

I - REGOLAZIONE DELLA POSIZIONE ASSIALE DELLA SCATOLA GUIDA

1. Collocare la parte anteriore del veicolo sugli appositi supporti (Supporti 2505-T). Disaccoppiare il morsetto negativo della batteria.
2. Staccare:
 - la ruota di scorta;
 - i parafranghi anteriori;
 - la batteria, la vaschetta della stessa e il relativo supporto, nel caso che la batteria sia sistemata nella parte sinistra del veicolo.

3. Allentare le viti di fissaggio cappelli dei supporti.

Spostare la scatola guida sui rispettivi supporti fino ad ottenere la quota:

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

(distanza fra il centro della leva di rinvio sinistra e il centro del tappo del pressore della cremagliera, distanza rilevata perpendicolarmente all'asse del veicolo.

Serrare le viti di fissaggio cappelli dei supporti.

4. Verificare la posizione del volante.

Fare girare il volante per ottenere la quota:

$$b = 275 \text{ mm}$$

(distanza fra il centro del tappo del pressore della cremagliera e la boccola esterna del silentbloc della barra di accoppiamento sinistra).

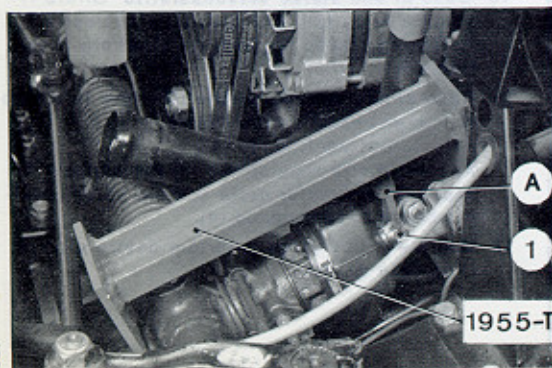
In questa posizione la razza del volante dovrà trovarsi a 30° sotto il piano orizzontale dal lato sinistro.

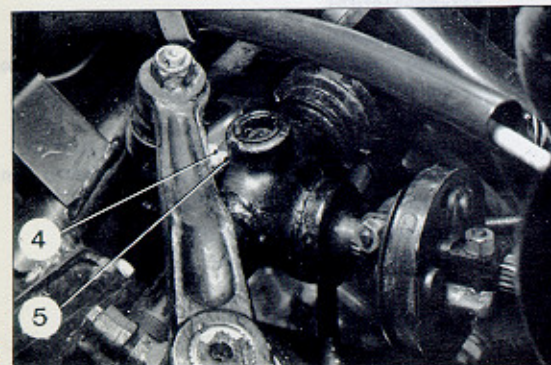
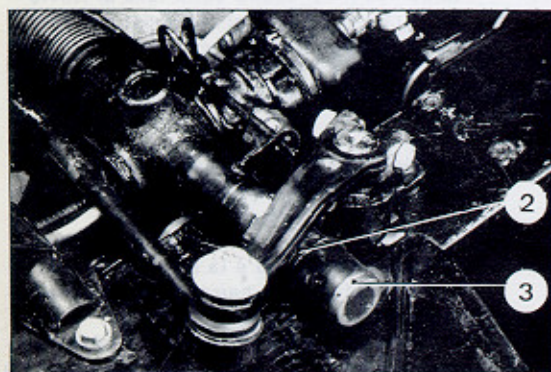
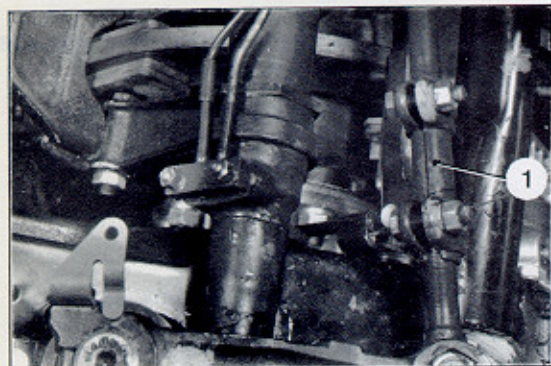
In caso contrario regolare la posizione del volante.

II - REGOLAZIONE DELLA POSIZIONE RADIALE DELLA SCATOLA GUIDA (solo sterzo servoassistito)

5. Con la parte anteriore del veicolo disposta sugli appositi supporti e le viti di fissaggio dei cappelli dei supporti non bloccate, collocare l'attrezzo 1955-T.
6. Girare la scatola guida in modo da portare l'ingranaggio di comando (1) in contatto con la punta centrale A dell'apparecchio.
7. Serrare le viti cappelli dei supporti. Togliere l'apparecchio.

583-1





III - REGOLAZIONE DEL PARALLELISMO

8. Porre il veicolo in posizione **strada**, con il motore in moto.
9. Impiegare una spina di controllo del commercio. All'altezza del centro delle ruote, misurare la distanza fra il bordo dei cerchioni, nella parte posteriore degli stessi. Contrassegnare con gesso i punti ove viene effettuata la misurazione. Fare compiere mezzo giro alle ruote e misurare nuovamente, nella parte anteriore dei cerchioni la distanza esistente fra i punti contrassegnati precedentemente.
10. Si dovrà rilevare una convergenza compresa fra 2 e 4 mm. In caso contrario agire sul maniccotto (1), sollevando la parte anteriore del veicolo. Allentare le viti dei collari del maniccotto. Procedere per frazioni di giro (1/4 di giro corrisponde ad una variazione del parallelismo di 1 mm).
Controllare nuovamente il parallelismo.
Serrare le viti dei collari a 1 Kgm. Sterzare a destra e a sinistra per accertarsi che vi sia un gioco sufficiente tra le viti, la traversa anteriore e il collettore dell'aria.

NOTA: Per ottenere una corretta regolazione del parallelismo, e' necessario che le barre di accoppiamento siano in buon stato.

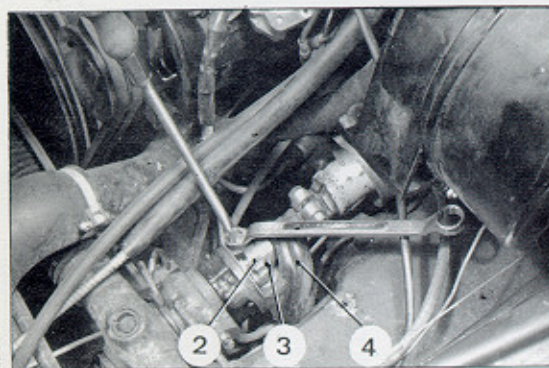
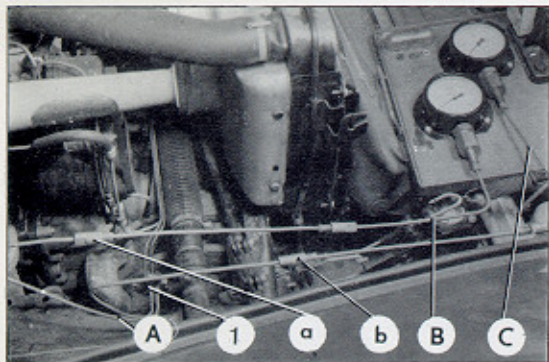
IMPORTANTE: Questa operazione richiede anche la regolazione dei fari.

IV - REGOLAZIONE DEL "PUNTO ZERO" (Solo sterzo servoassistito)

11. Esistono due metodi di regolazione; vedere le corrispondenti operazioni.

V - REGOLAZIONE DELL'ANGOLO DI STERZATA

12. Porre la parte anteriore del veicolo sugli appositi supporti e togliere il parafrangente anteriore destro.
13. Disporre le ruote nella posizione di marcia rettilinea, con il "punto zero" già regolato.
14. Girare il volante di un giro 1/2 esatto verso sinistra (sterzo servoassistito) oppure di due giri (sterzo normale).
Avvitare il tappo reggispinta (3) fino a portarlo in contatto con la cremagliera, quindi serrare il controdado (2).
Riportare lo sterzo in posizione di marcia rettilinea.
15. **Caso di uno sterzo servoassistito** Girare il volante di un giro 1/2 esatto verso destra. Avvitare il tappo reggispinta e serrare il controdado.
16. **Caso di uno sterzo normale** Ruotare lo sterzo di due giri esatti verso destra. Allentare il controdado (4). Svitare la vite reggispinta (5) per portarla in appoggio sul carter della scatola guida, quindi serrare il controdado (4).
17. Montare il parafrangente anteriore destro e porre il veicolo a terra.



OSSERVAZIONE: Quando le ruote sono sterzate al massimo, dovrà sussistere un gioco fra il pneumatico e le lamiere laterali di protezione meccanismo della sospensione. Se necessario, ridurre l'angolo di sterzata.

VI - REGOLAZIONE INCROCIO DELLE PRESSIONI (Solo sterzo servoassistito)

OSSERVAZIONE: Impiegare il banco 3654-T e i relativi accessori 3655-T (liquido verde LHM), oppure 2290-T (liquido rosso LHS 2).

Impiegare manometri graduati da 0 a 200 Kg/cm².

18. Fare cadere la pressione allentando la vite di spurgo del congiuntore-disgiuntore.
19. Disporre uno straccio sotto la flangia (1) del fascio idraulico del piantone sterzo, lato destro, per evitare schizzi di liquido idraulico sul blocco di frenatura.
Togliere il fascio idraulico dal lato terminale del carter scatola guida.
20. Montare il fascio idraulico A sulla flangia (1) del fascio di collegamento (interporre una placchetta portagommini).
Raccordare le estremità A e B del fascio A, tramite i tubi B e C ai due manometri del banco.
21. Avviare il motore e serrare la vite di spurgo del congiuntore-disgiuntore.
Manovrare la scatola guida sterzando alternativamente a sinistra e a destra per spurgare le canalizzazioni dei manometri.
22. Collocare le viti in posizione di marcia rettilinea, con il "punto zero" già regolato.
23. Ruotare il volante molto lentamente, a destra o a sinistra, per ottenere una differenza di pressione di circa 60 Kg/cm² fra i due manometri (esempio: 20 Kg/cm² a 80 Kg/cm²).
Ruotare lentamente il volante in senso inverso e notare la pressione quando i due manometri indicano il medesimo valore.
Questa pressione dev'essere di 65 ± 5 Kg/cm².
24. Se la pressione rilevata non è di 65 ± 5 Kg/cm², si dovrà procedere alla regolazione del distributore. Fermare il motore.

Togliere la batteria e il relativo supporto se essa è montata sul lato sinistro del veicolo.
Togliere il cappuccio di protezione in gomma (4) del distributore, per accedere alle viti di regolazione (2) dei pistoncini distributori.

Allentare il controdado (3) di una delle viti (2).

ATTENZIONE: Non fare girare la vite di regolazione durante l'allentamento del controdado.

Se la pressione d'incrocio è troppo elevata, allentare una delle viti di regolazione (2); serrarla invece se la pressione è troppo bassa. (Agire sulla vite per frazioni di mezzo giro circa).

OSSERVAZIONE: Abbandonare il volante solo quando le pressioni si sono stabilizzate, altrimenti potrebbe iniziare uno sbattimento del volante che rischierebbe di deteriorare i manometri.