

## SEZIONE H

## SOSPENSIONE POSTERIORE

	Sezione
Ancoraggi del telaio .. .. .	H.4
Bracci oscillanti .. .. .	H.2
Bracci oscillanti (Moke) .. .. .	H.13
Elementi elastici in gomma .. .. .	H.3
Mozzi .. .. .	H.5
Sospensione Hydrolastic .. .. .	H.6
Bracci oscillanti .. .. .	H.10
Depressurizzazione, evacuazione e pressurizzazione .. .. .	H.7
Equilibratori .. .. .	H.8
Pressione del liquido e quote controllo assetto vettura .. .. .	H.9
Sede valvola Schrader .. .. .	H.14
Telaio .. .. .	H.11
Telaio .. .. .	H.1
Telaio (Moke) .. .. .	H.12

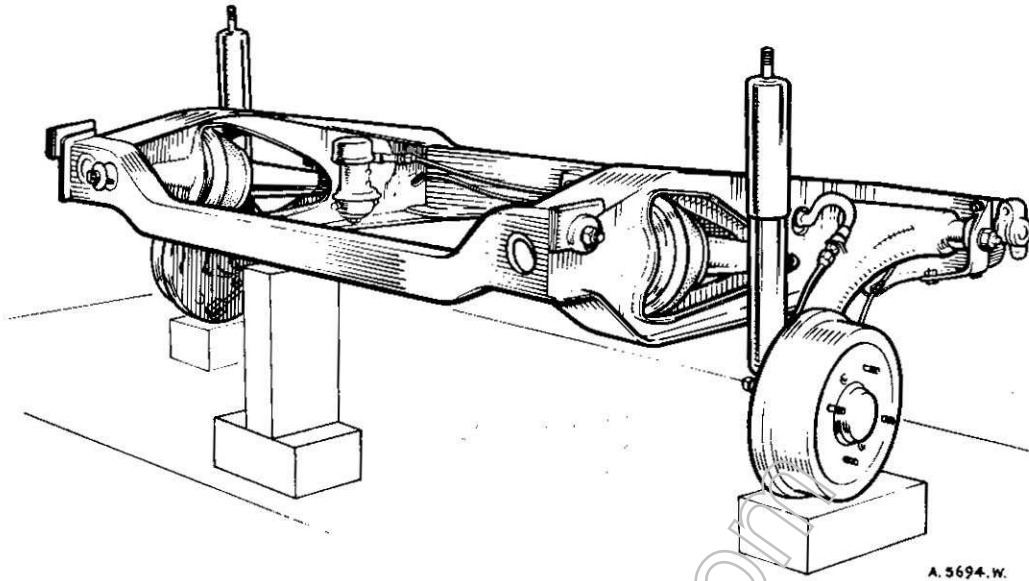


Fig. H.1

Complessivo telaio-sospensione posteriore (ad elementi elastici in gomma)

Sezione H.1TELAIODistacco

- (1) Isolare la batteria
- (2) Staccare il tubo di scarico (Ved. Sez. A.3).
- (3) Scollegare la tubazione idraulica dalla valvola regolatrice della pressione.
- (4) Staccare le sezioni d'estremità della modanatura sottoporta.
- (5) Scollegare gli ammortizzatori posteriori dall'interno del bagagliaio, procedendo secondo le modalità date nella Sezione L.1.
- (6) Scollegare i cavi del freno a mano dal tenditore ed estrarli dai fori del pianale tirandoli da sotto la scocca.
- (7) Sollevare la scocca, agganciandola sotto i parafanghi. Tra i ganci ed i pannelli dei parafanghi inserire dei tasselli di protezione.
- (8) Svitare 8 bulloni d'ancoraggio del telaio e rimuoverlo.

Riattacco

Eeguire le operazione del distacco nell'ordine inverso.

Sezione H.2BRACCI OSCILLANTIDistacco

- (1) Scollegare gli ammortizzatori posteriori procedendo secondo le modalità date nella Sezione L.1
- (2) Sollevare la vettura e poggiarla su cavalletti disposti sotto il telaio.
- (3) Togliere la ruota.
- (4) Scollegare il tubo flessibile d'arrivo del liquido frenante dal supporto situato sul braccio oscillante.
- (5) Estrarre il puntone (Fig. H.2). Se lo scodellino di nylon rimane incastrato nel braccio, a meno che non sia danneggiato, può essere rimosso con le dita.
- (6) Scollegare il cavo del freno a mano dal settore situato sul portaceppi; allontanare il tubo di guida dal braccio dopo averlo estratto dalla staffetta di supporto.  
Per le vetture di recente produzione rimuovere il dado dal settore oscillante e rimuovere il perno d'articolazione ed il settore.
- (7) Staccare la modanatura sottoporta.
- (8) Staccare il braccio dalla vettura dopo d'aver rimosso il dado e la rosetta dall'asse d'oscillazione.

Scomposizione e revisione

- (9) Ritirare il parapolvere e la rosetta dalle estremità dell'asse del braccio.
- (10) Se è necessario sostituire i cuscinetti

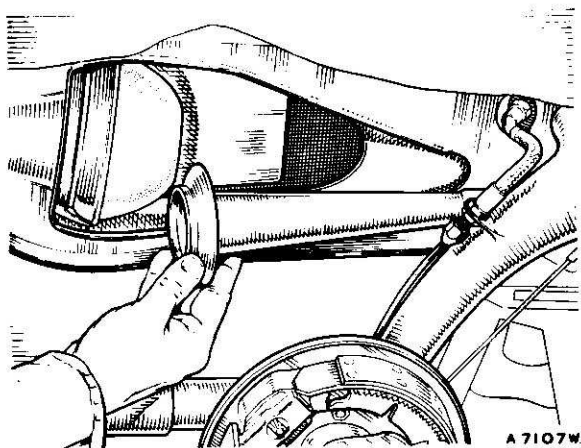


Fig. H.2

Rimuovere il puntone dall'elemento elastico e tirarlo indietro per separarne l'estremità sferica dal braccio oscillante

ti, estrarre la boccola esterna di bronzo con l'attrezzo 18G 585 e montare in sede la boccola nuova con l'attrezzo 18G 584.

- (11) Estrarre il cuscinetto a rullini dalla estremità interna con gli attrezzi 18G 583 e 18G 583 B ed alesare la boccola esterna di bronzo con gli attrezzi 18G 588 e 18G 588 A.
- (12) Rimontare il cuscinetto a rullini con l'attrezzo 18G 620, orientando le facce con contrassegno verso l'esterno.
- (13) Lubrificare tutti i particolari con grasso.

### Riattacco

- (14) Eseguire le operazioni del distacco nell'ordine inverso e:-
- (15) con riferimento al punto 5: riempire di grasso Dextragrease Super G.P. lo scodellino di nailon ed il parapolvere. Tirare il labbro del parapolvere sul bordo dello scodellino.

### Sezione H.3

#### ELEMENTI ELASTICI

### Distacco

- (1) Eseguire le operazioni di cui ai punti 1 a 3 e 5 della Sezione H.2
- (2) Staccare l'elemento elastico in gomma.
- (3) Estrarre lo spallamento di nailon.

### Riattacco

- (4) Eseguire nell'ordine inverso le operazioni del distacco e:-

- (5) Assicurarsi che l'elemento elastico ed il puntone non siano smossi dalle sedi mentre viene sollevato il braccio oscillante per riattaccare l'estremo superiore dell'ammortizzatore.

### Sezione H.4

#### ANCORAGGI DEL TELAIO

### Distacco

- (1) Sollevare la vettura con un martinetto piazzato tra il paraurti ed il pannello posteriore della scocca.

### Ancoraggi anteriori

- (2) Staccare il braccio oscillante (Ved. la Sezione H.2).
- (3) Svitare il dado che fissa il perno di ancoraggio al telaio (Fig. H.3); rimuovere le viti del blocchetto situato tra l'ancoraggio e la scocca. Separare la scocca ed il telaio appena quanto basta a poter estrarre il perno, i blocchetti ed i tasselli di gomma.

### Ancoraggi posteriori

- (4) Sollevare la vettura con un martinetto piazzato tra il paraurti ed il pannello posteriore della scocca.
- (5) Svitare le viti di fissaggio del bloc-

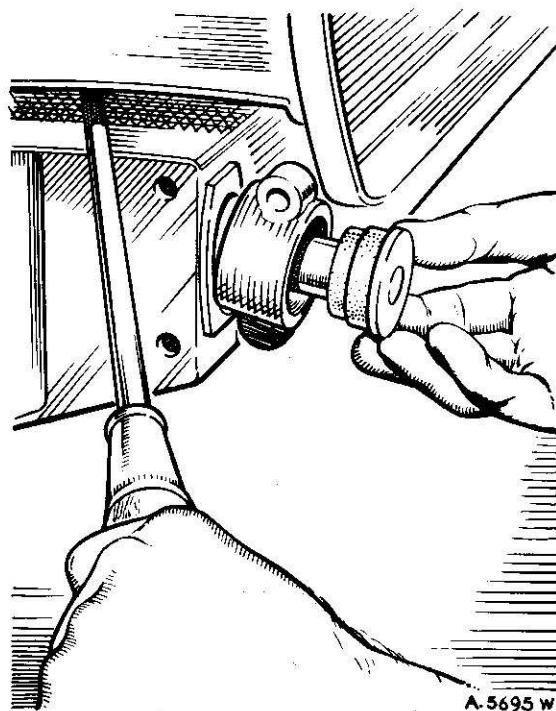


Fig. H.3

Rimozione del complessivo del perno d'ancoraggio anteriore del telaio

chetto alla scocca e rimuovere il dado dall'estremità del perno.

- (6) Separare la scocca ed il telaio appena quanto basta a poter rimuovere il blocco chetto ed i tasselli elastici.

#### Riattacco

- (7) Eseguire nell'ordine inverso le operazioni del distacco e, prima di stringere a fondo il dado del perno d'ancoraggio, avvitare le viti del blocco chetto.

#### Sezione H.5

#### MOZZI

#### Distacco

- (1) Sollevare la vettura e staccare la ruota ed il tamburo del freno.
- (2) Togliere il coprimozzo.
- (3) Rimuovere la copiglia spaccata e svi-

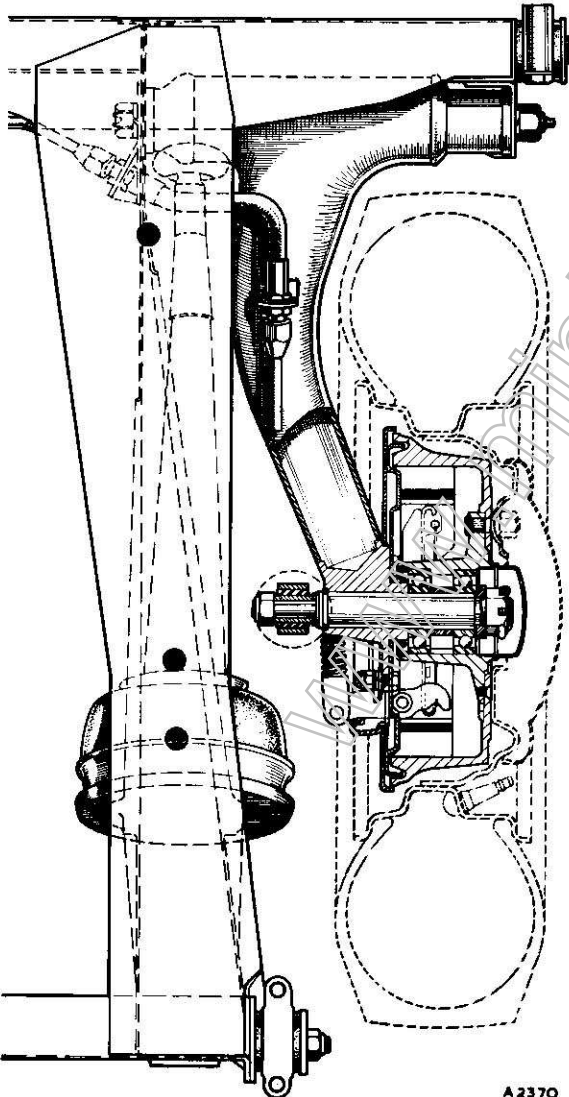


Fig. H.4

A2370

Vista in pianta del braccio oscillante e del mozzo posteriori

tare il dado del fusello portaruota.

- (4) Estrarre il mozzo.

#### Scomposizione

- (5) Estrarre con un punzone gli anelli interni dei due cuscinetti del mozzo.
- (6) Rimuovere il paraolio.
- (7) Estrarre gli anelli esterni con l'attrezzo 18G 260 e l'adattatore 18G 260C.

#### Ricomposizione

- (8) Eseguire nell'ordine inverso le operazioni della scomposizione e riempire di grasso i cuscinetti.

#### Riattacco

- (9) Eseguire nell'ordine inverso le operazioni del distacco. La rosetta reggi-spinta deve essere montata sul fusello con il bordo interno smussato rivolto verso il cuscinetto.

#### Sezione H.6

#### SOSPENSIONE HYDROLASTIC

La sospensione Hydrolastic è costituita da quattro gruppi equilibratori, due anteriori e due posteriori, collegati due a due parallelamente all'asse longitudinale della vettura. Ciascun gruppo è realizzato in lamiera e gomma e consta di uno stantuffo, di una membrana, di due camere - superiore ed inferiore - e di un blocco conico elastico in gomma.

Quando, sotto l'effetto di una irregolarità presente sulla superficie del manto stradale, le ruote anteriori sobbalzano, gli stantuffi degli equilibratori spingono le membrane verso l'alto. Via via che la pressione esercitata sul liquido operante aumenta, questo è costretto a passare dalle camere inferiori a quelle superiori. Dovuto a questo aumento di pressione e conseguente spostamento del liquido, i blocchi elastici di gomma s'infiltono e comprimono ulteriormente il liquido che, attraverso la tubazione di collegamento, è fatto passare negli equilibratori posteriori.

Qui giunto, il liquido costringe la membrana ad agire sullo stantuffo, provocando l'innalzamento del retrotreno. Poiché le azioni testè descritte si succedono quasi simultaneamente, la vettura è in grado di superare qualsiasi ostacolo senza movimento di beccheggio. Lo stesso avviene quando sono le ruote posteriori a sobbalzare.

Il liquido operante è costituito da una



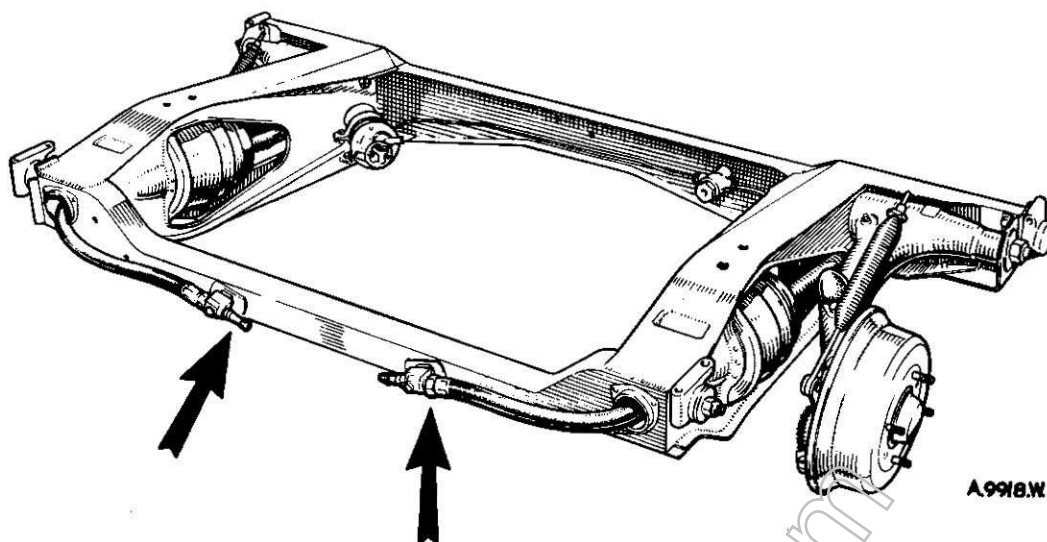


Fig. H.5

Valvole sul telaio posteriore per la pressurizzazione del liquido operante del sistema Hydrolastic

miscela di acqua ed alcool contenente, inoltre, una sostanza anticorrosiva.

Le sospensioni anteriori comprendono, inoltre, due bracci - superiore e inferiore - di diversa lunghezza fissati, ad una estremità, al telaio ed all'altra, a mezzo di snodi sferici, ai contromozzi.

La sospensione posteriore, oltre ai gruppi equilibratori Hydrolastic, incorpora dei bracci oscillanti con molle elicoidali supplementari.

## Sezione H.7

### DEPRESSURIZZAZIONE, EVACUAZIONE E PRESSURIZZAZIONE DEL SISTEMA HYDROLASTIC

Prima di procedere a interventi riparativi di una certa importanza sulla sospensione o sui suoi componenti, è necessario depressurizzare, ed in certi casi evacuare, il sistema Hydrolastic. Per queste operazioni si utilizza l'attrezzo 18G 703 o 18G 682, collegandoli alle valvole situate sul telaio della sospensione posteriore.

Prima d'utilizzare l'attrezzo 18G 703, assicurarsi che il serbatoio di pressione e depressione sia rifornito sino al livello prescritto, segnato sul lato posteriore dell'unità. Per distinguerli tra loro, il rubinetto della pompa di pressione è di color nero; quello della pompa di depressione, di color giallo.

Nell'attrezzo 18G 682 (di vecchia produ-

zione) si hanno, invece, due serbatoi distinti che debbono essere riforniti sino al livello indicato sull'astina misuratrice. Il livello del serbatoio di pressione è indicato su una faccia dell'astina; quello del serbatoio a depressione, sull'altra.

Se necessario, ripristinare il livello di detti serbatoi con liquido Hydrolastic della BMC, N. d'ordinazione 97H 2801.

In questa unità i rubinetti delle pompe possono essere contraddistinti da numeri o essere di colore diverso; il rubinetto della pompa di depressione può essere di color giallo o recare il numero 1; quello della pompa di pressione, di color nero o recare il numero 2.

### Depressurizzazione

- (1) Togliere il parapolvere dalla valvola della tubazione e collegare ad essa il manicotto nero, dopo aver svitato il bottone zigrinato.
- (2) Aprire il rubinetto nero (N. 2) ed avvitare il bottone zigrinato, in modo da scaricare il liquido operante della sospensione nel serbatoio di pressione dell'apparecchio.
- (3) Chiudere il rubinetto (N.2). Se il sistema è completamente depressurizzato, l'ago del manometro deve trovarsi sulla graduazione 0 della scala.
- (4) Scollegare il manicotto nero dalla valvola della tubazione, calzare su di essa il parapolvere e rimettere il tappo nel manicotto.
- (5) Per depressurizzare l'altro lato del sistema Hydrolastic, ripetere le ope-

razioni descritte sopra.

### Evacuazione

Dopo aver montato nuovi gruppi equilibratori o nuove tubazioni è necessario disaerare il sistema e creare in esso un vuoto parziale. Per queste operazioni si utilizzerà l'apparecchio 18G 703 o 18G 682 e si procederà come segue:-

- (6) Togliere il parapolvere dalla valvola della tubazione e collegare ad essa il manicotto giallo.
- (7) Chiudere il rubinetto giallo (N. 1)
- (8) Azionare la leva di comando della pompa a depressione sinchè il vacuometro indica un vuoto di 68,6 cm di mercurio e non si constata spostamento di liquido nel tubo del manicotto. Per ogni 152 m. al di sopra del livello del mare, sottrarre cm 1,27 di mercurio.
- (9) Aprire il rubinetto giallo (N. 1), attendere uno o due minuti sinchè il movimento di liquido nel tubo sia completamente cessato e scollegare il manicotto giallo.
- (10) Rimettere il tappo nel manicotto.

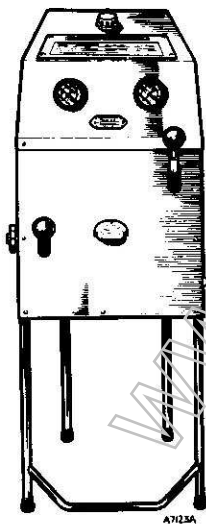


Fig. H.6

Apparecchio per la manutenzione del sistema Hydrolastic

1. Serbatoio pressione/depressione
2. Manometro
3. Leva comando pompa di pressione
4. Rubinetto nero (N. 2)
5. Vacuometro
6. Leva comando pompa depressione
7. Rubinetto giallo (N. 1)

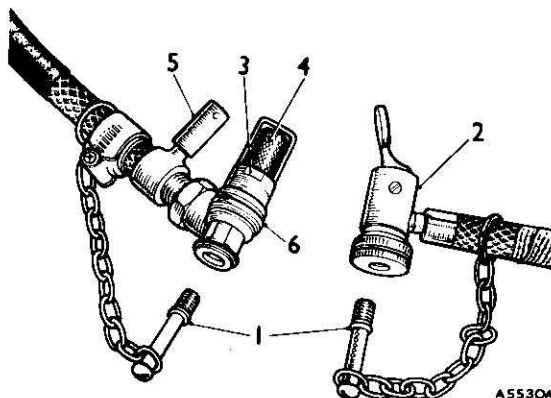


Fig. H.7

Manicotti per il collegamento dell'apparecchio alla tubazione della sospensione

1. Tappi
2. Manicotto per l'evacuazione
3. Manicotto per la pressurizzazione e la depressurizzazione
4. Bottone zigrinato
5. Vite di spurgo
6. Innesto a scorrimento

### Pressurizzazione

Ultimati gli interventi riparativi sulla sospensione ed evacuato il sistema, eseguire la pressurizzazione con la vettura nelle condizioni di carico descritte nella Sezione H.9 e procedendo come segue:-

- (11) Collegare il manicotto nero dell'apparecchio (dopo aver svitato il bottone zigrinato) alla valvola della tubazione della sospensione situata sul telaio.
- (12) Chiudere il rubinetto nero (N.2) ed aprire la vite di spurgo.
- (13) Azionare la leva della pompa di pressione sinchè tutta l'aria è espulsa dal tubo di collegamento ed il liquido affiora dalla valvola di spurgo.
- (14) Chiudere la valvola di spurgo ed avvitare il bottone zigrinato.
- (15) Aumentare la pressione sino al valore prescritto (Ved. CARATTERISTICHE PRINCIPALI).  
Se è stato montato un equilibratore nuovo, portare la pressione a kg/cm<sup>2</sup> 24,6.
- (16) Svitare il bottone zigrinato ed aprire il rubinetto nero (N. 2) onde dar modo di sfogare alla pressione esistente nel tubo di collegamento.
- (17) Scollegare il manicotto e rimettere il tappo.
- (18) Se la pressurizzazione è stata eseguita ad un valore superiore a quello di

prescrizione, come al punto 15, attendere 30 minuti per dar modo alla vettura d'assumere l'assetto normale. Ricollegare il manicotto nero con il bottone zigrinato svitato, chiudere il rubinetto nero (N. 2), avvitare il bottone zigrinato ed aprire il rubinetto nero (N. 2) sinchè il manometro indica la pressione normale d'impiego.

- (19) Svitare il bottone zigrinato, aprire il rubinetto nero (N. 2) e lasciar sfogare la pressione esistente nel tubo di collegamento.
- (20) Scollegare il manicotto nero dalla tubazione, rimettere il tappo in esso e calzare il parapolvere sulla valvola della tubazione.

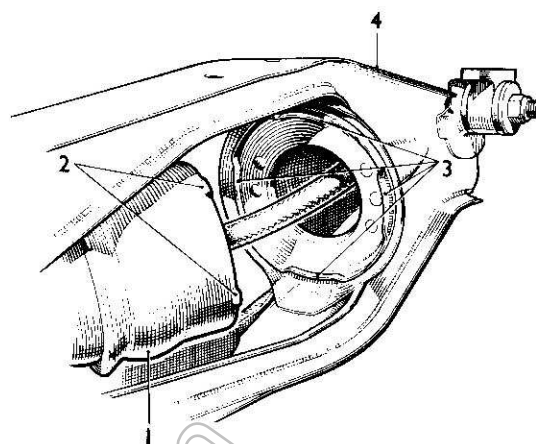


Fig. H.8

## Manutenzione dell'apparecchio

Se l'apparecchio viene usato in modo continuativo, è indispensabile sottoporlo alla manutenzione seguente:-

### Apparecchio 18G 682

- (21) Togliere il pannello frontale.
- (22) Svitare il tappo di scarico dalla pompa a depressione e lasciar scaricare il liquido.
- (23) Rifornire attraverso il foro d'introduzione nella parte alta della pompa con olio per vuoto S.A.E. 10. Riavvitare il tappo di scarico non appena il liquido comincia a effluire dal foro.
- (24) Lubrificare periodicamente il meccanismo dell'apparecchio.

### Apparecchio 18G 703

- (25) Togliere il pannello frontale e riempire la pompa a depressione d'olio per vuoto S.A.E. 10 attraverso il foro di introduzione situato nella parte alta. Effettuare il riempimento quando la pompa si trova al punto morto inferiore della corsa.
- (26) Lubrificare periodicamente il meccanismo dell'apparecchio.

IMPORTANTE - Quando l'apparecchio non è in uso, lasciare i due rubinetti aperti.

## Sezione H.8

### EQUILIBRATORI

#### Distacco

- (1) Togliere la ruota e scollegare la molla supplementare dal braccio oscillante.

#### Equilibratore posteriore separato dallo scodellino di spallamento

1. Equilibratore
2. Linguette di ritegno
3. Scodellino
4. Telaio

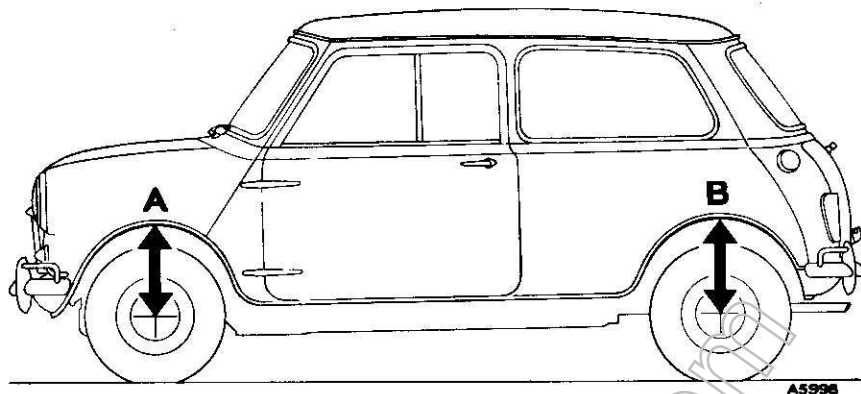
- (2) Sollevare la vettura ed appoggiarla su cavalletti sistemati sotto il telaio della sospensione, in corrispondenza dell'equilibratore.
- (3) Togliere il tampone paracolpi dal telaio.
- (4) Depressurizzare il sistema Hydrolastic (Ved. Sez. H.7).
- (5) Scollegare il tubo di collegamento dal raccordo situato sulla faccia posteriore del telaio.
- (6) Rimuovere il puntone, ruotare l'equilibratore in senso antiorario e staccarlo dalla vettura.

#### Riattacco

- (7) Eseguire le operazioni del distacco nell'ordine inverso.
- (8) Per bloccare l'equilibratore nelle sedi ricavate nello scodellino di spallamento, ruotarlo in senso orario.
- (9) Lubrificare l'estremità sferica del puntone e lo scodellino di nailon con Dextagrease G.P. ed assicurarsi che il parapolvere sia calzato sopra il bordo dello scodellino di nailon.
- (10) Evacuare e pressurizzare il sistema Hydrolastic (Ved. la Sez. H.7).

### Sezione H.9

#### PRESSIONE DEL LIQUIDO HYDROLASTIC E QUOTE DI CONTROLLO DELL'ASSETTO DELLA VETTURA



#### CONDIZIONI DI CARICO

Dotazione di acqua, olio e carburante (Max. Litri 18,2)

Distanza tra centro ruota e bordo parafrango (Modelli vecchia produzione)		Distanza tra centro ruota e bordo parafrango (Modelli recente produzione)	
A	B	A	B
mm 330 <sub>+6,35</sub>	mm 343 <sub>+6,35</sub>	mm 320,7 <sub>+6,35</sub>	mm 333,4 <sub>+6,35</sub>

**NOTA - Il liquido Hydrolastic deve essere pressurizzato al valore prescritto, indicato nelle CARATTERISTICHE PRINCIPALI.**

In seguito alla sostituzione di un gruppo equilibratore, la pressurizzazione deve essere continuata per un periodo di 30 minuti e sinchè il liquido acquista una pressione di  $\text{kg/cm}^2$  24,6 nel caso di vetture di vecchia produzione e di  $\text{kg/cm}^2$  28,1 nel caso di vetture di recente produzione. (Per i numeri di matricola delle vetture di "recente produzione, vedasi lo specchietto).

Le vetture di recente produzione sono dotate di gruppi equilibratori di tipo modificato, di molle supplementari e sospensione posteriore con puntoni. Questi particolari non sono intercambiabili con i corrispondenti ante-modifica. La pressione del sistema è stata aumentata per adeguarla al disegno di queste nuove parti. (Ved. CARATTERISTICHE PRINCIPALI).

La modifica delle sospensioni è stata attuata a partire dai sottonotati numeri di matricola.

Austin	Morris	Guida a destra	Guida a sinistra
Mini		830899	832055
	Mini	370004	370197
Cooper		830061	829417
	Cooper	830127	829490
Cooper "S"		820487	820514
	Cooper "S"	820705	820706

## Verifica e regolazione delle pressioni

- (1) Assicurarsi che le ruote della vettura poggino uniformemente sul suolo e che sia nelle condizioni di carico descritte sopra.
- (2) Utilizzare l'apparecchio 18G 703 e collegare il manicotto nero con botto zigrinato svitato alla tubazione. Chiudere il rubinetto nero (N.2) ed aprire la valvola di spurgo. Azionare la leva di comando della pompa di pressione sinchè tutta l'aria è espulsa dal tubo di collegamento ed il liquido comincia ad affiorare. Chiudere la valvola di spurgo, azionare la leva di comando della pompa di pressione sinchè il sistema è pressurizzato al valore di prescrizione (Ved. CARATTERISTICHE PRINCIPALI) e, infine, avvitarre il bottone zigrinato. Se inavvertitamente la pressione oltrepassa il valore di prescrizione, aprire il rubinetto nero (N.2) e lasciar sfogare la pressione in eccesso. Dopo aver ottenuto il valore prescritto, svitare il bottone zigrinato, aprire il rubinetto nero (N.2) e scollegare il manicotto dalla tubazione. Rimettere il tappo nel manicotto e calzare il parapolvere sulla valvola della tubazione della sospensione.
- (3) La verifica della pressione del liquido della sospensione può essere, inoltre, effettuata utilizzando l'attrezzo 18G 685. Detto attrezzo deve essere predisposto come segue: - collegare la pompa a un manometro munito di valvola Schrader da cui sia stato previamente rimosso lo spillo. Riempire l'attrezzo di liquido Hydrolastic ed azionare la leva di comando a mano, prendendo nota allo stesso tempo del valore della pressione indicato dal manometro. Regolare la sede della valvola sinchè il manometro segna il valore prescritto della pressione di funzionamento (Ved. CARATTERISTICHE PRINCIPALI). Stringere a fondo la vite di chiusura e rimontare la rosetta e la vite.

Collegare il manicotto alla valvola della tubazione della sospensione ed azionare la leva di comando a mano sinchè si constata che la valvola limitatrice della pressione dell'attrezzo comincia a funzionare. La pressione del liquido del sistema sarà al valore prescritto.

## Verifica dell'assetto della vettura

- (4) Assicurarsi che la vettura sia nelle condizioni di carico descritte più

sopra.

- (5) Misurare le distanze tra i centri delle ruote ed i bordi dei corrispondenti parafranghi.

NOTA - In caso di sinistro alla sospensione con conseguente perdita di liquido, i bracci del gruppo sinistrato poggeranno sui tamponi paracolpi anteriore e posteriore. In queste condizioni, la vettura può esser fatta viaggiare su strade in macadam alla velocità di 50 km/h.

## Sezione H.10

### BRACCI OSCILLANTI

#### (Sospensioni Hydrolastic)

#### Distacco

- (1) Depressurizzare il sistema Hydrolastic (Ved. Sezione H.7).
  - (2) Staccare la ruota e scollegare la molla supplementare dal braccio.
  - (3) Sollevare la vettura e poggiarla su cavalletti disposti sotto la traversa del telaio.
  - (4) Staccare il tubo d'arrivo del liquido frenante dal braccio.
  - (5) Staccare il cavo del freno a mano e rimuovere il settore orientabile dal braccio.
  - (6) Staccare il tampone paracolpi dal telaio della sospensione e la modanatura sottoporta.
  - (7) Staccare il puntone del gruppo equilibratore.
  - (8) Togliere il dado e le rosette dal perno d'oscillazione del braccio e le quattro viti di fissaggio della staffetta d'ancoraggio.
  - (9) Rimuovere il braccio dalla vettura, avendo cura di non smarrire le rosette reggispinta e la guarnizione situate tra il braccio e la traversa del telaio della sospensione.
- Le operazioni da effettuare per la scomposizione del braccio sono riportate nella Sezione H.2.

#### Riattacco

- (10) Eseguire nell'ordine inverso le operazioni del distacco.
- (11) Lubrificare l'estremità sferica del puntone e lo scodellino di nailon con Dextragrease Super G.P. Assicurarsi che il parapolvere sia calzato sul labbro dello scodellino di nailon.
- (12) Spurgare il circuito frenante.
- (13) Pressurizzare il sistema Hydrolastic (Ved. Sezione H.7).



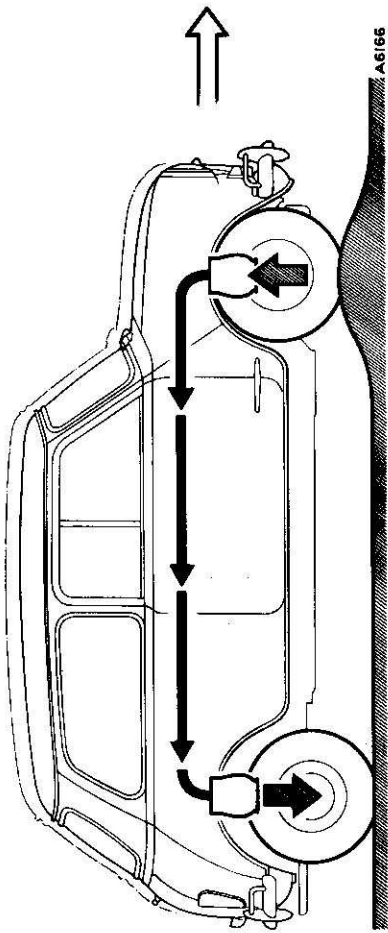


Fig. H.10

Quando la ruota anteriore si muove verso l'alto, la coda della vettura subisce un innalzamento

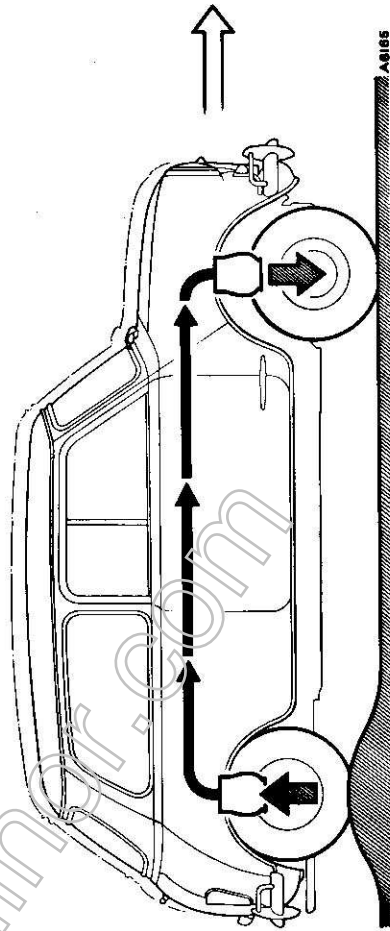


Fig. H.11

Quando la ruota posteriore si muove verso l'alto, il frontale della vettura subisce un innalzamento

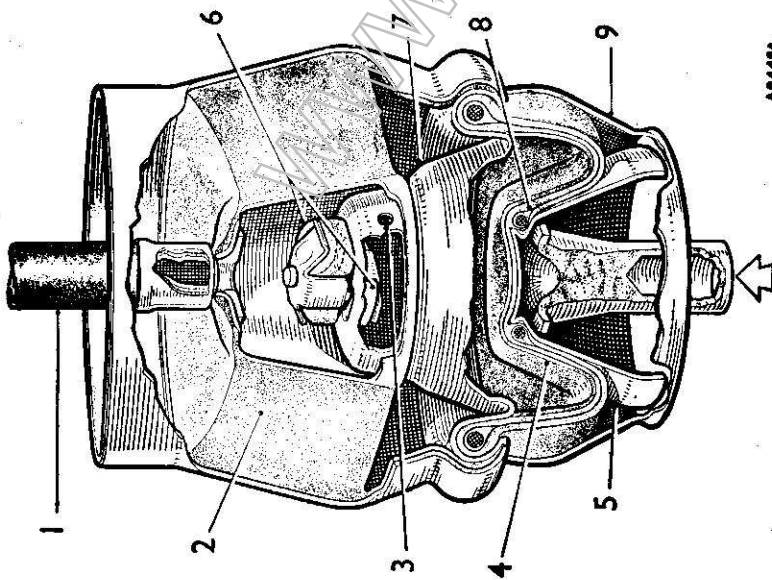


Fig. H.9

Equilibratore Hydrolastic

1. Tubo di collegamento con l'altro gruppo
2. Blocco elastico di gomma
3. Foro calibrato dell'ammortizzatore
4. Rivestimento di butile
5. Stantuffo conico
6. Valvola dell'ammortizzatore
7. Diaframma di separazione del liquido
8. Membrana di gomma
9. Cilindro conico



## Sezione H.11

### TELAIO

#### (Sospensioni Hydrolastic)

Oltre alle operazioni del distacco e riattacco descritte nella Sezione H.1, eseguire le sottototate:-

- (1) Depressurizzare ed evacuare il sistema Hydrolastic prima di procedere alla scomposizione, seguendo le modalità date nella Sezione H.7.
- (2) Scollegare entrambe le molle supplementari dai bracci oscillanti.
- (3) Rimuovere le valvole della tubazione della sospensione.
- (4) Ultimata la ricomposizione, evacuare e pressurizzare il sistema Hydrolastic seguendo le istruzioni date nella Sezione H.7.

## Sezione H.12

### TELAIO

#### (Moke)

Eeguire il distacco ed il riattacco del telaio secondo le modalità date nella Sezione H.1, salvo che:-

non è necessario rimuovere il serbatoio del carburante nè la pompa d'alimentazione.

## Sezione H.13

### BRACCI OSCILLANTI

#### (Moke)

Eeguire il distacco ed il riattacco dei

bracci oscillanti secondo le modalità date nella Sezione H.2, salvo che:-

non è necessario rimuovere il serbatoio nè la pompa d'alimentazione.

## Sezione H.14

### SEDE VALVOLA SCHRADER

#### (Sospensioni Hydrolastic)

Per rettificare eventuali travasi di liquido dalla sede della valvola Schrader al gomito della tubazione, procedere come segue:-

- (1) Depressurizzare il sistema Hydrolastic secondo le modalità date nella Sezione H.7.
- (2) Svitare la sede della valvola dal gomito e pulire la filettatura di entrambi.
- (3) Dopo aver "appuntato" la sede nel gomito, stendere uno strato di Loctite Grade A sulla filettatura delle sede. E' di vitale importanza che lo strato di Loctite venga applicato sulla filettatura della sede della valvola solo dopo che questa sia stata appuntata nel gomito.
- (4) Serrare la sede ad una coppia compresa tra kgm. 2,2 e 2,8 e lasciarla secare per 24 ore a temperatura ambiente prima di procedere a pressurizzare il sistema.
- (5) Evacuare e pressurizzare il sistema Hydrolastic, seguendo le modalità date nella Sezione H.7.

**SEZIONE Hc****SOSPENSIONE POSTERIORE**

Le informazioni riportate nella presente sezione si riferiscono a quelle vetture fabbricate a partire dal marzo 1976, con numero di telaio 340001 in poi.

## SEZIONE

Particolari delle sospensioni posteriori

Cuscinetti dei mozzi posteriori - distacco e riattacco.....Hc.1

Supporti falso telaio posteriore

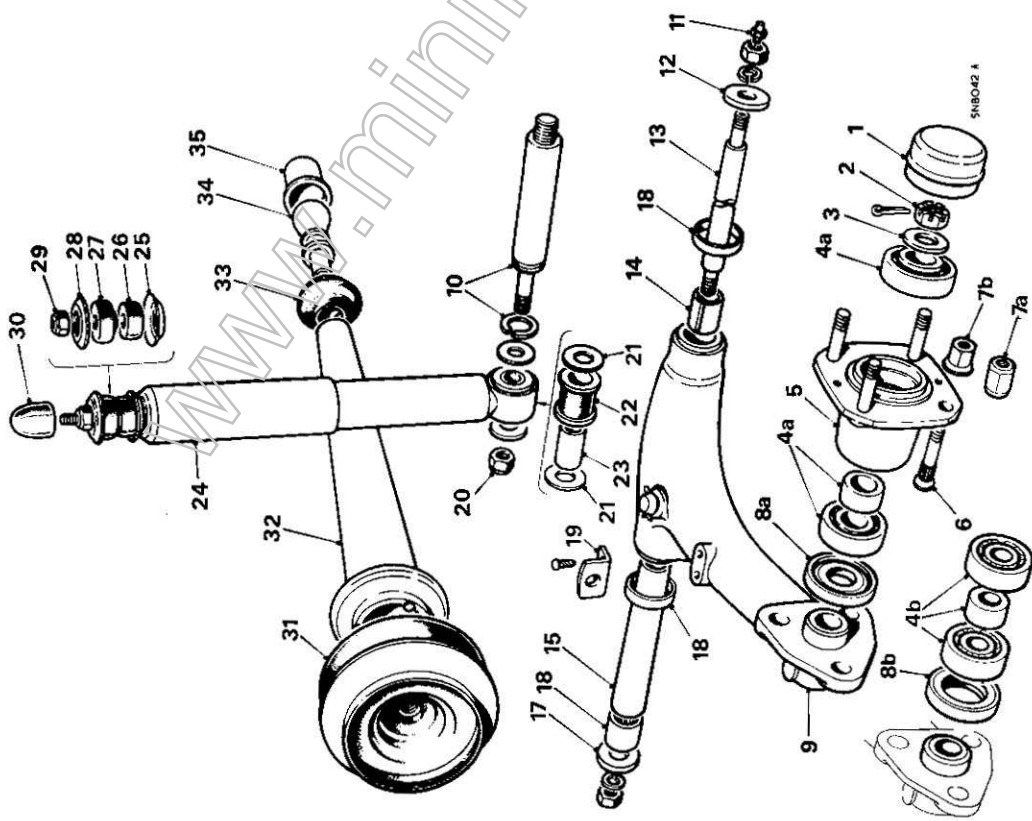
- Distacco e riattacco - anteriori.....Hc.2

- Distacco e riattacco - posteriori.....Hc.3

www.miniminor.com



### PARTICOLARI DELLA SOSPENSIONE POSTERIORE



1. Cappuccio ingrassatore
2. Dado del fuso (fusello di sinistra filettatura sinistrorsa).
3. Rondella speciale
- 4a. Gruppo cuscinetto a sfere e distanziale.
- b. Cuscinetto conico e distanziale - serie GT\*
5. Mozzo posteriore\*
6. Prigioniero ruota\*
- 7a. Dado ruota
- b. Dado ruota - GT\*
- 8a. Paraolio
- b. Paraolio - GT\*
9. Asta di reazione
10. Fusello e anello elastico (fusello di sinistra filettatura sinistrorsa)
11. Ingrassatore
12. Rondella reggispinta
13. Albero oscillante
14. Boccola del cuscinetto
15. Tubo di lubrificazione
16. Cuscinetto a rullini
17. Rondella di spinta
18. Guarnizione di tenuta
19. Staffa tubo flessibile
20. Controdado ammortizzatore/perno
21. Rondelle speciali
22. Virola in gomma
23. Manicotto della virola
24. Ammortizzatore idraulico
25. Rondella di tenuta (solo ammortizzatori Armstrong)
26. Gommone liscio di supporto.
27. Gommone con gradino
28. Rondella di fermo
29. Controdado
30. Paracolpi dell'ammortizzatore
31. Gommone molla elicoidale
32. Puntone posteriore
33. Cappuccio parapolvere
34. Gruppo sferico del perno
35. Sede gruppo sferico

\* I componenti del modello 1275 GT non sono intercambiabili con i particolari standard.

## Sezione Hc.1

### CUSCINETTI MOZZI POSTERIORI

#### Distacco

#### "A" MINI tranne 1275 GT

#### "B" 1275 GT

- (1) Rilasciare il freno a mano.
- (2) Allentare i dadi delle ruote, sollevare e supportare il particolare lato della vettura, quindi togliere la ruota.
- (3) Allentare il registro delle ganasce freno.
- (4) Togliere le due viti di fermo e sfilare il tamburo del freno. Eliminare tutta la polvere dal complessivo del disco portaceppi e dal tamburo, impiegando l'apposito liquido detergente od alcol denaturato.

**ATTENZIONE:** non impiegare un getto di aria compressa per eliminare il pulviscolo, in quanto la polvere di amianto proveniente dalle guarnizioni freno presenta seri rischi ai polmoni.

- (5) Scalzare il cappuccio dell'ingrassatore.
- (6) Sfilare la coppiglia, svitare il dado del mozzo e togliere la rondella speciale ricordando quanto segue:  
Mozzo di sinistra

FILETTATURA SINISTRORSA

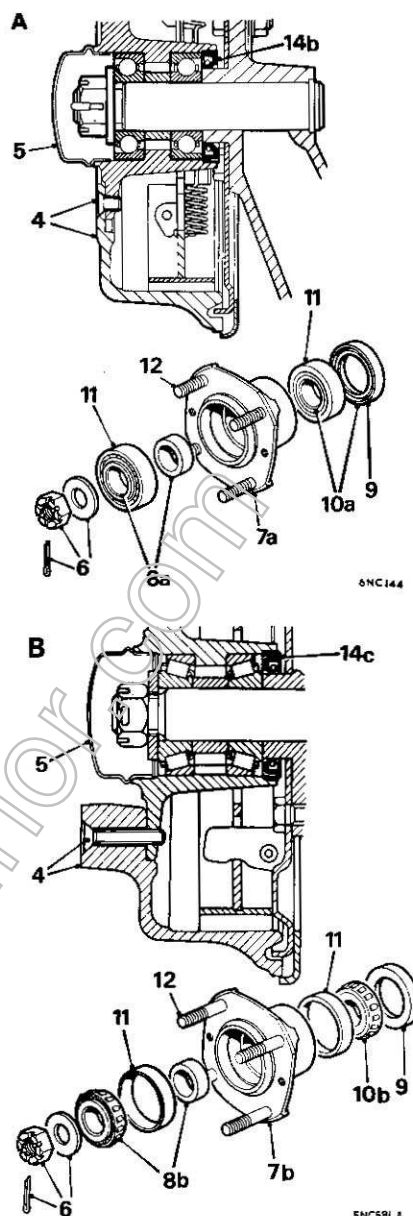
Mozzo di destra

FILETTATURA DESTROSA.

- (7) a Sfilare il complessivo del mozzo dal semiassse, impiegando l'attrezzo 18G 304 e 18G 304 F, se necessario.  
b 1275 GT: sfilare il complessivo del mozzo dal semiassse.
- (8) a Scalzar la pista interna del cuscinetto esterno e togliere il distanziale.  
b 1275 GT: togliere la pista interna del cuscinetto esterno e staccare il distanziale.
- (9) Sfilare il paraolio (1275 GT).
- (10) a Scalzare la pista interna del cuscinetto interno e togliere il paraolio.  
b 1275 GT: togliere la pista interna del cuscinetto interno.
- (11) Scalzare le piste esterne del cuscinetto dal mozzo.
- (12) Scalzare a pressione i prigionieri di ancoraggio della ruota dal mozzo.

#### Ispezione

- (13) Pulire scrupolosamente tutti i particolari e gettare il paraolio. Assicurarsi che il mozzo non risulti usurato, danneggiato od incrinato. Ispezionare altresì i cuscinetti, onde rilevarne l'usura e controllarne l'accoppiamento delle piste, le sedi di rotolamento e gli anelli.

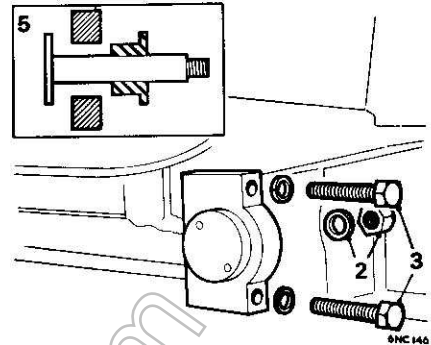


#### Riattacco

- (14) Invertire le operazioni dall'1 al 12, prendendo nota di quanto segue:
  - a Immettere grasso raccomandato nei cuscinetti ed immergere il paraolio in olio prima della sua installazione.
  - b Tranne 1275 GT: il paraolio va installato con il becco rivolto verso il cuscinetto.
  - c Solo 1275 GT: il paraolio va installato con il becco contrapposto rispetto al cuscinetto.
  - d NON immettere grasso nel cappuccio dell'ingrassatore.
  - e Serrare i seguenti gruppi con la coppia prescritta al paragrafo "VALORI COPPIE DI SERRAGGIO"  
Dadi del mozzo  
Dadi delle ruote
  - f Registrare i freni posteriori: vedere la voce "MANUTENZIONE".

Sezione Hc. 2SUPPORTI FALSO TELAIO POSTERIORE - ANTERIORIDistacco

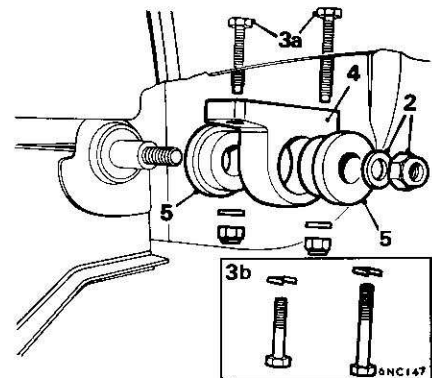
- (1) Togliere il complessivo dell'asta di reazione: vedere la sezione H.2
- (2) Togliere il controdado e la rondella piana che tengono fermo il perno di supporto al falso telaio.
- (3) Togliere le due viti di pressione che tengono fermo l'occhione alla carrozzeria.
- (4) Far leva in basso sul falso telaio, scostandolo dalla carrozzeria, quindi sfilare il complessivo dell'occhione.
- (5) Sfilare il perno di supporto e le boccole dall'occhione.

Riattacco

- (6) Invertire le operazioni dall'1 al 5, ricordando che il gradino dell'occhione e la vite/bullone corto sono in punta.

Sezione Hc. 3SUPPORTI FALSO TELAIO POSTERIORE - POSTERIORIDistacco

- (1) Allentare i dadi delle ruote, sollevare e supportare il particolare lato vettura e togliere la ruota.
- (2) Togliere il controdado e la rondella piana che tengono fermo l'occhione al falso telaio.
- (3) a Berlina: togliere i due controdadi, le rondelle piane ed i bulloni che tengono fermo l'occhione al pianale.  
b Giardinetta, furgoncino, camioncino: togliere le due viti che tengono fermo l'occhione alla carrozzeria.
- (4) Scostare il falso telaio dalla carrozzeria e togliere il complessivo dell'occhione.
- (5) Sfilare le boccole dall'occhione.

Riattacco

- (6) Invertire le operazioni dall'1 al 5, ricordando che il gradino sull'occhione e la vite/bullone corto sono sullo sviluppo frontale.