

Rapporto al cambio (pneumatici da 125 - 380 X con uno sviluppo sotto carico di 1,800 m)

Cambio su veicoli AYA (Dyane) 8/1967 → 3/1968					
Marce	Demoltiplicazione del cambio	Coppia conica	Demoltiplicazione totale	Velocita' in Km/h a 1000 giri/min motore	
				125 - 380 X	135 - 380 X
1	18/28 x 14/33 x 15/32 (7,822)	8/29 (3,625)	28,355	5,317	5,435
2	18/28 x 24/26 x 15/32 (3,595)		13,032	10,417	10,649
3	15/32 (2,133)		7,733	15,494	15,837
4	18/28 (1,555)		5,638	22,660	23,115
RM	18/28 x 13/33 x 15/32 (8,428)		30,536	5,317	5,435
Rapporto presa contachilometri: 6/25					

Cambio su veicoli					
AYA 3 (DYANE 6) (1/1968 → 10/1968) AM - AMB (Berlina e Break AMI 6) (10/1963 → 2/1968) AMF (Break familiare AMI 6) (10/1963 → 7/1965) AMC (Break Commerciale AMI 6) (10/1963 → 7/1965)					
Rapporto al cambio (pneumatici 125 - 380 X e 135 - 380 X con uno sviluppo sotto carico di 1.800 e 1.840 m)					
Marce	Demoltiplicazione al cambio	Coppia conica	Demoltiplicazione totale	Velocita' in Km/h a 1000 giri/min motore	
				125 - 380 X	135 - 380 X
1	19/25 x 14/31 x 13/25 (5,602)	8/29 (3,625)	20,310	5,317	5,435
2	19/25 x 23/26 x 13/25 (2,860)		10,367	10,417	10,649
3	13/25 (1,923)		6,971	15,494	15,837
4	19/25 (1,315)		4,766	22,660	23,115
RM	19/25 x 14/31 x 13/25 (5,602)		20,310	5,317	5,435
Rapporto presa contachilometri: 4/15					

Rapporto al cambio (pneumatici 135 - 380 X con uno sviluppo sotto carico di 1,840 m)

Cambio su veicoli					
AK ( → 10/1967) AMF (Break familiare) (7/1965 → 2/1968) AMC (Break commerciale) (7/1965 → 2/1968)					
Marce	Demoltiplicazione al cambio	Coppia conica	Demoltiplicazione totale	Velocita' in Km/h a 1000 giri/min motore	
				125 - 380 X	135 - 380 X
1	19/27 x 14/31 x 13/25 (6,051)	8/29 (3,625)	21,935	5,033	
2	19/27 x 23/26 x 13/25 (3,089)		11,198	9,250	
3	13/25 (1,923)		6,971	15,837	
4	19/27 (1,421)		5,151	21,432	
RM	19/27 x 14/31 x 13/25 (6,051)		21,935	5,033	
Rapporto presa contachilometri: 4/15					

## II - CAMBIO:

Con la leva di comando sul coperchio superiore montata sui veicoli:	}	AZ 2/1970 →	
		AY 10/1968 →	(3/1968 → su Dyane 4)
		AZU 1/1972 →	
		AK 10/1967 →	
		MEHARI 10/1968 →	
		AM 2/1968 →	

## PUNTI PARTICOLARI

## Regolazioni:

- Gioco assiale del pignone folle della 2a . . . . . 0.05 a 0,35 mm
- Gioco assiale del treno intermedio . . . . . 0,10 a 0,20 mm
- Gioco minimo fra planetari e satelliti . . . . . 0,1 mm
- Gioco d'ingranamento (pignone, corona):  
Cambio con leva sul coperchio superiore . . . . . 0,14 a 0,18 mm

## Coppie di serraggio:

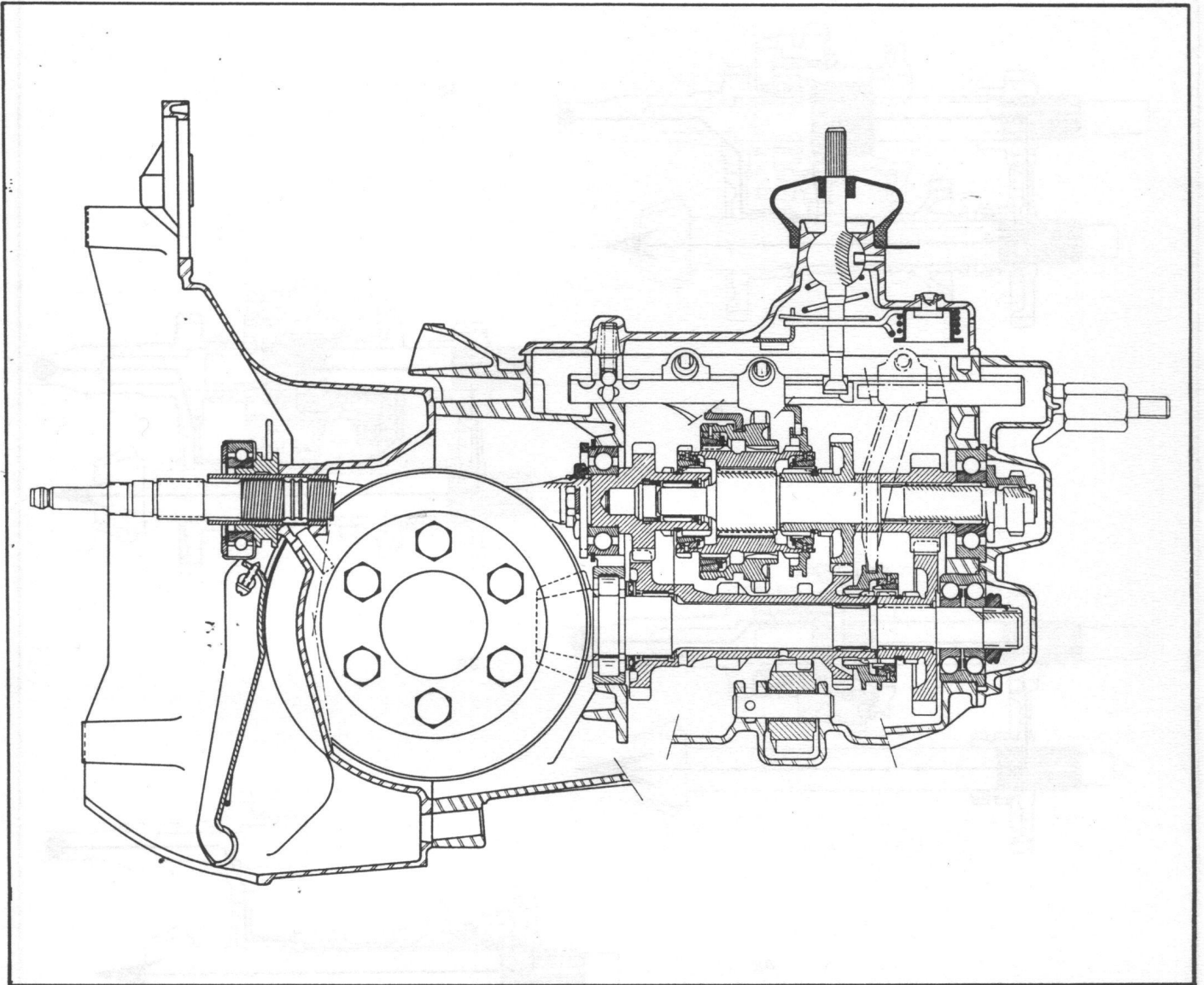
- Dado albero primario . . . . . 7 a 9 daNm
- Dado albero del pignone conico . . . . . 7 a 8,5 daNm
- Vite della flangia del cuscinetto dell'albero di comando . . . . . 2,5 daNm
- Dado di fissaggio del cuscinetto dell'albero di comando . . . . . 12 a 14 daNm
- Vite di fissaggio della corona del differenziale . . . . . 7 a 8 daNm
- Carter frizione: vite del supporto . . . . . 3,5 a 4,5 daNm  
vite  $\varnothing$  7 mm . . . . . 1,5 a 2 daNm
- Dado di fissaggio del semiasse nel cuscinetto del supporto . . . . . 10 a 20 daNm
- Ghiera di fissaggio del cuscinetto del semiasse sul supporto . . . . . 6 a 10 daNm
- Dadi di fissaggio dei supporti dei semiassi . . . . . 3,8 a 4,2 daNm
- Viti di fissaggio del coperchio posteriore  $\varnothing$  7 mm . . . . . 1,5 a 2 daNm
- Tappo di scarico . . . . . 3,5 a 4,5 daNm
- Tappo di controllo livello . . . . . 1 a 1,5 daNm

## Lubrificazione:

- Tipo olio . . . . . TOTAL EP 80
- Capacità . . . . . 0,9 litri

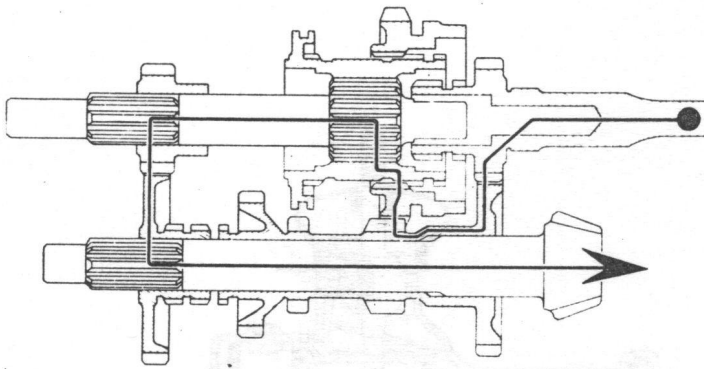
SEZIONE LONGITUDINALE

A. 33-2

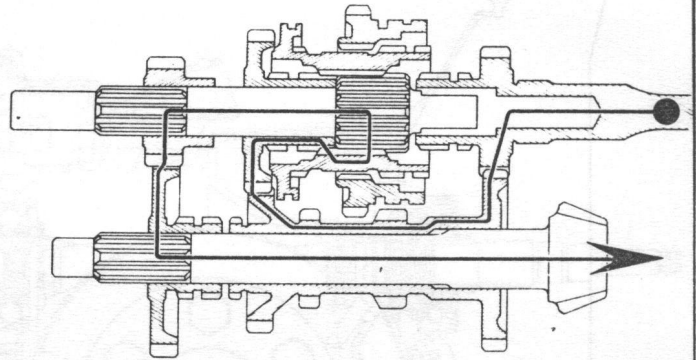


CATENA CINEMATICA

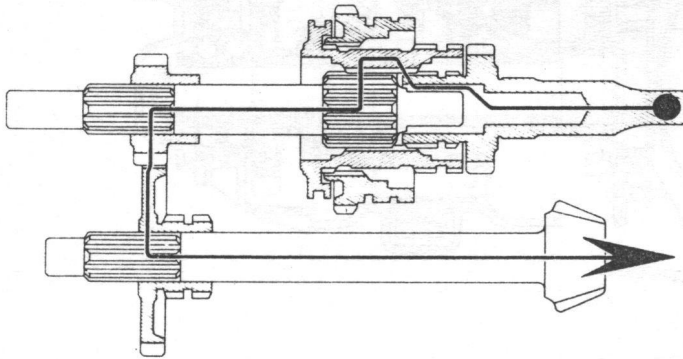
A. 33-5



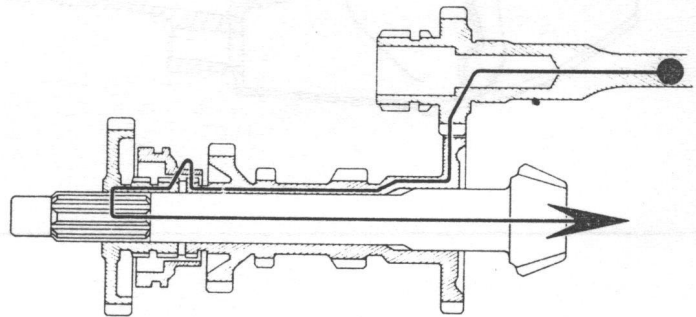
1a



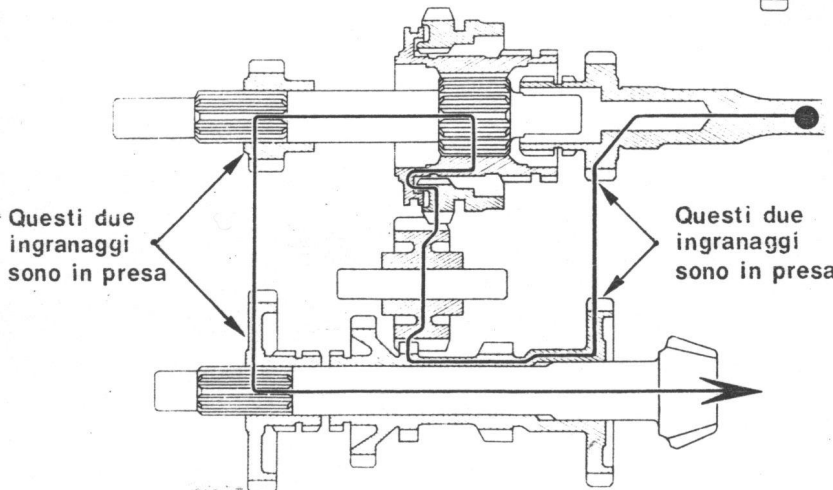
2a



3a



4a



Questi due ingranaggi sono in presa

Questi due ingranaggi sono in presa

RM

Rapporti al cambio: pneumatici 125 - 380 X con uno sviluppo sotto carico di 1,800 m  
 pneumatici 135 - 380 X con uno sviluppo sotto carico di 1,840 m

Cambio su veicoli { AYA 3 (DYANE 6) (1/1968 → 10/1968) AM (AMI 6) (2/1968 → 5/1968) AMB (AMI 6 Break) (2/1968 → 5/1968)					
Marce	Demoltiplicazione del cambio	Coppia conica	Demoltiplicazione totale	Velocita' in Km/h a 1000 giri/min motore	
				125 - 380 X	135 - 380 X
1	19/25 x 14/31 x 13/25 (5,602)		20,307	5,318	5,436
2	19/25 x 23/26 x 13/25 (2,860)		10,368	10,461	10,648
3	13/25 (1,923)	8/29 (3,625)	6,971	15,492	15,837
4	19/25 (1,315)		4,789	22,646	23,052
RM	19/25 x 14/31 x 13/25 (5,602)		20,307	5,318	5,318
Rapporto presa contachilometri: 4/15					

Cambio su veicoli { AM 2 AMB 2 (AMI 6, motore M 28) AMF AMC } 5/1968 → 3/1969					
Marce	Demoltiplicazione del cambio	Coppia conica	Demoltiplicazione totale	Velocita' in Km/h a 1000 giri/min motore	
				125 - 380 X	135 - 380 X
1	19/25 x 14/31 x 13/25 (5,602)		21,707	4,975	5,085
2	19/25 x 23/26 x 13/25 (2,860)		11,082	9,745	9,962
3	13/25 (1,923)	8/31 (3,575)	7,451	14,494	14,816
4	19/25 (1,315)		5,095	21,197	21,666
RM	19/25 x 14/31 x 13/25 (5,602)		21,707	4,975	5,085
Rapporto presa contachilometri: 4/15					

Cambio su veicoli { AK (10/1967 → 5/1968) AMF (AMI 6 Familiare) (2/1968 → 5/1968) AMC (AMI 6 Break Commerciale) (2/1968 → 5/1968)					
Marce	Demoltiplicazione del cambio	Coppia conica	Demoltiplicazione totale	Velocita' in Km/h a 1000 giri/min motore	
				125 - 380 X	135 - 380 X
1	19/27 x 14/31 x 13/25 (6,051)		21,934	4,923	5,033
2	19/27 x 23/26 x 13/25 (3,089)		11,197	9,645	9,859
3	13/25 (1,923)	8/29 (3,625)	6,970	15,494	15,839
4	19/27 (1,421)		5,151	21,197	21,668
RM	19/27 x 14/31 x 13/25 (6,051)		21,934	4,923	5,033
Rapporto presa contachilometri: 4/15					

**Rapporti al cambio** (pneumatici 125 - 380 X con uno sviluppo sotto carico di 1,800 m)

Cambio su veicoli { AYB (DYANE 6, motore M 28) 2/1970 → AM 3 (AMI 8) 3/1969 → 7/1969 AMF 3 (Break AMI 8) 9/1969 → 9/1978				
Marce	Demoltiplicazione del cambio	Coppia conica	Demoltiplicazione totale	Velocita' in Km/h a 1000 giri/min motore
1	20/27 x 14/31 x 13/25 (5,748)		22,275	4,848
2	20/27 x 23/26 x 13/25 (2,934)		11,372	9,497
3	13/25 (1,923)	8/31	7,451	14,494
4	20/27 (1,350)	(3,875)	5,231	20,646
RM	20/27 x 14/31 x 13/25 (5,748)		22,275	4,848
Rapporto presa contachilometri: 4/16				

**Rapporti al cambio** (pneumatici 135 - 380 X con uno sviluppo sotto carico di 1,840 m)

Cambio su veicoli { AMC 3 (Break Commerciale) 9/1969 → 9/1978 AY (Serie CD) Acadiane 2/1978 →				
Marce	Demoltiplicazione del cambio	Coppia conica	Demoltiplicazione totale	Velocita' in Km/h a 1000 giri/min motore
1	20/27 x 14/31 x 13/25 (5,748)		22,275	4,956
2	20/27 x 23/26 x 13/25 (2,934)		11,372	9,708
3	13/25 (1,923)	8/31	7,451	14,816
4	20/27 (1,350)	(3,875)	5,231	21,104
RM	20/27 x 14/31 x 13/25 (5,748)		22,275	4,956
Rapporto presa contachilometri: 4/16				

**Rapporti al cambio** (pneumatici 135 - 380 X con uno sviluppo sotto carico di 1,840 m)

Cambio su veicoli { AY serie CA (MEHARI) 10/1968 → AK 5/1968 → 2/1978				
Marce	Demoltiplicazione del cambio	Coppia conica	Demoltiplicazione totale	Velocita' in Km/h a 1000 giri/min motore
1	19/27 x 14/31 x 13/25 (6,051)		23,448	4,708
2	19/27 x 23/26 x 13/25 (3,089)		11,970	9,223
3	13/25 (1,923)	8/31	7,451	14,816
4	19/27 (1,421)	(3,875)	5,506	20,059
RM	19/27 x 14/31 x 13/25 (6,051)		23,448	4,708
Rapporto presa contachilometri: 4/16				

Rapporti al cambio (pneumatici 125 - 380 X con uno sviluppo sotto carico di 1,800 m)

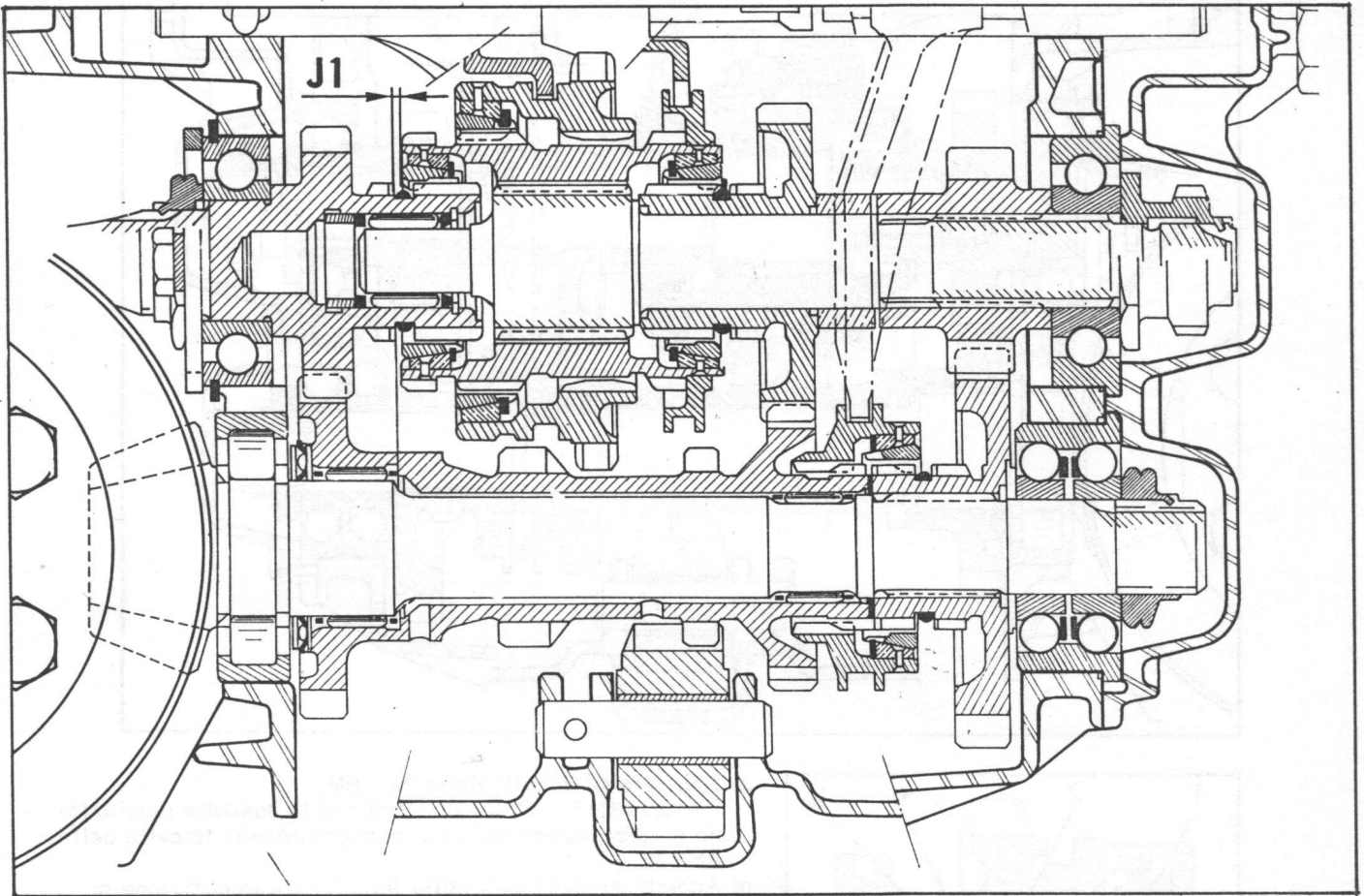
Cambio su veicoli				
AYA 2 (DYANE 4) 3/1968 → AZ (2 CV 4) 2/1970 → AZU (Furgoncino 2 CV) 1/1972 →				
Marce	Demoltiplicazione del cambio	Coppia conica	Demoltiplicazione totale	Velocita' in Km/h a 1000 giri/min motore
1	19/28 x 14/31 x 15/32 (6,961)		28,715	3,761
2	19/28 x 23/26 x 15/32 (3,553)		14,659	7,367
3	15/32 (2,133)	8/33 (4,125)	8,799	12,274
4	19/28 (1,473)		6,078	17,769
RM	19/28 x 14/31 x 15/32 (6,961)		28,715	3,761
Rapporto presa contachilometri: 3/14				

Rapporti al cambio (pneumatici 125 - 380 X con uno sviluppo sotto carico di 1,800 m)

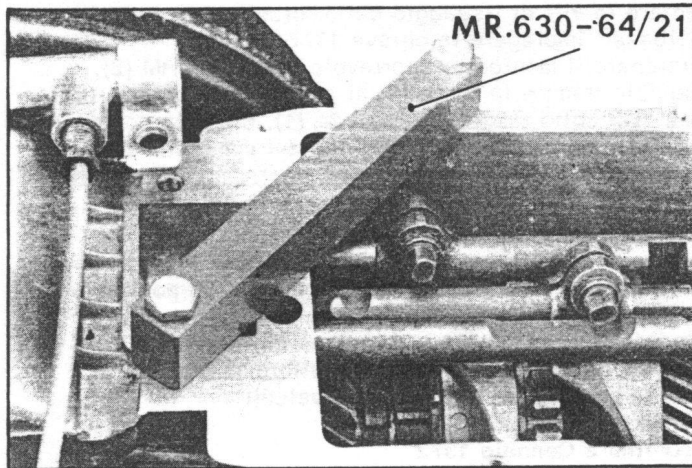
Cambio su veicoli				
AYB (DYANE 6 - motore M 28/1) 10/1968 → 2/1970 AZ (2 CV 6) 2/1970 →				
Marce	Demoltiplicazione del cambio	Coppia conica	Demoltiplicazione totale	Velocita' in Km/h a 1000 giri/min motore
1	19/25 x 14/31 x 14/25 (5,202)		21,458	5,033
2	19/25 x 23/26 x 14/25 (2,656)		10,956	9,857
3	14/25 (1,785)	8/33 (4,125)	7,363	14,667
4	19/25 (1,315)		5,424	19,911
RM	19/25 x 14/31 x 14/25 (5,202)		21,458	5,033
Rapporto presa contachilometri: 4/16				

## REGOLAZIONE DELLE FORCELLE

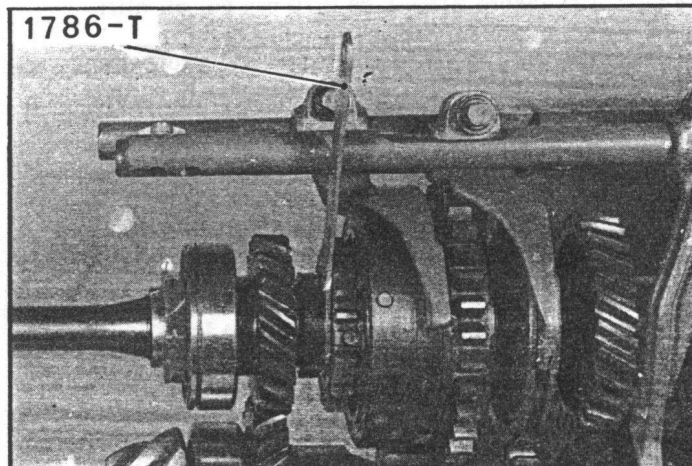
A. 33-3



1551



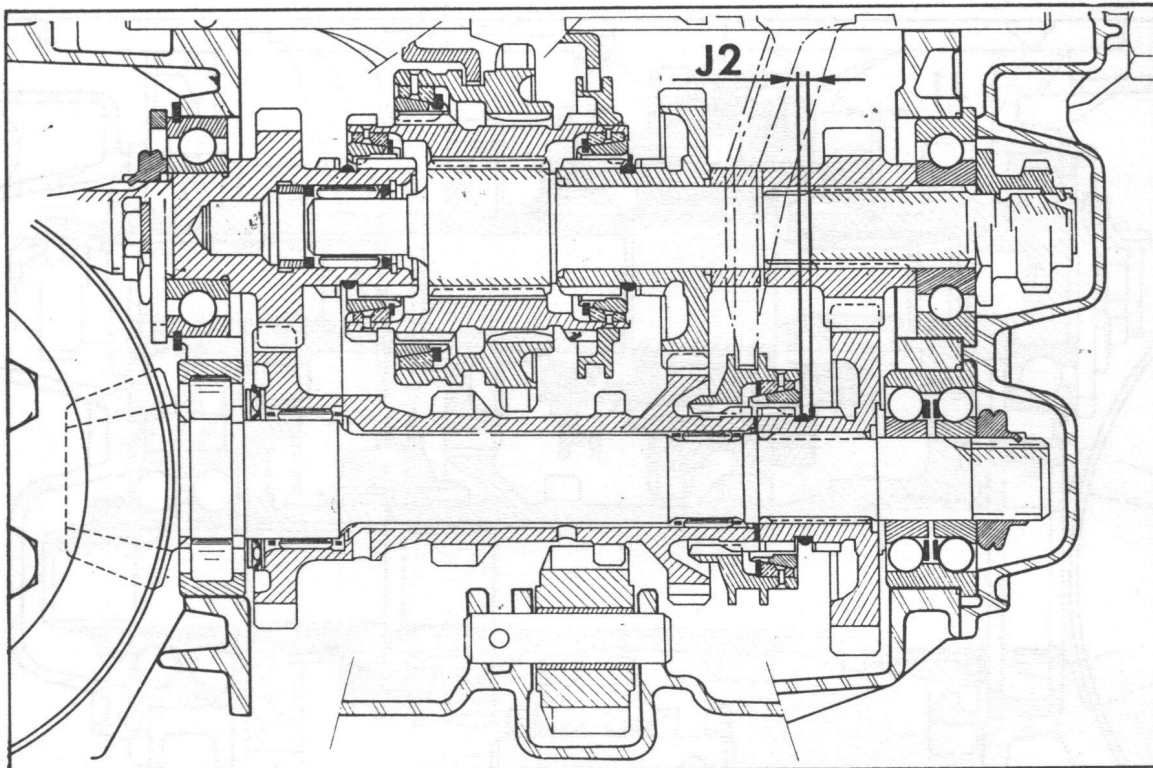
MR.630-64/21



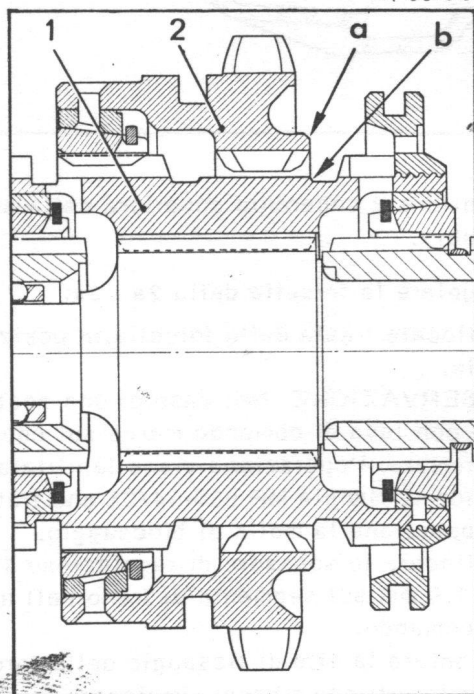
1786-T

1. Togliere il coperchio superiore della scatola cambio.
2. Regolare la forcella della 2a - 3a:
  - a) Collocare l'asta della forcella in posizione di folle.  
 OSSERVAZIONE: Nel caso di una scatola cambio con leva di comando marce sul coperchio superiore, l'operazione viene facilitata impiegando la flangia MR 630-64/21 che trattiene in posizione la molla di bloccaggio.
  - b) Collocare lo spessore di regolazione 1786-T da 1,8 mm sul segmento di freno dell'albero di comando.  
 Allentare la vite di fissaggio della forcella (per le viti con ribassi, impiegare la chiave 1677-T).
  - c) Tramite la forcella, portare il manicotto scorrevole della 2a - 3a in contatto con lo spessore di regolazione in modo da ottenere un gioco  $J 1 = 1,8$  mm, fra l'estremità del manicotto scorrevole della 2a - 3a e le scanalature dell'albero di comando.
  - d) Serrare la vite di fissaggio della forcella.
  - e) Togliere lo spessore di regolazione.





A. 33-8a

**3. Regolare la forcella della 1a - RM:**

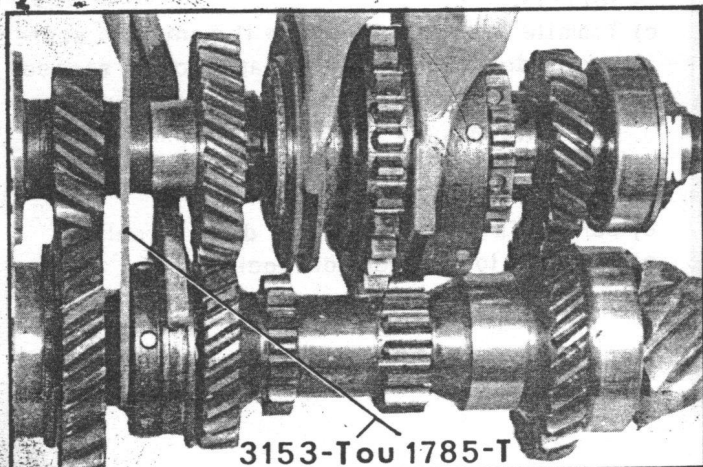
**IMPORTANTE:** Prima di effettuare la suddetta regolazione e' obbligatorio regolare correttamente la forcella della 2a - 3a.

- a) Accertarsi che l'asta della forcella sia in posizione di folle.
- b) Allentare le viti di fissaggio della forcella (per le viti con ribassi impiegare la chiave 1677-T).
- c) Posizionare il manicotto scorrevole della 1a - RM (2), portandolo tramite la forcella, al centro della propria corsa sul manicotto scorrevole 2a - 3a (1), cio' che contribuisce ad allineare la faccia post. "a" del manicotto scorrevole della 1a - RM con l'estremita' post. "b" della parte rettificata del manicotto scorrevole della 2a - 3a.
- d) Serrare la vite di fissaggio della forcella.

**4. Regolare la forcella della 4a:**

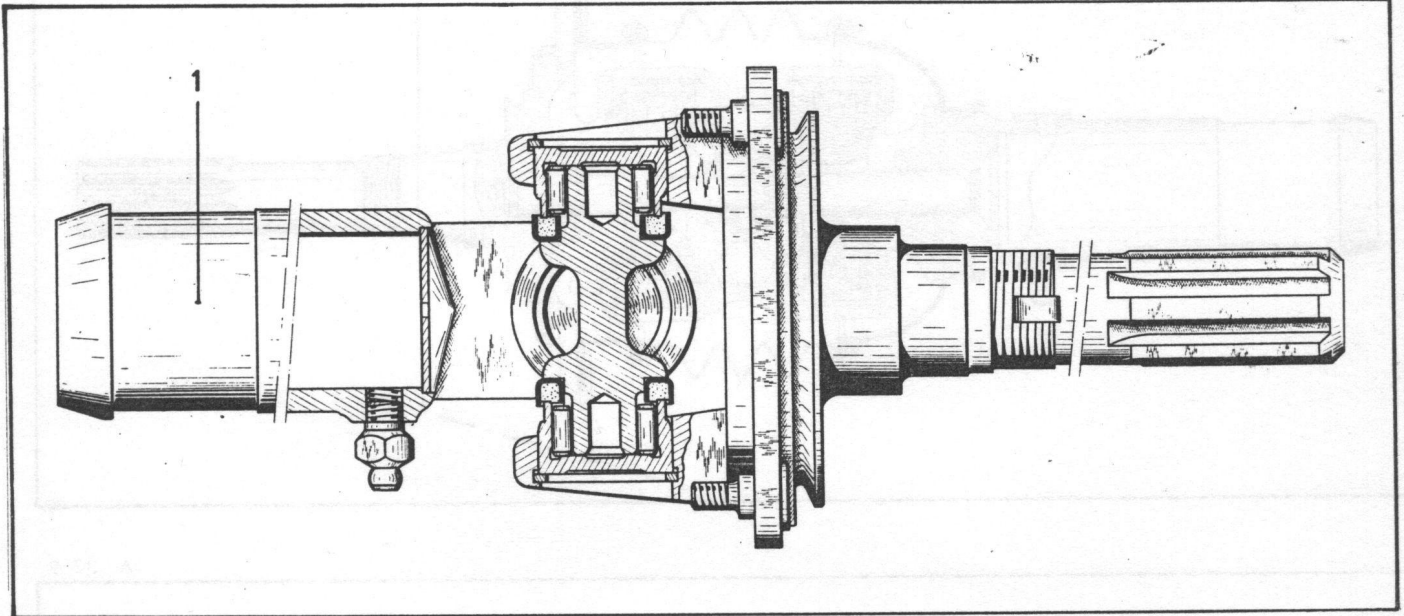
- a) Accertarsi che l'asta della forcella si trovi in posizione di folle.
- b) Collocare lo spessore di regolazione sul segmento di freno dell'ingranaggio di rinvio riduttore. Impiegare lo spessore da 1,50 mm 1785-T per i veicoli:
  - AZ fino a Febbraio 1970,
  - AZU fino a Gennaio 1972
  - DYANE (AYA) da Agosto 1967 fino a Marzo 1968.
 Impiegare lo spessore 3153-T da 2,70 mm per gli altri veicoli.

- c) Allentare le viti di fissaggio della forcella (per le viti con ribassi impiegare la chiave 1677-T).
  - d) Tramite la forcella portare il manicotto scorrevole della 4a in contatto con lo spessore di regolazione in modo da ottenere un gioco J2 (pari al valore sopra determinato), fra l'estremita' del manicotto scorrevole della 4a e le scanalature dell'ingranaggio di rinvio riduttore.
  - e) Serrare la vite di fissaggio della forcella.
  - f) Togliere lo spessore di regolazione. Controllare successivamente l'innesto delle marce: togliere la flangia MR 630-64/21.
- 5. Montare il coperchio superiore (attenzione alle molle di bloccaggio) per le scatole cambio con leva di comando sul coperchio.**

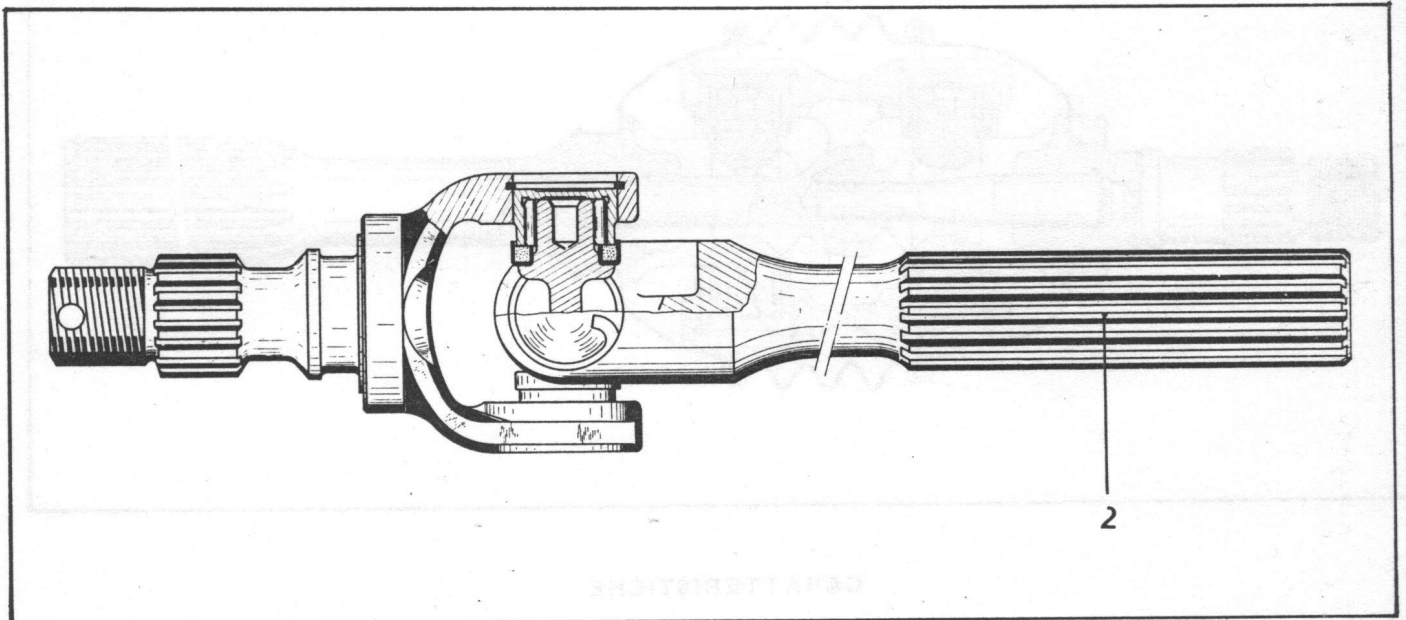


TRASMISSIONE CON CROCIERA SEMPLICE

A. 37-6



A. 37.7



CARATTERISTICHE

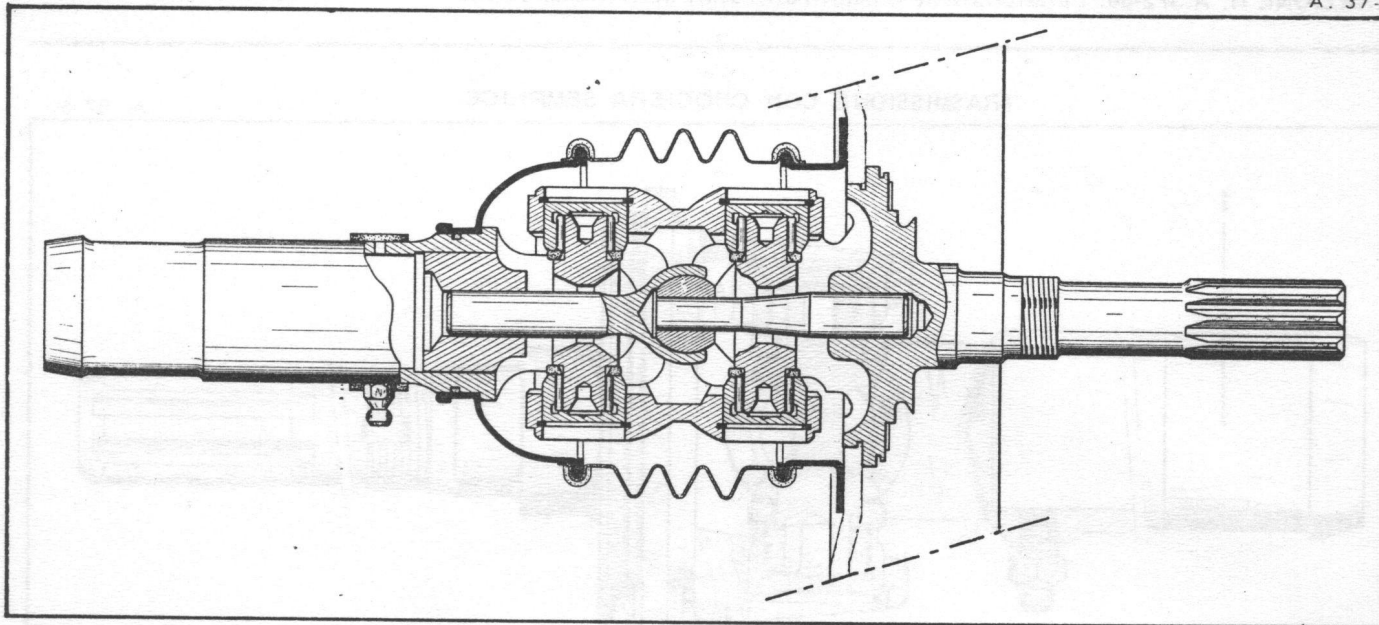
- Giunto con crociera semplice lato scatola cambio
- Giunto con crociera semplice lato ruota
- Montaggio: la forcella del manicotto scorrevole (1) dev'essere allineata con la forcella dell'albero scanalato (2).

PUNTI PARTICOLARI

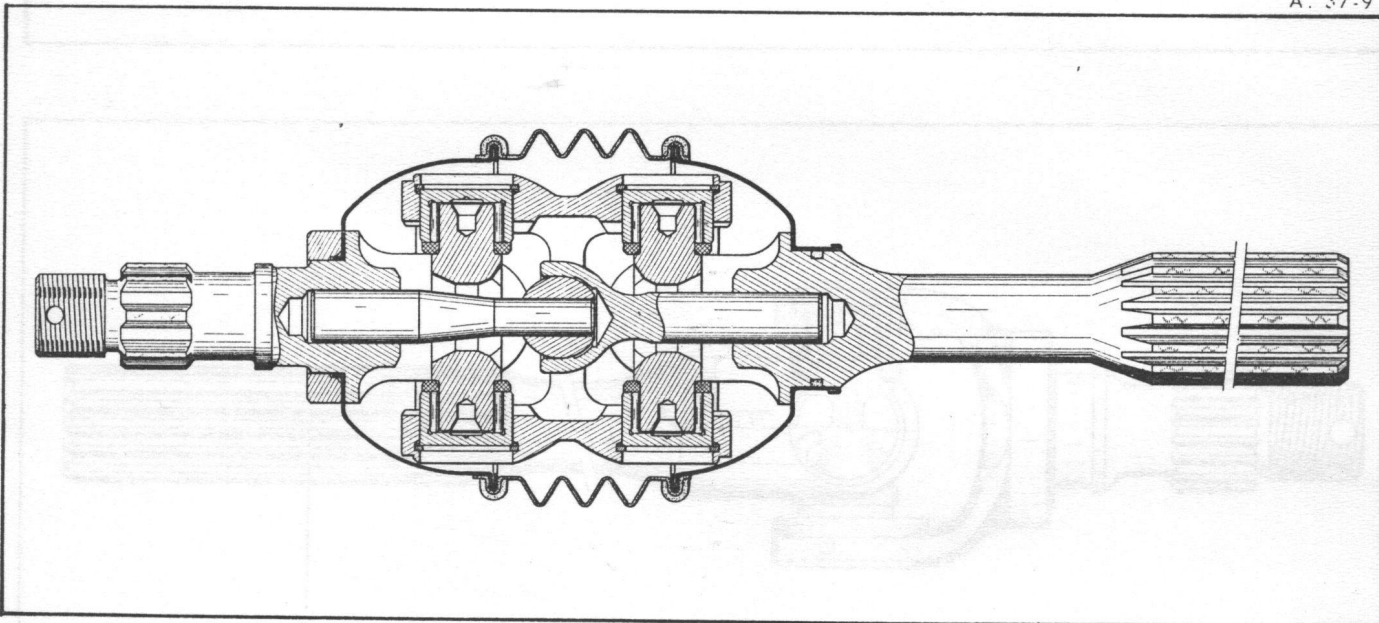
- Coppia di serraggio:**
- Dadi di fissaggio sul mozzo (superficie e filetti ingrassati) . . . . . 35 a 40 daNm
- Ingrassaggio:**
- Grasso . . . . . TOTAL MULTIS MS

## TRASMISSIONI CON CROCIERA DOPPIA

A. 37-8



A. 37-9



## CARATTERISTICHE

- Giunto omocinetico a doppia crociera lato scatola cambio
- Giunto omocinetico a doppia crociera lato ruota
- Montaggio: posizione indifferente del manicotto scorrevole rispetto all'albero scanalato

## PUNTI PARTICOLARI

## Coppia di serraggio:

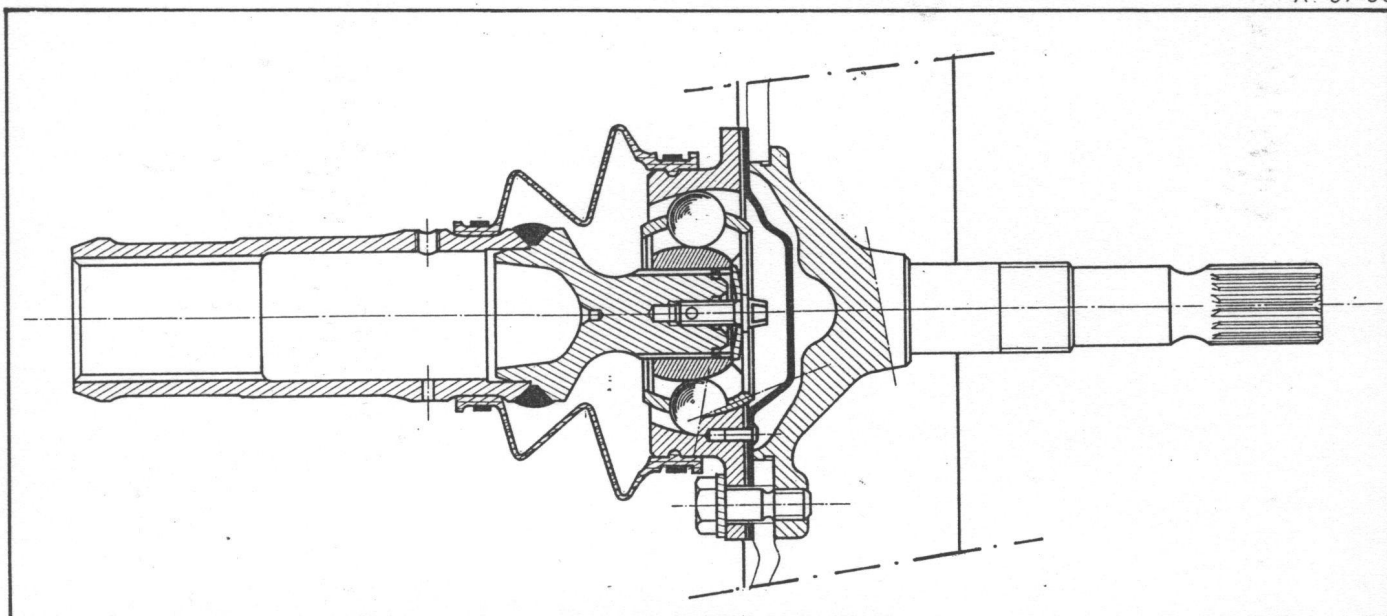
- Dadi di fissaggio sul mozzo (superficie e filetti ingrassati) ..... 35 a 40 daNm

## Ingrassaggio:

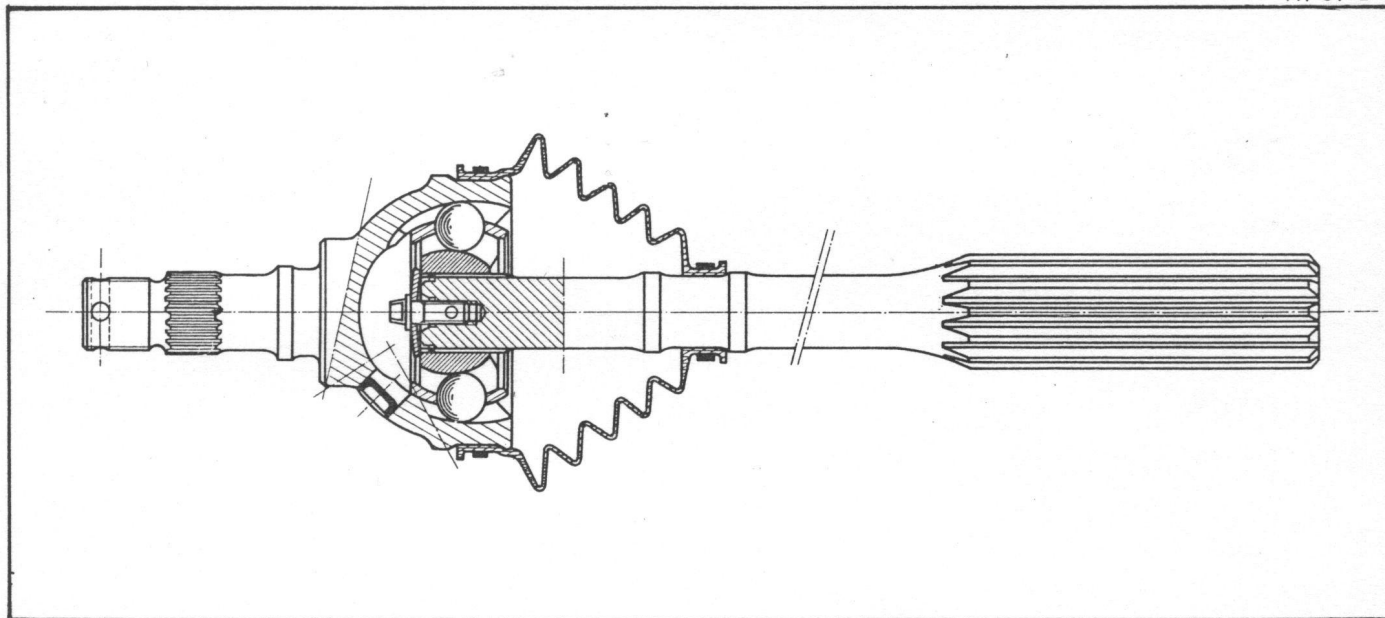
- Grasso ..... TOTAL MULTIS

TRASMISSIONI A SFERE

A. 37-50



A. 37-2



CARATTERISTICHE

- Giunto omocinetico a sfere lato scatola cambio
- Giunto omocinetico a sfere lato ruota
- Montaggio: posizione indifferente del manicotto scorrevole rispetto all'albero scanalato

PUNTI PARTICOLARI

Coppie di serraggio:

- Dadi di fissaggio sul mozzo (superficie e filetti ingrassati) . . . . . 35 a 40 daNm
- Vite di fissaggio della trasmissione sul semiasse . . . . . 4,5 a 5 daNm

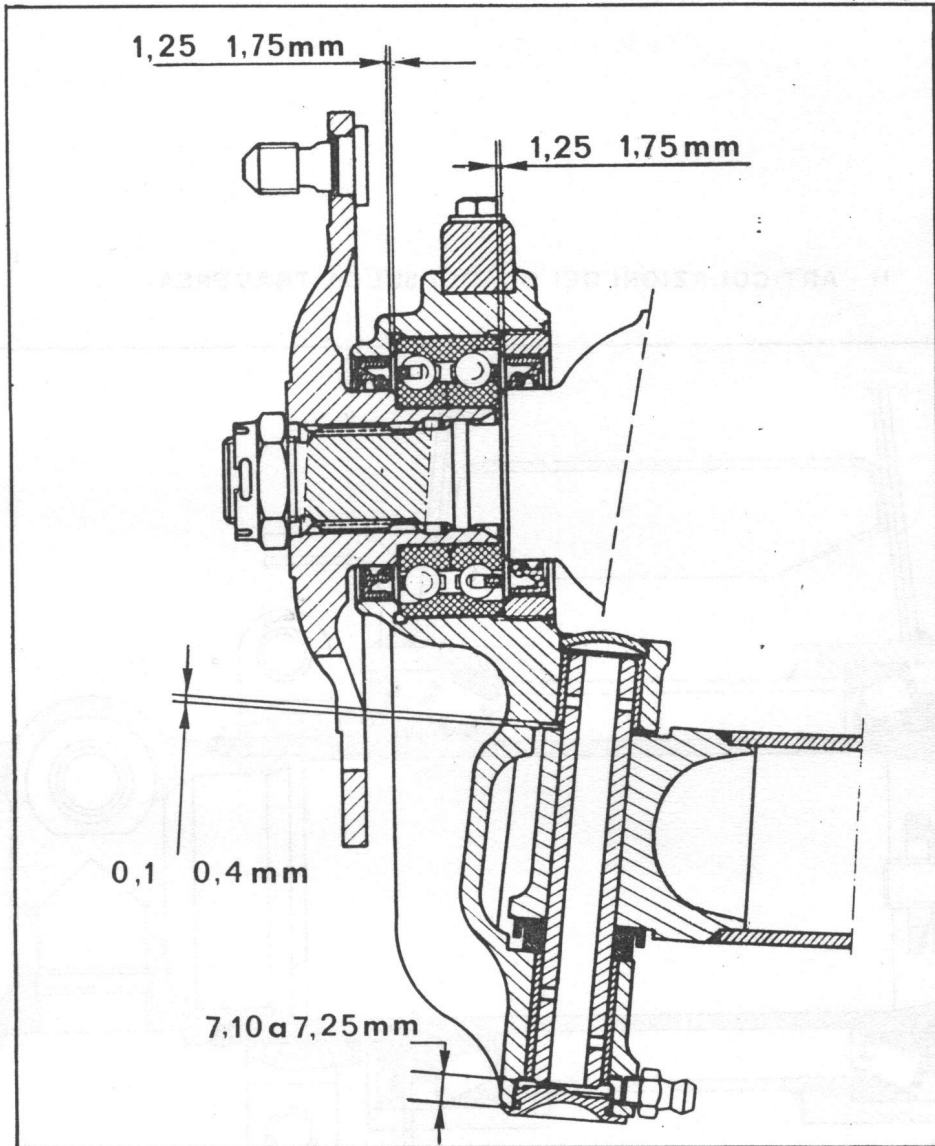
Ingrassaggio:

- Grasso . . . . . TOTAL MULTIS MS

NOTA: A partire da Ottobre 1971, alcuni veicoli sono muniti di trasmissioni del tipo a giunto omocinetico con doppia crociera lato ruota e giunto omocinetico a sfere lato scatola cambio.

I - PIVOT

A. 41-6



CARATTERISTICHE

- Angolo di inclinazione
  - { Ruote in posizione di marcia rettilinea . . . . .  $1^{\circ} + 45'$   
 $- 25'$
  - { Ruote sterzate . . . . .  $9^{\circ} 30' \pm 1^{\circ} 20'$
- Angolo di incidenza (non regolabile) . . . . .  $15^{\circ}$
- Parallelismo: divergenza . . . . . 0 a 3 mm

PUNTI PARTICOLARI

Regolazioni:

- Infossamento dell'anello di tenuta nella ghiera del mozzo . . . . . 1,25 a 1,75 mm
- Infossamento dell'anello di tenuta rispetto all'appoggio del cuscinetto . . . . . 1,25 a 1,75 mm
- Gioco fra pivot e braccio . . . . . 0,1 a 0,4 mm
- Infossamento della parte inferiore del perno rispetto al pivot . . . . . 7,10 a 7,25 mm

**Coppie di serraggio:**

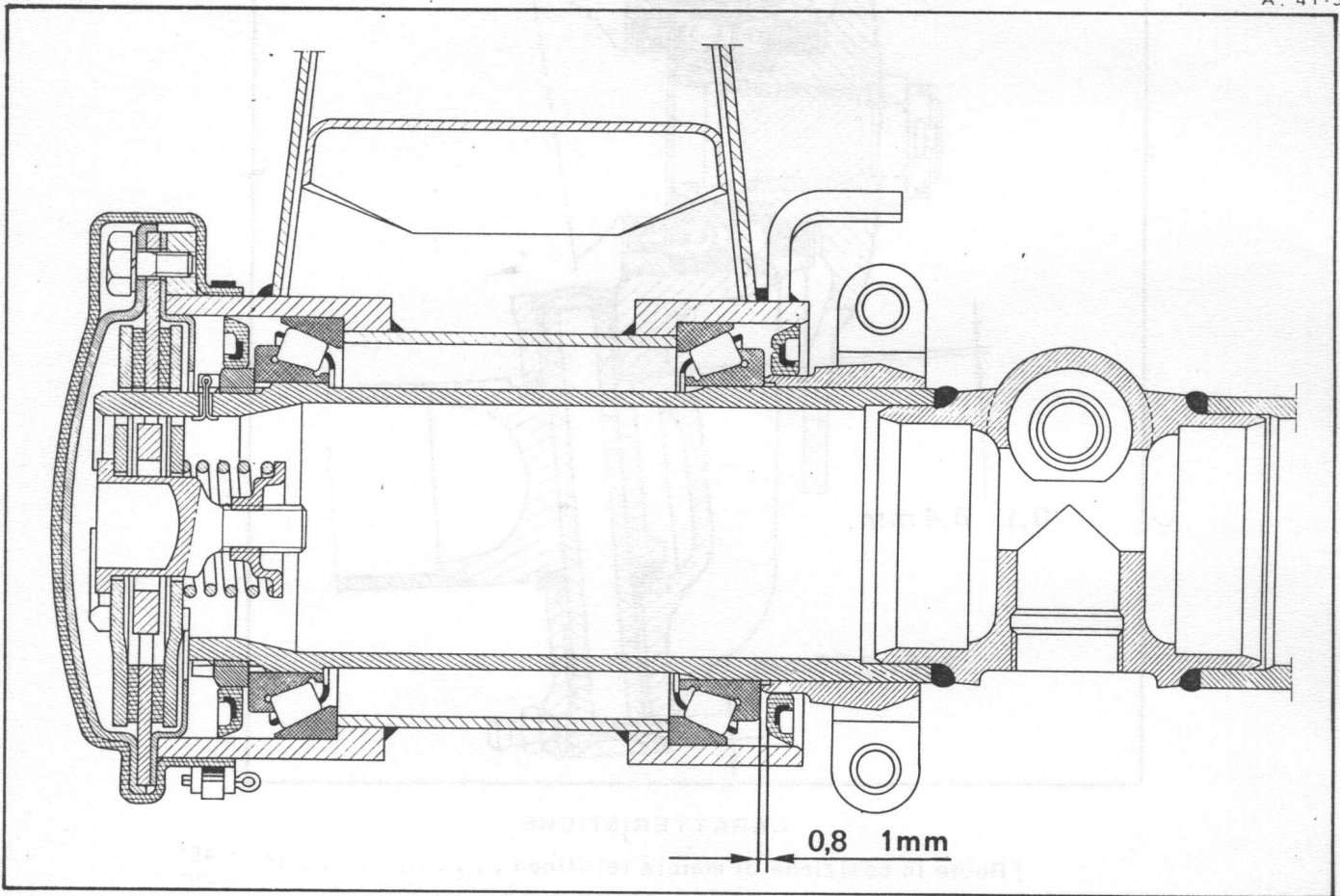
- Ghiera cuscinetto del mozzo (superficie e filetti ingrassati) ..... 35 a 40 daNm
- Vite della leva d'accoppiamento sul pivot ..... 1,5 a 2 daNm
- Dado di fissaggio della trasmissione sul mozzo (superficie e filetti ingrassati) ..... 35 a 40 daNm
- Dadi di fissaggio dei battenti ..... 6 daNm
- Tappo inferiore perno del pivot ..... 2 daNm

**Ingrassaggio:**

- Perno del pivot ..... Grasso TOTAL MULTIS MA

**II - ARTICOLAZIONI DEI BRACCI SULLA TRAVERSA**

A. 41-3



**PUNTI PARTICOLARI**

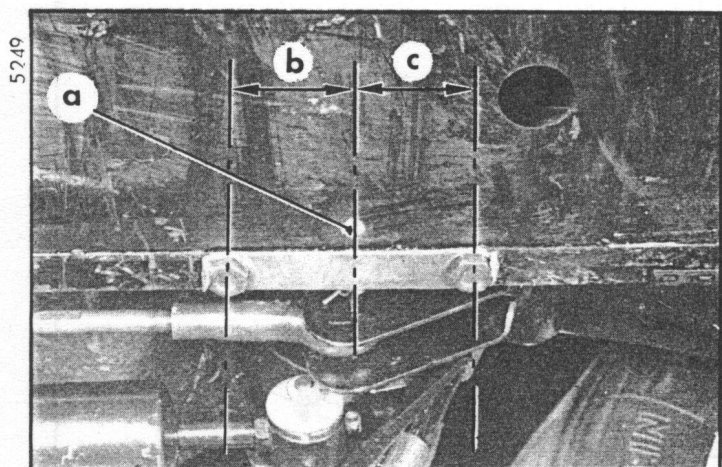
- Infossamento dell'anello di tenuta rispetto all'appoggio del cuscinetto ..... 0,8 a 1 mm

**Coppie di serraggio:**

- Viti di fissaggio traversa ..... 5 daNm
- Dadi dentati di fissaggio braccio sulla traversa ..... 5 daNm
- Dadi di fissaggio ruote ..... 4 a 6 daNm

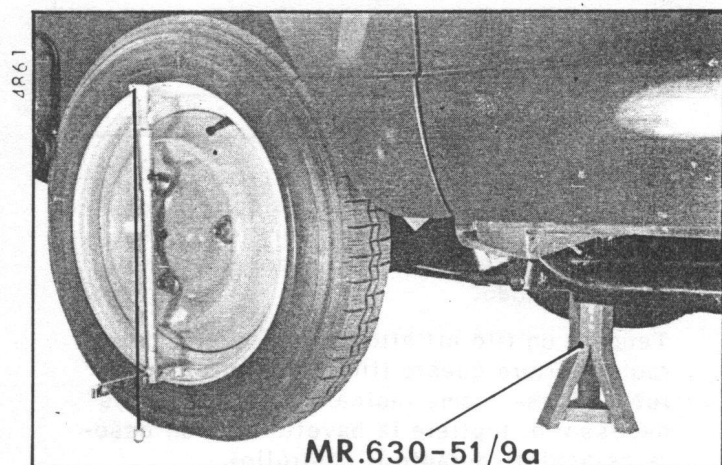
OSSERVAZIONE: Sui veicoli muniti di ammortizzatori anteriori idraulici, gli ammortizzatori a frizione sono soppressi.

## I - CONTROLLO DELL'INCLINAZIONE RUOTE



NOTA: Questo controllo dev'essere effettuato in caso di verifica in seguito ad un urto. Tuttavia se il perno del pivot ha un gioco eccessivo non e' possibile effettuare alcuna misurazione.

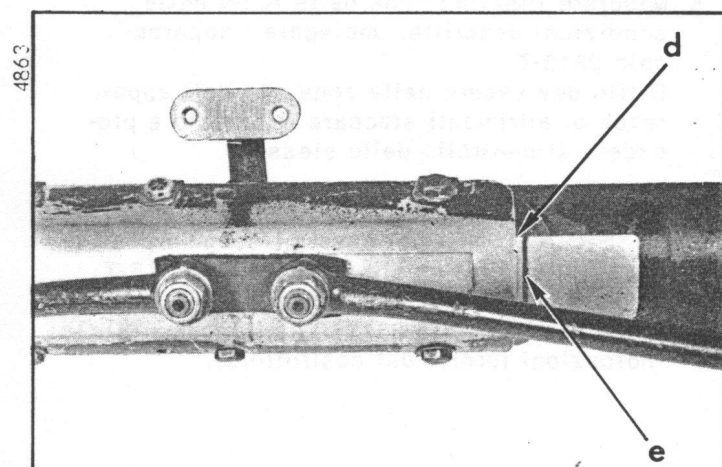
1. Verificare che la ruota anteriore (lato del pivot da controllare) non sia svergolata.



2. Porre il veicolo su suolo piano e orizzontale.

ATTENZIONE: La misurazione delle altezze si effettua, sia per la parte anteriore che per quella posteriore, fra il suolo e la piattaforma, a pari distanza dalle due viti di fissaggio della traversa (b - c) e vicino all'arresto in "a".

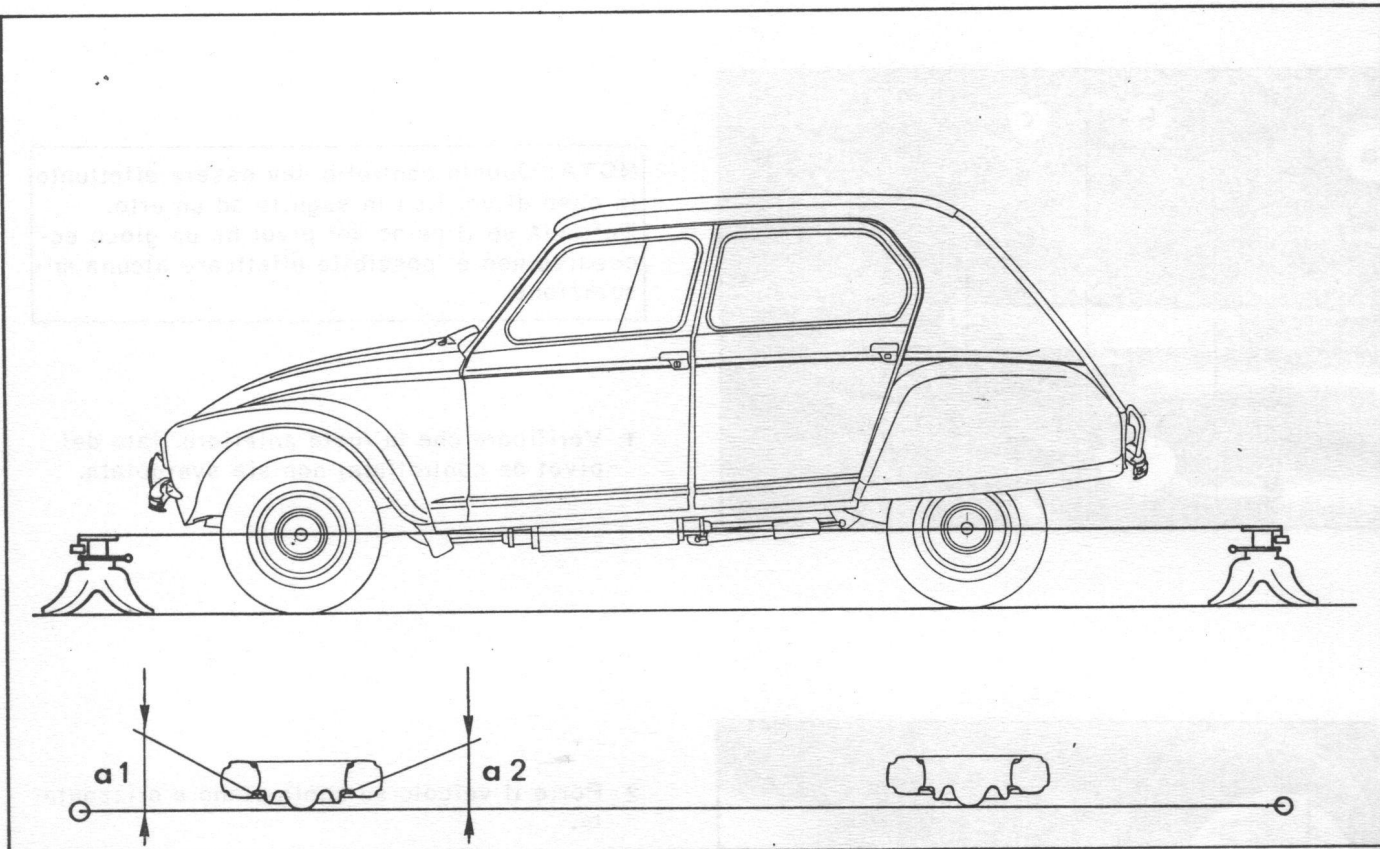
3. Collocare gli appositi supporti sotto la parte anteriore della piattaforma, in modo da ottenere un'altezza di 207 mm fra il suolo e il punto "a" su ambedue i lati del veicolo. Impiegare i supporti MR 630-51/9a, (altezza: 207 mm).



4. Allineare le ruote anteriori:

- a) Portare il riferimento "e" stampigliato sul carter mobile della scatola guida, a filo delle rotule, lato sinistro in "d".

A.41-R



b) Per allineare le ruote su un veicolo il cui sterzo non e' provvisto di riferimento stampigliato sulla scatola guida, procedere nel seguente modo.

Tendere un filo all'altezza del centro delle ruote, portare questo filo in contatto con le ruote stesse, come indicato sulla figura (se necessario, togliere la bavetta per non essere ostacolati durante il controllo).

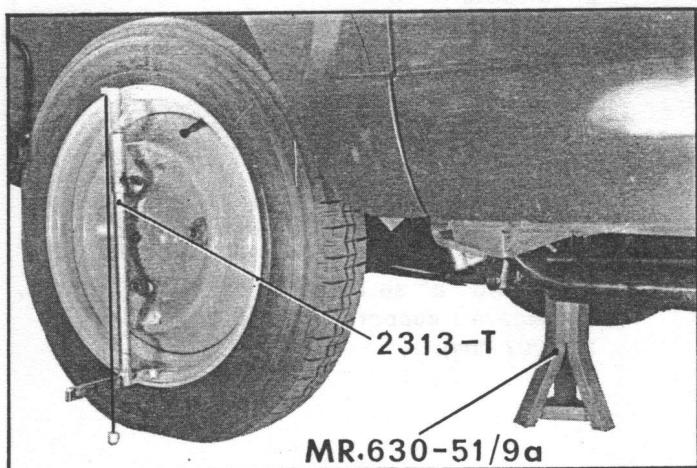
Mettere la ruota anteriore parallela al filo, ruotando il volante in modo che le quote "a1" e "a2" siano identiche.

5. Misurare l'inclinazione della ruota nelle condizioni descritte. Impiegare l'apparecchio 2313-T.

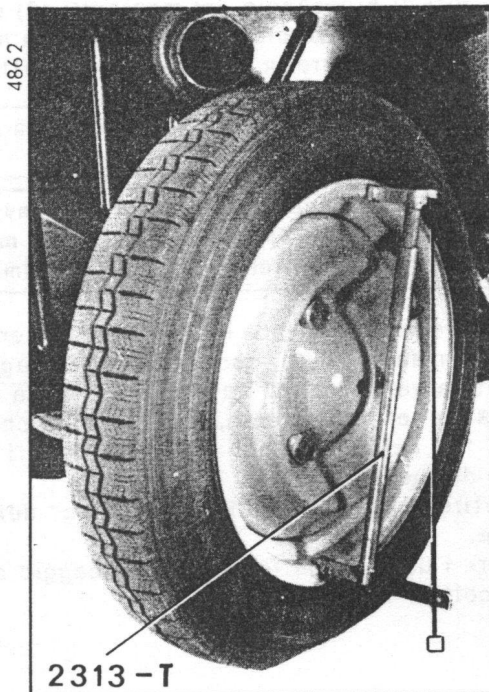
Il filo dev'essere nella zona "1" dell'apparecchio, altrimenti staccare il braccio e procedere al controllo dello stesso.

OSSERVAZIONE: nel caso si fosse in possesso di un precedente apparecchio 2315-T, e' obbligatorio trasformarlo in 2313-T, montando la placchetta 2312-T (uniformarsi alle indicazioni fornite dal costruttore).

486 T







6. Alzare il veicolo fino al momento in cui le ruote anteriori si staccano dal suolo.

Sterzare a fondo, con il pivot in appoggio sulla vite di limitazione della sterzata. Se si lavora sulla ruota destra sterzare a sinistra e viceversa.

Ricollocare il veicolo sull'apposito supporto MR 630-51/9a (altezza 207mm).

7. Misurare l'inclinazione della ruota nelle condizioni sopra descritte. Impiegare l'apparecchio 2313-T. Il filo deve trovarsi nella zona "2" dell'apparecchio.

In caso contrario sostituire il braccio ed effettuare il controllo

## II - CONTROLLO E REGOLAZIONE DEL PARALLELISMO DELLE RUOTE ANTERIORI

**NOTA:** le ruote dovranno divergere. La differenza fra la parte anteriore e quella posteriore dev'essere da 0 a 3 mm. Per effettuare la suddetta operazione, e' necessario che le altezze anteriori e posteriori, sotto la piattaforma siano correttamente regolate.

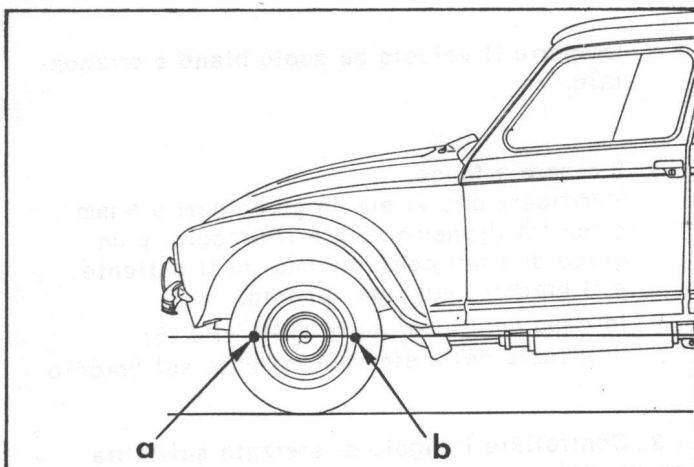
1. Collocare le ruote in posizione di marcia rettilinea (ved. capitolo I, presente operazione).
2. **Controllare la divergenza delle ruote anteriori:**

Impiegare una spina reperibile in commercio.

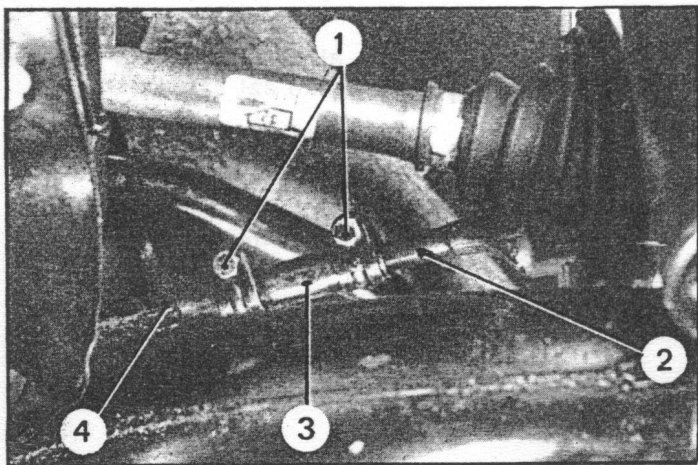
Procedere come segue:

Rilevare in "a", all'altezza del centro delle ruote, la distanza fra i bordi esterni dei cerchi, nella parte anteriore della ruota. Contrassegnare con gesso i punti ove e' stata effettuata la misurazione. Spingere il veicolo in avanti in modo da fare compiere alle ruote mezzo giro, quindi rilevare, sulla parte posteriore delle stesse la distanza tra i riferimenti tracciati in precedenza (riportati alla medesima altezza in "b").

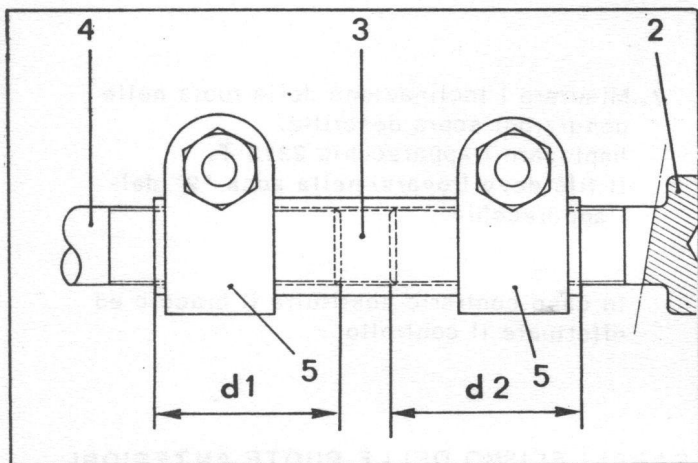
Se questa distanza e' inferiore a quella anteriore, da 0 a 3 mm, la regolazione e' corretta, altrimenti essa dovra' essere nuovamente effettuata.



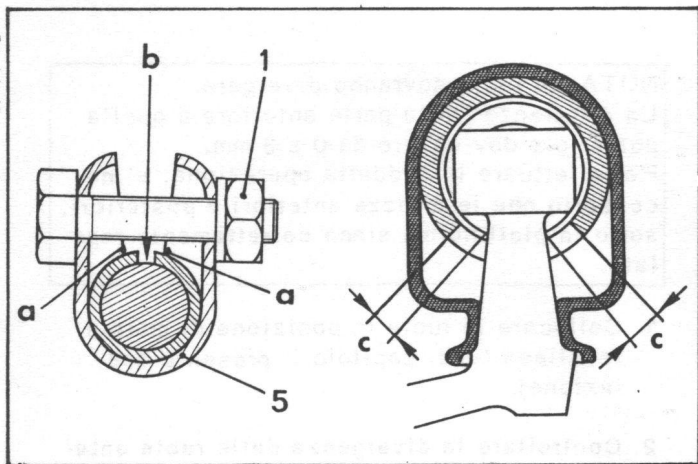
4855



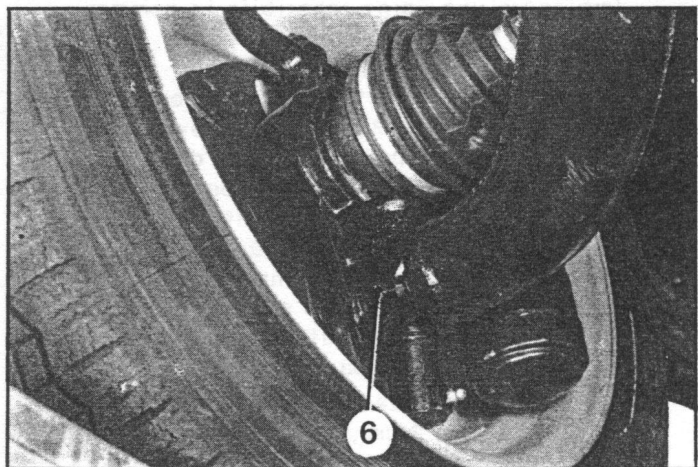
A.44-1c



A.44-1o



4853



### 3. Regolare la divergenza delle ruote anteriori:

Senza staccare i parafranghi allentare i dadi (1) delle viti di bloccaggio dei manicotti (3) destro e sinistro. Ruotare ciascun manicotto in misura uguale per ottenere la regolazione descritta.

**NOTA:** Un giro di manicotto fa variare la posizione della ruota da 6 a 7 mm.

**ATTENZIONE:** Accertarsi che le parti avvitate della barra (4) e del terminale (2) del manicotto (3) siano identiche ( $d1 = d2 \pm 2 \text{ mm}$ )

Orientare verticalmente i collari (5) di serraggio dei manicotti (3), con le viti di fissaggio orientate verso l'alto. La posizione della fenditura "b" e' indifferente, a condizione che i punti "a" del collare non siano situati all'interno di quest'ultima.

Ripartire in misura uguale il gioco "c" delle rotule.

Serrare i dadi (1) delle viti di bloccaggio dei manicotti a 1 Kgm.

### III - REGOLAZIONE DELL'ANGOLO DI STERZATA

**NOTA:** Per effettuare la presente operazione, e' necessario che le altezze anteriori e posteriori, sotto la piattaforma, siano correttamente regolate (ved. operazione corrispondente).

1. Disporre il veicolo su suolo piano e orizzontale.

2. Sterzare a fondo.

Verificare che vi sia un gioco pari a 5 mm circa fra il pneumatico e il braccio, e un gioco di 1 mm come minimo fra il battente e il braccio, sul lato opposto.

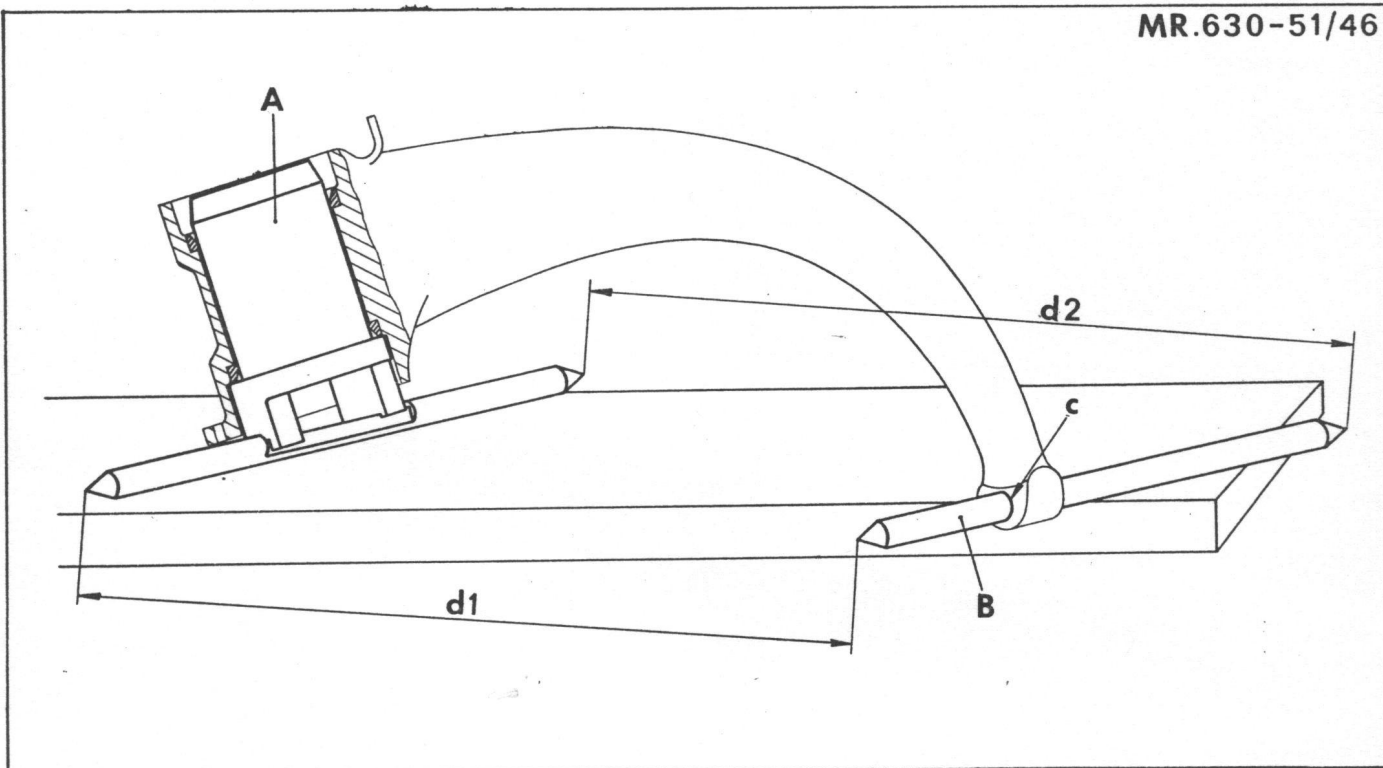
In caso contrario, agire sulla vite (6) di arresto della sterzata, situata sul braccio.

3. Controllare l'angolo di sterzata sull'altra ruota.

## IV - CONTROLLO DI UN BRACCIO ANTERIORE STACCATO

A.41-5

MR.630-51/46



1. **Staccare e smontare il braccio.**  
(Ved. operazione corrispondente)

Ruotare il mandrino A finché le due spine appoggiano perfettamente sul piano di riscontro.

2. **Controllare il braccio:**

Presentarlo su un apposito apparecchio di controllo (montaggio MR 630-51/46).

Collocare la spina B nell'alesaggio del perno del pivot.

Collocare il mandrino A porta-spina nell'alesaggio del mozzo.

Misurare la distanza "d1" fra le punte, su una estremità, quindi la distanza "d2", sull'altra estremità.

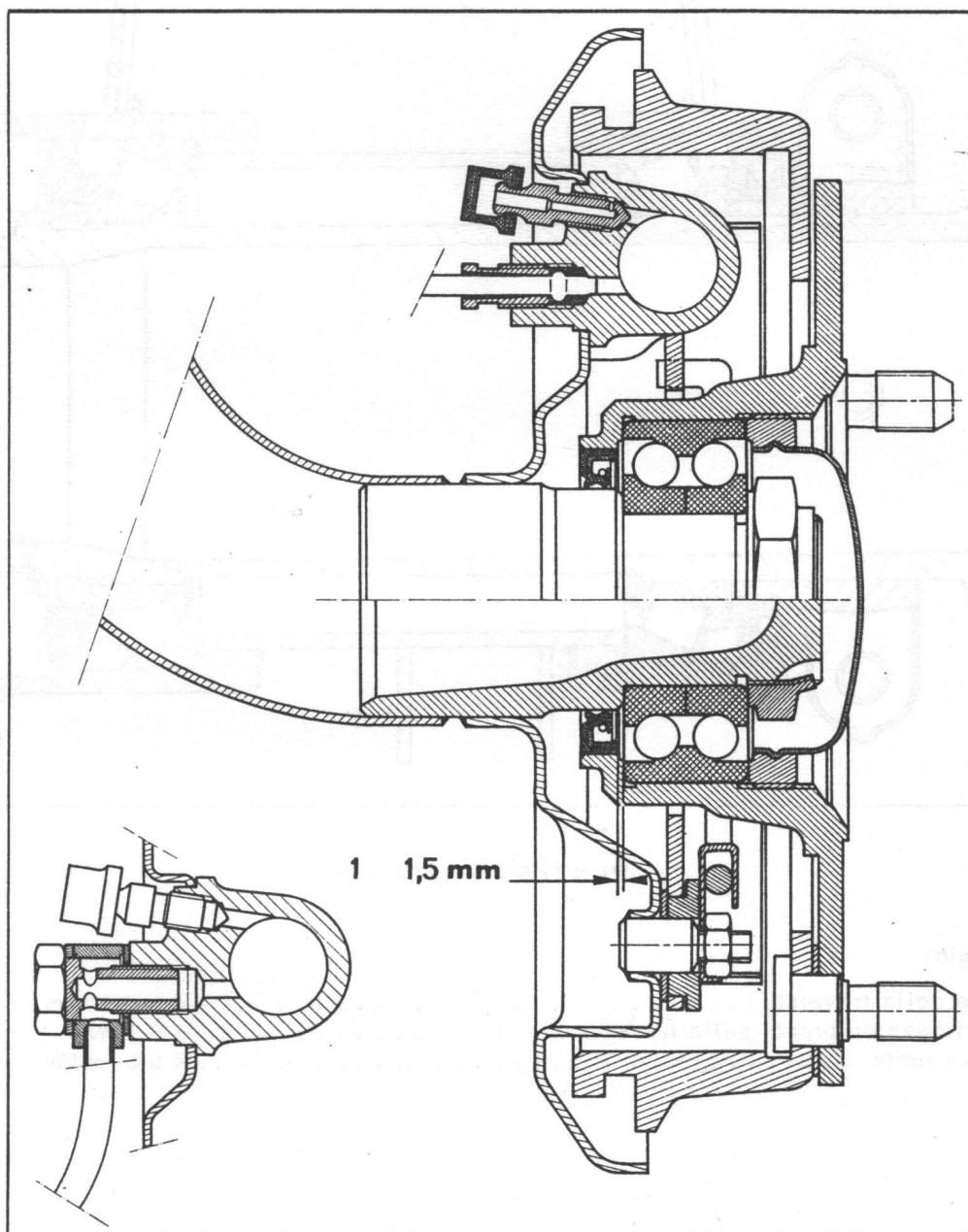
Questi due valori dovranno essere identici a  $\pm 10$  mm.

In caso contrario, il braccio dovrà essere sostituito.

3. **Rimontare e riattaccare il braccio**  
(Ved. operazione corrispondente).

MOZZO POSTERIORE

A.45-50 α



CARATTERISTICHE

**Parallelismo** (non regolabile):

- Veicoli usciti fino a Marzo 1969 (convergenza) . . . . . 0 a 8 mm
- Veicoli usciti da Marzo 1969 (convergenza o divergenza) . . . . . 0 4 mm
- Inclinazione ruote (non regolabile) . . . . . 0° a 0° 30'

PUNTI PARTICOLARI

**Regolazione:**

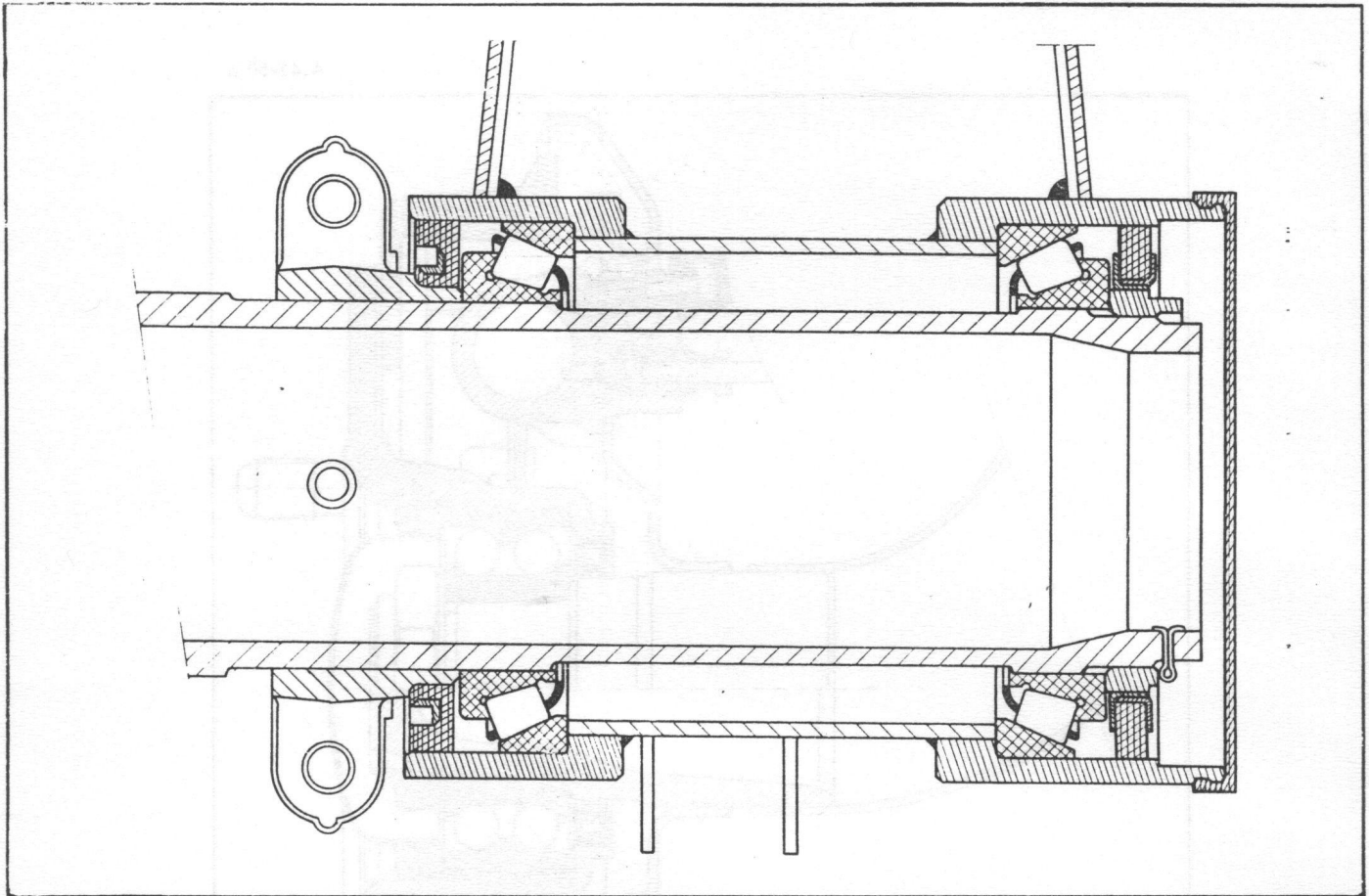
- Infossamento gommino di tenuta del mozzo rispetto al collarino d'appoggio del cuscinetto. 1 +0,5 mm  
0

**Coppie di serraggio:**

- Dado di bloccaggio cuscinetto del mózzo (superficie e filetti ingrassati) . . . . . 35 a 40 daNm
- Dado tappo del mozzo (superficie e filetti ingrassati) . . . . . 35 a 40 daNm

ARTICOLAZIONE DEI BRACCI SULLA TRAVERSA

A 42-50

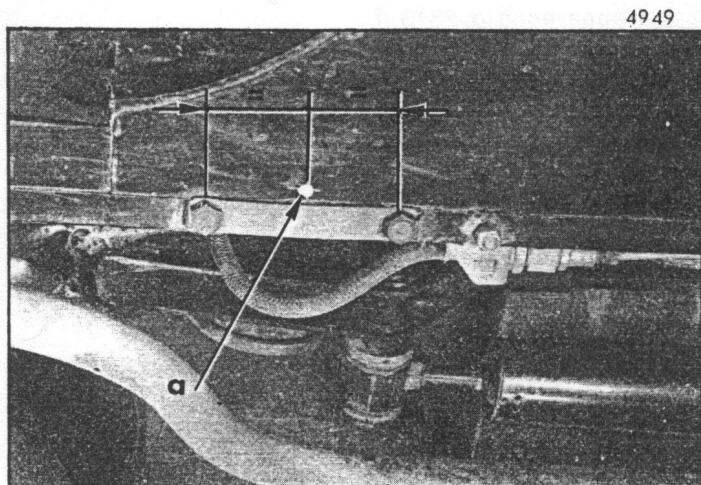


PUNTI PARTICOLARI

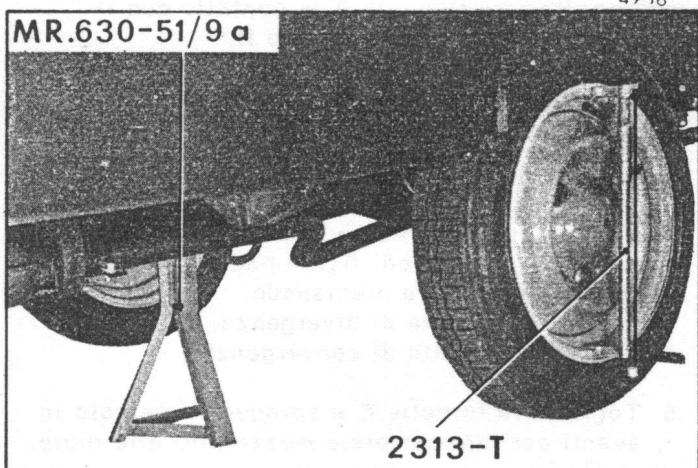
Coppie di serraggio:

- Viti di fissaggio della traversa . . . . . 4 a 5 daNm
- Dadi dentati di fissaggio bracci sulla traversa . . . . . 5,5 daNm
- Dadi di fissaggio ruote . . . . . 4 a 6 daNm

## I - CONTROLLO DEI BRACCI POSTERIORI SU VEICOLO



4949



4938

NOTA: Questi controlli dovranno essere effettuati quando il veicolo denota, in seguito ad un urto, un comportamento su strada scorretto oppure un'usura anormale dei pneumatici.

## 1. Controllare la posizione delle ruote posteriori:

**Veicoli usciti fino a Marzo 1969:**

Le ruote dovranno convergere per un valore compreso fra 0 e 8 mm.

**Veicoli usciti da Marzo 1969:**

Le ruote possono sia convergere sia divergere per un valore compreso fra 0 e 4 mm.

Per il controllo e' necessario che le altezze anteriori e posteriori del veicolo siano correttamente regolate. (ved. op. corrispondente).

Misurare all'altezza del centro ruote, la distanza fra i bordi esterni dei cerchi, nella parte anteriore degli stessi.

Contrassegnare con gesso i punti ove e' stata effettuata la misurazione.

Spingere il veicolo in avanti affinché le ruote compiano mezzo giro completo, quindi misurare nuovamente, nella parte posteriore dei cerchi, la distanza fra i riferimenti tracciati in precedenza (riportati alla medesima altezza).

Impiegare una spina reperibile in commercio in vari modelli.

**Se la convergenza o la divergenza non rientrano nelle tolleranze**, significa che uno dei bracci, oppure ambedue sono falsati.

In questo caso si dovrà:

- sia controllare la posizione dei bracci posteriori sul veicolo (ved. paragg. 3 a 7, presente operazione),
- sia staccare il braccio e controllarlo al piano di riscontro (ved. capitolo II, presente operazione).

**Se la convergenza o la divergenza sono nelle tolleranze, e' necessario controllare l'inclinazione delle ruote.**

## 2. Controllare l'inclinazione delle ruote posteriori:

- a) Verificare e ristabilire, se necessario, la pressione dei pneumatici.  
Porre il veicolo su suolo piano e orizzontale.
- b) Disporre dei supporti sotto il veicolo in modo da ottenere un'altezza di 295 mm, sotto la piattaforma in "a", al centro delle due viti di fissaggio della traversa e vicino all'arresto.  
Impiegare gli appositi supporti MR 630-51/9a (altezza: 285 mm) muniti di spessori da 10 mm.