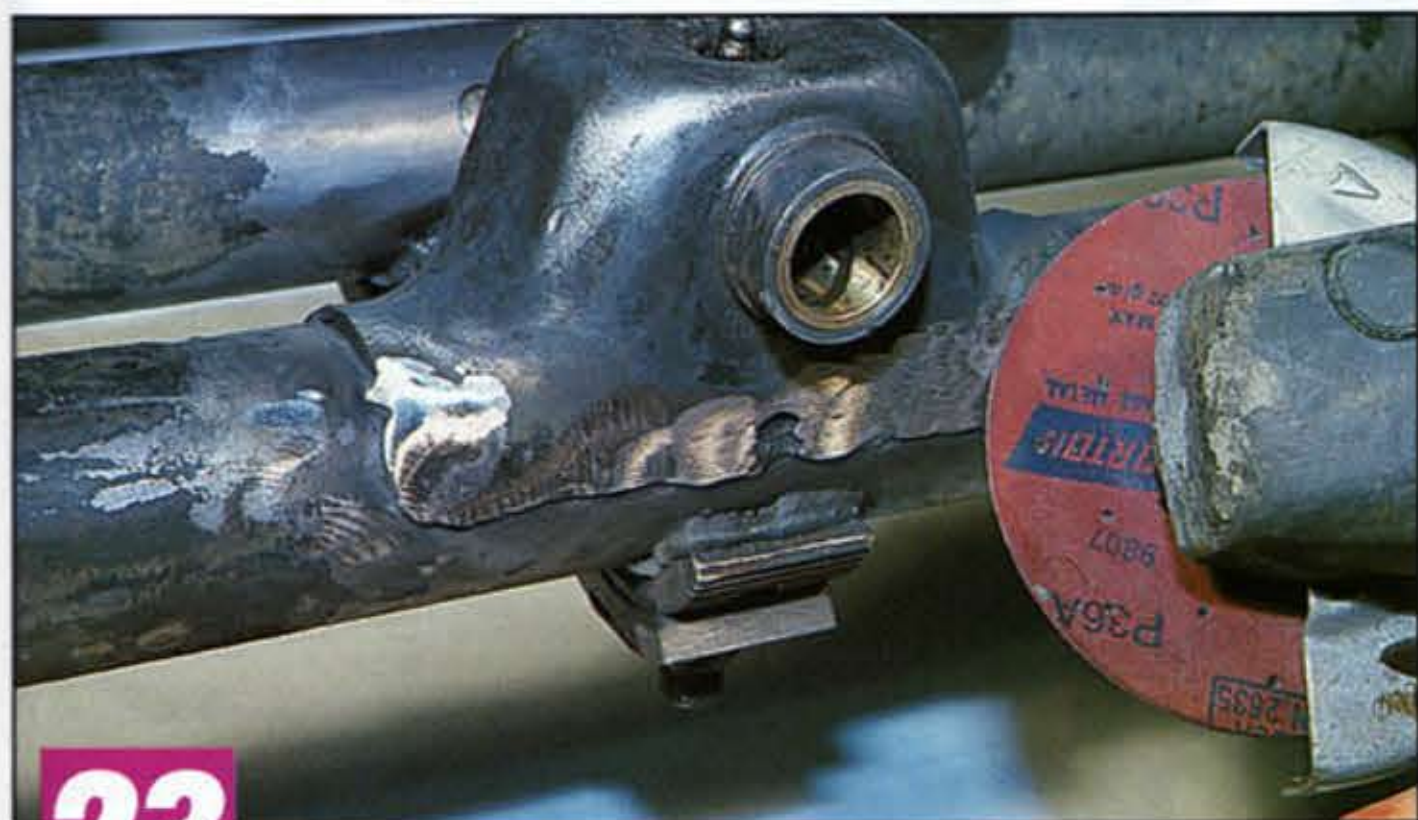
20 Remettez en place le renvoi de direction. Les découpes étant très précises, vous avez peu de risques de vous tromper.



21 Appliquez les cordons de soudure exactement comme à l'origine.



22 Le résultat est identique à l'aspect d'origine...



23 ... mais rien ne vous empêche de meuler un peu le cordon pour un aspect plus "clean" après peinture.



24 Après toutes ces soudures, vérifiez de nouveau que les bagues sont bien libres dans leurs tubes respectifs (si ce n'est pas le cas, elles se libéreront peut-être, une fois le Combi sur ses roues).



25 Il est indispensable de couper les butées, ici à l'aide d'une disqueuse.



26 Voici ce que cela donne.



27 Profitez-en pour vérifier le jeu de l'axe de renvoi de direction dans son alésage. L'axe ne doit pas bouger. Si c'est le cas, il existe des kits de réparation.



28

Voici le résultat final. Utilisez les écrous-frein fournis pour serrer le kit. Il ne vous reste plus qu'à remonter le train en place. Positionnez les vis environ à mi-hauteur, vous affinerez le réglage une fois le Combi sur ses roues.

ET LES BAY-WINDOW ?

On utilise exactement la même technique pour les trains avant des Bay-Window, sauf que les platines du kit ont un rayon de courbure légèrement plus grand pour épouser parfaitement les tubes un peu plus gros. Autre différence : le renvoi de direction incorpore deux pattes qui font office de butée de direction. Elles gênent malheureusement la découpe du renvoi. Il faut donc les couper et les ressouder ensuite. Par précaution, et dans le cas où vous optez pour un droppage radical, on vérifiera qu'il reste tout de même assez de débattement aux rotules de suspensions. Ce problème ne se pose pas avec les Split, qui ont des trains à pivots.