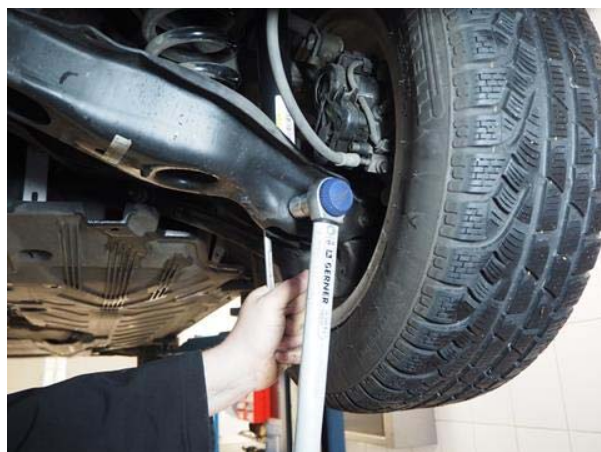


## 1. Montaggio sotto tensione dell'ammortizzatore.

Attenzione: mai fissare l'ammortizzatore in modo definitivo a ruote libere.



Giusto: Sospensioni e ammortizzatori, montati su supporti, devono essere serrati, in modo definitivo, solo quando la macchina è a terra (posizione 0). Altri elementi di fissaggio (p. es. fascette) devono essere serrati prima.



## 2. Smontaggio/montaggio con pistola

Lo smontaggio e montaggio degli ammortizzatori e componenti con una pistola (oppure pinza sul pistone) può danneggiarlo e sono causa, più in là, di rumori. Il rischio è anche che il pistone si stacchi e, essendo sotto pressione, salti fuori (Attenzione: pericolo!) Usando una pinza la vernice della superficie, (spessore =  $0.2\mu\text{m}$ .), può essere danneggiata.



Giusto:

Usare sempre l'attrezzo giusto. Mai utilizzare l'attrezzo (p. es. pinza) sulla superficie del pistone.



### 3. Errato momento di serraggio

Spesso al montaggio viene chiuso la sospensione con troppa o poca momento di forza; questo, successivamente, può causare: rumore, difetti di funzionamento e danni.



**Giusto:**

Le sospensioni devono essere chiuse con strumenti idonei e appropriato momento di forza.



#### 4. Abbassare il ponte con molle ad aria

Molte volte, subito dopo il montaggio di nuove molle ad aria la macchina è immediatamente calata dal ponte a terra. Questo comportamento danneggia la molla ad aria e ne causa lo scarico .



**Giusto:**

Mai calare subito dal ponte. Seguire le istruzioni del produttore e utilizzare un dispositivo diagnostico per scaricare la molla aria e riempirla; leggere la spia per eventuali errori. In ogni caso seguire il foglio istruzioni e eventuali video a disposizione.



## 5. Montaggio sotto tensione

Quando un assetto è abbassato o alzato e i componenti non sono in “tensione” è possibile una “distorsione” della sospensione. Questo porta spesso a un comportamento non adeguato; l’abbassamento non è quello desiderato ed anche i gommini si consumano molto più velocemente.



Giusto:

Dopo un abbassamento o alzamento della vettura tutti i componenti della sospensione devono essere riadeguati. È sufficiente che tutti i componenti di metallo/gomma siano sbloccati, spostati, tirati, messi nella posizione corretta e, secondo le prescrizioni, serrati.



## 6. Incompleto controllo/cambio di tutti i componenti

Spesso non tutti i componenti della sospensione sono controllati e/o se necessario sostituiti, p.es.: molle, cuscinetti, tubi di protezione, elettronica di sospensione, compressori ecc.



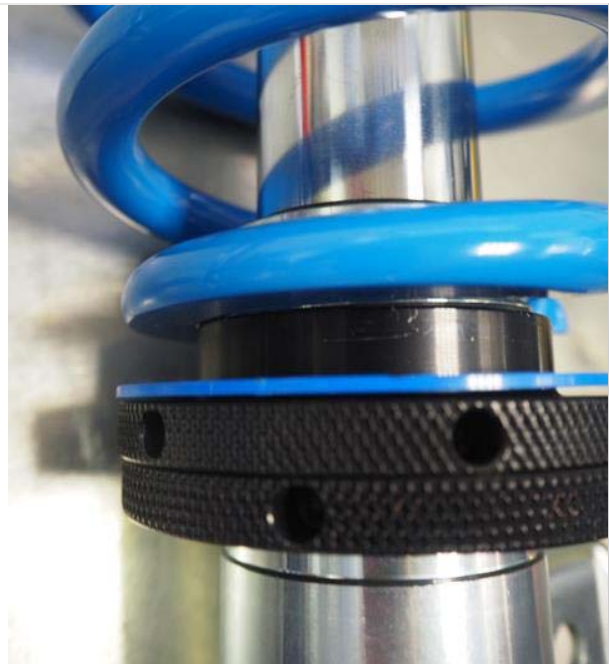
Giusto:

Tutti i componenti devono essere testati e controllati ed eventualmente cambiati. Nelle vetture con molle ad aria deve essere controllata anche l'unità di compressione con relè e cavo pneumatico.



### 7. Errato impostazione di altezza del piattello sul kit a ghiera.

La posizione spagliata del piattello può causare in non precarico della molla. Nei sistemi con una molla affiancata può succedere che la molla fuoriesca. L'ammortizzatore va a tampone e si verifica una elevata usura dei gommini oltreché una sua corsa insufficiente. Se il piattello è troppo alto l'ammortizzatore, in estensione, va a fine corsa; il pericolo nel montaggio non adeguato del piattello è nella pericolosità della guida.



Giusto:

Con il kit a ghiera può essere variata l'altezza del piattello, ma solo in un range ben definito. I dati sono nel certificato e devono essere rispettati.



#### 8. Montaggio sbagliato dei pezzi di ricambio

Spesso i componenti sono montati in maniera sbagliati ( p.es. piattello, boccole ecc.), manca per esempio il disco di supporto del cuscinetto e come conseguenza possono essere danneggiate vettura e sospensione.



Giusto:

L'ammortizzatore ha i propri componenti e questi devono essere montati in modo adeguato per garantirne il corretto funzionamento.

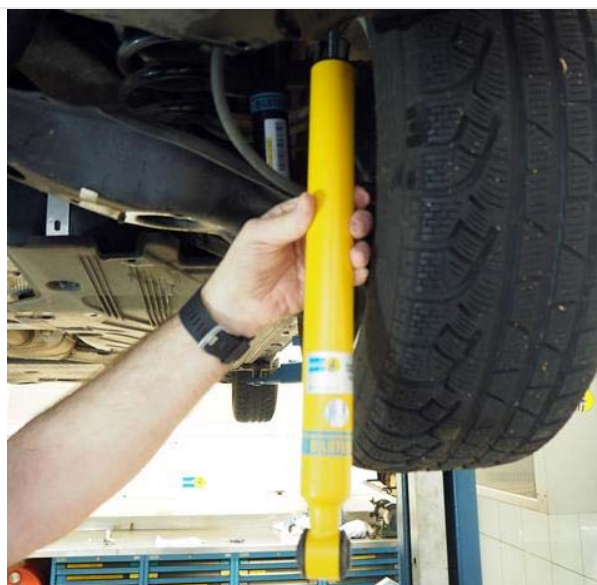


## 9. L'articolo sbagliato.

Occasionalmente sono ordinati articoli sbagliati. Considerare la diversità anche tra vetture dello stesso modello.



Giusto:  
Gli articoli devono essere scelti tramite il catalogo o sistema del rivenditore. La corretta individuazione è fondamentale. Prestare attenzione a motorizzazione, ecc. Sul sito [www.ntp-b2b.it](http://www.ntp-b2b.it) trovate informazioni sulla corretta scelta. Prima di installare confrontate/esaminate i prodotti.



## 10. Mancato controllo della geometria dell'asse

Spesso si dimentica, dopo il montaggio delle sospensioni, di controllare la geometria dell'asse. Una geometria sbagliata comporta una guida non adeguata ed eccessiva usura dei componenti.



Giusto:

Una volta che la sospensione è stata cambiata la geometria deve essere controllata con l'apposito strumento o una macchinario appropriato. Anche su veicoli dove non si può cambiare il valore degli assi, questi devono essere controllati per eliminare eventuali difetti.

