

REPAIR MANUAL 2005-2006



WP SHOCK ABSORBER

5018 DCC

5018 SXS

5018 SMR

REPARATURANLEITUNG

MANUALE DI RIPARAZIONE

MANUEL DE RÉPARATION

MANUAL DE REPARACIÓN

ART.NR.: 3211.139-I

suspension
WP

1 ATTREZZI SPECIALI

2 ISTRUZIONI GENERALI

3 DISASSEMBLAGGIO E RIASSEMBLAGGIO AMMORTIZZATORE

4 MANUALE D'USO PER STAZIONE DI VUOTO E CARICA

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

LEGGENDA - AGGIUNTE

3.211.0139-I Manuale di Riparazione WP PDS 2006 5018-DCC e
5018 SXS/SMR 2005/06
Versione base modelli 2005/06

11/2005

PREMESSA

Il presente manuale contiene nozioni necessarie per eventuali riparazioni. E' stato realizzato secondo la più recente evoluzione di questa serie; ci riserviamo, comunque, il diritto di apportare modifiche migliorative, senza obbligo di aggiornamento del manuale stesso.

Il manuale non contiene istruzioni riguardanti lavori generali che vengono eseguiti in officina né un elenco di regole per la sicurezza da rispettare in officina. Si dà per scontato infatti che le riparazioni vengano eseguite da un meccanico specializzato.

Si prega di leggere l'intero manuale di riparazione prima di iniziare la riparazione.

⚠	ATTENZIONE	⚠
IN CASO DI NON-OSSERVANZA DI QUESTE INDICAZIONI SUSSISTE PERICOLO MORTALE.		
!	AVVERTIMENTO	!
LA NON-OSSERVANZA DI QUESTE INDICAZIONI PUÒ DANNEGGIARE PARTI DEL MOTOCICLO O COMPROMETTERE LA SICUREZZA STRADALE.		
"AVVERTENZA" contiene consigli utili.		

Vi preghiamo di usare solo **PEZZI DI RICAMBIO ORIGINALI KTM/WP** se dovesse essere necessario sostituire delle parti.

Le notevoli prestazioni del ammortizzatore KTM potranno soddisfare le Vostre aspettative anche nel tempo solo condizione di una manutenzione regolare e correttamente eseguita.



Ai sensi della norma internazionale sulla gestione qualità ISO 9001 la KTM applica processi di controllo qualità atti ad assicurare la massima qualità possibile dei prodotti.

La KTM Sportmotorcycle AG si riserva il diritto di apportare modifiche tecniche senza preavviso. Le specifiche possono variare da paese a paese. Tutte le indicazioni salvo errori ortografici e di stampa.

KTM Sportmotorcycle AG
5230 Mattighofen, Austria

FEEDBACK RIGUARDO I MANUALI DI RIPARAZIONE

È nostra premura redigere i nostri manuali di riparazione possibilmente senza errori. Nonostante questo, può accadere che sfugga qualche errore.

Per migliorare ulteriormente la qualità dei nostri manuali di riparazione, chiediamo la collaborazione di ogni meccanico e responsabile officina:

Se doveste notare errori o imprecisioni in un manuale di riparazione – errori tecnici, procedure di riparazione imprecise, sbagliate o poco chiare, problemi con attrezzi, dati tecnici e coppie mancanti, traduzioni errate o non corrette oppure con espressioni sbagliate... eccetera – descriveteci l'errore con l'aiuto della tabella sottostante ed inviatecela per fax al 0043/7742/6000/5349.

SPIEGAZIONE della tabella:

- Nella colonna 1 indicate, per favore, il completo codice articolo del manuale di riparazione (p.es. **3.211:139-I**) che è stampato sulla copertina e sul margine sinistro di ogni pagina destra di testo.
- Nella colonna 2 indicate, per favore, la relativa pagina del manuale di riparazione (p.es.: 2-3).
- Nella colonna 3 dovrà essere descritto lo stato attuale (errato o incompleto); ciò può avvenire con l'indicazione o la descrizione del passo del testo in questione. Una descrizione diversa dal testo del manuale di riparazione dovrebbe essere scritta – per quanto possibile – in lingua tedesca o inglese.
- Nella colonna 4 dovrà essere descritto lo stato giusto, cioè la correzione.

Esamineremo le indicazioni ed apporteremo le correzioni al più presto possibile in una delle prossime edizioni.

Cod.art. del manuale di riparazione	Pagina	Stato attuale	Stato giusto

Altri commenti, desideri o critiche riguardo un manuale di riparazione:

Nome meccanico/responsabile officina

Ditta/officina

ATTREZZI SPECIALI

1

INDICE

T 107S LIVELLATORE SEPARATORE	1-2
T 120 ATTREZZO SMONTA/RIMONTA BOCCOLE	1-2
T 125S CHIAVE SVITA TAPPO	1-2
T 132 LOCTITE 2701	1-2
T 145S ADATTATORE SVITA TAPPO	1-2
T 146 CHIAVE PER CILINDRO	1-3
T 152 LUBRIFICANTE	1-3
T 158 GRASSO PER O-RING	1-3
T 159 GRASSO IDRORESISTENTE	1-3
T 170S1 PRESSURIZZATORE AZOTO	1-3
T 625 LUBRIFICANTE	1-4
T 1201 BOCCOLA PER CILINDRO	1-4
T 1202S MORSETTI STRINGI STELO	1-4
T 1204 BOCCOLA MONTA PARAPOLVERE	1-4
T 1205 PUNZONE CALIBRATORE	1-4
T 1206 ATTREZZO DI MONTAGGIO	1-5
T 1207S ATTREZZO SMONTA/RIMONTA CUSCINETTO (A+B)	1-5
T 1208 ATTREZZO SMONTA/RIMONTA BOCCOLA	1-5
T 1209 ATTREZZO SMONTA/RIMONTA BOCCOLA	1-5
T 1214 BUSSOLA DI CENTRAGGIO	1-5
T 1215 ATTREZZO DI MONTAGGIO	1-6
T 1216 ATTREZZO DI MONTAGGIO	1-6
T 1233 CHIAVE PER GHIERA	1-6
T 1240S STAZIONE DI VUOTO E CARICA	1-6



T 107S
Livellatore separatore



T 120
Attrezzo smonta/rimonta boccole



T 125S
Chiave svita tappo



T 132
Loctite 2701



T 145S
Adattatore svita tappo



T 146
Chiave per cilindro



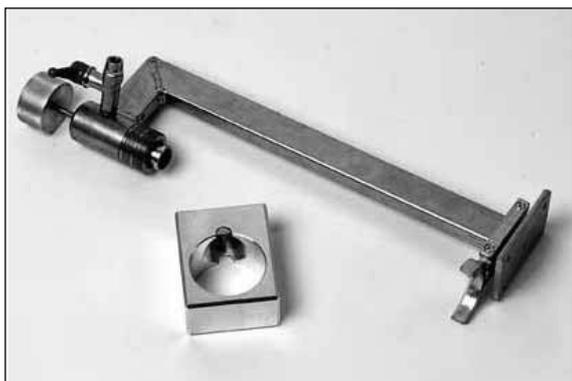
T 152
Lubrificante



T 158
Grasso per O-ring



T 159
Grasso idroresistente



T 170S1
Pressurizzatore azoto



T 625
Lubrificante



T 1201
Boccola per cilindro



T 1202S
Morsetti stringi stelo



T 1204
Boccola monta parapolvere



T 1205
Punzone calibratore



T 1206
Attrezzo di montaggio



T 1207S
Attrezzo smonta/rimonta cuscinetto (A+B)



T 1208
Attrezzo smonta/rimonta boccola



T 1209
Attrezzo smonta/rimonta boccola



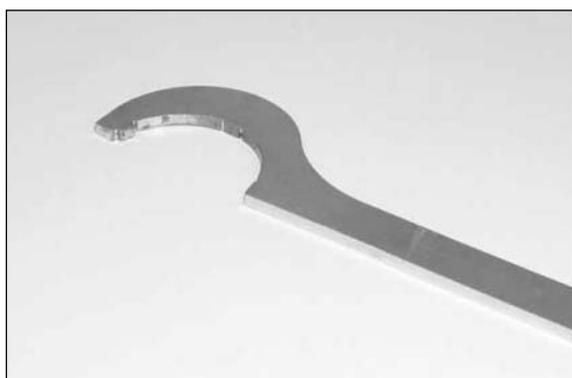
T 1214
Bussola di centraggio



T 1215
Attrezzo di montaggio



T 1216
Attrezzo di montaggio



T 1233
Chiave per ghiera



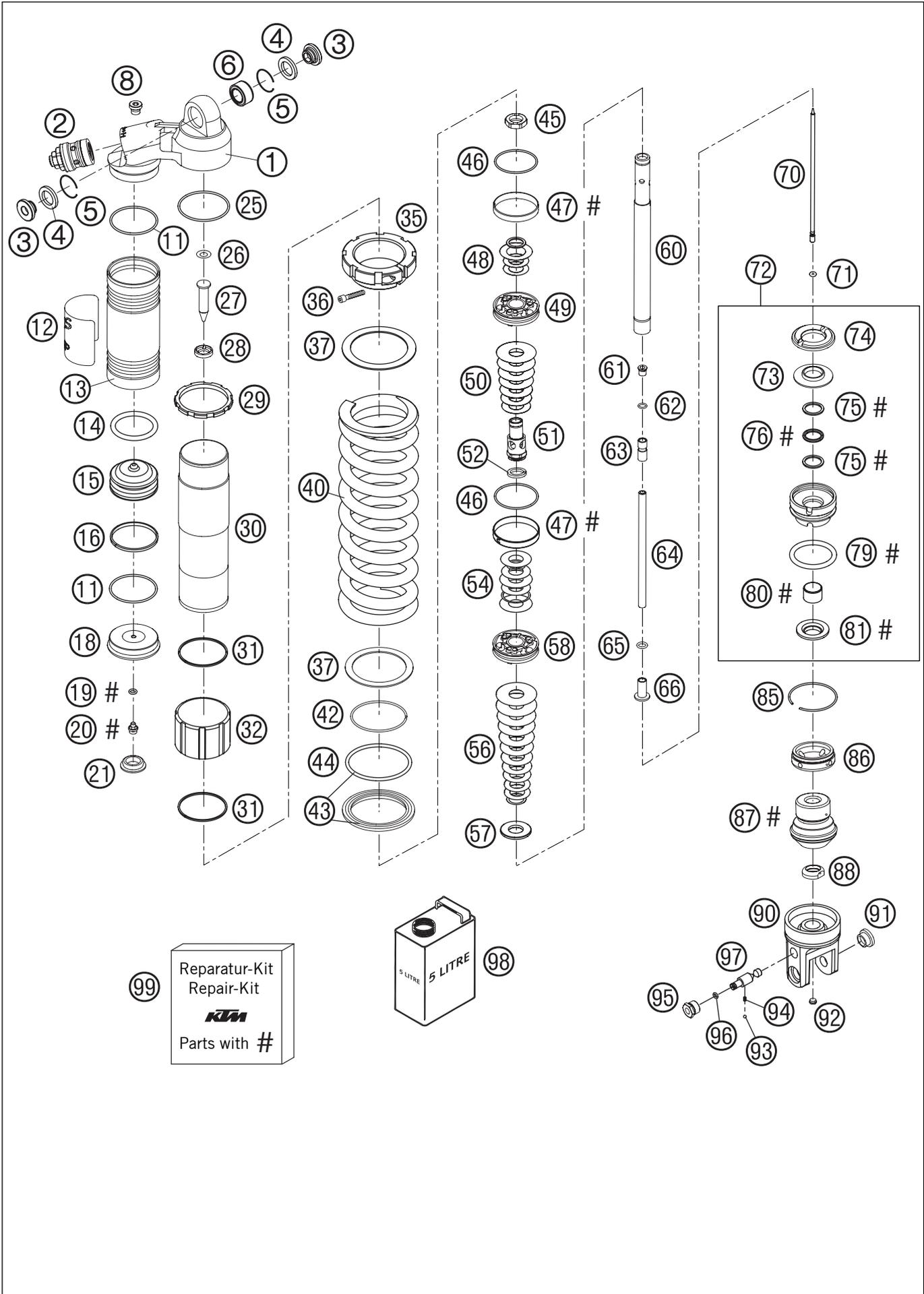
T 1240S
Stazione di vuoto e carica

ISTRUZIONI GENERALI

2

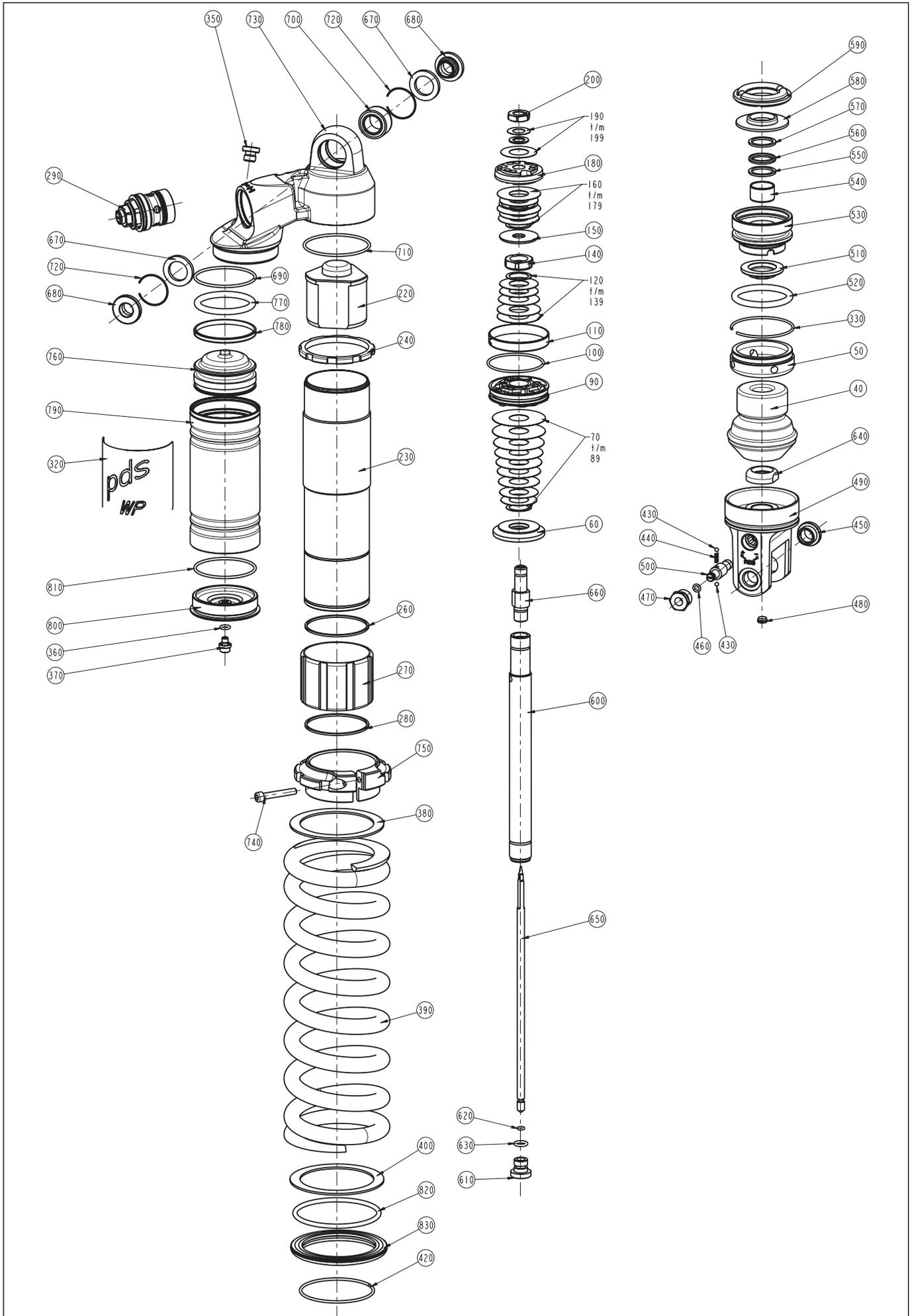
INDICE

DISEGNO ESPLOSO PDS 5018 DCC 2006	2-2
DISEGNO ESPLOSO PDS 5018 SXS/SMR 2005/2006	2-4
ELENCO TARATURA PDS 125 SXS 2005/2006	2-6
ELENCO TARATURA PDS 250 SXS 2005	2-7
ELENCO TARATURA PDS 250 SXS/250 SXS-F 2006	2-8
ELENCO TARATURA PDS 450/540 SXS 2005	2-9
ELENCO TARATURA PDS 450/540 SXS 2006	2-10
ELENCO TARATURA PDS 450/560 SMR 2006	2-11
REGOLAZIONI	VEDI MANUALE DI RIPARAZIONE KTM O ELENCO TARATURA
REGOLAZIONE FRENO COMPRESSIONE ED ESTENSIONE	2-12
REGOLAZIONE PRECARICO MOLLA	2-12
INTERVALLI DI MANUTENZIONE PERIODICA RACCOMANDATI	
PDS 5018 DCC 2006	VEDI MANUALE DI RIPARAZIONE KTM
PDS 5018 SXS/SMR 2005/2006	2-12



Pos.	Descrizione		
1	Corpo superiore	56	Lamella 16x34x0,15
2	Registro compressione DCC	56	Lamella 16x34x0,20
3	Boccola distanziale 12x24	56	Lamella 16x36x0,20
4	Anello di tenuta D=25	56	Lamella 16x38x0,20
5	Anello di sicurezza	56	Lamella 16x40x0,20
6	Cuscinetto	56	Lamella 16x42x0,20
8	Vite di spurgo/riempimento olio	56	Lamella 16x44x0,20
11	O-ring 48x2	56	Lamella 16x28x0,25
12	Adesivo WP Caution (PDS Ktm)	56	Lamella 16x30x0,30
13	Vaschetta gas	56	Lamella 16x32x0,25
14	O-ring 41x5	56	Lamella 16x34x0,25
15	Pistone separatore	56	Lamella 16x36x0,25
16	Segmento pistone 3,9x1,5x156	56	Lamella 16x38x0,25
18	Tappo vaschetta gas	56	Lamella 16x44x0,25
19	O-ring 5,28x1,78	56	Lamella 16x40x0,25
20	Vite di riempimento azoto	56	Lamella 16x42x0,25
21	Tappo in gomma "Non aprire"	57	Piattello estensione D=34; H=8
25	O-ring 52x2	58	Pistone 6+6x7/4,5 Vb 1,0
26	Rondella 16x8,2x0,6	60	Stelo
27	Spillo	61	Boccola sede spillo M8x1
28	Tappo a vite	62	O-ring 7x1,5
29	Ghiera di sicurezza	63	Adattatore
30	Cilindro ammortizzatore	64	Astina
31	Anello di sicurezza	65	O-ring 8x2
32	Guidamolla	66	Adattatore astina
35	Ghiera di registro	70	Spillo
36	Vite TCEI	71	O-ring 2,2x1,6
37	Anello di spessore	72	Adattatore boccola DU
40	Molla	73	Scodellino d'acciaio 18,5x43,7x6
42	Anello elastico	74	Anello di gomma estensione
43	Anello reggimolla	75	Anello di sicurezza 22,55x1,5
44	O-ring 66,27x3,53	76	Anello di tenuta Quad 18x2,62
45	Dado di chiusura stelo	79	O-ring 41x5
46	O-ring 44,17x1,78	80	Boccola DU
47	Segmento pistone	81	Parapolvere
48	Rondella	85	Anello di sicurezza
48	Lamella 16x30x0,20	86	Tappo cilindro
48	Lamella 16x34x0,20	87	Tampone in gomma
48	Lamella 16x36x0,20	88	Controdado
48	Lamella 16x21x1	90	Attacco a forcella
49	Pistone 6+6x3,5/4,5	91	Boccola filettata
50	Rondella 16x21x0,30	92	Tappino di gomma
50	Rondella 16x22x0,30	93	Sfera d'acciaio
50	Lamella 16x23x0,30	94	Molla
50	Lamella 16x40x0,25	95	Tappo filettato
50	Lamella 16x30x0,30	96	O-ring 4x1,5
50	Lamella 16x32x0,30	97	Vite di registro
50	Lamella 16x34x0,30	98	Olio ammortizzatore
50	Lamella 16x36x0,30	99	Kit revisione guarnizioni 5018 PDS
50	Lamella 16x38x0,30		
50	Lamella 16x40x0,30		
51	Perno di supporto D=16 M16x1 L=48		
52	Rondella D=23 D=16 H3		
54	Rondella 16x20x0,30		
54	Lamella 16x23x0,30		
54	Lamella 16x30x0,20		
54	Lamella 16x28x0,20		
54	Lamella 16x32x0,20		
54	Lamella 16x34x0,20		
54	Lamella 16x36x0,25		

Disegno esploso PDS 5018 SXS/SMR 2005/2006



Pos.	Descrizione
40	Tampone in gomma
50	Tappo cilindro
60	Piattello di sostegno
90	Pistone 6+6x7/4,5
100	O-ring 44,17x1,78
110	Segmento pistone
140	Dado stelo
150	Piattello di sostegno
180	Pistone D40 3x5,8/6x5,3
200	Dado di chiusura stelo
220	Bussola
230	Cilindro ammortizzatore
240	Ghiera di sicurezza
260	Anello di sicurezza
270	Guidamolla
280	Anello di sicurezza
290	Registro compressione DCC
320	Adesivo WP Caution (PDS Ktm)
330	Anello di sicurezza
350	Vite di spurgo/riempimento olio
360	O-ring 5,28x1,78
370	Vite di chiusura
380	Anello di spessore
400	Anello di spessore
420	Anello elastico
430	Sfera d'acciaio
440	Molla
450	Boccola filettata
460	O-ring 4 x1,5
470	Tappo filettato
480	Tappino di gomma
490	Attacco a forcella
500	Vite di registro
510	Parapolvere
520	O-ring 41x5
530	Adattatore boccola DU
540	Boccola DU
550	Anello di sicurezza 22,55x1,5
560	Anello di tenuta Quad 18x2,62
570	Anello di sicurezza 22,55x1,5
580	Scodellino d'acciaio 18,5x43,7x6
590	Anello di gomma estensione
600	Stelo
610	Adattatore astina
620	O-ring 3,1x1,6
630	O-ring 7,5x2
640	Controdado
650	Spillo
660	Perno di supporto
670	Anello di tenuta D=25
680	Boccola distanziale 12x24
690	O-ring 48x2
700	Cuscinetto
710	O-ring 52x2
720	Anello di sicurezza
730	Corpo superiore
740	Vite TCEI
750	Ghiera di registro
760	Pistone separatore
770	O-ring 41x5
780	Segmento pistone 3,9x1,5x156
790	Vaschetta gas
800	Tappo di chiusura
810	O-ring 48x2
820	O-ring 66,27x3,5
830	Anello reggimolla

Elenco taratura ammortizzatore PDS 5018 BAVP 12.18.7A.10 e 12.18.7B.10 KTM 125 SXS 2005/2006**Compressione - pistone 1**

Pos.	Descrizione	Cod.art.	N.
70	Rondella 16x22x0,30	5018.0036	1
71	Rondella 16x24x0,25	5018.0031	1
72	Rondella 16x26x0,25	5018.0033	1
73	Lamella 16x28x0,25	5018.0063	1
74	Lamella 16x30x0,25	5018.0064	1
75	Lamella 16x32x0,25	5018.0065	1
76	Lamella 16x34x0,20	5018.0057	1
77	Lamella 16x36x0,20	5018.0058	1
78	Lamella 16x38x0,20	5018.0059	1
79	Lamella 16x40x0,20	5018.0060	1
80	Lamella 16x42x0,20	5018.0061	1
81	Lamella 16x28x0,10	5018.0041	1
82	Lamella 16x44x0,20	5018.0062	3

Estensione - pistone 1

120	Lamella 16x36x0,20	5018.0058	3
121	Lamella 16x28x0,10	5018.0041	1
122	Lamella 16x34x0,20	5018.0057	1
123	Lamella 16x32x0,20	5018.0056	1
124	Lamella 16x28x0,20	5018.0054	1
125	Rondella 16x20x0,30	5018.0034	1

Compressione - pistone 2

160	Rondella 10x18x0,30	3612.0314	1
161	Lamella 10x19x0,30	3612.0349	1
162	Lamella 10x21x0,30	3612.0350	1
163	Lamella 10x23x0,25	3612.0343	1
164	Lamella 10x25x0,25	3612.0344	1
165	Lamella 10x27x0,25	3612.0345	1
166	Lamella 10x29x0,20	3612.0338	1
167	Rondella 10x18x0,10	3612.0286	1
168	Lamella 10x31x0,20	3612.0339	2
169	Lamella 10x33x0,20	3612.0340	4

Estensione - pistone 2

190	Lamella d10xd16x1	5018.0395	1
191	Lamella 16x30x0,25	5018.0064	1
192	Lamella 10x19x0,25	3612.0341	1

Molla

390	Molla (62) 80-250 N/mm	9121.0040	1
-----	------------------------	-----------	---

Regolazioni

Codice	12.18.7A.10
Estensione - posizione aperta	25
Lunghezza completa (mm)	405
Pressione gas (bar)	10
Corsa (mm)	101,5
Compressione - posizione aperta	LS 12 / HS 2
Prearico molla (mm)	5

Elenco taratura ammortizzatore PDS 5018 BAVP 12.18.7A.11 KTM 250 SXS 2005

Compressione - pistone 1

Pos.	Descrizione	Cod.art.	N.
70	Rondella 16x23x0,30	5018.0037	1
71	Rondella 16x24x0,30	5018.0038	1
72	Rondella 16x25x0,30	5018.0039	1
73	Rondella 16x26x0,25	5018.0033	1
74	Lamella 16x28x0,25	5018.0063	1
75	Lamella 16x30x0,25	5018.0064	1
76	Lamella 16x32x0,25	5018.0065	1
77	Lamella 16x34x0,20	5018.0057	1
78	Lamella 16x36x0,20	5018.0058	1
79	Lamella 16x38x0,25	5018.0068	1
80	Lamella 16x40x0,25	5018.0069	1
81	Lamella 16x42x0,20	5018.0061	1
82	Lamella 16x30x0,10	5018.0042	1
83	Lamella 16x44x0,20	5018.0062	4
84	Lamella 16x44x0,15	5018.0053	2

Estensione - pistone 1

120	Lamella 16x36x0,20	5018.0058	3
121	Rondella 16x26x0,10	5018.0012	1
122	Lamella 16x34x0,20	5018.0057	1
123	Lamella 16x32x0,20	5018.0056	1
124	Lamella 16x28x0,20	5018.0054	1
125	Rondella 16x21x0,30	5018.0034	4

Compressione - pistone 2

160	Rondella 10x18x0,30	3612.0314	1
161	Lamella 10x19x0,30	3612.0349	1
162	Lamella 10x21x0,30	3612.0350	1
163	Lamella 10x23x0,25	3612.0343	1
164	Lamella 10x25x0,25	3612.0344	1
165	Lamella 10x27x0,25	3612.0345	1
166	Lamella 10x29x0,20	3612.0338	1
167	Rondella 10x18x0,10	3612.0286	1
168	Lamella 10x31x0,20	3612.0339	2
169	Lamella 10x33x0,20	3612.0340	4

Estensione - pistone 2

190	Lamella d10xd16x1,0	5018.0395	1
191	Lamella 16x30x0,25	5018.0064	1
192	Lamella 10x19x0,25	3612.0341	1

Molla

390	Molla (62) 84-250 N/mm	9121.0041	1
-----	------------------------	-----------	---

Regolazioni

Codice	12.18.7A.11
Estensione - posizione aperta	25
Lunghezza completa (mm)	405
Pressione gas (bar)	10
Corsa (mm)	101,5
Compressione - posizione aperta	LS 12 / HS 2
Precarico molla (mm)	5

Elenco taratura ammortizzatore PDS 5018 BAVP 12.18.7B.11 KTM 250 SXS/SXS-F 2006
Compressione - pistone 1

Pos.	Descrizione	Cod.art.	N.
70	Rondella 16x23x0,30	5018.0037	1
71	Rondella 16x24x0,30	5018.0038	1
72	Rondella 16x25x0,30	5018.0039	1
73	Rondella 16x26x0,25	5018.0033	1
74	Lamella 16x28x0,25	5018.0063	1
75	Lamella 16x30x0,25	5018.0064	1
76	Lamella 16x32x0,25	5018.0065	1
77	Lamella 16x34x0,25	5018.0066	1
78	Lamella 16x36x0,25	5018.0067	1
79	Lamella 16x38x0,25	5018.0068	1
80	Lamella 16x40x0,25	5018.0069	1
81	Lamella 16x42x0,20	5018.0061	1
82	Lamella 16x30x0,10	5018.0042	1
83	Lamella 16x44x0,20	5018.0062	4
84	Lamella 16x44x0,15	5018.0053	2

Estensione - pistone 1

120	Lamella 16x36x0,20	5018.0058	3
121	Rondella 16x26x0,10	5018.0012	1
122	Lamella 16x34x0,20	5018.0057	1
123	Lamella 16x32x0,20	5018.0056	1
124	Lamella 16x28x0,20	5018.0054	1
125	Rondella 16x21x0,30	5018.0035	4

Compressione - pistone 2

160	Rondella 10x18x0,30	3612.0314	1
161	Lamella 10x19x0,30	3612.0349	1
162	Lamella 10x21x0,30	3612.0350	1
163	Lamella 10x23x0,25	3612.0343	1
164	Lamella 10x25x0,25	3612.0344	1
165	Lamella 10x27x0,25	3612.0345	1
166	Lamella 10x29x0,20	3612.0338	1
167	Rondella 10x18x0,10	3612.0286	1
168	Lamella 10x31x0,20	3612.0339	2
169	Lamella 10x33x0,20	3612.0340	4

Estensione - pistone 2

190	Lamella d10xd16x1,0	5018.0395	1
191	Lamella 16x30x0,25	5018.0064	1
192	Lamella 10x19x0,25	3612.0341	1

Molla

390	Molla (62) 84-250 N/mm		1
-----	------------------------	--	---

Regolazioni

Codice	12.18.7B.11
Estensione - posizione aperta	25
Lunghezza completa (mm)	405
Pressione gas (bar)	10
Corsa (mm)	101,5
Compressione - posizione aperta	LS 12 / HS 2
Precarico molla (mm)	5

Elenco taratura ammortizzatore PDS 5018 BAVP 12.18.7A.12 KTM 450/540 SXS 2005

Compressione - pistone 1

Pos.	Descrizione	Cod.art.	N.
70	Rondella 16x23x0,30	5018.0037	1
71	Rondella 16x24x0,30	5018.0038	1
72	Rondella 16x25x0,30	5018.0039	1
73	Rondella 16x26x0,25	5018.0033	1
74	Lamella 16x28x0,25	5018.0063	1
75	Lamella 16x30x0,25	5018.0064	1
76	Lamella 16x32x0,25	5018.0065	1
77	Lamella 16x34x0,25	5018.0066	1
78	Lamella 16x36x0,25	5018.0067	1
79	Lamella 16x38x0,25	5018.0068	1
80	Lamella 16x40x0,25	5018.0069	1
81	Lamella 16x42x0,20	5018.0061	1
82	Lamella 16x30x0,10	5018.0042	1
83	Lamella 16x44x0,20	5018.0062	5
84	Lamella 16x44x0,15	5018.0053	3

Estensione - pistone 1

120	Lamella 16x36x0,20	5018.0058	3
121	Rondella 16x26x0,10	5018.0012	1
122	Lamella 16x34x0,20	5018.0057	1
123	Lamella 16x32x0,20	5018.0056	1
124	Lamella 16x28x0,20	5018.0054	1
125	Rondella 16x21x0,30	5018.0034	4

Compressione - pistone 2

160	Rondella 10x18x0,30	3612.0314	1
161	Scheibe 10x19x0,30	3612.0349	1
162	Lamella 10x21x0,30	3612.0350	1
163	Lamella 10x23x0,25	3612.0343	1
164	Lamella 10x25x0,25	3612.0344	1
165	Lamella 10x27x0,25	3612.0345	1
166	Lamella 10x29x0,20	3612.0338	1
167	Rondella 10x18x0,10	3612.0286	1
168	Lamella 10x31x0,20	3612.0339	2
169	Lamella 10x33x0,20	3612.0340	4

Estensione - pistone 2

190	Lamella d10xd16x1,0	5018.0395	1
191	Lamella 16x30x0,25	5018.0064	1
192	Lamella 10x19x0,25	3612.0341	1

Molla

390	Molla (62) 88-250 N/mm	9121.0042	1
-----	------------------------	-----------	---

Regolazioni

Codice	12.18.7A.12
Estensione - posizione aperta	25
Lunghezza completa (mm)	405
Pressione gas (bar)	10
Corsa (mm)	101,5
Compressione - posizione aperta	LS 12 / HS 2
Precarico molla (mm)	5

Elenco taratura ammortizzatore PDS 5018 BAVP 12.18.7B.12 KTM 450/540 SXS 2006
Compressione - pistone 1

Pos.	Descrizione	Cod.art.	N.
70	Rondella 16x23x0,30	5018.0037	1
71	Rondella 16x24x0,30	5018.0038	1
72	Rondella 16x25x0,30	5018.0039	1
73	Rondella 16x26x0,25	5018.0033	1
74	Lamella 16x28x0,25	5018.0063	1
75	Lamella 16x30x0,25	5018.0064	1
76	Lamella 16x32x0,25	5018.0065	1
77	Lamella 16x34x0,25	5018.0066	1
78	Lamella 16x36x0,25	5018.0067	1
79	Lamella 16x38x0,25	5018.0068	1
80	Lamella 16x40x0,25	5018.0069	1
81	Lamella 16x42x0,20	5018.0061	1
82	Lamella 16x30x0,10	5018.0042	1
83	Lamella 16x44x0,20	5018.0062	5
84	Lamella 16x44x0,15	5018.0053	3

Estensione - pistone 1

120	Lamella 16x36x0,20	5018.0058	3
121	Rondella 16x26x0,10	5018.0012	1
122	Lamella 16x34x0,20	5018.0057	1
123	Lamella 16x32x0,20	5018.0056	1
124	Lamella 16x28x0,20	5018.0054	1
125	Rondella 16x21x0,30	5018.0034	4

Compressione - pistone 2

160	Rondella 10x18x0,30	3612.0314	1
161	Lamella 10x19x0,30	3612.0349	1
162	Lamella 10x21x0,30	3612.0350	1
163	Lamella 10x23x0,30	3612.0343	1
164	Lamella 10x25x0,25	3612.0344	1
165	Lamella 10x27x0,25	3612.0345	1
166	Lamella 10x29x0,20	3612.0338	1
167	Rondella 10x18x0,10	3612.0286	1
168	Lamella 10x31x0,20	3612.0339	2
169	Lamella 10x33x0,20	3612.0340	4

Estensione - pistone 2

190	Lamella d10xd16x1,0	5018.0395	1
191	Lamella 16x30x0,25	5018.0064	1
192	Lamella 10x19x0,25	3612.0341	1

Molla

390	Molla (62) 88-250 N/mm	9121.0042	1
-----	------------------------	-----------	---

Regolazioni

Codice	12.18.7B.12
Estensione - posizione aperta	25
Lunghezza completa (mm)	405
Pressione gas (bar)	10
Corsa (mm)	101,5
Compressione - posizione aperta	LS 12 / HS 2
Precarico molla (mm)	5

Elenco taratura ammortizzatore PDS 5018 BAVP 12.18.7B.15 KTM 450/560 SMR 2006**Compressione - pistone 1**

Pos.	Descrizione	Cod.art.	N.
70	Rondella 16x22x0,30	5018.0036	1
71	Lamella 16x30x0,20	5018.0055	1
72	Lamella 16x32x0,20	5018.0056	1
73	Lamella 16x34x0,20	5018.0057	1
74	Lamella 16x36x0,20	5018.0058	1
75	Lamella 16x38x0,25	5018.0068	1
76	Lamella 16x40x0,25	5018.0069	1
77	Lamella 16x42x0,25	5018.0070	1
78	Lamella 16x44x0,25	5018.0071	3

Estensione - pistone 1

120	Lamella 16x36x0,20	5018.0058	1
121	Rondella 36x32,25x0,30	4681.1637	1
122	Lamella 16x32x0,20	5018.0056	1
123	Lamella 16x36x0,20	5018.0058	3
124	Rondella 16x21x0,30	5018.0035	1

Compressione - pistone 2

160	Lamella 16x32x0,30	5018.0074	1
161	Lamella 16x34x0,30	5018.0075	1
162	Lamella 16x36x0,30	5018.0076	1
163	Lamella 16x38x0,30	5018.0077	1
164	Lamella 16x40x0,30	5018.0078	1
165	Lamella 16x42x0,30	5018.0079	1
166	Lamella 16x44x0,30	5018.0080	1

Estensione - pistone 2

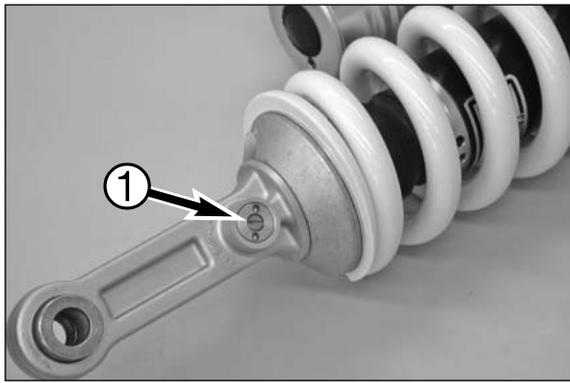
190	Lamella d16xd21x1,0	5018.0210	1
191	Lamella 21x36x0,25	5018.0209	1
192	Lamella 16x28x0,20	5018.0054	1

Molla

390	Molla (62) 88-250 N/mm	9121.0050	1
-----	------------------------	-----------	---

Regolazioni

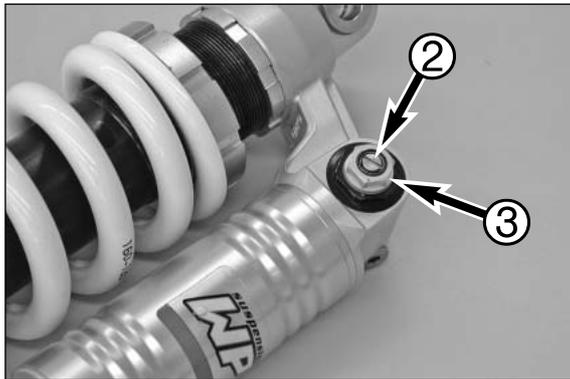
Codice	12.18.7B.15
Estensione - posizione aperta	19
Lunghezza completa (mm)	397
Pressione gas (bar)	10
Corsa (mm)	93,5
Compressione - posizione aperta	LS 13 / HS 2
Prearico molla (mm)	5



Regolazione freno compressione ed estensione

Freno in estensione:

- Avvitare la vite di registro ❶ in senso orario fino a battuta.
- Girare indietro la vite in senso antiorario di un adeguato numero di click.

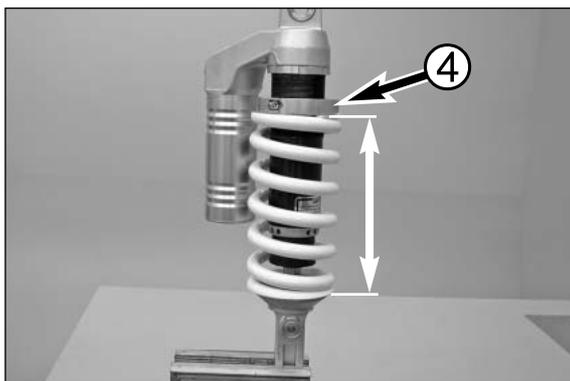


Freno in compressione - basse velocità:

- Avvitare la vite di registro ❷ in senso orario fino a battuta.
- Girare indietro la vite in senso antiorario di un adeguato numero di click.

Freno in compressione - alte velocità:

- Avvitare la vite di registro ❸ in senso orario fino a battuta.
- Girare indietro la vite in senso antiorario di un adeguato numero di click.



Regolazione precarico molla

AVVERTENZA: il precarico è la differenza tra la lunghezza della molla a riposo e quella della molla precaricata.

- Serrare la ghiera di registro ❹ con l'attrezzo speciale T 106 fino ad ottenere il precarico molla indicato
- Serrare la vite di bloccaggio della ghiera di registro.

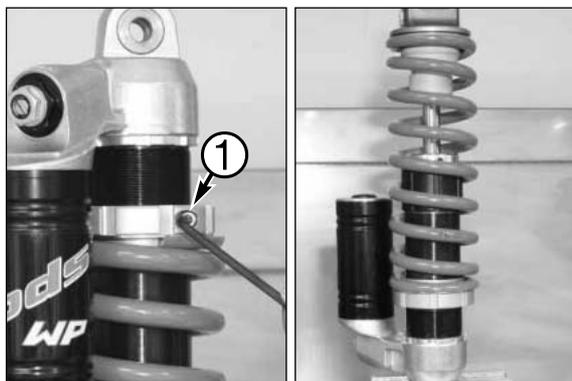
Intervalli di manutenzione periodica raccomandati per l'ammortizzatore 5018 SXS/SMR

Un consumo di carburante di 100 litri corrisponde a ca. 15 ore di servizio	10 ore 65 litri	20 ore 130 litri	30 ore 200 litri	40 ore 260 litri	50 ore 325 litri	60 ore 400 litri	70 ore 455 litri	80 ore 520 litri	90 ore 600 litri	100 ore 665 litri
Controllo cuscinetto superiore dell'ammortizzatore, se necessario sostituirlo				●				●		
Stelo - controllo presenza di danneggiamenti, graffi e perdita olio	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Controllo abbassamento statico - prima di ogni impiego										
Controllo molla					●					●
Controllo tampone in gomma					●					●
Controllo O-ring dell'anello reggimolla, se necessario sostituirlo	●		●		●		●		●	
Manutenzione completa dell'ammortizzatore		●				●				●

DISASSEMBLAGGIO E RIASSEMBLAGGIO AMMORTIZZATORE 3

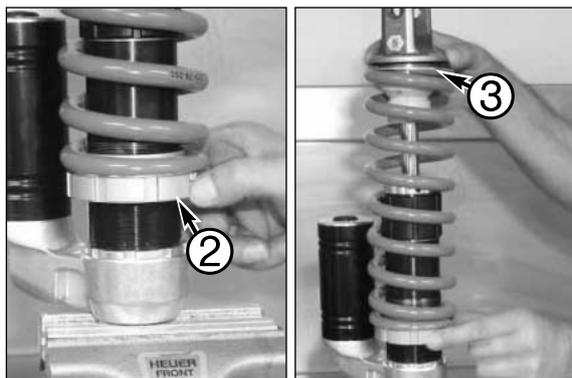
INDICE

DISASSEMBLAGGIO AMMORTIZZATORE	3-2
DISASSEMBLAGGIO AMMORTIZZATORE LATO CILINDRO	3-5
SMONTAGGIO BOCCOLE DISTANZIALI E CUSCINETTO	3-9
DISASSEMBLAGGIO VASCHETTA GAS	3-11
RIASSEMBLAGGIO VASCHETTA GAS	3-11
RIASSEMBLAGGIO AMMORTIZZATORE LATO CILINDRO	3-12
RIMONTAGGIO BOCCOLE DISTANZIALI E CUSCINETTO	3-13
RIMONTAGGIO VASCHETTA GAS	3-14
CONTROLLO CILINDRO AMMORTIZZATORE	3-15
RIMONTAGGIO CILINDRO AMMORTIZZATORE	3-15
RIMONTAGGIO MECCANISMO DCC	3-16
COMPLETAMENTO AMMORTIZZATORE LATO CILINDRO	3-16
RIEMPIMENTO CILINDRO AMMORTIZZATORE	3-17
DISASSEMBLAGGIO STELO (NON VALE PER SXS/SMR)	3-17
DISASSEMBLAGGIO STELO (VALE SOLO PER SXS/SMR)	3-19
CONTROLLO STELO	3-25
RIASSEMBLAGGIO STELO	3-26
DISASSEMBLAGGIO ADATTATORE BOCCOLA DU	3-30
RIASSEMBLAGGIO ADATTATORE BOCCOLA DU	3-31
CONTROLLO SINGOLI COMPONENTI	3-32
PISTONI	3-33
CONTINUA - RIASSEMBLAGGIO STELO (NON VALE PER SXS/SMR)	3-34
CONTINUA - RIASSEMBLAGGIO STELO (VALE SOLO PER SXS/SMR)	3-36
RIASSEMBLAGGIO AMMORTIZZATORE	3-37
SPURGO E CARICA AMMORTIZZATORE	3-38
RIEMPIMENTO D'AZOTO	3-41
MONTAGGIO MOLLA	3-42

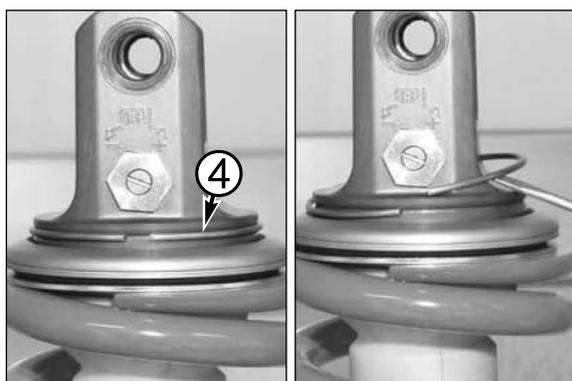


Disassemblaggio ammortizzatore

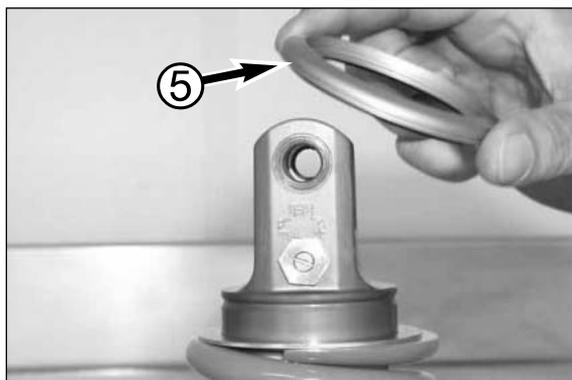
- Svitare la vite TCEI **1** della ghiera di registro (misura 5).
- Serrare l'ammortizzatore in morsa come illustrato nella foto.



- Girare verso il basso la ghiera di registro **2**.
- Premere verso il basso l'anello reggimolla **3** così da poter togliere l'anello elastico **4**.



- Togliere l'anello elastico.



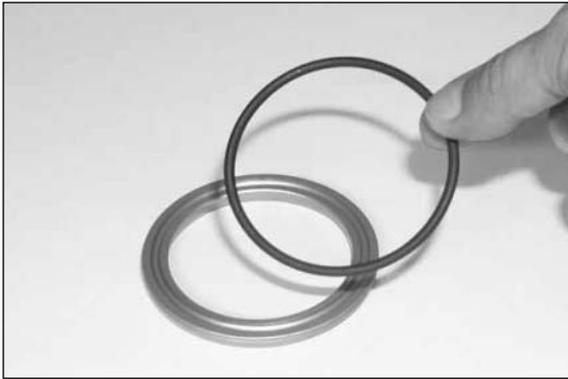
- Togliere l'anello reggimolla **5**.



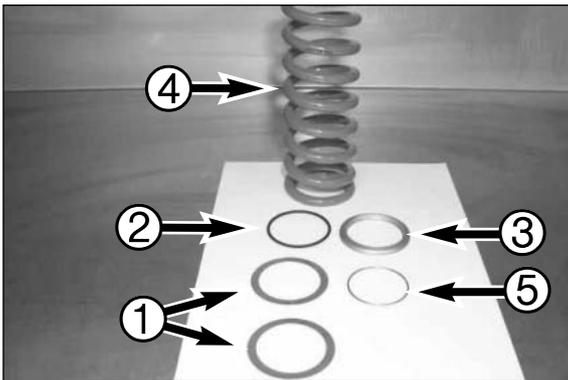
- Togliere l'anello di spessore.



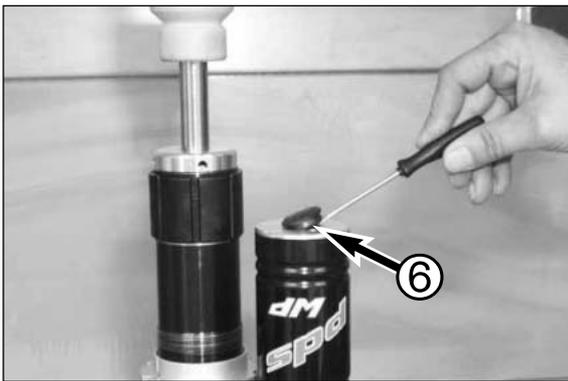
- Sfilare la molla.
- Togliere il secondo anello di spessore ①.



- Togliere l'O-ring dall'anello reggimolla.

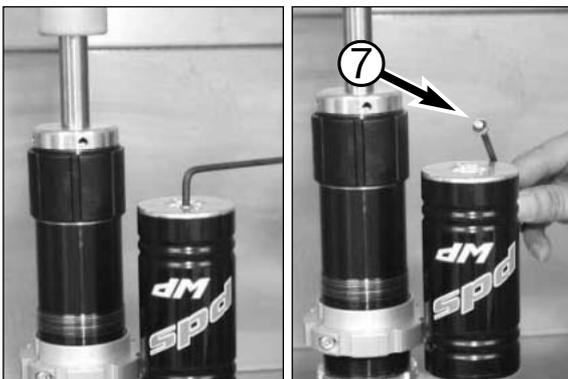


- Anello elastico ⑤
- Molla ④
- Anello reggimolla ③
- O-ring ②
- Anelli di spessore ①

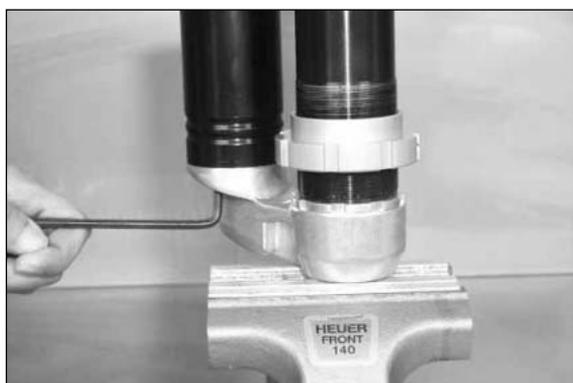


- Togliere il tappo di gomma "Non aprire" ⑥ dal tappo della vaschetta gas.

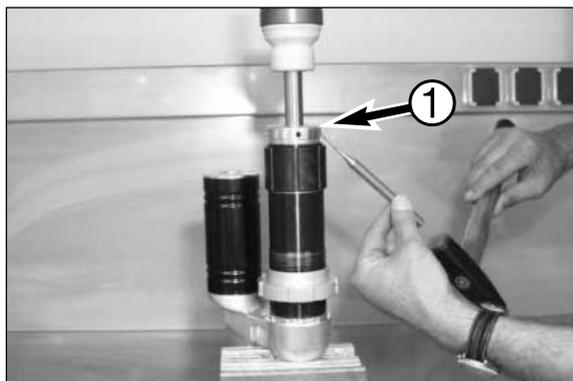
AVVERTENZA: l'ammortizzatore SXS/SMR non ha questo tappo di gomma.



- Aprire lentamente la vite di chiusura azoto ⑦ (chiave 4), la pressione dell'azoto diminuisce.
- Far attenzione all'O-ring della vite di chiusura.



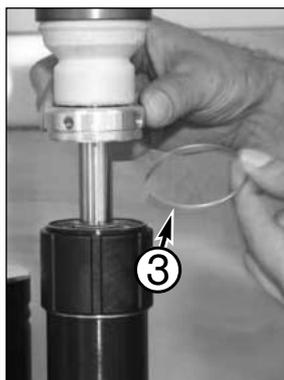
- Allentare la vite di spurgo di ca. due giri (chiave 5). Ciò facilita più tardi la "completa" rimozione dello stelo dall'ammortizzatore!



- Staccare a colpetti il tappo ❶ dal cilindro ammortizzatore.



- Posizionare l'attrezzo speciale T 1216 ❷ sull'adattatore e premere quest'ultimo verso il basso.



- Togliere l'anello di sicurezza ❸ dalla gola del cilindro.



- Estrarre lo stelo con cautela "completamente" dal cilindro.

AVVERTENZA: questa operazione di solito richiede parecchio sforzo.

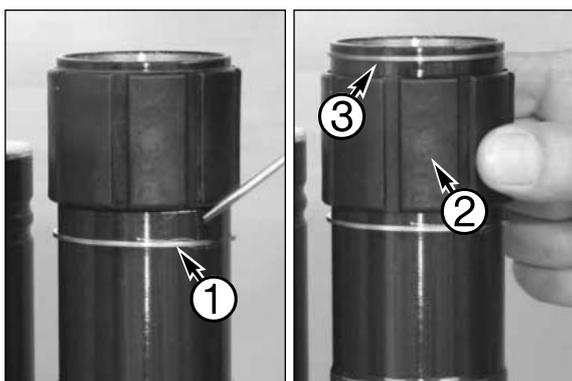


Disassemblaggio ammortizzatore lato cilindro

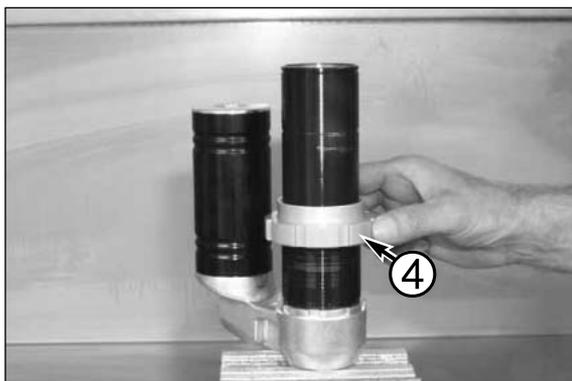
- Scaricare l'olio dal cilindro ammortizzatore.



- Serrare il corpo superiore come illustrato nella morsa.



- Togliere l'anello di sicurezza ❶ dalla gola e spingerlo verso il basso.
- Spingere verso il basso la boccola guidamolla ❷.
- Togliere l'anello di sicurezza superiore ❸.
- Togliere il guidamolla.
- Togliere l'anello di sicurezza inferiore.



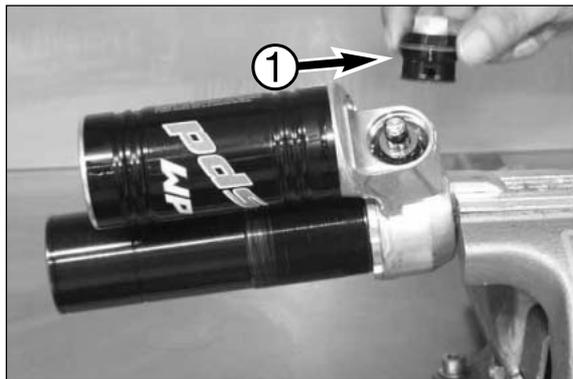
- Girando la ghiera di registro ❹ toglierla dal cilindro.



– Serrare il corpo superiore come illustrato nella morsa.

– Svitare il registro compressione DCC ❶ dal corpo superiore (chiave 24).

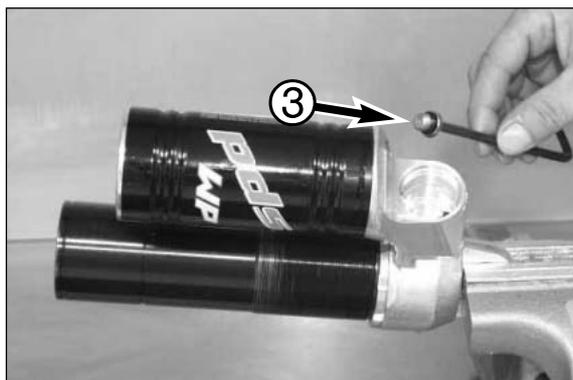
AVVERTENZA: DDC = Dual Compression Control (doppia regolazione del freno in compressione).



– Togliere il registro compressione ❶.



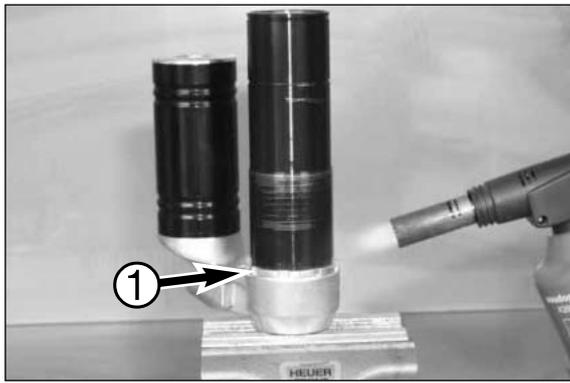
– Estrarre il pistone DDC ❷.



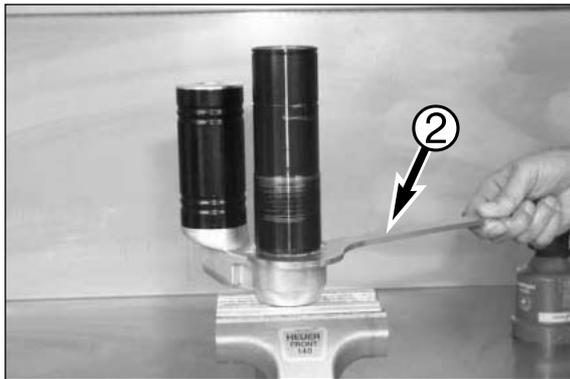
– Svitare la vite di spurgo ❸ (TCEI, chiave 5).



– Togliere l'adesivo ❹.



- Riscaldare il corpo superiore ❶ in corrispondenza del cilindro.



- Allentare la ghiera di sicurezza di alcuni giri con la chiave speciale T 1233 ❷.



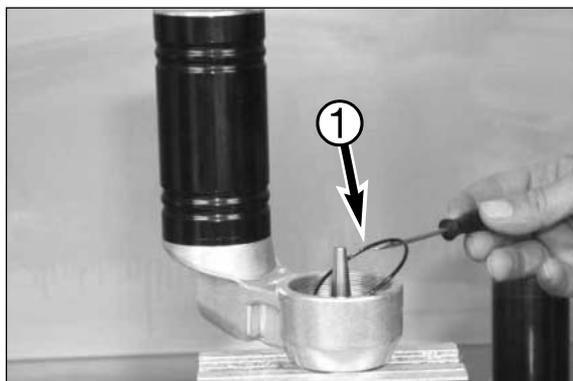
- Pulire il cilindro con un pulitore per freni.
- Riscaldare il corpo superiore al di sotto del cilindro.
- Sbloccare il cilindro con gli attrezzi speciali T 146 e T 1201.



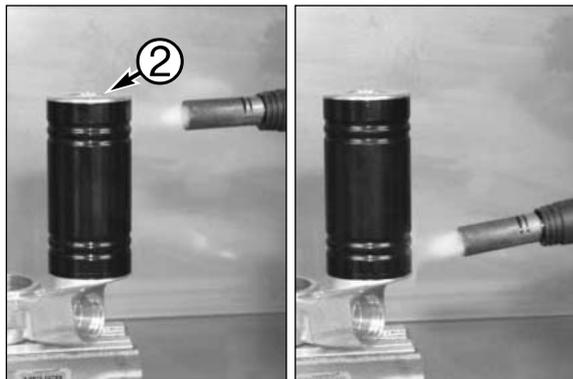
- Svitare il cilindro dal corpo superiore dell'ammortizzatore.



- Solo modelli SXS/SMR: Picchiare la bussola ❸ fuori dal cilindro.



- Togliere l'O-ring ❶ dalla gola.

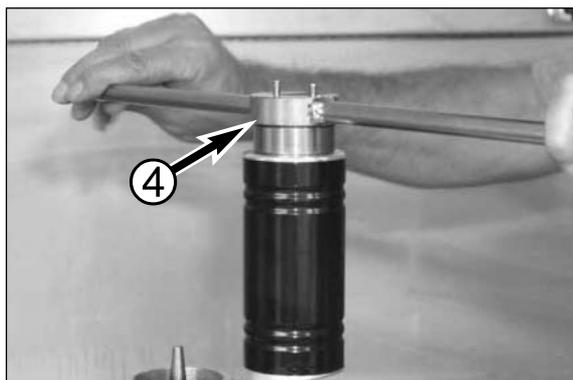


AVVERTENZA: riscaldare la vaschetta gas in corrispondenza del tappo ❷ solo se si vuole togliere il tappo.

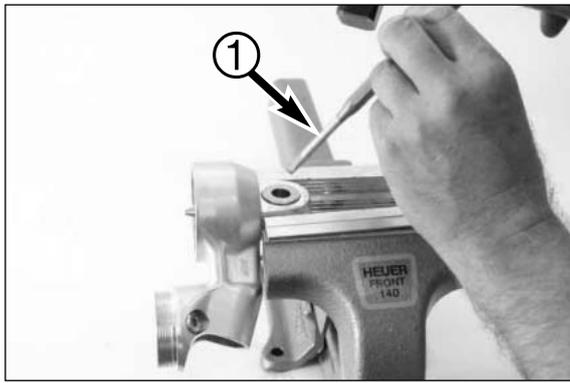
- Riscaldare la vaschetta gas in corrispondenza del corpo superiore.



- Posizionare l'adattatore T 145S ❸ sul tappo della vaschetta gas.

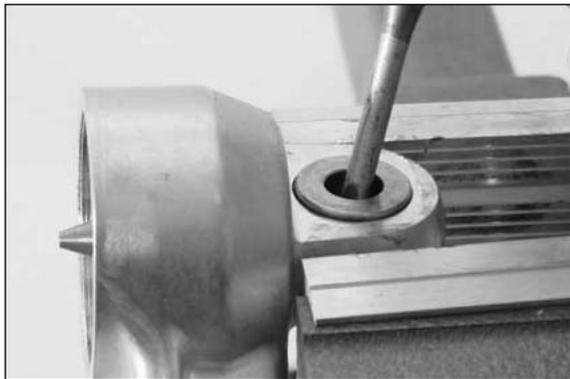


- Posizionare la chiave T 125S ❹ sull'adattatore T 145S e svitare il tappo.
- Togliere l'O-ring.

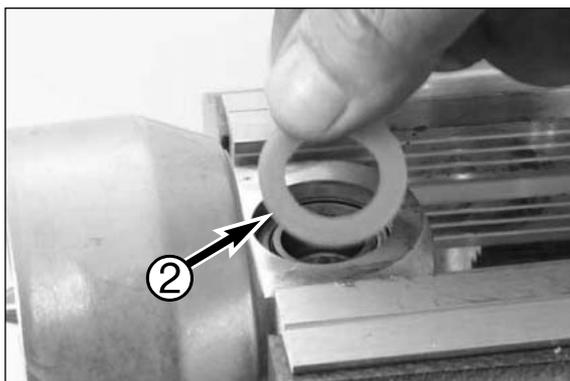


Smontaggio boccole distanziali e cuscinetto

- Serrare il corpo superiore dell'ammortizzatore nella morsa.
- Utilizzare l'attrezzo T 120 ❶ per lo smontaggio delle boccole distanziali.



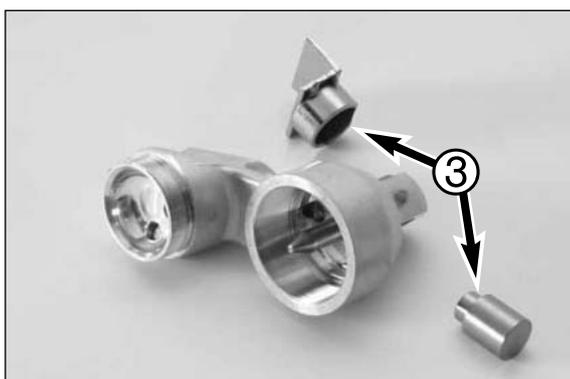
- Picchiare fuori la boccola distanziale dal cuscinetto.



- Togliere l'anello di tenuta ❷.



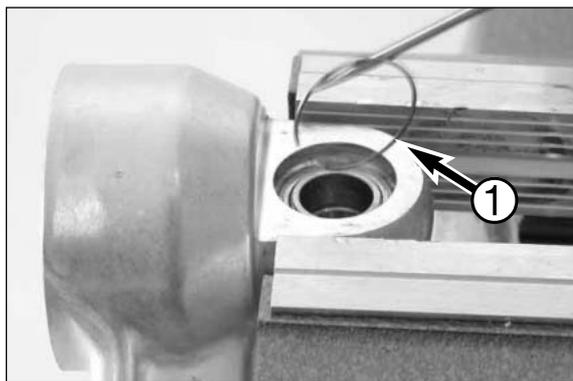
- Picchiare fuori l'altra boccola distanziale e togliere l'anello di tenuta.



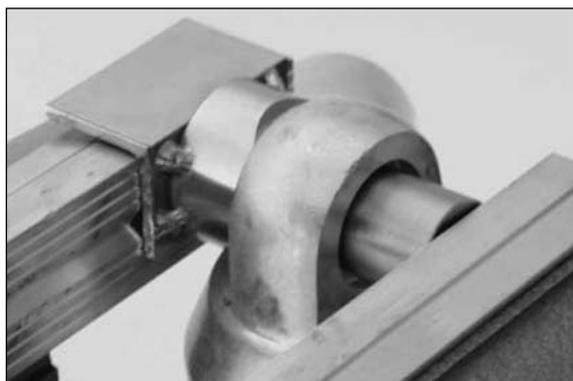
- Utilizzare l'attrezzo smonta/rimonta cuscinetto T 1207S (A+B) ❸.



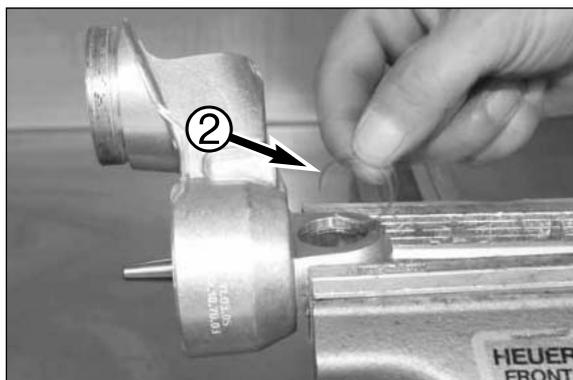
- Premere il cuscinetto contro l'anello di sicurezza.



- Togliere l'anello di sicurezza ❶.



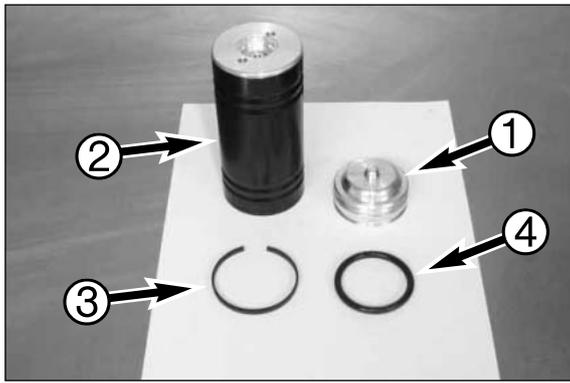
- Espellere il cuscinetto dall'occhiello.



- Togliere l'altro anello di sicurezza ❷.



- Singoli componenti del cuscinetto.



Disassemblaggio vaschetta gas

- Spingere fuori il pistone separatore ❶ dalla vaschetta gas ❷.
- Togliere il segmento pistone ❸.
- Togliere l'O-ring ❹ dalla gola del pistone separatore.



Riassemblaggio vaschetta gas

- Verificare che la superficie interna della vaschetta non sia graffiata.



- Applicare del grasso T 158 nella gola del pistone separatore.
- Montare l'O-ring nella gola.
- Spalmare anche l'O-ring con grasso T 158.



- Applicare un po' di grasso T 158 sulla superficie di scorrimento della vaschetta.
- Montare il pistone separatore.

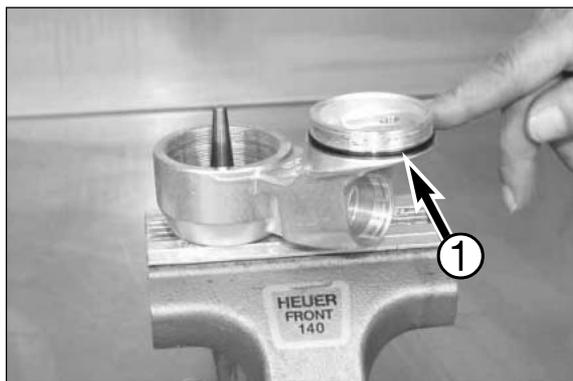
AVVERTENZA: la vaschetta ha una scanalatura di contrassegno, questa va montata verso il corpo superiore.

- Spingere il pistone separatore più profondamente nella vaschetta.

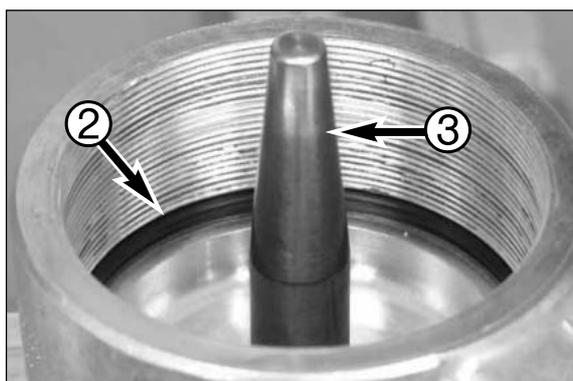


Riassemblaggio ammortizzatore lato cilindro

- Pulire il filetto della vaschetta gas.



- Inserire l'O-ring ❶ nella gola del corpo superiore.

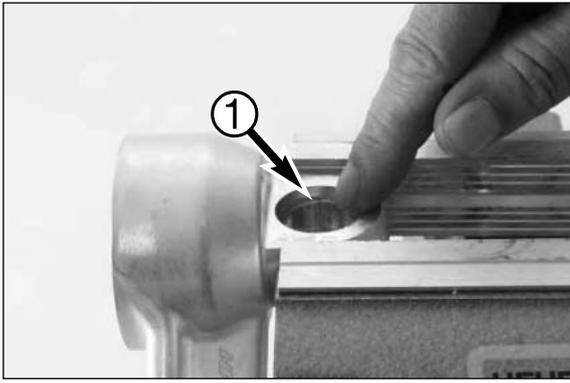


- Montare l'O-ring ❷ nella gola all'interno del corpo superiore.

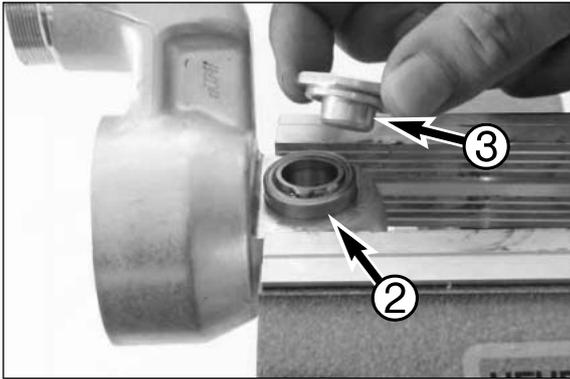
AVVERTENZA: l'ammortizzatore SXS/SMR non ha uno spillo ❸.

Rimontaggio boccole distanziali e cuscinetto

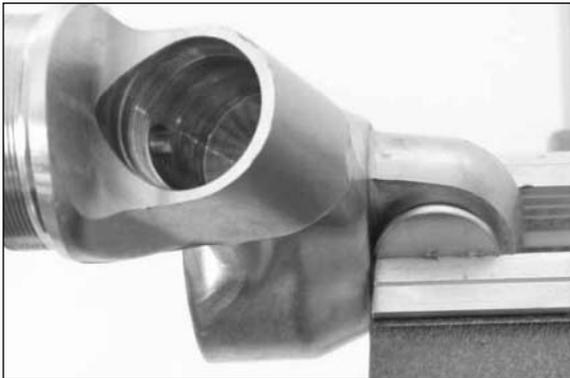
- Montare l'anello elastico di sicurezza ❶.



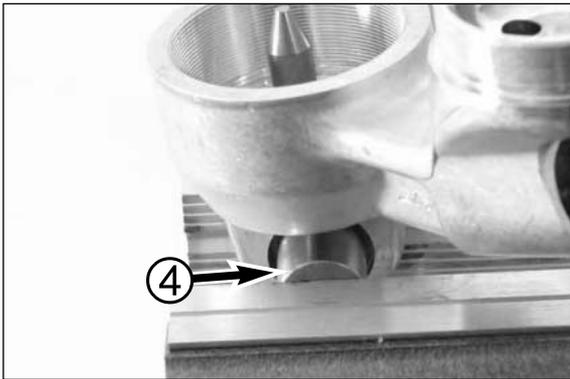
- Con l'attrezzo T 1206 ❸ inserire il cuscinetto ❷ con il lato smussato in avanti nell'occhiello.



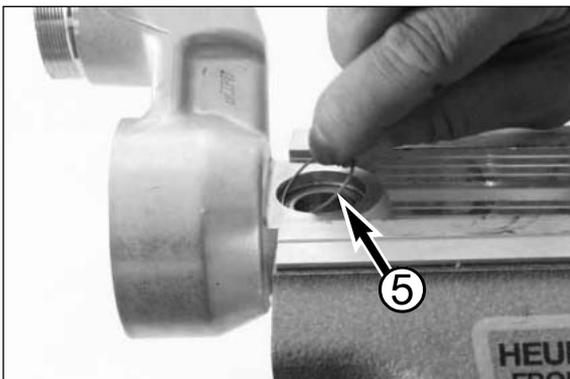
- Pressare il cuscinetto dentro nell'occhiello.

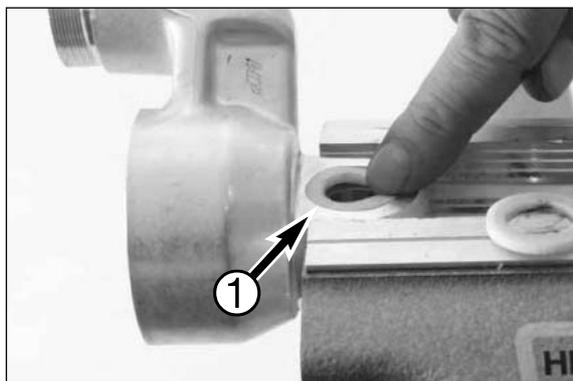


- Con l'attrezzo T 1207S ❹ premere il cuscinetto contro l'anello di sicurezza.

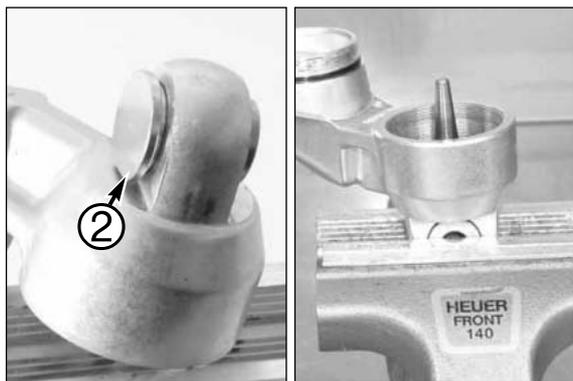


- Montare l'anello di sicurezza ❺.





- Montare i due anelli di tenuta ❶.

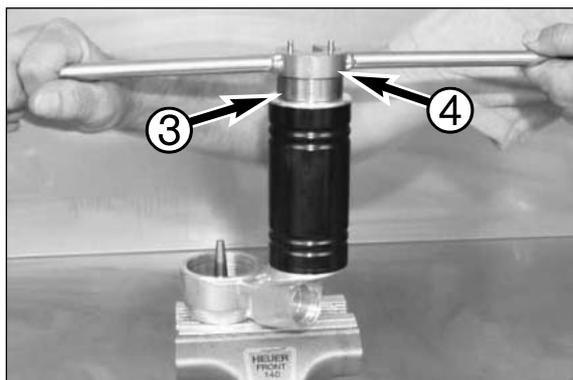


- Con l'attrezzo speciale T 1206 ❷ pressare una boccia distanziale dentro nel cuscinetto.
- Con l'aiuto della morsa pressare l'altra boccia distanziale dentro nel cuscinetto.



Rimontaggio vaschetta gas

- Inumidire il filetto del corpo superiore con T 132.

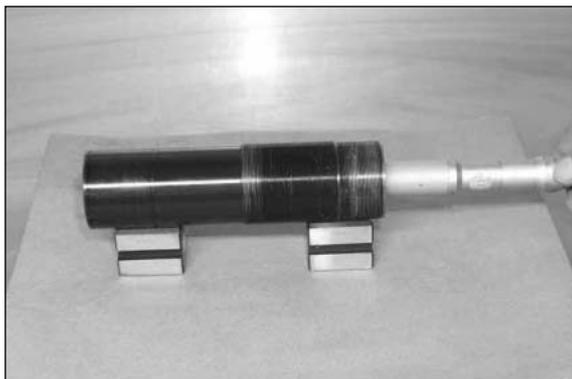


- Avvitarvi la vaschetta gas e serrarla con l'adattatore T 145S ❸ e con la chiave T 125S ❹.



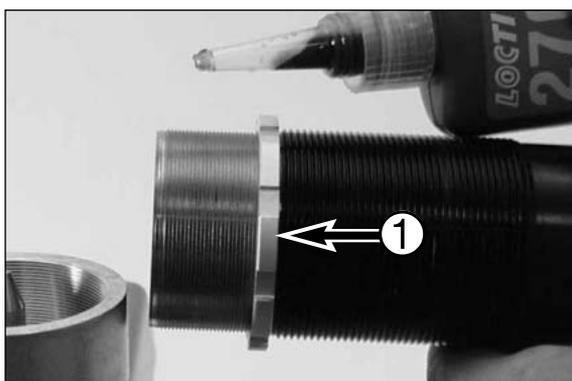
Controllo cilindro ammortizzatore

- Controllare la superficie di scorrimento del cilindro. Se necessario, lucidare la superficie di scorrimento con carta smeriglio grana 600.



- Misurare il diametro interno alle due estremità ed al centro del cilindro.

Diametro massimo: 50,12 mm



Rimontaggio cilindro ammortizzatore

- Avvitare la ghiera di sicurezza ❶ il più possibile sul filetto del cilindro.
- Spalmare il filetto del cilindro con T 132.

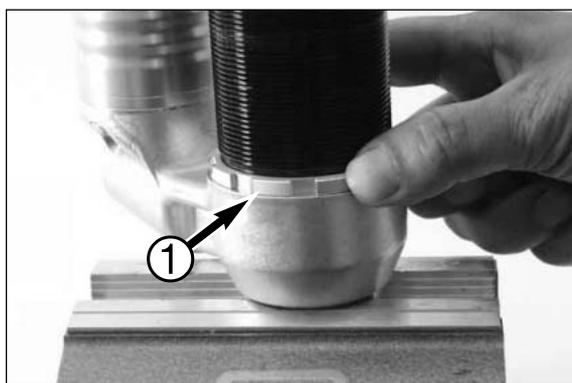


Solo ammortizzatore SXS/SMR:

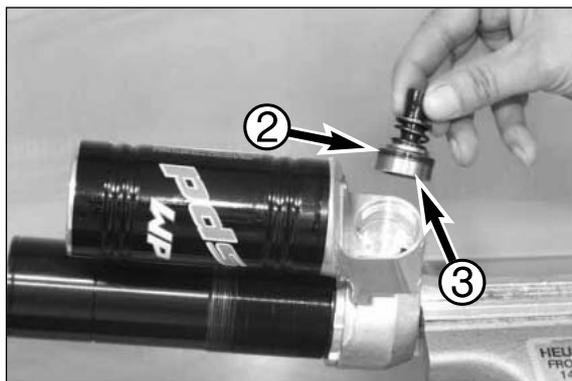
- Montare la bussola ❷.



- Avvitare il cilindro nel corpo superiore.
- Serrare il cilindro con gli attrezzi speciali T 146 e T 1201.



- Avvitare la ghiera di sicurezza ① contro il corpo superiore e serrarla con la chiave speciale T 1233.

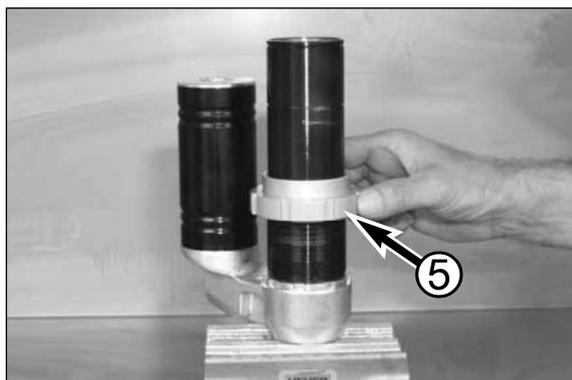


Rimontaggio meccanismo DCC

- Spalmare l'O-ring ② con T 148.
- Montare il pistone DCC ③.

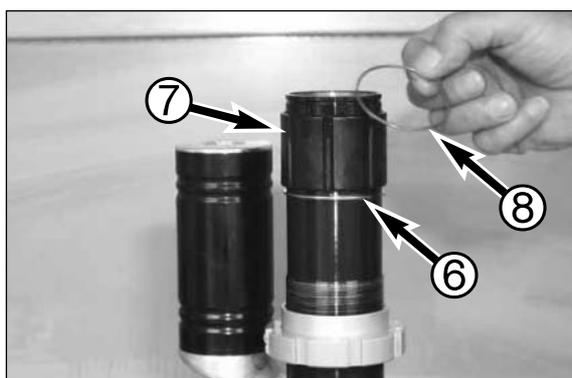


- Avvitare il registro compressione ④ nel corpo superiore.
- Serrare il registro compressione a 50 Nm.



Completamento ammortizzatore lato cilindro

- Avvitare la vite TCEI nella ghiera di registro ⑤ e montare la ghiera sul cilindro.



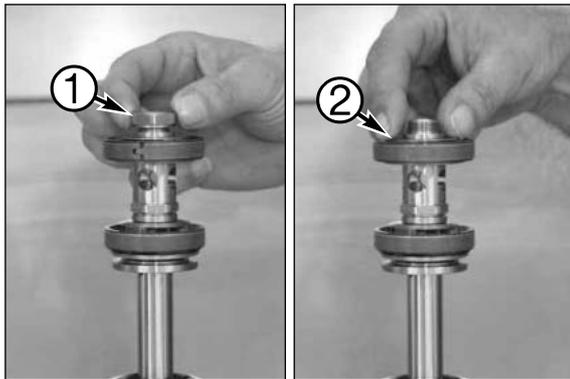
- Montare l'anello di sicurezza ⑥ sotto la seconda gola.
- Montare il guidamolla ⑦.
- Montare l'anello di sicurezza ⑧ nella gola superiore del cilindro.
- Spingere il guidamolla sopra l'anello di sicurezza superiore ed inserire il secondo anello di sicurezza ⑥ nella gola.



Riempimento cilindro ammortizzatore

- Riempire il cilindro fino a 10 mm sotto la gola interna del cilindro.

AVVERTENZA: osservare le specifiche per l'olio!

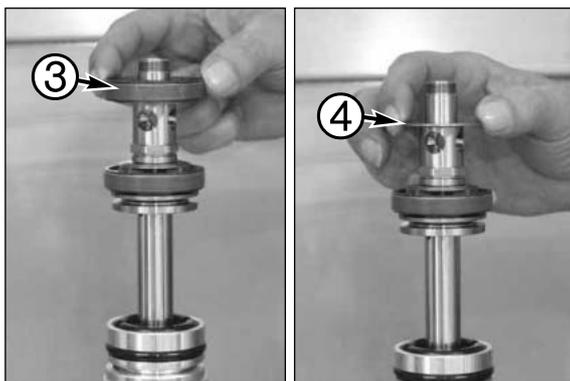


Disassemblaggio stelo (non vale per SXS/SMR)

- Svitare il dado di chiusura stelo ❶ con una chiave da 22 mm.

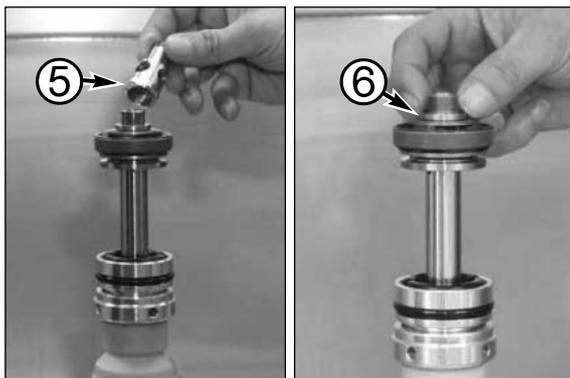
- Togliere il dado.

- Togliere il pacco lamelle estensione ❷.



- Togliere il pistone ("pistone 2") ❸.

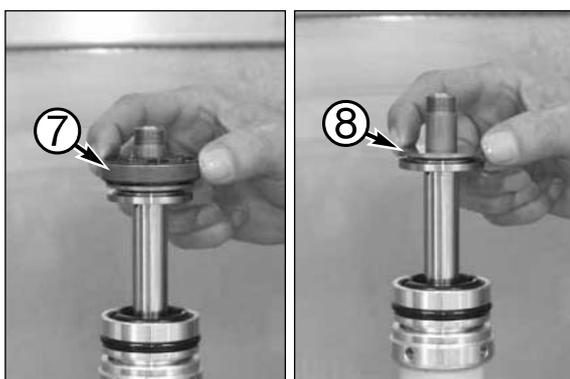
- Togliere il pacco lamelle compressione ❹.



- Sbloccare il perno di supporto ❺ (chiave 22).

- Svitare il perno di supporto dallo stelo.

- Togliere il pacco lamelle estensione ❻.

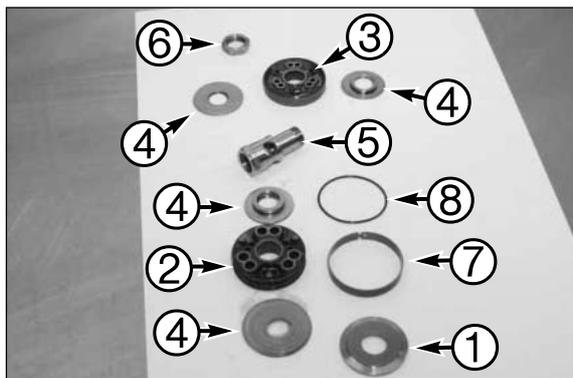


- Togliere il pistone ("pistone 1") ❷.

- Togliere il pacco lamelle compressione ❸.



- Togliere il piattello estensione ①.



- Piattello estensione ①
- Pistone 1 ②
- Pistone 2 ③
- Pacchi lamelle ④ (estensione e compressione)
- Perno di supporto ⑤
- Dado di chiusura stelo ⑥
- Segmento(i) pistone ⑦
- O-ring ⑧



Disassemblaggio stelo (vale solo per SXS/SMR)

– Svitare il dado di chiusura stelo ❶ con una chiave da 17 mm.

– Togliere il dado.

– Togliere il pacco lamelle estensione ❷.

AVVERTENZA: la grande lamella inferiore viene centrata con una lamella piccola.



– Togliere il pistone ("pistone 2") ❸.

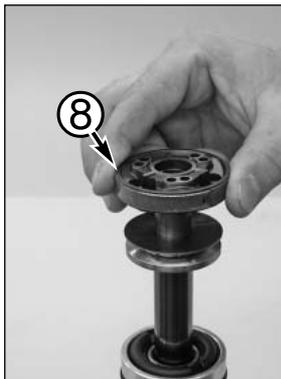
AVVERTENZA: di solito le lamelle compressione rimangono attaccate al pistone.

– Togliere il pacco lamelle compressione ❹ unitamente al piattello di sostegno.



– Sbloccare e togliere l'adattatore ❺ (chiave 13).

– Sbloccare e togliere il dado dello stelo ❻ (chiave 22).



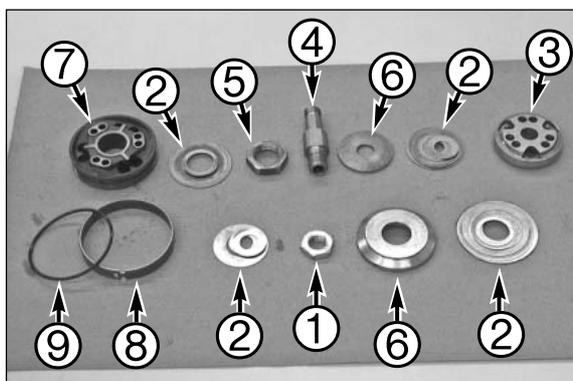
– Togliere il pacco lamelle estensione ❼.

– Togliere il pistone ("pistone 1") ❸.



– Togliere il pacco lamelle compressione ❹.

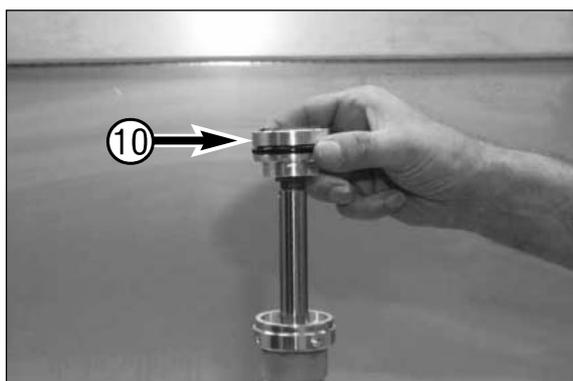
– Togliere il piattello di sostegno ❿.



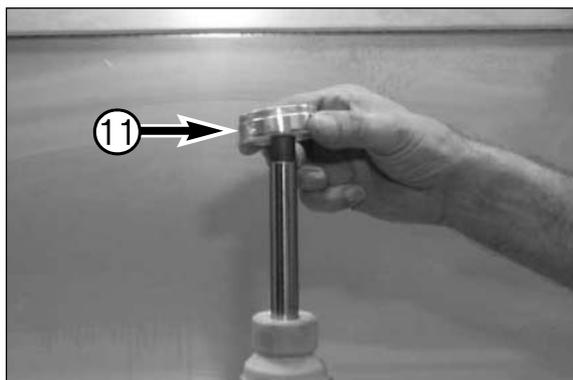
- Dado di chiusura stelo chiave 17 **1**
- Pacchi lamelle **2** (estensione e compressione)
- Pistone ("2") **3**
- Adattatore **4**
- Dado stelo **5** (chiave 22)
- Piattello di sostegno **6**
- Pistone ("1") **7**
- Segmento pistone **8**
- O-ring **9**

Art.Nr.: 3.211.139-I

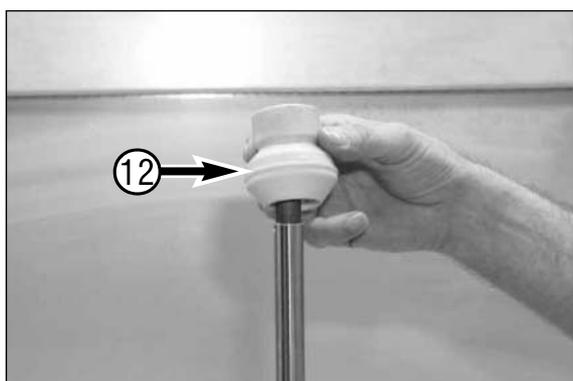
Manuale di riparazione Ammortizzatore WP 5018 DCC 2006 / SXS/SMR 2005/06



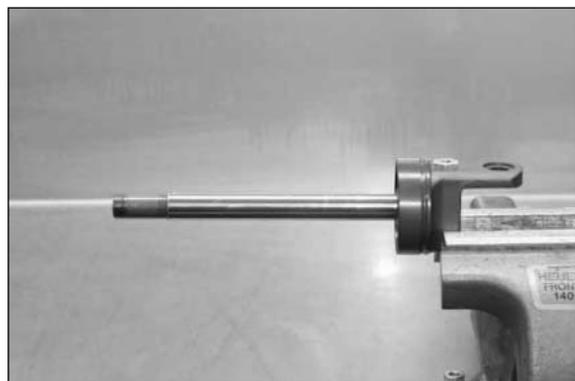
- Sfilare l'adattatore boccola DU **10** dallo stelo.



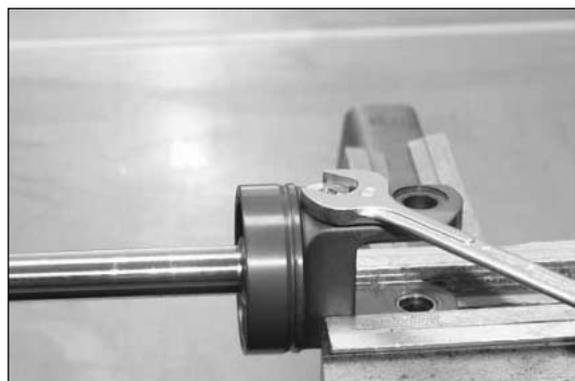
- Togliere il tappo cilindro **11**.



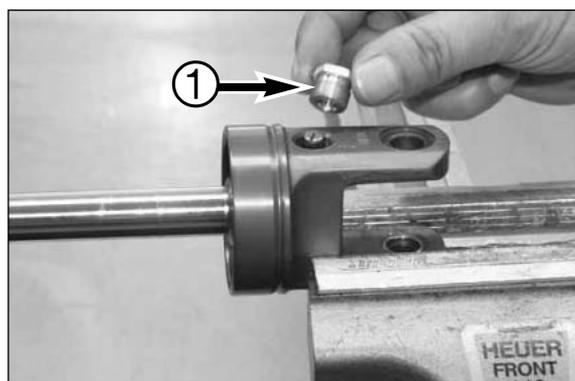
- Togliere il tampone in gomma **12**.



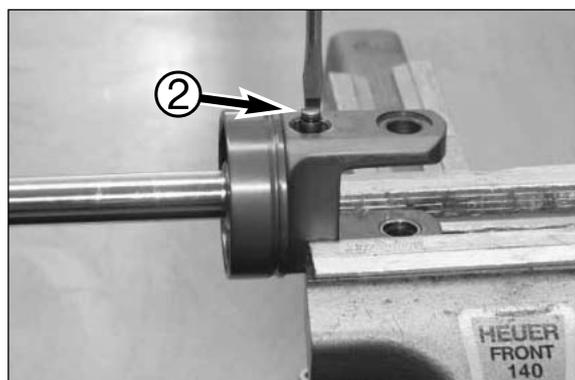
- Serrare l'attacco a forcella come illustrato nella morsa.



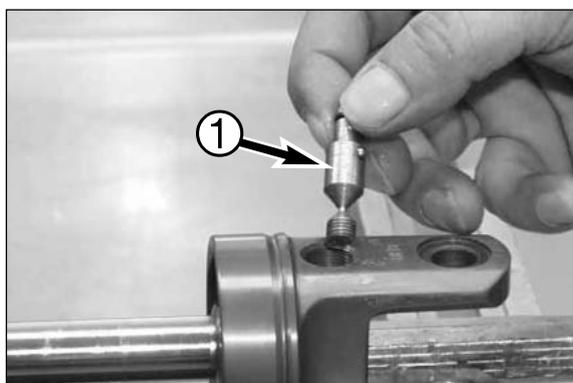
- Svitare il tappo filettato ❶ del registro estensione.



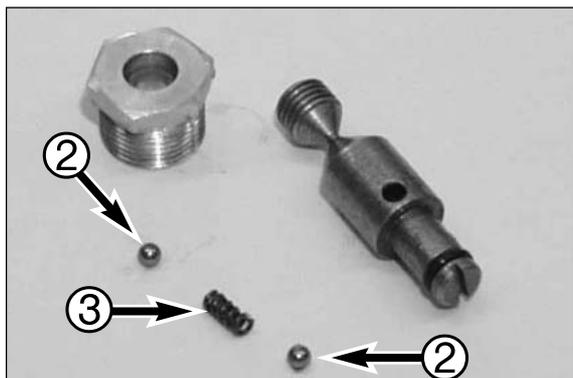
- Togliere il tappo filettato ❶.



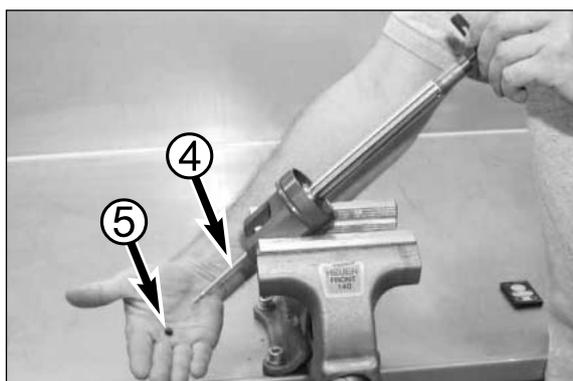
- Girare la vite di registro estensione ❷ in senso antiorario e svitarla dall'attacco a forcella.



- Togliere la vite di registro estensione ❶.
- Far attenzione alle sfere d'acciaio ❷ ed alla molla ❸.



- Componenti del registro estensione.



- Con una spina (misura 2,5 mm) spingere lo spillo estensione ❹ attraverso l'attacco a forcella dallo stelo.
- Far attenzione al tappino di gomma ❺ dell'attacco a forcella.

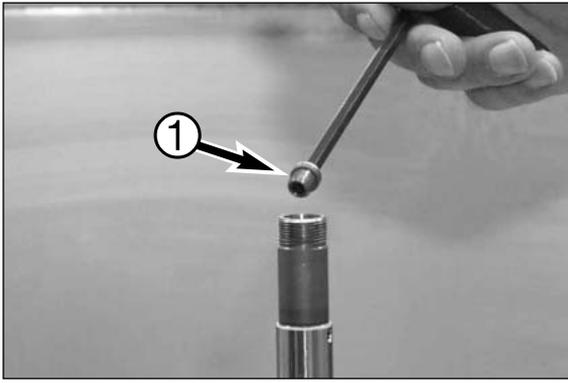


- Riscaldare la punta dello stelo come illustrato.



- Inserire la chiave a brugola (5 mm) nello stelo e sbloccare la sede dello spillo.

AVVERTENZA: SXS/SMR con esagono, chiave 13.



- Togliere la sede dello spillo ❶ - non vale per SXS/SMR.
- Montare sempre un O-ring nuovo sulla sede spillo.



- Riscaldare il dado di sicurezza dello stelo / attacco a forcella.



- Svitare il dado di sicurezza (chiave 24).



- Serrare lo stelo nei morsetti stringi stelo T 1202S.



- Riscaldare l'attacco a forcella.



– Sbloccare l'attacco a forcella.



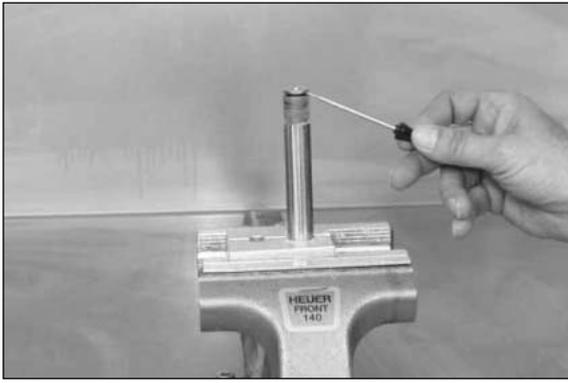
– Togliere l'attacco a forcella.



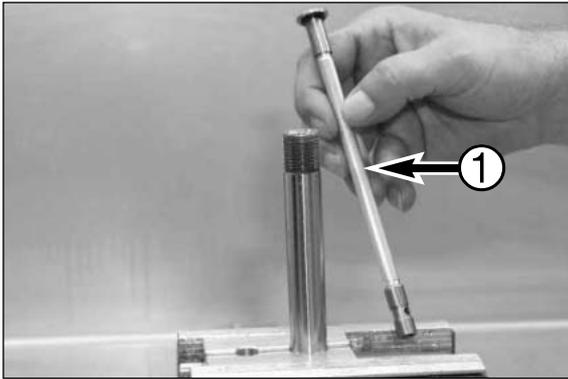
– Pulire il filetto dello stelo con una spazzola.



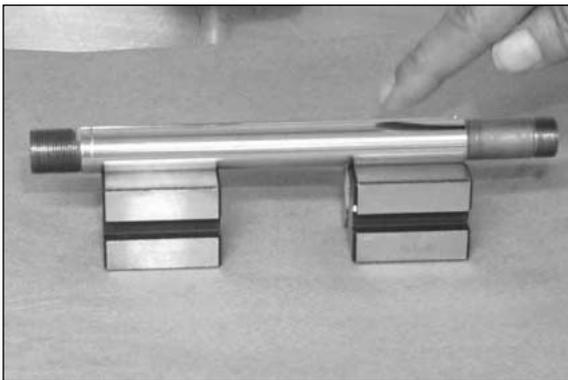
– Svitare il controdado.
– Togliere il controdado.



- Smontare l'astina di registro estensione - non vale per SXS/SMR.
- Montarvi sempre un O-ring nuovo.

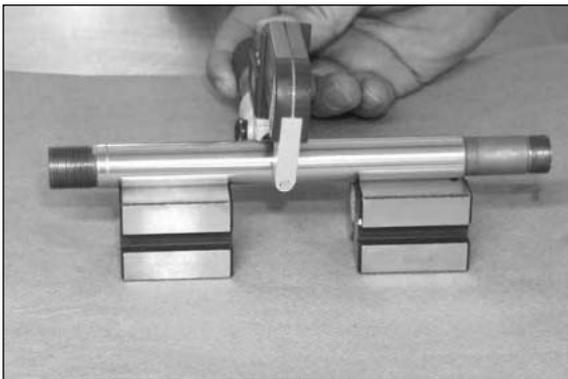


- Astina di registro estensione ❶.



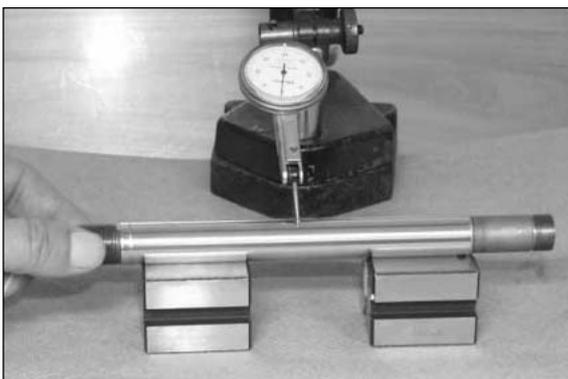
Controllo stelo

- Sostituire lo stelo se presenta graffi o ammaccature sulla superficie di scorrimento.
- Sostituire sempre anche la boccia DU dell'adattatore boccia DU.



- Posizionare i supporti il più vicino possibile alle estremità della superficie di scorrimento dello stelo!
- Misurare il diametro dello stelo e ripetere la misurazione dopo aver girato lo stelo di 90°.
- Ripetere queste misurazioni in diversi punti dello stelo.

Diametro massimo: 17,98 mm
Diametro minimo: 17,94 mm



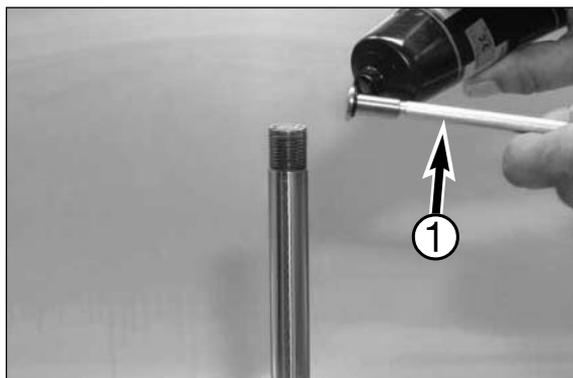
- Misurare la rettilineità dello stelo, girare l'asta di 360°.

Scostamento massimo: 0,06 mm.



Riassemblaggio stelo

- Serrare lo stelo nei morsetti stringi stelo T 1202S.

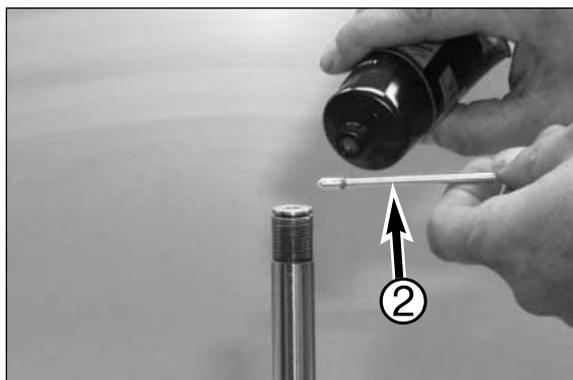


- Ingrassare il nuovo O-ring dell'astina di registro estensione ❶ con T 158.

AVVERTENZA: l'ammortizzatore dei modelli SXS/SMR non ha un'astina di registro estensione.



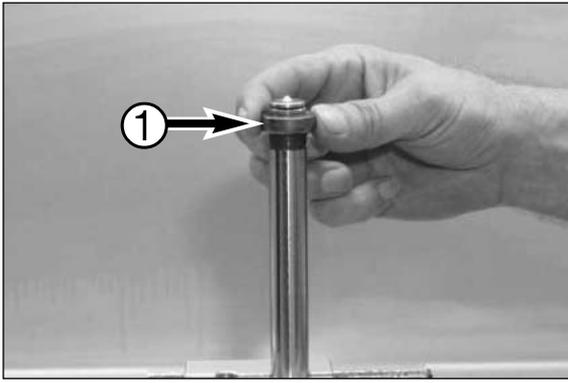
- Inserire l'astina di registro nello stelo.



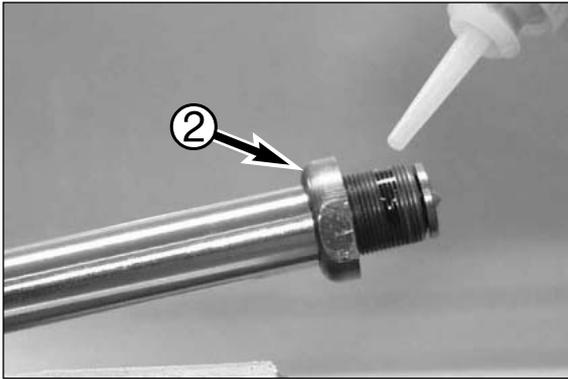
- Ingrassare l'O-ring dello spillo estensione ❷ con T 158.



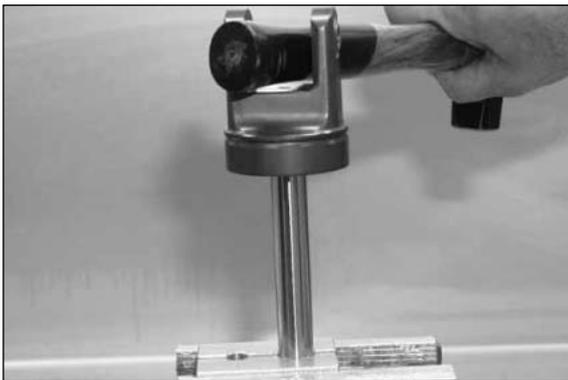
- Inserire lo spillo estensione nello stelo.



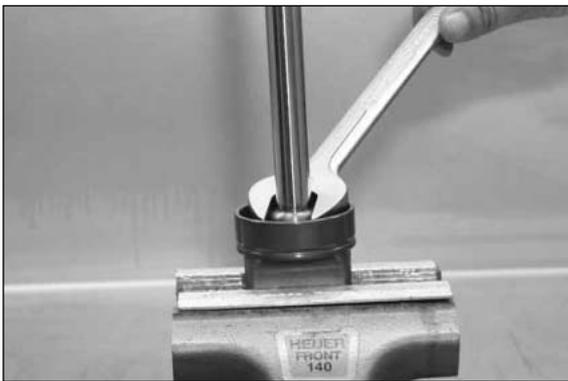
- Avvitare il dado di sicurezza ① sullo stelo.
- Far attenzione al verso di montaggio - il lato arrotondato ② deve essere rivolto verso il centro dello stelo.
- Avvitare a fondo il dado di sicurezza sul filetto dello stelo.



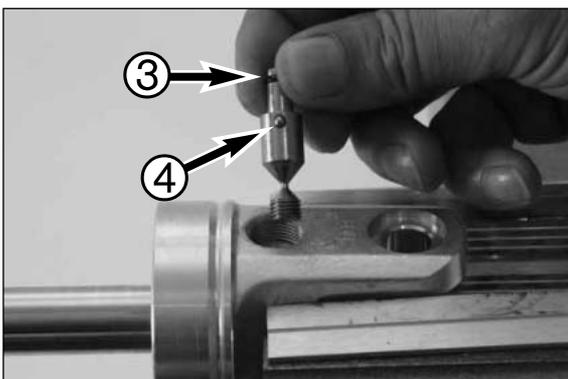
- Spalmare il filetto dello stelo con T 132.



- Serrare lo stelo nei morsetti stringi stelo T 1202S ed avvitare l'attacco a forcella sullo stelo.
- Serrare l'attacco a forcella.



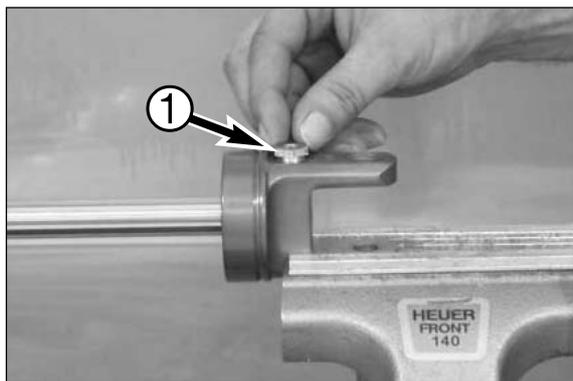
- Serrare il dado di sicurezza.



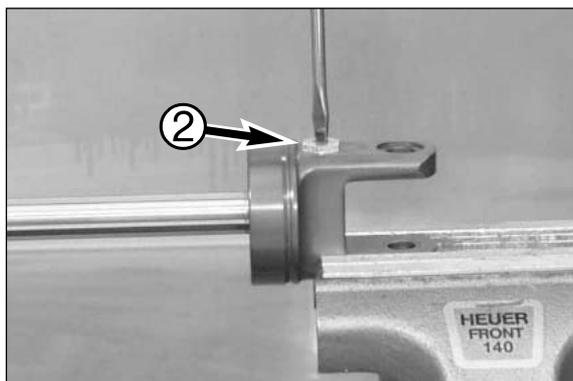
- Serrare l'attacco a forcella come illustrato nella morsa.
- Ingrassare l'O-ring ③ e le sfere d'acciaio ④ della vite di registro estensione con grasso idroresistente T 159.
- Spingere la vite di registro estensione nell'attacco a forcella.



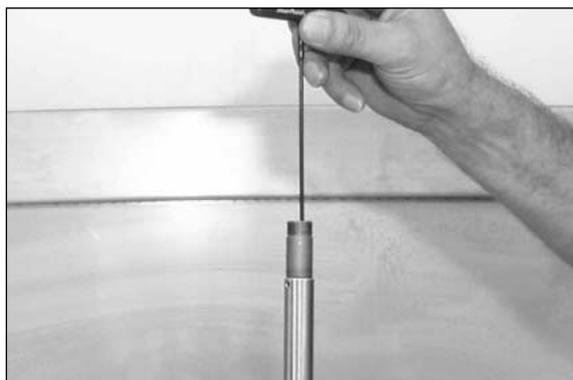
- Avvitare la vite di registro estensione nell'attacco a forcella.
- Quando sono percettibili dei click, girare la vite di registro ancora di due giri.



- Montare il tappo filettato ❶ sul registro estensione.
- Serrare il tappo filettato.



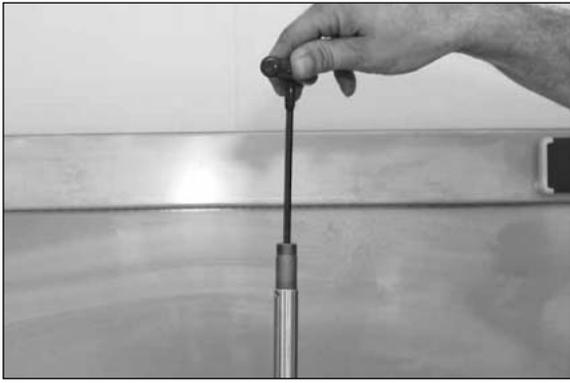
- Girare la vite di registro estensione ❷ in senso antiorario fino a battuta.



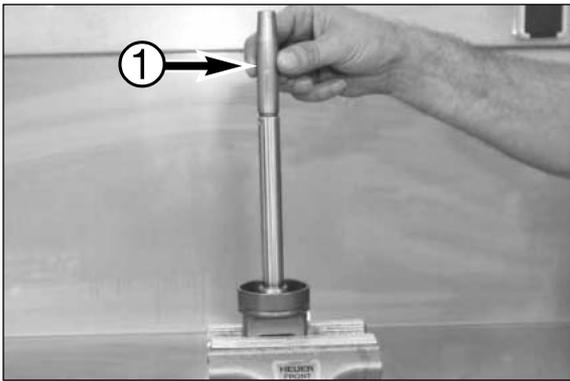
- Spingere lo spillo estensione fino in fondo.



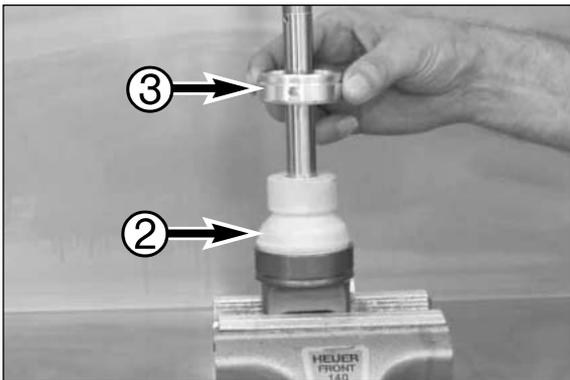
- Spalmare il filetto della sede spillo con T 132.
- Ingrassare l'O-ring della sede spillo con T 158.



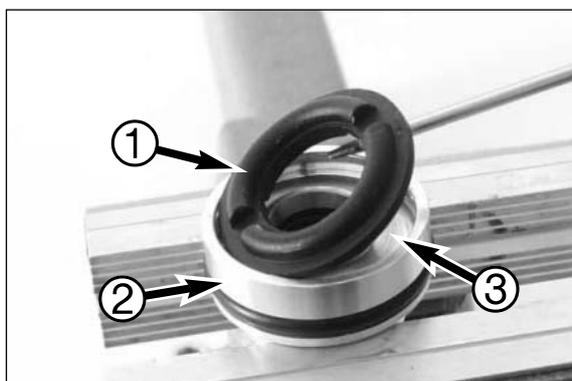
- Serrare la sede spillo! (PDS 2006: brugola 5 mm; SXS/SMR: chiave 13).



- Posizionare l'attrezzo di montaggio T 1215 ❶ sullo stelo.

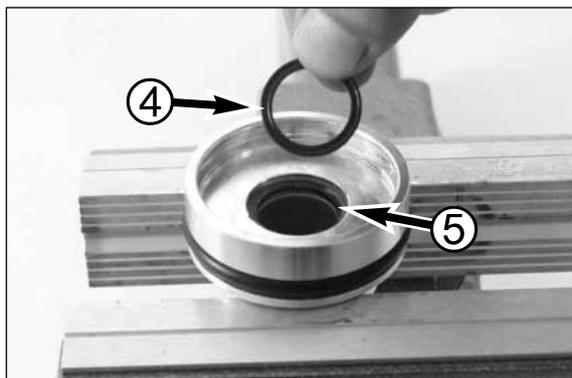


- Montare il tampone in gomma ❷.
- Montare il tappo del cilindro ❸.

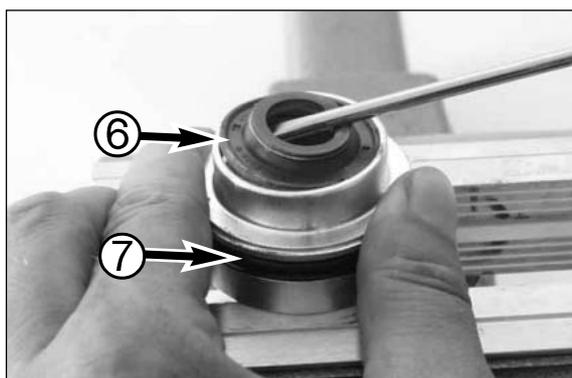


Disassemblaggio adattatore boccola DU

- Levare l'anello di gomma estensione ① dall'adattatore boccola DU ②.
- Togliere lo scodellino d'acciaio ③.



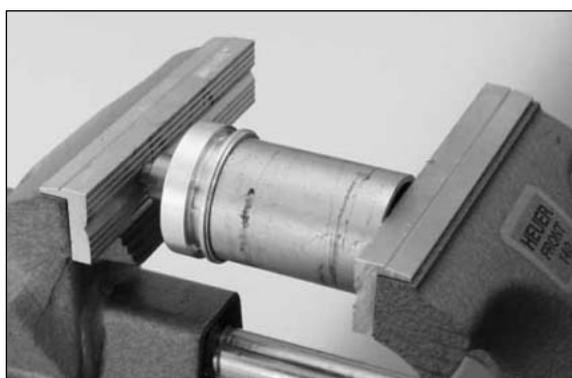
- Togliere l'anello di sicurezza ④.
- Togliere l'anello di tenuta quad-ring ⑤.
- Togliere il secondo anello di sicurezza.



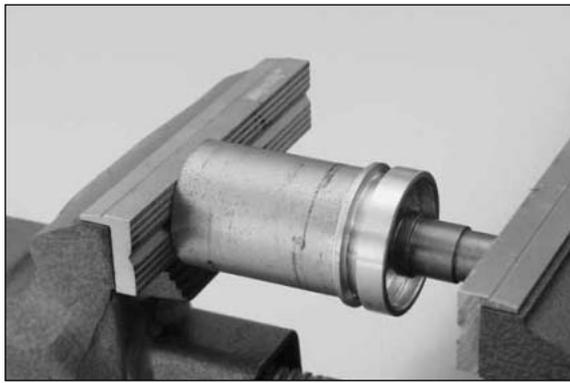
- Togliere il parapolvere ⑥ dall'adattatore boccola DU.
- Togliere l'O-ring ⑦ dalla gola dell'adattatore boccola DU.



- Attrezzo smonta/rimonta boccola T 1208, adattatore boccola DU ed attrezzo T 1209.

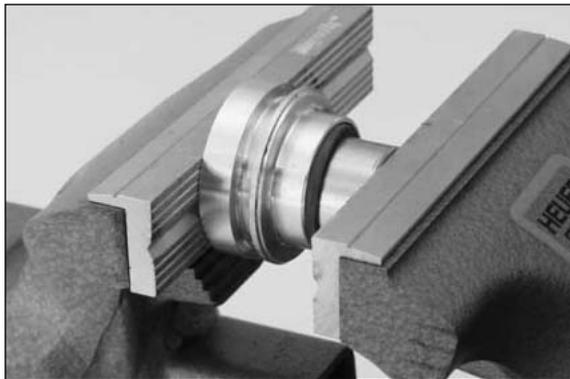


- Espellere la boccola DU dall'adattatore.

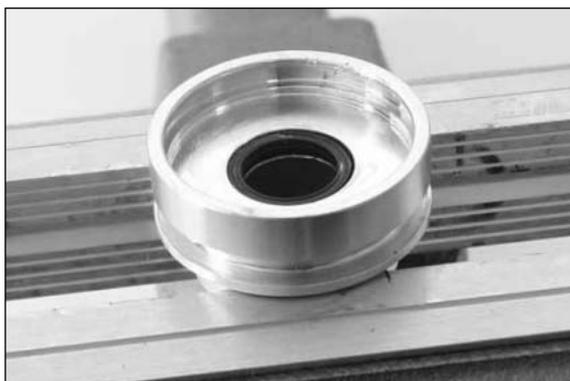


Riassemblaggio adattatore boccola DU

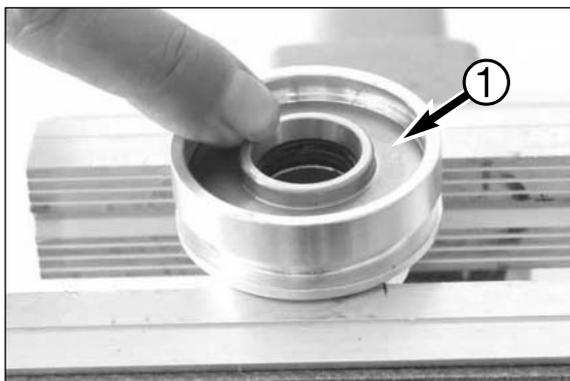
- Pressare la boccola DU con gli attrezzi T 1208 e T 1209 dentro nell'adattatore.
- Lubrificare il punzone calibratore con olio per ammortizzatori!
- Calibrare la boccola DU con il punzone calibratore T 1205 utilizzando l'attrezzo T 1209.
- Spingere il punzone calibratore completamente attraverso la boccola DU.



- Pressare il parapolvere con l'attrezzo T 1204 dentro nell'adattatore boccola DU.



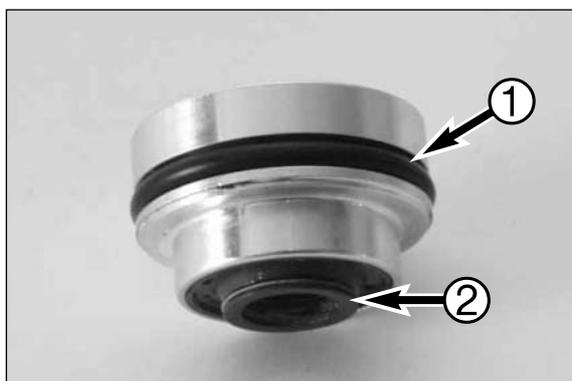
- Montare gli anelli di sicurezza ed il quad-ring nell'ordine corretto!!! - vedi disassemblaggio.



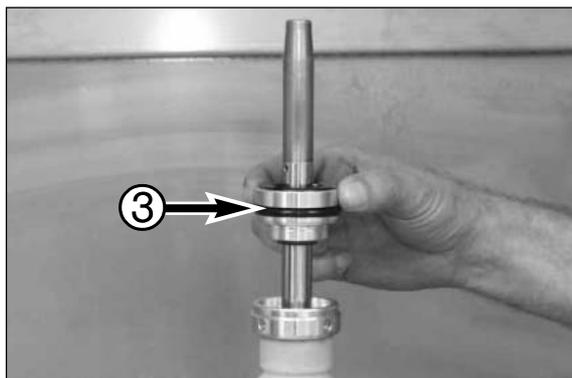
- Montare lo scodellino d'acciaio ❶.



- Montare l'anello di gomma estensione ❷.
- Assicurarsi di poter girare l'anello di gomma estensione nell'adattatore boccola DU.



- Ingrassare la gola dell'adattatore boccola DU con T 158.
- Montare l'O-ring ①.
- Lubrificare il labbro interno del parapolvere ② con T 625.

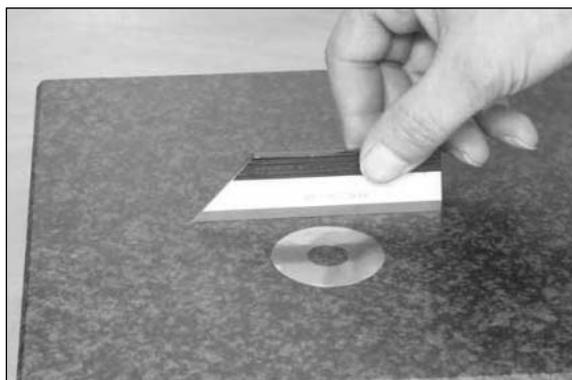


- Con cautela spingere l'adattatore boccola DU ③ sopra l'attrezzo sullo stelo.



Controllo singoli componenti

- Controllare la superficie del piattello estensione 1.
- Se necessario, lucidare la superficie del piattello estensione su un fondo piano con carta smeriglio grana 600.



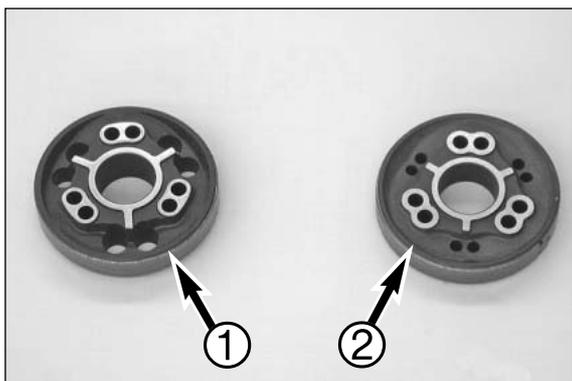
- Controllare sempre se la prima lamella di taratura montata sullo stelo è piegata. Se è piegata, controllare la seconda lamella e così via.



- Togliere il segmento e l'O-ring del pistone.
- Controllare la superficie del segmento pistone.
- Sostituire il segmento se si intravede un color bronzo attraverso la superficie. Sostituire il segmento anche nel caso che la superficie sia ruvida al tatto. Per capirlo meglio, confrontarlo con uno nuovo!



- Su un fondo piano lucidare la superficie del pistone su ambedue i lati con carta smeriglio grana 600.

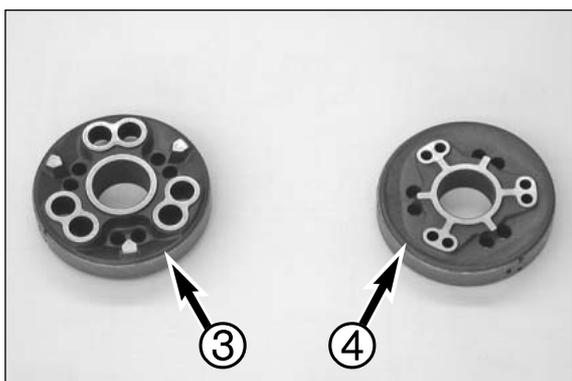


Pistoni

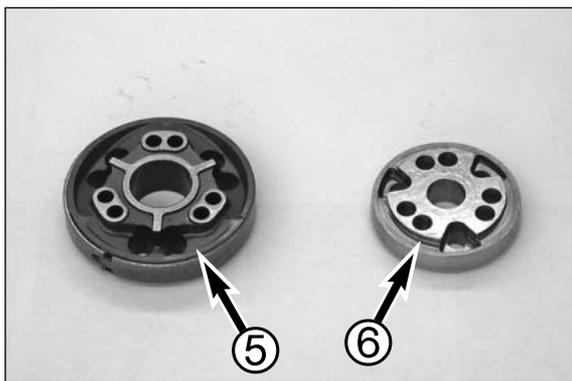
AVVERTENZA:

- Le denominazioni "pistone 1" e "pistone 2" si riferiscono all'ordine di montaggio, cioè il pistone montato per primo sullo stelo è denominato "pistone 1".
- Poiché i pistoni vengono spinti da sopra sullo stelo, l'indicazione "vista da sopra" si riferisce al lato pistone che si vede dopo il montaggio e prima che vengano montati i pacchi lamelle.

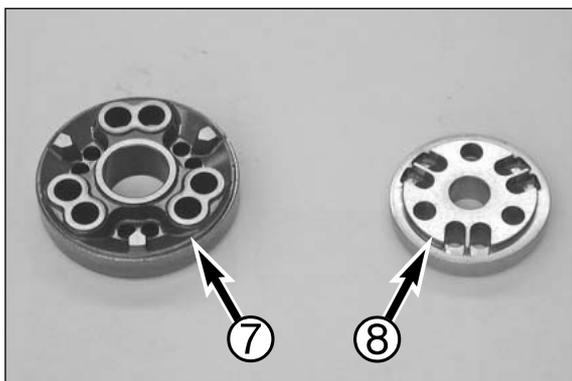
- ❶: Pistone 1, vista da sopra per PDS 5018 2006, non SXS/SMR
- ❷: Pistone 2, vista da sopra per PDS 5018 2006, non SXS/SMR



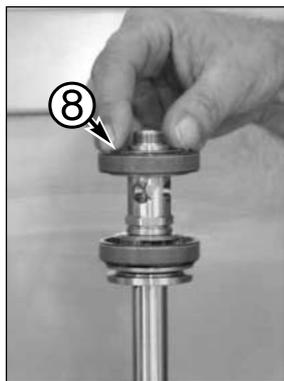
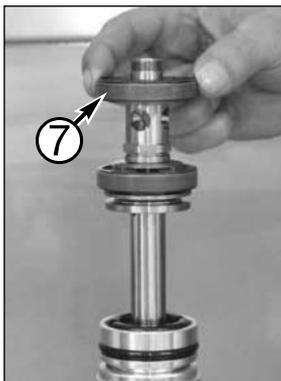
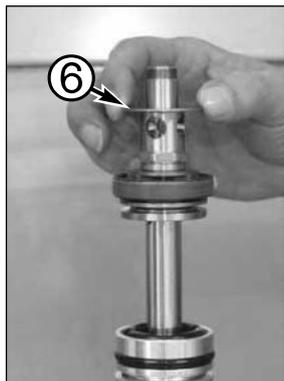
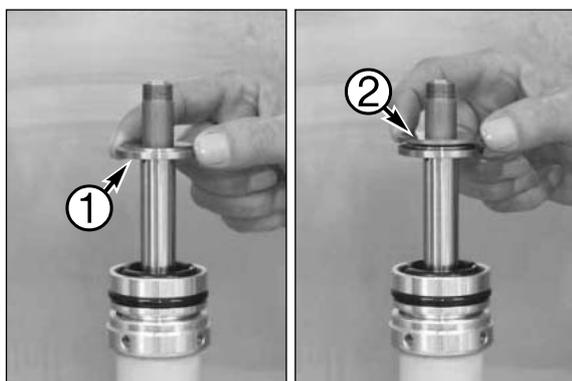
- ❸: Pistone 1, vista da sotto per PDS 5018 2006, non SXS/SMR
- ❹: Pistone 2, vista da sotto per PDS 5018 2006, non SXS/SMR



- ❺: Pistone 1, vista da sopra per PDS 5018 SXS/SMR
- ❻: Pistone 2, vista da sopra per PDS 5018 SXS/SMR



- ❼: Pistone 1, vista da sotto per PDS 5018 SXS/SMR
- ❽: Pistone 2, vista da sotto per PDS 5018 SXS/SMR



Continua - riassettaggio stelo (non vale per SXS/SMR)

- Montare il piattello estensione ①.
- Montare il pacco lamelle compressione ②.

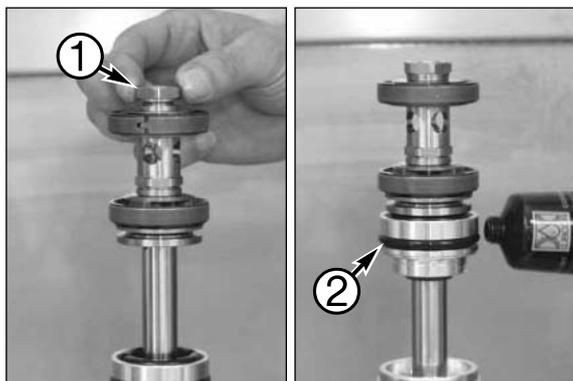
- Spingervi sopra il pistone ("pistone 1") ③.
- Montare il pacco lamelle estensione ④.

- Spalmare lo stelo con T 132.
- Avvitare il perno di supporto ⑤ sullo stelo..

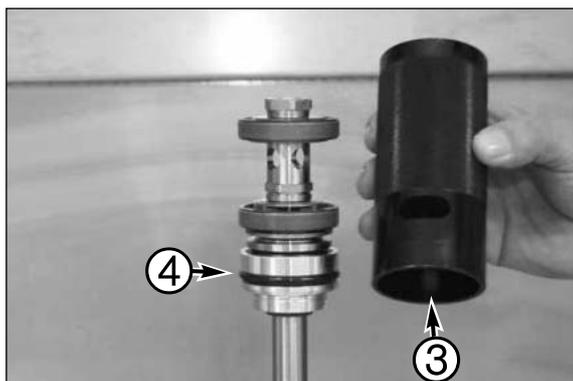
AVVERTENZA: avvitare il perno di supporto sullo stelo fino al punto che il pistone può ancora girarsi.

- Montare il secondo pacco lamelle compressione ⑥.
- Montare il secondo pistone ("pistone 2") ⑦.

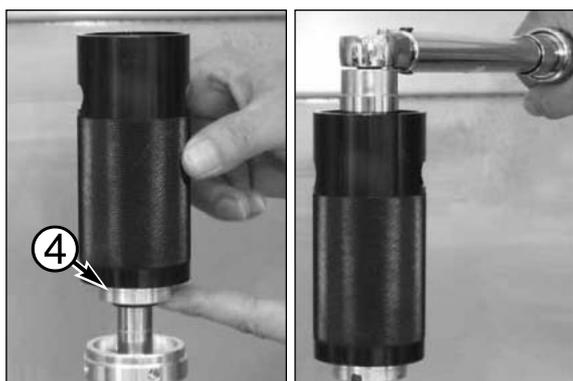
- Montare il secondo pacco lamelle estensione ⑧.
- Lubrificare il filetto del perno di supporto con T 152.



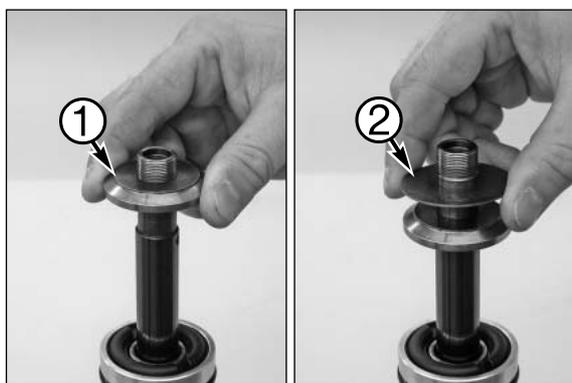
- Avvitare il dado di chiusura stelo ❶ sul perno di supporto.
- Ingrassare l'O-ring ❷ dell'adattatore boccola DU con T 158.



- Infilare la bussola di centraggio T 1214 ❸ sopra i due pistone e spingere l'adattatore boccola DU ❹ nella bussola di centraggio.



- Serrare il dado dello stelo a 40 Nm e togliere la bussola di centraggio T 1214.



Continua - riassettaggio stelo (vale solo per SXS/SMR)

– Montare il piattello estensione ❶.

– Montare il pacco lamelle compressione ❷.

– Spingervi sopra il pistone ("pistone 1") ❸.

– Montare il pacco lamelle estensione ❹.

– Spalmare il filetto dello stelo con T 132, avvitarsi il dado (chiave 22) ❺ e serrarlo a 40 Nm.

– Spalmare il filetto dell'adattatore ❻ con T 132 ed avvitare l'adattatore.

– Spingervi sopra il pacco lamelle compressione ❼ unitamente al piattello di sostegno.

– Montare il pistone ("pistone 2") ❽.

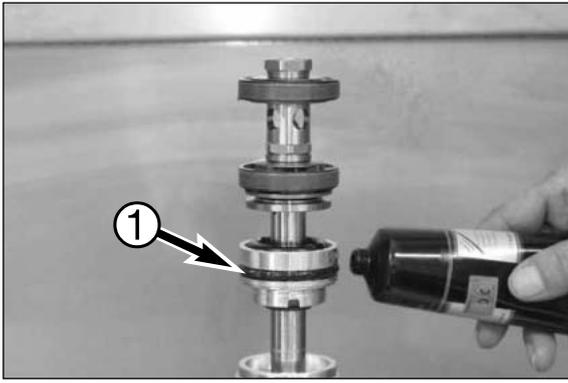
– Spingervi sopra il pacco lamelle estensione ❾.

AVVERTENZA: la grande lamella inferiore viene centrata con una lamella piccola.

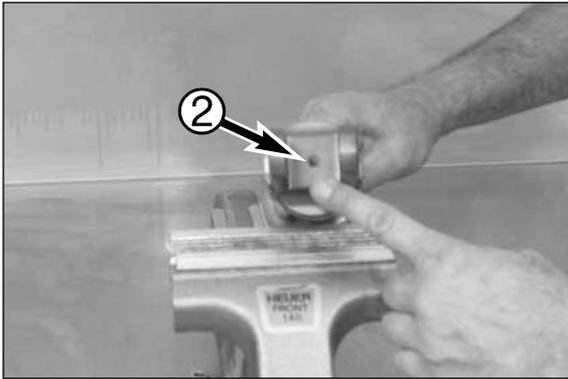
– Spalmare il filetto dello stelo con T 132 ed avvitarsi il dado di chiusura stelo.

AVVERTENZA: il dado deve essere montato con la flangia in basso.

– Serrare il dado ❿ a 25 Nm (chiave 17).



- Ingrassare l'O-ring ❶ dell'adattatore boccola DU di nuovo con T 158.

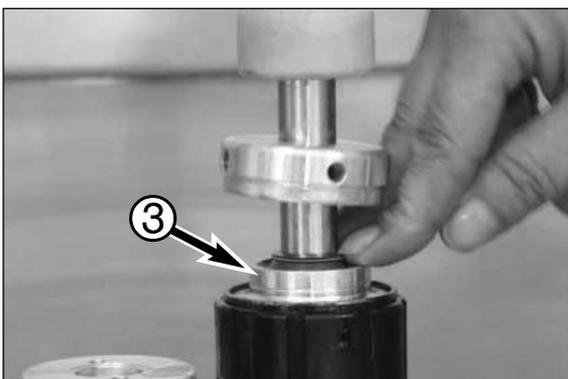


- Premere il tappino di gomma ❷ nell'attacco a forcella.



Riassemblaggio ammortizzatore

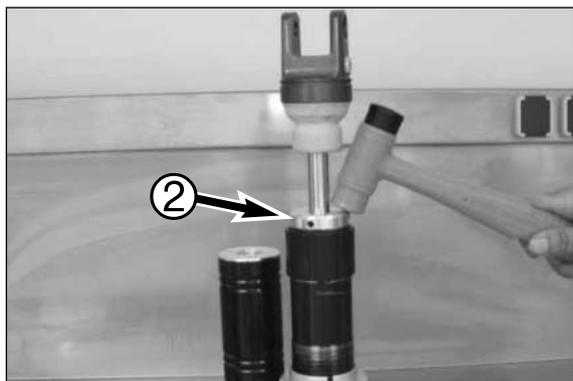
- Spingere lo stelo nel cilindro ammortizzatore.



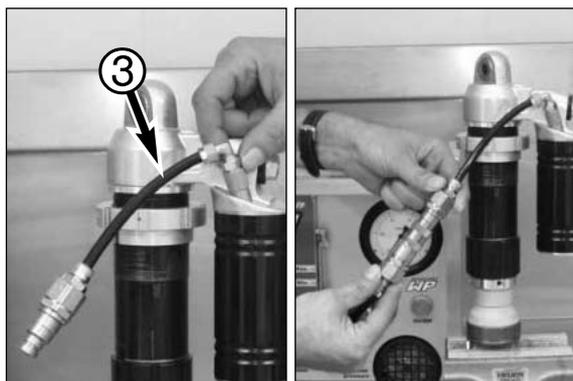
- Spingere l'adattatore boccola DU ❸ nel cilindro finché oltrepassa la gola dell'anello di sicurezza.



- Posizionare per primo il lato chiuso dell'anello elastico di sicurezza ❶ nella gola e poi inserire l'intero anello.



- Estrarre lo stelo fino a battuta.
- Con un martello di plastica picchiare il tappo ❷ dentro nel cilindro.

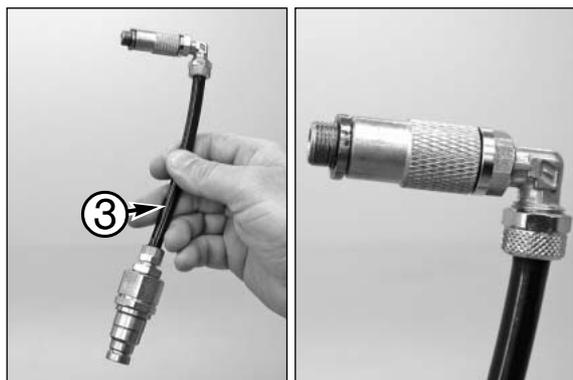


Spurgo e carica ammortizzatore

! AVVERTIMENTO !

PRIMA DI UTILIZZARE LA STAZIONE DI VUOTO E CARICA, LEGGERE ASSOLUTAMENTE IL CAPITOLO 4 (MANUALE D'USO) PER EVITARE ERRORI NELLA CARICA DELL'AMMORTIZZATORE.

- Aprire tutti i registri in senso antiorario fino a battuta.
- Avvitare il raccordo di riempimento ❸ nell'apertura di riempimento dell'ammortizzatore e collegarlo all'attacco della stazione di vuoto e carica T 1240S.

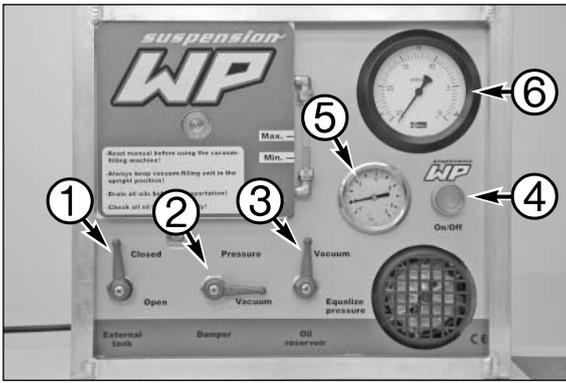


- Tenere l'ammortizzatore come mostrato nella foto, l'attacco di riempimento con il raccordo deve trovarsi in alto.

⚠ ATTENZIONE ⚠

POICHÉ LO STELO ESCE E RIENTRA DURANTE LA PROCEDURA DI CARICA, NON DEVE ESSERE TENUTO CON LA MANO.





1. Procedura di spurgo/carica

- Portare le leve di comando in posizione di partenza come illustrato nella foto.

AVVERTENZA: leva di comando "External tank" ① su "Closed", "Damper" ② su "Vacuum" ed "Oil reservoir" ③ su "Vacuum".

- Premere il pulsante "On/Off" ④, la procedura di estrazione aria inizia.

AVVERTENZA:

- la pressione sul manometro ⑤ (bar) scende sotto lo zero (quasi a -1 bar).
- La pressione sul vacuometro ⑥ (mbar) scende a 4 mbar

- Quando la lancetta del vacuometro ⑥ (mbar) ha raggiunto ca. 4 mbar, girare la leva di comando "Oil reservoir" ③ su "Equalize Pressure".

AVVERTENZA: la pressione sul manometro ⑤ (bar) sale a 0 bar.

- Quando la lancetta del manometro ⑤ (bar) ha raggiunto 0 bar, girare la leva "Damper" ② su "Pressure".

AVVERTENZA: ora l'olio inizia ad essere pompato nell'ammortizzatore, la pressione sul manometro ⑤ (bar) sale al valore preimpostato, in questo caso 3 bar (vedi capitolo 5 del relativo manuale d'uso).

- Quando la lancetta del manometro ⑤ (bar) ha raggiunto ca. 3 bar, ritornare la leva "Damper" ② su "Vacuum".

AVVERTENZA: la pressione sul manometro ⑤ (bar) scende a 0 bar.

2a procedura di spurgo/carica

- Quando la lancetta del manometro ⑤ (bar) ha raggiunto 0 bar, girare la leva "Oil reservoir" ③ su "Vacuum".

AVVERTENZA: la pressione sul vacuometro ⑥ (mbar) scende a 8 mbar

- Quando la lancetta del vacuometro ⑥ (mbar) ha raggiunto 8 mbar, girare la leva di comando "Oil reservoir" ③ su "Equalize Pressure".

AVVERTENZA: la pressione sul manometro ⑤ (bar) scende a 0 bar.

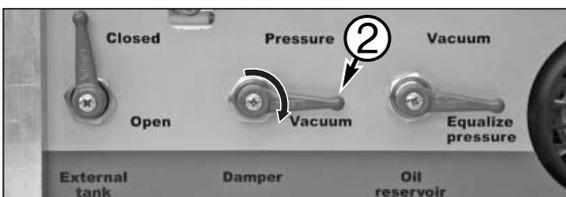
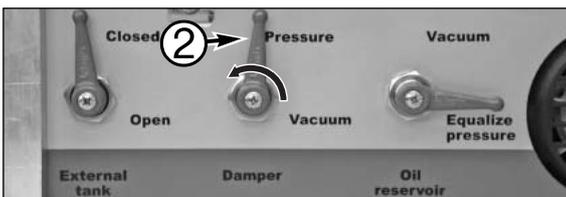
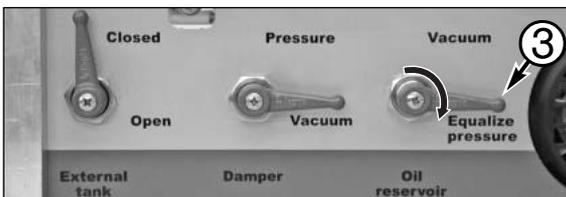
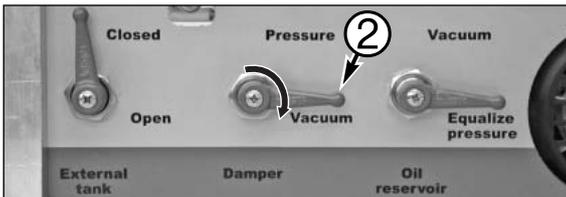
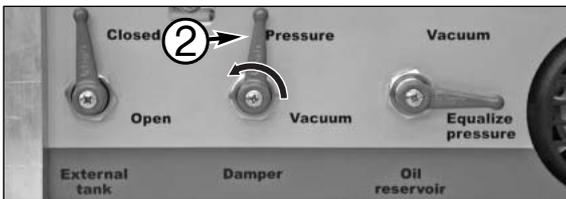
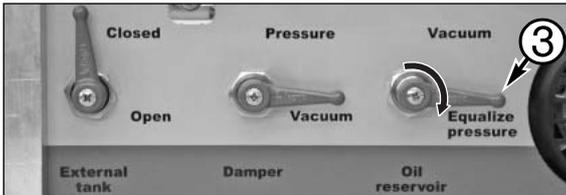
- Quando la lancetta del manometro ⑤ (bar) ha raggiunto 0 bar, girare la leva "Damper" ② su "Pressure".

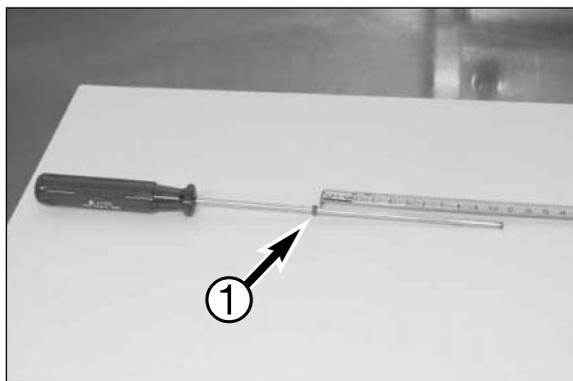
AVVERTENZA: ora l'olio inizia ad essere pompato nell'ammortizzatore, la pressione sul manometro ⑤ (bar) sale al valore preimpostato, in questo caso 3 bar (vedi capitolo 5 del relativo manuale d'uso).

- Quando la lancetta del manometro ⑤ (bar) ha raggiunto ca. 3 bar, girare la leva "Damper" ② su "Vacuum".

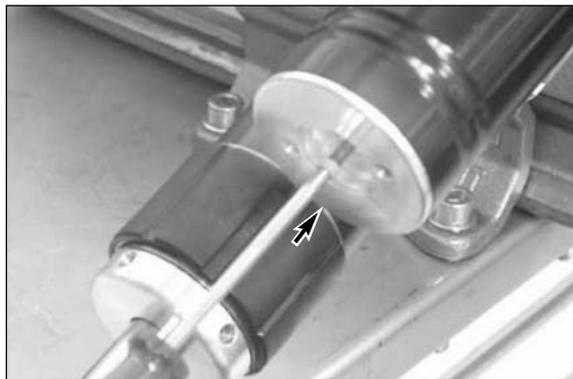
AVVERTENZA: la pressione sul manometro ⑤ (bar) scende a 0 bar.

- Quando la lancetta del manometro ⑤ (bar) ha raggiunto 0 bar, premere il pulsante "On/Off" ④, ora l'ammortizzatore è caricato.





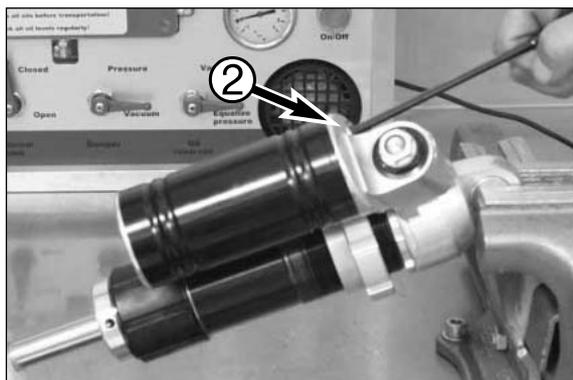
– Posizionare l'O-ring **1** sul gambo del livellatore T 107S a 106 mm.



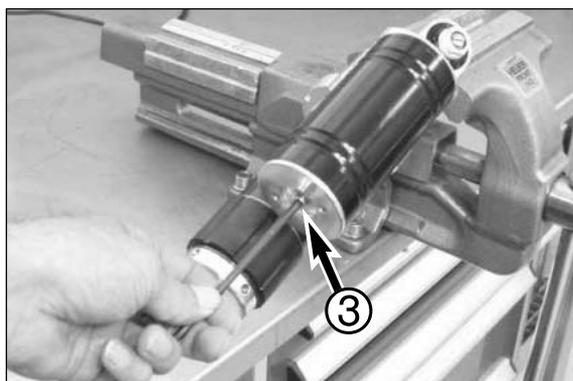
– Spingere il pistone separatore con T 107S nella posizione giusta, l'O-ring deve essere ad una distanza di ca. 10 mm dal tappo della vaschetta gas.



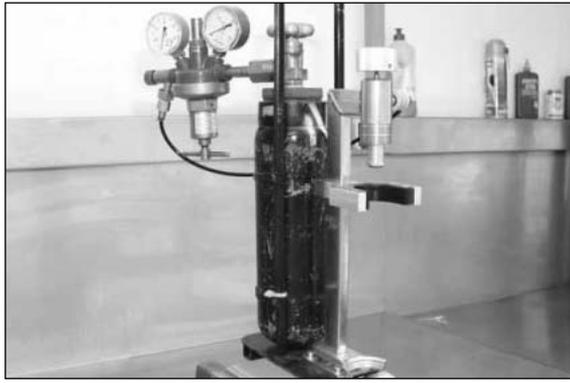
– Svitare il raccordo dall'apertura di riempimento dell'ammortizzatore.



– Avvitare la vite di riempimento olio **2** e serrarla.

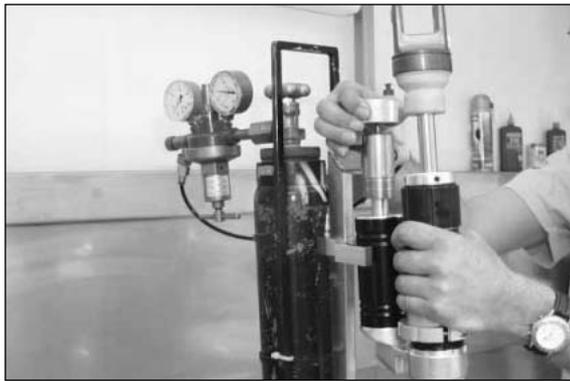


– Avvitare il tappo di riempimento azoto **3** completo di O-ring di alcuni giri nel tappo della vaschetta gas.



Riempimento d'azoto

- Pressurizzatore azoto T 170S1; impostare la pressione d'azoto a 10-11 bar.



- Montare l'ammortizzatore nel pressurizzatore azoto ed assicurarsi che la chiave a brugola sia adatta al tappo di riempimento azoto.



- Aprire il rubinetto per ca. 20 secondi.



- Chiudere il tappo di riempimento azoto.



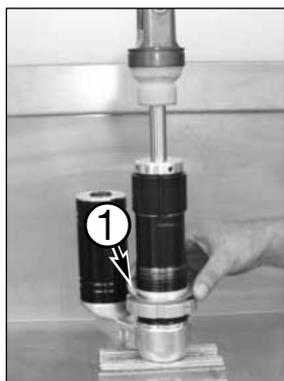
- Chiudere il rubinetto e togliere la chiave a brugola del pressurizzatore azoto dal tappo di riempimento.



- Togliere l'ammortizzatore dal pressurizzatore azoto.

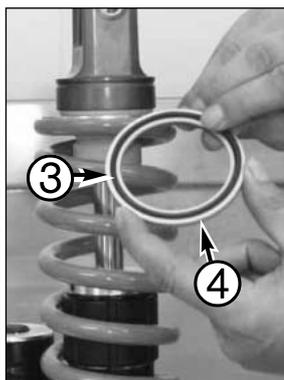


- Mettere il tappo di gomma "Non aprire".

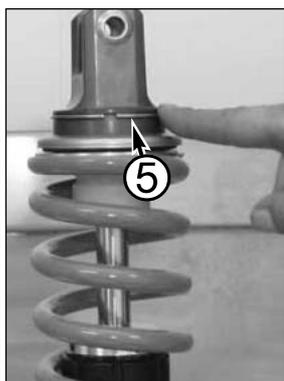
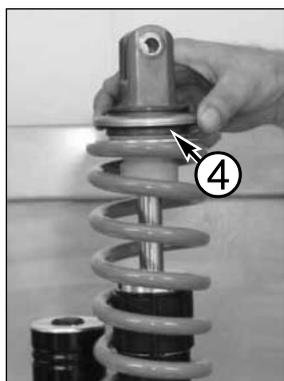


Montaggio molla

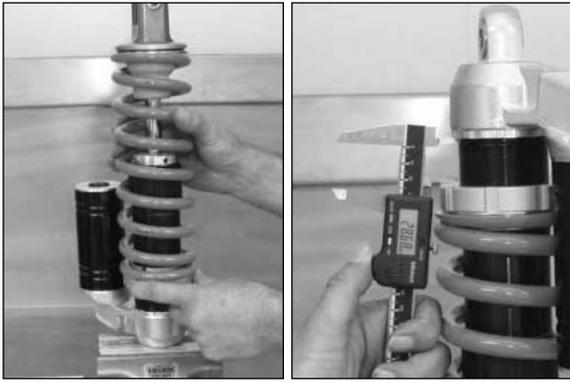
- Infilare l'anello di spessore ❶.
- Montare la molla.



- Infilare l'altro anello di spessore ❷.
- Inserire il (nuovo) O-ring ❸ nella gola dell'anello reggimolla ❹.



- Montare l'anello reggimolla ❹.
- Inserire l'anello elastico ❺ nell'apposita gola dell'attacco a forcella.



- Regolare il giusto precarico della molla (come annotato in precedenza).



- Serrare la vite TCEI della ghiera di registro a 5 Nm.



- Pulire la vaschetta azoto.
- Applicarvi un adesivo nuovo.
- Portare l'attacco a forcella nella giusta posizione di montaggio.

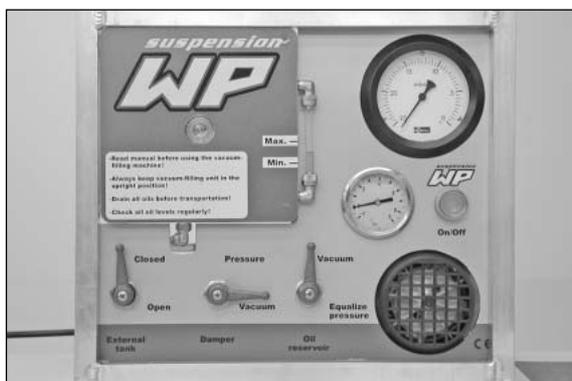
AVVERTENZA: i registri estensione e compressione devono trovarsi sullo stesso lato.

- Regolare correttamente i registri estensione e compressione.

MANUALE D'USO PER STAZIONE DI VUOTO E CARICA 4

INDICE

INTRODUZIONE	4-2
VOLUME DELLA FORNITURA	4-2
DATI TECNICI	4-2
COMPONENTI DELLA STAZIONE DI VUOTO E CARICA	4-3
INORMAZIONI GENERALI SULL'USO	4-4
PRIMA / DOPO IL TRASPORTO	4-5
PREPARAZIONE DELLA STAZIONE PER L'USO (DOPO IL TRASPORTO)	4-6
USO DEI RACCORDI DI RIEMPIMENTO	4-8
ISTRUZIONI GENERALI PER L'USO	4-8
CONTROLLI FREQUENTI	4-20
MANUTENZIONE	4-23
RICAMBI	4-27
TABELLA PER CARICA	4-27
GUIDA RAPIDA ALL'USO DELLA STAZIONE DI VUOTO E CARICA	4-28



Introduzione

La stazione di vuoto e carica di WP è costruita specificamente per la carica di ammortizzatori. La stazione permette la carica di un ammortizzatore e garantisce allo stesso tempo che non ci sia più dell'aria all'interno del medesimo. La costruzione del sistema è stata studiata per ottenere la massima flessibilità per la carica di diversi tipi di ammortizzatori con un sistema di costruzione molto compatta e leggera. La stazione di vuoto e carica è composta da due parti principali, l'unità di vuoto e carica ed un serbatoio supplementare. La configurazione dei valori di pressione e depressione nonché i raccordi di riempimento da utilizzare, dipendono dal tipo di ammortizzatore che si vuole riempire.

Prima di essere fornita al cliente, ogni stazione di vuoto e carica è stata sottoposta ad una prova di funzionamento.

A causa di questa prova è possibile che si trovi ancora dell'olio residuo nella pompa per vuoto. Per la varietà di possibili nipples, la stazione di vuoto e carica viene fornita senza nipple per l'aria compressa. Prima della messa in servizio della stazione è necessario montare un nipple sul regolatore di pressione (filetto G $\frac{1}{4}$).

Volume di fornitura stazione di vuoto e carica

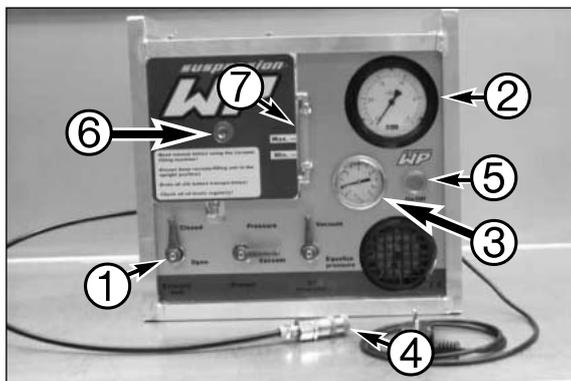
Raccordo di riempimento A (Competition und PDS (G1/8))
 Raccordo di riempimento B (per la carica della cartuccia sigillata CC)
 Raccordo di riempimento C (ammortizzatore di sterzo)
 1 litro di olio per pompe vuoto VM 022
 Unità di vuoto e carica
 Serbatoio supplementare
 Tubo di collegamento serbatoio supplementare
 Manuale d'uso

Dati tecnici

Pompa per vuoto PB 0003 A :
 Portata nominale: 3 m³/h (50Hz), 3,6 m³/h (60Hz)
 Pressione minima: 2 mbar
 Potenza nominale: 0,1 Kw (50Hz), 0,12 Kw (60Hz)
 Regime nominale: 3000 min⁻¹ (50Hz), 3600 min⁻¹ (60Hz)
 Livello di pressione sonora (DIN 45635): 59 dB (A)
 Capacità olio: 0,06 l

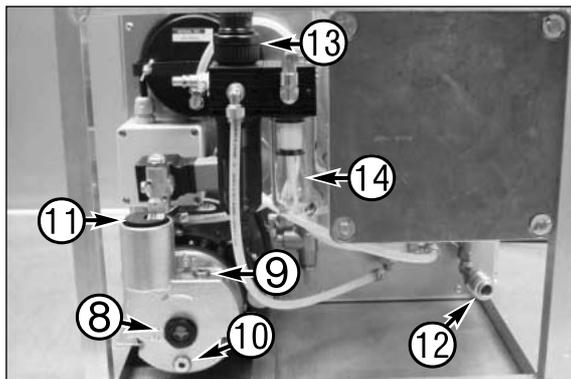
Unità di vuoto e carica:
 Larghezza: 400mm
 Profondità: 255mm
 Altezza: 380mm
 Peso a secco: 14,5Kg
 Max. quantità d'olio: $\pm 1,8$ l

Serbatoio supplementare:
 Diametro: 220mm
 Altezza: 695mm
 Peso: 9,9Kg

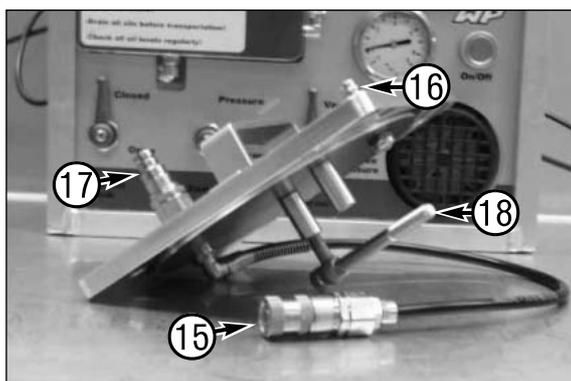


Componenti della stazione di vuoto e carica

- Leve di comando ①
- Vacuometro (mbar) ②
- Manometro (bar) ③
- Attacco ammortizzatore ④
- Pulsante On/Off ⑤
- Apertura di riempimento ⑥
- Indicatore livello olio ⑦



- Indicatore livello olio pompa per vuoto ⑧
- Apertura di riempimento pompa per vuoto ⑨
- Apertura di scarico pompa per vuoto ⑩
- Filtro di uscita ⑪
- Attacco serbatoio supplementare (aria) ⑫
- Regolatore di pressione ⑬
- Separatore olio ⑭



- Attacco ammortizzatore ⑮
- Attacco serbatoio supplementare (aria) ⑯
- Attacco serbatoio supplementare (olio) ⑰
- Gancio di sospensione ammortizzatore ⑱

Informazioni generali sull'uso

AVVERTIMENTO

- SOLO PERSONE CHE HANNO LETTO E COMPRESO IL PRESENTE MANUALE POSSONO UTILIZZARE LA STAZIONE DI VUOTO E CARICA.
- LE ISTRUZIONI IMPARTITE NEL PRESENTE MANUALE DEVONO ESSERE SEGUITE ATTENTAMENTE. QUALSIASI DEVIATIONE DALLE ISTRUZIONI POTREBBE PORTARE AD UNA SITUAZIONE PERICOLOSA PER L'UTILIZZATORE DELLA STAZIONE DI VUOTO E CARICA. DEVIATIONI DALLE ISTRUZIONI POSSONO ANCHE CAUSARE UNA CATTIVA CARICA DELL'AMMORTIZZATORE E DI CONSEGUENZA PORTARE A SITUAZIONI PERICOLOSE NELL'USO DEL MEDESIMO.
- PRIMA DEL TRASPORTO SVUOTARE SEMPRE L'OLIO DELLA POMPA PER VUOTO E L'OLIO PER AMMORTIZZATORI NEL SERBATOIO OLIO.
- NON UTILIZZARE MAI LA STAZIONE DI VUOTO E CARICA PER SCOPI DIVERSI DA QUELLI INDICATI NEL PRESENTE MANUALE.
- NON È CONSENTITO L'USO DELLA STAZIONE DI VUOTO E CARICA CON DISPOSITIVI SICUREZZA NON FUNZIONANTI O SENZA LE COPERTURE DI PROTEZIONE.
- NON FAR MAI ANDARE LA POMPA PER VUOTO SENZA OLIO.
- UTILIZZARE ESCLUSIVAMENTE OLIO PER POMPE VUOTO BUSCH VM 022!



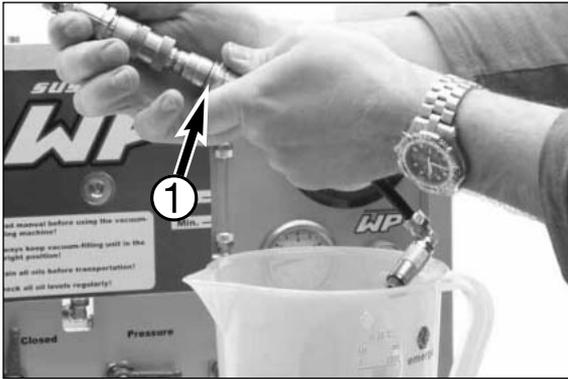
- IL LIVELLO DELL'OLIO DELLA POMPA PER VUOTO NON DOVREBBE MAI SUPERARE IL LIVELLO MASSIMO O ESSERE INFERIORE AL LIVELLO MINIMO PER ASSICURARE UN BUON FUNZIONAMENTO E RAFFREDDAMENTO DELLA POMPA.



- LA STAZIONE DI VUOTO E CARICA DEVE ESSERE UTILIZZATA SEMPRE IN POSIZIONE ERETTA!
PERCIÒ POSIZIONARE LA STAZIONE SEMPRE SU UNA SUPERFICIE STABILE, PIANA ED ORIZZONTALE IN POSIZIONE ERETTA.

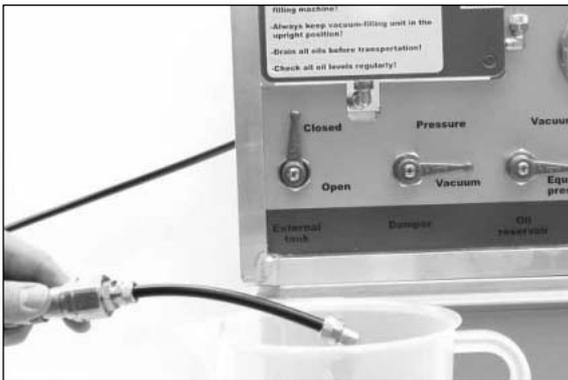
- POICHÉ LA POMPA PER VUOTO SI RISCALDA NOTEVOLMENTE DURANTE IL FUNZIONAMENTO, NON TOCCARLA DURANTE O POCO DOPO IL FUNZIONAMENTO PERCHÉ SCOTTA!
- FAR ATTENZIONE AI GAS CHE ESCONO DALL'USCITA DELLA POMPA. LA TEMPERATURA DI QUESTI GAS PUÒ RAGGIUNGERE I 90°C!
- CI DEVE ESSERE UNA COSTANTE CIRCOLAZIONE DI ARIA FRESCA INTORNO ALLA STAZIONE DI VUOTO E CARICA PER GARANTIRE UN SUFFICIENTE RAFFREDDAMENTO DELLA POMPA.
- L'USCITA DELLA POMPA NON DEVE MAI ESSERE OSTRUITA PER EVITARE DANNI ALLA POMPA. I GAS DI SCARICO DEVONO POTER FUORIUSCIRE PER EVITARE UN SURRISCALDAMENTO.
- RIEMPIRE IL SERBATOIO OLIO FINO A RAGGIUNGERE IL LIVELLO MASSIMO NELL'INDICATORE DI LIVELLO OLIO. IL LIVELLO DELL'OLIO NON DOVREBBE MAI ESSERE INFERIORE AL LIVELLO MINIMO PER ASSICURARE LA CORRETTA CARICA DELL'AMMORTIZZATORE.
- COLLEGARE LA STAZIONE SEMPRE AD UN'ALIMENTAZIONE ELETTRICA (240V) DOTATA DI LINEA DI MESSA A TERRA.
- MANTENERE LA STAZIONE DI VUOTO E CARICA SEMPRE SECONDO LE ISTRUZIONI DI MANUTENZIONE PER ASSICURARE A LUNGO TERMINE UN UTILIZZO SICURO E DI QUALITÀ.
- NON INFILARE DEGLI OGGETTI ATTRAVERSO LA GRIGLIA DI PROTEZIONE DELLA VENTOLA DELLA POMPA.
- LA POMPA È PROTETTA DA SOVRACCARICHI TERMICI MEDIANTE UN SALVAMOTORE. NON APPENA IL MOTORE SI È RAFFREDDATO, LA POMPA RIPRENDE AUTOMATICAMENTE A FUNZIONARE.
- QUANDO SI USA LA STAZIONE DI VUOTO E CARICA, LA TEMPERATURA AMBIENTE DOVREBBE ESSERE COMPRESA FRA I 12 ED I 30°C.

- EVITARE IL PIÙ POSSIBILE INFILTRAZIONI DI SPORCO NEL SERBATOIO SUPPLEMENTARE. LO SPORCO PUÒ OTTURARE IL FILTRO NEL COPERCHIO DEL SERBATOIO SUPPLEMENTARE E CAUSARE COSÌ UN Malfunzionamento DELLA STAZIONE DI VUOTO E CARICA.
- INSERIRE L'AMMORTIZZATORE SEMPRE CON CAUTELA NEL SERBATOIO SUPPLEMENTARE. IL DANNEGGIAMENTO DEL BORDO SUPERIORE DEL SERBATOIO SUPPLEMENTARE PUÒ PORTARE AD UNA PERDITA DI TENUTA E QUINDI AD UN Malfunzionamento DELLA STAZIONE DI VUOTO E CARICA.
- NON APPENDERE MAI L'AMMORTIZZATORE CON IL TUBO DI COLLEGAMENTO DELLA STAZIONE DI VUOTO E CARICA!
- LA STAZIONE DI VUOTO E CARICA PUÒ ESSERE LAVATA CON ACQUA E SAPONE DOLCE, NON UTILIZZARE DETERGENTI AGGRESSIVI PERCHÉ POSSONO DANNEGGIARE GLI ADESIVI APPOSTI SULLA STAZIONE.
- SE SI HANNO DEI DUBBI SULLA CORRETTA CARICA DELL'AMMORTIZZATORE, RIPETERE LA PROCEDURA PER GARANTIRE LA SICUREZZA.

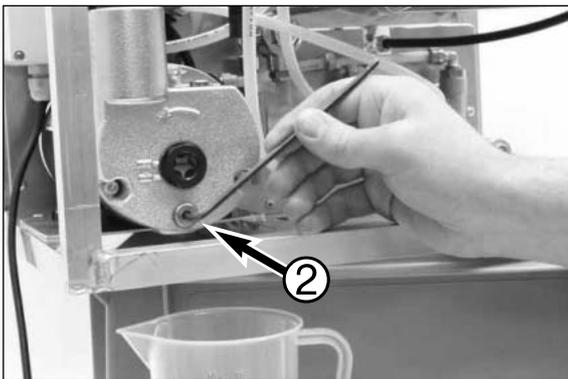


Prima / dopo il trasporto

- Staccare l'alimentazione di corrente ed aria. Prima del trasporto scaricare sempre l'olio della pompa per vuoto e l'olio per ammortizzatori nel serbatoio olio. Per lo svuotamento del serbatoio olio collegare il raccordo di riempimento A **1** all'attacco ammortizzatore dell'unità vuoto e carica e tenere il raccordo sopra un misurino.



- Far defluire l'olio dal serbatoio. Quando non fuoriesce più dell'olio, staccare il raccordo di riempimento.



- Per lo svuotamento dell'olio della pompa svitare il tappo di scarico **2** e far defluire l'olio dentro un misurino. Una volta scaricato l'olio, riavvitare il tappo di scarico.

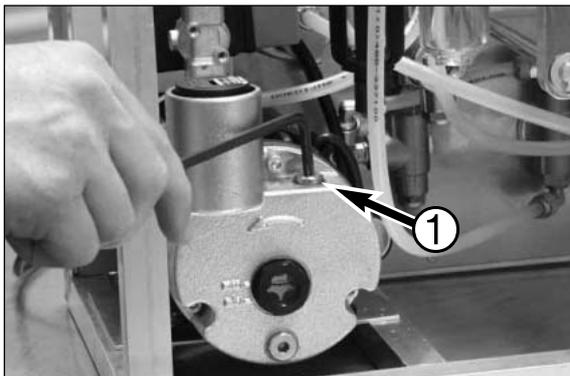
! AVVERTIMENTO !

LA STAZIONE DI VUOTO E CARICA DEVE ESSERE TRASPORTATA IN POSIZIONE ERETTA E PROTETTA DA FORZE ESTERNE. LA STAZIONE DI VUOTO E CARICA COMPRENDE COMPONENTI SENSIBILI CHE DEVONO ESSERE TRATTATI CON CURA E PROTETTI DA URTI.



Preparazione della stazione di vuoto e carica per l'uso (dopo il trasporto)

- Collocare la stazione in posizione eretta su una superficie stabile, piana ed orizzontale. Ci deve essere una costante circolazione di aria fresca intorno alla stazione di vuoto e carica per garantire un sufficiente raffreddamento della pompa.

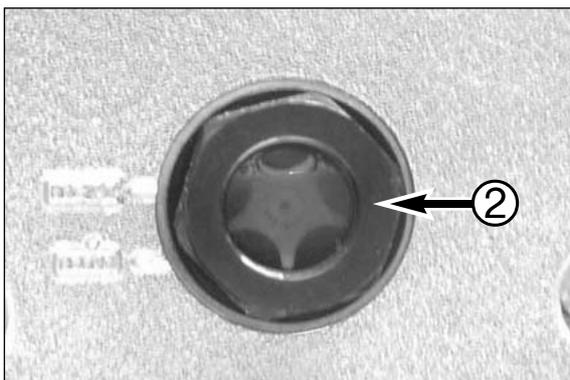


Riempimento olio pompa per vuoto

- Togliere il tappo di riempimento ❶ della pompa.



- Riempire la pompa fino a raggiungere il livello massimo sull'indicatore livello olio ❷.



- Il livello dell'olio non dovrebbe mai superare il livello massimo o essere inferiore al livello minimo. Utilizzare esclusivamente olio per pompe vuoto Busch VM 022! Mantenere il livello dell'olio vicino al livello massimo per assicurare un buon funzionamento e raffreddamento della pompa. Rimontare il tappo di riempimento.



Riempimento olio per ammortizzatori

- Svitare il tappo di riempimento ❸ del serbatoio olio.



- Immettere olio nel serbatoio fino a raggiungere il livello massimo nell'indicatore livello olio. Tenere il dispositivo di riempimento sempre in posizione eretta per evitare che l'olio si distribuisca sull'intero sistema! Ciò potrebbe provocare gravi danni al dispositivo. Utilizzare esclusivamente dell'olio per ammortizzatori approvato da WP Suspension!



- Serrare il tappo di riempimento di nuovo con una chiave dinamometrica. Il tappo deve essere serrato a 10 Nm.

Connessione alla rete elettrica

- Connettere la stazione di vuoto e carica ad un'alimentazione elettrica (240V) dotata di linea di messa a terra.

Collegamento aria compressa

- Collegare la stazione di vuoto e carica ad un'alimentazione di aria compressa di 2-8 bar.

Estrazione aria dal serbatoio olio

- Prima di utilizzare la stazione, mettere sotto vuoto l'olio nel serbatoio per estrarre l'aria.



- Le leve di comando devono essere nelle seguenti posizioni:

External tank	Closed
Damper	Vacuum
Oil reservoir	Vacuum



- Accendere la stazione di vuoto e carica e farla andare per ca. 2 minuti, dopodiché spegnerla. Ora la stazione è pronta per l'uso.



Uso dei raccordi di riempimento

Raccordo di riempimento A

- Avvitare il raccordo di riempimento A nell'apertura di riempimento dell'ammortizzatore. L'attacco può essere girato rispetto al resto del raccordo di riempimento.



Raccordo di riempimento B

- Girare la bussola in senso antiorario fino a battuta. Ora inserire il raccordo con cautela nell'apertura di riempimento dell'ammortizzatore. Tenendo la parte superiore, girare la bussola in senso orario fino a battuta. Verificare la sede sicura del raccordo tirando alla spina; il raccordo dovrebbe essere bloccato nell'apertura di riempimento.



Raccordo di riempimento C

- Avvitare il raccordo nell'apertura di riempimento. L'attacco può essere girato rispetto al resto del raccordo



Istruzioni generali per l'uso

La stazione di vuoto e carica permette all'utilizzatore di caricare l'ammortizzatore con o senza serbatoio supplementare. Questa descrizione generale spiega ambedue i modi. Le seguenti descrizioni sono fornite per una comprensione generale del funzionamento della stazione di vuoto e carica. La procedura può deviare in alcuni dettagli a seconda del tipo di ammortizzatore da caricare. Certi ammortizzatori, ad esempio, devono essere caricati con il serbatoio supplementare, altri invece no. Anche la pressione di carica varia a seconda del tipo di ammortizzatore, ciò riguarda sia la depressione sia la sovrappressione (la gran parte degli ammortizzatori viene riempita con 3 bar). Il manuale contiene una tabella di carica con le giuste pressioni di carica, la configurazione ed i raccordi di riempimento da utilizzare. La procedura per la carica di un ammortizzatore di sterzo si distingue dalla carica di ammortizzatori posteriori. Le seguenti istruzioni descrivono anche la procedura di carica di un ammortizzatore di sterzo.

Per le procedure descritte si adottano le seguenti pressioni:

Sovrapressione: 3 bar

Pressione 1° passaggio: 4mbar

Pressione 2° passaggio: 8mbar

!

AVVERTIMENTO

!

IN CASO DI DUBBIO SULLA QUALITÀ DELLA CARICA DELL'AMMORTIZZATORE, RIPETERE L'INTERA PROCEDURA.

Misure generali di preparazione

Al montaggio l'ammortizzatore deve essere caricato il più possibile di olio. Questo minimizza la quantità di aria nell'ammortizzatore e consente alla stazione di vuoto e carica un risultato ottimale. L'ammortizzatore non viene caricato bene, se non si osservano queste regole. Durante la procedura di vuoto e carica l'ammortizzatore dovrebbe essere senza molla. Alla manutenzione regolare dell'ammortizzatore deve essere corretta anche la pressione dell'azoto.

!

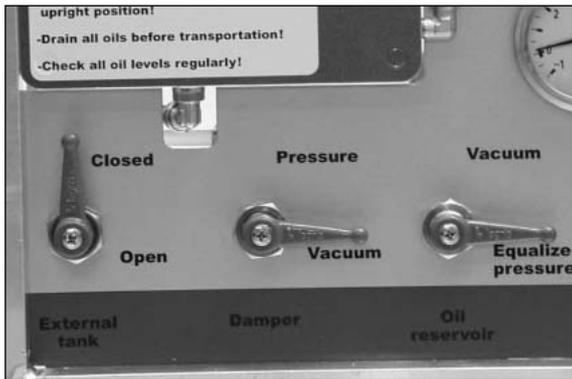
AVVERTIMENTO

!

ASSICURARSI CHE NON CI SIA PIÙ PRESSIONE D'AZOTO NELL'AMMORTIZZATORE PRIMA DI UTILIZZARE LA STAZIONE DI VUOTO E CARICA. TOGLIERE CON CAUTELA LA VITE DI RIEMPIMENTO. I REGISTRI DI COMPRESSIONE ED ESTENSIONE DOVREBBERO ESSERE IN POSIZIONE COMPLETAMENTE APERTA (-).

Avvitare il raccordo di riempimento nell'apertura di riempimento dell'ammortizzatore. Prima della carica dell'ammortizzatore controllare il livello dell'olio nel serbatoio olio. Il livello dell'olio non dovrebbe mai superare il livello massimo o scendere sotto il livello minimo. All'occorrenza correggerlo.

Controllare che il valore di sovrappressione corrisponda al valore prescritto per il tipo di ammortizzatore che si vuole riempire. La pressione impostata prima della fornitura dovrebbe essere di 3 bar essendo questa la sovrappressione utilizzata per la maggior parte degli ammortizzatori.



!

AVVERTIMENTO

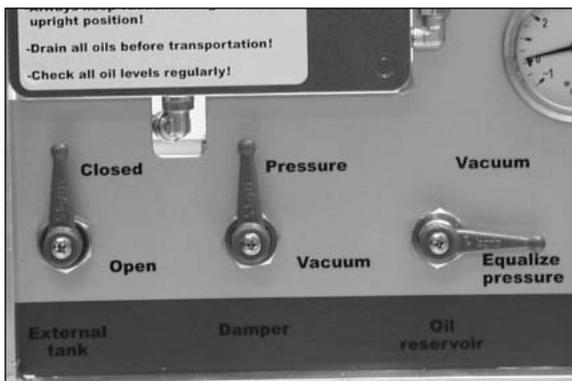
!

LA POMPA NON DEVE ESSERE ACCESA DURANTE LA PROCEDURA SEGUENTE.

- Assicurarsi che le leve di comando si trovino nelle seguenti posizioni:

External tank	Closed
Damper	Vacuum
Oil reservoir	Equalize pressure

- Portare la leva di comando "Damper" in posizione "Pressure".



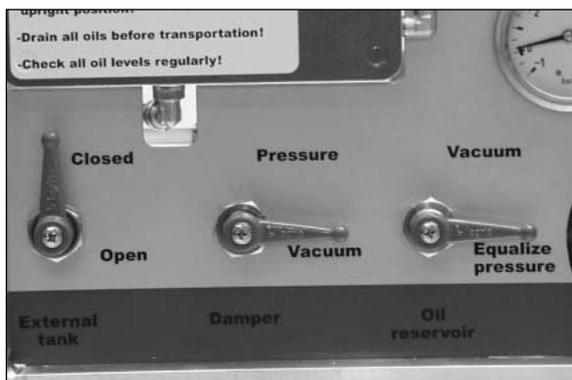
External tank	Closed
Damper	Pressure
Oil reservoir	Equalize pressure

- Il manometro indica l'attuale sovrappressione.





- La pressione può essere regolata tirando verso l'alto il pomello del regolatore di pressione e e girandolo. Per aumentare la pressione girare il pomello in senso orario, per diminuire la pressione girarlo in senso antiorario.



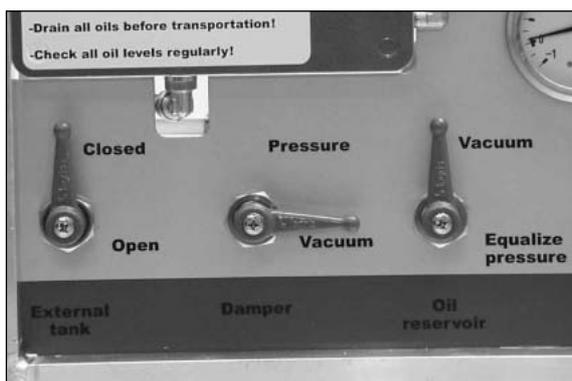
- Una volta regolata la pressione corretta, premere il pomello di nuovo verso il basso. Dopodiché portare la leva di comando "Damper" in posizione "Vacuum".

External tank	Closed
Damper	Vacuum
Oil reservoir	Equalize pressure



Procedura di carica senza serbatoio supplementare:

- L'ammortizzatore ora può essere collegato alla stazione di vuoto e carica.



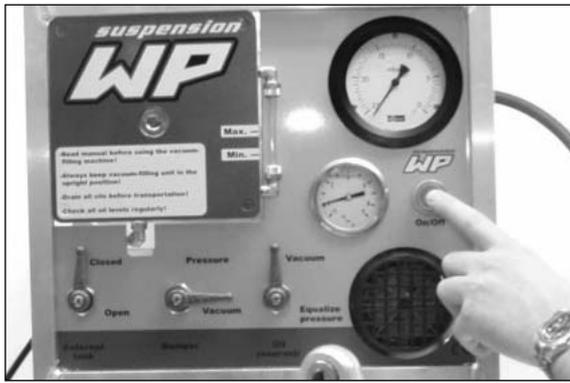
- Portare le leve di comando nelle seguenti posizioni:

External tank	Closed
Damper	Vacuum
Oil reservoir	Vacuum

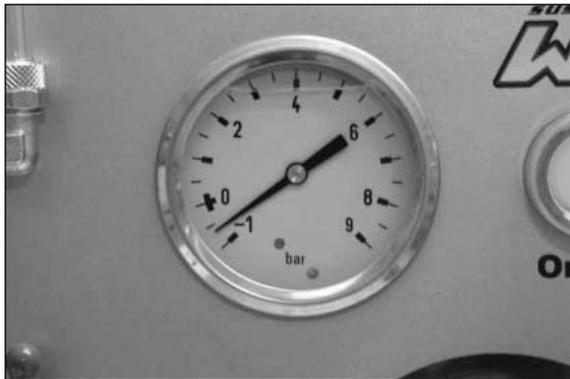


! **AVVERTIMENTO** !

QUANDO SI TIENE IN MANO L'AMMORTIZZATORE, FAR ATTENZIONE A NON AVVICINARE PARTI DEL CORPO ALLO STELO DELL'AMMORTIZZATORE PERCHÉ QUESTO SI MUOVE DURANTE LA PROCEDURA DI CARICA. L'AMMORTIZZATORE DEVE ESSERE TENUTO SOTTO L'ALTEZZA DEL SERBATOIO OLIO PER FACILITARE L'ASPIRAZIONE DELL'ARIA DALL'AMMORTIZZATORE. LO STELO NON DEVE ESSERE OSTACOLATO NEL SUO MOVIMENTO. È ANCHE POSSIBILE APPENDERE L'AMMORTIZZATORE AL GANCIO SUPERIORE PER NON DOVERLO TENERE CON LA MANO. NON APPENDERE MAI L'AMMORTIZZATORE CON IL TUBO DI COLLEGAMENTO!



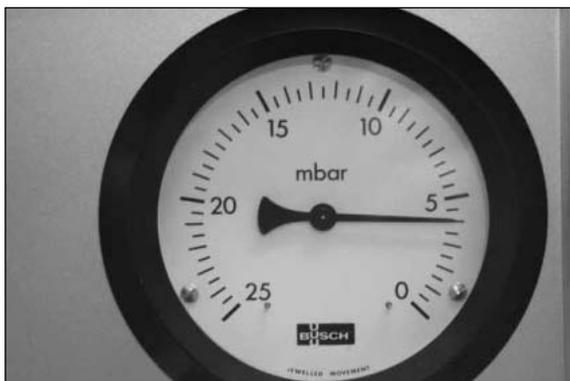
– Ora può essere premuto il pulsante On/Off e la procedura del vuoto inizia.



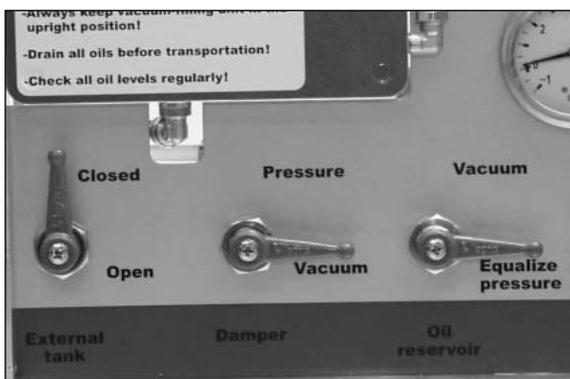
– All'inizio la lancetta del manometro si muove verso una pressione negativa.



– Appena la depressione ha raggiunto 25 mbar, la lancetta del vacuometro si muove verso 0.



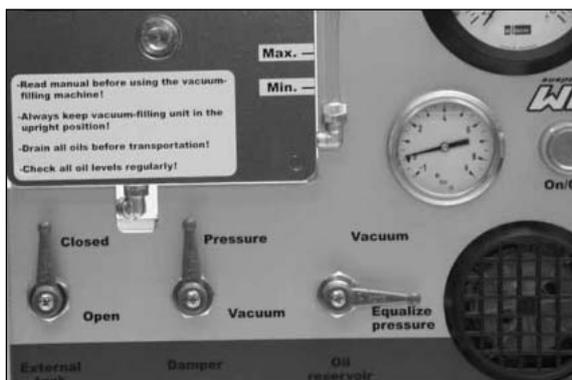
– Quando la lancetta del vacuometro raggiunge la pressione stabilita, in questo esempio 4 mbar, girare la leva di comando "Oil reservoir" su "Equalize pressure".



External tank	Closed
Damper	Vacuum
Oil reservoir	Equalize pressure



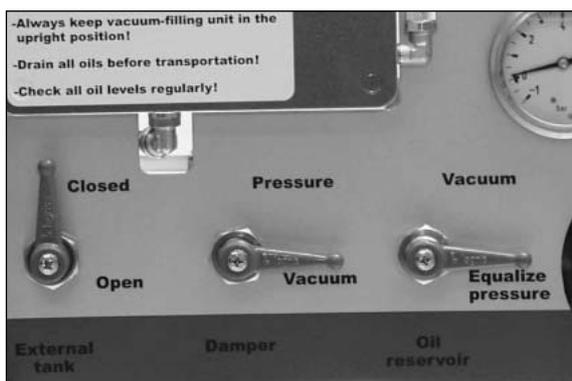
- Ora il grado di vuoto diminuisce e le indicazioni del manometro e del vacuometro salgono.
- Poco più tardi la lancetta del vacuometro si muove verso una pressione inferiore. Questo perché la pompa ora aspira un volume più piccolo. Quando la lancetta del manometro ha raggiunto 0 bar, la leva di comando "Damper" può essere girata su "Pressure".



External tank	Closed
Damper	Pressure
Oil reservoir	Equalize pressure



- Ora l'olio inizia ad essere spinto nell'ammortizzatore, la pressione sul manometro sale fino al valore preimpostato, in questo caso 3 bar.



- Appena raggiunta questa pressione, la leva di comando "Damper" può essere portata in posizione "Vacuum".

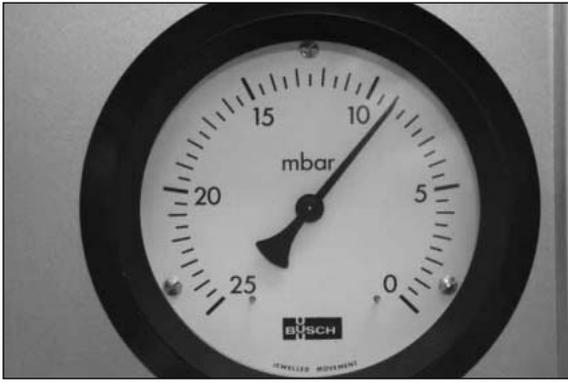
External tank	Closed
Damper	Vacuum
Oil reservoir	Equalize pressure

- La lancetta del manometro ritorna a 0 bar.

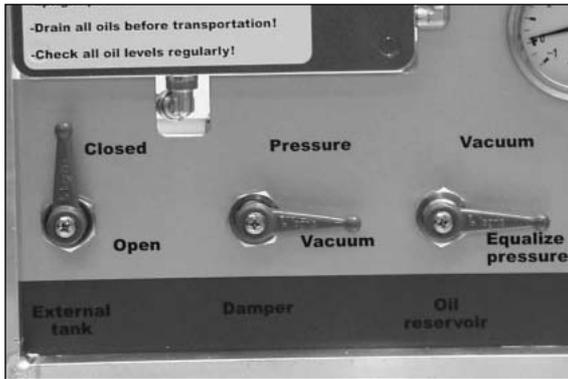


- Appena raggiunta la pressione di 0 bar, la leva di comando "Oil reservoir" può essere girata in posizione "Vacuum". Ora inizia il secondo passaggio.

External tank	Closed
Damper	Vacuum
Oil reservoir	Vacuum

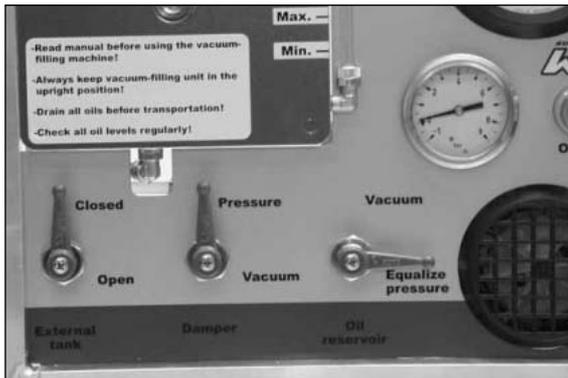


- La lancetta del manometro scende ad una pressione negativa. Quando raggiunge i 25 mbar, anche la lancetta del vacuometro inizia a muoversi verso una pressione inferiore.
- Quando la lancetta del vacuometro raggiunge la pressione prestabilita (secondo passaggio), in questo esempio 8 mbar, girare la leva di comando "Oil reservoir" su "Equalize pressure".



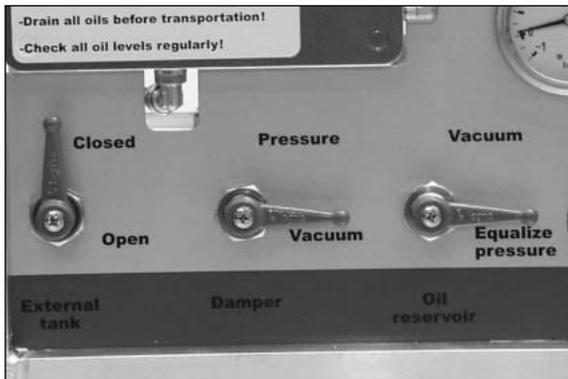
External tank	Closed
Damper	Vacuum
Oil reservoir	Equalize pressure

- Ora il grado di vuoto diminuisce e le indicazioni del manometro e del vacuometro salgono.
- Poco più tardi la lancetta del vacuometro si muove verso una pressione inferiore. Questo perché la pompa ora aspira un volume più piccolo. Quando la lancetta del manometro ha raggiunto 0 bar, la leva di comando "Damper" può essere girata su "Pressure".



External tank	Closed
Damper	Pressure
Oil reservoir	Equalize pressure

- Ora l'olio inizia ad essere spinto nell'ammortizzatore, la pressione sul manometro sale fino al valore preimpostato, in questo caso 3 bar.



External tank	Closed
Damper	Vacuum
Oil reservoir	Equalize pressure

- Appena raggiunta questa pressione, la leva di comando "Damper" può essere portata in posizione "Vacuum".

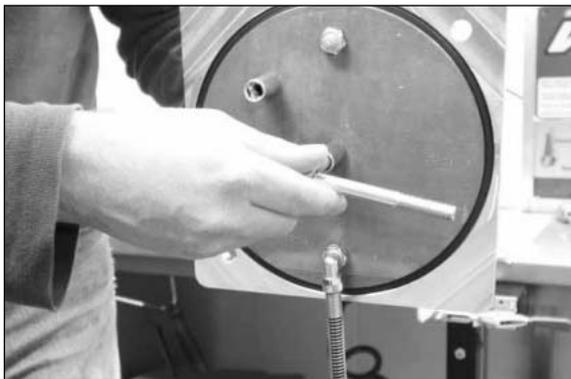
- La lancetta del manometro ritorna a 0 bar. Quando la lancetta ha raggiunto 0 bar, la stazione può essere spenta con il pulsante On/Off. Ora l'ammortizzatore è caricato.

! AVVERTIMENTO !

ALLA FINE IL PISTONE SEPARATORE DOVREBBE ESSERE PREMUTO NELLA POSIZIONE GIUSTA MEDIANTE L'ATTREZZO T107S. DOPODICHÉ L'AMMORTIZZATORE PUÒ ESSERE SCOLLEGATO DALLA STAZIONE DI VUOTO E CARICA. QUANDO VIENE TOLTO IL RACCORDO DI RIEMPIMENTO, CI PUÒ ESSERE UNA LEGGERA FUORIUSCITA DI OLIO.



Procedura di carica con serbatoio supplementare
 – Togliere il coperchio del serbatoio supplementare e collegare l'ammortizzatore al giunto rapido previsto sotto il coperchio.



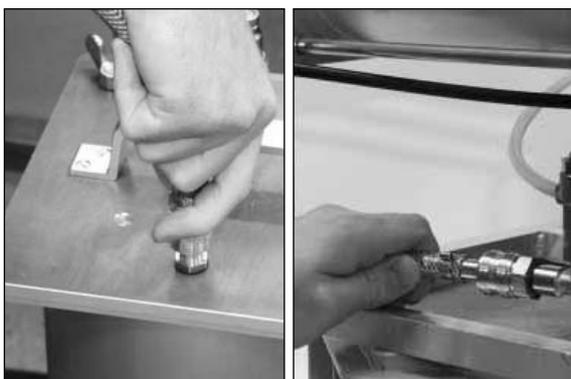
– Il gancio di sospensione può essere posizionato in diversi punti del coperchio. È possibile che il gancio deve essere fissato in un altro punto per poter appendere un determinato tipo di ammortizzatore.



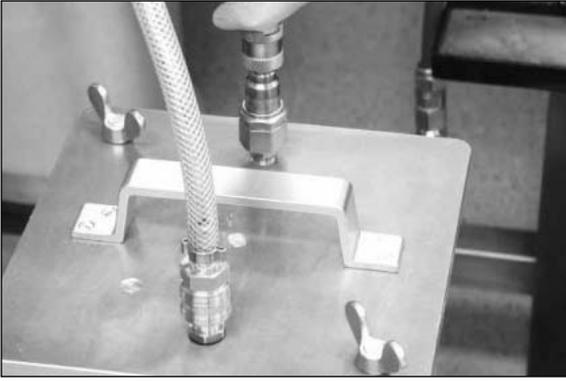
– Appendere l'ammortizzatore al gancio sotto il coperchio.



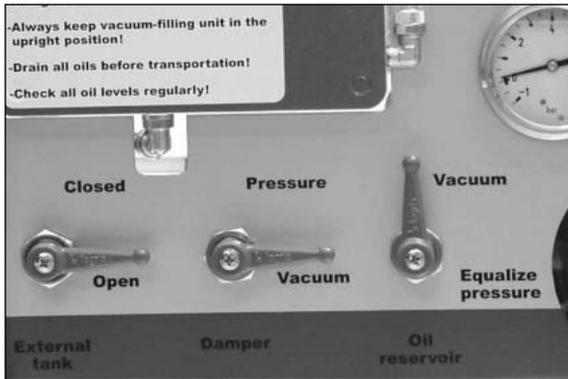
– Abbassare l'ammortizzatore nel serbatoio supplementare facendo attenzione a non danneggiare il bordo superiore del cilindro per assicurare la tenuta del serbatoio. Un danneggiamento del bordo superiore può portare alla perdita della tenuta e rendere inefficace la stazione di vuoto e carica. Inserire il tubo con cautela nel serbatoio facendo attenzione a non piegarlo.
 – Posizionare il coperchio sul serbatoio ed esercitare una leggera pressione sul coperchio. Il serbatoio supplementare deve essere utilizzato in posizione eretta e deve sempre essere collocato ad un'altezza inferiore rispetto all'unità di vuoto e carica.



– Ora l'unità di vuoto e carica deve essere collegata al serbatoio supplementare. Ciò significa che devono essere collegati adeguatamente i tubi di collegamento del serbatoio supplementare e dell'ammortizzatore.



- Collegare l'attacco per l'ammortizzatore al coperchio del serbatoio supplementare.

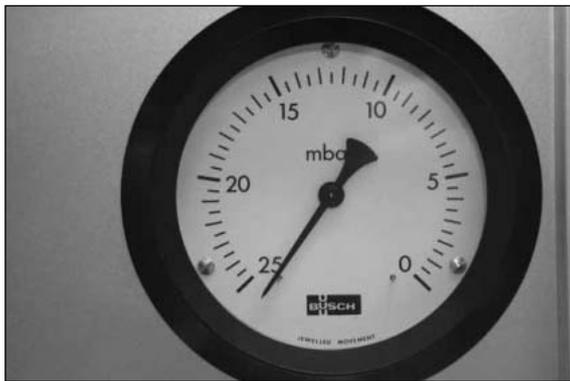


- Portare le leve di comando nelle seguenti posizioni:

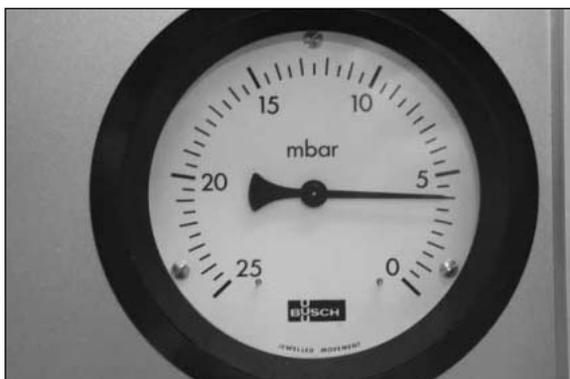
External tank	Open
Damper	Vacuum
Oil reservoir	Vacuum



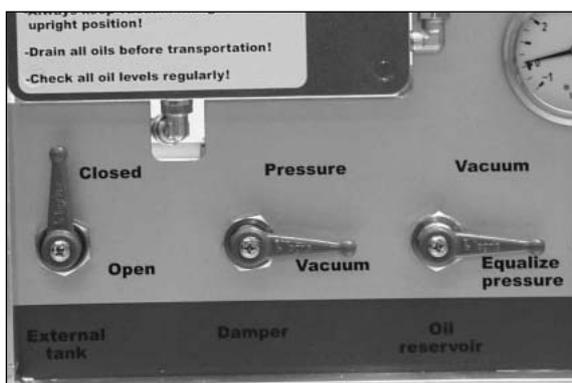
- Ora può essere premuto il pulsante On/Off e la procedura del vuoto inizia - All'inizio la lancetta del manometro si muove verso una pressione negativa.



- Appena la depressione ha raggiunto 25 mbar, la lancetta del vacuometro si muove verso 0.



- Quando la lancetta del vacuometro raggiunge la pressione stabilita, in questo esempio 4 mbar, girare la leva di comando "External tank" su "Closed" e la leva di comando "Oil reservoir" su "Equalize pressure".

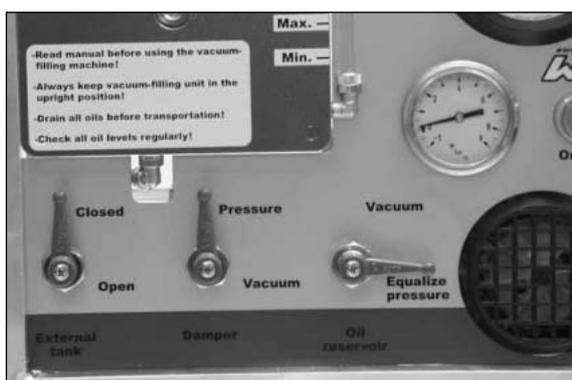


External tank	Closed
Damper	Vacuum
Oil reservoir	Equalize pressure

- Ora il grado di vuoto diminuisce e le indicazioni del manometro e del vacuometro salgono.



- Poco più tardi la lancetta del vacuometro si muove verso una pressione inferiore. Questo perché la pompa ora aspira un volume più piccolo. Quando la lancetta del manometro ha raggiunto 0 bar, la leva di comando "Damper" può essere girata su "Pressure".



External tank	Closed
Damper	Pressure
Oil reservoir	Equalize pressure

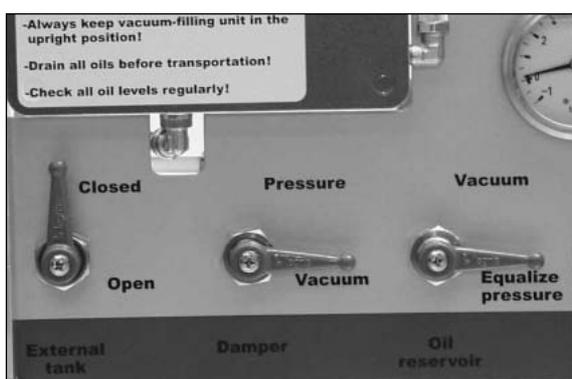
- Ora l'olio inizia ad essere spinto nell'ammortizzatore, la pressione sul manometro sale fino al valore preimpostato, in questo caso 3 bar.

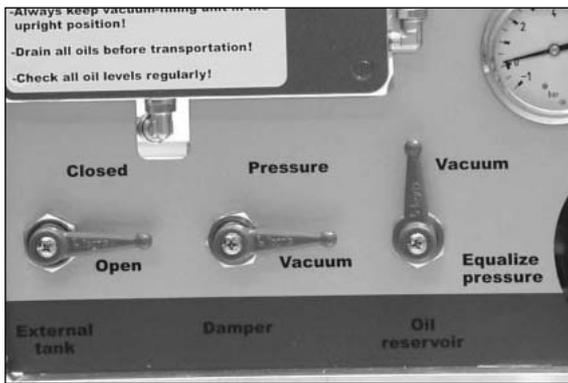


- Appena raggiunta questa pressione, la leva di comando "Damper" può essere portata in posizione "Vacuum".

External tank	Closed
Damper	Vacuum
Oil reservoir	Equalize pressure

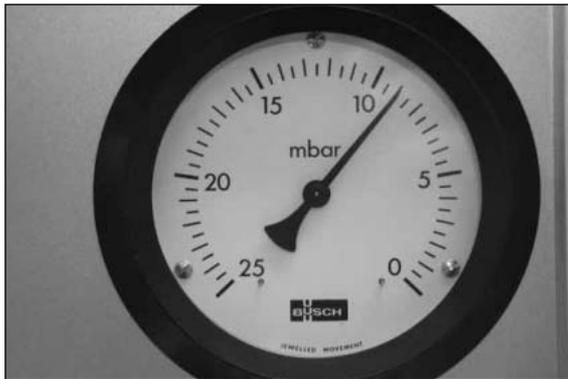
- La lancetta del manometro ritorna a 0 bar.





- Appena raggiunta la pressione di 0 bar, la leva di comando "Oil reservoir" può essere girata in posizione "Vacuum". Ora inizia il secondo passaggio.

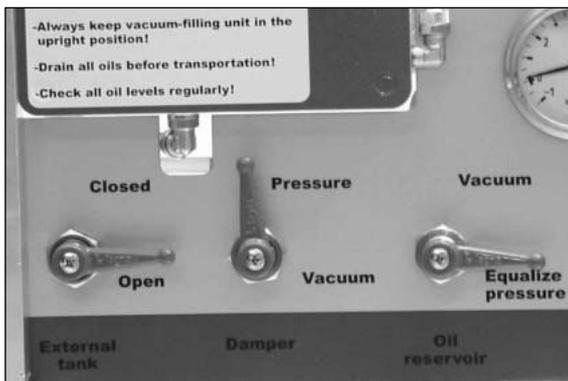
External tank	Open
Damper	Vacuum
Oil reservoir	Vacuum



- La lancetta del manometro scende ad una pressione negativa. Quando raggiunge i 25 mbar, anche la lancetta del vacuometro inizia a muoversi verso una pressione inferiore.
- Quando la lancetta del vacuometro raggiunge la pressione stabilita (secondo passaggio), in questo esempio 8 mbar, girare la leva di comando "Oil reservoir" su "Equalize pressure".



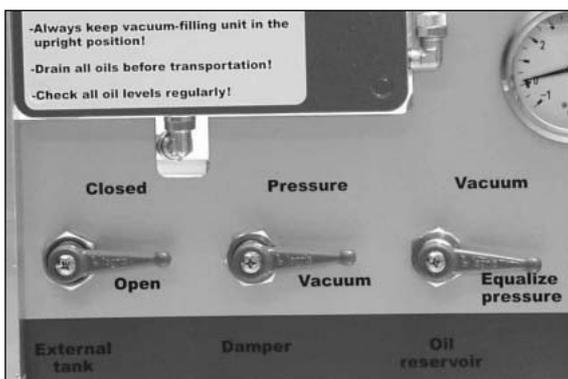
External tank	Open
Damper	Vacuum
Oil reservoir	Equalize pressure



- Quando la lancetta del manometro ha raggiunto 0 bar, la leva di comando "Damper" può essere girata su "Pressure".

External tank	Open
Damper	Pressure
Oil reservoir	Equalize pressure

- Ora l'olio inizia ad essere spinto nell'ammortizzatore, la pressione sul manometro sale fino al valore preimpostato, in questo caso 3 bar.
- Appena raggiunta questa pressione, la leva di comando "Damper" può essere portata in posizione "Vacuum".

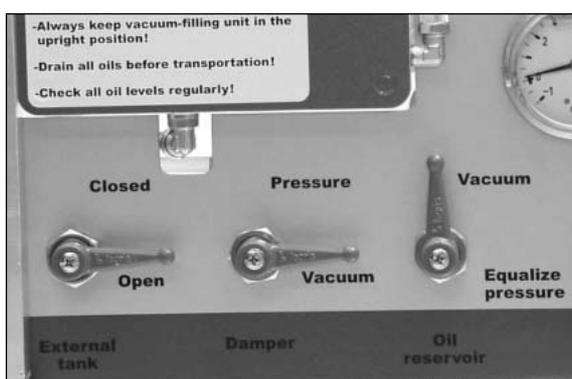


External tank	Open
Damper	Vacuum
Oil reservoir	Equalize pressure

- La lancetta del manometro ritorna a 0 bar. Quando la lancetta ha raggiunto 0 bar, la stazione può essere spenta con il pulsante On/Off. Ora l'ammortizzatore è caricato.

! AVVERTIMENTO !

LEVARE IL COPERCHIO DEL SERBATOIO (LASCIANDO COLLEGATI TUTTI I TUBI) E PREMERE IL PISTONE SEPARATORE MEDIANTE L'ATTREZZO T107S NELLA POSIZIONE GIUSTA. DOPODICHÉ L'AMMORTIZZATORE PUÒ ESSERE SCOLLEGATO DALL'UNITÀ DI VUOTO E CARICA. QUANDO VIENE TOLTO IL RACCORDO DI RIEMPIMENTO, CI PUÒ ESSERE UNA LEGGERA FUORIUSCITA DI OLIO.



Procedura di carica ammortizzatore di sterzo

! AVVERTIMENTO !

PER AMMORTIZZATORI DI STERZO SI USA GENERALMENTE UN ALTRO TIPO DI OLIO CHE PER NORMALI AMMORTIZZATORI. PER QUESTO È NECESSARIO SVUOTARE E PULIRE IL SERBATOIO OLIO. IL SERBATOIO DEVE POI ESSERE RIEMPITO NUOVAMENTE E L'ARIA DEVE ESSERE ESTRATTA COME DESCRITTO NEL CAPITOLO "CONTROLLI FREQUENTI". ASSICURARSI CHE TUTTI GLI UTILIZZATORI DELLA STAZIONE DI VUOTO E CARICA SIANO A CONOSCENZA CHE IL SERBATOIO CONTIENE OLIO PER AMMORTIZZATORI DI STERZO. CI POTREBBE ESSERE UN RESIDUO DI OLIO NELL'ATTACCO SOTTO IL COPERCHIO DEL SERBATOIO SUPPLEMENTARE.

- Collegare il raccordo di riempimento all'attacco sotto il coperchio del serbatoio supplementare e far defluire l'olio in un misurino.
- Togliere il coperchio del serbatoio supplementare e collegare l'ammortizzatore di sterzo al giunto rapido previsto sotto il coperchio. Legare l'ammortizzatore di sterzo con una fascetta serracavi al gancio sotto il coperchio.



! AVVERTIMENTO !

- ABBASSARE L'AMMORTIZZATORE NEL SERBATOIO SUPPLEMENTARE FACENDO ATTENZIONE A NON DANNEGGIARE IL BORDO SUPERIORE DEL CILINDRO PER ASSICURARE LA TENUTA DEL SERBATOIO. UN DANNEGGIAMENTO DEL BORDO SUPERIORE PUÒ PORTARE ALLA PERDITA DELLA TENUTA E RENDERE INEFFICACE LA STAZIONE DI VUOTO E CARICA. INSERIRE IL TUBO CON CAUTELA NEL SERBATOIO FACENDO ATTENZIONE A NON PIEGARLO.
- POSIZIONARE IL COPERCHIO SUL SERBATOIO ED ESERCITARE UNA LEGGERA PRESSIONE SUL COPERCHIO. IL SERBATOIO SUPPLEMENTARE DEVE ESSERE UTILIZZATO IN POSIZIONE ERETTA E DEVE SEMPRE ESSERE COLLOCATO AD UN'ALTEZZA INFERIORE RISPETTO ALL'UNITÀ DI VUOTO E CARICA.
- Ora l'unità di vuoto e carica deve essere collegata al serbatoio supplementare. Ciò significa che devono essere collegati adeguatamente i tubi di collegamento del serbatoio supplementare e dell'ammortizzatore.

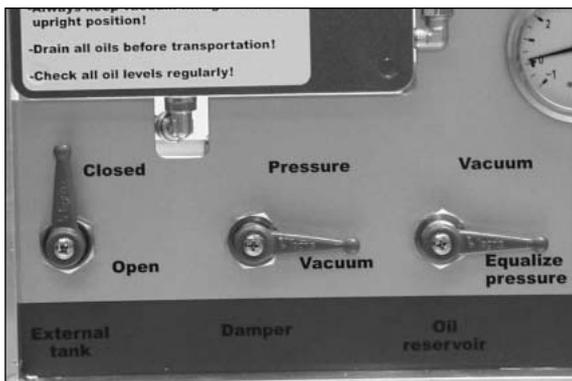
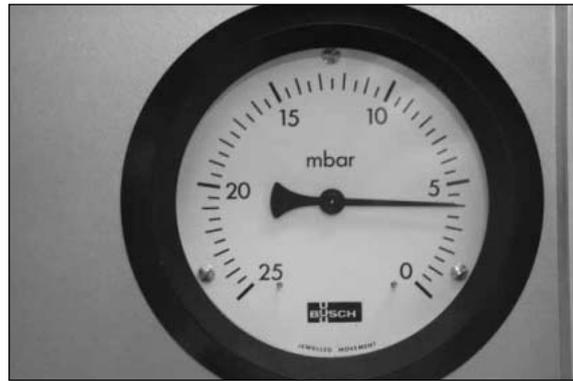
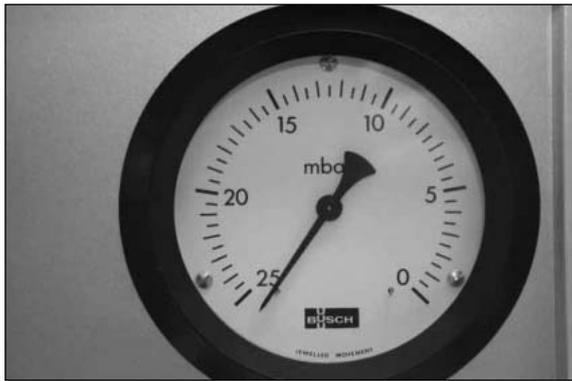


- Portare le leve di comando nelle seguenti posizioni:

External tank	Open
Damper	Vacuum
Oil reservoir	Vacuum



- Ora può essere premuto il pulsante On/Off e la procedura del vuoto inizia. - All'inizio la lancetta del manometro si muove verso una pressione negativa.
- Appena la depressione ha raggiunto 25 mbar, la lancetta del vacuometro si muove verso 0.



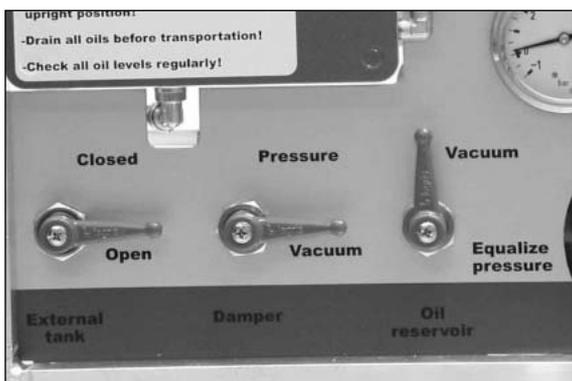
- Quando la lancetta del vacuometro raggiunge la pressione stabilita, in questo esempio 4 mbar, girare la leva di comando "External tank" su "Closed" e la leva di comando "Oil reservoir" su "Equalize pressure".

External tank	Closed
Damper	Vacuum
Oil reservoir	Equalize pressure

- Ora il grado di vuoto diminuisce e le indicazioni del manometro e del vacuometro salgono.



- Poco più tardi la lancetta del vacuometro si muove verso una pressione inferiore. Questo perché la pompa ora aspira un volume più piccolo.



- Appena raggiunta la pressione di 0 bar, la leva di comando "Oil reservoir" può essere girata su "Vacuum" e la leva di comando "External tank" su "Open". Ora inizia il secondo passaggio.

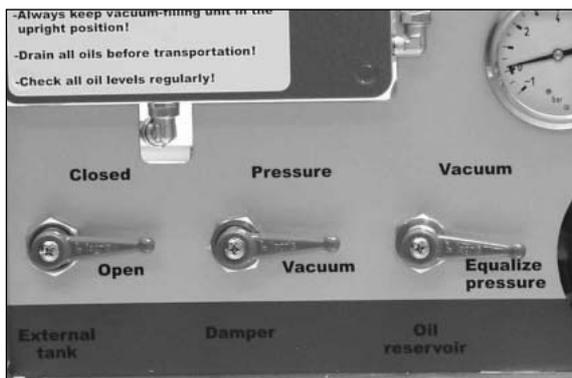
External tank	Open
Damper	Vacuum
Oil reservoir	Vacuum



– La lancetta del manometro scende ad una pressione negativa. Quando raggiunge i 25 mbar, anche la lancetta del vacuometro inizia a muoversi verso una pressione inferiore.

– Quando la lancetta del vacuometro raggiunge la pressione stabilita (secondo passaggio), in questo esempio 8 mbar, girare la leva di comando "Oil reservoir" su "Equalize pressure".

External tank	Open
Damper	Vacuum
Oil reservoir	Equalize pressure



– Ora il grado di vuoto diminuisce e le indicazioni del manometro e del vacuometro salgono. Poco più tardi la lancetta del vacuometro si muove verso una pressione inferiore. Questo perché la pompa ora aspira un volume più piccolo.

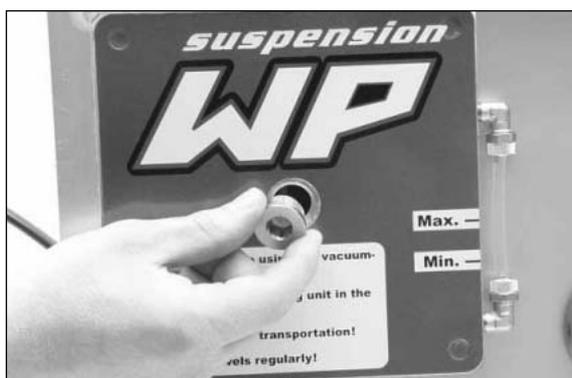
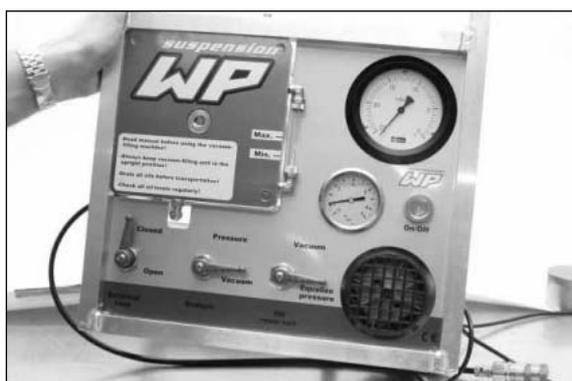
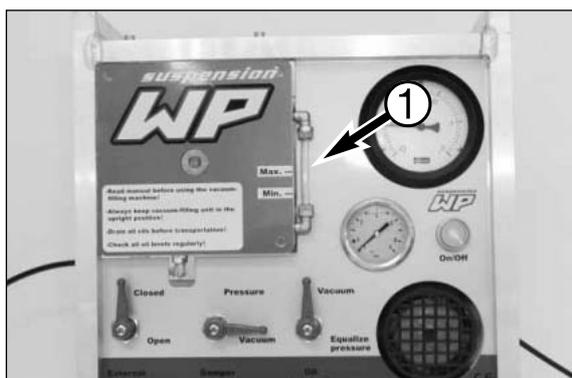
– Il coperchio del serbatoio supplementare può essere tolto. Quando viene tolto il raccordo di riempimento, ci può essere una leggera fuoriuscita di olio.

– Per svuotare l'olio residuo rimasto nell'attacco, collegare il raccordo di riempimento all'attacco sotto il coperchio del serbatoio supplementare e far defluire l'olio dentro un misurino. Se la stazione di vuoto e carica non viene più utilizzata per riempire ammortizzatori di sterzo, deve essere svuotato e pulito il serbatoio olio. Successivamente il serbatoio olio deve essere riempito di olio per ammortizzatori e l'aria deve essere estratta come descritto nel capitolo "Controlli frequenti".

Controlli frequenti

Controllo / rabbocco serbatoio olio

– Controllare il livello dell'olio ❶ nel serbatoio olio. Il livello dell'olio non dovrebbe mai essere inferiore al livello minimo per assicurare la corretta carica dell'ammortizzatore.



! AVVERTIMENTO !

LA STAZIONE DI VUOTO E CARICA DEVE ESSERE SEMPRE IN POSIZIONE ERETTA AFFINCHÉ L'OLIO NON SI DISTRIBUISCA SU ALTRE PARTI DEL SISTEMA! CIÒ POTREBBE PROVOCARE GRAVI DANNI ALLA STAZIONE DI VUOTO E CARICA! UTILIZZARE ESCLUSIVAMENTE DELL'OLIO PER AMMORTIZZATORI APPROVATO DA WP SUSPENSION!

– Svitare il tappo di riempimento del serbatoio olio.



- Immettere olio nel serbatoio fino a raggiungere il livello massimo nell'indicatore livello olio.



- Riavvitare il tappo di riempimento e serrarlo con una chiave dinamometrica a 10 Nm.



- Prima di utilizzare la stazione, mettere sotto vuoto l'olio nel serbatoio per estrarre l'aria.
- Le leve di comando devono essere nelle seguenti posizioni (dopo la correzione del livello olio):

External tank	Closed
Damper	Vacuum
Oil reservoir	Vacuum



- Accendere la stazione di vuoto e carica, attendere circa un minuto e spegnerla.
- Ora la stazione è pronta per l'uso.



Controllo / correzione livello olio nella pompa per vuoto

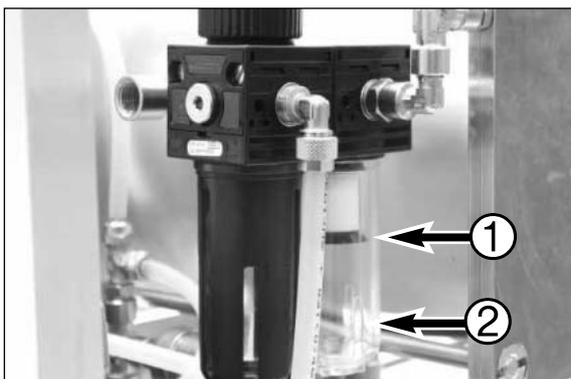
- Il livello dell'olio della pompa per vuoto non deve mai superare il livello massimo o essere inferiore al livello minimo. Mantenere il livello dell'olio vicino al livello massimo per assicurare un buon funzionamento e raffreddamento della pompa.



- Svitare il tappo di riempimento della pompa per vuoto.

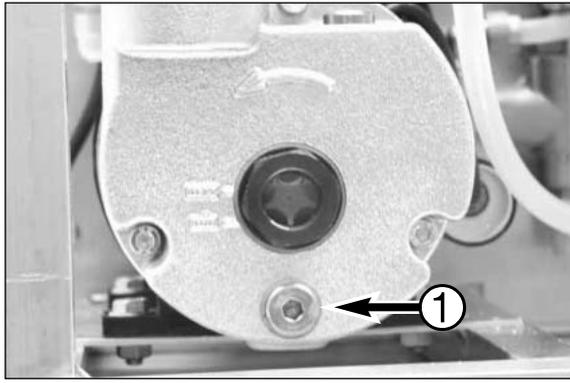


- Riempire la pompa per vuoto di olio fino alla marcatura max. dell'indicatore livello olio. Utilizzare esclusivamente olio per pompe vuoto Busch VM 022! Rimontare il tappo di riempimento.



Controllo / pulizia separatore olio

- Il livello dell'olio nel separatore olio deve essere controllato regolarmente per evitare che l'olio venga succhiato nel sistema e causi dei danni. Quando il livello dista circa 2 cm dall'anello nero ❶ all'interno del separatore olio, l'olio va svuotato.
- Girare il contenitore di vetro ❷ sotto il separatore olio in senso antiorario e toglierlo.
- Pulire il contenitore e riavvitarlo sul separatore d'olio.



Manutenzione

! AVVERTIMENTO !

DURANTE LA MANUTENZIONE LA STAZIONE DI VUOTO E CARICA DEVE SEMPRE ESSERE SCOLLEGATA DALL'ALIMENTAZIONE DI CORRENTE ED ARIA.

Manutenzione pompa per vuoto

- L'olio della pompa per vuoto deve essere cambiato dopo le prime 100 ore di servizio. I successivi cambi dell'olio dipendono dalle condizioni di servizio. L'olio deve essere cambiato ogni 500-2000 ore di servizio, in ogni caso almeno una volta ogni sei mesi. Se si riscontrano notevoli impurità o un forte mescolamento con acqua, l'olio deve essere cambiato al più presto possibile.

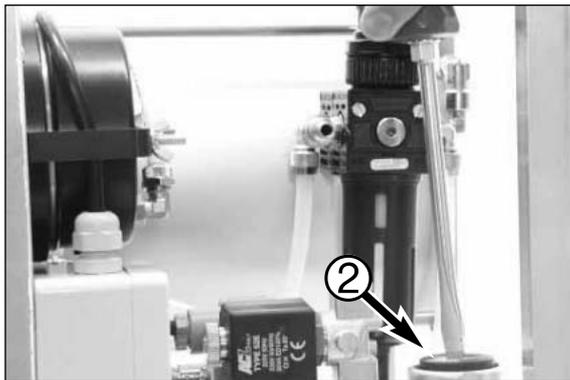


- Per cambiare l'olio, spegnere la pompa ancora calda. Togliere il tappo di scarico ❶ e far defluire l'olio.

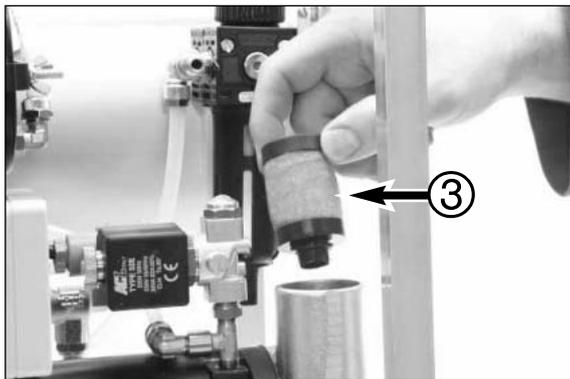
- Riavvitare il tappo di scarico ed immettere olio fresco attraverso il foro di riempimento.
- Utilizzare esclusivamente olio per pompe vuoto Busch VM 022!

! AVVERTIMENTO !

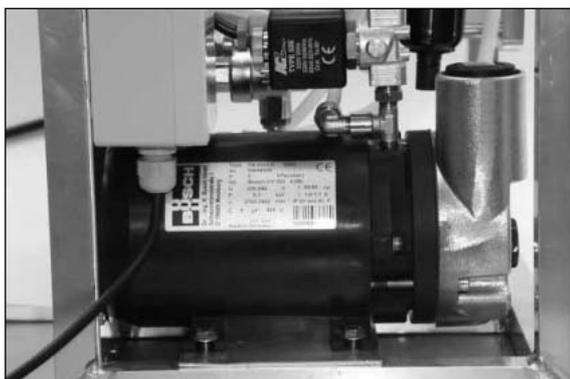
L'OLIO ESAUSTO DEVE ESSERE SMALTITO IN CONFORMITÀ ALLE LEGGI VIGENTI.



- Il filtro di uscita deve essere cambiato ogni 500 ore di servizio. In caso di forte intasamento che causa un elevato consumo di energia, elevate temperature e/o una ridotta separazione d'olio nel gas di scarico, il filtro deve essere cambiato prima. Per cambiare il filtro svitarlo con un cacciavite ❷ e toglierlo dal suo alloggiamento.



- Inserire il filtro nuovo ❸ e fissarlo con il cacciavite; non serrare eccessivamente!



- Controllare regolarmente se si forma eccessivo sporco sulla superficie della pompa. Lo sporco può provocare un difetto termico della pompa.

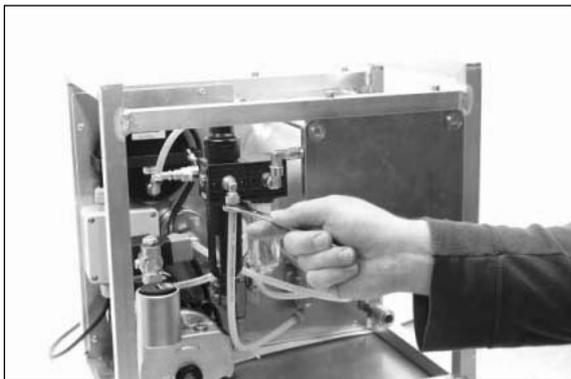
- La stazione di vuoto e carica può essere lavata con acqua e sapone dolce, non utilizzare detergenti aggressivi perché possono danneggiare gli adesivi apposti sulla stazione.



- Controllare regolarmente che la griglia della ventola non sia intasata. Sporco nella griglia della ventola impedisce l'adduzione di aria fredda con un conseguente surriscaldamento della pompa per vuoto.

Pulizia serbatoio olio

- Il serbatoio olio deve essere smontato e pulito almeno ogni 6 mesi. In caso di frequente utilizzo della stazione di vuoto e carica, il serbatoio olio deve essere pulito più spesso. Durante la carica degli ammortizzatori è possibile che giunga una piccola quantità di sporco negli ammortizzatori nel serbatoio olio. Lo sporco poi si deposita nelle alette del serbatoio. Questo impedisce che lo sporco ritorni nell'ammortizzatore. In caso di un eccessivo accumulo di sporco c'è il rischio che dello sporco venga rimandato nell'ammortizzatore.



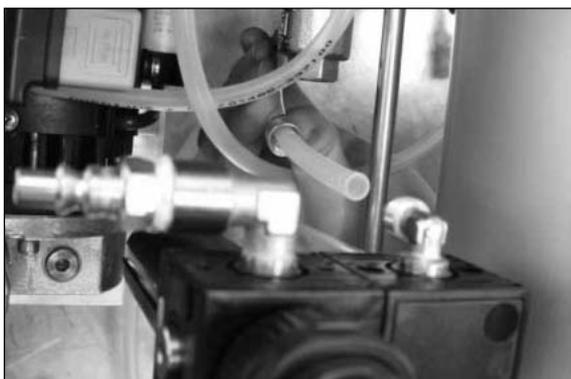
- Per lo svuotamento del serbatoio olio collegare il raccordo di riempimento A all'attacco ammortizzatore dell'unità di vuoto e carica e tenere il raccordo sopra un misurino. Far defluire l'olio dal serbatoio. Quando non fuoriesce più dell'olio, staccare il raccordo di riempimento.

- Prima di smontare il serbatoio olio, pulire il separatore come descritto nel capitolo "Controlli frequenti".

- Staccare il tubo pneumatico dal regolatore di pressione.



- Staccare il tubo del vuoto dal separatore olio.

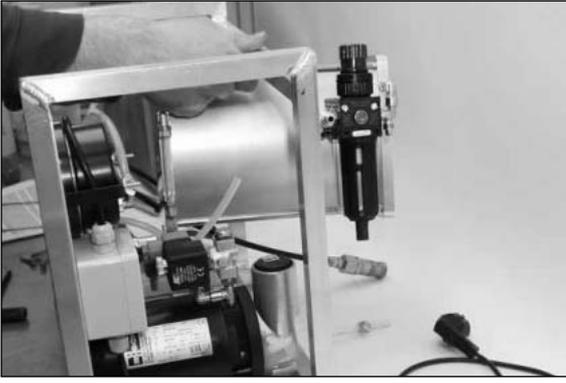


- Svitare le quattro viti del serbatoio olio. Tenere il serbatoio con una mano per evitare che cada in basso.

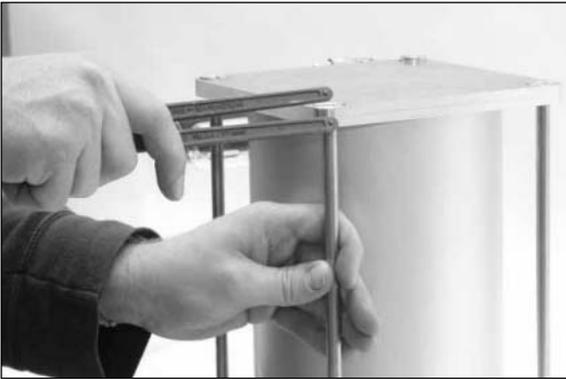


- Una volta tolte le viti, muovere il lato posteriore del serbatoio verso l'interno. In questo modo l'indicatore livello olio non s'incestra contro il pannello anteriore della stazione.





- Ora il serbatoio olio può essere tolto attraverso il lato posteriore del telaio. Tenere il tubo di collegamento ammortizzatore in modo da evitare pieghe.



- Posizionare il serbatoio olio sul coperchio anteriore e svitare i dadi con la chiave T103 dal coperchio posteriore. Mentre si svitano i dadi tenere con una mano le aste filettate per evitare che danneggino l'adesivo anteriore del serbatoio olio.



- Con una mano tenere il coperchio anteriore e con cautela tirare verso l'alto il coperchio posteriore. Far attenzione perché il coperchio potrebbe improvvisamente saltare via.



- Pulire il lato interno del serbatoio con uno sgrassatore ed alla fine accertarsi che non siano rimasti residui di sporco o dello sgrassatore nel serbatoio olio.



- Lubrificare l'O-ring del coperchio posteriore con lo speciale grasso per O-ring T158.



- Rimontare con cautela il coperchio posteriore.



- Assicurarsi che i due coperchi siano allineati correttamente.



- Serrare i dadi delle aste filettate con la chiave a compasso T103.
- Durante il serraggio tenere le aste filettate con l'altra mano per evitare che danneggino l'adesivo anteriore.
- Rimontare il serbatoio olio.



Riempimento olio per ammortizzatori

- Togliere il tappo di riempimento del serbatoio olio e immettere olio finché l'indicatore di livello segna il livello massimo.
- Riavvitare il tappo di riempimento e serrarlo con una chiave dinamometrica a 10 Nm.

! AVVERTIMENTO !

LA STAZIONE DI VUOTO E CARICA DEVE ESSERE SEMPRE IN POSIZIONE ERETTA AFFINCHÉ L'OLIO NON SI DISTRIBUISCA SU ALTRE PARTI DEL SISTEMA! CIÒ POTREBBE PROVOCARE GRAVI DANNI ALLA STAZIONE DI VUOTO E CARICA! UTILIZZARE ESCLUSIVAMENTE DELL'OLIO PER AMMORTIZZATORI APPROVATO DA WP SUSPENSION!



Estrazione aria dal serbatoio olio

- Prima di utilizzare la stazione, mettere sotto vuoto l'olio nel serbatoio per estrarre l'aria.
- Le leve di comando devono essere nelle seguenti posizioni:

External tank	Open
Damper	Vacuum
Oil reservoir	Vacuum

- Accendere la stazione di vuoto e carica e farla andare per ca. 2 minuti, dopodiché spegnerla. Ora la stazione è pronta per l'uso.

Ricambi

	Cod.art.
Filtro di uscita pompa per vuoto	T1254
O-ring serbatoio olio	T1253
Olio per pompe vuoto VM 022, 1 litro	T1255
O-ring coperchio serbatoio supplementare	T1258
Giunto rapido - maschio	T1262
Giunto rapido - femmina	T1263
Raccordo di riempimento A	T1245S
Raccordo di riempimento B	T1246S
Raccordo di riempimento C	T1247S
Tubo di collegamento serbatoio supplementare	T1259
Guarnizione (raccordo di riempimento A)	T1248
O-ring 18x2 Viton (raccordo di riempimento C)	T1256
O-ring 17,12x2,62 UP Viton (raccordo di riempimento B)	T1257
Tappo di riempimento serbatoio olio	T1252
Serbatoio olio completo	T1250
Adesivo coperchio anteriore serbatoio olio	T1251
Manuale d'uso stazione di vuoto e carica	5300.0074
Tubo PU 100 8x6 nero (1 metro)	T1260
Tubo PU 100 8x6 trasparente (1 metro)	T1261

Tabella di carica

Ammortizzatore	Serb. suppl.	Raccordo	Pressione 1° passaggio	Pressione 2° passaggio	Sovra pressione
3612 PGB/CC	Sì	A o B **	4 mbar	8 mbar	3 bar
3612 Emulsion *					
4681 PGB/CC	Sì	A o B **	4 mbar	8 mbar	3 bar
4681 Emulsion *					
4618 Competition	No	A	4 mbar	4 mbar	3 bar
5018 Competition	No	A	4 mbar	8 mbar	3 bar
5018 PDS 1998	Sì	B	4 mbar	8 mbar	3 bar
5018 PDS 1999	Sì	B	4 mbar	8 mbar	3 bar
5018 PDS 2000	Sì	B	4 mbar	8 mbar	3 bar
5018 PDS 2001	Sì	B	4 mbar	8 mbar	3 bar
5018 PDS 2002	No	A	4 mbar	8 mbar	3 bar
5018 PDS 2003	No	A	4 mbar	8 mbar	3 bar
5018 PDS 2004	No	A	4 mbar	8 mbar	3 bar
Ammortizzatore di sterzo 2010 *					
Ammortizzatore di sterzo 1508 Sì		C	4 mbar	4 mbar	-

* = non possibile

** = se l'ammortizzatore ha l'attacco con filetto G1/8, si può utilizzare il raccordo di riempimento "A".

Guida rapida all'uso della stazione di vuoto e carica

! AVVERTIMENTO !

IN CASO DI DUBBIO SULLA QUALITÀ DELLA CARICA DELL'AMMORTIZZATORE, RIPETERE L'INTERA PROCEDURA PER GARANTIRE LA SICUREZZA.

Procedura senza serbatoio supplementare

- Posizione di partenza delle leve

External tank	Closed
Damper	Vacuum
Oil reservoir	Vacuum
- Accendere la pompa
- al 1° passaggio (mbar)

External tank	Closed
Damper	Vacuum
Oil reservoir	Equalize pressure
- a 0 bar

External tank	Closed
Damper	Pressure
Oil reservoir	Equalize pressure
- alla sovrappressione preimpostata

External tank	Closed
Damper	Vacuum
Oil reservoir	Equalize pressure
- a 0 bar

External tank	Closed
Damper	Vacuum
Oil reservoir	Vacuum
- al 2° passaggio (mbar)

External tank	Closed
Damper	Vacuum
Oil reservoir	Equalize pressure
- a 0 bar

External tank	Closed
Damper	Pressure
Oil reservoir	Equalize pressure
- alla sovrappressione preimpostata

External tank	Closed
Damper	Vacuum
Oil reservoir	Equalize pressure

Quando la pressione è di nuovo calata a 0 bar, spegnere la pompa.

Procedura con serbatoio supplementare

- Posizione di partenza delle leve

External tank	Open
Damper	Vacuum
Oil reservoir	Vacuum
- Accendere la pompa
- al 1° passaggio (mbar)

External tank	Closed
Damper	Vacuum
Oil reservoir	Equalize pressure
- a 0 bar

External tank	Closed
Damper	Pressure
Oil reservoir	Equalize pressure
- alla sovrappressione preimpostata

External tank	Closed
Damper	Vacuum
Oil reservoir	Equalize pressure
- a 0 bar

External tank	Open
Damper	Vacuum
Oil reservoir	Vacuum
- al 2° passaggio (mbar)

External tank	Open
Damper	Vacuum
Oil reservoir	Equalize pressure
- a 0 bar

External tank	Open
Damper	Pressure
Oil reservoir	Equalize pressure
- alla sovrappressione preimpostata

External tank	Open
Damper	Vacuum
Oil reservoir	Equalize pressure

Quando la pressione è di nuovo calata a 0 bar, spegnere la pompa.

Procedura ammortizzatore di sterzo

- Posizione di partenza delle leve

External tank	Open
Damper	Vacuum
Oil reservoir	Vacuum
- Accendere la pompa
- al 1° passaggio (mbar)

External tank	Closed
Damper	Vacuum
Oil reservoir	Equalize pressure
- a 0 bar

External tank	Open
Damper	Vacuum
Oil reservoir	Vacuum
- al 2° passaggio (mbar)

External tank	Open
Damper	Vacuum
Oil reservoir	Equalize pressure

Quando la pressione è ritornata a 0 bar, spegnere la pompa.