

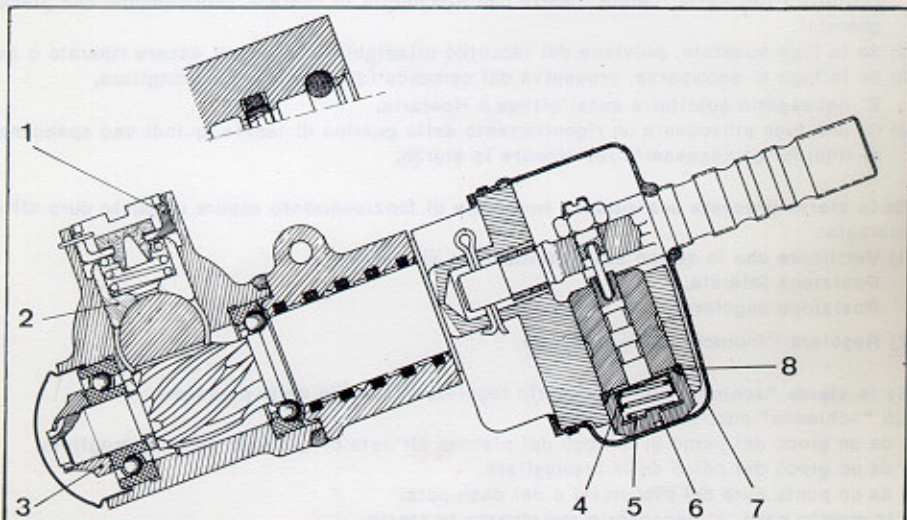
VEICOLI TUTTI I TIPI

A - STERZO CON CREMAGLIERA A COMANDO IDRAULICO

Veicoli tutti i tipi (in opzione su DV e DT)

I - CARATTERISTICHE

- Convergenza 2 a 4 mm
- Rapporto di demoltiplicazione 1/15
- Raggio di sterzata 5,50 m circa
- Angolo di sterzata $42^{\circ} \begin{matrix} 0 \\ -1^{\circ} \end{matrix}$
- Numero giri volante partendo dalla posizione linea retta 1 giro 1/2



II - PUNTI PARTICOLARI

Regolazioni su veicolo

Regolazione laterale: distanza fra l'asse del rele' sinistro e l'asse del tappo (1), rilevate perpendicolarmente all'asse del veicolo (ved. disegno a pag. 3).

$$a = 122,5 \pm 2,5 \text{ mm}$$

Regolazione del parallelismo: convergenza = 2 a 4 mm.

Regolazione del punto zero: si effettua su strada.

Regolazione dell'angolo di sterzata: 42°

Distanza fra l'asse della rotula e l'asse del supporto elastico della barra di rinvio:

C = 402 mm (ved. disegno a pag. 3).
Serraggio dado di fissaggio rotula sulla leva: 4 Kgm.

Serraggio dado (3) del cuscinetto del pignone di comando: 5 Kgm

Serraggio dell'asta di comando sulla cremagliera: 7 Kgm

Serrare il tappo (1) dell'asta di spinta (2), quindi allentarlo di 1/6 di giro tramite la chiave MR 630-16/7

Distanza dalla boccola antirumore al perno di attacco = $140 \pm 5 \text{ mm}$

- 0

Serraggio del dado di fissaggio del biscottino di attacco = 4 Kgm

Serraggio dei dadi di fissaggio delle barre sul biscottino = 3,5 Kgm

Serraggio del controdado del terminale del carter = 10 Kgm

Gioco fra pneumatico e lamiera di protezione = 10 mm minimo

Distanza delle guaine di tenuta rispetto all'asse dell'asta di spinta (2).

Lato sinistro = $56 \pm 2,5 \text{ mm}$

Lato destro = $574 \pm 2,5 \text{ mm}$

Lunghezza dell'asta di comando della cremagliera

Prima del 7/1967: 460 mm

Dal 7/1967 : 464 mm

Diametro dell'asta del pistone di comando

Prima del 7/1967: 21 mm

Dal 7/1967 : 19 mm

III - OSSERVAZIONI IMPORTANTI

1. Prima di qualsiasi intervento sul comando idraulico dello sterzo, accertarsi che le rotule delle barre d'accoppiamento siano in buon stato.

Procedere come segue:

Disaccoppiare la barra, dalla rotula sulla leva del pivot (estrattore per rotule 1964-T).

Le rotule (sulla leva del pivot e sul perno di rinvio) devono snodarsi senza sfregamenti e senza punti duri, anche nelle escursioni massime.

Se la rotula sfrega, e' necessario sostituire:

- sia la leva del pivot;
- sia l'insieme leva inferiore di rinvio e barra.

2. Se lo sterzo presenta delle "fughe":

Puo' trattarsi:

- 1) Di una fuga provocante un rumore simile ad una fuga di gas.

Disaccoppiare il fascio di comando della cremagliera dal terminale del carter.

Ostruire i fori della flangia tramite una placchetta in lamiera, interponendo una placchetta portagommini.

- a) Se la fuga sussiste, proviene dal raccordo orientabile che dovra' essere riparato o sostituito.

- b) Se la fuga e' scomparsa, proveniva dal comando idraulico della cremagliera.

E' necessario sostituire quest'ultima o ripararla.

- 2) Di una fuga provocante un rigonfiamento della guaina di tenuta, quindi uno spandimento esterno di liquido. E' necessario revisionare lo sterzo.

3. Se lo sterzo presenta una durezza irregolare di funzionamento oppure un punto duro all'inizio della sterzata:

- 1) Verificare che lo sterzo sia correttamente allineato.

Posizione laterale.

Posizione angolare.

- 2) Regolare l'incrocio delle pressioni.

4. Se lo sterzo "schiocca" e' necessario regolare l'incrocio delle pressioni

Lo "schiocco" puo' provenire:

- da un gioco del perno di attacco del pistone all'asta di comando della cremagliera.

- da un gioco del perno della cremagliera.

- da un punto duro dei pistoncini o dei dash-pots.

In questo caso, e' necessario revisionare lo sterzo.

5. Se lo sterzo "batte" in linea retta: (riportarsi alla fig. a pag. 1)

- 1) Verificare l'incrocio delle pressioni.

- 2) Verificare i gruppi tappi (6) e scodellini (4).

Togliere la batteria e la vaschetta.

Togliere la guaina di tenuta (7) dal raccordo orientabile per accedere ai tappi (6).

Fare cadere la pressione.

Togliere i tappi (6), non mischiare i pezzi: ciascun scodellino (4) e' appaiato con il relativo

tappo (6). Togliere lo scodellino e la relativa molla (5).

Verificare che non grippi nell'alesaggio del tappo. Se necessario, eliminare con un raschietto le bave esistenti eventualmente sul tappo.

In caso di rigature poco profonde sullo scodellino e' ammessa una passata con tela abrasiva n. 600. Pulire accuratamente i pezzi.

Nel caso che lo scodellino (4) fosse fuori uso, sostituire l'insieme tappi e scodellini.

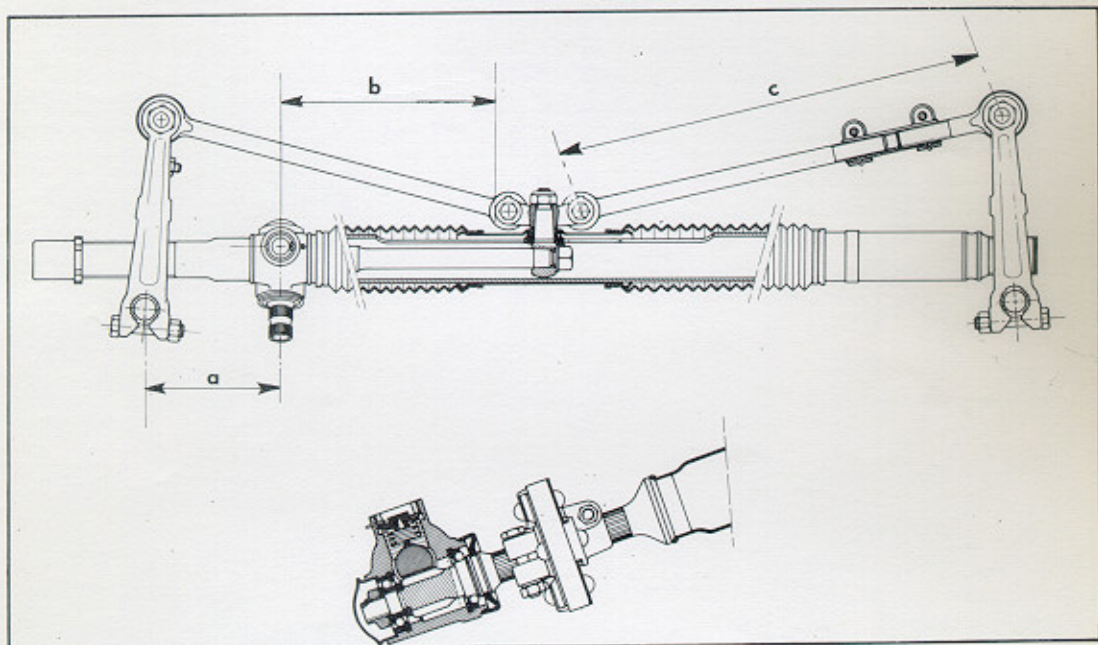
Montare i gruppi tappi-scodellini e molle. Interporre una guarnizione (8). Serrare moderatamente i tappi e regolare l'incrocio delle pressioni.

VEICOLI DV - DT
(senza opzioni)

B - STERZO CON CREMAGLIERA A COMANDO MECCANICO

I - CARATTERISTICHE

- Parallelismo convergenza 2 a 4 mm
- Rapporto di demoltiplicazione 1/20
- Raggio di sterzata 5,50 m circa
- Angolo di sterzata 42° 0°
- 1°
- Numero di giri partendo dalla posizione "linea retta" 2 giri



II - PUNTI PARTICOLARI

1. Regolazioni su veicolo

Posizione laterale: distanza fra il perno del rinvio sinistro e l'asse del tappo del pressore della cremagliera, rilevata perpendicolarmente all'asse del veicolo.

$$a = 122,5 \pm 2,5 \text{ mm}$$

Con la razza del volante a 30° sotto la linea orizzontale sul lato sinistro, la distanza fra il perno del tappo del pressore e l'anello esterno del silentbloc dev'essere di: $b = 275 \text{ mm}$
Convergenza: 2 a 4 mm

Regolazione angolo di sterzata: 42° 0°
- 1°

Serraggio delle viti di fissaggio delle leve sul perno di rinvio: 2,5 Kgm

2. Revisione

Lunghezza delle barre di accoppiamento fra perno della rotula e asse del supporto elastico
 $C = 402 \text{ mm}$

Serraggio del dado della leva sulla rotula della barra = 40 Kgm

Serraggio del dado del pressore della cremagliera: 5 Kgm

Allentare in seguito di $1/6$ di giro.

Serraggio del dado del pignone di comando 5 Kgm

Serraggio dado del biscottino centrale = 4 Kgm.

Serraggio dadi dei perni delle barre sul biscottino centrale = 3,5 Kgm