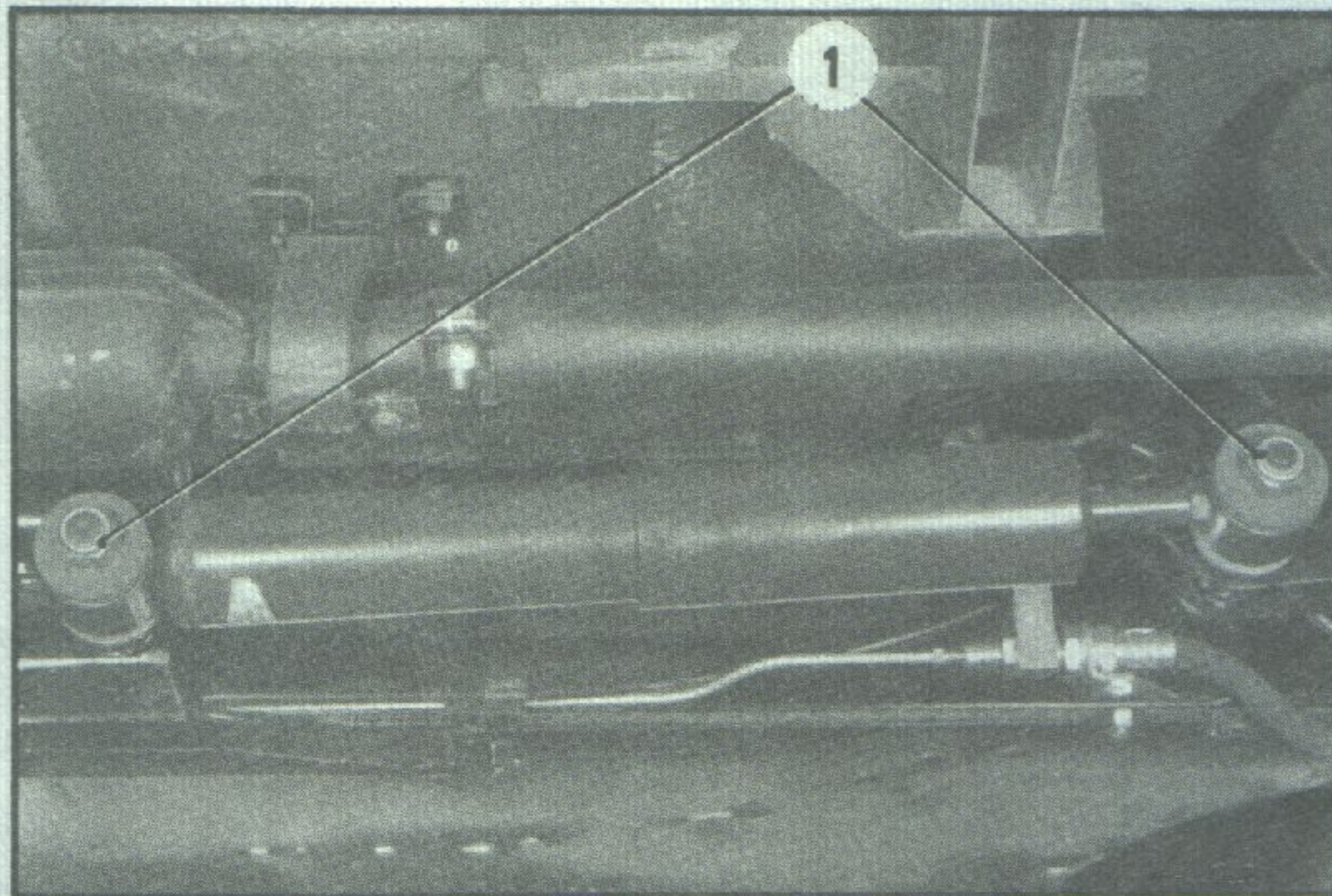


STACCO E RIATTACCO DI UN BRACCIO POSTERIORE

STACCO

4857



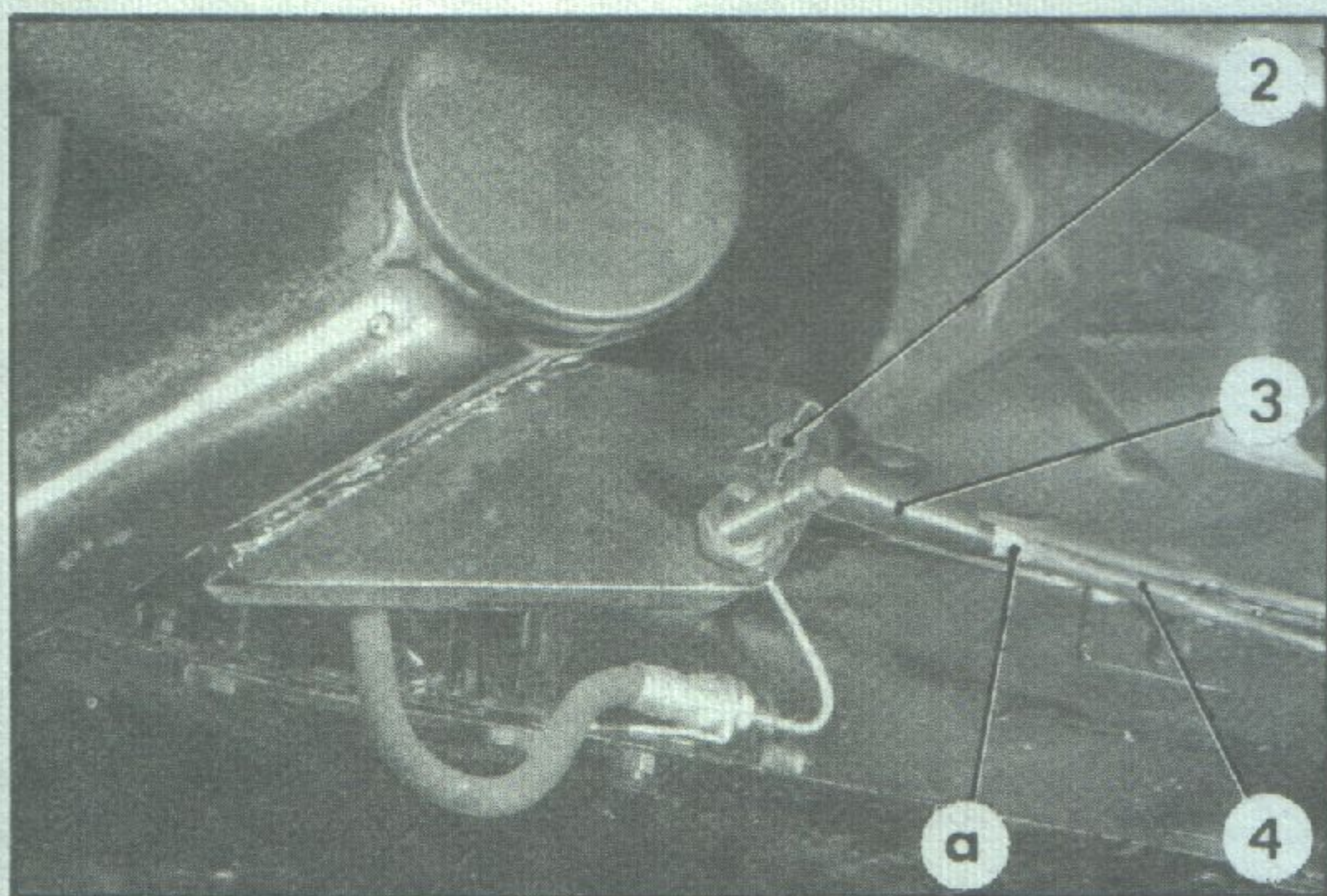
1. Sollevare il veicolo con le ruote pendenti all'altezza dei supporti posteriori dei cilindri di sospensione.
Togliere la ruota dal lato dell'intervento.
2. Togliere l'ammortizzatore posteriore dal lato del braccio da staccare:
Togliere i dadi (1) di fissaggio dell'ammortizzatore e staccarlo.

3. Staccare il tirante di sospensione del braccio:

Per non sregolare le altezze e la ripartizione dei pesi, contrassegnare con vernice in "a" la posizione del registro (3) sul tirante di sospensione (4).

- a) Allentare il tirante per poter togliere il coltello di sospensione (2) (chiave 3455 - T o 3455 - T bis).
- b) Togliere la pinzetta interna ed estrarre il coltello (2).

4886

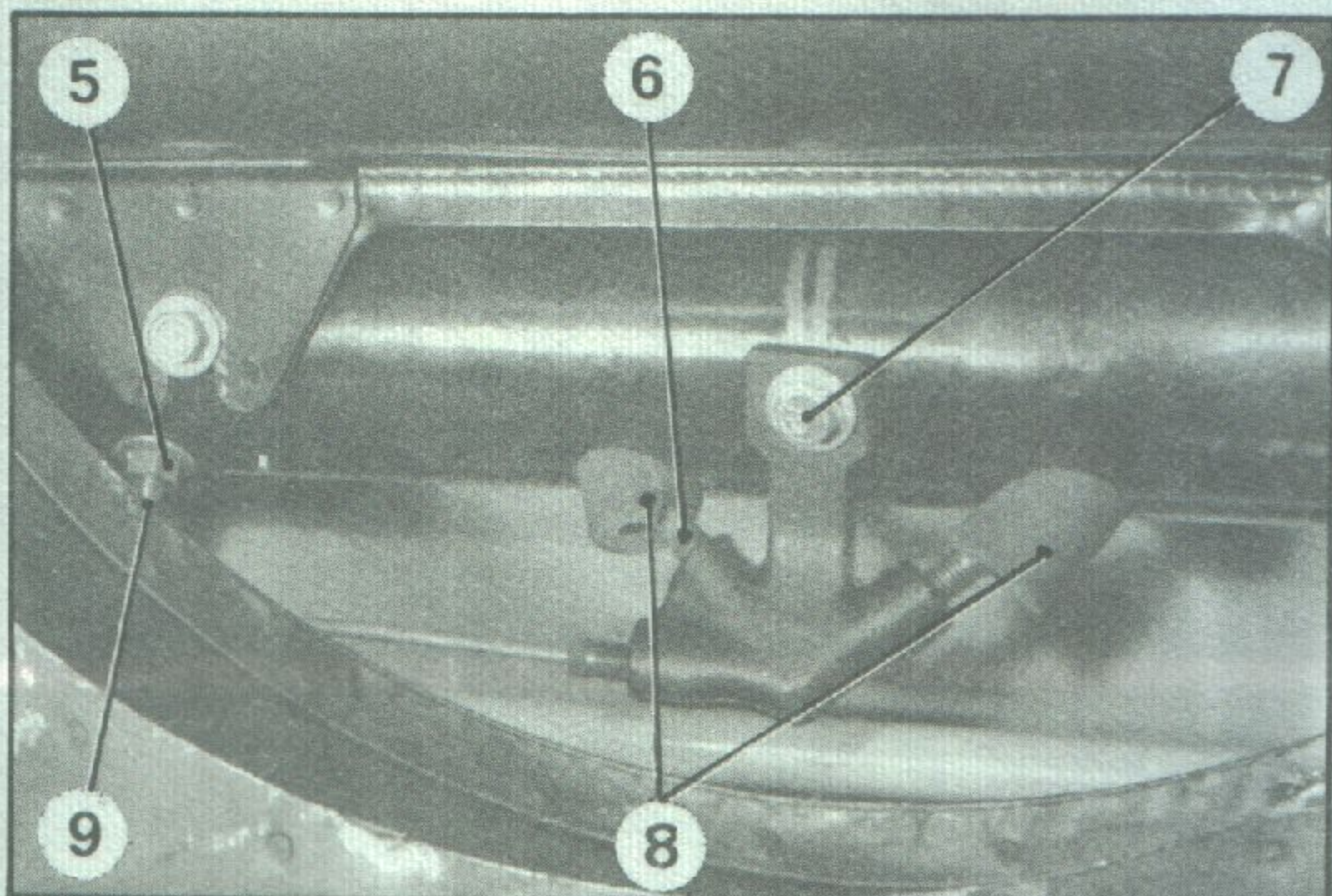


4. Staccare il tubo d'alimentazione del freno posteriore:

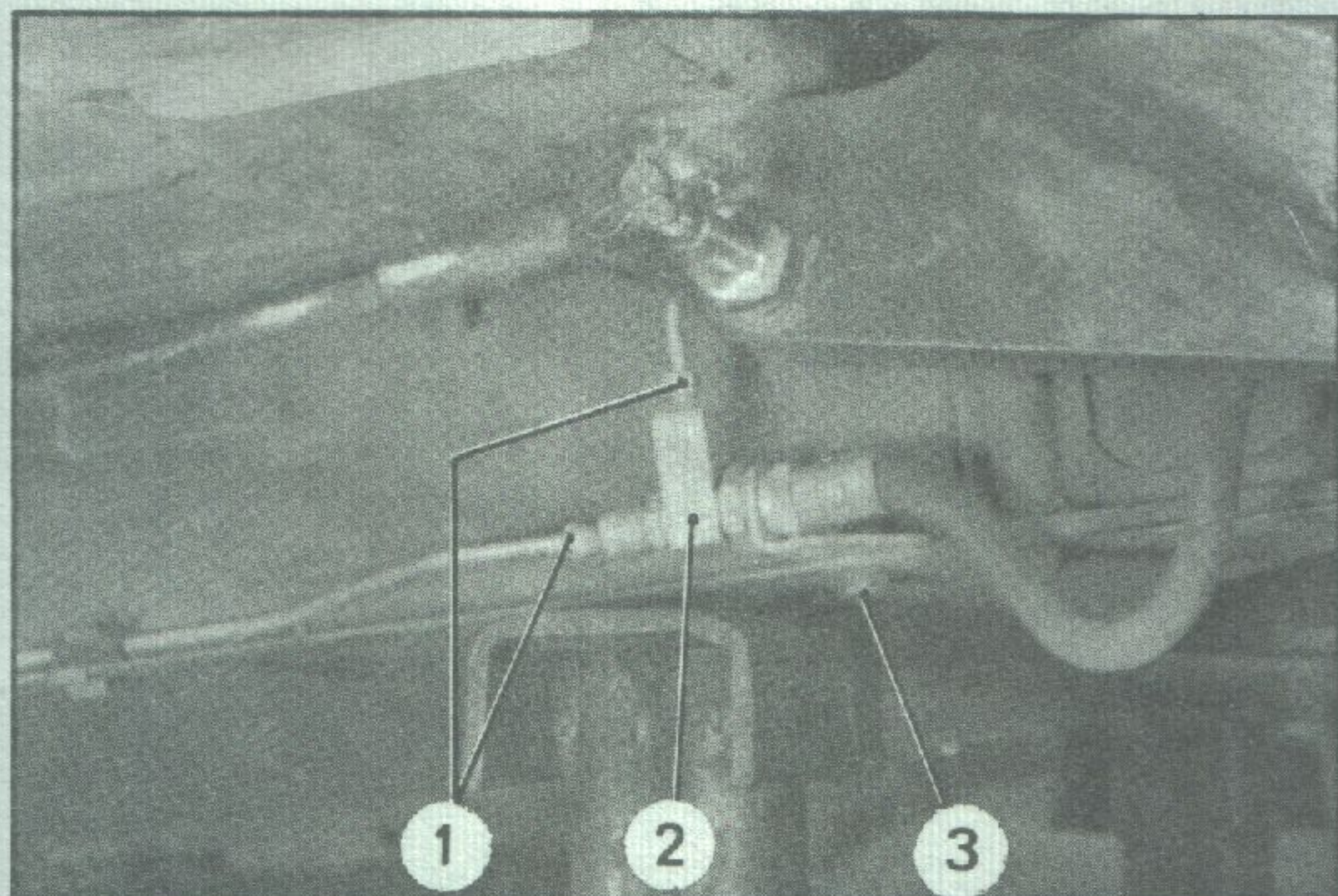
(Veicoli con tubi a "spirale")

- a) Togliere:
 - il collarino di fissaggio del coperchio
 - il coperchio di tenuta
- b) Togliere il dado-raccordo dal cilindretto ruota.
Allargare la staffa di fissaggio e togliere il tubo dal cilindretto ruota.
- c) Togliere:
 - la vite (7) di fissaggio del raccordo a tre vie sulla traversa
 - il dado (5) della vite (9) di fissaggio del tubo nella traversa.
- d) Togliere le boccole in gomma di protezione (8) e svitare il dado-raccordo (6) della canalizzazione del freno del braccio da staccare.
- e) Togliere:
 - la vite (9) di fissaggio del tubo nella traversa sospingendola verso l'interno
 - il tubo dal raccordo a tre vie
 - il tubo d'alimentazione dalla traversa.

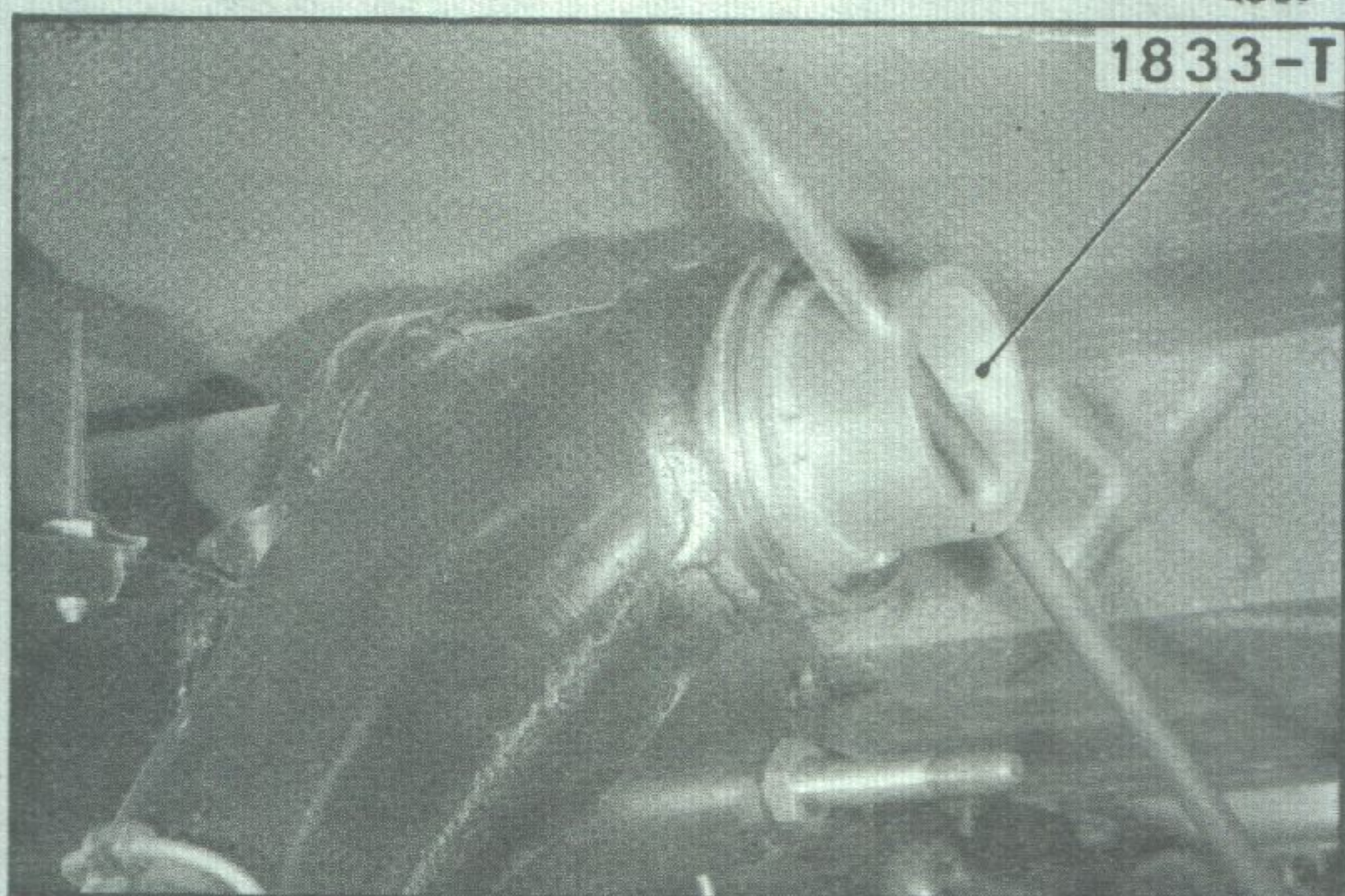
10920



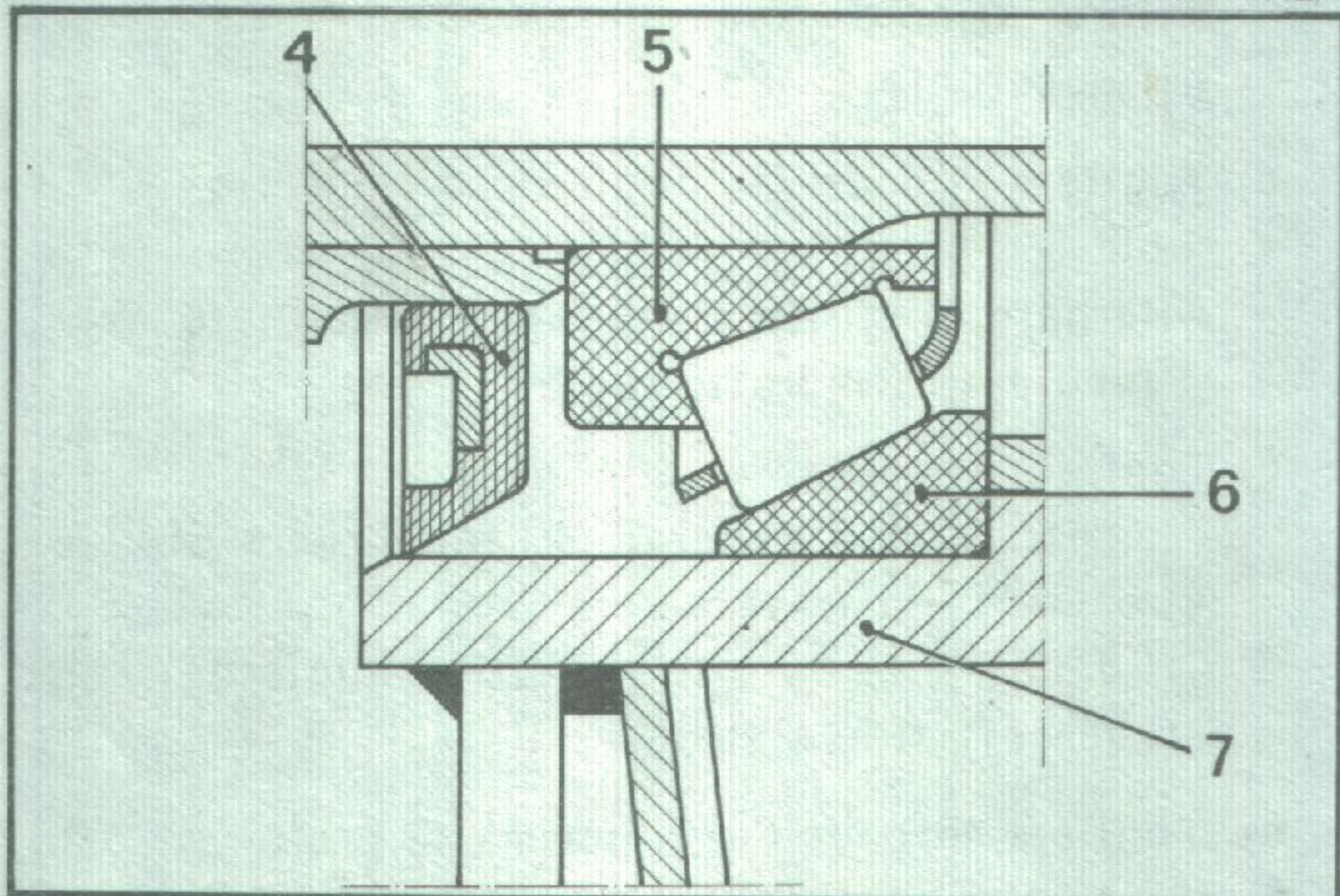
PL. 552



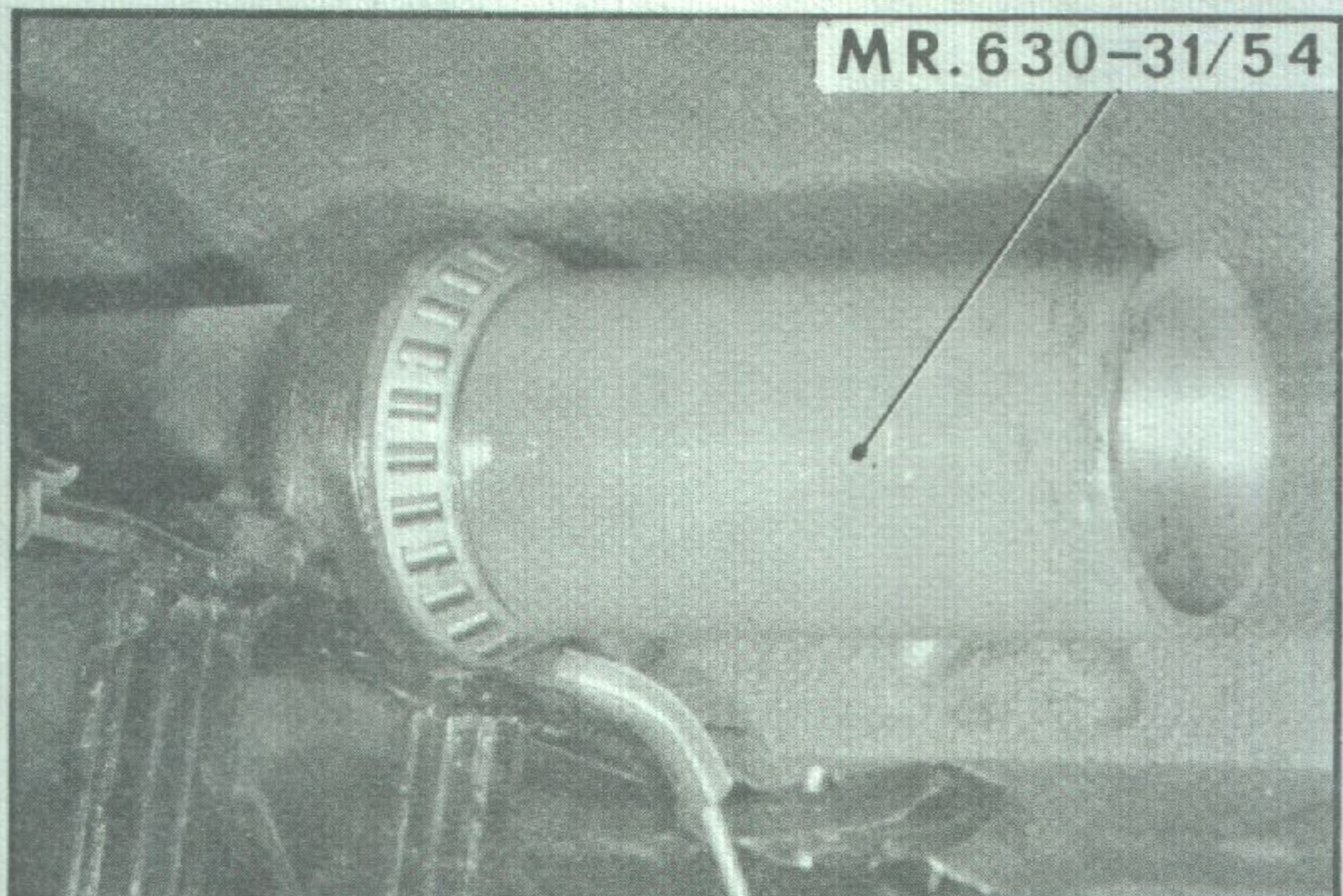
4907



A. 41.2



4909



5. Togliere il tubo d'alimentazione del freno posteriore (veicoli equipaggiati con "flessibili")

Svitare i due dadi-raccordo (1) dei tubi del freno sul raccordo a tre vie (2) situato sul lato sinistro (un solo dado-raccordo sul lato destro). Togliere la vite (3) di fissaggio del raccordo (2) sulla piattaforma.

6. Staccare il braccio d'assale:

Togliere l'ammortizzatore a frizione (se necessario).

Estrarre la copiglia e togliere il dado dentato (chiave 1833-T).

Estrarre il braccio della traversa d'assale picchiando sul braccio con una mazzuola se necessario.

7. Togliere se necessario la boccia interna (5) del cuscinetto e la guarnizione (4). (Usare l'estrattore universale 2405-T).

8. Espellere se necessario le boccole esterne (6) dei cuscinetti del mozzo (7) del braccio.

RIATTACCO

9. Montare se necessario le boccole esterne (6) dei cuscinetti del mozzo (7) del braccio.

10. Collocare la guarnizione di tenuta e la boccia interna del cuscinetto sulla traversa (se necessario):

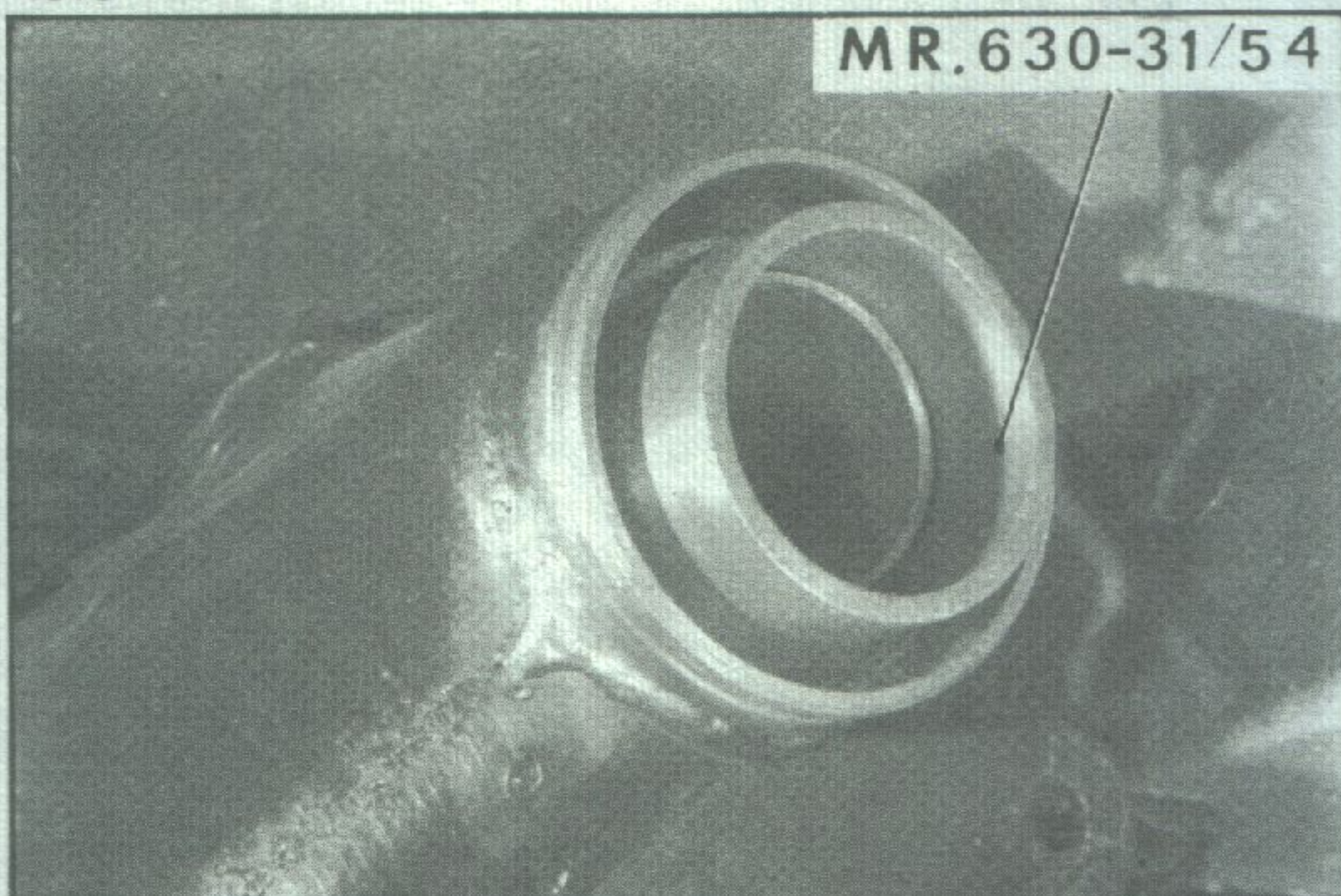
a) Montare la guarnizione di tenuta (4) sulla portata del supporto rispettando l'orientamento indicato dalla foto a lato: la parte piana della guarnizione si deve trovare contro il cuscinetto. Usare il tubo MR.630-31/54 (lunghezza = 150 mm).

b) Collocare la boccia interna (5) del cuscinetto interno sulla portata della traversa d'assale prima con un tubo MR.630-31/54 (lunghezza = 50 mm) per il passaggio del cuscinetto sulla prima portata della traversa, poi con il secondo tubo MR.630-31/54 (lunghezza = 150 mm) per assicurarne il posizionamento definitivo.

Se i cuscinetti montati su un medesimo braccio sono di marche differenti, badare a non invertirli al momento del montaggio.

Evitare di montare una gabbia a rulli S.K.F. in una boccia di un cuscinetto TIMKEN e viceversa poiché i coni dei rulli non sono uguali.

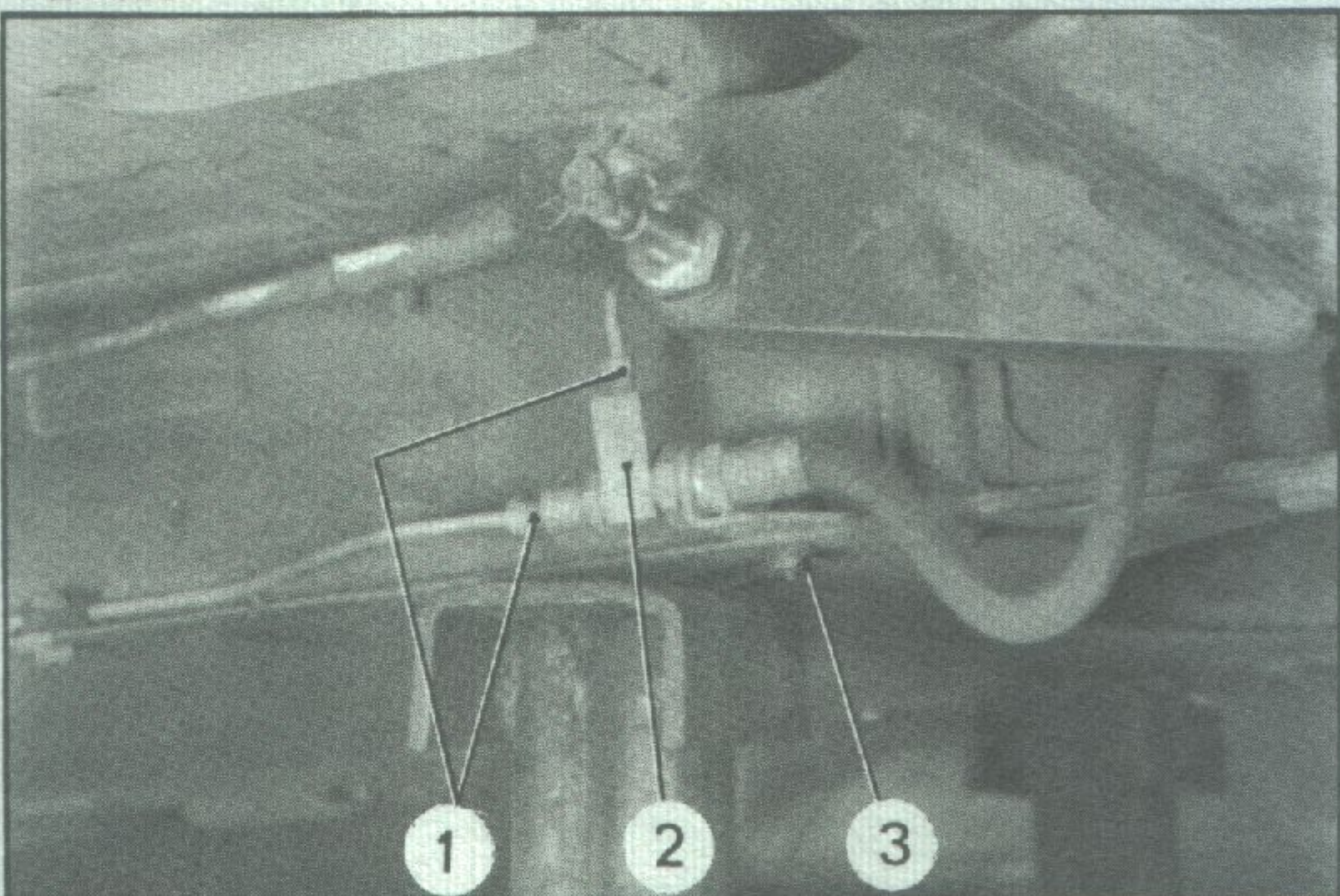
4915



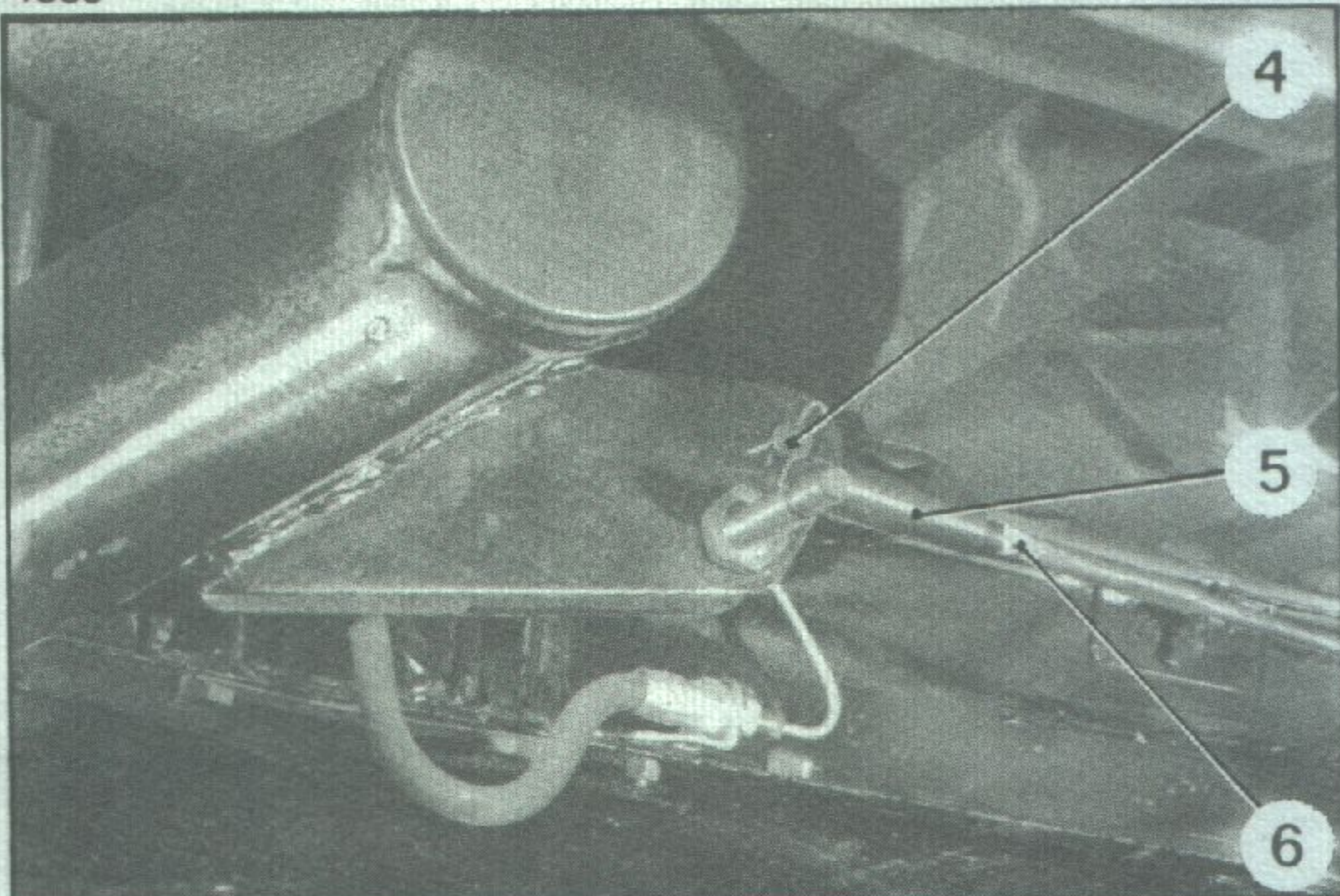
PL. 559



PL. 552



4886



11. Montare il braccio d'assale sulla traversa:

- a) Spalmare con grasso (TOTAL MULTIS MS) i cuscinetti interno ed esterno.
- b) Montare il braccio sulla traversa.
- c) Collocare il cuscinetto esterno sulla traversa d'assale aiutandosi con un tubo (tubo MR.630-31/54, lunghezza = 50 mm).
- d) Avvitare e serrare il dado dentato a 5,5 daNm (chiave 1833-T). Il braccio deve ruotare senza attriti. Portare il dado dentato il piu' vicino possibile al foro della copiglia avvitando (mai allentando) e inserire la copiglia sul dado.

12. Montare se necessario l'ammortizzatore a frizione, il carter di protezione e la guarnizione di tenuta.

13. Montare il tubo d'alimentazione del freno posteriore: (veicoli muniti di "flessibili")

Collegare i tubi (1) del freno al raccordo a tre vie (2) (guarnizioni nuove).

Montare la vite (3).

Serrare i raccordi da 0,6 a 0,8 daNm.

Il tubo flessibile non deve toccare ne' il telaio ne' il braccio negli ammortizzamenti.

14. Collegare il tirante di sospensione al braccio:

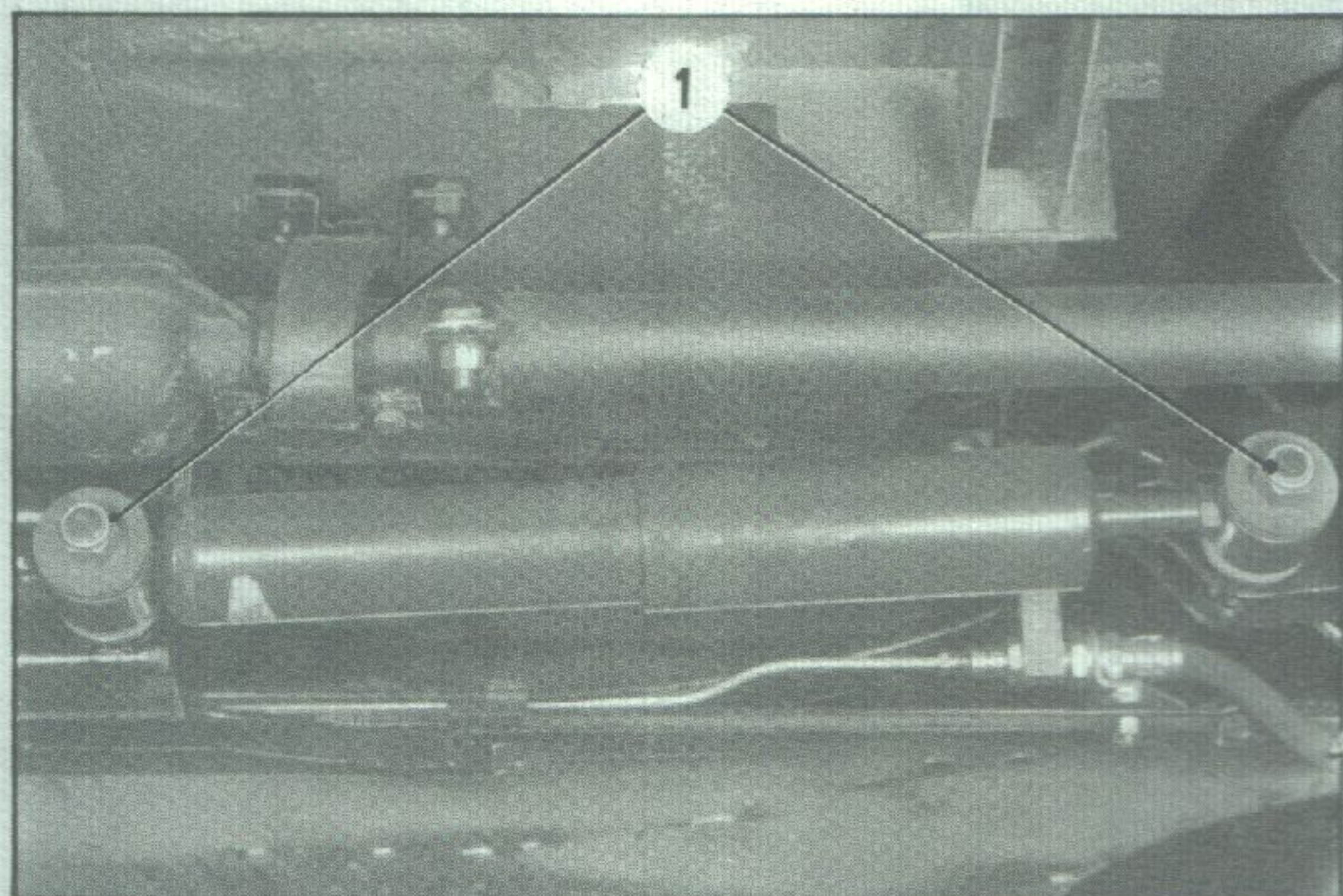
Ingrassare il registro portacoltello (5) e il coltello (4) (TOTAL MULTIS).

Collocare il registro portacoltello nella staffa.

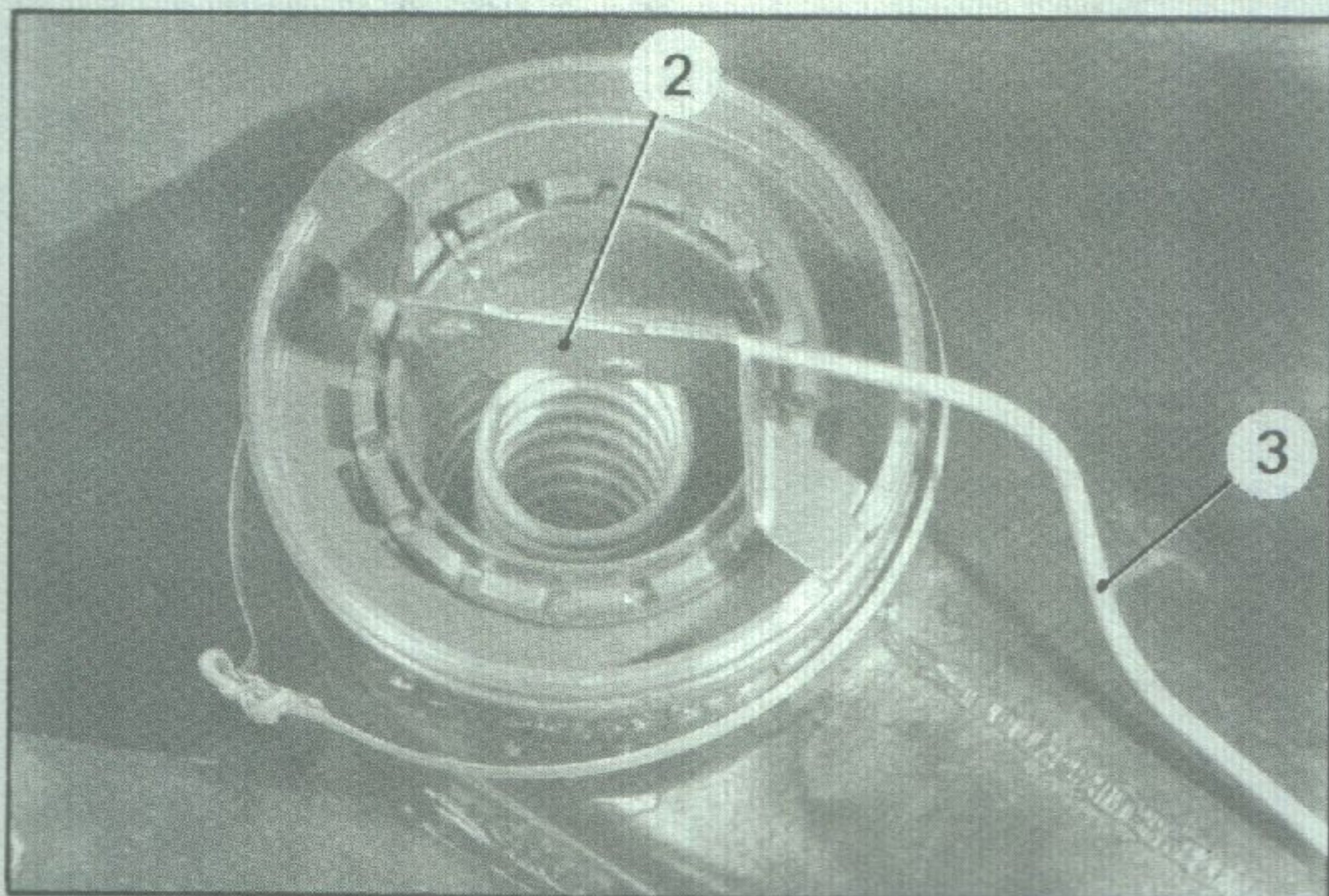
Inserire il coltello e collocare la pinzetta. Avvitare il tirante (6) nel registro (5) fino al riferimento fatto allo smontaggio.

854-2

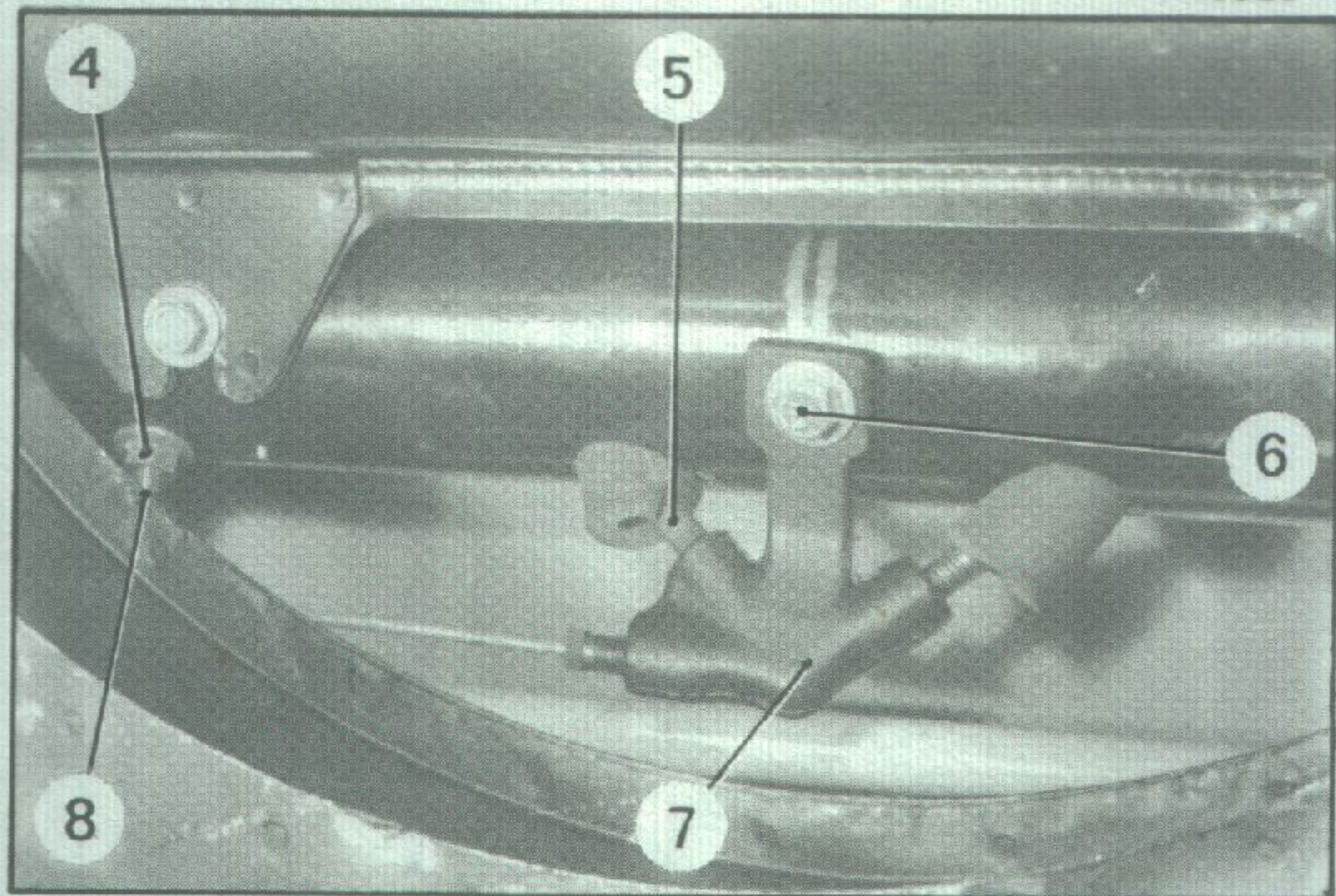
4857



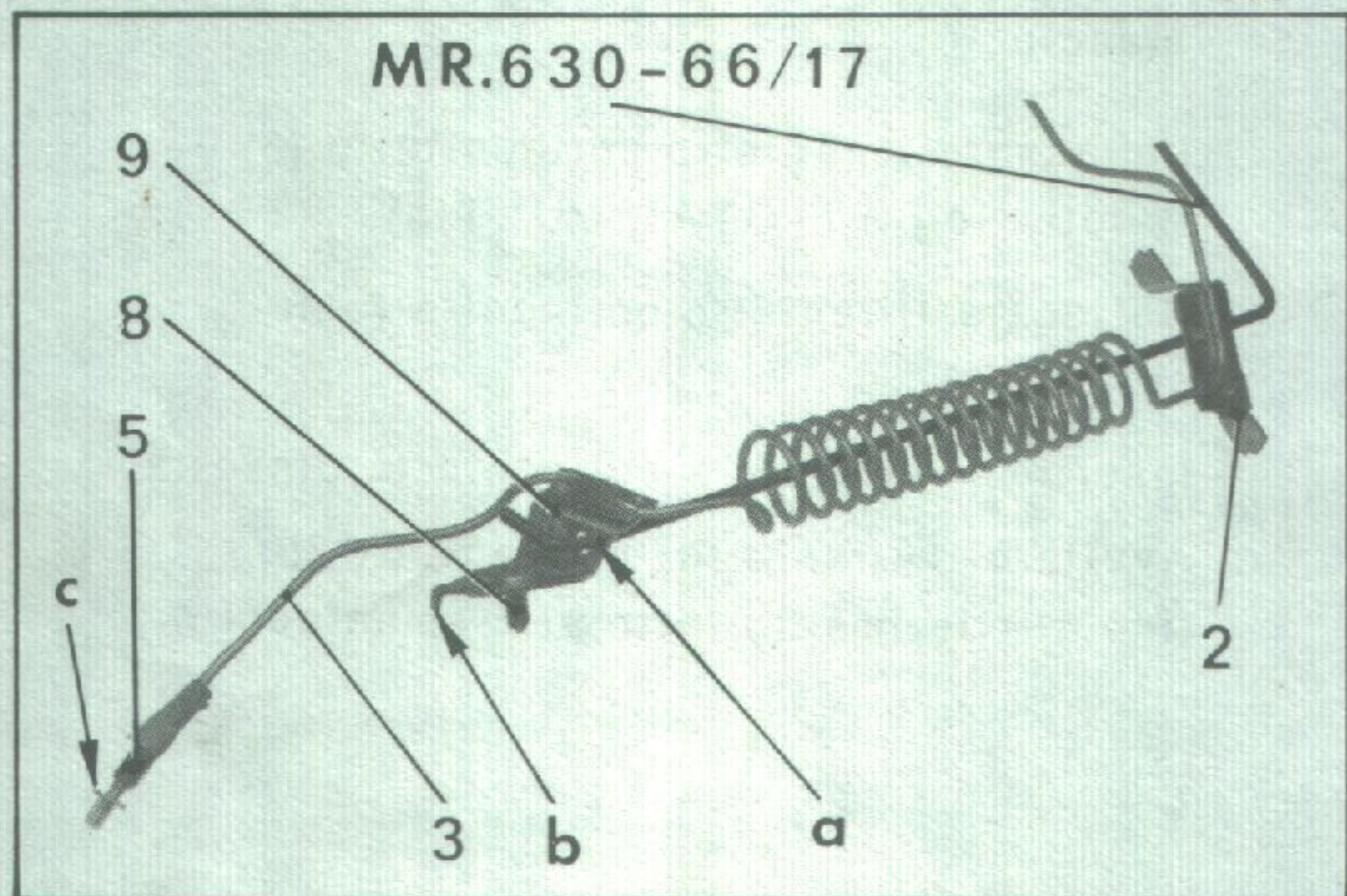
5326



10920



4986

**15. Montare l'ammortizzatore (se necessario)**

- a) Collocare sui perni le rondelle piu' spesse.
- b) Montare l'ammortizzatore nel modo seguente:

Ammortizzatore "BOGE":

Con il riferimento (sferico) verso l'alto, il diametro maggiore dell'ammortizzatore deve essere orientato verso il braccio. I fori di evacuazione vanno diretti verso il basso.

Ammortizzatore "ALLINQUANT" o "LIPMESA":

Il diametro maggiore dell'ammortizzatore va posto verso il cilindro di sospensione. Per collocare l'ammortizzatore, riportarsi alle scritte stampigliate sul corpo dell'ammortizzatore stesso.

- c) Collocare le rondelle (le piu' sottili) e avvitare i dadi (1) di fissaggio senza serrarli.

16. Montare il tubo d'alimentazione del freno posteriore**(Veicoli con tubi a "spirale"):**

NOTA: il dado-raccordo (5), dal lato del raccordo a tre vie, puo' scivolare lungo il tubo (3) al momento del montaggio di quest'ultimo; e' necessario quindi trattenere l'estremita' "c" del tubo con nastro adesivo.

- a) Inserire il tubo (3) nella traversa e orientarlo manualmente per far uscire la sua estremita' "c" dal foro della traversa

Collocare il tubo (3) lungo il braccio nella sua posizione definitiva. Tenere ferma la staffa (2) e tirare sull'estremita' "c" imprimendo se necessario un movimento di rotazione a destra o a sinistra per permettere l'inserimento della vite (8) nel suo alloggiamento nella traversa. Collocare il dado (4) (rondella dentata) senza serrarlo.

- b) Collegare il raccordo (5) d'alimentazione al raccordo a tre vie (7) senza serrarlo. Inserire la vite (6) di fissaggio del raccordo a tre vie senza serrarla.

NOTA: in alcuni casi l'inserimento della vite (8) nel suo alloggiamento nella traversa puo' presentare delle difficolta'.

Usare quindi l'attrezzo MR.630-66/17.

Inserirlo all'interno del tubo a "spirale" con il registro nell'apertura "a" come indicato sulla foto.

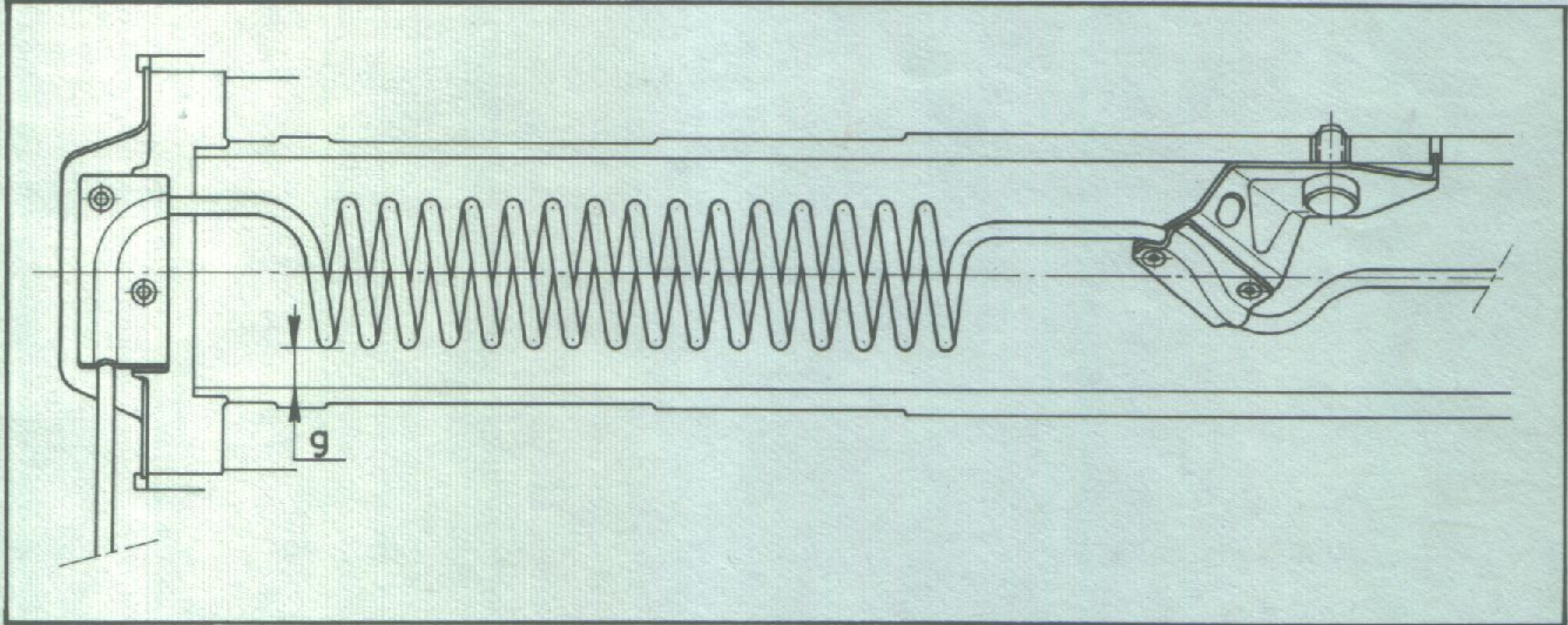
Collocare il tutto nella traversa quindi collegare il dado raccordo (5) al raccordo a tre vie (7) senza serrarlo.

Inserire la vite di fissaggio (6) del raccordo a tre vie senza serrarla.

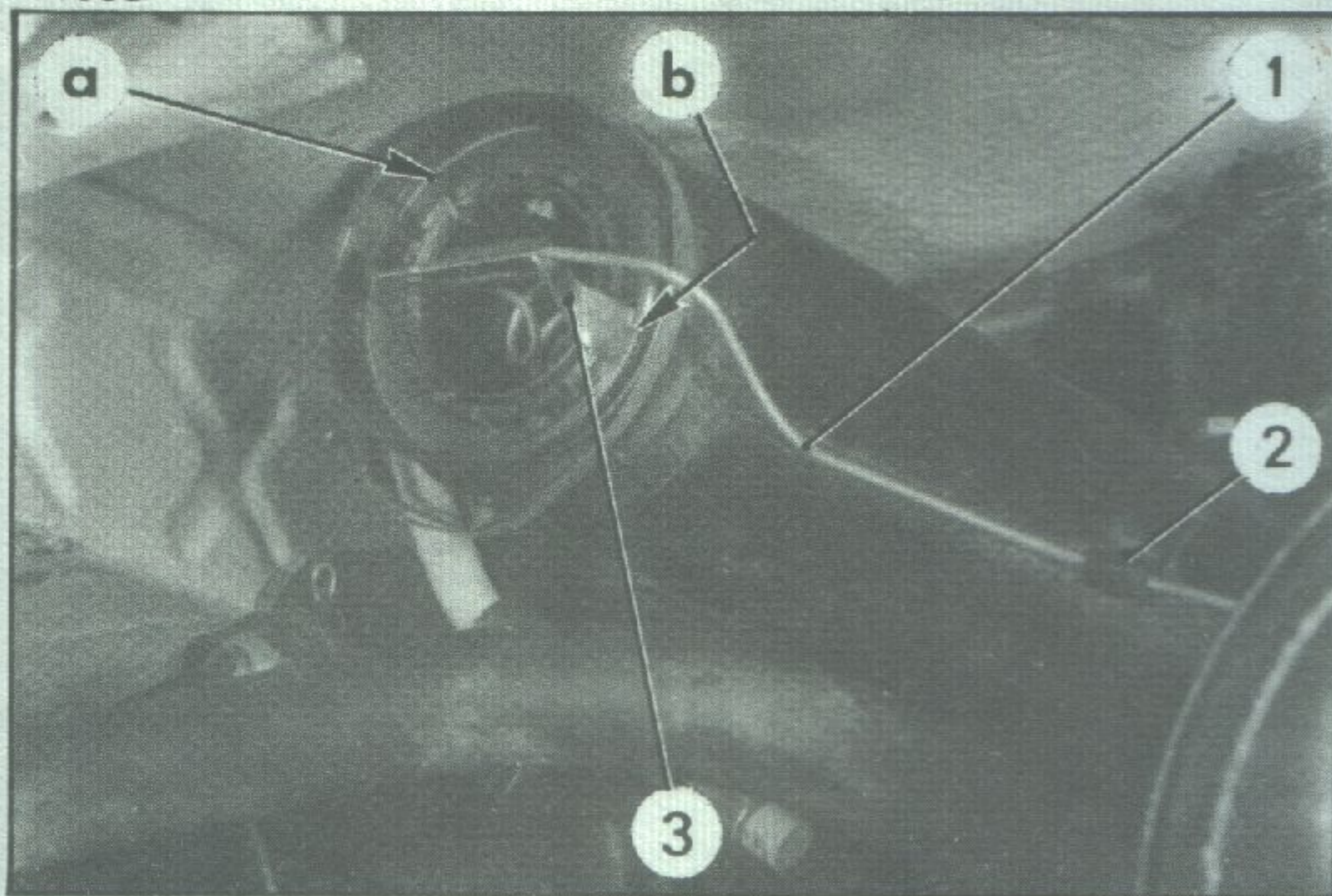
Trattenendo la staffa (2) e con l'aiuto dell'attrezzo MR.630-66/17, orientare la staffa (9) per permettere l'inserimento della vite (8) e dell'estremita' "b" negli alloggiamenti previsti nella traversa.

Collocare il dado (4) (rondella dentata) senza serrarlo.

A. 45.55

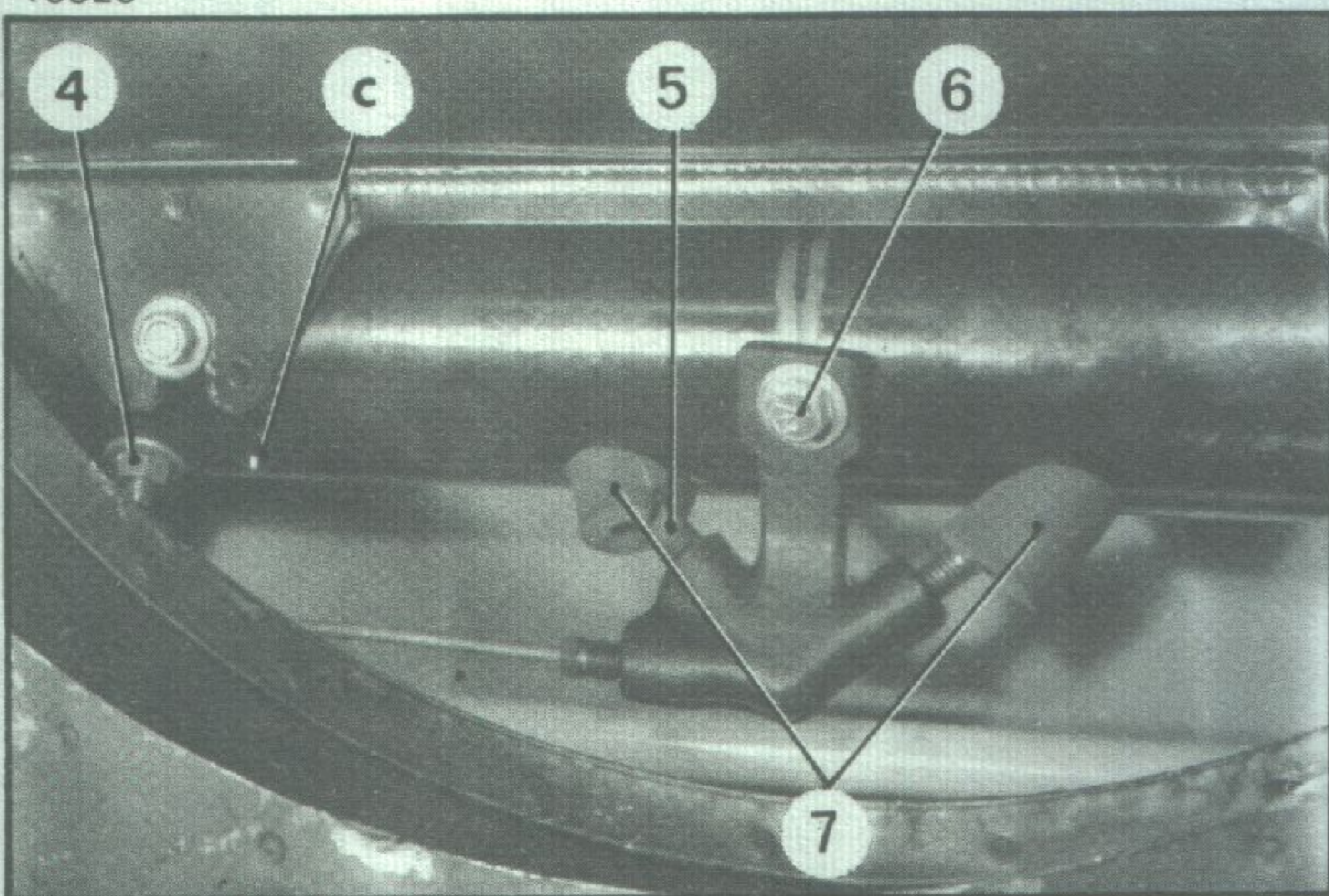


11008



854-2

10920



- c) Collegare il tubo (1) al cilindretto ruota posteriore. Serrare il dado-raccordo da **0,8 a 0,9 daNm** (guarnizione nuova). Collocare:
 - il tubo (1) sotto la staffa (2) e il manico di protezione. Ribattere la staffa.
 - la staffa (3) nelle tacche "a" e "b" del braccio.
- d) Serrare:
 - il dado-raccordo (5) del tubo d'alimentazione da **0,8 a 0,9 daNm**.
 - la vite (6) di fissaggio del raccordo a tre vie a **1,9 daNm**
 - il dado (4) di fissaggio del tubo (1) nella traversa a **1 daNm** (accertarsi che l'estremità "c" sia correttamente collocata nella traversa).
- e) Montare i manicotti di tenuta in gomma (7)

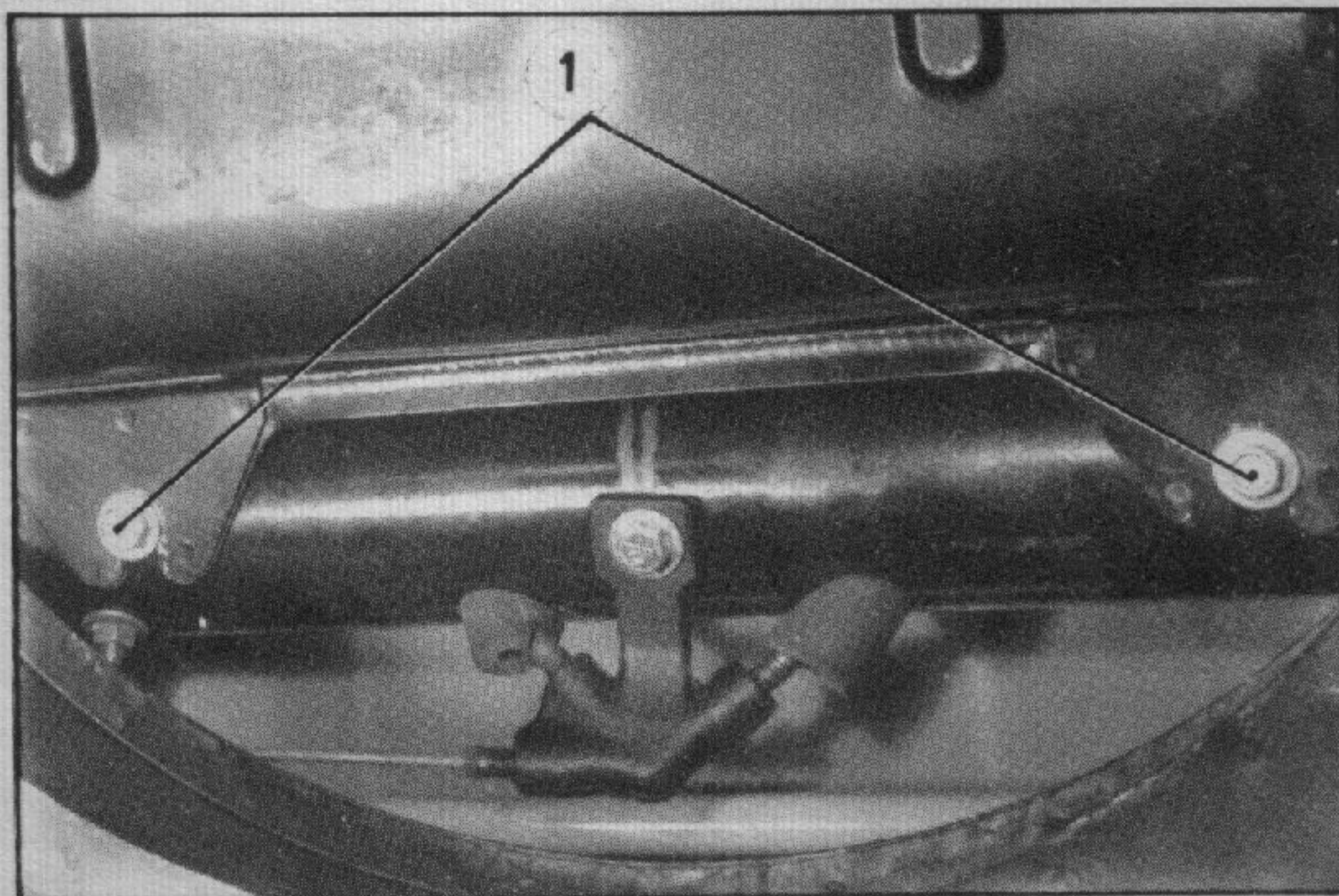
Accertarsi usando una spina \varnothing 6 mm e lunga 250 mm che le spire del tubo d'alimentazione abbiano una distanza "g" = 6 mm minimo dalla traversa su tutta la lunghezza del tubo d'alimentazione.

- f) Montare il coperchio di tenuta sul braccio. Collocare e serrare il collare di fissaggio.

- 17. Spurgare le canalizzazioni del freno posteriore.
- 18. Montare la ruota, riportare il veicolo a terra e serrare i dadi delle ruote.
- 19. Controllare e regolare le altezze se necessario.
- 20. Serrare i dadi di fissaggio degli ammortizzatori da **3,5 a 4 daNm**.

STACCO E RIATTACCO DELLA TRAVERSA POSTERIORE

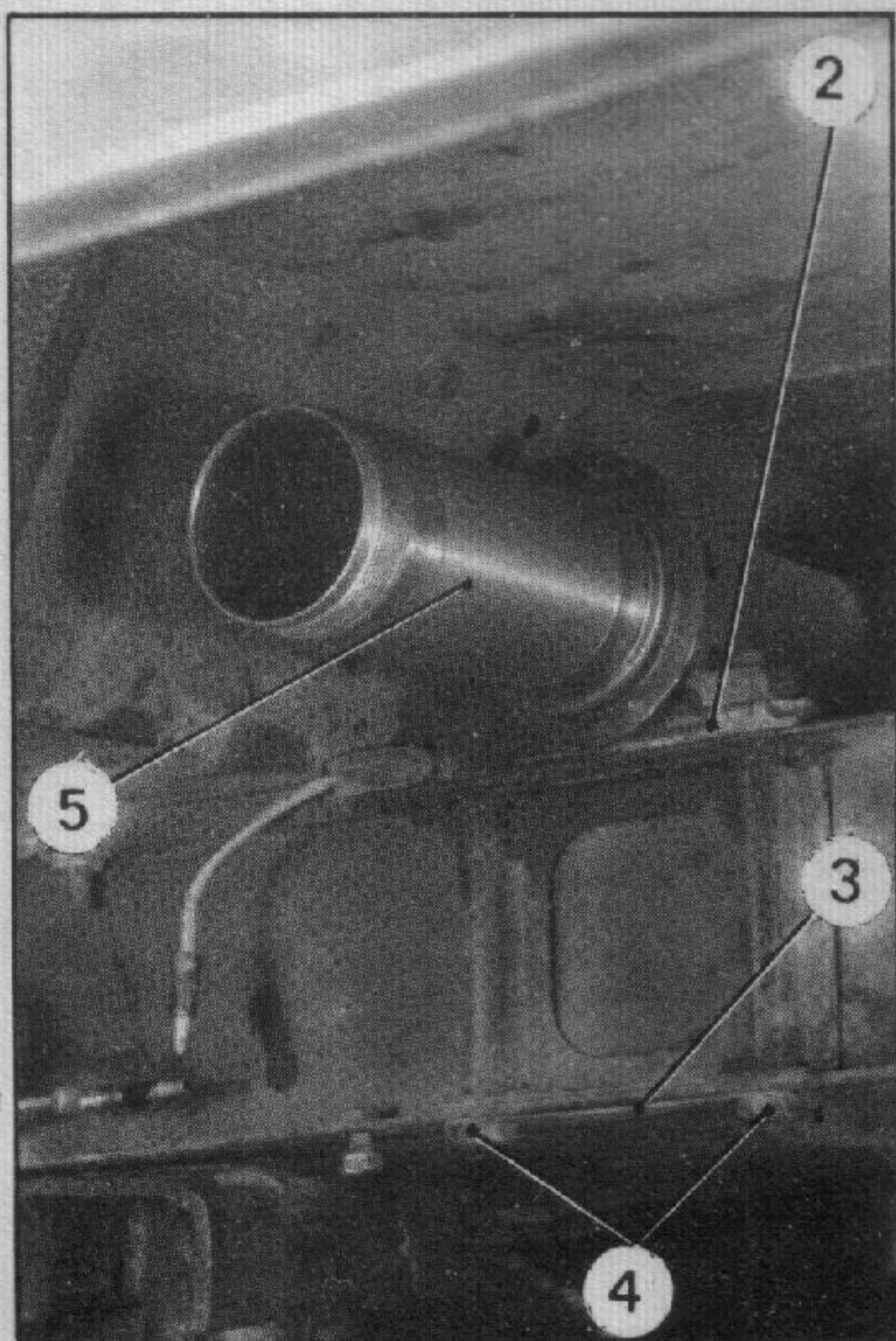
10920



STACCO

1. Staccare i due bracci d'assale (vedere operazione corrispondente).
 2. Togliere le due viti (1) di fissaggio anteriori del serbatoio benzina.
 3. Smontare la traversa: (vedere operazione corrispondente).
 4. Togliere la traversa d'assale: Allentare e togliere le quattro viti di fissaggio (4).
Estrarre:
 - gli spessori in alluminio (2) (se necessario)
 - la traversa (5) dalla parte sinistra del veicolo.
- NOTA: al momento dello stacco e del riattacco della traversa evitare di deformare le canalizzazioni dei freni e della benzina, oppure di staccare le loro graffe di fissaggio.

PL. 572

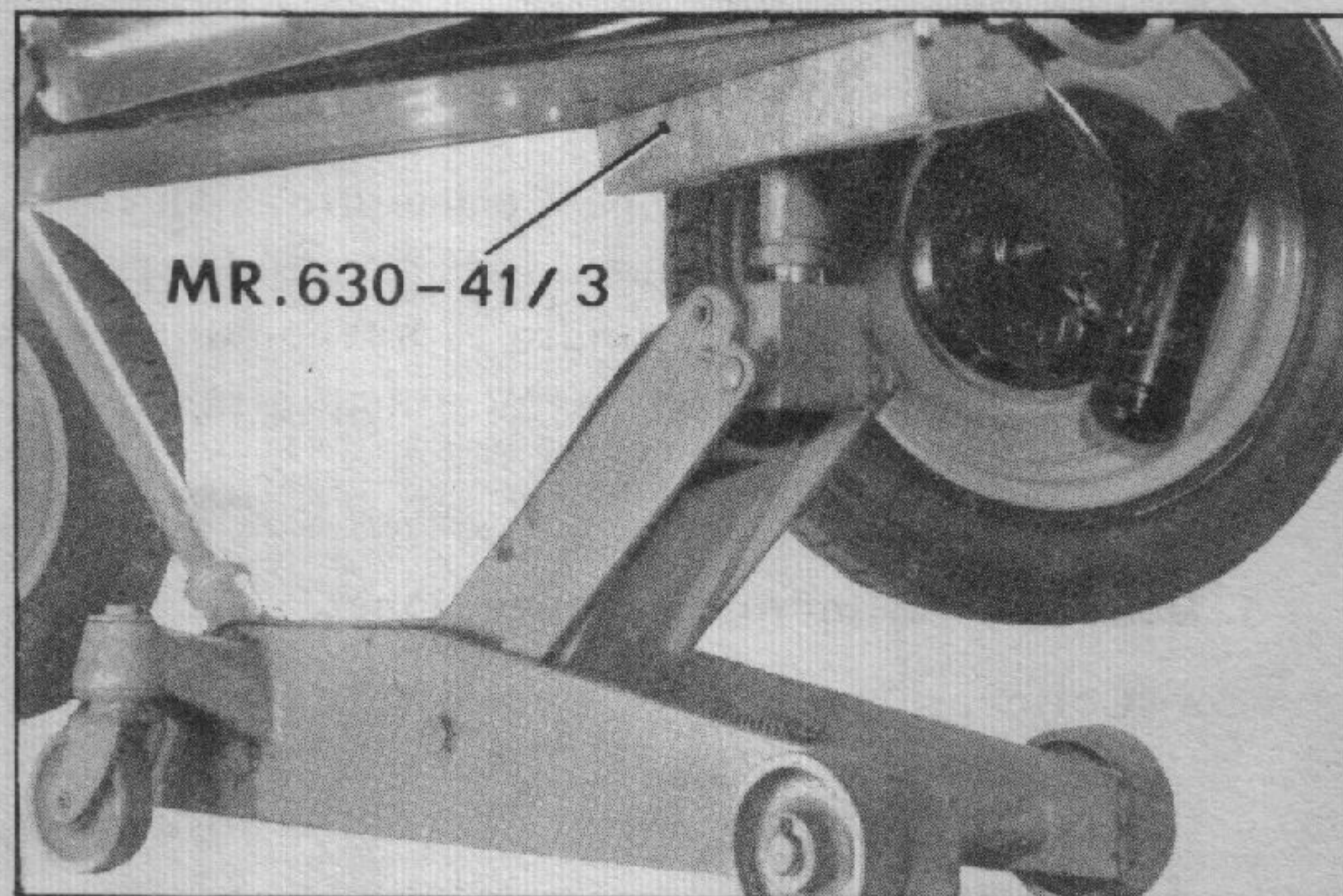


RIATTACCO

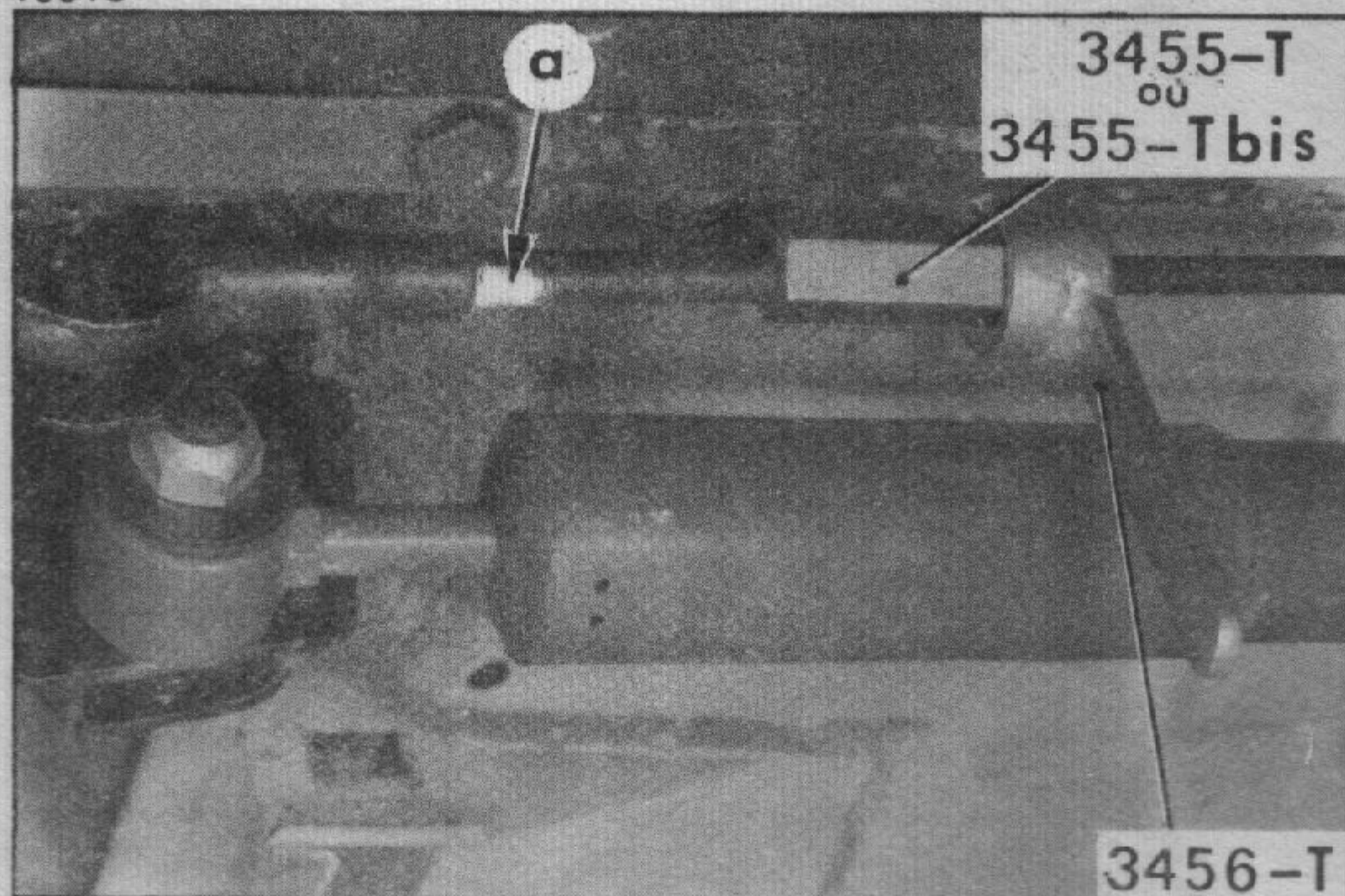
5. Montare la traversa.
 - a) Inserire la traversa dalla parte sinistra del veicolo.
 - b) Collocare, se necessario, gli spessori in alluminio (2) tra la traversa e il telaio.
 - c) Accertarsi che i perni di posizionamento della traversa siano correttamente collocati nei loro alloggiamenti e montare la traversa.
 - d) Montare i distanziali e le viti di fissaggio. Serrare le viti da 4 a 5 daNm e ribattere gli arresti.
6. Collocare le due viti (1) di fissaggio anteriori del serbatoio.
7. Rimontare la traversa (vedere operazione corrispondente).
8. Montare i due bracci d'assale (vedere operazione corrispondente).

479 PL.

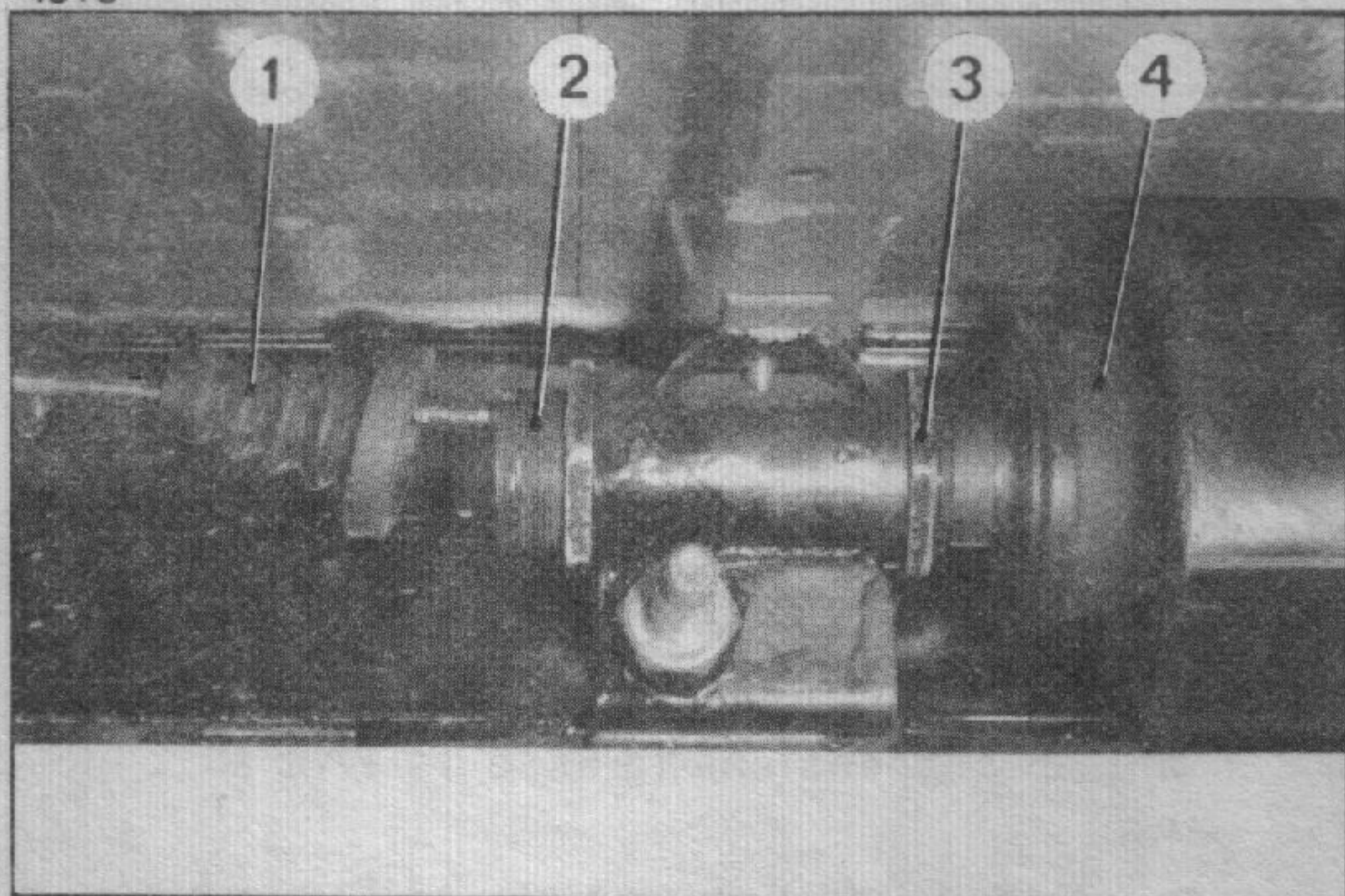
STACCO E RIATTACCO DI UN CILINDRO DI SOSPENSIONE



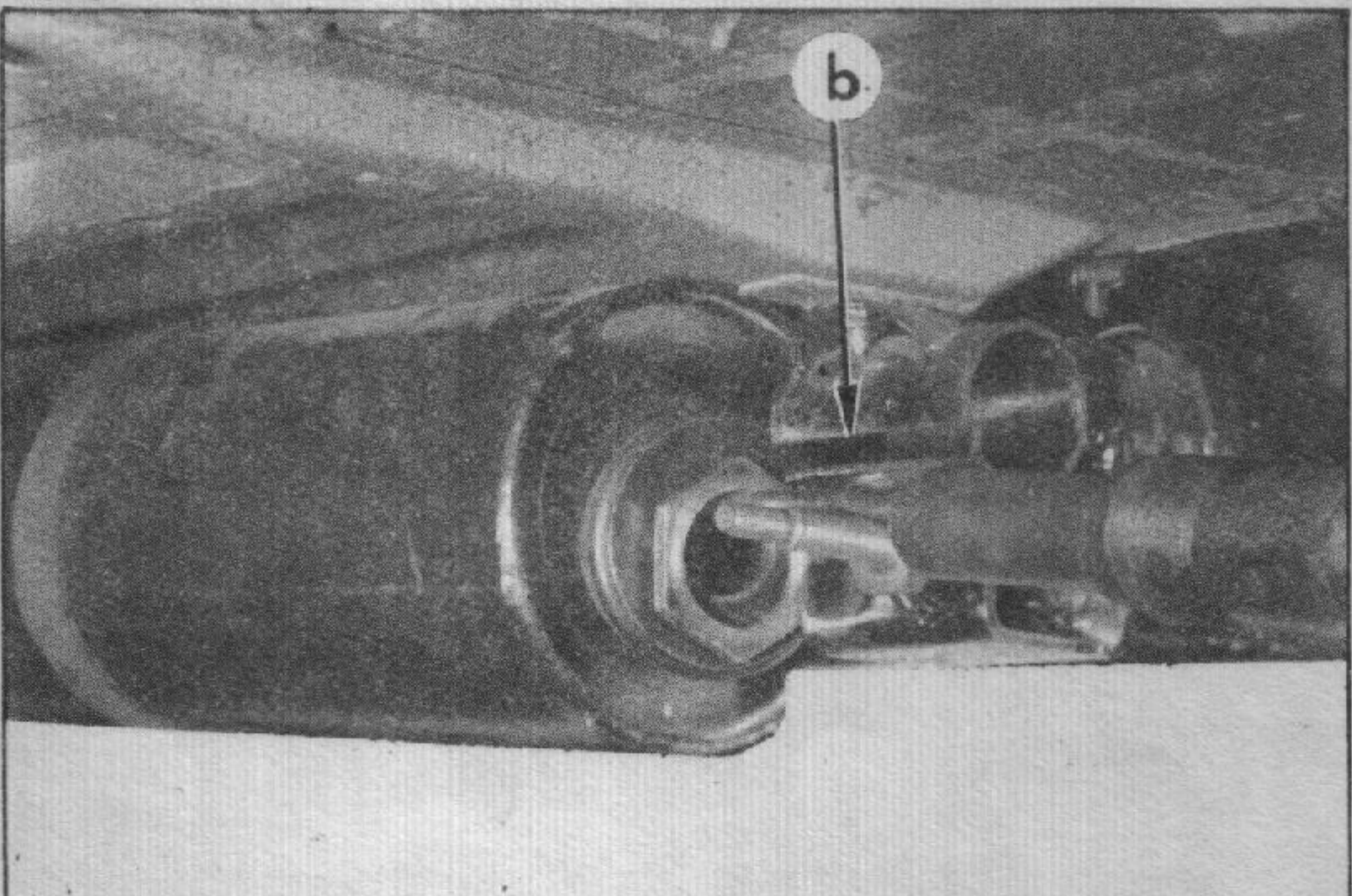
10913



4918



4920



STACCO

1. Sollevare il veicolo con un supporto situato su un cric (supporto MR.630-41/3). Sollevare da sotto la piattaforma all'altezza degli assali anteriore e posteriore dal lato del cilindro da togliere.

2. Togliere l'ammortizzatore posteriore (e secondo i casi quello anteriore).

3. Staccare i tiranti di sospensione dei bracci anteriore e posteriore:

NOTA: per non sregolare le altezze e la ripartizione dei pesi, se non si procede alla sostituzione del cilindro, contrassegnare con vernice in "a" la posizione del registro sul tirante di sospensione.

a) Svitare e staccare i tiranti dei registri anteriore e posteriore (usare una ghiera 3455-T o 3455-T bis e la chiave 3456-T).

b) Togliere i parapolvere (1) anteriore e posteriore del cilindro di sospensione.

4. Staccare il cilindro di sospensione:

Togliere i registri (2) anteriore e posteriore dei supporti sul longherone.

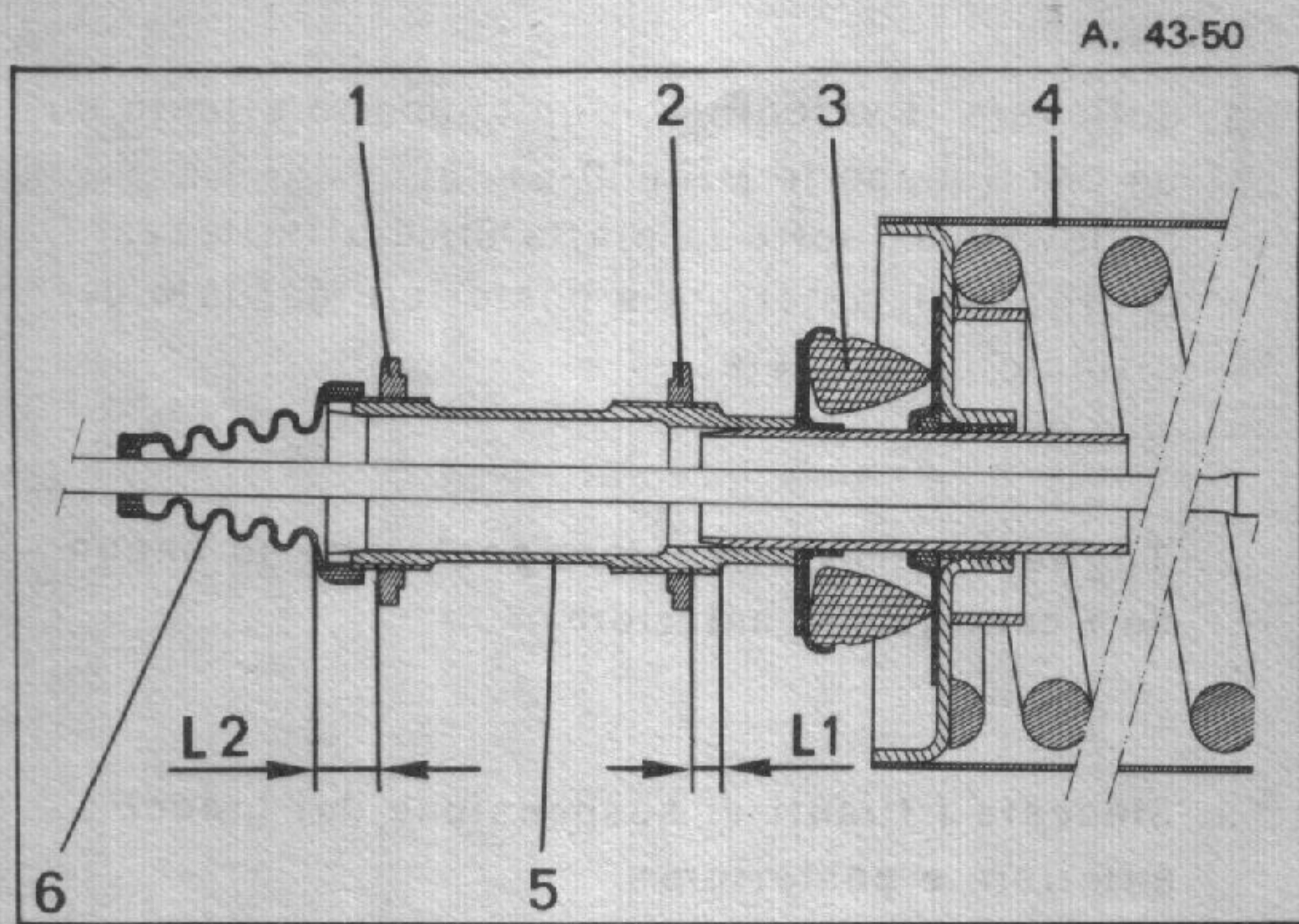
a) Trattenerne il registro (2) di regolazione con la chiave 3458-T e svitare completamente il dado (3) di regolazione interno (chiave 2186-T o 3453-T).

b) Staccare i registri (2) dei supporti del cilindro di sospensione.

c) Togliere il tirante anteriore dalla fenditura "b" del supporto sul longherone, quindi estrarre il cilindro di sospensione, verso la parte anteriore facendo passare il tirante posteriore nel supporto sul longherone.

d) Staccare gli arresti elastici (4).

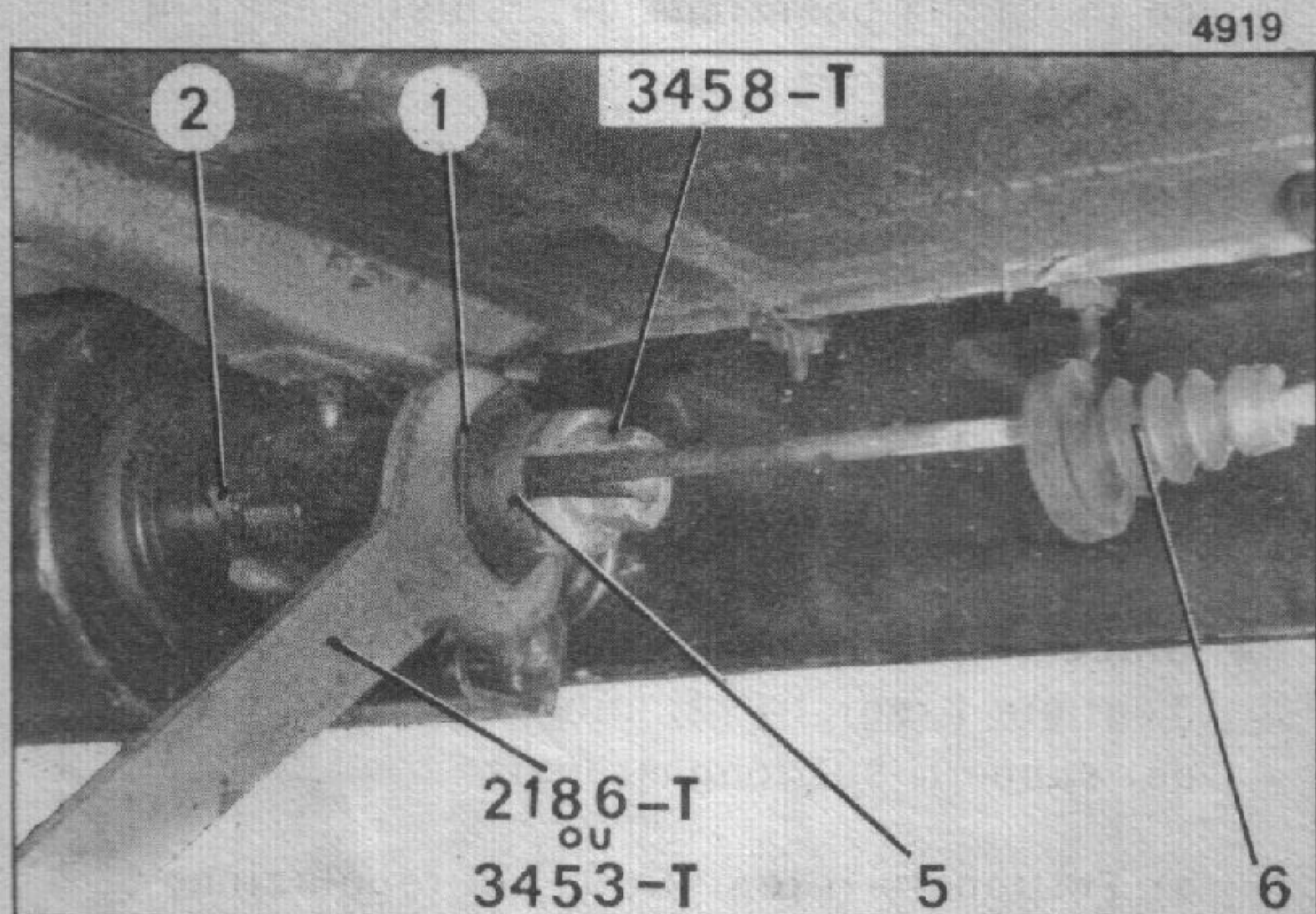
RIATTACCO



NOTA: La nostra Divisione Commercio Ricambi fornisce i cilindri di sospensione completi. La parte anteriore del cilindro di sospensione è contrassegnata dalle lettere AV stampigliate sul corpo in lamiera.

5. Montare il cilindro di sospensione:

- Collocare gli arresti elastici (3) contro il cilindro (4).
Collocare i dadi interni (2) contro gli arresti elastici (3).
- Montare il cilindro di sospensione inserendo il tirante posteriore nel supporto sul longherone posteriore, quindi quello anteriore nella fenditura del supporto anteriore.
- Inserire i registri (5) nei supporti sul longherone.
Collocare provvisoriamente i dadi (2).

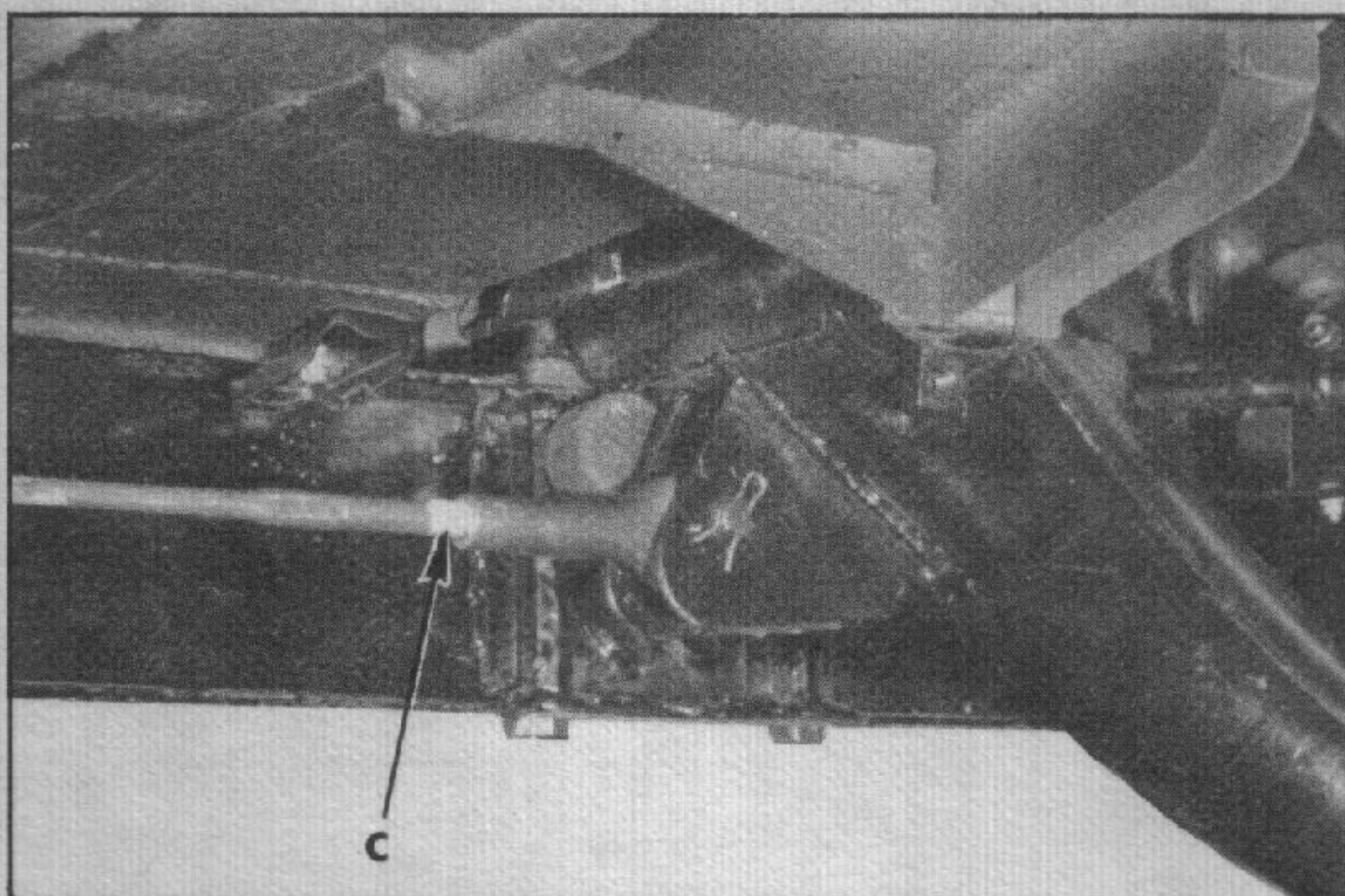


6. Regolare il registro anteriore:

- Con i dadi (2) e (1) sistemare il registro anteriore per ottenere:
 $L1 = 5 \text{ mm}$ minimo e $L2 = 12 \text{ mm}$ minimo
- Serrare i dadi (2) e (1) da **18 a 22 daNm** (chiave 3453-T o 2186-T) trattenendo il registro (1) con la chiave 3458-T.

7. Collocare i parapolvere (6) nei supporti anteriori e posteriori del cilindro di sospensione.

5223

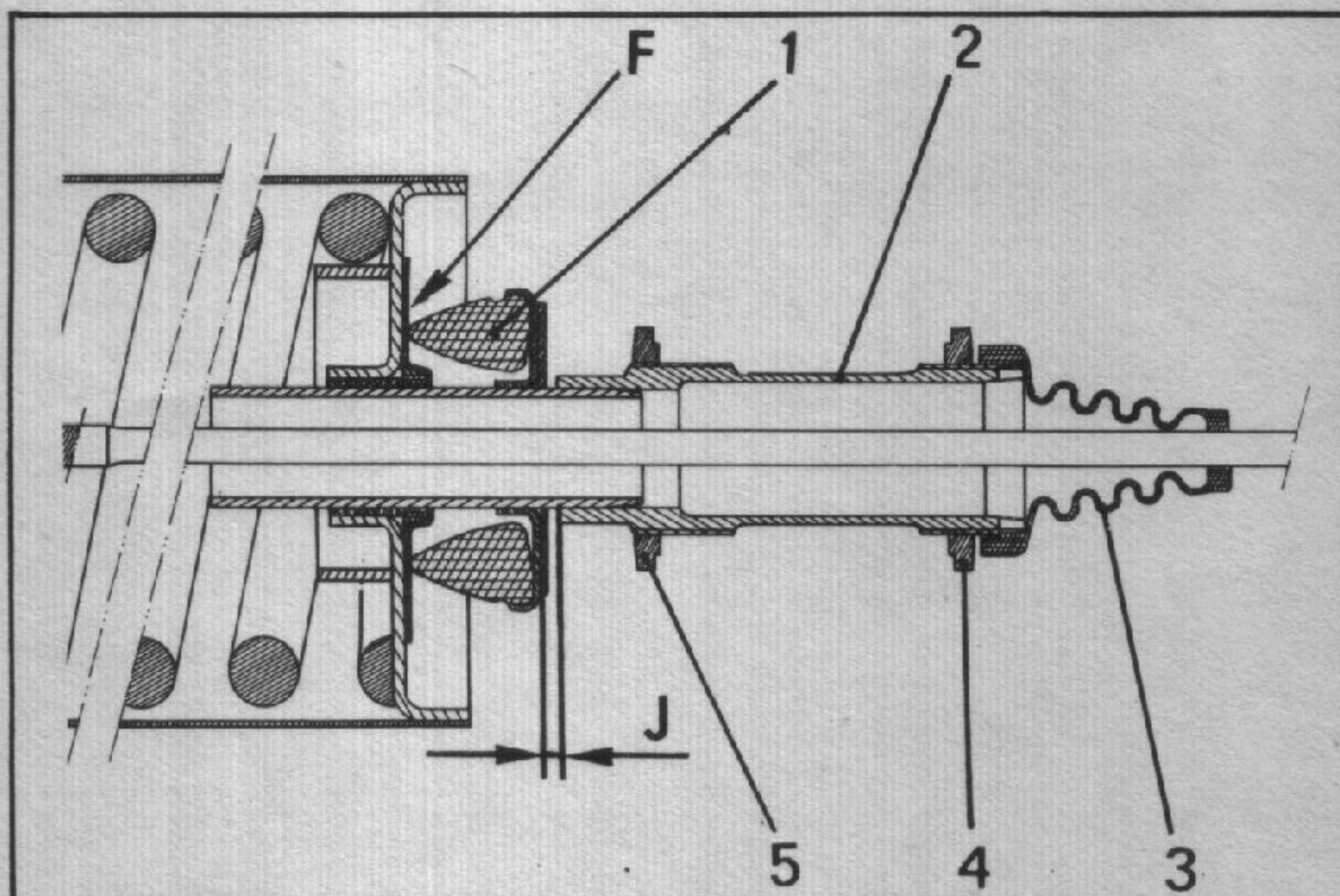


8. Ingrassare il gruppo coltello e registro dei tiranti di sospensione (grasso TOTAL MULTIS MS).

Avvitare i tiranti nei registri anteriore e posteriore fino ai riferimenti fatti prima dello stacco in "c".

9. Riportare il veicolo a terra.

A. 43-50



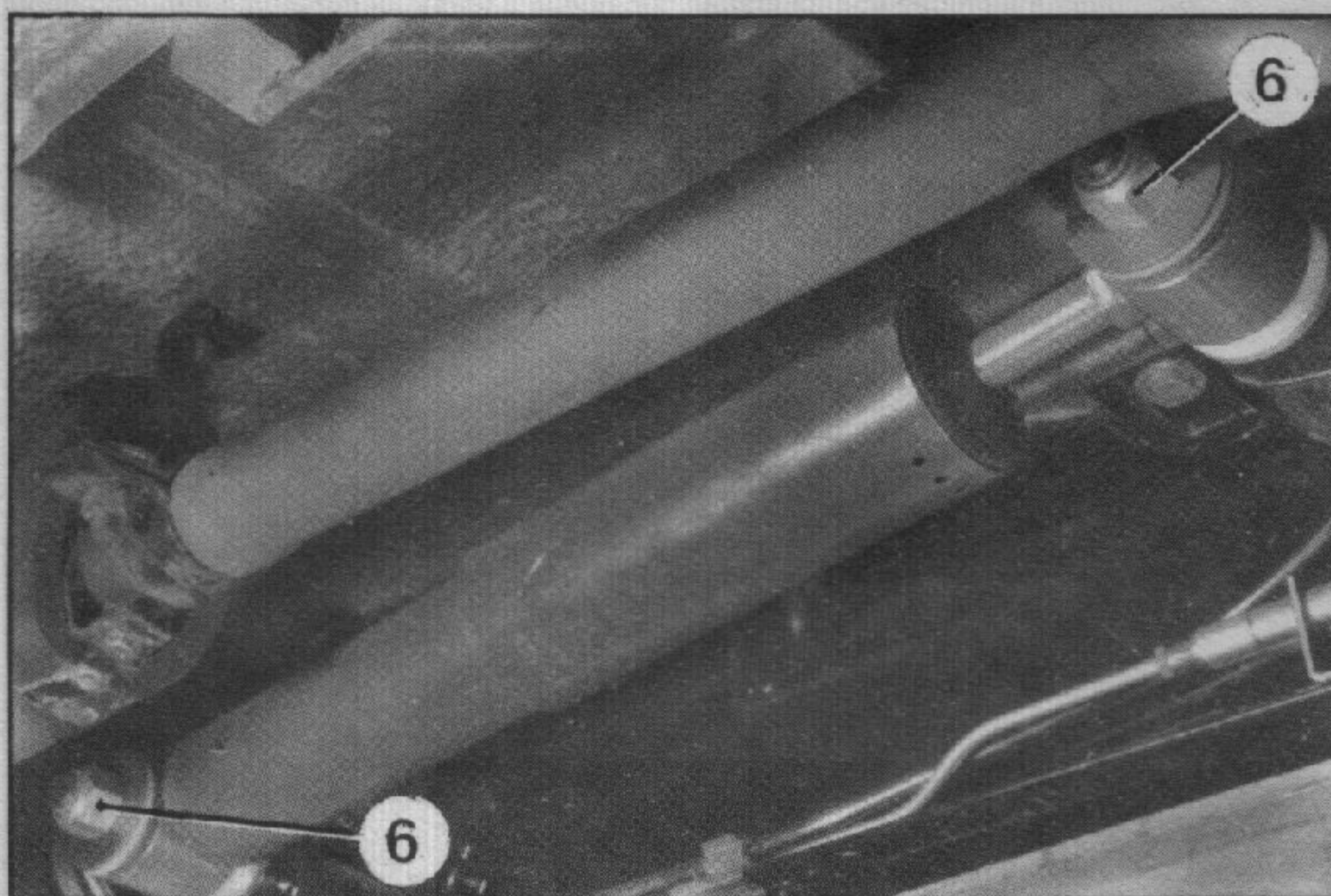
10. Regolare le altezze:
(vedere operazione corrispondente).

Per eseguire questa operazione il veicolo deve essere in posizione di marcia, a vuoto, su suolo piano ed orizzontale, con i pneumatici correttamente gonfiati, le ruote anteriori in linea retta non sollevate e non frenate.

11. Regolare l'arresto antirullo posteriore:

- a) Collocare l'arresto (1) in appoggio sulla superficie F del cilindro di sospensione e agendo sui dadi (4) e (5) regolare per ottenere un gioco $J = 0$ a 2 mm.
- b) Serrare i dadi (4) e (5) da **18 a 22 daNm** (chiave 2186-T o 3453-T) trattenendo il registro (2) con la chiave 3458-T.
- c) Ricollocare i parapolvere (3) sui registri.

5330



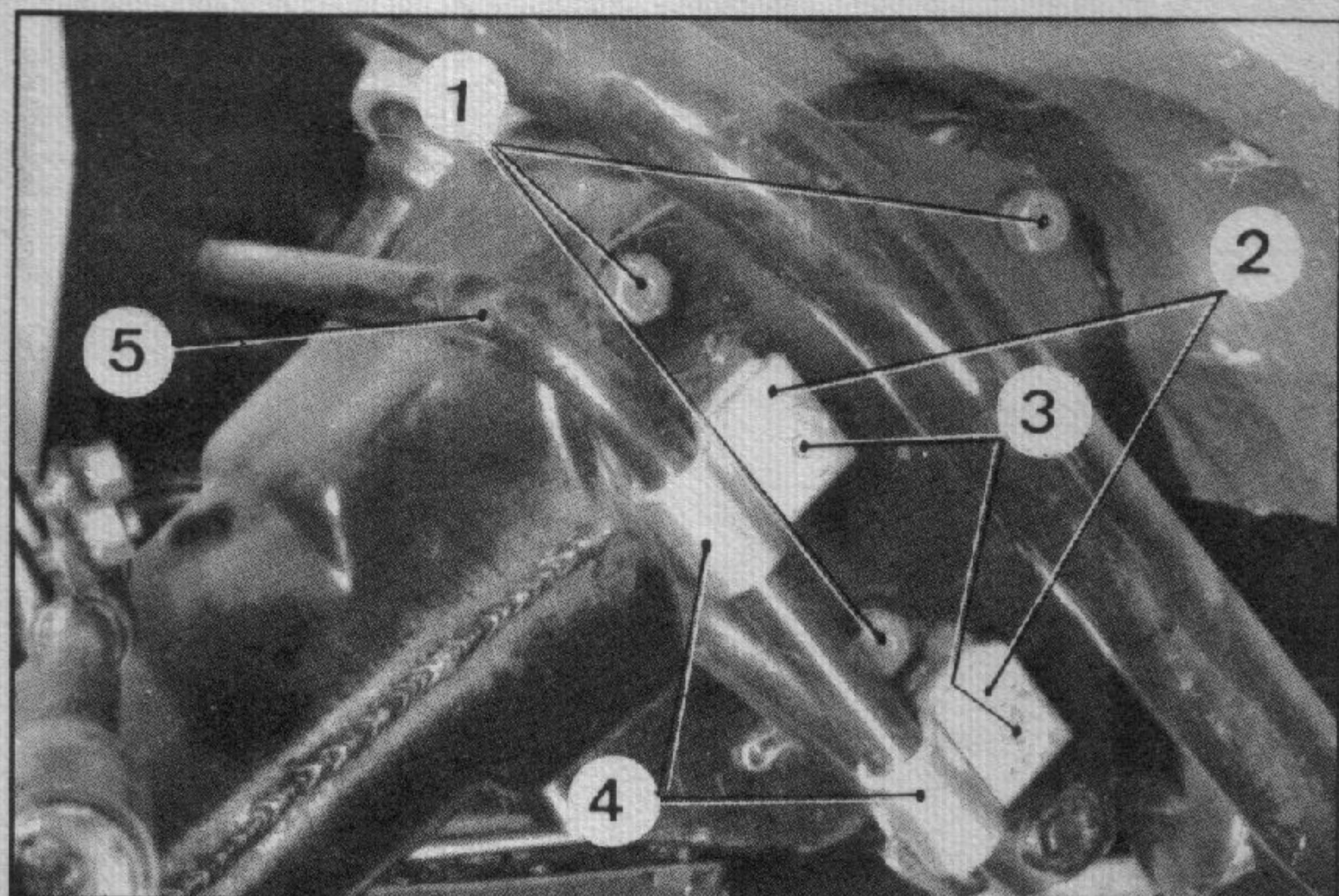
12. Montare l'ammortizzatore posteriore
(e secondo i casi l'ammortizzatore anteriore):

Serrare i dadi (6) solo quando il veicolo è in appoggio sulle ruote per evitare di portare i silentbloc in contatto.

Serrare i dadi di fissaggio degli ammortizzatori da **3,5 a 4 daNm**.

I - STACCO E RIATTACCO DI UNA BARRA ANTIRULLIO

5120



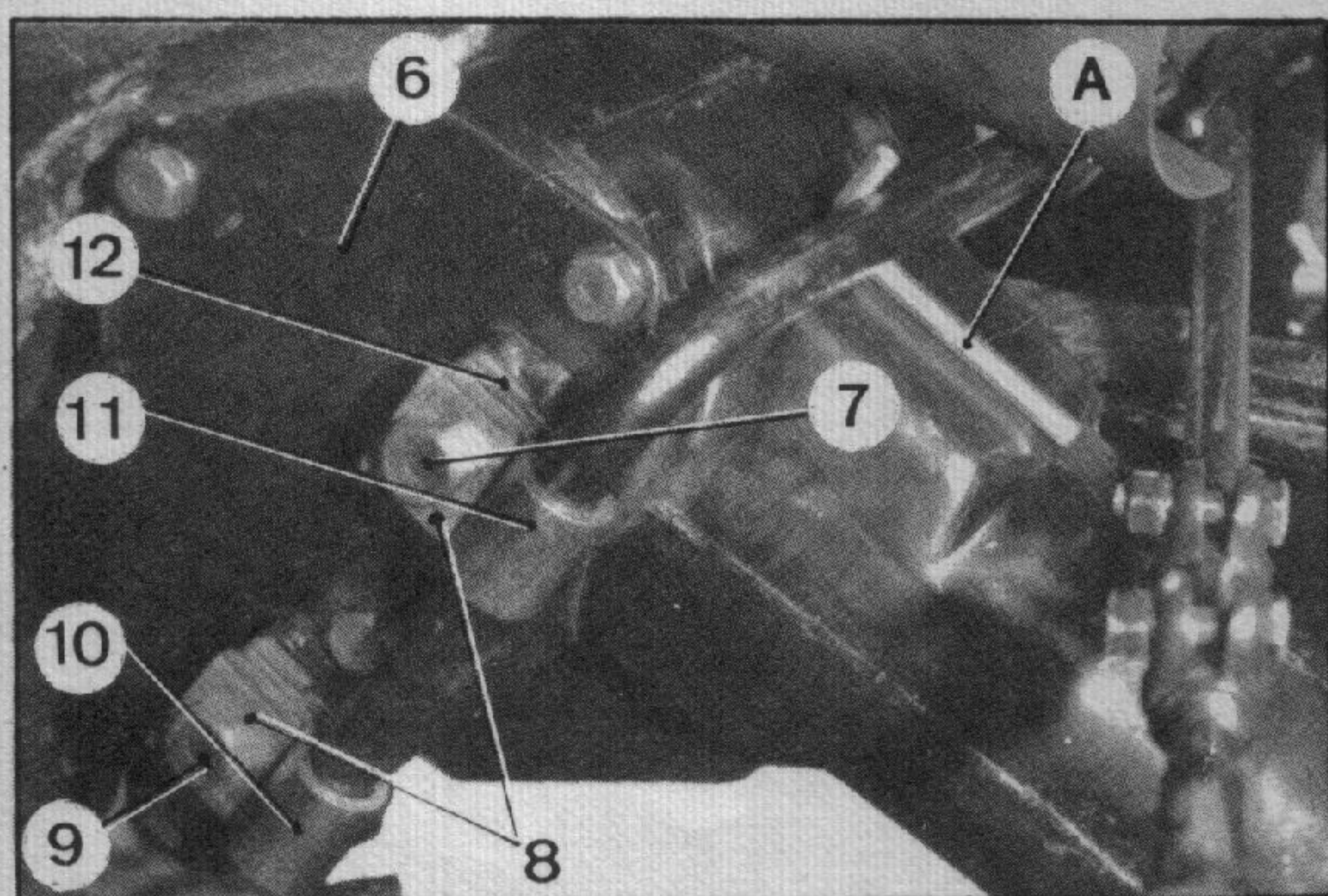
STACCO

1. Sollevare la parte anteriore del veicolo.
Togliere le ruote anteriori.
2. Togliere le viti di fissaggio (3) dal lato sinistro poi da quello destro.
(Contrassegnare il senso di montaggio degli spessori di regolazione e di quelli di arresto).
3. Estrarre la barra (5) preferibilmente dal lato sinistro.

RIATTACCO

4. Collocare la barra con i collari di fissaggio (4), (10) e (11) (preferibilmente dal lato sinistro) con la parte ricurva verso la parte posteriore del veicolo.
5. **Lato sinistro:** Regolare la distanza di sbattimento. Interporre una spina A ($\varnothing = 6$ mm) tra la barra ed il braccio.
Collocare le viti di fissaggio (3).
Orientare verso il collare il bordo arrotondato della piastra d'appoggio (2).
Serrare a **6 daNm**.

5225



6. **Lato destro:**
 - a) Regolare la distanza di sbattimento.
Procedere come per il lato sinistro.
 - b) Regolare il gioco laterale della barra.
Procedimento:
Determinare l'altezza dello spessore (12) da collocare tra il collare (11) e il supporto dell'ammortizzatore (6) per ottenere un gioco di 0,6 mm massimo prima del montaggio della vite (7) di fissaggio.
Determinare in seguito l'altezza dello spessore da inserire sotto il collare (10) per ottenere un gioco di 0,5 mm massimo prima del collocamento della vite (9) di fissaggio.
Orientare verso il collare il bordo arrotondato della piastra d'appoggio (8).
Serrare le viti di fissaggio a **6 daNm**.
7. Montare le ruote e riportare il veicolo a terra.

II - CONTROLLO DELLA BARRA ANTIRULLIO

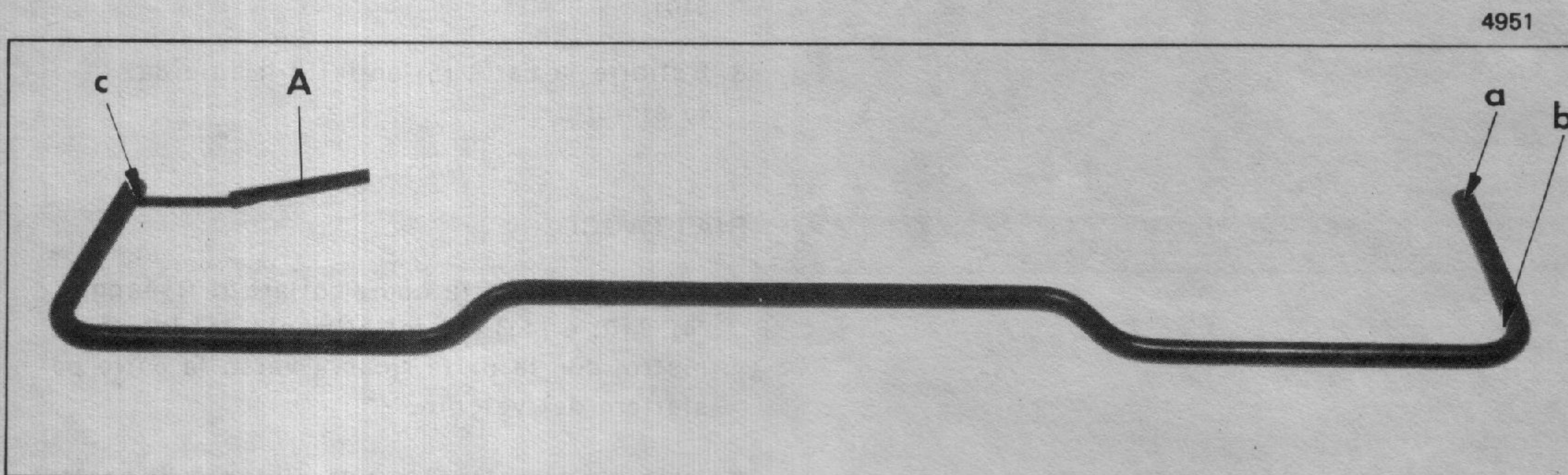
NOTA: per controllare o regolare le altezze del veicolo e' necessario staccare il lato destro della barra antirullo.

Con la regolazione delle altezze correttamente eseguita, se, dopo aver collegato la barra antirullo, ci si accorge che l'altezza destra e quella sinistra sono differenti, e' necessario controllare questa barra.

8. Togliere la barra antirullo (vedere paragrafi 1 a 3 medesima operazione).

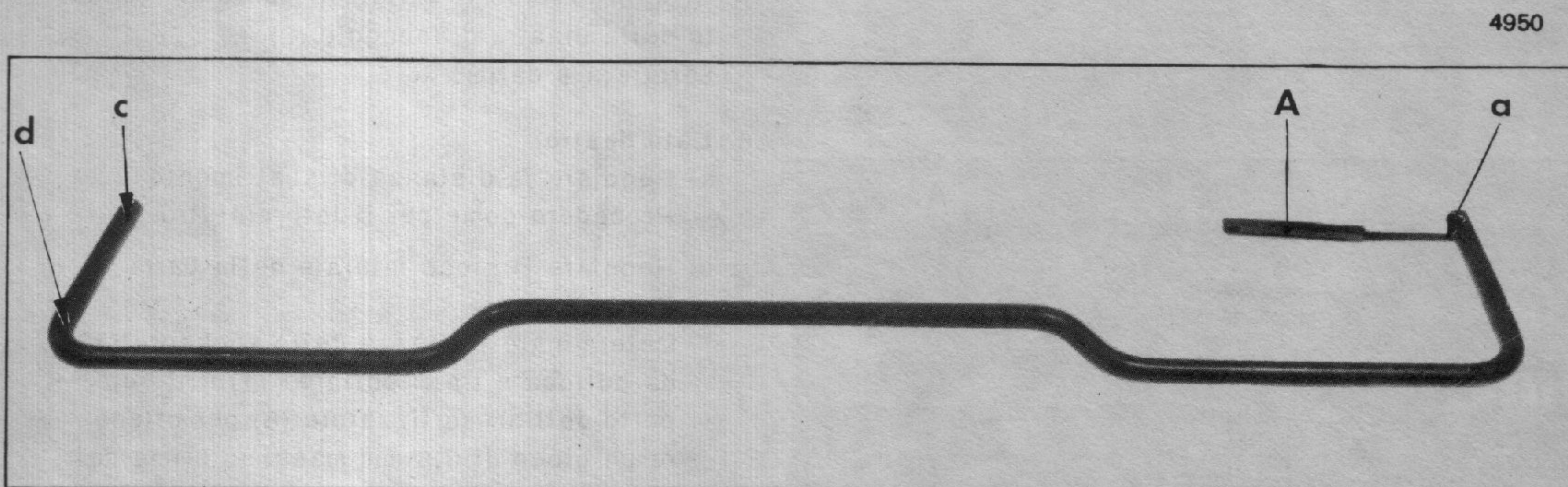
9. Posare la barra su un banco o su una superficie perfettamente piana (vedere figura).

10. Controllare la barra:



a) Premere in "ab" la barra sul banco e misurare con uno spessimetro A la distanza tra il banco e l'estremita' "c" della barra.

La quota rilevata deve essere da 0 a 3 mm.



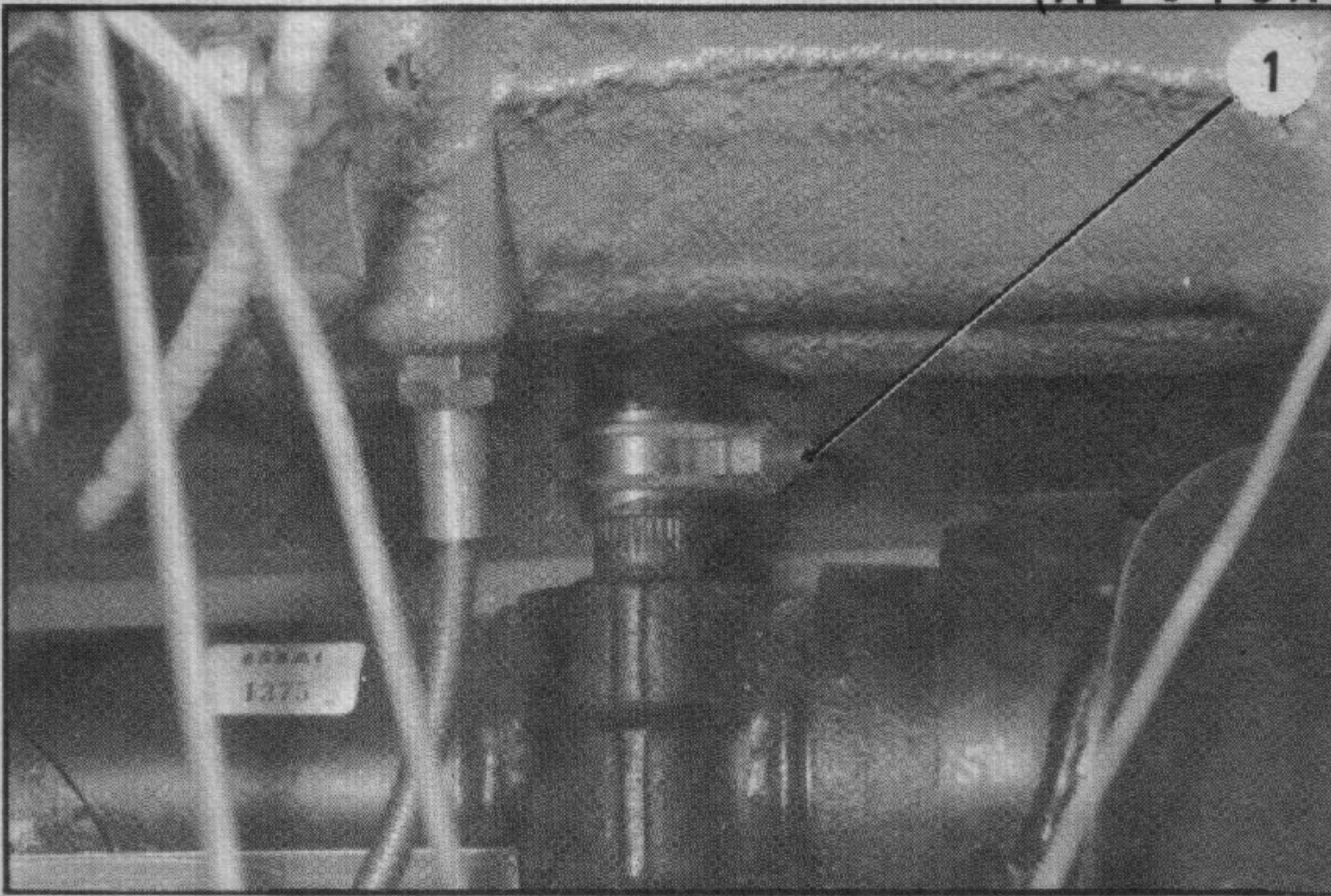
b) Premere in "cd" la barra sul banco e misurare con lo spessimetro A la distanza tra il piano e l'estremita' (a) della barra.

La quota rilevata deve essere da 0 a 3 mm.

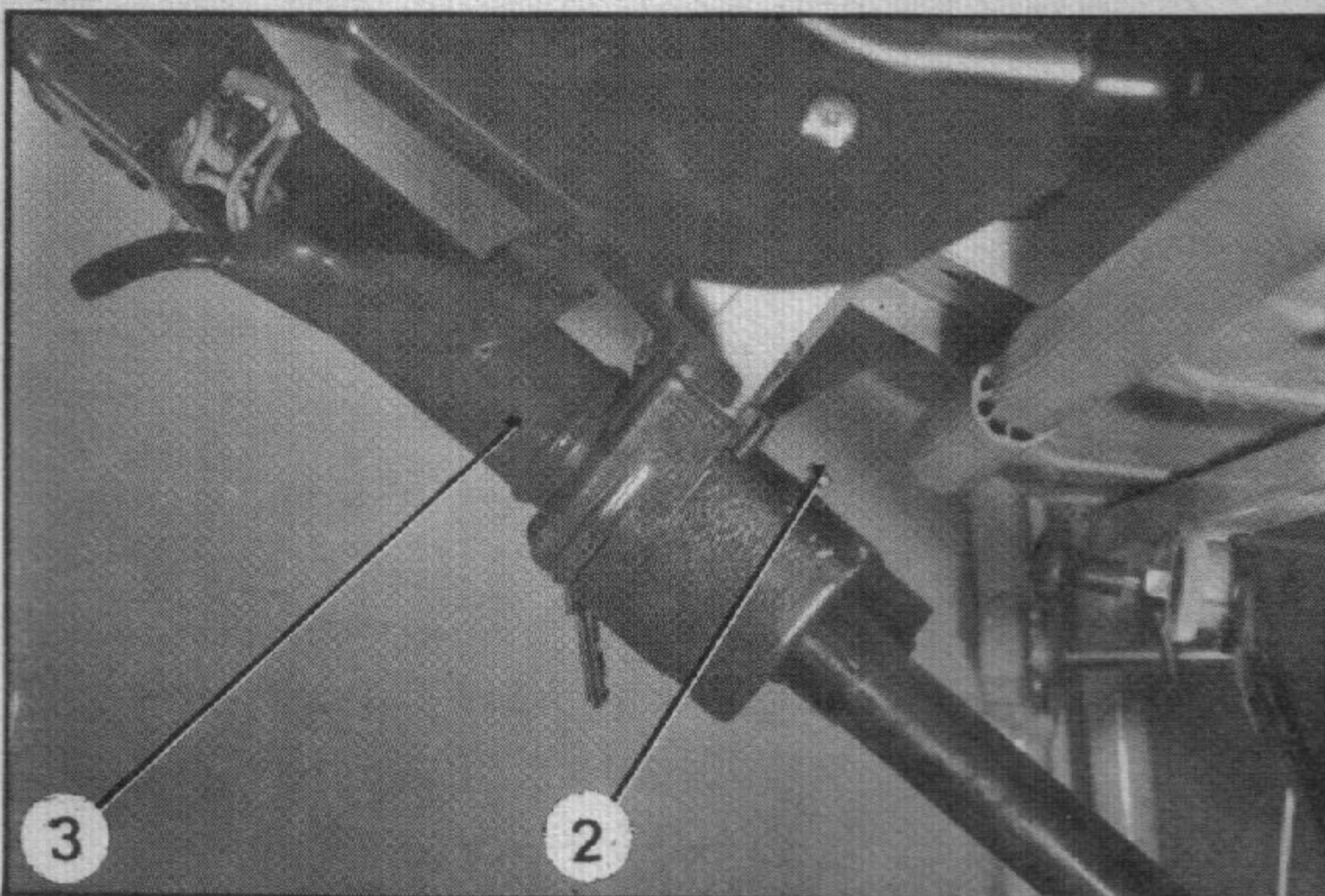
Se in un caso o nell'altro la distanza supera i 3 mm e' necessario sostituire la barra.

**II - STACCO E RIATTACCO DI UN CANOTTO DELLO STERZO O DELL'ANTIFURTO
(AZ e FURGONCINI)**

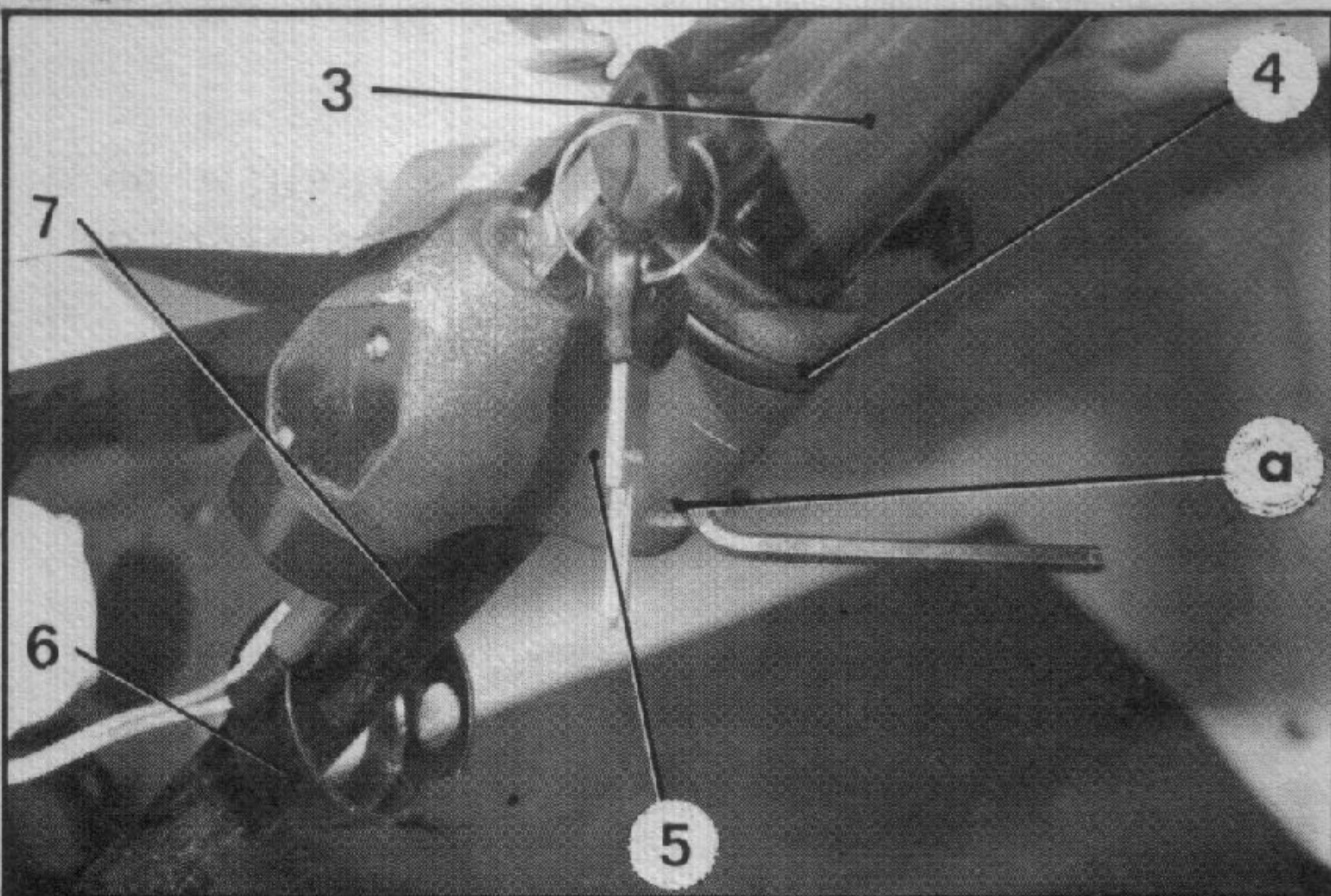
3244



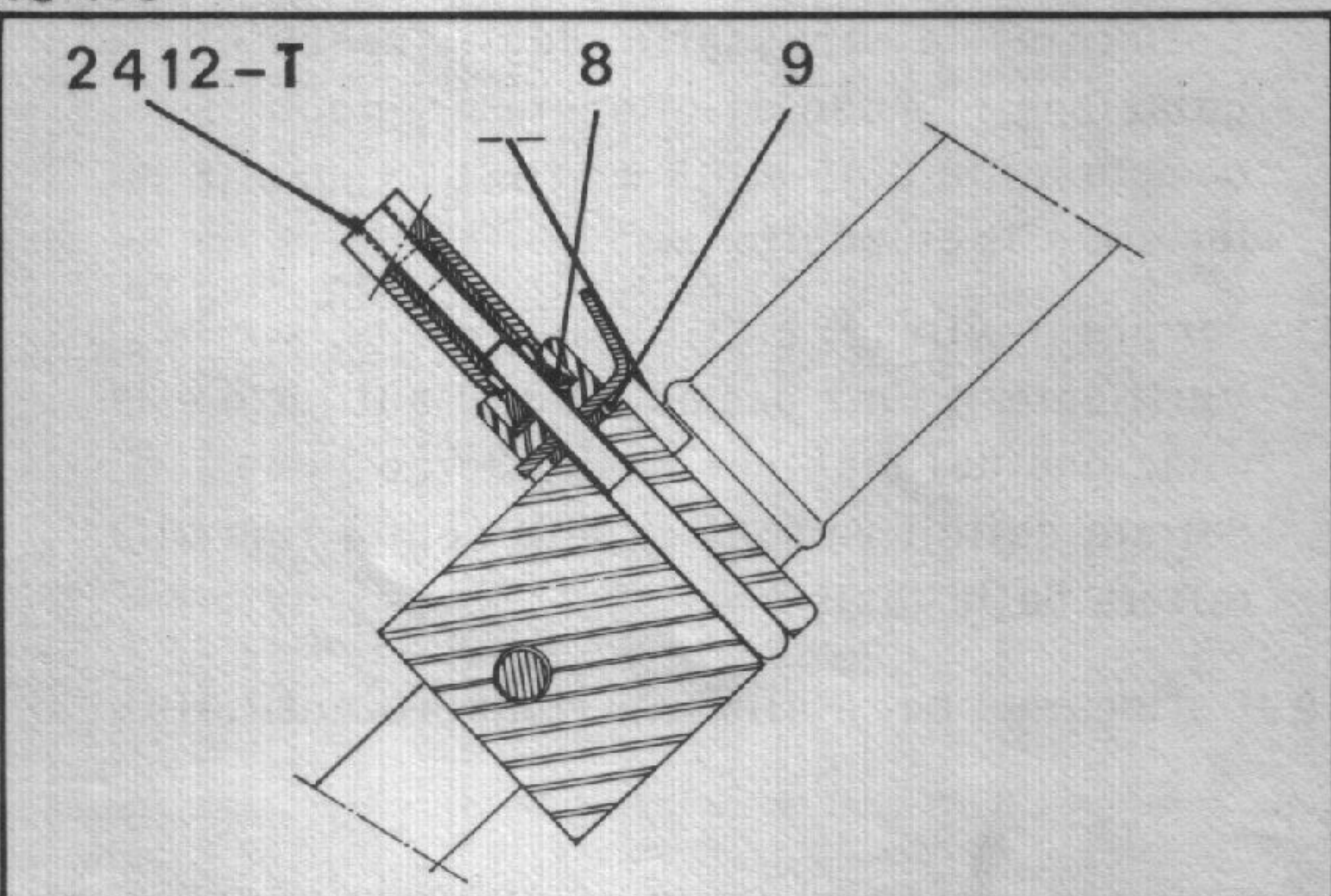
7853



1005B



A. 44-8



STACCO

1. Togliere la vite (1) del collare di serraggio del piantone sul pignone della cremagliera e staccare i fili d'alimentazione dell'antifurto.
2. **Togliere la ghiera di protezione:**
Staccare la vite di fissaggio (2).
Estrarre la ghiera di protezione (6).
3. **Togliere la boccia di bloccaggio:**
Mettere l'antifurto in posizione sbloccata.
Togliere le viti di fissaggio in "a" (chiave a brugola $\varnothing = 5$ mm).
Staccare la boccia di bloccaggio.
4. **Togliere l'antifurto:**
Togliere i dadi (8) di fissaggio della staffa di tenuta (4) (attrezzo 2412-T).
Staccare l'antifurto (5) e gli spessori di regolazione (9).
5. Staccare il piantone dello sterzo (7), il canotto (3) e lo spessore in gomma.
6. Togliere se necessario il piantone, il canotto, le boccole Rilsan e quelle in gomma.

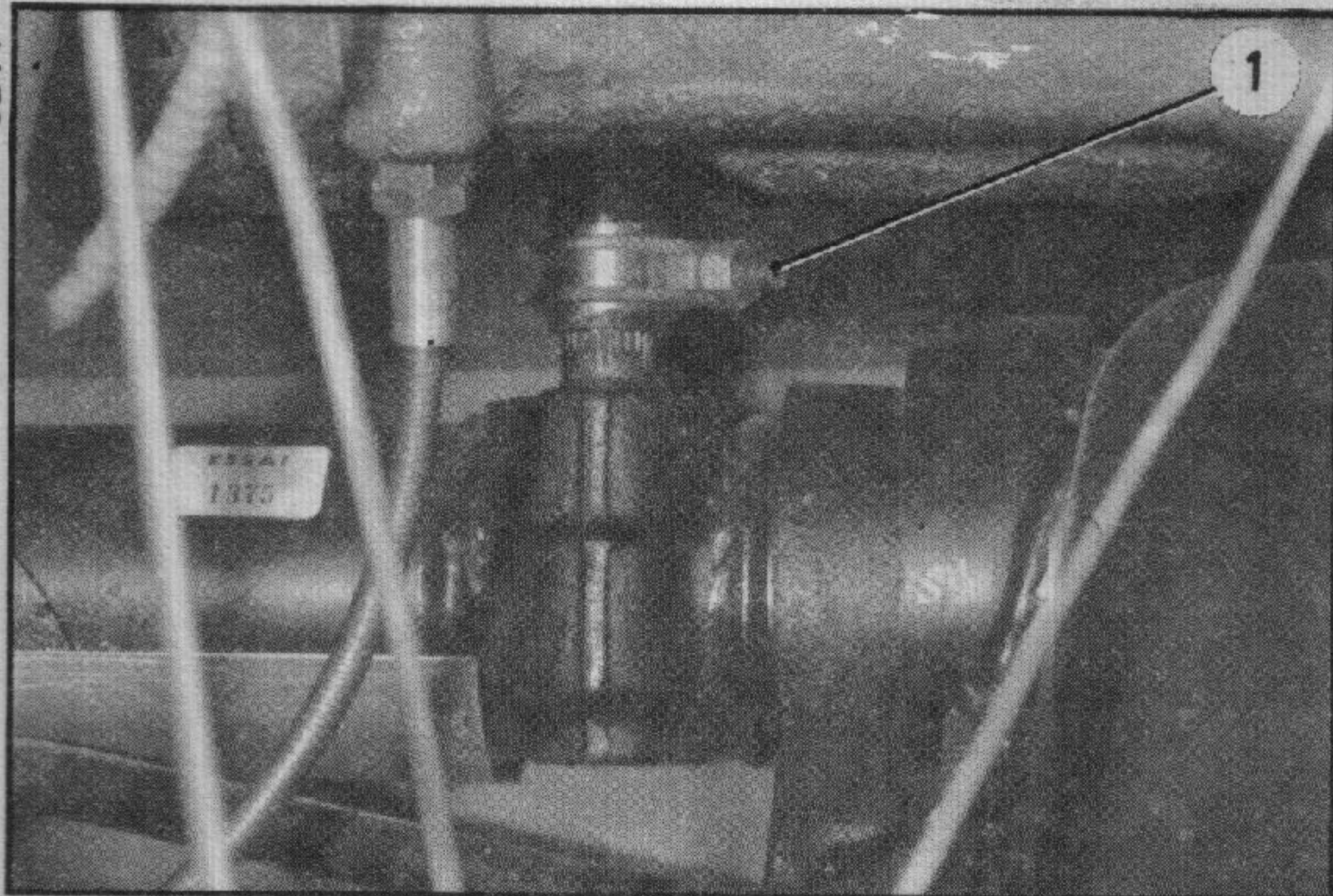
RIATTACCO

7. Montare, se necessario, il canotto sul piantone e sistemare le boccole in gomma e le boccole Rilsan.
8. Collegare il piantone al pignone della cremagliera.
Serrare il dado (1) a **1,9 daNm**.
9. **Montare l'antifurto:**
Interporre lo spessore in gomma tra il canotto e la piastra di fissaggio dell'antifurto.
Montare l'antifurto e i relativi spessori.
Serrare i dadi (8) fino alla rottura della testa del dado.
10. **Montare la boccia di bloccaggio:**
Porre l'antifurto in posizione sbloccata.
Collocare la boccia di bloccaggio.
Serrare leggermente la vite in "a".
Verificare che il bloccaggio e lo sbloccaggio avvengano correttamente.
Serrare definitivamente le viti.
11. Montare la ghiera di protezione (6) e serrare la vite (2).
12. Collegare i fili d'alimentazione all'antifurto.

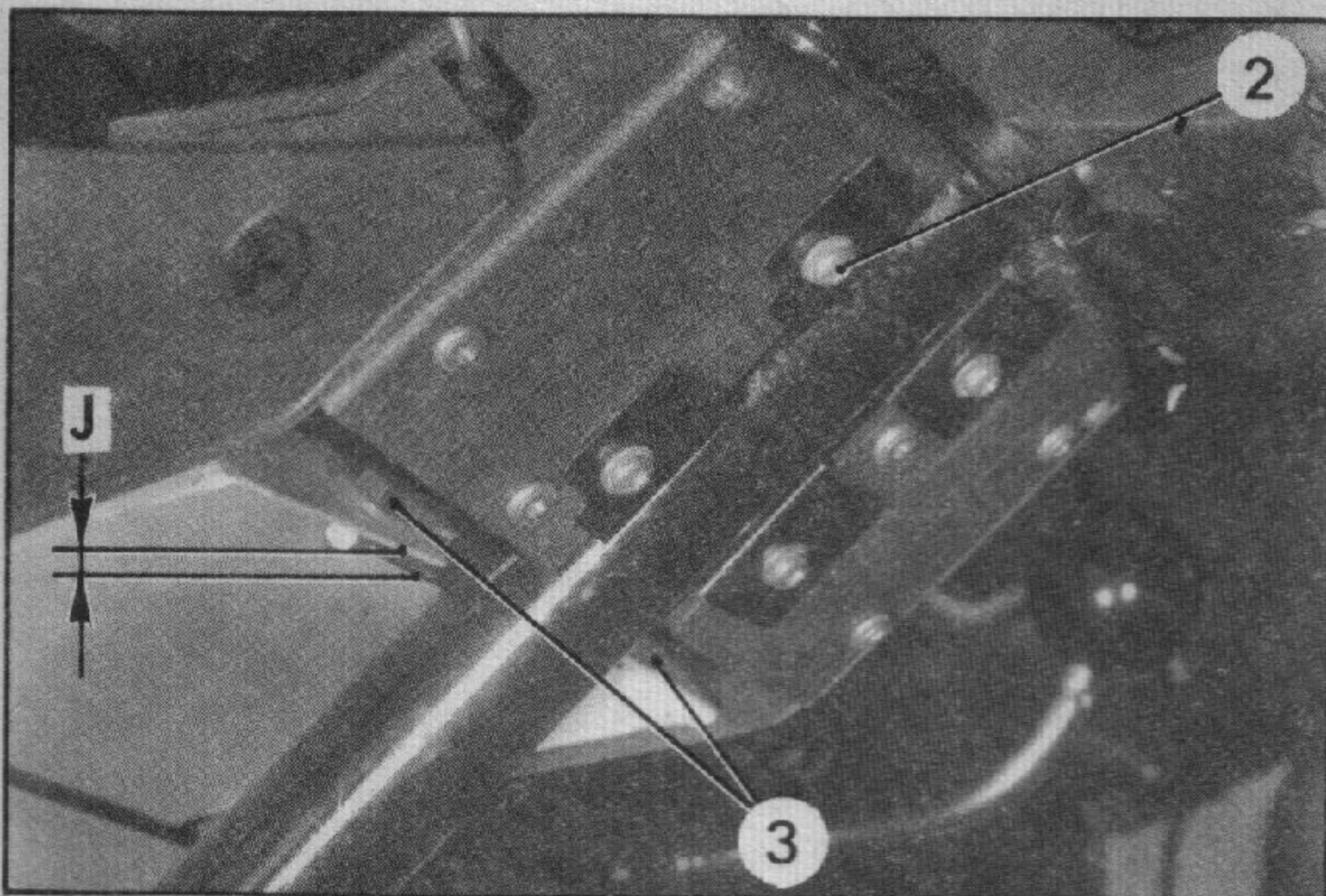
954-2

II - STACCO E RIATTACCO DEL CANOTTO DELLO STERZO O DELL'ANTIFURTO (DYANE 4 e DYANE 6)

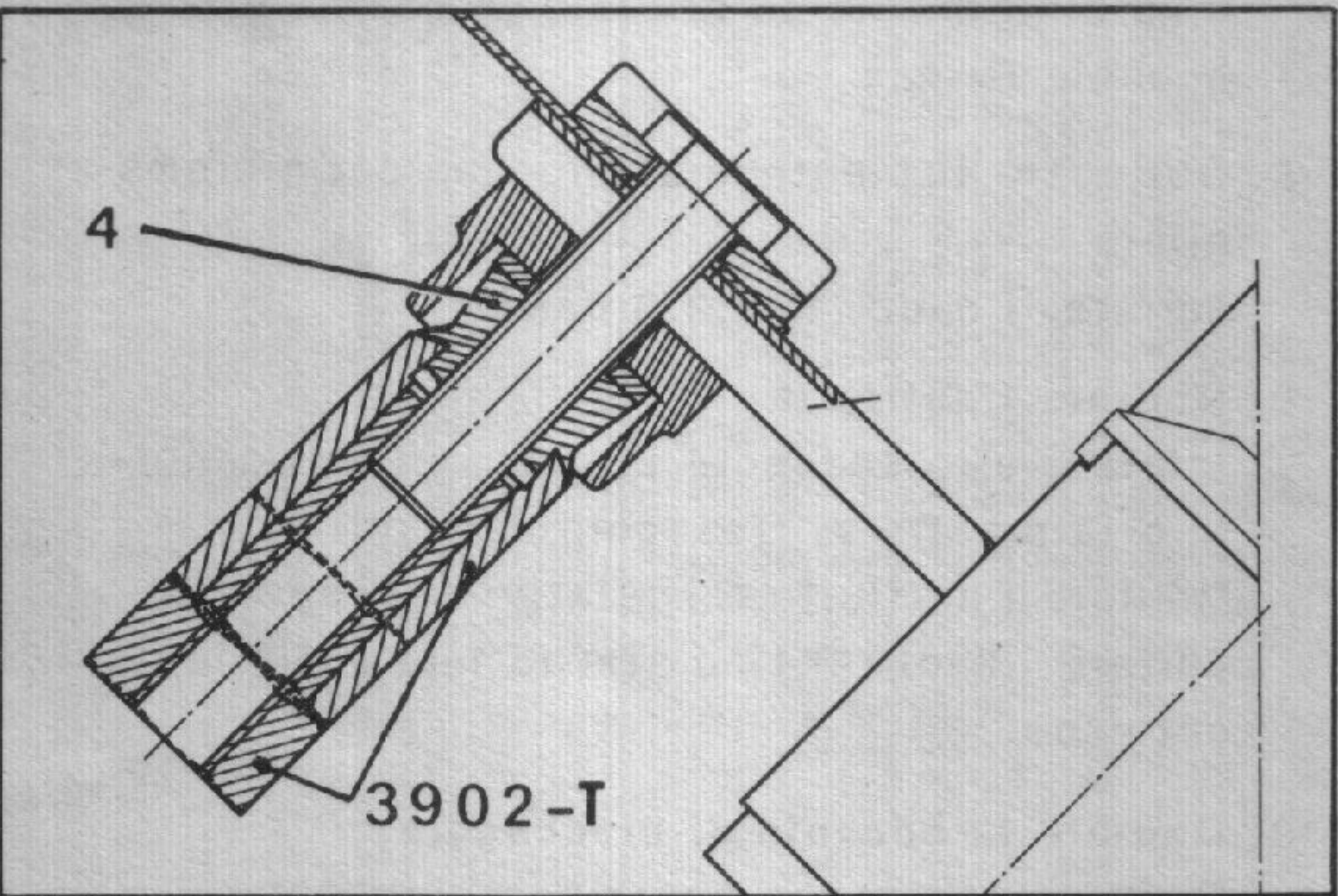
3244



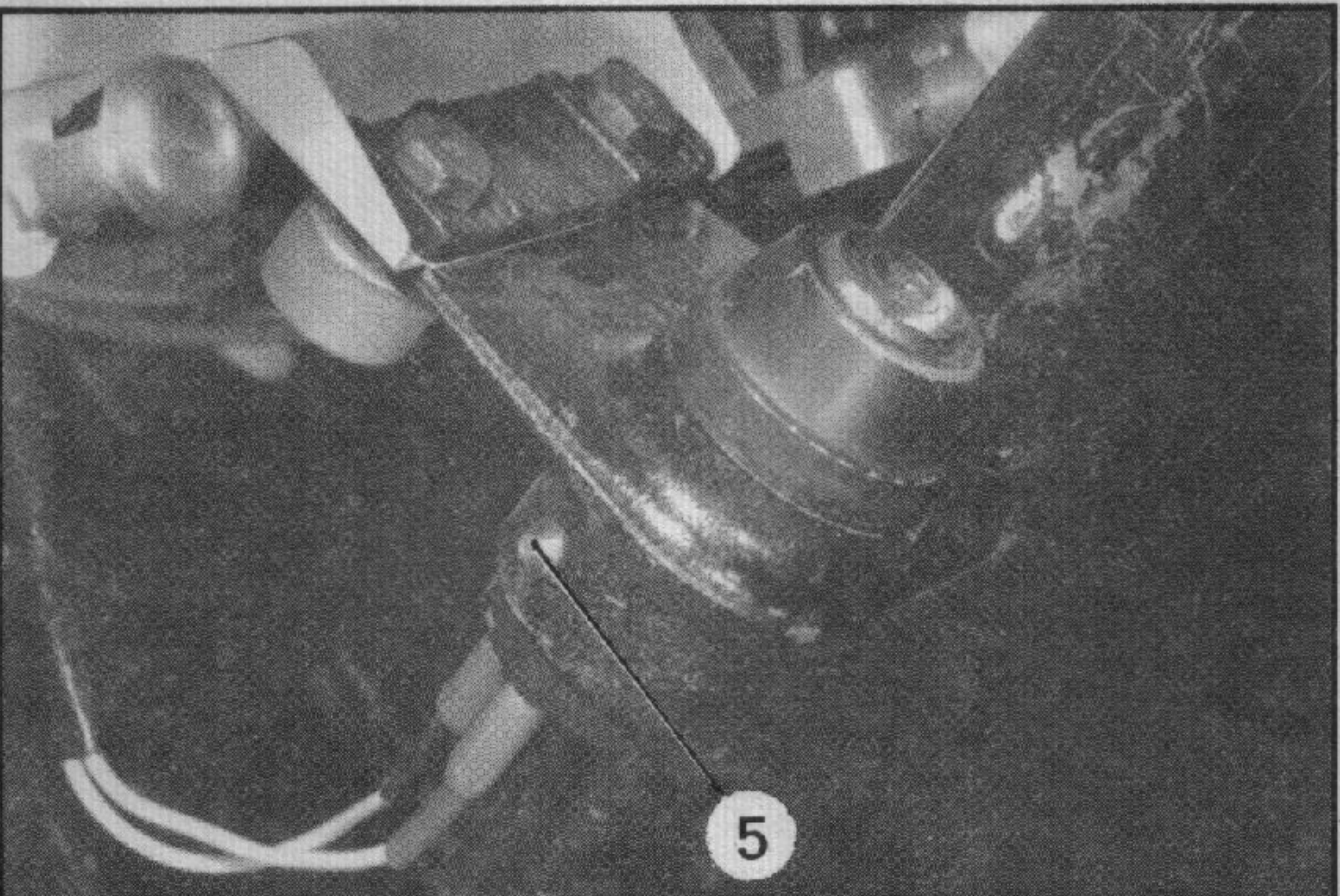
12126



A. 44-9



12125



STACCO

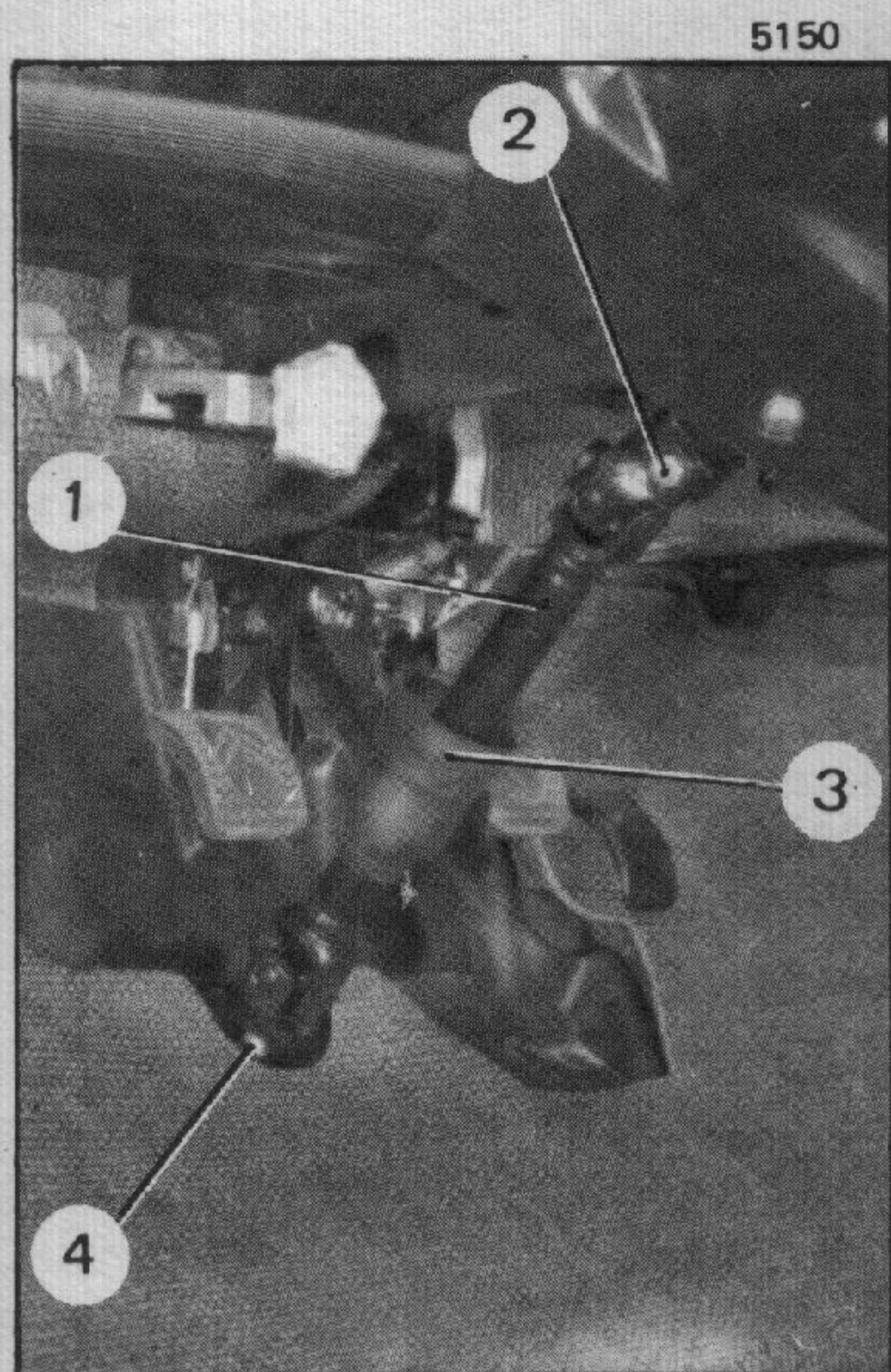
NOTA: Per togliere il canotto dello sterzo non è necessario staccare l'antifurto.

1. Togliere la vite (1) del collare di serraggio del piantone dello sterzo sul pignone della cremagliera. Togliere le viti (2) e (3).
2. Togliere i dadi conici (4) di tenuta della piastra di fissaggio del canotto e dell'antifurto (attrezzo 3902-T).
3. Estrarre il piantone dal pignone della cremagliera.
Staccare i fili d'alimentazione dell'antifurto.
4. Togliere il gruppo canotto e piantone dello sterzo.
5. Staccare il canotto dal piantone (se necessario). Togliere la boccia Rilsan e quella in gomma.
6. **Togliere l'antifurto (se necessario):**
 - a) Forare la testa della vite (5) con una punta di 3,5 mm ed estrarla.
 - b) Premere sulla chiave di contatto e mantenerla in posizione bloccaggio. Il dito di bloccaggio rimane così nel corpo dell'antifurto e ne permette la sua estrazione.

RIATTACCO

7. Montare l'antifurto:
Collocare l'antifurto e serrare la vite (5) fino alla rottura della testa. Montare la boccia Rilsan e quella in gomma.
8. Inserire il piantone dello sterzo nel canotto.
9. Collegare il piantone al pignone della cremagliera. Serrare il dado a **1,9 daNm**.
10. Collocare le viti (2) e (3) e i due dadi conici. Inserirli senza serrarli.
Interporre la piastra di fissaggio del canotto e dell'antifurto.
Centrare il canotto.
Collocare, se necessario, degli spessori di regolazione in modo da ottenere un gioco "j" compreso tra 0,05 e 0,5 mm tra il supporto inferiore e il cruscotto.
11. Serrare le viti (2) e (3).
Verificare il funzionamento dell'antifurto e la rotazione del piantone dello sterzo.
Serrare definitivamente i dadi conici fino alla rottura delle teste.
12. Collegare i fili d'alimentazione all'antifurto.

III - STACCO E RIATTACCO DI UN VOLANTE O DI UN ALBERO DI TRASMISSIONE (AMI 8)

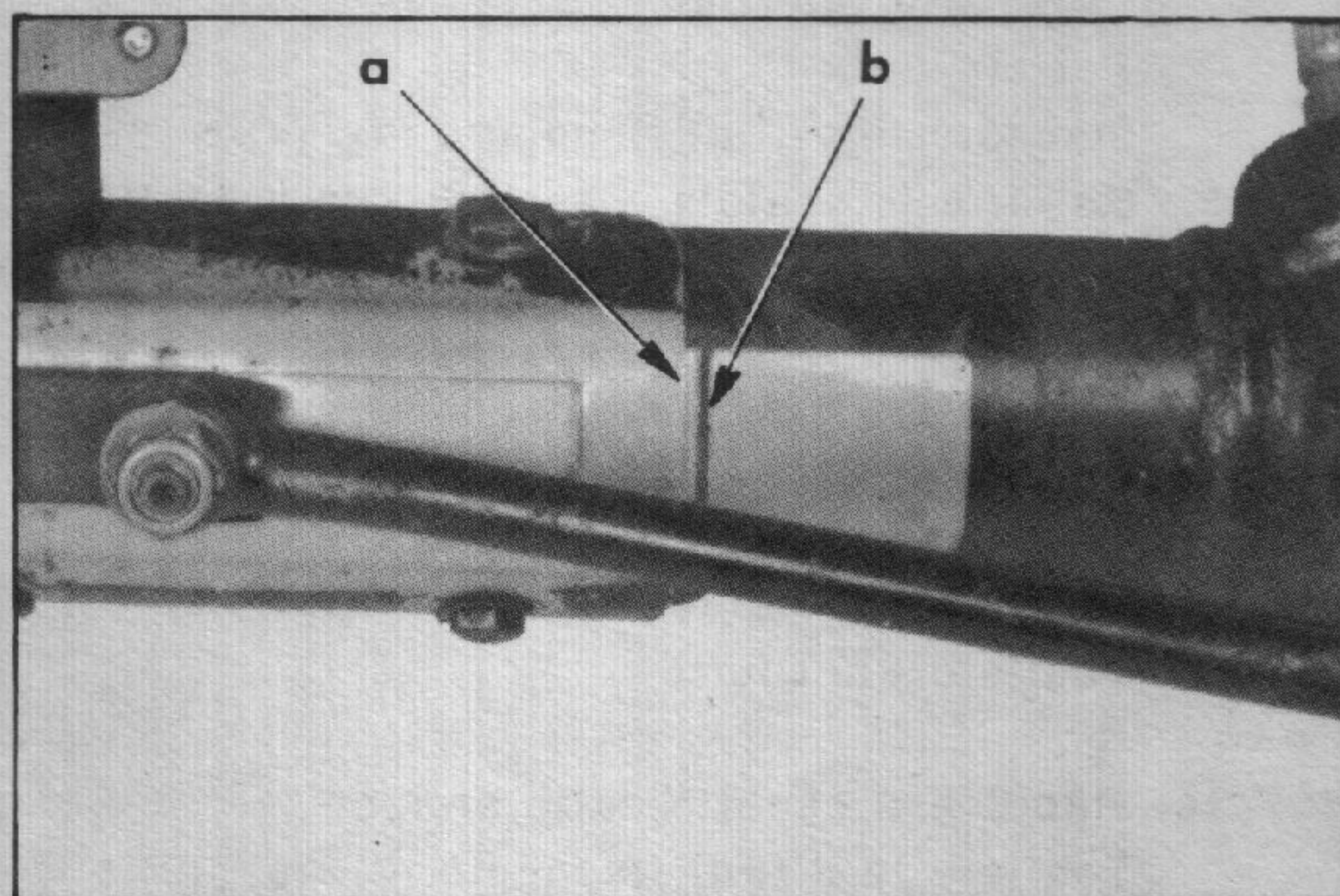


STACCO

1. Mettere l'antifurto in posizione sbloccata.
 2. Togliere il volante.
Togliere la vite di fissaggio (2).
Estrarre il volante dall'alto.
 3. In caso di sostituzione di un albero di trasmissione (1), togliere la protezione in gomma (3) e la vite di fissaggio (4), quindi estrarre l'albero.
- NOTA: per facilitare lo stacco della protezione in gomma usare del talco o del grasso non minerale.

RIATTACCO

4. In caso di sostituzione di un albero di trasmissione (1), inserire la protezione in gomma (3) sull'albero e accoppiarlo al pignone della cremagliera.
- NOTA: per facilitare il montaggio della protezione in gomma, usare del talco o del grasso non minerale.
- Avvitare il dado (dado Nylstop) della vite di fissaggio (4) senza serrarlo.
- NOTA: i dadi Nylstop devono essere sostituiti ad ogni smontaggio.



5. Collegare il volante all'albero di trasmissione:

Mettere il veicolo in linea retta (portare il riferimento "b" stampigliato sulla mascherina mobile dello sterzo a livello della guida "a" delle rotule dal lato sinistro):

Orientare il volante.

La razza deve essere sul lato sinistro e deve formare con l'orizzontale un angolo di circa 30° verso il basso.

In questa posizione collegare l'estremità del piantone all'albero di trasmissione (1).

Avvitare il dado (dado Nylstop) della vite di fissaggio (2) senza serrarlo.

NOTA: i dadi Nylstop devono essere sostituiti ad ogni smontaggio.

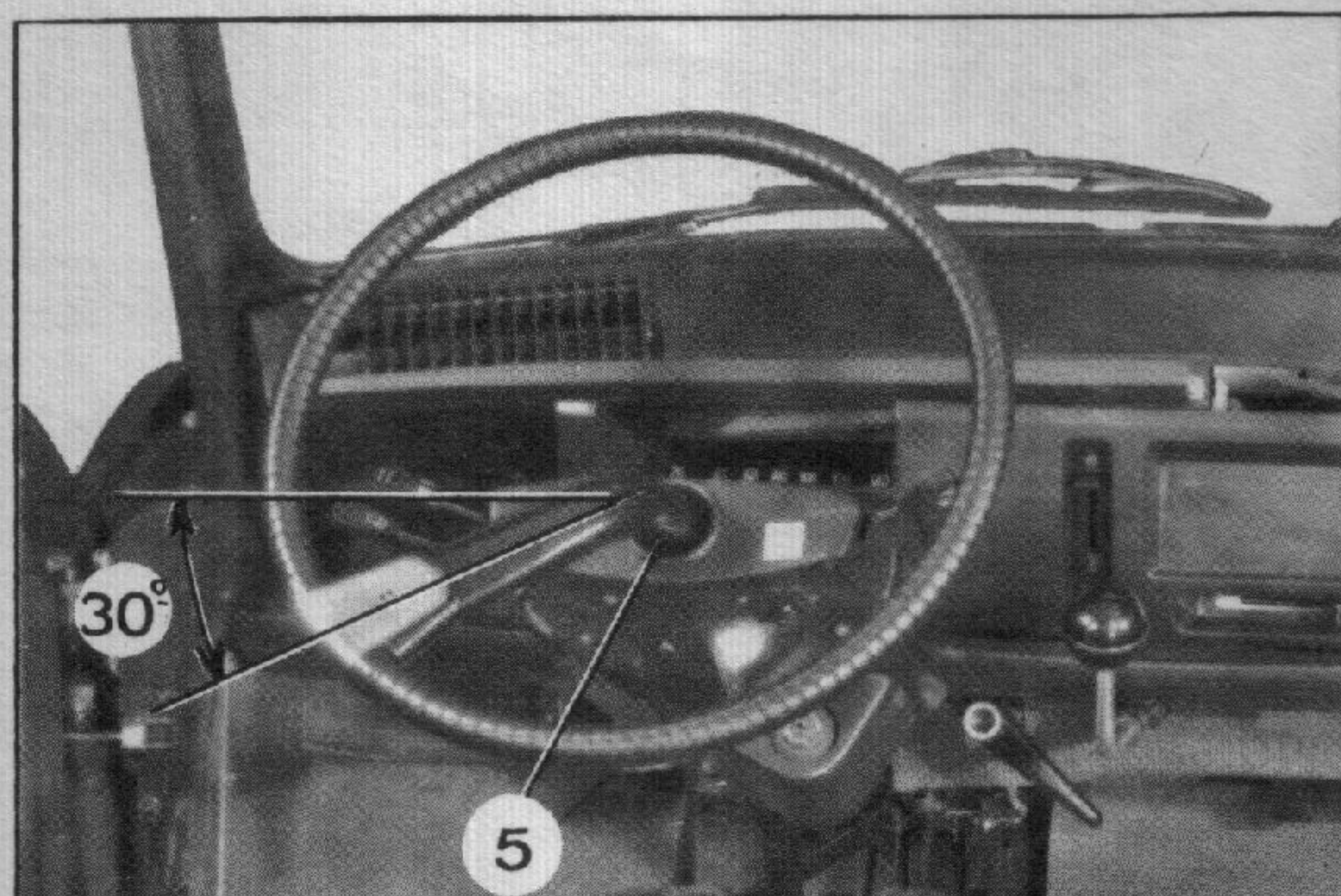
6. Regolare la posizione del volante in profondità:

Per un giro completo del volante, la razza non deve toccare la boccia in plastica (5).

Serrare i dadi (2) e (4) a 2 daNm.

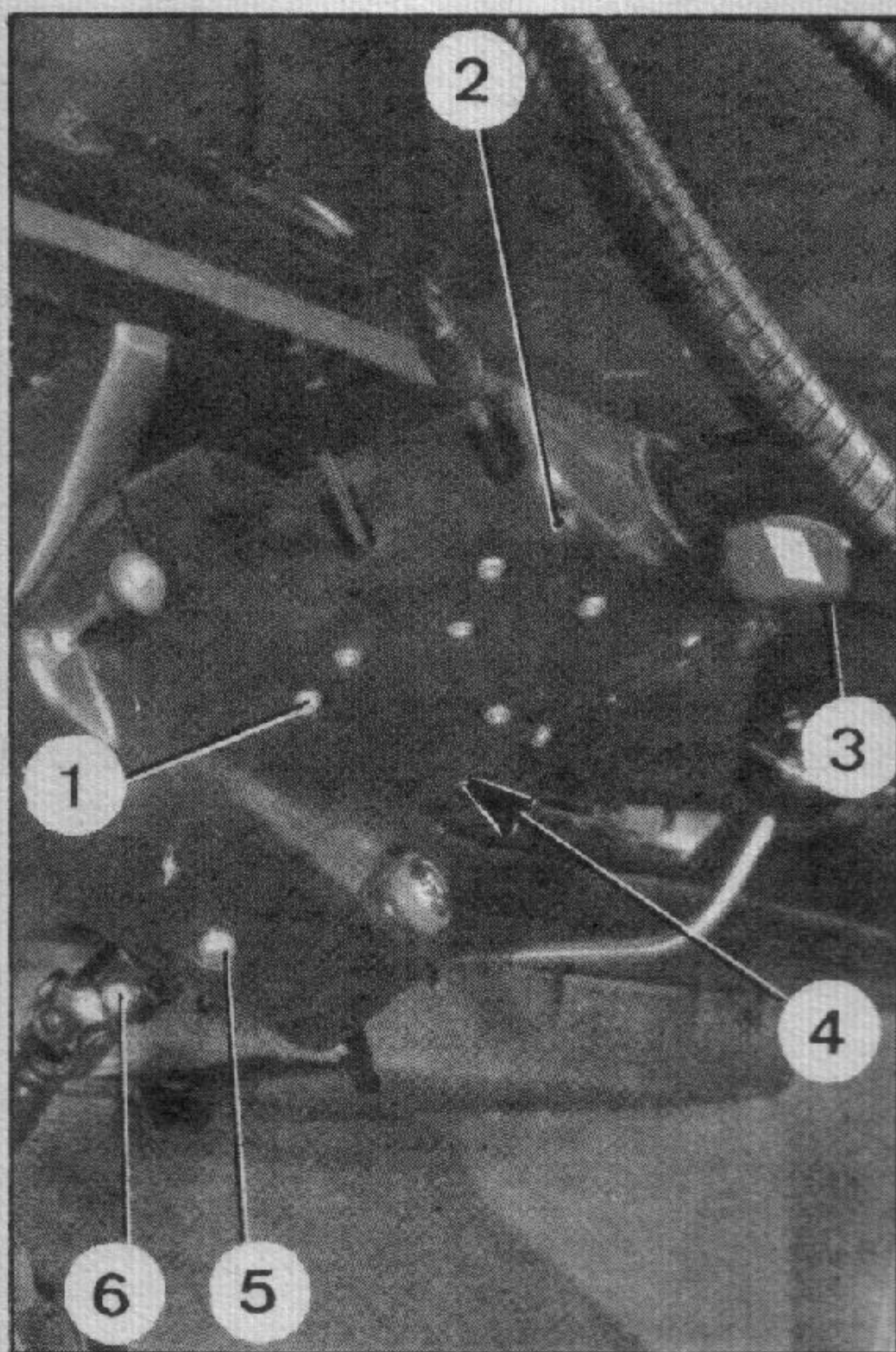
Spingere la protezione in gomma (3) al massimo verso il basso.

7. Verificare il funzionamento dell'antifurto.

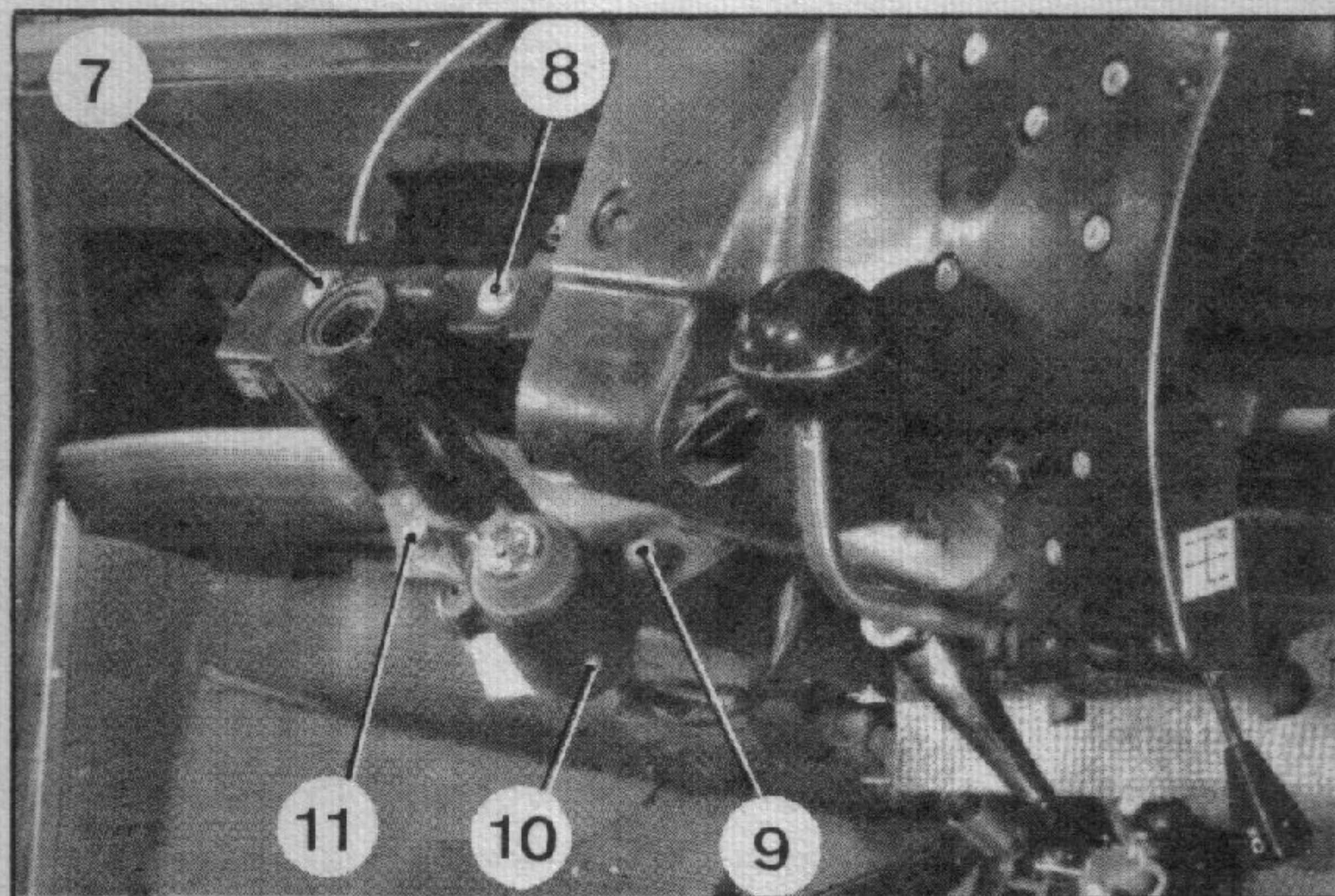


IV - STACCO E RIATTACCO DI UN PIANTONE DELLO STERZO O DI UN ANTIFURTO (AMI 8)

5150



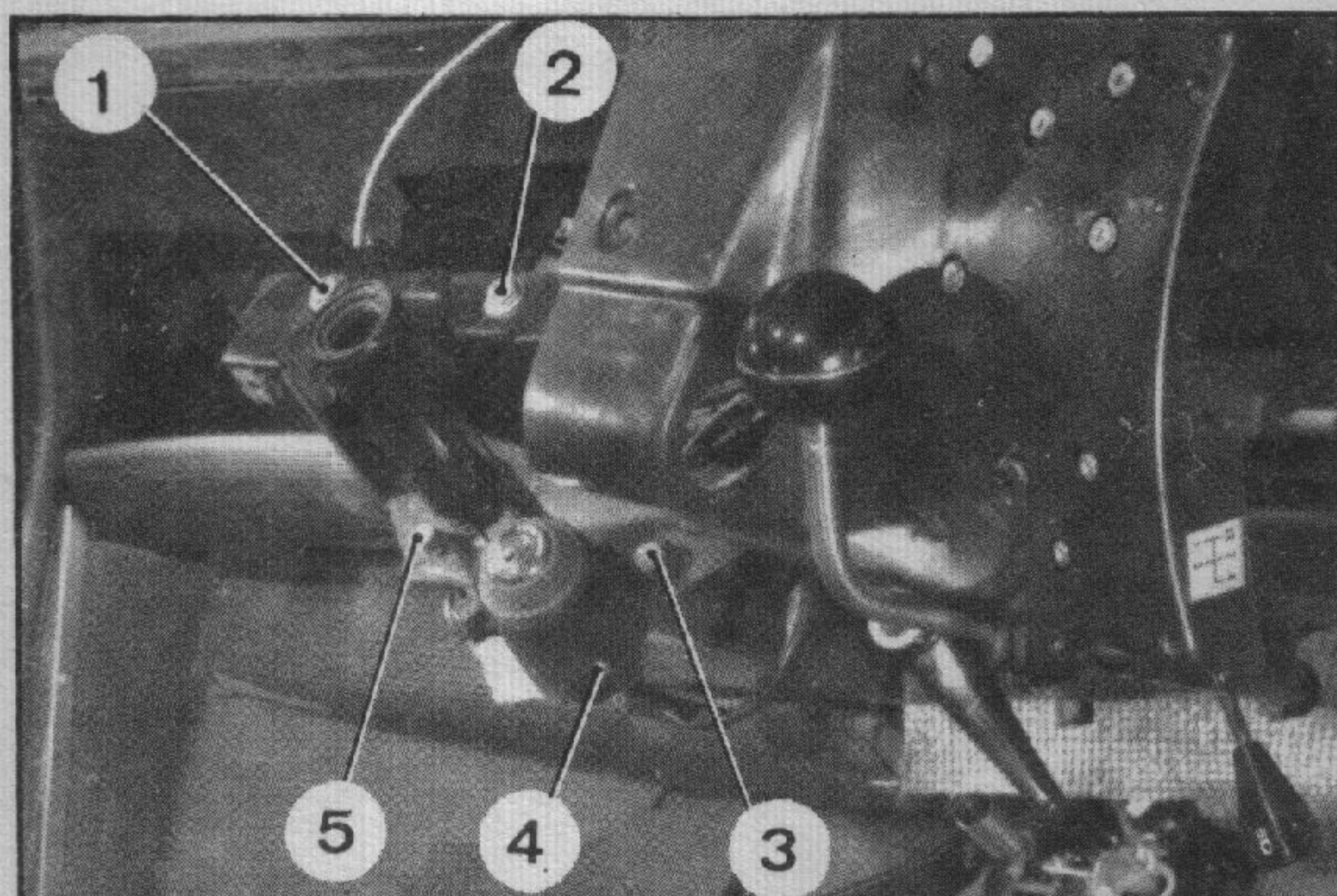
4879



STACCO

8. Staccare il cavo di massa dal morsetto negativo della batteria.
9. Togliere la ruota di scorta.
10. Staccare il cavo di comando dello starter dal carburatore.
11. Mettere l'antifurto in posizione sbloccata.
12. Togliere il volante:
Togliere la vite di fissaggio (6).
Estrarre il volante dall'alto.
13. Togliere la scatola supporto dei comandi elettrici parte superiore.
Per far cio':
Togliere le viti di fissaggio (2) e (3) quindi togliere la scatola.
14. Togliere la scatola supporto dei comandi elettrici parte inferiore.
Per far cio':
Staccare le viti di fissaggio (1), (4) e (5).
Estrarre la scatola e appoggiarla a destra sulla leva di comando del cambio per non staccare i fili elettrici.
15. Staccare l'antifurto:
Togliere la vite di fissaggio (10).
Staccare i fili elettrici dell'antifurto.
Togliere l'antifurto.
16. Staccare il canotto dello sterzo.
Togliere le viti di fissaggio (7), (8), (9) e (11).
Estrarre il canotto.

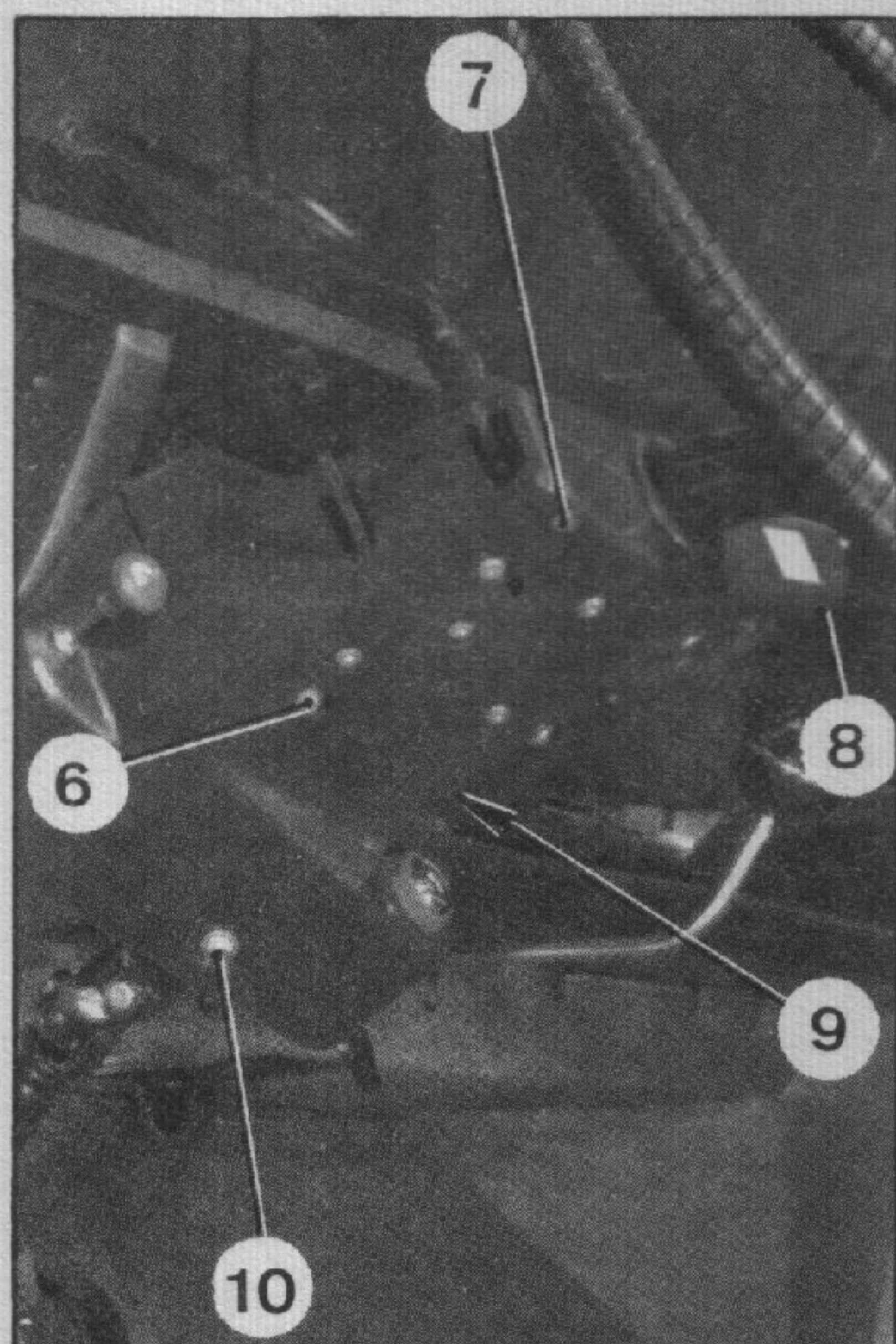
4879



RIATTACCO

17. Collocare il canotto dello sterzo e montare e serrare le viti di fissaggio (1), (2), (3) e (5) (rondella a contatto).
18. Inserire l'antifurto nel suo alloggiamento, collocare e serrare la vite di fissaggio (4) (rondella dentata). Collegare i fili elettrici.
19. Montare la parte inferiore della scatola supporto dei comandi elettrici. Sistemare la scatola, inserire e serrare le viti di fissaggio (6), (9) e (10) (rondella a contatto).

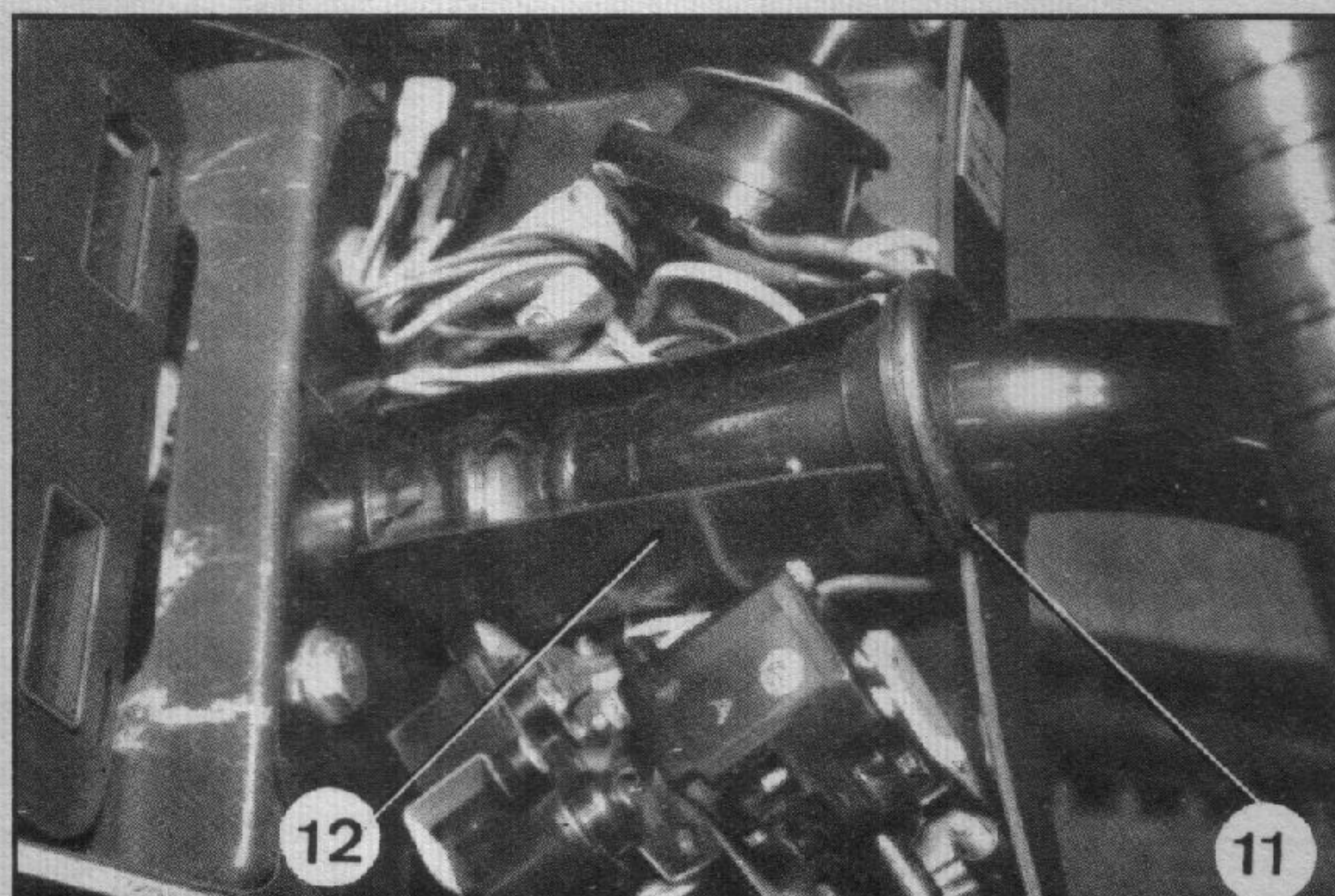
5150



Sistemare correttamente i fili elettrici nella scatola supporto e inserire la protezione in plastica (12) che avvolge il piantone dello sterzo.

20. Montare la parte superiore della scatola supporto dei comandi elettrici
Collocare:
 - la boccola in plastica (11)
 - la scatola supporto parte superiore
 Inserire e serrare le viti di fissaggio (7) e (8).
21. Collegare il volante all'albero di trasmissione (vedere medesima operazione paragrafi 3 e 4).
22. Collegare il cavo di comando dello starter al carburatore.
23. Collegare il cavo di massa al morsetto negativo della batteria.
24. Verificare:
 - il funzionamento elettrico e meccanico dell'antifurto
 - il funzionamento dei comandi elettrici del cruscotto.
25. Sistemare la ruota di scorta.

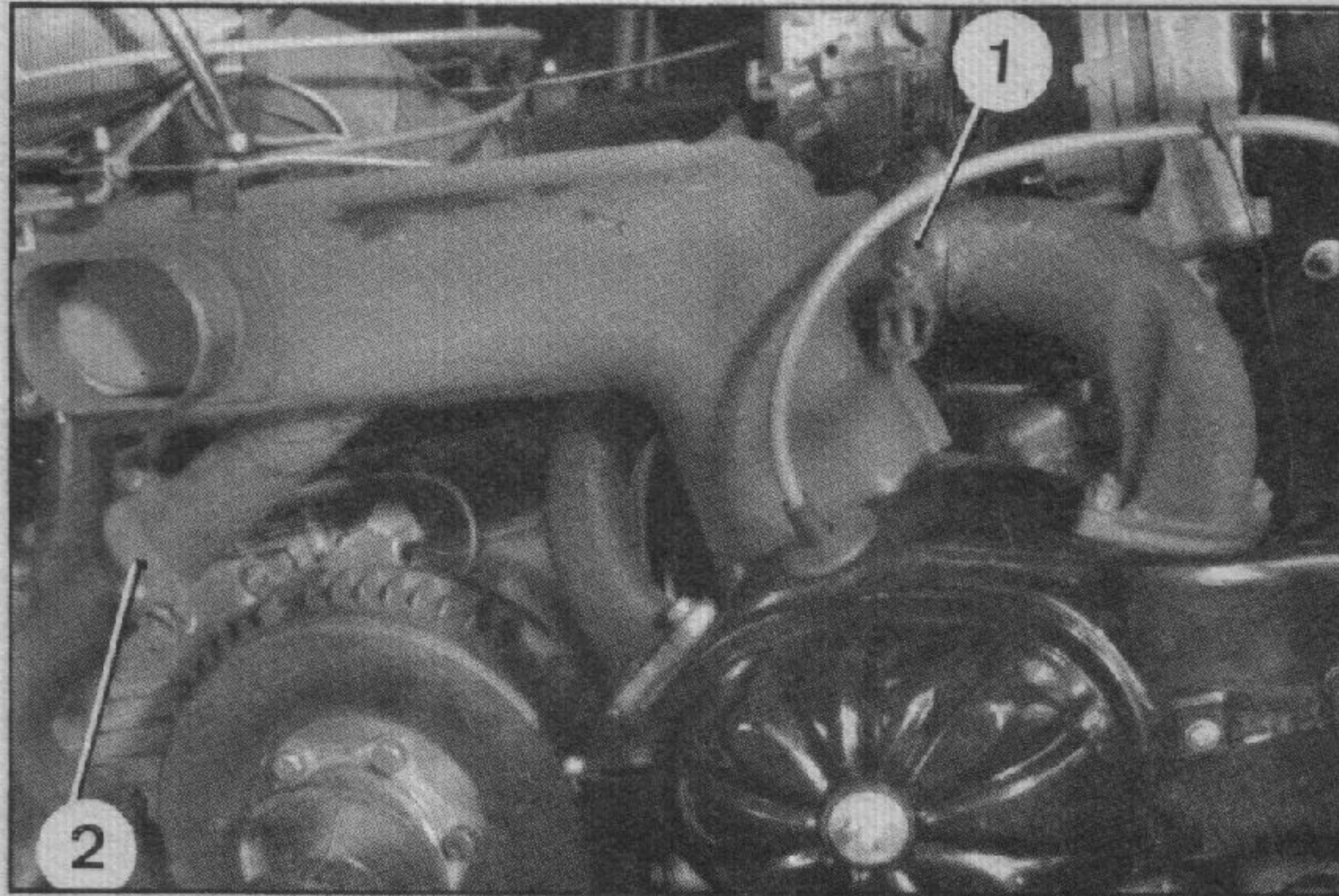
5174



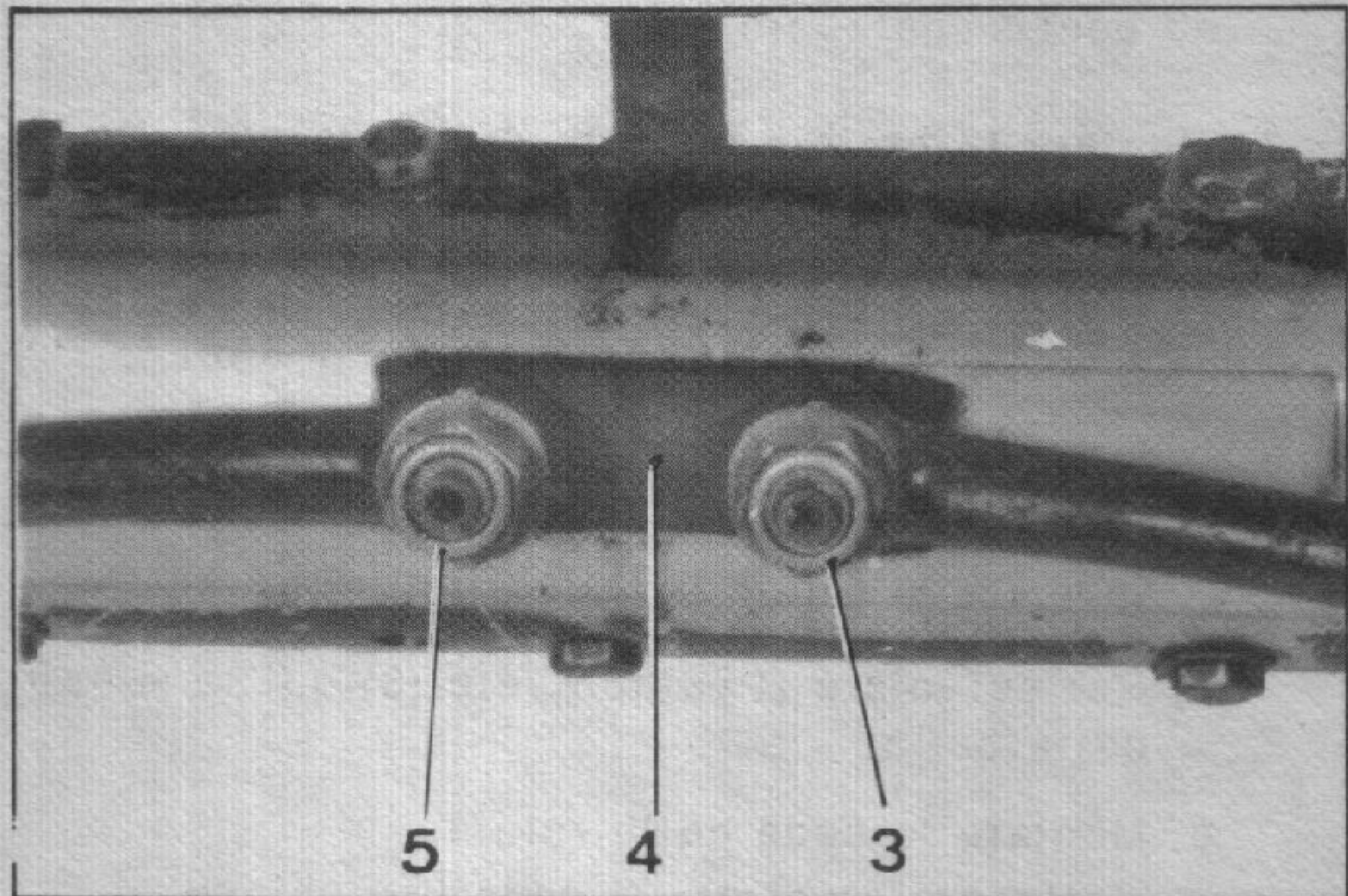
854-2

STACCO E RIATTACCO DI UNA BARRA DELLO STERZO SU VEICOLO

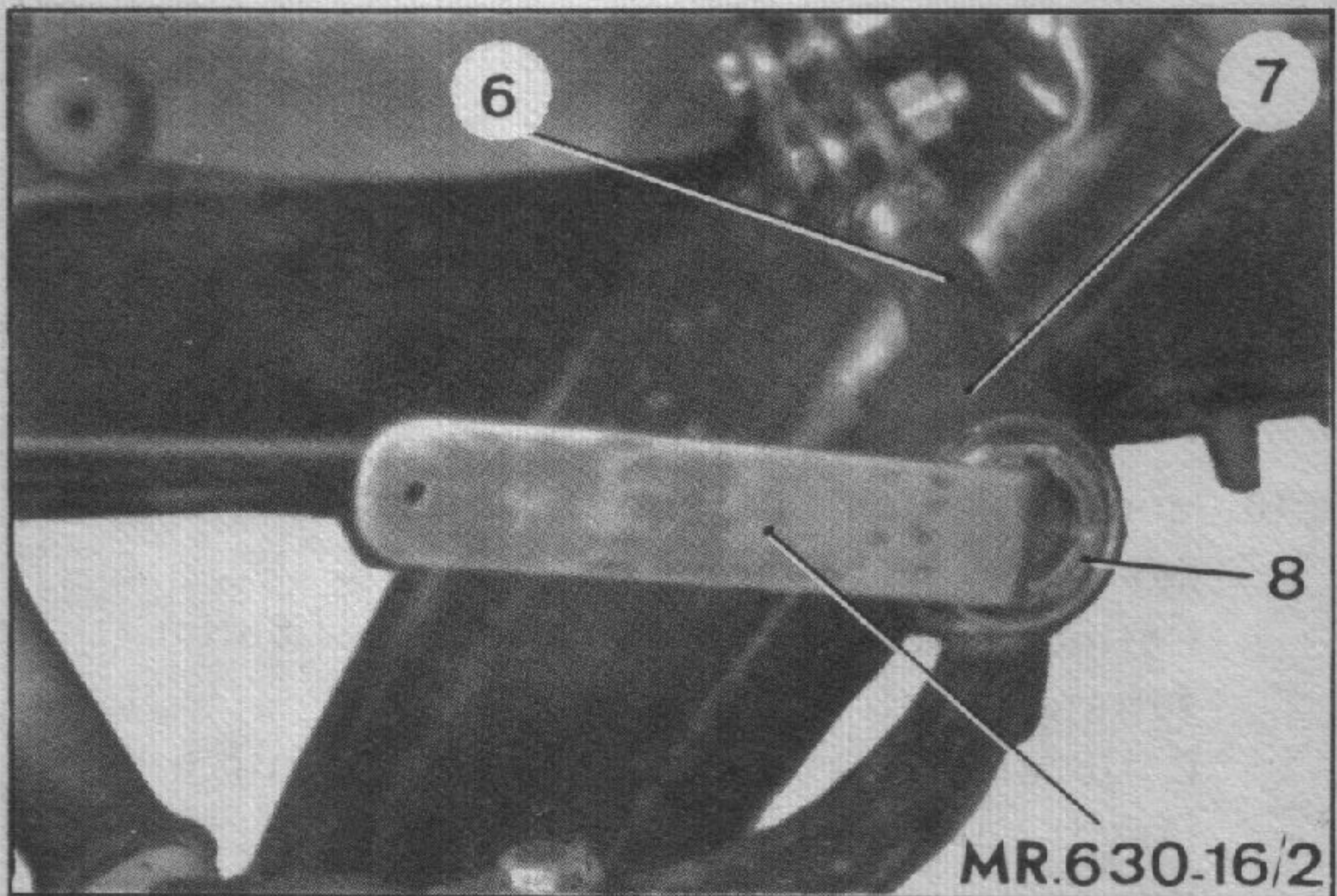
5145



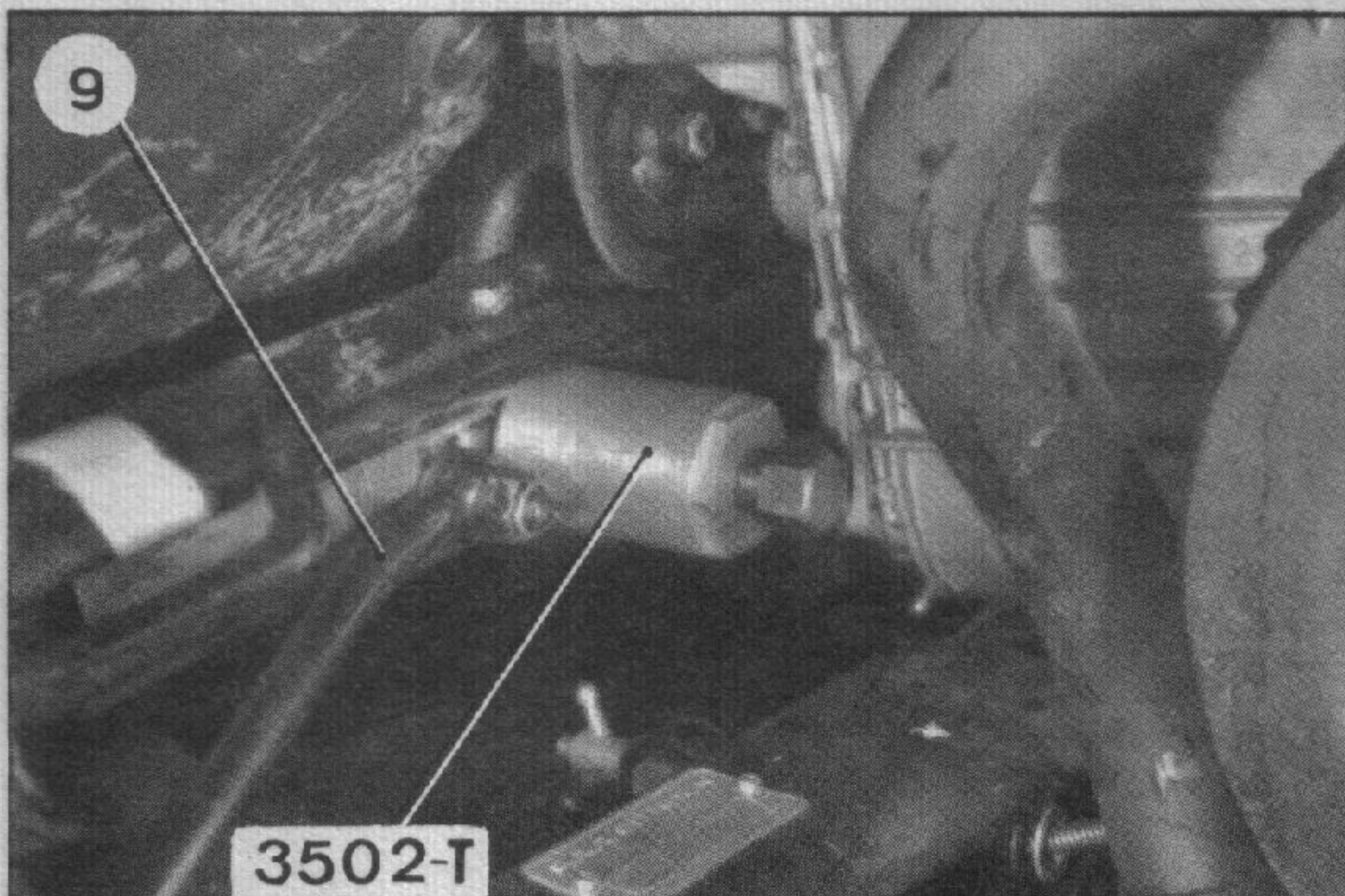
4863



5221



4890



STACCO

1. Staccare il cavo di massa dal morsetto negativo della batteria.

2. Togliere lo scambiatore di riscaldamento lato destro.

Staccare:

- i collari (1) e (2) di fissaggio
- il collare di serraggio del manicotto di riscaldamento

Estrarre lo scambiatore e appoggiarlo sul lato sinistro.

3. Ruotare lo sterzo al massimo verso sinistra, tagliare e togliere la piastra in gomma anti-vibrazioni (4).

Togliere i dadi (3) e (5) di fissaggio.

4. Togliere una barra dello sterzo

NOTA:

1°- E' necessario staccare sempre le due barre (lato cremagliera) per poter rimontare la piastra antivibrazioni (4).

2°- Per sostituire la barra sinistra non occorre staccare la barra destra della leva dello sterzo.

3°- Per sostituire la barra destra invece, e' necessario staccare la barra sinistra dalla sua leva.

Cio' permette di sterzare completamente a sinistra per collocare l'estrattore 3502-T bis.

a) Sollevare e sostenere sugli appositi supporti la parte anteriore del veicolo. Per sostituire una delle due barre, togliere la ruota sinistra. Per sostituire la barra destra, togliere anche la ruota destra.

b) Staccare la barra della leva dello sterzo. Togliere la copiglia e il dado (8) (chiave MR.630-16/2).

Togliere la sede esterna della rotula.

Estrarre il parapolvere (7) dalla leva dello sterzo.

Orientare il mozzo per portare i ribassi della rotula di fronte alle fessure della barra.

Estrarre la barra dello sterzo.

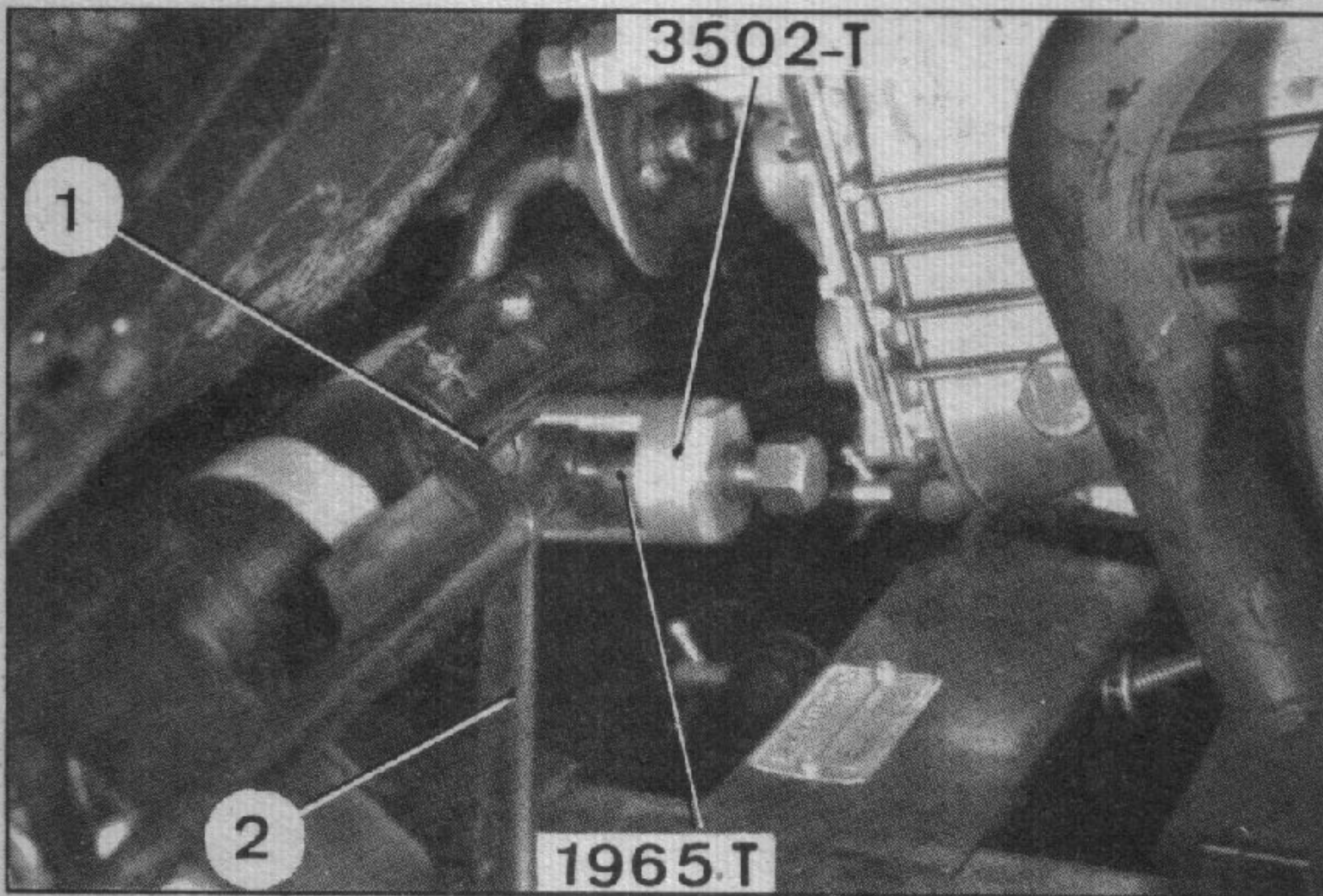
Per sostituire la barra destra e' necessario staccare quella sinistra dalla sua leva.

Sterzare al massimo verso sinistra.

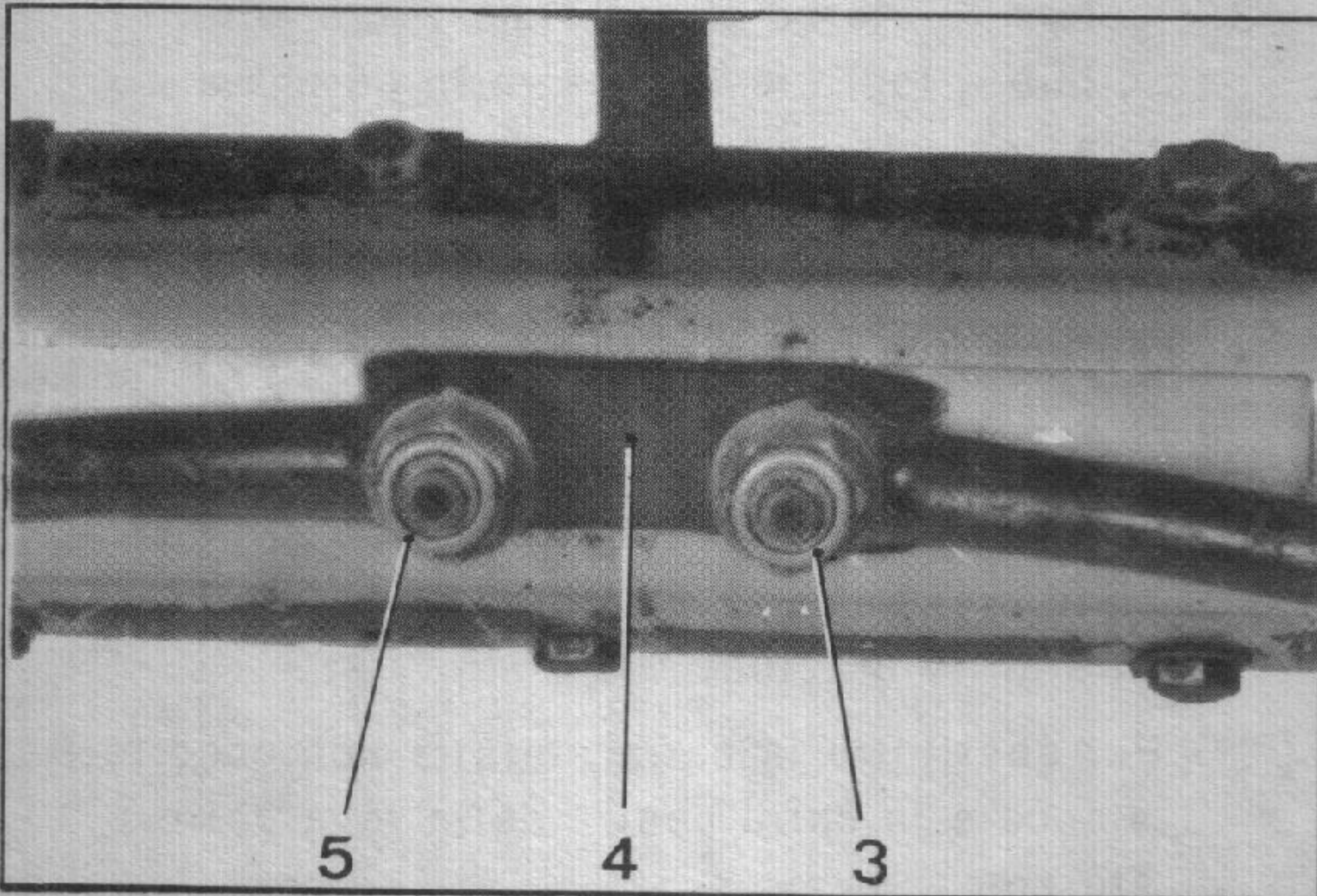
Estrarre la barra dalla rotula della cremagliera con l'estrattore 3502-T interponendo il grano 1965-T.

Togliere la barra.

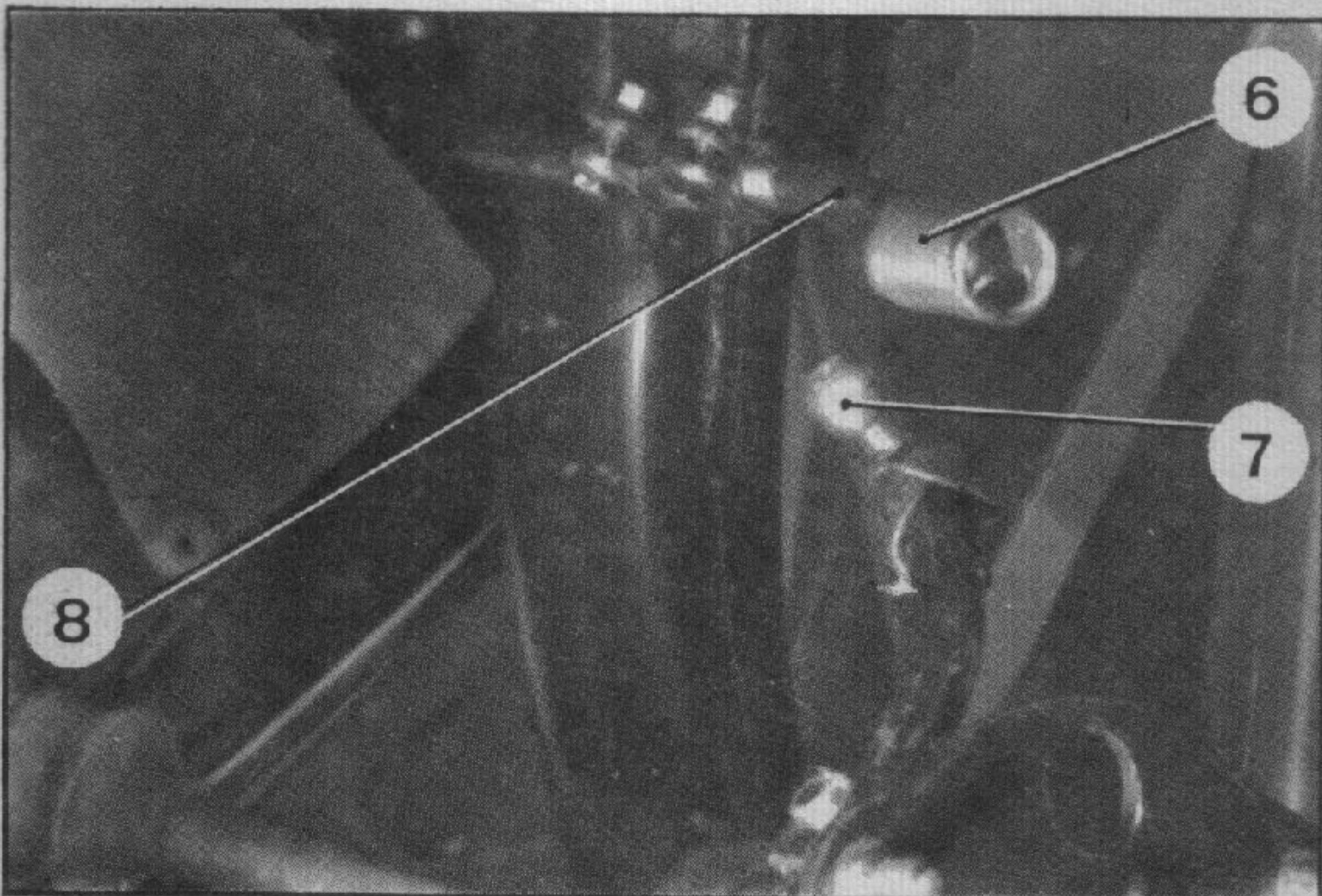
4891



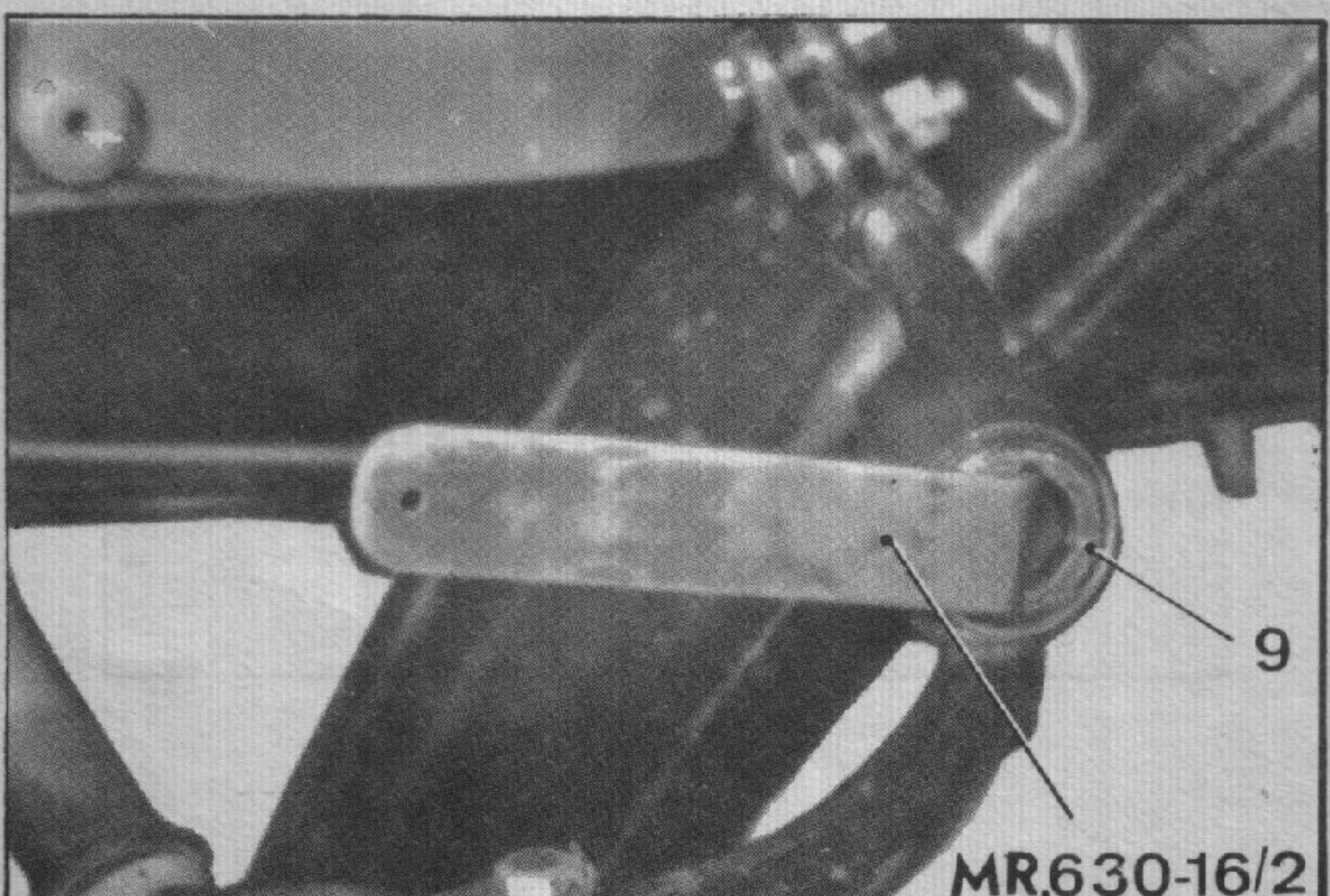
4863



5219



5221



5. Togliere la seconda barra della rotula della cremagliera.

NOTA: e' possibile sollevare leggermente il pivot per consentire l'inserimento dell'estrattore sotto la barra antirullo.

RIATTACCO

6. Collocare una nuova piastra in gomma (4) anti-vibrazioni.
Montare le barre dello sterzo sulle rotule della cremagliera.

Avvitare i dadi (3) e (5) (dadi Nylstop) senza serrarli.

NOTA: i dadi Nylstop devono essere sostituiti ad ogni smontaggio.

7. **Montare la barra o le barre dello sterzo sulla loro leva**

a) Ingrassare (grasso per cardano) l'alloggiamento della rotula, la rotula e le sue sedi.

b) Orientare la rotula (7) in modo che i ribassi siano paralleli alla barra (8) dello sterzo. Inserire la rotula nell'apertura della barra.

c) Far scivolare il parapolvere (6) sul terminale della barra.

d) Montare la sede della rotula.

Collocare e serrare il dado (9) (chiave MR.630-16/2) quindi allentarlo di 1/6 di giro circa. Collocare la copiglia.

8. Montare la ruota o le ruote e mettere il veicolo a terra.

9. Serrare i dadi (3) e (5) di fissaggio lato cremagliera a 4 daNm.

10. Montare lo scambiatore di riscaldamento lato destro nel modo seguente:

Collocare lo scambiatore, montare i collari e serrare le viti di fissaggio.

Collocare il manicotto di riscaldamento e serrare il collare di fissaggio.

11. Collegare il cavo di massa al morsetto negativo della batteria.

12. Verificare le altezze anteriore e posteriore e la regolazione del parallelismo.

II - STACCO E RIATTACCO DEI SEGMENTI DEI FRENI O DI UN CILINDRETTO RUOTA

STACCO

1. Staccare la trasmissione dal piatto del semi-asse o dal mozzo del pivot secondo i casi. (Vedere operazione corrispondente).

2. Togliere il tamburo del freno (Vedere operazione corrispondente).

3. Staccare il cilindretto ruota:

Togliere la vite raccordo d'alimentazione del cilindretto ruota.

Staccare le due viti di fissaggio del cilindretto.

Distanziare i segmenti ruotando le camme di regolazione e togliere il cilindretto.

4. Estrarre i segmenti dei freni:

Togliere la copiglia e i dadi (2) di tenuta degli eccentrici.

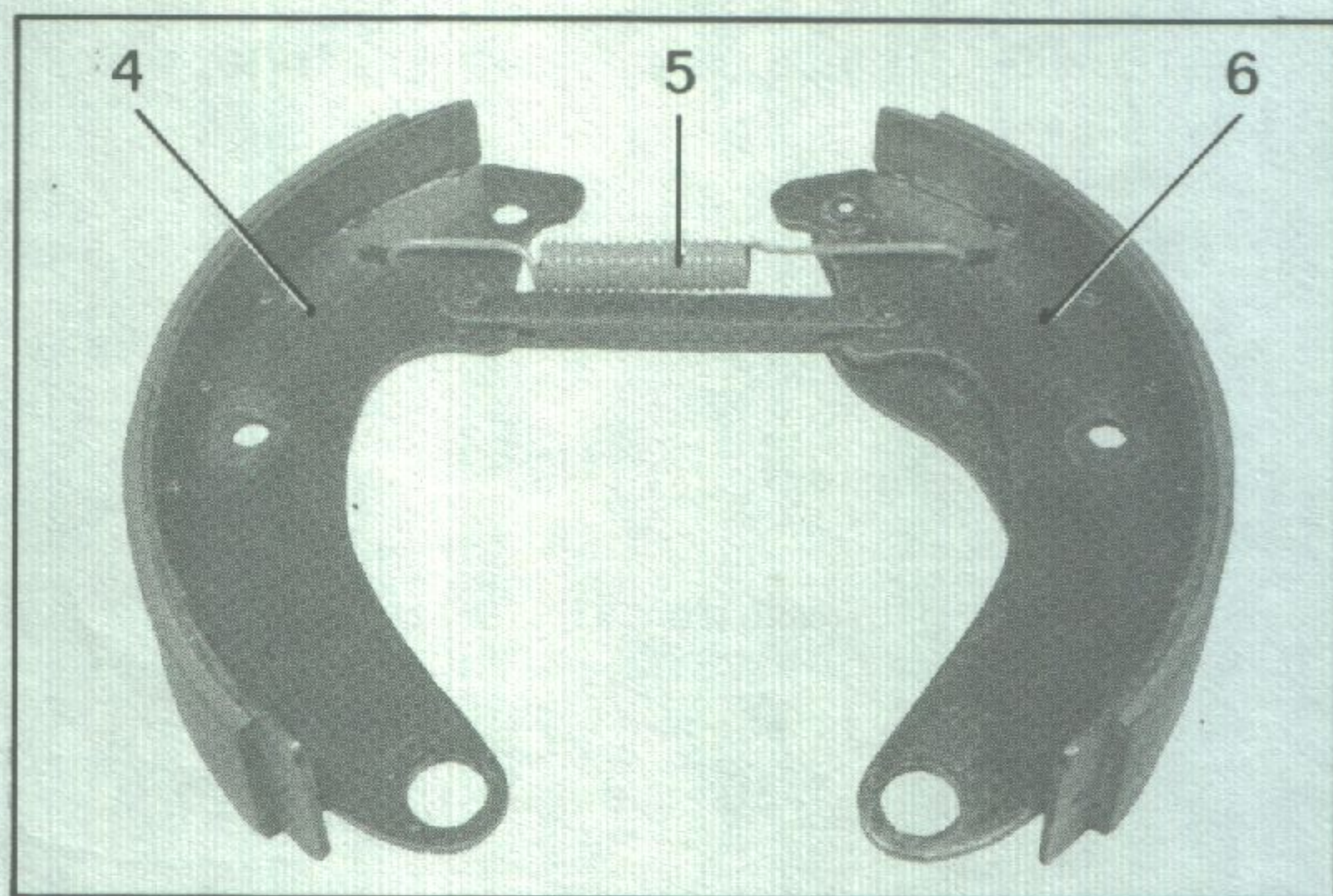
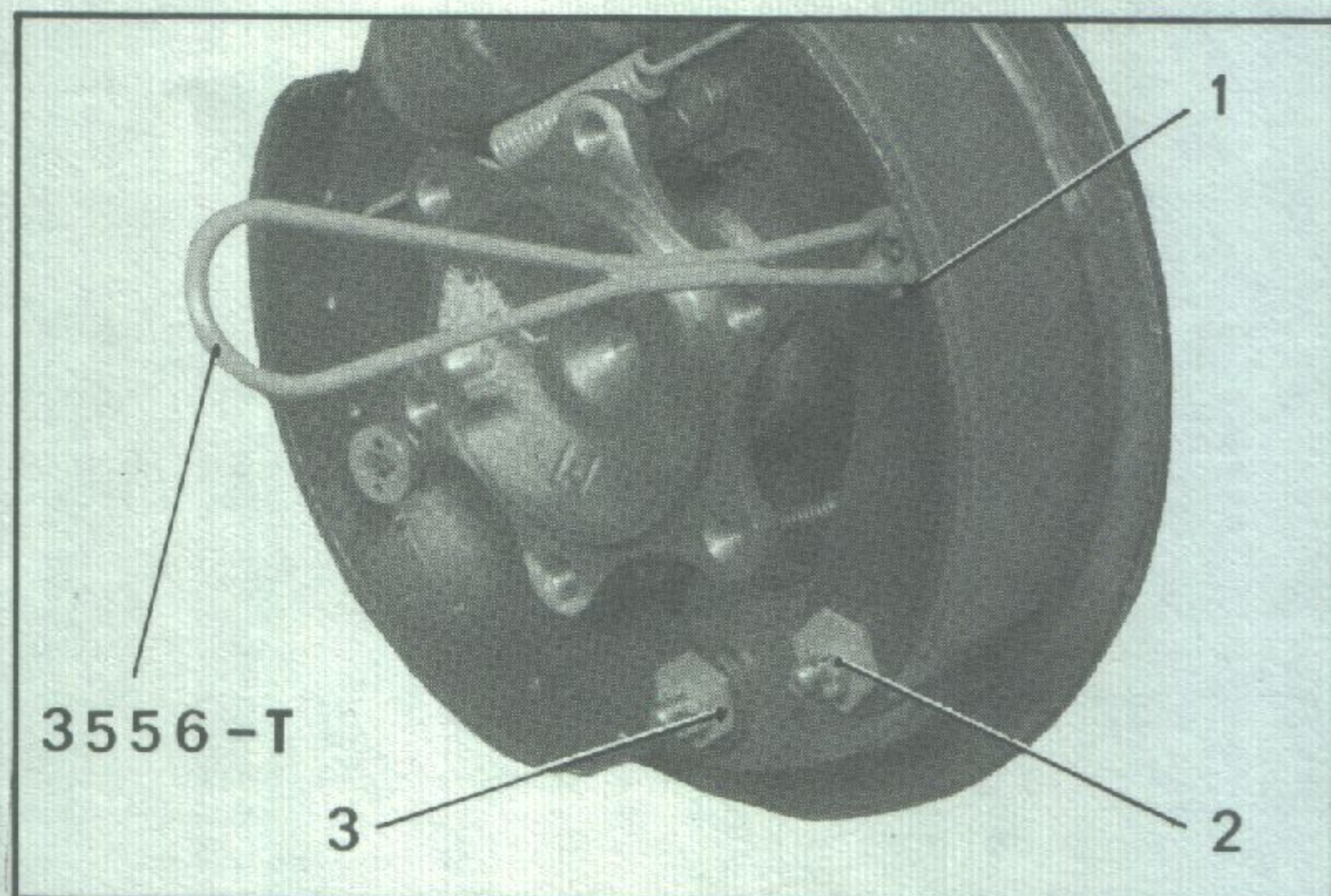
Staccare gli eccentrici (3).

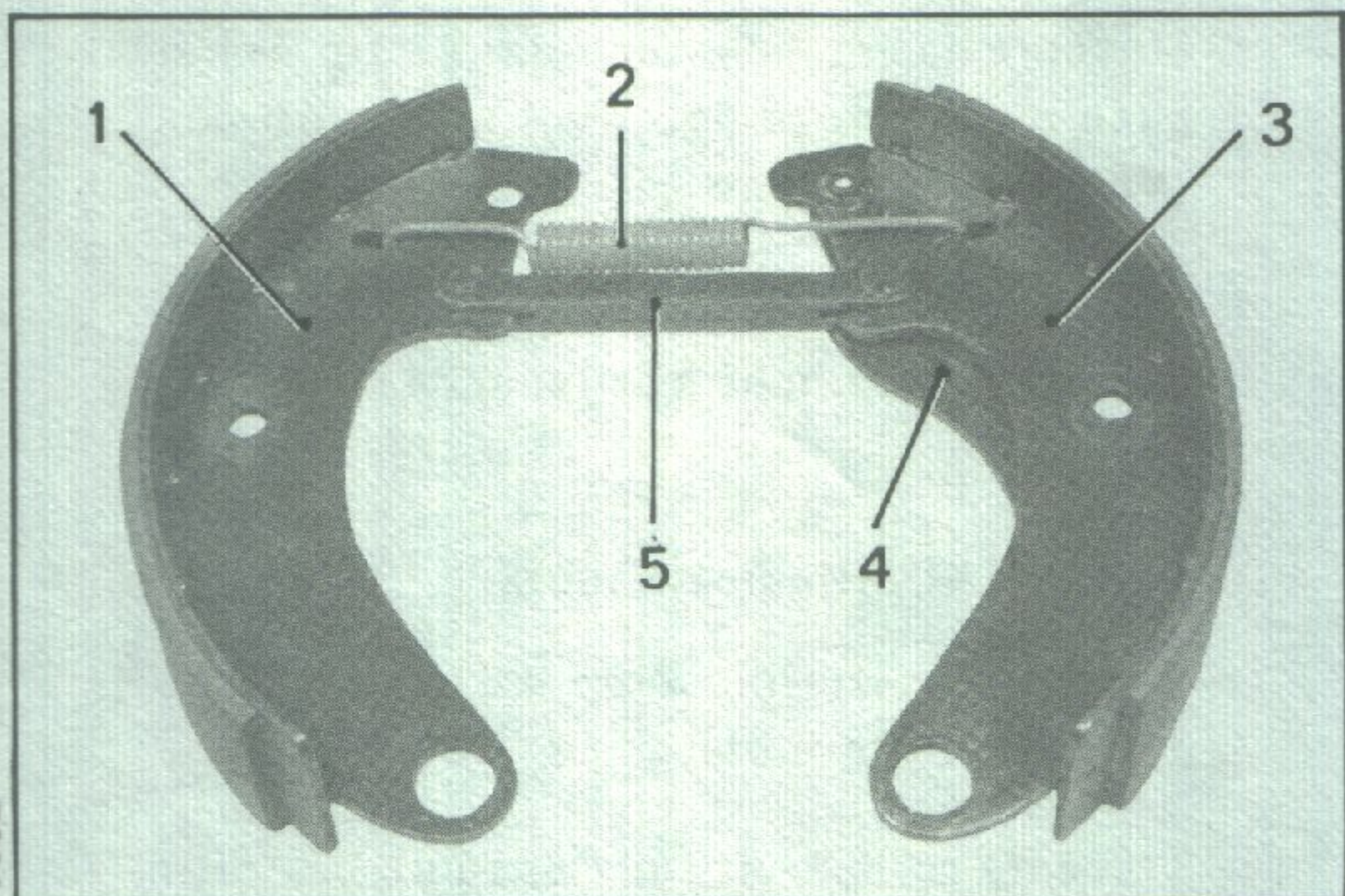
Togliere le calotte (1) con l'attrezzo 3556-T e staccare le molle d'appoggio del segmento.

Togliere i due segmenti (4) e (6) dopo aver sganciato il cavo del freno a mano.

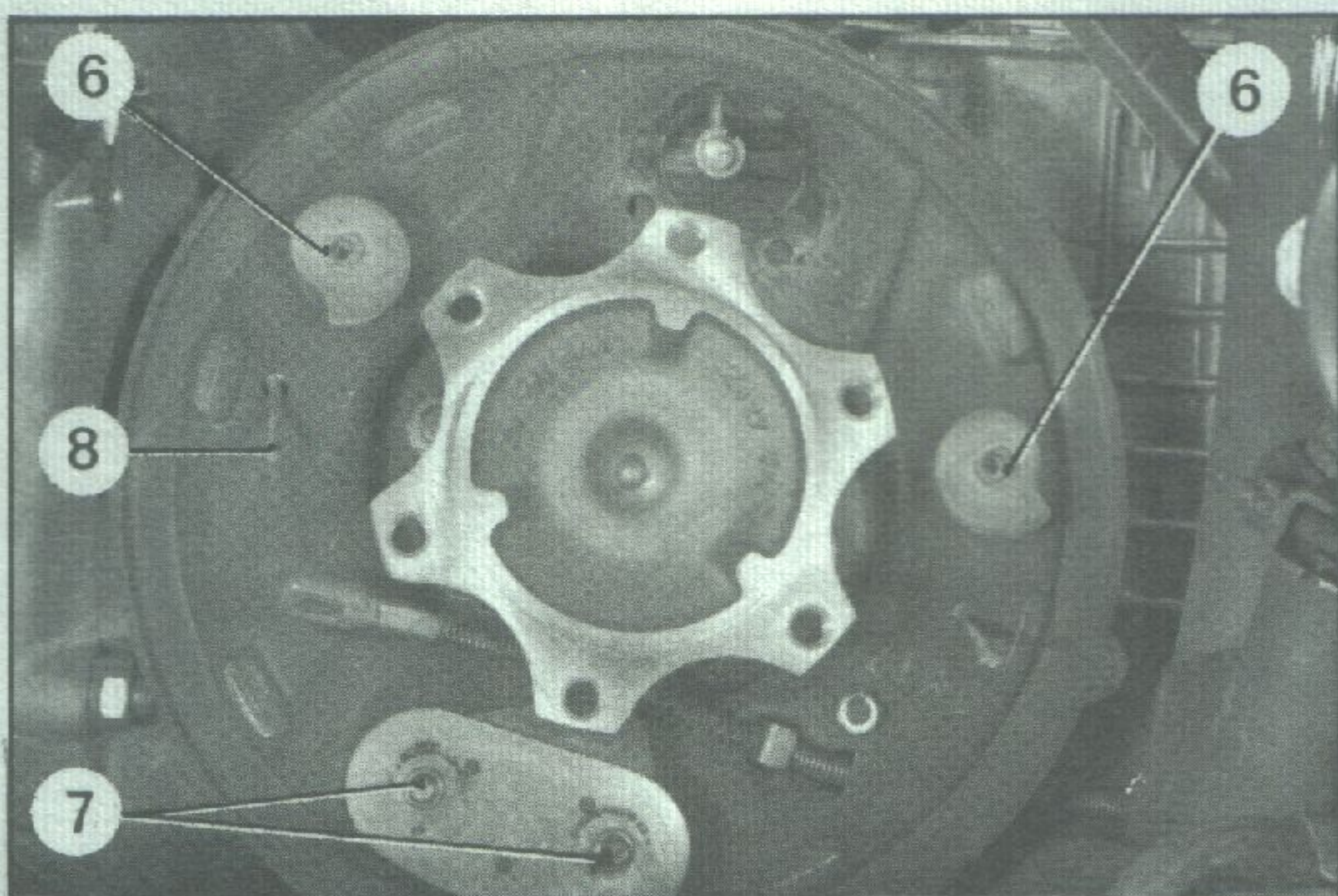
E' necessario trattenere l'asta-guida della molla d'appoggio del segmento anteriore dato che potrebbe cadere all'interno del carter della frizione attraverso il foro di lavorazione e di montaggio del perno della forcella di disinnesto.

5. Togliere la molla di richiamo (5) allargando la parte inferiore dei segmenti.

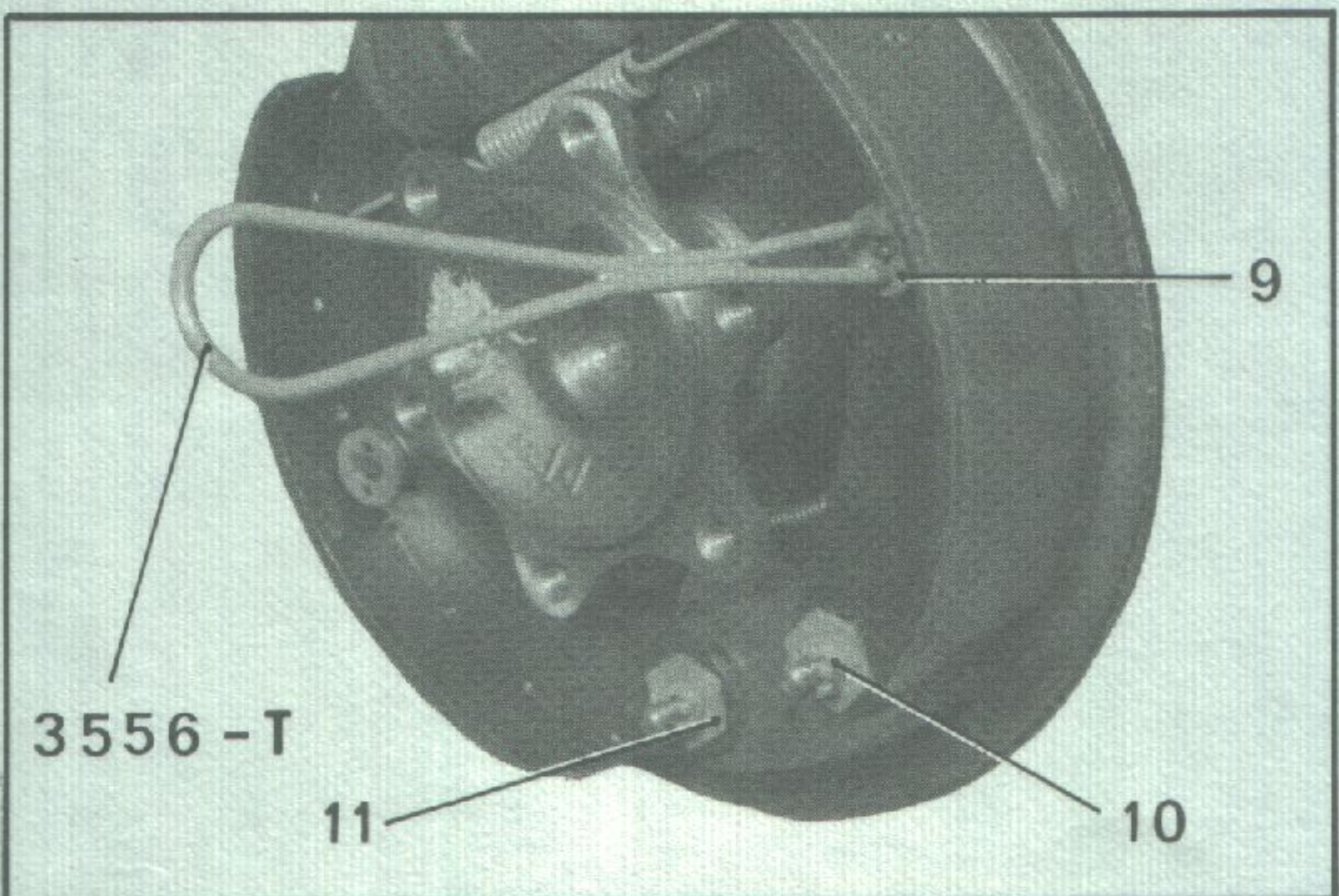




3582



4601



3566

RIATTACCO

NOTA:

- 1) Verificare che la superficie delle guarnizioni sia asciutta e senza tracce di olio o grasso.
- 2) Per assicurare una corretta ripartizione di frenata, e' necessario sostituire sempre i quattro segmenti di uno stesso assale.
E' necessario anche che le superfici dei tamburi siano nelle stesse condizioni.

6. Montare i segmenti dei freni:

- a) Agganciare il cavo del freno a mano alla leva (4) del segmento (3). Questo segmento e' munito di una guarnizione lunga e deve essere montato anteriormente.
- b) Montare la molla di richiamo (2) posizionando la barretta (5) sul segmento posteriore (1). Trattenere la molla avvicinando la parte inferiore dei segmenti.
- c) Inserire i segmenti sui prigionieri (7) del piatto. Collocare gli eccentrici (11), le rondelle e i dadi scanalati (10). Serrare i dadi provvisoriamente.

7. Montare il cilindretto ruota:

- Distanziare i segmenti ruotando le camme di regolazione, se necessario.
Serrare le viti di fissaggio del cilindretto (rondella dentata).

8. Montare le molle d'appoggio, le calotte (9) e bloccarle sulle aste-guide (8) con l'attrezzo 3556-T.

9. Centrare i segmenti dei freni:

- a) Rilevare il diametro del tamburo:

- 1) Regolare le camme (6) e gli eccentrici (11) in modo da poter montare liberamente il tamburo.
- 2) Fissare il tamburo con tre viti. Interporre un distanziale con uno spessore di 7 mm sotto la testa di ogni vite per compensare lo spessore della trasmissione (se necessario).
- 3) Agire sulla camma di regolazione di un segmento in modo che la guarnizione sfiori il tamburo.
(Ruotare il tamburo per tener conto dell'eccentricita').