

■ **Correttore di frenata ALB 475 72.**

Istruzioni per il controllo e la regolazione

■ **2. Edizione**

La presente pubblicazione non è soggetta ad alcun servizio di modifica. Le versioni precedenti si possono trovare su INFORM consultando il sito www.wabco-auto.com e digitando nella finestra il numero del documento.

■ © Copyright WABCO 2005

WABCO

Vehicle Control Systems

An American Standard Company

Con riserva di modifiche
Versione 001/04.05
820 001 080 3 it

1 Suggerimenti per la sicurezza

AVVERTENZA

Le operazioni di controllo e regolazione devono essere eseguiti esclusivamente da parte di personale autorizzato e addestrato dell'officina specializzata

E' assolutamente necessario osservare le norme relative alle prescrizioni nazionali e aziendali in materia di antinfortunistica.

Si raccomanda di iniziare le riparazioni solamente dopo aver letto e capito bene tutte le istruzioni.

I valori di regolazione sono ottenuti dai calcoli di frenatura e sono riportati sulla targhetta d'identificazione del correttore di frenata ALB dell'automobile. I valori di prova e di controllo riportati nel presente foglio d'istruzioni sono da considerarsi a titolo d'informazione.

Dopo una riparazione è assolutamente necessario verificare il corretto funzionamento dell'apparecchio.

2 Utensili richiesti



Per il controllo dei correttori di frenata ALB pneumatico del veicolo e per la regolazione del correttore di frenata ALB è richiesto un utensile speciale.

Questo utensile può essere ordinato direttamente al costruttore:

E. Babion Maschinenbau
Lübeckerstr. 16
30880 Laatzen, Germania
Tel: + 49 5102 - 4789
Fax: + 49 5102 - 7194

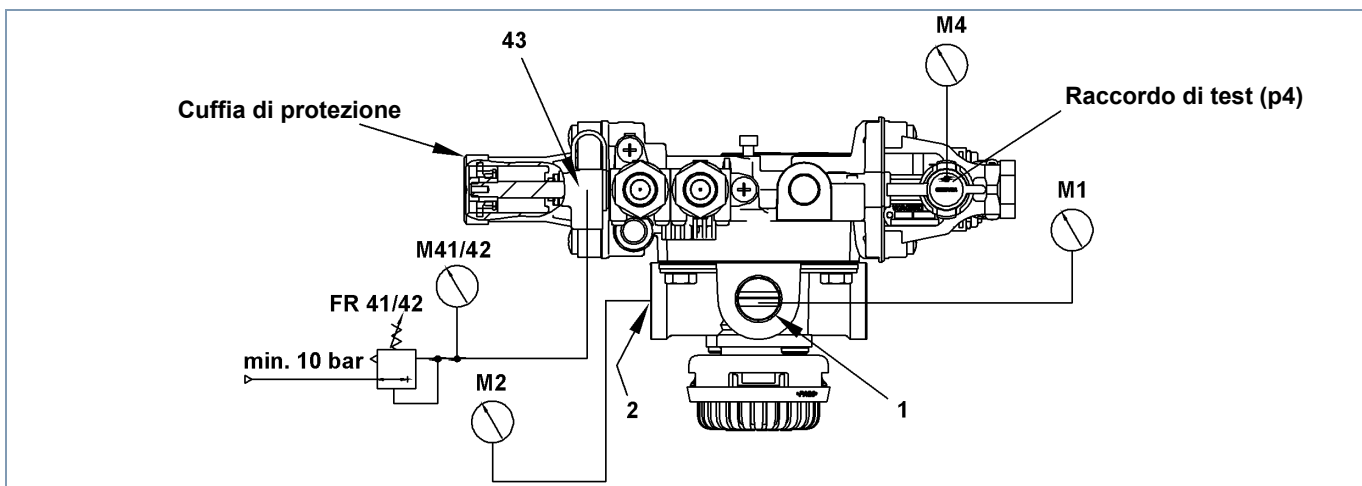
Vite di battuta a veicolo scarico:	Torx Plus di sicurezza IPR25)
Elemento di fissaggio:	Cacciavite Torx T20
Vite di registro:	Utensile speciale 899 709 114 2
Regolazione di pressione:	Dispositivo di controllo ALB 435 008 000 0 oppure una valvola di microregolazione

3 Lavori preparatori



Correttore di frenata ALB
475 721 ... 0 /
475 723 ... 0

- Collegare il manometro M4 con il raccordo di test p4.
- Collegare il manometro M2 con il raccordo 2.
- Collegare il manometro M41/42 e la valvola di microregolazione FR 41/42 con il raccordo 43 (i soffietti della sospensione pneumatica in tal modo sono separati dalla camera di pilotaggio all'interno del correttore di frenata ALB).
- Collegare il manometro M1 con il raccordo di test nel serbatoio dell'aria sul raccordo 1.
- Accertarsi che la pressione sia $\geq p1$ (si veda la tabella a pagina 3) e mantenuta nel serbatoio.
- Rimuovere la cuffia di protezione.



4 Regolazione / Controllo

Per il settaggio far riferimento alla relativa targhetta. Il testo sotto è solo un esempio ed è fatto tenendo in considerazione i valori di settaggio di fabbrica originali WABCO che sono elencati nella tabella in fondo.

4.1 Definizione della linea caratteristica

A (vuoto)

- Alimentazione della pressione nei soffietti p41/42 (raccordo 43) per il veicolo vuoto (si veda la tabella p41/p42 vuoto).
- Azionare la valvola del freno finché la p4 ha raggiunto il rispettivo valore della tabella.
- Verificare il valore p2 sul manometro M2.
- Regolare p4 e p41/42 (raccordo 43) a 0 bar.
- Se necessario, correggere p2 solo mediante la vite di registro:

p2 troppo bassa	Rotazione in senso orario = aumento di pressione
p2 troppo alta	Rotazione in senso antiorario = riduzione di pressione

- Ripetere il procedimento fino al raggiungimento di p2.

! Dopo il controllo, ridurre p4 e p41/42 a 0 bar!

B (carico)

- Alimentazione della pressione nei soffietti p41/42 (raccordo 43) per il veicolo carico (si veda la tabella p41/p42 carico).
- Azionare la valvola del freno finché la p4 ha raggiunto il rispettivo valore della tabella.
- Verificare il valore p2 sul manometro M2.
- Regolare p4 e p41/42 (raccordo 43) a 0 bar.

- Regolare il morsetto per correggere p2 in modo appropriato:

p2 troppo bassa	1. Rotazione in senso antiorario = aumento di pressione
	2. Rotazione in senso antiorario della vite di registro della stessa quota
p2 troppo alta	1. Rotazione in senso orario = riduzione di pressione
	2. Rotazione in senso orario della vite di registro della stessa quota

Ripetere i procedimenti **A** e **B**, finché sono stati raggiunti i valori p2 per ambedue i punti di test.

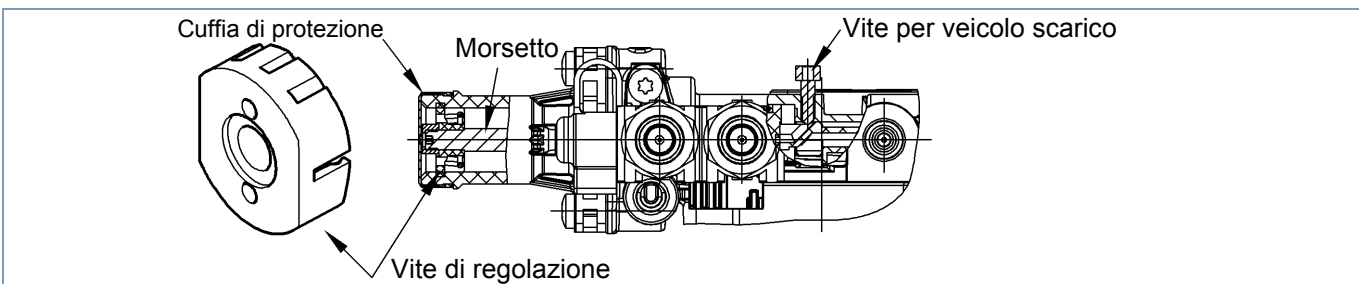
! Dopo la regolazione del morsetto e della vite, effettuare una verifica secondo la tabella " punto di controllo " al punto (A)!

4.2 Scarico dell'aria, veicolo a vuoto p41/42 (raccordo 43) = 0 bar

- Azionare la valvola del freno finché la p4 ha raggiunto il rispettivo valore della tabella.
- Verificare il valore p2 sul manometro M2.
- Ridurre p4 a 0 bar.
- Se necessario, correggere p2 con la vite di battuta a veicolo vuoto:

p2 troppo bassa	Rotazione in senso orario = aumento di pressione
p2 troppo alta	Rotazione in senso antiorario = riduzione di pressione

- Ripetere il procedimento fino al raggiungimento di p2.
- Riapplicare la cuffia di protezione dopo la regolazione.



5 Settaggio e regolazioni

Nella tabella sono indicati i dati di settaggio e regolazione della WABCO. I valori di settaggio e regolazione dei correttori di frenata ALB possono essere differenti e variano da veicolo a veicolo. Pertanto occorre rispettare e

attenersi sempre ai valori del costruttore del veicolo (indicati sulla targhetta d'identificazione ALB dell'auto-mezzo).

Punti di controllo 475 721/723 nella linea caratteristica ascendente							
Indicazioni di pressione in bar	p1	p4	1. Linea caratteristica				2. Battuta a veicolo vuoto
			A		B		Battuta a veicolo vuoto (p41/42=0)
			p41 p42 vuoto	p2 vuoto $\pm 0,15$	p41 p42 carico	p2 carico $\pm 0,3$	
Relè ALB							
475 721 000 0	10	8	0,90	3,5	3,85	7,0	3,05 + 0,2
475 721 001 0	6	6,0	1,20	2,9	4,15	5,3	2,4 $\pm 0,1$
475 721 002 0	6	6,0	0,7	3,2	2,2	5,3	2,8 $\pm 0,1$
475 721 003 0 *)	8,5	8,0	0,85	2,60	3,90	7,00	2 + 0,2
475 721 004 0	6	6,0	0,90	2,9	2,40	5,3	2,4 $\pm 0,1$
475 721 005 0	10	8,0	0,90	3,50	3,70	7,0	3 $\pm 0,1$
475 721 006 0	6	6,0	1	2,5	3,5	5,3	2 $\pm 0,1$
475 721 007 0	6	6,0	0,8	2,1	2,7	5,3	1,7 $\pm 0,1$
475 721 008 0	10	8,0	0,65	3,50	1,70	7,0	3 $\pm 0,1$
475 721 009 0	10	8,0	0,75	3,50	2,50	7,0	3 $\pm 0,1$
475 721 011 0	10	8	0,80	2,6	4,2	7,0	2,2 $\pm 0,1$
475 721 012 0	10	8	0,85	2,6	5,1	7,0	2,2 $\pm 0,1$
475 721 013 0	7	7,0	1,25	3,0	8,05	6,5	2,6 $\pm 0,1$
475 721 014 0	7	7,0	1,20	3,65	7,00	6,5	3,3 $\pm 0,1$
475 721 015 0	10	8,0	0,85	2,60	5,55	7,0	2,25 $\pm 0,1$
475 721 016 0	10	8,0	1,00	2,60	6,80	7,0	2,25 $\pm 0,1$
Relè ALB - ABS							
475 721 500 0	10	8	0,90	3,5	3,85	7,0	3,05 + 0,2
475 721 501 0	10	8	0,80	2,6	4,2	7,0	2,2 $\pm 0,1$
475 721 502 0	10	8	0,85	2,6	5,1	7,0	2,2 $\pm 0,1$
475 721 503 0	10	8,0	0,85	2,60	5,55	7,0	2,25 $\pm 0,1$
475 721 504 0	10	8,0	1,00	2,60	6,80	7,0	2,25 $\pm 0,1$
ALB							
		p1	p41p42 vuoto	p2 vuoto $\pm 0,15$ *)	p41p42 carico	p2 carico $\pm 0,3$ *)	Stop scarico (p41/42=0)
475 723 000 0		6	1,6	2,25	4	5,25	1,7 $\pm 0,2$
475 723 001 0		6	1,1	2,25	3,5	5,25	1,7 $\pm 0,2$

*) Il correttore di frenata ALB non dispone di valvola relè, pertanto, p2 dovrà essere rilevata dal raccordo 22. Per la regolazione della pressione p41 occorre un raccordo di prova separato 463 710 999 0 (valvola 3/2 con raccordo di simulazione sospensione pneumatica). Viene a meno il manometro M1