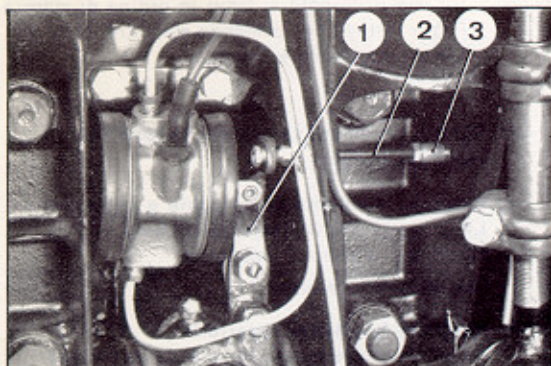
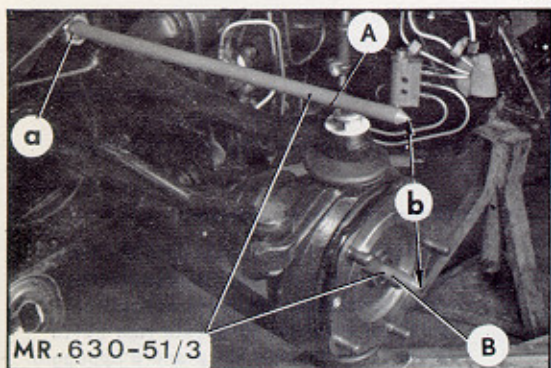


VEICOLI TUTTI I TIPI

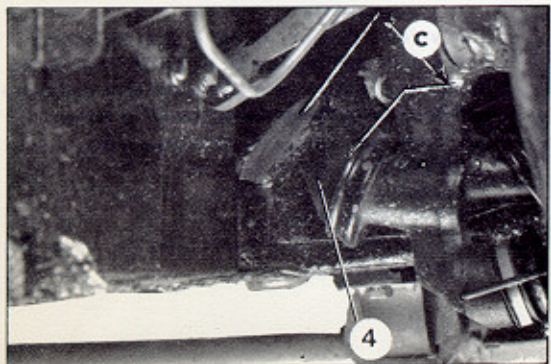
1625



1533



1790



I - PREREGOLAZIONE DELLE ALTEZZE ANTERIORI

1. Accoppiare l'asta (2) di comando delle altezze, alla bielletta (1) e al terminale (3) sull'asta di comando correttore, con la leva di comando manuale in posizione **bassa**.

2. Porre la leva del comando manuale in posizione **alta**. Accertarsi che il pistoncino sia in posizione di piena ammissione. Verificare quanto sopra provando a spostare il pistoncino in avanti con un cacciavite facendo perno sulla nervatura del supporto del braccio.

OSSERVAZIONE: non fare mai perno sul carter perché ciò provocherebbe il deterioramento dello scodellino in gomma.

3. Collocare le spine MR 630-51/3. La spina più corta B dovrà essere inserita nel mozzo della ruota; la spina più lunga A nell'alesaggio "a" del rinvio sterzo.

Tramite due martinetti d'officina (uno sotto ciascun braccio inferiore), alzare l'insieme dei bracci per portare la spina B ad una distanza "b" = 185 mm dalla spina A.

Accertarsi che vi sia un gioco di 1 mm circa tra il fondo della leva di comando e la rotula del correttore; in caso contrario spostare l'asta di comando sulla barra antirullo (chiave 1677-T).

Togliere le spine MR 630-51/3.

II - PREREGOLAZIONE DELLE ALTEZZE POSTERIORI

4. Collocare i due bracci in modo da ottenere una quota "c" = 35 mm fra il bordo superiore dello scodellino del reggispinga in gomma (4) e la faccia d'appoggio sul reggispinga in lamiera.

5. Tramite l'asta di comando, collocare il collettore in posizione di piena ammissione.

Serrare la flangia (chiave 1677-T per le viti a piani ribassati).

III - REGOLAZIONE DELLE ALTEZZE

Per effettuare questa operazione e' necessario che il veicolo si trovi in ordine di marcia. Porre la leva del comando manuale delle altezze in posizione strada.

6. Controllare la pressione dei pneumatici:
(ved. op. D. 000).

7. Disporre il veicolo su un ponte o sulla fossa. Lasciare girare il motore al minimo. Allentare il freno di soccorso. Non bloccare le ruote.

8. Regolare le altezze anteriori:

Allentare leggermente la vite della flangia (1) di fissaggio dell'asta di comando correttore delle altezze.

Ruotare la flangia (1) nel corretto senso per ottenere un'altezza media di: 235 ± 3 mm.

Questa altezza dovra' essere rilevata da sotto la barra antirullo al suolo.

Procedere per frazioni di giro.

Ruotando la flangia (1) in avanti si aumenta l'altezza del veicolo, e viceversa.

Riserrare la vite della flangia (1) (chiave 1677-T).

9. Verificare le altezze anteriori:

- a) Collocare una riga in appoggio sui bordi del ponte o della fossa, perpendicolarmente e parallelamente alla barra antirullo. La faccia anteriore di questa riga dovra' trovarsi esattamente sul piano d'appoggio delle ruote.

- b) Sollevare il veicolo afferrandolo al paraurti anteriore con le mani.

Abbandonare il veicolo quando il peso diventa insostenibile.

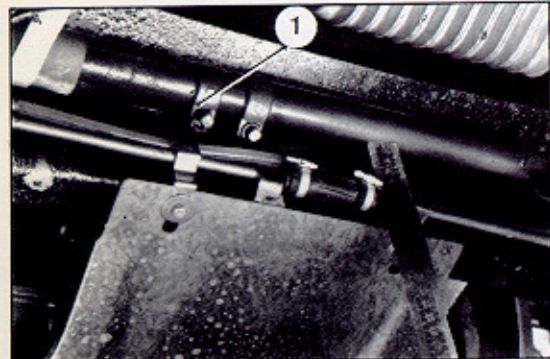
Il veicolo scende, risale e si stabilizza.

A questo punto rilevare la quota fra la parte anteriore della barra antirullo alle due estremita' e, il piano d'appoggio delle ruote.

Queste due quote non dovranno avere una differenza inferiore a 3 mm.

In caso contrario agire sul manocorrente flettato della barra antirullo.

Fare la media delle quote rilevate, ossia ad esempio 236 mm.



- c) Abbassare il veicolo premendo il paraurti anteriore. Abbandonare il veicolo quando la resistenza dello stesso diventa troppo rilevante. Il veicolo sale, scende e si stabilizza. Rilevare le quote fra la parte inferiore della barra antirullo alle due estremità e il piano d'appoggio delle ruote. Fare la media delle quote rilevate, ossia ad esempio 232 mm. Fare la media delle cifre rilevate ai punti "b" e "c" ossia, nell'esempio scelto:

$$\frac{236 + 232}{2} = 234 \text{ mm}$$

Questa media dev'essere compresa fra:
232 e 238 mm.

In caso contrario ripetere le operazioni menzionate al paragrafo 8.

10. Regolare le altezze posteriori:

Procedere come per la regolazione delle altezze anteriori (ved. parag. 8) dopo aver tolto la lamiera di protezione del comando correttore (all'interno del bagagliaio).

Agire sulla flangia (1).

L'altezza da ottenere, da sotto la barra antirullo al suolo e' di:

Berline D tutti i tipi salvo I.E.:

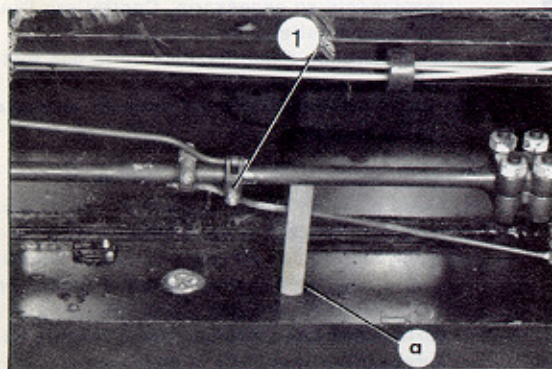
$$335 + 10 \text{ mm} \\ 0$$

Berline D.IE tutti i tipi: $355 + 10 \text{ mm}$
0

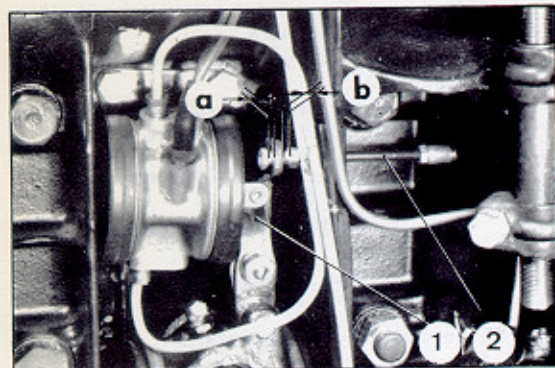
Break D tutti i tipi: $350 + 10 \text{ mm}$
0

11. Verificare le altezze posteriori:

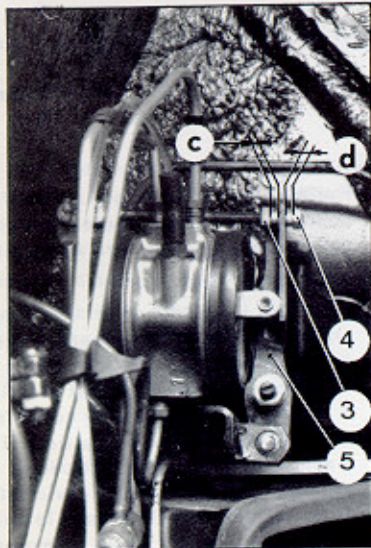
- a) Porre la riga in appoggio sui bordi del ponte o della fossa, perpendicolarmente e parallelamente alla barra antirullo.
b) Togliere il tappo in gomma del pavimento.
c) Sollevare il veicolo afferrandolo per il paraurti posteriore. Abbandonare il veicolo quando il peso diventa insostenibile. Il veicolo scende, sale e si stabilizza. A questo punto rilevare la quota fra la parte inferiore della barra antirullo e il piano d'appoggio delle ruote (introdurre il righello attraverso il foro "a" del pavimento, con l'estremità del righello stesso in appoggio sulla barra antirullo), ossia ad esempio 347 mm.
d) Abbassare il veicolo premendo il paraurti posteriore. Abbandonare il veicolo quando la resistenza dello stesso diventa troppo rilevante. Il veicolo sale, scende e si stabilizza.



1625



1626



Rilevare la quota fra la parte inferiore della barra antirullo e il piano d'appoggio delle ruote, ossia ad esempio 342 mm.

Fare la media delle quote, ad esempio:

$$\frac{347 + 342}{2} = 344,5 \text{ mm}$$

Questa quota dev'essere compresa fra:

- 335 e 345 mm per i veicoli D tutti i tipi salvo Iniezione,
- 355 e 365 mm per i veicoli D Iniezione tutti i tipi,
- 350 e 360 mm per i veicoli Break.

- e) Collocare il tappo in gomma e la lamiera di protezione del comando correttore. Verificare nuovamente le altezze anteriori regolando se necessario. Controllare l'inclinazione delle ruote anteriori. La differenza d'inclinazione delle due ruote non deve superare 1 mm.

12. Regolare le biellette del comando manuale delle altezze

Porre il comando in posizione strada.

- a) Nella parte anteriore, accertarsi che vi sia un gioco "a", con il correttore a fondo corsa di aspirazione (leva (1) spinta in avanti) e un gioco "b" con il correttore a fondo corsa di aspirazione (leva (1) spinta verso la parte posteriore). Il gioco dovrà essere misurato fra la leva (1) e il dado. Se necessario, agire sull'asta (2).
- b) Nella parte posteriore, accertarsi che vi sia un gioco "c", con il correttore a fondo corsa di aspirazione (leva (5) spinta in avanti) e un gioco "d", con il correttore a fondo corsa di scarico (leva (5) spinta verso la parte posteriore). Il gioco dovrà essere misurato fra la leva (5) e il dado. Se necessario, agire sui dadi (3) e (4).
- c) Verificare il funzionamento del comando manuale delle altezze. Accertarsi tra l'altro che le leve di comando non tocchino la scocca. In caso contrario regolare la posizione dei supporti di comando.

OSSERVAZIONE: Nel caso in cui fosse impossibile regolare le altezze agendo sulle aste di comando, procedere alla prerregolazione delle altezze (ved. paragg. 1 a 3 per la parte anteriore e 4 a 5 per quella posteriore, presente operazione).

IV - REGOLAZIONI SULLA BARRA ANTIRULLIO ANTERIORE

13. Regolare la posizione assiale della barra antirullo

a) Togliere le lamiere laterali e inferiori di protezione.

b) Misurare la distanza (h) fra il reggispinga (1) e la faccia interna del rilievo di fissaggio della rotula lato destro.

Questa misurazione viene facilitata collocando una riga sul rilievo e trattenendola a mano mentre si rileva la quota (h) con un righello (tra il reggispinga e la faccia esterna della riga).

Se necessario, spostare il reggispinga nel corretto senso affinché la distanza (h) sia pari a $110 \pm 0,5$ mm.

Serrare la vite del reggispinga.

14. Regolare il gioco assiale della barra antirullo

Spingere la barra per mettere il reggispinga destro in appoggio sulla semibronzina del supporto destro.

Spostare il reggispinga sinistro convenientemente in modo da ottenere un gioco $k = 0,5$ a 1 mm fra il reggispinga e la semibronzina inferiore del supporto sinistro.

Per quest'ultima operazione è necessario smontare il correttore anteriore.

15. Regolare i supporti della barra antirullo

a) Collocare il supporto sulla barra come indicato dalla figura. Mantenere il supporto in questa posizione e misurare il gioco (j) con uno spessore: sia (j) = 1,80 mm ad esempio.

OSSERVAZIONE: questi supporti sono montati con un leggero serraggio.

Fra gli spessori forniti dalla nostra Divisione Commercio PR, scegliere quello la cui quota sarà pari a:

$$a: \frac{j - 0,2}{2} \text{ ossia nell'esempio scelto } \frac{1,80 - 0,2}{2} = 0,8 \text{ mm}$$

b) Spalmare le bronzine con grasso grafitato e montare i cappelli dei supporti.

Interporre i due spessori determinati precedentemente fra il cappello e il supporto.

c) Serrare i dadi delle staffe destre a 1,2 Kgm.

Verificare la coppia di rotazione della barra antirullo. Essa dovrà girare con uno sforzo da 2 a 3 Kgm applicato sulla rotula.

In caso contrario modificare conseguentemente la quota degli spessori.

d) Serrare i dadi delle staffe sinistre a 1,2 Kgm.

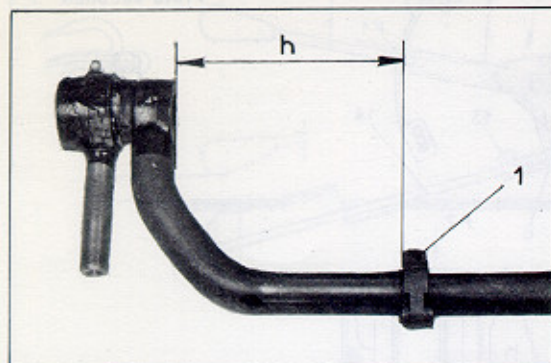
Verificare la coppia di rotazione della barra antirullo nel modo indicato in "c"; essa dovrà girare con uno sforzo da 4 a 6 Kgm.

In caso contrario modificare la quota degli spessori.

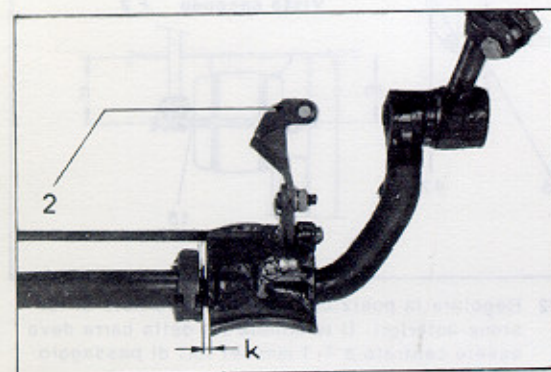
16. Montare il correttore delle altezze.

17. Collocare la lamiera inferiore di protezione.

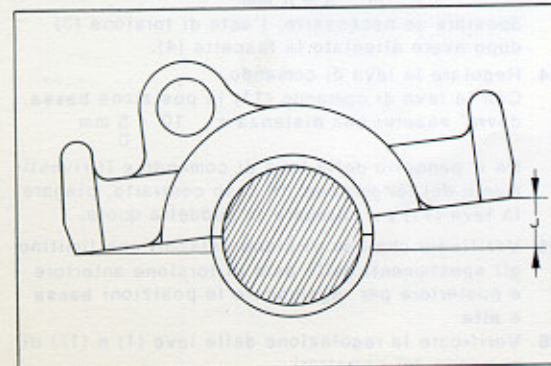
1686



1687

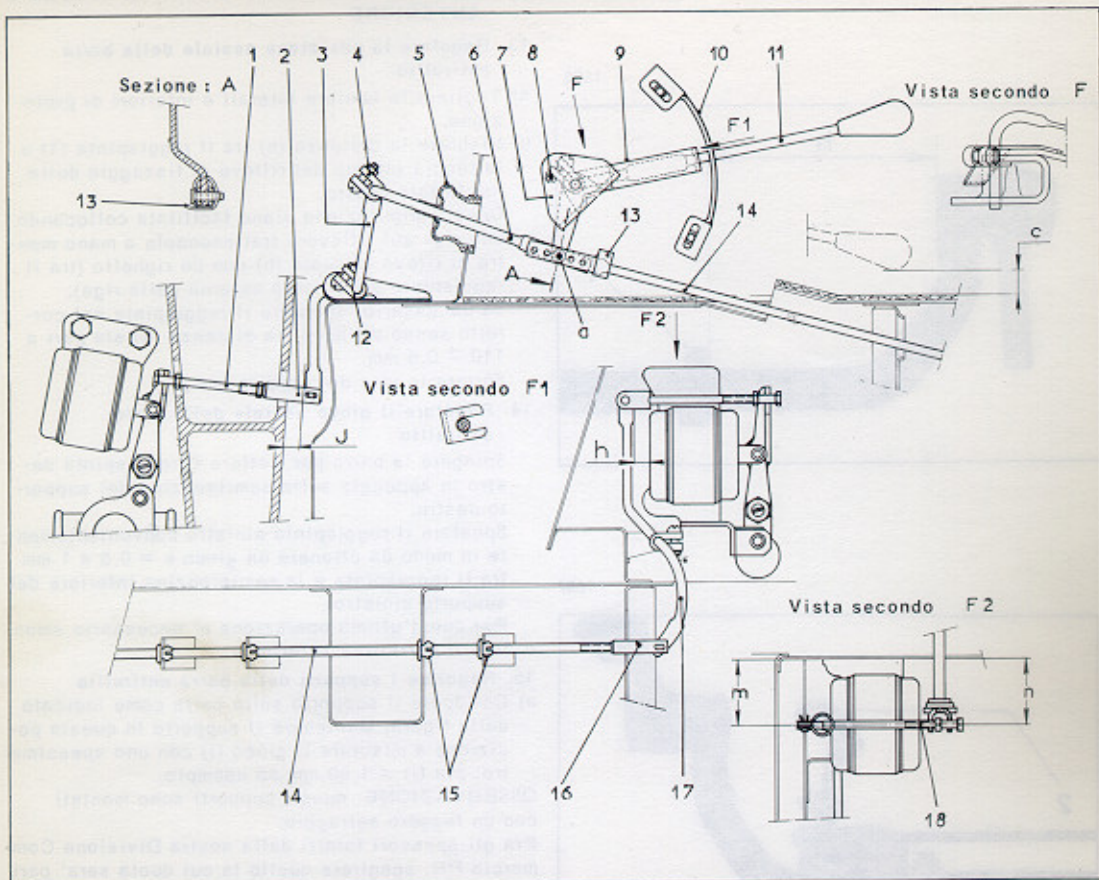


X. 51



V. REGOLAZIONE COMANDO MANUALE DELLE ALTEZZE

X. 55



- 18 Posizionare l'asta (6) di collegamento anteriore, rispetto alla leva di rinvio (9). Determinare il foro "a" dell'asta che permette di ottenere una quota

$$J = 7,5 \pm 1,5 \text{ mm}$$

Se i fori dell'asta (6) non permettono di realizzare questa condizione, spostare il settore (10) nelle rispettive asole.

- 19 Posizionare l'asta (14) di collegamento posteriore rispetto alla leva di rinvio (9). Determinare il foro "a" dell'asta che permette di ottenere una quota

$$h = 8 \pm 1,5 \text{ mm}$$

Se i fori dell'asta (14) non permettono di ottenere questa condizione, avvitare o svitare il terminale (16).

- 20 Montare il perno di accoppiamento delle aste (6) e (14) nonché della leva (9). Ripiegare l'arresto (13) come indicato sulla sezione A.

- 21 Ingrassare le articolazioni e i supporti (15) dell'asta (14) (grasso per giunti cardanici).

- 22 Regolare la posizione assiale delle aste di torsione anteriori. Il terminale (1) della barra deve essere centrato a $\pm 1 \text{ mm}$ nei fori di passaggio nel supporto del braccio. Spostare la barra, se necessario, dopo aver allentato la fascetta (12).

- 23 Regolare la posizione assiale delle aste di torsione posteriori. Il terminale (18) dev'essere parallelo alla scocca $m \pm 1 \text{ mm}$

Spostare se necessario, l'asta di torsione (3) dopo avere allentato la fascetta (4).

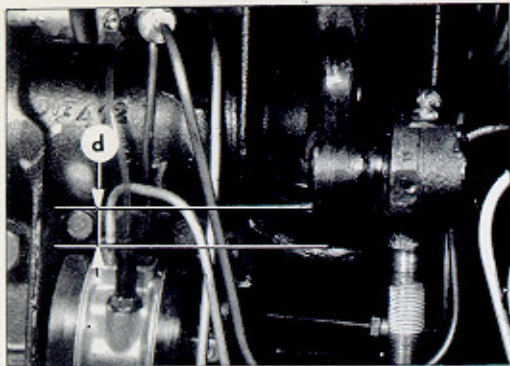
- 24 Regolare la leva di comando. Con la leva di comando (11) in posizione **bassa**, dovrà esservi una distanza $c = 10 \pm 5 \text{ mm}$

fra il pannello della leva di comando e il rivestimento del longherone. In caso contrario, piegare la leva (11) per ottenere la suddetta quota.

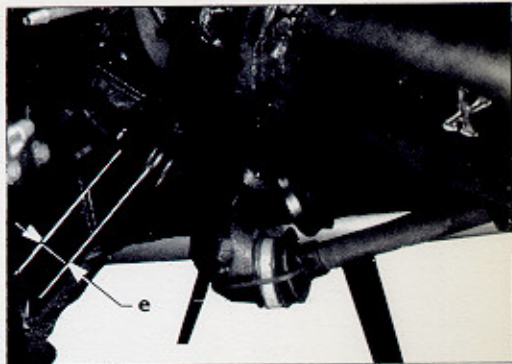
- 25 Verificare che non vi siano ostacoli che limitino gli spostamenti delle aste di torsione anteriore e posteriore per raggiungere le posizioni **bassa** e **alta**.

- 26 Verificare la regolazione delle leve (1) e (17) di comando dei correttori.

1523



1465



NOTA::

- In posizione **bassa** le sfere di sospensione dovranno essere libere.
- In posizione **alta** i reggispira in gomma sono schiacciati.

La distanza fra il bordo dello scodellino e la faccia d'appoggio sul reggispira in lamiera, dev'essere di:

d = 6 mm massimo per la parte anteriore

e = 8 mm massimo per la parte posteriore.