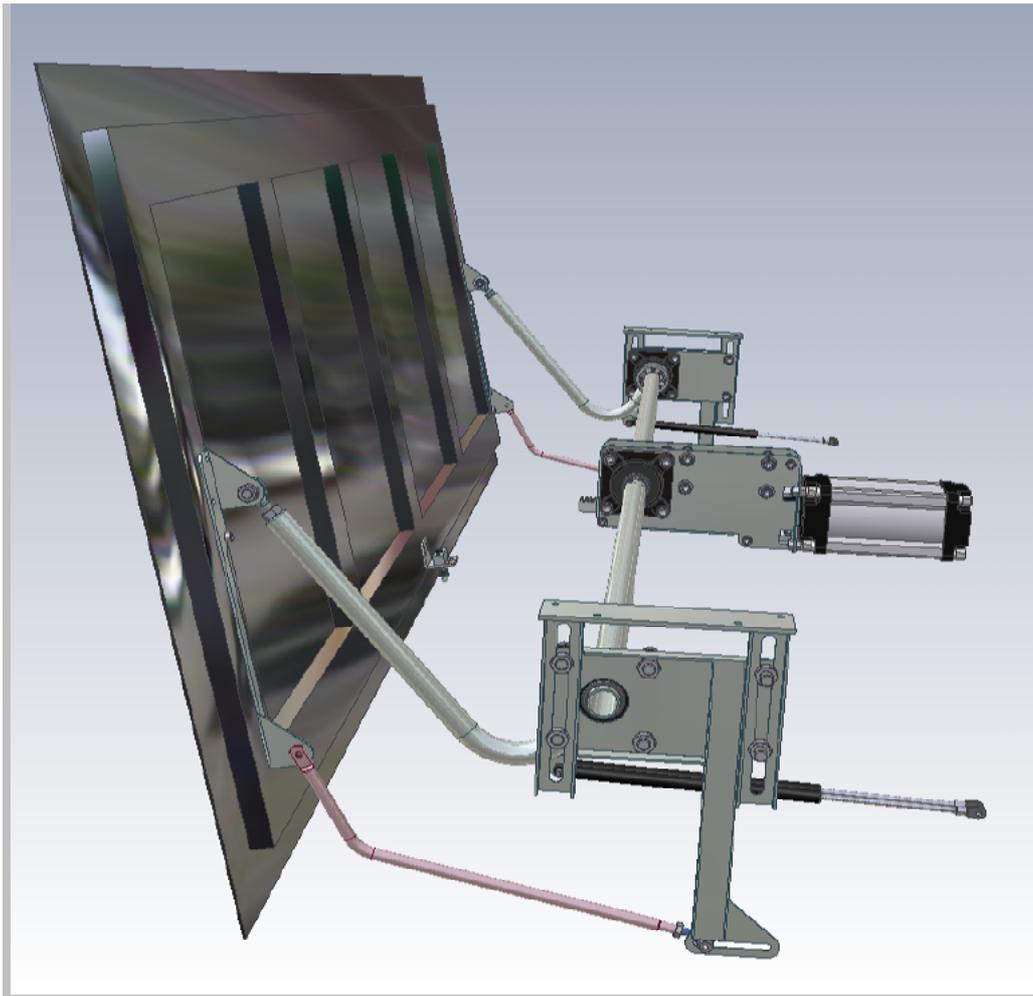


Sistema pneumatico per apertura portelloni
Pneumatic system for luggage door

ClassicDOOR

Libretto di montaggio / *Assembly instructions*



Indice

DESCRIZIONE	PAG.
Fase 1	
Montaggio Kit Base	3
Fase 2	
Montaggio Kit Leveraggi	4-5-6-7-8
Fase 3	
Montaggio e regolazione impianto pneumatico	9-10
Fase 4	
Montaggio Kit Serrature	11
Schema	
Schema Pneumatico	12-13
Schema Tecnico	
Misure montaggio	14



Fase 1



Figura 1

All'interno dell'imballo sono confezionati singolarmente i vari gruppi; estrarli, verificarne l'integrità e procedere come segue:

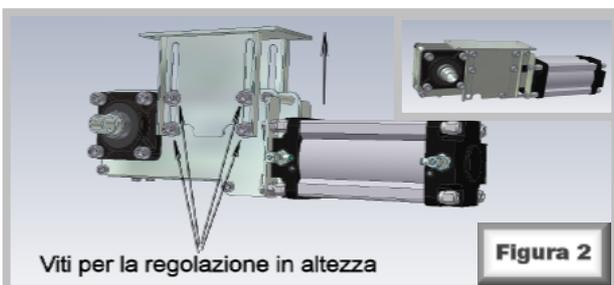


Figura 2

Estrarre il riduttore dalla confezione, sbloccare le viti per la regolazione in altezza e far uscire completamente il supporto. Posizionare il riduttore sulla parete superiore del vano bagagli in corrispondenza dei fori di fissaggio predisposti in precedenza e fissarlo utilizzando bulloni M8 non forniti nella confezione.

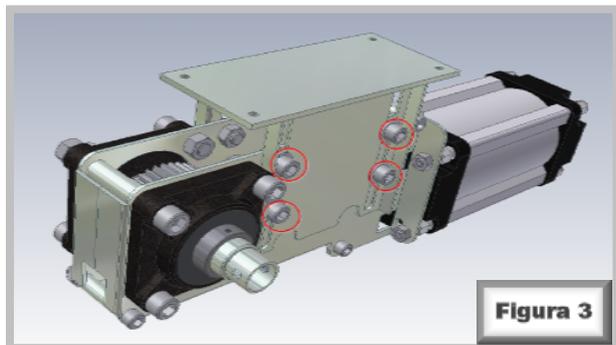


Figura 3

Regolare il supporto all'altezza desiderata, quindi serrare le viti evidenziate e quelle corrispondenti sul lato opposto.

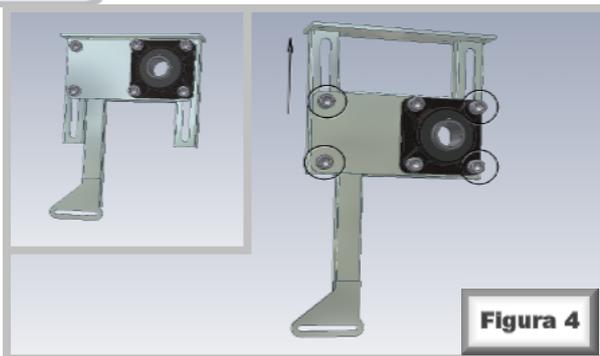


Figura 4

Estrarre i supporti laterali destro e sinistro; allentare le viti evidenziate ed estrarre completamente la regolazione (in figura il supporto laterale sinistro).



Figura 5

Posizionare i supporti laterali sulla parete superiore del vano bagagli in corrispondenza dei fori di fissaggio eseguiti in precedenza e fissarli utilizzando bulloni M8, non forniti nella confezione. (O altro a seconda delle esigenze del cliente)

Regolare i supporti all'altezza desiderata e bloccare le viti evidenziate in figura 4.

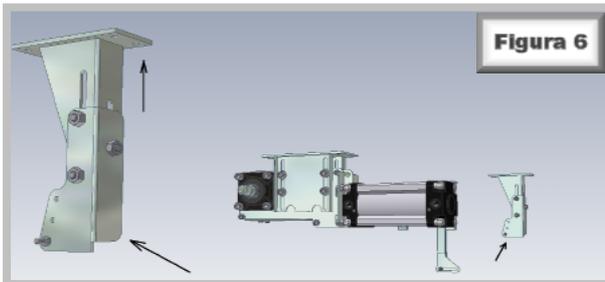


Figura 6

Montare in posizione con bulloni M8, non forniti nella confezione, i supporti delle molle a gas. La regolazione in altezza degli stessi verrà effettuata successivamente.

Fase 2

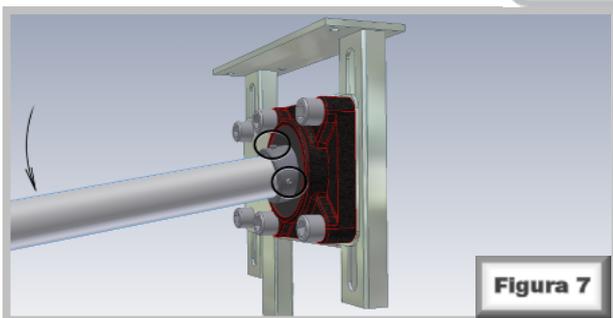


Figura 7

Allentare i grani di 6Ma in modo che non sporgano all'interno della sede di diametro 40, poi sbloccare i supporti UCF laterali applicando una leva ed inclinarli verso il basso.

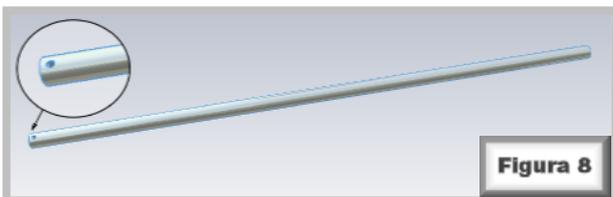


Figura 8

Tagliare i tubi calibrati diametro 39,8 mm alla lunghezza desiderata (vedi disegno a pag.13) avendo cura di conservare la parte forata e di sbavare il taglio.

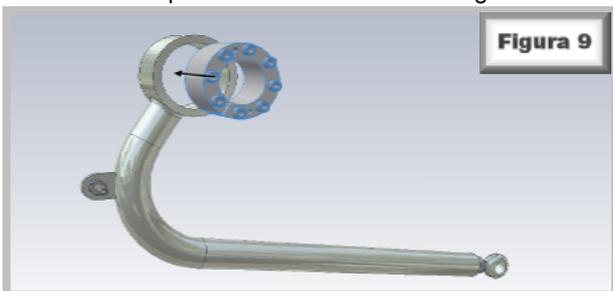


Figura 9

Montare i calettatori nell'apposita sede dei bracci di spinta avendo cura di orientare le teste delle viti in direzione del riduttore.

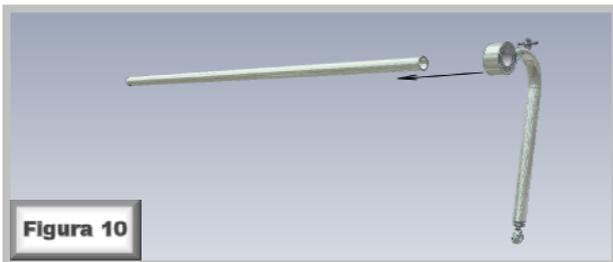


Figura 10

Infilare il braccio di spinta nel tubo calibrato.

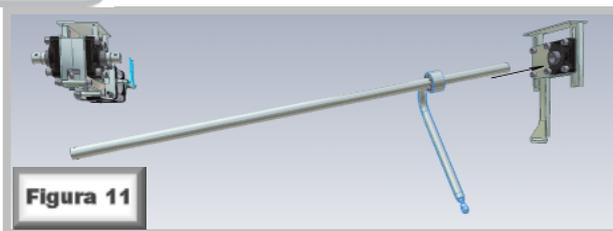


Figura 11

Infilare il tubo diametro 39,8 nell'apposita sede del supporto UCF dalla parte dell'estremità non forata.

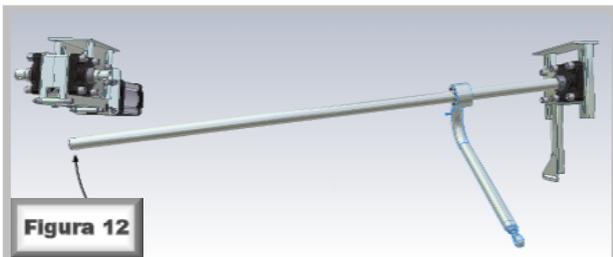


Figura 12

Ruotare il tubo diametro 39,8 verso l'alto...

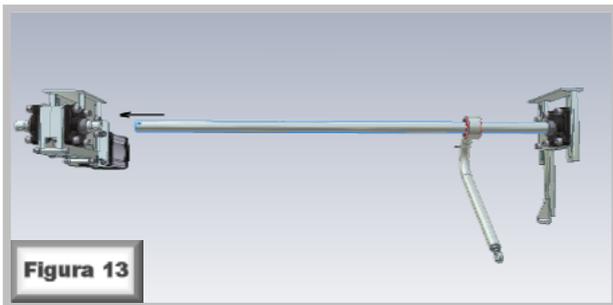


Figura 13

...in modo da allinearlo con il riduttore. Farlo poi scorrere fino ad infilarlo nell'albero del riduttore.

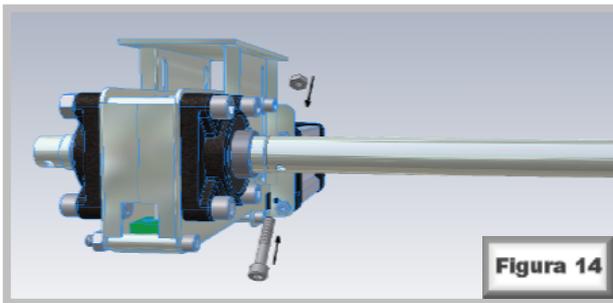
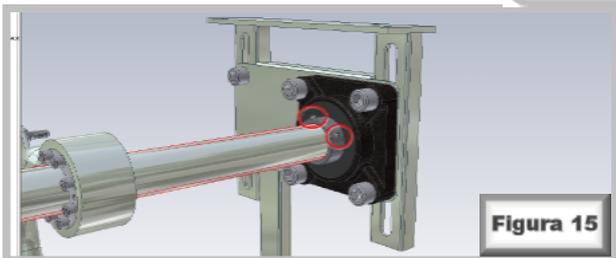


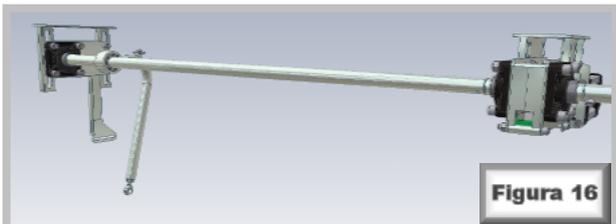
Figura 14

Allineare le forature degli alberi quindi inserire il bullone M10x55 con il dado autobloccante 10Ma, poi stringere a fondo.

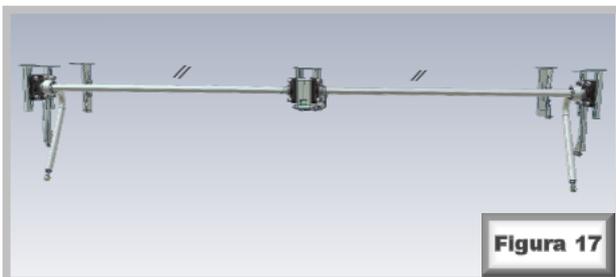
Fase 2



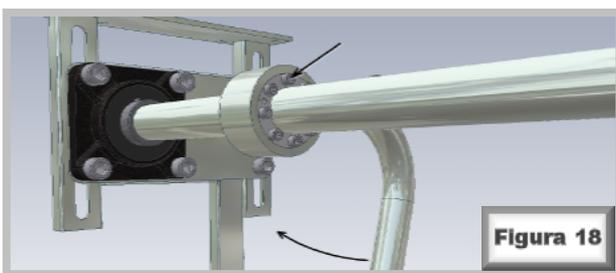
Serrare i grani 6Ma del supporto UCF.



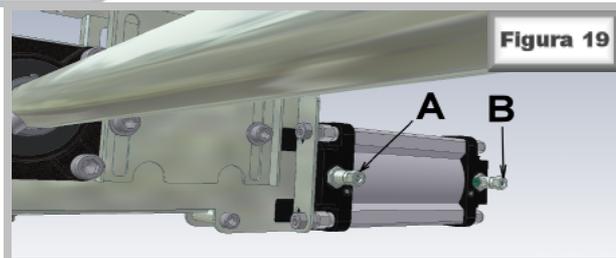
Ripetere le operazioni di figura 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 e 14 sul lato opposto.



Verificare il parallelismo degli alberi di rotazione rispetto ad un piano predefinito di riferimento.

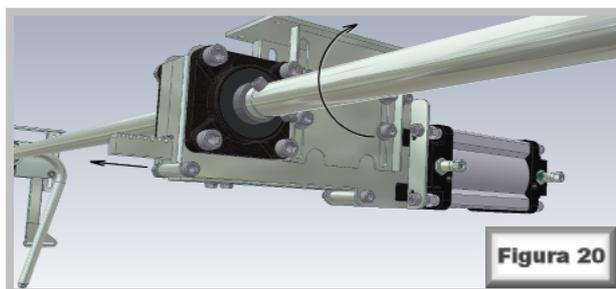


Accertarsi che le viti di serraggio dei calettatori siano **sbloccate** e che i bracci di spinta possano **muoversi liberamente** sul tubo diametro 39,8.



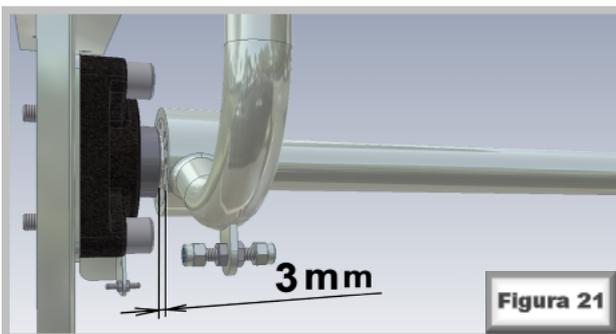
Collegare il cilindro di azionamento del riduttore (vedi schema pneumatico a pag.12)

I regolatori di flusso A e B sono pre-regolati, ma è bene ricordare che, agendo sullo scarico, **A controlla la velocità di salita e B la discesa.**



Azionare il riduttore fino a far uscire completamente la cremagliera (e conseguentemente ruotare l'albero calibrato diametro 39,8)

ATTENZIONE accertarsi prima di procedere che il cilindro abbia effettuato tutta la corsa e che non ci siano impedimenti al movimento dello stesso.



Posizionare i bracci di spinta a circa 3 mm dai supporti UCF.

Fase 2

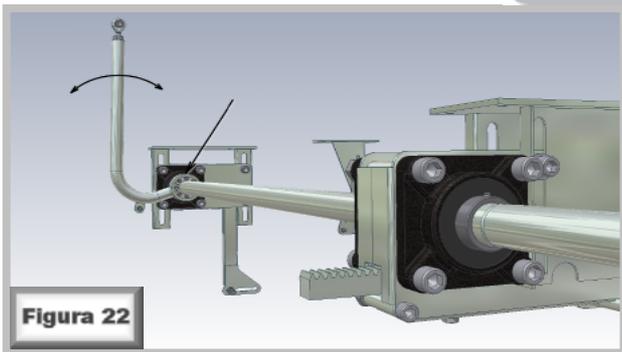


Figura 22

Regolare i bracci di spinta in modo che risultino paralleli alla parete del veicolo quindi stringere a fondo i bulloni del calettatore.

ATTENZIONE dopo aver stretto tutti i bulloni dei calettatori, ripetere l'operazione in quanto i primi, nel frattempo, si saranno allentati.

ATTENZIONE accertarsi che i due bracci di spinta risultino paralleli fra loro e che le estremità non siano troppo vicine alla parete del veicolo

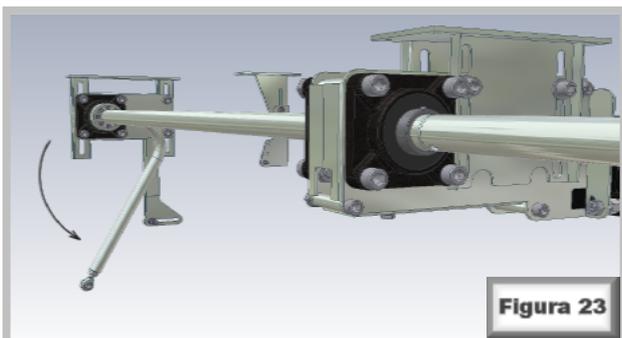


Figura 23

Azionare il riduttore in modo da far ruotare i bracci di spinta in posizione di chiusura quindi scollegare i tubi pneumatici dal cilindro ed accertarsi che i bracci stessi possano ruotare liberamente.

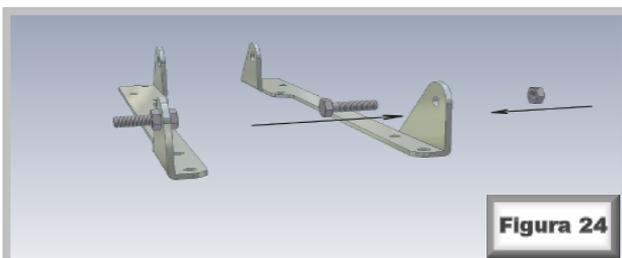


Figura 24

Preparare le 'staffe attacco portellone' montando i due bulloni M8x30 e i dadi bassi M8 come in figura 23.

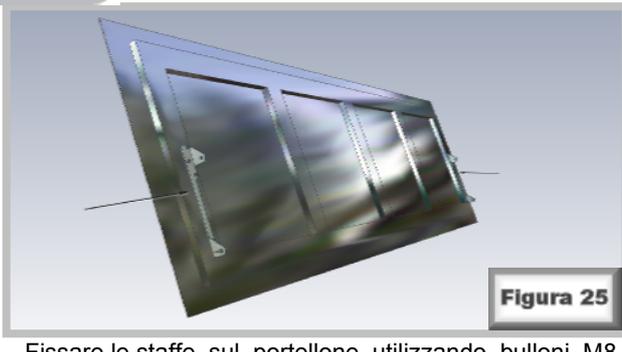


Figura 25

Fissare le staffe sul portellone utilizzando bulloni M8 non forniti nella confezione. (Per le misure si veda il disegno a pag.14)

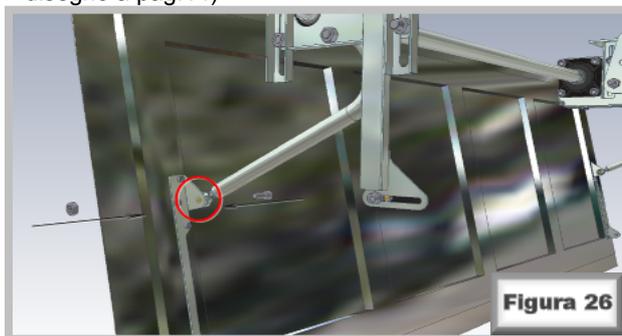


Figura 26

Fissare le staffe ai bracci di spinta con bulloni M14x35 e dadi autofrenanti UNI7473 M14. Stringere a fondo.

ATTENZIONE i bracci vanno posizionati all'interno delle staffe, come evidenziato in figura 26.

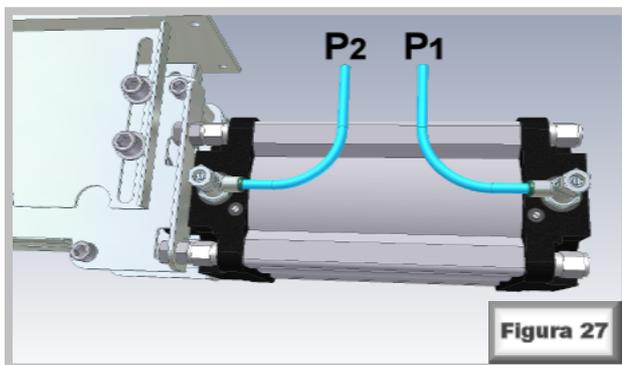


Figura 27

Ricollegare il cilindro e applicare pressione a P2 in modo che il portellone si chiuda e comprima la guarnizione (Si veda la figura 28)

Fase 2



Figura 28



Figura 29

Montare le aste di registrazione come indicato in figura utilizzando dadi autofrenanti UNI7473 M8.

Non stringere a fondo i dadi ma lasciare un gioco di 0,5 mm che consenta la libera rotazione delle aste.

ATTENZIONE le aste di registrazione vanno posizionate all'esterno delle staffe. (Si veda fig.29)

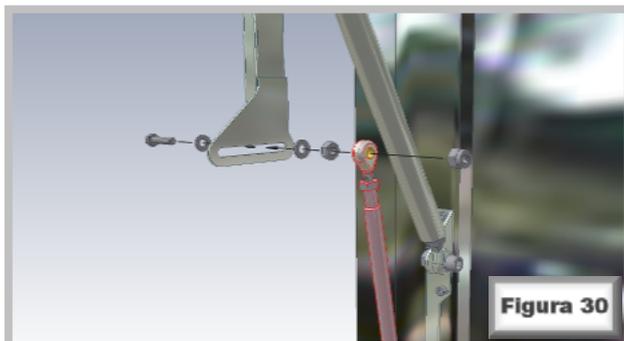


Figura 30

Imbullonare le aste di registrazione come in figura
Per ogni asta utilizzare 1 vite TE M10x40; 2 rondelle 10x21; 1 dado UNI5588 M10; 1 dado autofrenante UNI7473 M10.

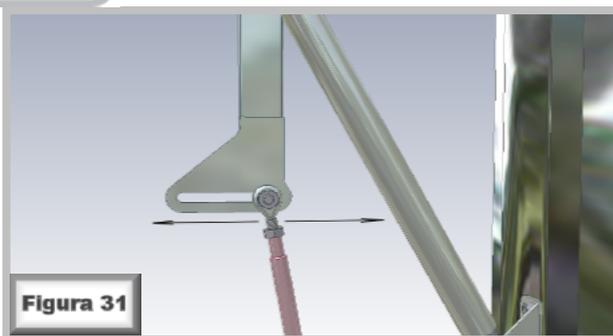


Figura 31

Posizionare le aste di registrazione lungo le asole in modo che non risultino in tensione, quindi serrare a fondo i dadi M10.

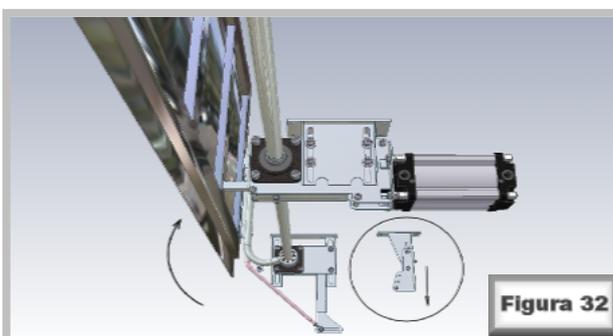


Figura 32

Aprire il portellone e, successivamente, sbloccare i supporti delle molle a gas come in figura.



Figura 33

Montare le molle a gas utilizzando dadi autofrenanti UNI7473 M8

Fase 2

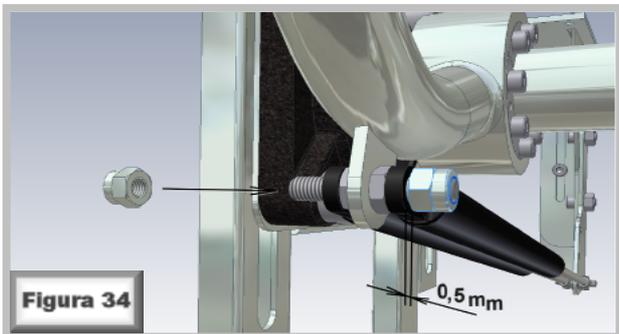


Figura 34

ATTENZIONE Non stringere a fondo il dado autobloccante, ma lasciare 0,5 mm in modo che la molla a gas possa ruotare liberamente.

ATTENZIONE: nel caso in cui il portellone al massimo della salita fosse troppo vicino al fianco del bus procedere come segue:

aprire il portellone; allentare tutte le viti di uno dei calettatori fino a sbloccarlo; (**attenzione** perché le molle a gas tenderanno a far ruotare ulteriormente il braccio di spinta e quindi il portellone tenderà ad avvicinarsi alla parete del bus.)

Mentre un operatore contrasta la spinta delle molle tenendo il braccio di spinta, procedere alla sua nuova regolazione poi bloccare di nuovo le viti come in fig.22 Ripetere la stessa operazione con tutti i calettatori.

Chiudere il portellone e ripetere la regolazione delle aste di registrazione come in figura 31.

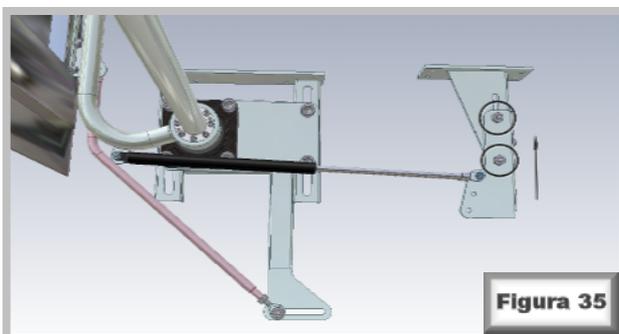


Figura 35

Regolare all'altezza desiderata i supporti delle molle a gas quindi serrare le viti evidenziate M10.

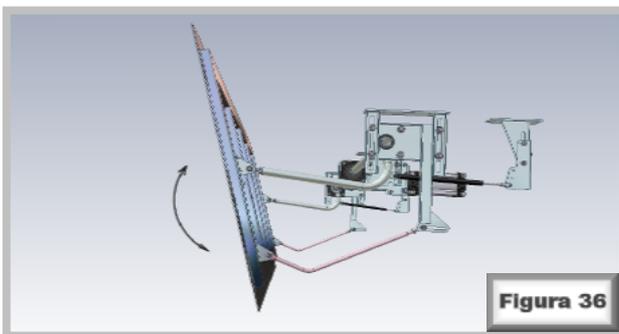
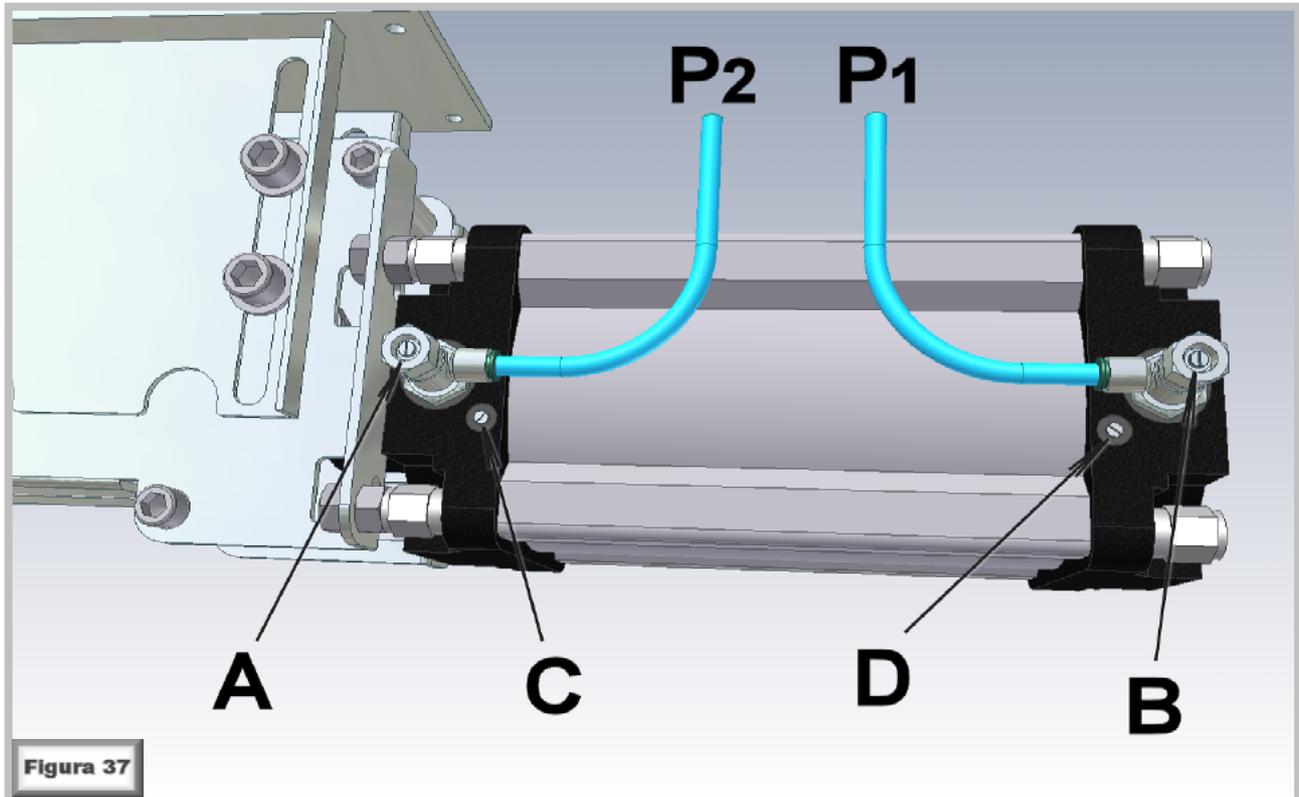


Figura 36

Effettuare alcuni movimenti di prova e procedere alla regolazione delle velocità di salita e discesa. Regolare gli strozzatori A,B,C e D in base alla velocità di salita e discesa che si vuole impostare.

Fase 3

Regolazione Riduttore



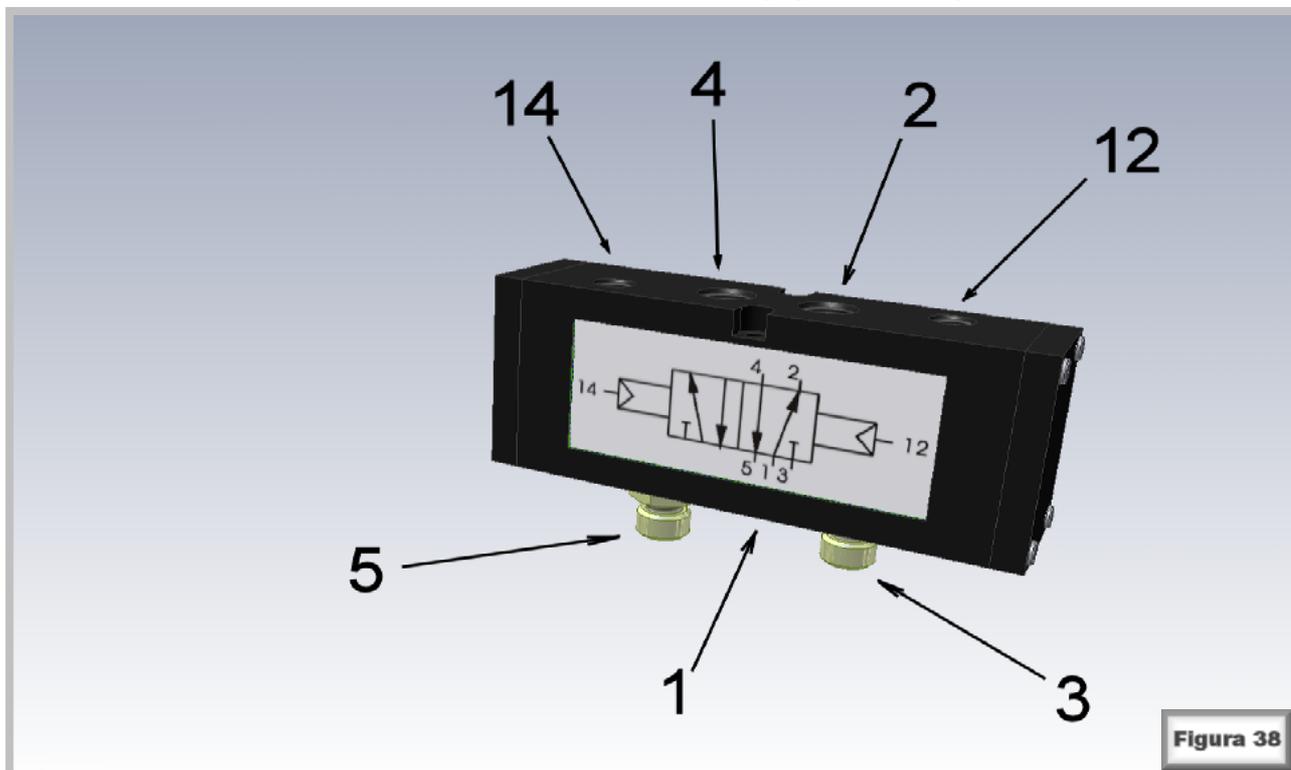
- P1 Salita portellone
- P2 Discesa portellone
- A Regolazione velocità di salita
- B Regolazione velocità di discesa
- C Freno finecorsa di salita
- D Freno Finecorsa di discesa

Il cilindro è fornito con gli strozzatori quasi completamente chiusi per evitare incidenti in fase di montaggio. Aprirli gradatamente (ruotando le viti in senso antiorario) fino ad ottenere la velocità di apertura-chiusura desiderata.

Una eccessiva chiusura dei freni cilindro C e D può causare un movimento a sobbalzi del portello.

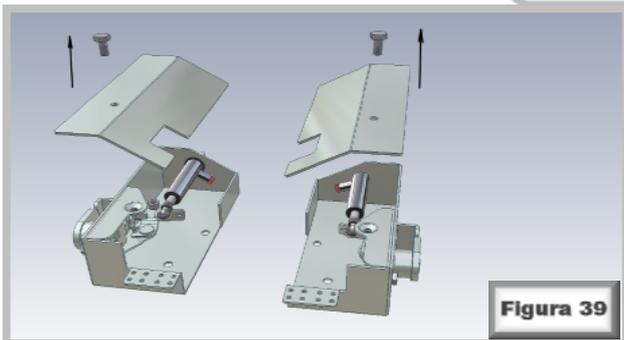
Fase 3

Kit Pneumatico P510 (opzionale)

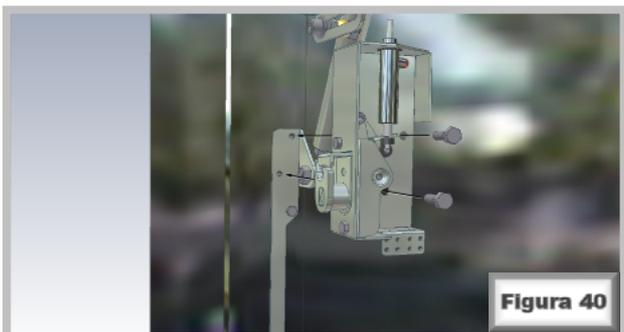


- 1 Pressione impianto
- 2 Salita Portellone (Kit Serrature P510)
- 4 Discesa Portellone
- 3-5 Scarichi silenziati
- 12-14 Pilotaggio distributore

Fase 4



Smontare i carter di protezione delle serrature pneumatiche...

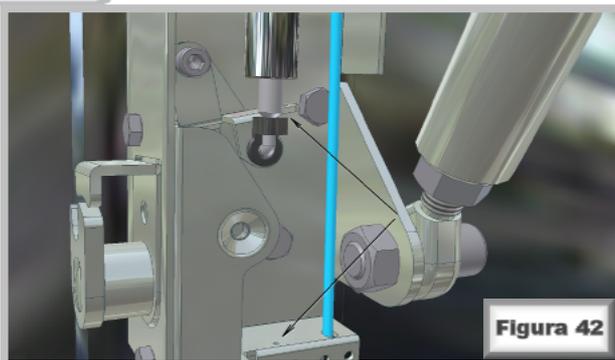


...quindi sistemarle in posizione sulle staffe attacco portellone e fissarle usando 2 bulloni M8 (non inclusi nella confezione)

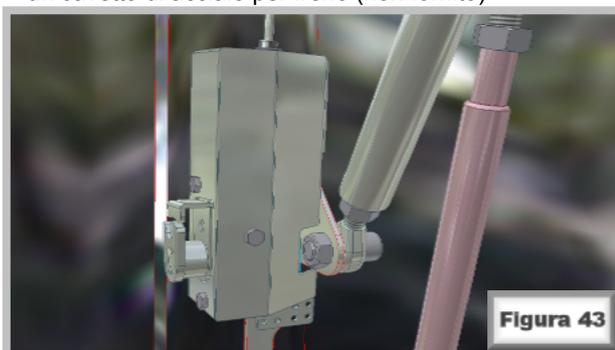


Collegare i cilindretti all'impianto pneumatico con tubi di diametro 4 mm.

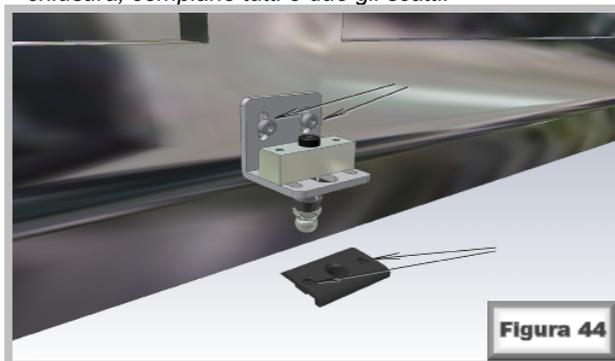
ATTENZIONE: evitare strozzature dei tubi collegati ai cilindretti perché potrebbero comprometterne il funzionamento.



Montare, se lo si desidera, il sistema di sgancio di emergenza delle serrature pneumatiche utilizzando un cavetto di acciaio per freno (non fornito)

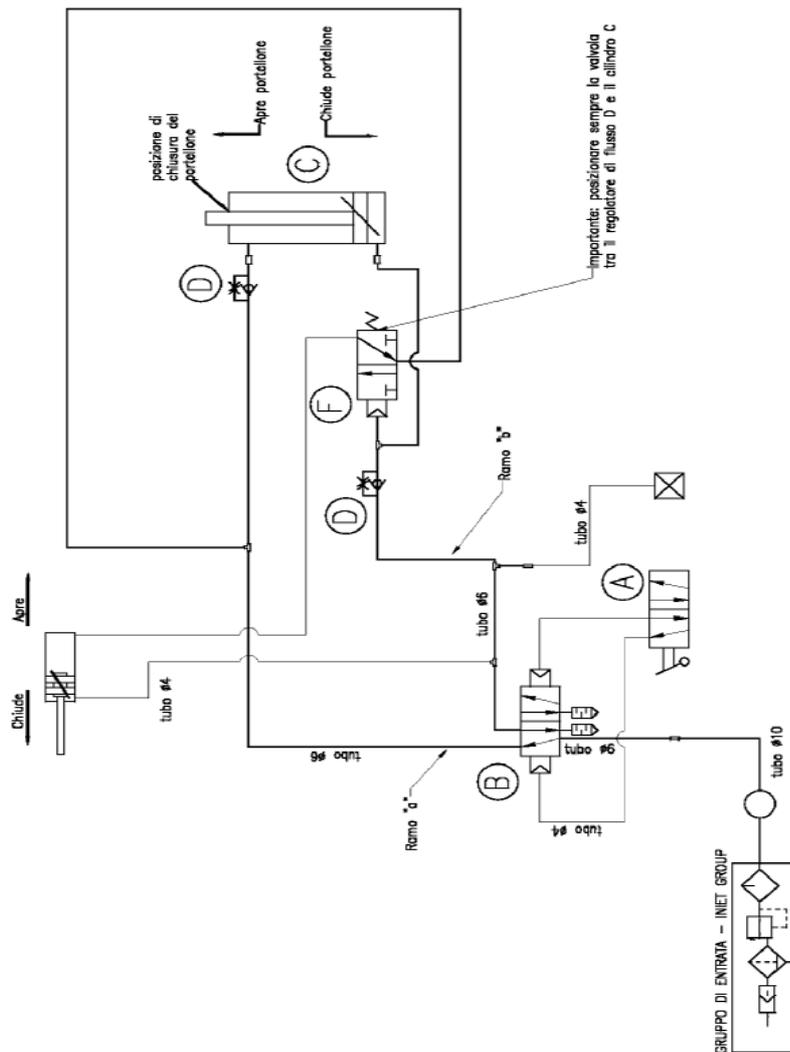
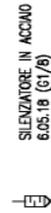
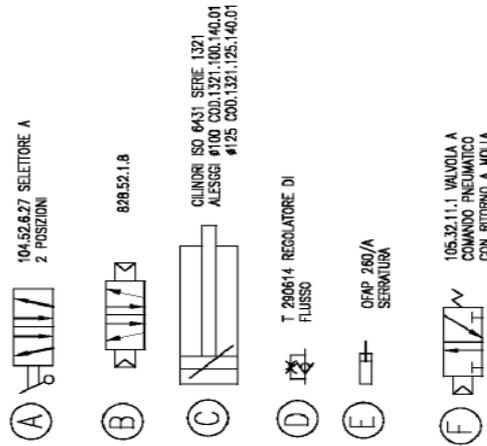
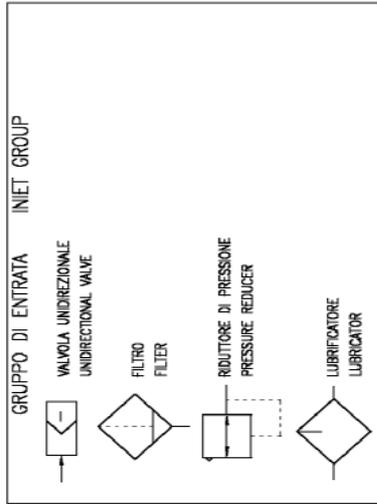


Rimontare i carter di protezione delle serrature e sistemare i riscontri delle stesse nei fori appositamente predisposti nella struttura del vano bagagli
ATTENZIONE: verificare che le serrature, durante la chiusura, compiano tutti e due gli scatti.



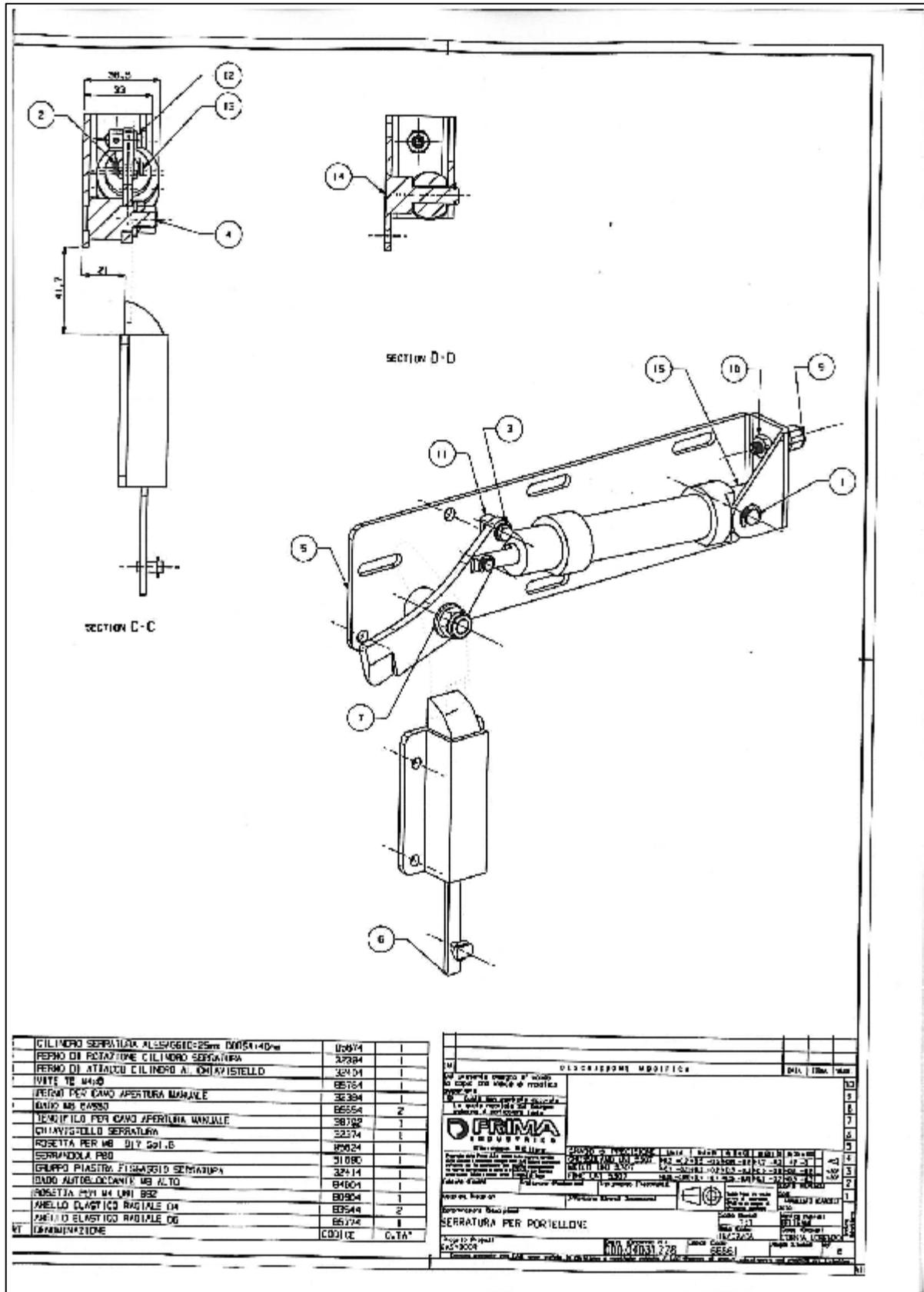
Posizionare i componenti del fermo centrale in corrispondenza dei fori di fissaggio predisposti sul portellone e sul fondo del vano bagagli. Fissare il supporto sferetta con viti 6Ma non fornite nella confezione e la basetta in plastica con viti M4 non fornite nella confezione. Chiudere il portellone e regolare la sferetta in modo che si accoppi con la sede della basetta.

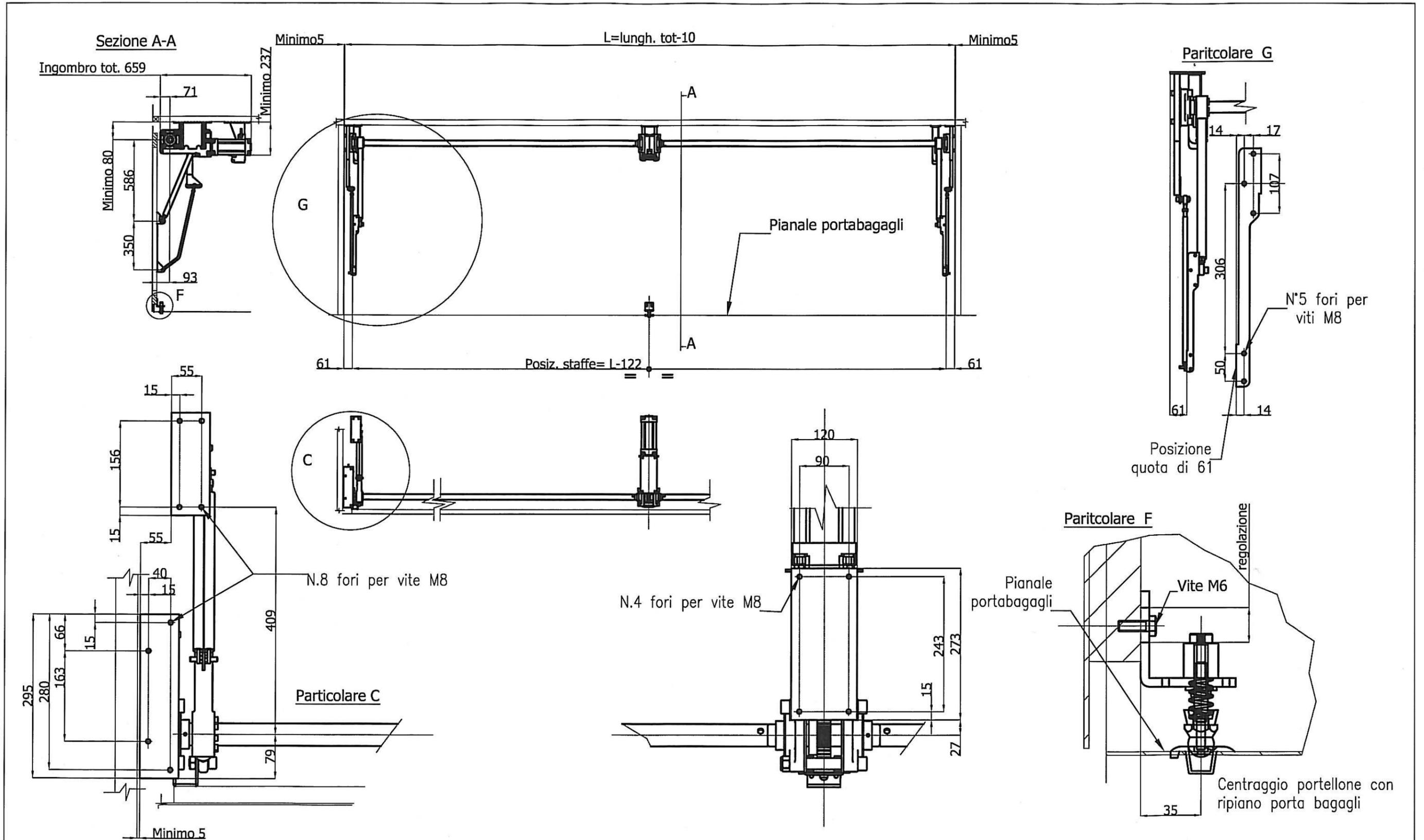
Schema pneumatico con serratura centrale



N.B. il sistema non deve funzionare con pressioni inferiori a 3.5 bar

- _____ tubo #10
- _____ tubo #6
- _____ tubo #4





Posizionamento Kit Base Cilindro Ø100
all'interno del vano portabagagli
Tavola 01

