

Réglage :

ON NE GARDE RIEN DU LEVIER D'ORIGINE

--Fixer le levier vers la droite pour trouver la marche arrière.

--A gauche pour une marche arrière plus dure à passer.

--Si les vitesses ne passent pas correctement, vérifier votre tringlerie (suite notice)

MONTAGE DU LEVIER

Premièrement, beaucoup de personnes confondent leur voiture de tous les jours.

Il ne faut pas oublier que sur nos anciennes VW c'est la **1ère devant et 2ème derrière** (et non vers la gauche).



Pour le montage,

Il a été prévu pour être **fixé au centre** (gauche/droite).
(Testé sur plusieurs véhicules vw "d'origine").



Si votre VW a été modifiée au niveau de la boîte de vitesses ou tringlerie pour x raison, le réglage est simple :

Vitesse neutre, placez le levier et venez juste en contact sur la **butée** de la marche arrière avec la tige du levier. Puis, **affinez le réglage gauche/droit** jusqu'au bon passage des rapports.



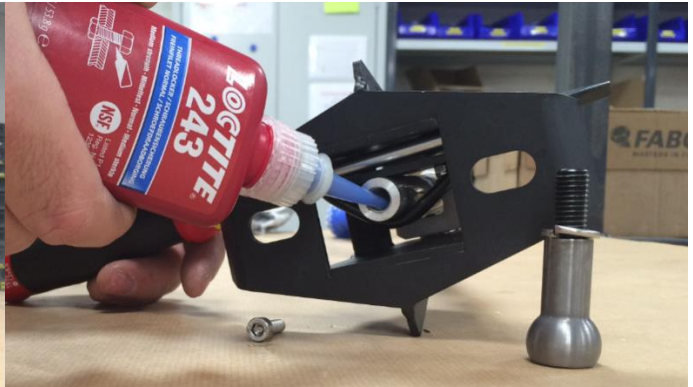
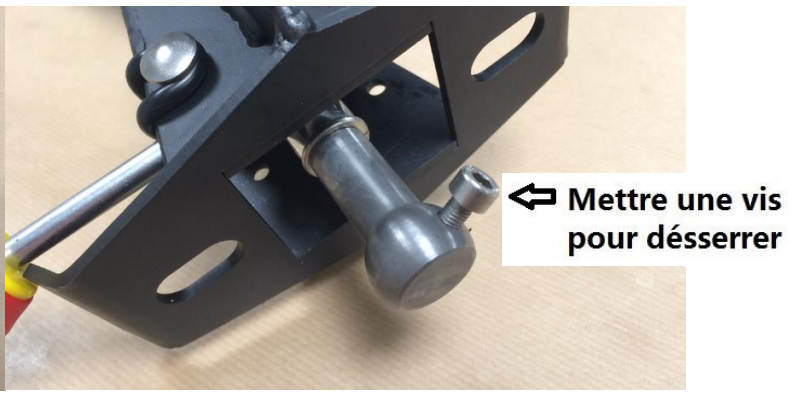
Vous pouvez aussi régler la hauteur de la sphère !

Si les vitesses coincent (sphère trop basse) ou vous semble trop légères (sphère trop haute).

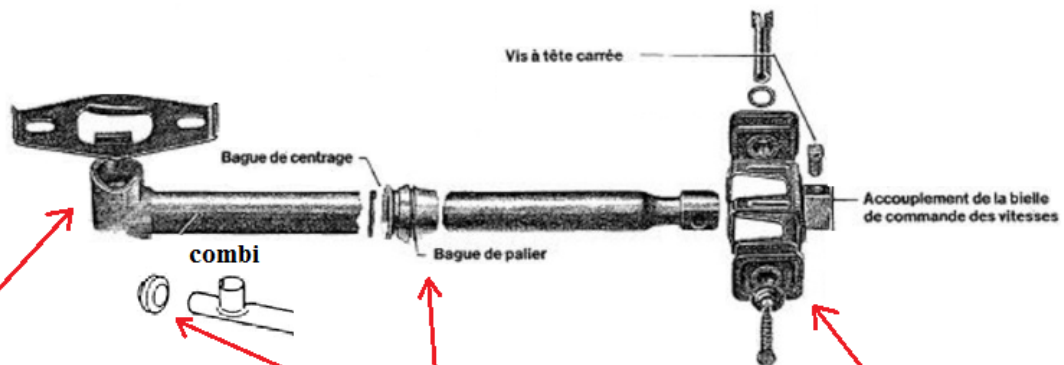
Retirez la **rondelle nord-lock** ou ajoutez une rondelle **en dévissant la sphère à l'aide du trou** prévu à cet effet.

RECOLLEZ AU FREIN FILET "NORMAL"
IMPERATIVEMENT !





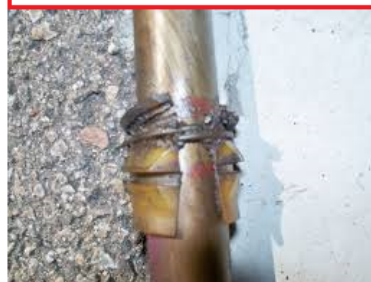
Si vous avez toujours des problèmes pour passer les vitesses les causes peuvent être:



Jeu dans la tête de bielle de commande du à l'écartement de la rainure, à cause de la goupille de votre ancien levier.
 -reserrer
 -reserrer et souder
 -ou changer

Pas souvent mis en cause, mais l'usure peut provoquer un jeu d'avant en arrière.
 -changer

Jeu du guide de tringlerie du à une usure, dans certain cas le guide est inexistant.
 -changer





TRAFFICCOX

COX ET DERIVES

Passage des vitesses court, rapide et franc !

Tarif levier complet: 160€

Barre coudée : +10€

Barre polie : +10€

Soufflet noir : 12€

Soufflet couleur : 18€

Pommeau alu : 25€



38cm de hauteur

Débattement court, 2.5cm par rapport, soit 5cm au changement de rapport !

→ **Corps en acier 3mm** découpé au laser, ajusté et **soudé au Tig et Mig**.

→ **Barre pleine** de 16 mm, pommeau (filetage M10) et **carré mobile en Alu AU4G 7075**.

→ **Bagues bronze autolubrifiantes** pour assurer la mobilité du carré.

→ **Joint torique 40x5mm en EPDM anticorrosion (ne craque pas !)** pour l'anti-vibration du levier.

→ **Ressorts** acier zingué pour une résistance et souplesse de la marche arrière.

→ **Sphère ajustable** en acier usinée et **traitée** pour une résistance aux frottements.

→ **Visseries Inox**, ensemble monté avec de la Loctite frein filet et écrou inox nilstop.

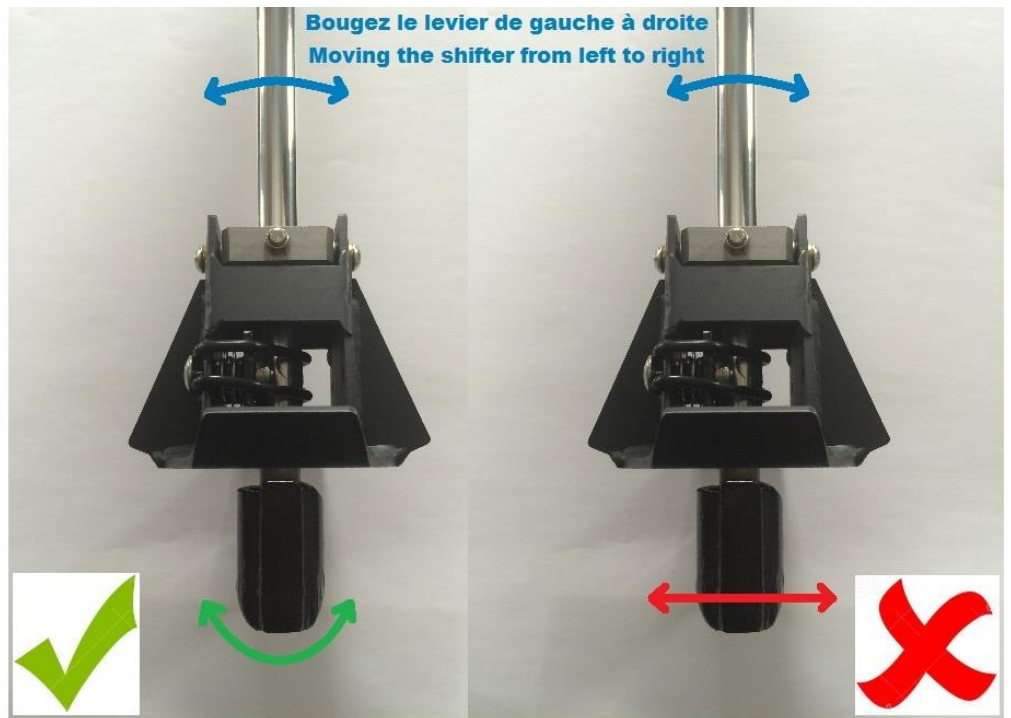
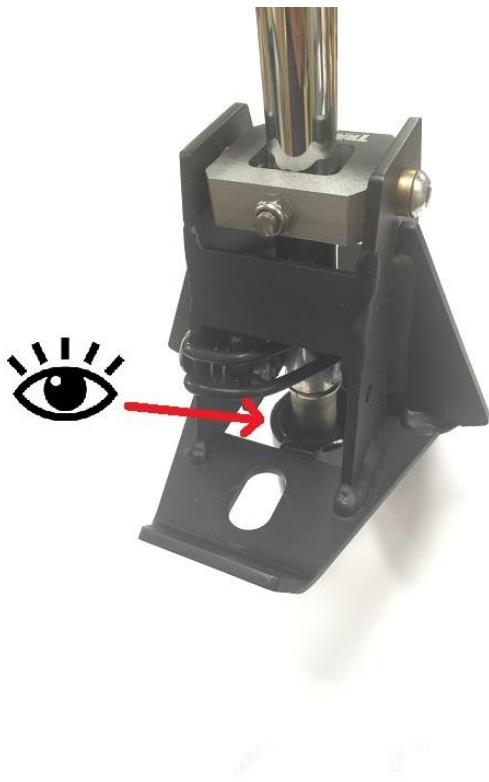
→ **Fixations au châssis ajustables**, avec visseries TH 10.9 et rondelles épaisses.



Rejoignez Trafficcox sur Facebook ou visible sur Google.

Questions ou demandes, n'hésitez pas à m'envoyer un message privé sur Facebook ou par e-mail: trafficcox@gmail.com

Vérifier son guide de tringlerie



Changez le guide de tringlerie!
Change the bar guide!