

SUSPENSÃO DIANTEIRA

A suspensão dianteira comporta duas unidades, cada uma das quais é composta de 3 órgãos principais:

- Uma mola espiral.
- Um amortecedor.
- Uma manga de eixo unida ao corpo do amortecedor.

Cada suspensão, que se remove do carro forma uma só unidade. É fixada por 4 parafusos especiais aos suportes reforçados na face interna do paralamas e unida por baixo a travessa tubular

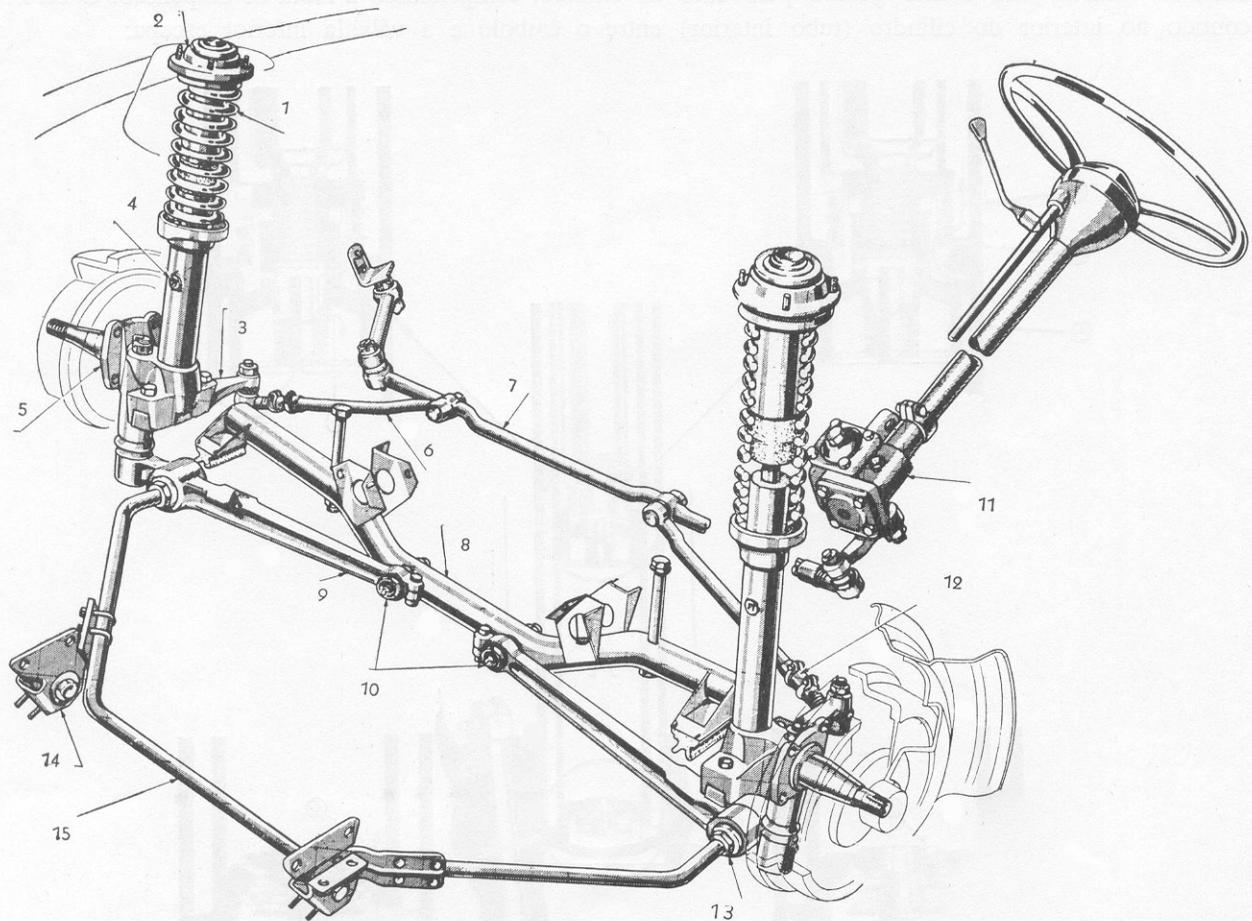


FIG. 1

- | | |
|---|--|
| 1 — Mola espiral | 9 — Braço de suspensão |
| 2 — Mancal de encosto | 10 — Excentrico de regulagem |
| 3 — Braço da manga do eixo | 11 — Caixa de direção |
| 4 — Bujão de enchimento de líquido hidráulico | 12 — Luva de regulagem da convergência |
| 5 — Manga de eixo | 13 — Luva de regulagem do ângulo de avanço do pino mestre (caster) |
| 6 — Barra suplementar de ligação | 14 — Suporte da barra estabilizadora |
| 7 — Barra principal da direção | 15 — Barra estabilizadora |
| 8 — Travessa tubular dianteira | |

SUSPENSÃO DIANTEIRA

dianteira por um braço de suspensão. Em sua parte superior a unidade de suspensão gira sobre uma articulação provida de um rolamento de encosto. O funcionamento é clássico. A mola suporta a carga e o amortecedor absorve as vibrações dos desníveis da estrada; o eixo do êmbolo do amortecedor serve de guia durante os deslocamentos verticais da manga de eixo. Os braços de suspensão estão unidos entre si por uma barra estabilizadora. O braço da manga de eixo de cada unidade está unido ao tirante de direção por meio de uma barra suplementar de ligação. São reguláveis: os ângulos de avanço do pino mestre (caster); o ângulo da queda das rodas (camber), e a convergência das rodas (toe in).

FUNCIONAMENTO DO AMORTECEDOR

Quando uma roda encontra uma saliência da estrada, o tubo exterior, portador da manga de eixo, se desloca para o alto guiado pelo eixo do êmbolo, comprimindo a mola de suspensão. O óleo contido no interior do cilindro (tubo interior) entre o êmbolo e a válvula inferior escapa:

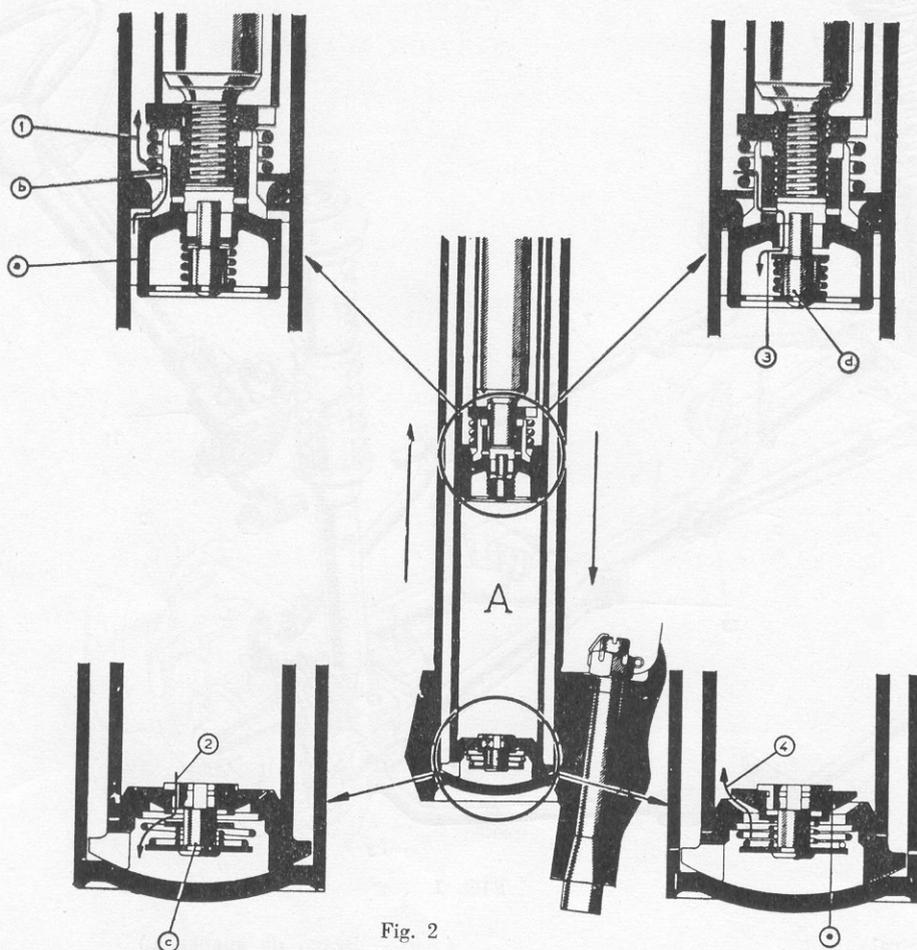


Fig. 2

- 1 — a - b; a posição das válvulas durante o deslocamento do tubo-portador da manga do eixo para cima. (compressão)
- 2 — c; a posição da válvula inferior interna durante o deslocamento para cima (compressão)
- 3 — d; posição das válvulas do êmbolo durante a fase de recuo
- 4 — e; posição da válvula inferior externa durante a fase de recuo

- 1 — Entre o êmbolo e o cilindro, pelas ranhuras no corpo do êmbolo, comprimindo a válvula externa do êmbolo e passando para a parte superior do cilindro.
- 2 — Pela válvula central do conjunto de válvulas inferiores do cilindro, e deposita-se no espaço entre o cilindro e o tubo exterior, portador da manga de eixo.

RECÚO — Quando o tubo exterior portador da manga de eixo volta a descer, forçado pela expansão da mola de suspensão, a válvula exterior do êmbolo se fecha sob a pressão do óleo, enquanto a válvula interior do êmbolo abre-se deixando voltar o óleo para compartimento inferior do cilindro.

A quantidade de óleo que volta pela válvula interior do êmbolo não é suficiente para encher o compartimento inferior, deixando uma sucção parcial que abre a válvula externa do conjunto inferior de válvulas do cilindro, permitindo ao óleo armazenado no espaço entre o tubo exterior e o cilindro, voltar ao compartimento inferior do cilindro, enchendo-o assim totalmente.

VERIFICAÇÃO E ENCHIMENTO DO LÍQUIDO EM UM AMORTECEDOR DIANTEIRO

Efetua-se com o veículo vazio, em ordem de marcha e repousando no solo. Depois de tê-lo limpadado cuidadosamente, tirar o bujão; o nível do líquido deverá coincidir com este orifício. Se o nível do líquido for muito alto, deixar sair o excesso de óleo.

Se o nível for muito baixo:

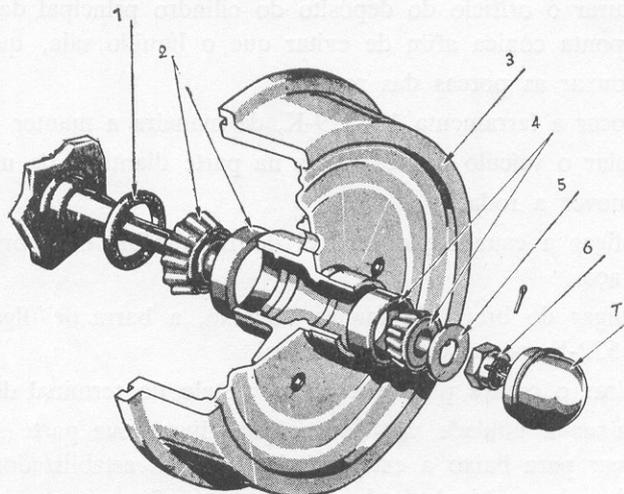
- Levantar a parte dianteira do veículo de maneira que o elemento de suspensão não suporte o peso do mesmo.
- Injetar o líquido especial para amortecedor (Shell Donax T-6) e recolocar o bujão de enchimento.
- Deixar repousar o veículo sobre suas rodas e fazer funcionar o amortecedor, imprimindo na parte dianteira do veículo, um movimento alternado, em sentido vertical.
- Remover o bujão e deixar sair o excesso de óleo.
- Colocar novamente o bujão.

Utilizar exclusivamente o líquido especial (Shell Donax T-6).

COMO REMOVER O CONJUNTO CUBO-TAMBOR

FIG. 3

- 1 — Retentor de graxa
- 2 — Rolamento interior
- 3 — Tambor de freio
- 4 — Rolamento exterior
- 5 — Arruela de língua
- 6 — Porca castelo com contrapino
- 7 — Tampa da graxa do cubo





- Tirar a calota e afrouxar as porcas da roda.
- Levantar o veículo e deixá-lo repousar sôbre cavaletes na parte posterior da travessa dianteira, sob longarinas.
- Remover as porcas da roda.
- Remover a tampa de graxa, utilizando a ferramenta 15.531-D.
- Remover o contrapino da porca castelo e desatarrachar esta última.
- Remover o conjunto cubo-tambor.

INSTALAÇÃO DO CONJUNTO CUBO-TAMBOR DIANTEIRO

Uma vez desengraxado e bem limpo o tambor, e os rolamentos limpos e engraxados, tornar a colocar em ordem correspondente, o conjunto cubo-tambor com seus rolamentos, a arruela de lingueta, e a porca castelo.

Fazer girar o tambor enquanto se aperta a porca até sentir resistência; em seguida afrouxar a porca 1/6 de volta até que o tambor gire livremente sem jôgo apreciável. Verificar o jôgo na periferia do tambor. Travar a porca utilizando um novo contrapino. Encher a tampa de graxa do cubo, com graxa apropriada, e tornar a colocá-la em seu lugar. Tornar a montar a roda, fazer repousar o veículo sôbre suas rodas, apertar as porcas da roda e colocar a calota.

DESMONTAGEM DE UM CUBO DIANTEIRO

Retirar o rolamento interior e o retentor de graxa, utilizando uma ferramenta apropriada. Extrair as capas dos rolamentos.

MONTAGEM DE UM CUBO DIANTEIRO

Proceder em ordem inversa, ajustando as capas de rolamento na prensa. Trocar o retentor de óleo.

REMOÇÃO DA UNIDADE DE SUSPENSÃO

- Remover as 4 porcas de fixação da articulação.
 - Obturar o orifício do depósito do cilindro principal de freio com uma pequena vareta de madeira de ponta cônica afim de evitar que o líquido saia, quando forem desligados os tubos flexíveis.
 - Afrouxar as porcas das rodas.
 - Colocar a ferramenta 15.529-K, de maneira a manter a mola comprimida.
 - Apoiar o veículo nos cavaletes na parte dianteira de modo que as rodas não toquem o solo.
 - Remover a roda.
 - Desligar a canalização flexível do freio sôbre o suporte soldado ao amortecedor e tampar o tubo de aço.
 - Desligar do braço da manga de eixo, a barra de ligação suplementar utilizando a ferramenta 15.532-E, para extrair o terminal.
 - Retirar o contra pino e a porca castelo do terminal do braço da suspensão, sôbre a haste cônica.
 - Abaixar a unidade um pouco, para livrar sua parte superior.
- Forçar para baixo a extremidade da barra estabilizadora para separar a manga de eixo da haste cônica do terminal do braço de suspensão e remover a unidade de suspensão.

SUSPENSÃO DIANTEIRA

INSTALAÇÃO DA UNIDADE DE SUSPENSÃO

- Proceder em ordem inversa, apertando tôdas as porcas com uma chave dinamométrica, na torsão especificada.
- Sangrar os freios.
- Verificar o nível do amortecedor.
- Verificar a regulagem da geometria do eixo dianteiro.

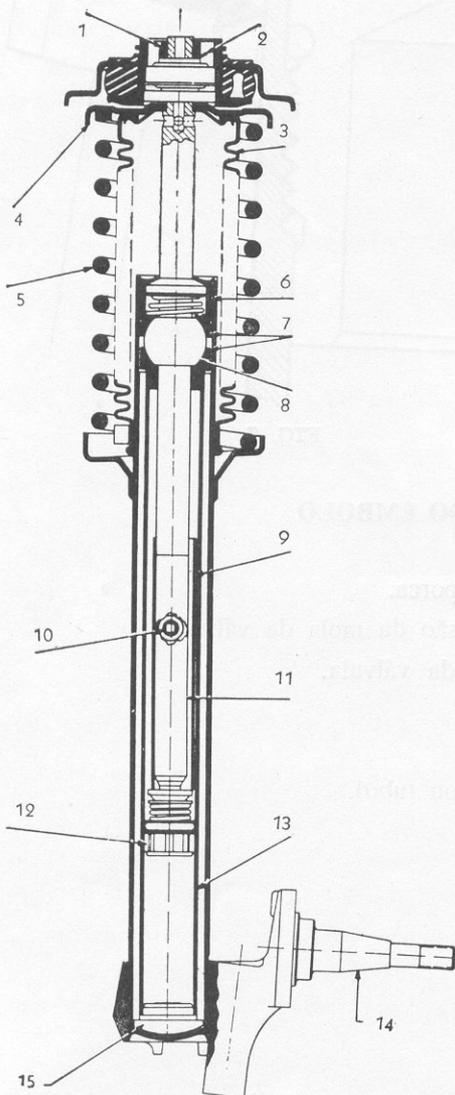


Fig. 5

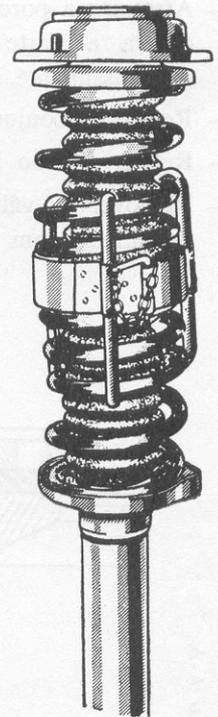


Fig. 4

Ferramenta N.º 15.529K

DESMONTAGEM DA UNIDADE DE SUSPENSÃO

- Manter a mola comprimida com ajuda da ferramenta 15.529-K. (Ver Fig. 4).
- Mantenha a unidade num suporte, remova a tampa do mancal de encôsto.
- Afrouxar a porca que fixa o mancal de encôsto, depois de ter tirado a trava da porca.
- Remover o mancal de encôsto montado.
- Remover o assento superior de apoio da mola.
- Remover a mola espiral.
- Endireitar a parte do corpo do amortecedor que serve de freio a porca do retentor. Para isto, utilizar uma chave de fenda ou gancho, cuja extremidade seja aproximadamente equivalente ao raio do tubo. (Ver Fig. 6).

- | | |
|-------------------------------|--|
| 1 — Porca da haste do êmbolo | 9 — Limitador de curso (mola ou tubo) |
| 2 — Arruela de trava | 10 — Bujão de enchimento e controle de nível do líquido hidráulico |
| 3 — Guarda pó de borracha | 11 — Haste do êmbolo |
| 4 — Assento superior da mola | 12 — Êmbolo |
| 5 — Mola espiral | 13 — Cilindro (tubo interior) |
| 6 — Porca do retentor | 14 — Manga do eixo |
| 7 — Assentos da guia da haste | 15 — Válvula inferior |
| 8 — Guia da haste | |

SUSPENSÃO DIANTEIRA

- Afrouxar a porca até notar-se resistência, usar então um macete de madeira para moldar o tubo contra a parte superior cilíndrica da porca, seguir afrouxando e dando forma ao tubo e continuar assim até que a porca se desprenda livremente sem deformar o tubo. (Ver Fig. 7).
- Retirar o conjunto êmbolo e eixo.
- Retirar o tubo interior e esvaziar o óleo contido no corpo do amortecedor.
- Remover a válvula inferior, golpeando com um martelo de couro plástico na periferia saliente da válvula, em pontos diametralmente opostos.

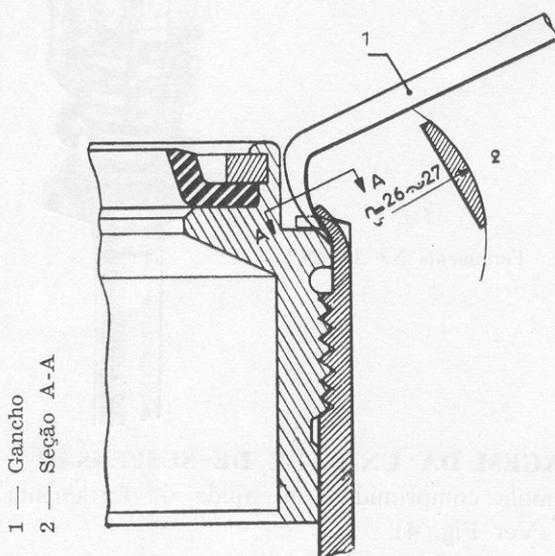


FIG. 6

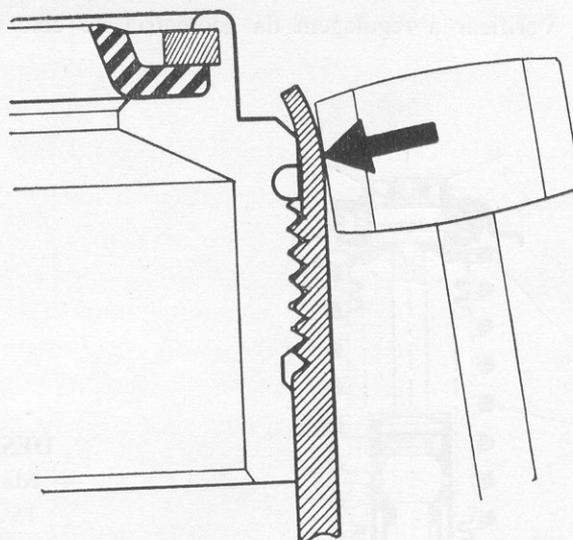


FIG. 7

1 — Gancho
2 — Seção A-A

DESMONTAGEM DO CONJUNTO DO ÊMBOLO

- Desprender a lingueta da arruela de trava da porca.
- Apertar a porca do êmbolo para aliviar a pressão da mola da válvula.
- Desparafusar o êmbolo, e retirar o conjunto da válvula.
- Retirar a arruela trava.
- Desparafusar a porca.
- Remover a mola limitadora de curso, (mola ou tubo).
- Remover o assento inferior da guia.
- Remover a guia da haste.
- Remover o assento superior da guia.
- Remover o anel de vedação da porca.
- Remover a mola do retentor.
- Remover a arruela de assento da mola.
- Remover o retentor.
- Remover a a porca do retentor.

SUSPENSÃO DIANTEIRA



DESMONTAGEM DA ARTICULAÇÃO SUPERIOR E SEU ROLAMENTO

Depois de ter removido a unidade de suspensão e a articulação juntas:

- Remover a tampa retentora de graxa do rolamento.
- Remover o anel de retenção do rolamento da articulação.
- Remover o rolamento.

MONTAGEM DA ARTICULAÇÃO SUPERIOR E SEU ROLAMENTO

Proceder na ordem inversa às operações acima.

MONTAGEM DO CONJUNTO DO ÊMBOLO

Montar em ordem pela extremidade inferior:

- A porca do retentor.
- O retentor. Montar de maneira que a inscrição “para baixo” fique orientada corretamente. Encaixar este retentor em seu alojamento na porca. Com efeito, o retentor fica apertado sobre a haste do êmbolo e permite montar os componentes.
- A arruela de encosto do retentor.
- A mola do retentor com o diâmetro menor para cima.
- O anel de vedação da porca.
- O assento superior da guia da haste do êmbolo.
- A guia da haste do êmbolo.
- O assento inferior da guia da haste do êmbolo.
- A mola limitadora do curso (ou tubo).
- Parafusar até o fundo a porca de aperto do êmbolo (com a face usinada encostada no êmbolo).
- A arruela trava com a lingueta virada para o lado do êmbolo.
- A mola da válvula externa do êmbolo.
- A arruela de encosto da válvula externa do êmbolo. — O Anel de vedação.
- A válvula com o diâmetro menor voltado para o êmbolo.
- A arruela de proteção da válvula de compressão.

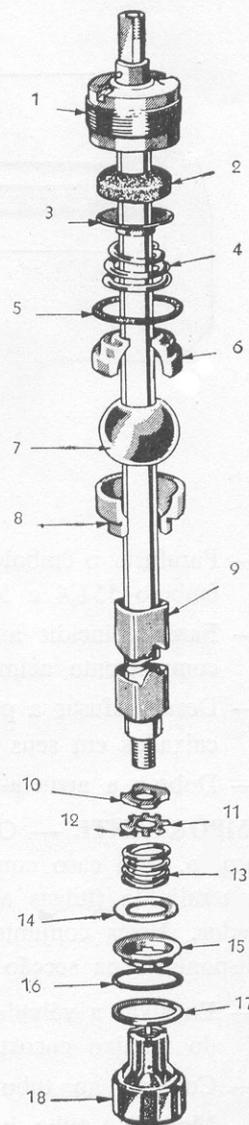


Fig. 8

- 1 — Porca do retentor
- 2 — Retentor
- 3 — Arruela de assento da mola
- 4 — A mola do retentor
- 5 — Anel de vedação da porca
- 6 — Assento superior da guia
- 7 — Guia da haste do êmbolo
- 8 — Assento inferior da guia
- 9 — Limitador do curso (tubo ou mola)
- 10 — Porca do êmbolo

- 11 — Arruela de travamento
- 12 — Esta lingueta deve estar orientada para o êmbolo
- 13 — Mola da válvula externa do êmbolo
- 14 — Arruela de encosto da válvula externa
- 15 — A válvula externa de compressão
- 16 — Anel de vedação
- 17 — Arruela de proteção da válvula.
- 18 — Êmbolo

MONTAGEM DO CONJUNTO DO ÊMBOLO

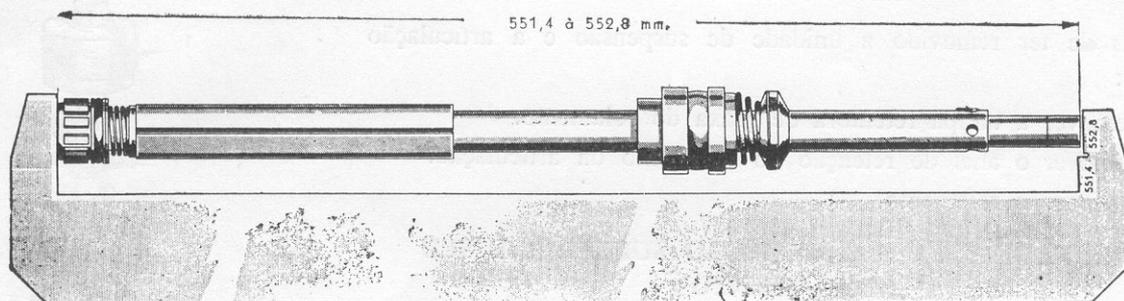


Fig. 9

Parafusar o êmbolo até atingir o comprimento de 551,4 mm à 552,8 mm entre a face inferior do êmbolo e a ponta da haste do êmbolo.

- Parafusar o êmbolo montado, tantas voltas quantas forem necessárias para levar a face inferior do êmbolo 551,4 a 552,8 mm. da extremidade superior da haste do êmbolo. (Ver Fig. 9).
- Fazer coincidir a ranhura do êmbolo com a lingueta da trava, ficando dentro da tolerância de comprimento acima indicada.
- Desaparafusar a porca para apertá-la contra o êmbolo, mantendo as linguetas da arruela-trava encaixadas em seus lugares.
- Dobrar a arruela-trava sôbre a porca de apêrto do êmbolo.

IMPORTANTE — O anel de vedação deve girar livremente em seu lugar quando o conjunto ficar pronto. Em caso contrário procurar a causa e substituir as peças estragadas. Em caso de desgaste generalizado (folgas acentuadas) é preferível substituir o conjunto das peças que compõem o amortecedor. Esses conjuntos que estão já acondicionados e que foram provados na produção, acham-se disponíveis na secção de peças sobressalentes.

- Encaixar a válvula inferior na extremidade do tubo interior do cilindro, até que a parte interna do rebaixo encoste no tubo.
- Coloque no tubo externo 450 cm³ de Shell Donax T-6.
- Montar o tubo interior do cilindro do amortecedor com a válvula inferior, no tubo externo, portador da manga de eixo.

Usando a chave dinamométrica 15.530-Q, parafusar e apertar a porca da bucha de vedação, aplicando um apêrto de 30 libras (4,15 MKG) e depois afrouxe de 20°.

Travar a porca com um golpe de martelo sôbre o tubo, no lado de uma das fendas da porca.

- Montar a mola espiral, após tê-la comprimido com o auxílio da ferramenta 15528 J, mantendo-a comprimida com os grampos de mola 15.529-K. A mola deve ser colocada de maneira que a extremidade da espiral não afilada fique colocada em seu lugar no assento inferior.
- Montar o assento superior da mola unido ao guarda pó.

NOTA — As faces de apôio da mola nos assentos devem ser untadas com graxa grafitada.

- Montar a articulação de encôsto com seu rolamento, arruela trava e porca, apertando-a na medida especificada, e dobrar a lingueta de tratamento.

SUSPENSÃO DIANTEIRA



IMPORTANTE — Durante a montagem dos amortecedores deve-se tomar as mais rigorosas precauções de limpeza. Tôdas as peças metálicas deverão ser lavadas com tricloroetileno ou gasolina, bem limpas e secas antes da montagem. Não usar ar comprimido para a secagem, pois a água de condensação poderá depositar-se nos diversos órgãos. As peças de borracha devem ser lavadas com álcool. Para secagem destas peças usar camurça ou pano que não deixe fiapo, o que acarretaria um funcionamento defeituoso. Montar o amortecedor em local onde não haja poeira. Durante a montagem nenhum outro lubrificante deverá ser usado, sòmente o líquido especial.

CORREÇÃO DOS RUÍDOS NOS AMORTECEDORES DIANTEIROS

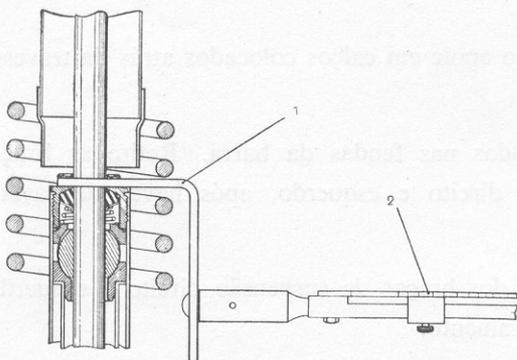


Fig. 10

1 — chave especial; 2 — chave dinamométrica

- Colocar a chave representada (Fig. 10) sôbre a porca superior, fazendo-a passar entre os espirais da mola e apertar com uma chave dinamométrica, na pressão acima recomendada.
- Bloquear a porca com um ligeiro golpe de punção (sem golpear duro demais).
- Assegurar-se de que o apêto das porcas de fixação da unidade de suspensão sôbre o encaixe esteja correto (2 a 2,2 MKG.) 14,5 a 16,5 libras pé.

ELEMENTO DE SUSPENSÃO

- A fixação do braço da manga de eixo é assegurada por uma porca e uma arruela de travamento no tubo de rotação da unidade de suspensão.

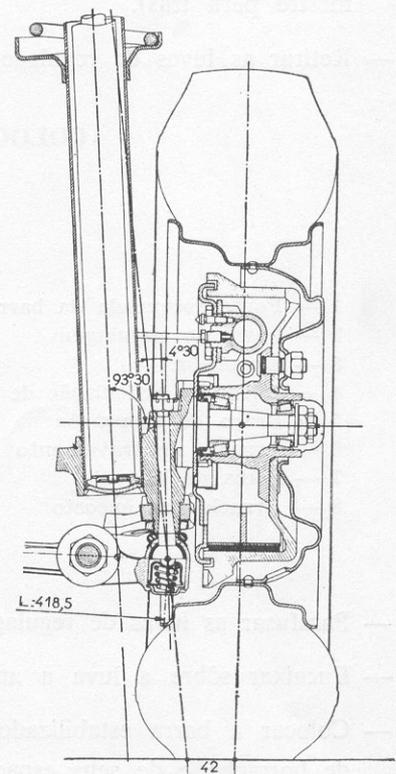
Fig. 11

Corte de um conjunto da roda dianteira modelo — Chambord e Presidente.

Na maior parte dos casos, os ruídos provem das partes internas, devido a folga exagerada da válvula do cilindro, e dos assentos da guia.

Afim de remediar êstes inconvenientes, basta dar a porca do amortecedor um apêto de 4 MKG. (29 libras/pé), procedendo da seguinte maneira:

- Levantar a parte dianteira do veículo, até que as rodas não toquem o solo.



SUSPENSÃO DIANTEIRA

FORMA DE RETIRAR A BARRA ESTABILIZADORA

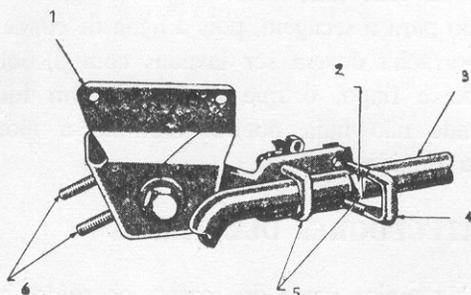


Fig. 12

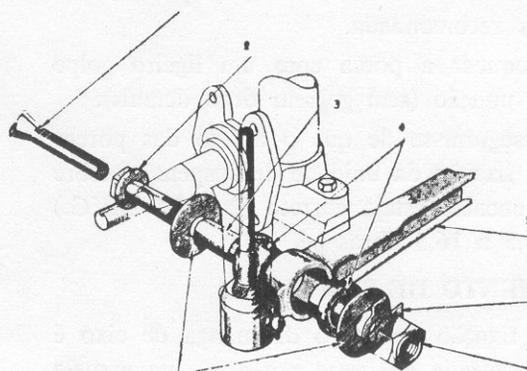
- 1 — Suporte da barra estabilizadora
- 2 — Ranhura
- 3 — Barra estabilizadora
- 4 — Grampo
- 5 — Importante: Na montagem deve se verificar que o grampo esteja no seu entalhe
- 6 — Prisioneiros do suporte.

- Para tirar a barra estabilizadora, levante o veículo e o apoie em calços colocados atrás da travessa tubular.
- Ao montar, verifique se as braçadeiras estão encaixadas nas fendas da barra. Retire as braçadeiras de fixação da barra estabilizadora dos suportes, direito e esquerdo, após haver destravado a lingueta da arruela de trava da porca.
- Retire as porcas de fixação da barra estabilizadora dos braços de suspensão direito e esquerdo, depois de ter abaixado a lingueta da arruela de travamento.
- Retirar a barra estabilizadora com suas luvas de regulagem de “caster” (inclinação dos pinos mestre para trás).
- Retirar as luvas de regulagem.

COLOCAÇÃO DA BARRA ESTABILIZADORA

Fig. 13

- 1 — Ponta rosqueada da barra estabilizadora
- 2 — Luva de regulagem
- 3 — Espacador
- 4 — Bucha de articulação de borracha
- 5 — Braço de suspensão
- 6 — Arruela de travamento
- 7 — Porca de bloqueio
- 8 — Arruelas de encosto



- Parafusar as luvas de regulagem nas extremidades da barra estabilizadora.
- Encaixar sobre a luva a arruela de encosto das buchas de articulação, uma antes de cada bucha.
- Colocar a barra estabilizadora nos braços de suspensão provido de suas buchas de articulação de borracha e de seus espaçadores.

SUSPENSÃO DIANTEIRA

COLOCAÇÃO DA BARRA ESTABILIZADORA

- Comprovar a posição dos entalhes das luvas, com relação as ranhuras das extremidades da barra; êstes devem coincidir.
- Montar a outra arruela de encôsto.
- Montar a arruela-trava com sua lingueta no entalhe, e por sua vez na ranhura da ponta rosqueada da barra.
- Parafusar a porca, pondo a parte escariada contra a arruela trava; não apertar.
- Fixar a barra estabilizadora em seus suportes por meio de grampos.
- Verificar a posição dos grampos nos entalhes da barra estabilizadora, aperte as mesmas de acôrdo com a pressão especificada, e dobre as linguetas de travamento.
- Abaixar o veículo ao solo e regular o ângulo de inclinação do pino mestre (caster).
- Apertar as porcas da barra estabilizadora sôbre os braços de suspensão na medida especificada. Dobrar a lingueta de travamento. Colocar a trava e a contraporca, dobrar a lingueta da trava.

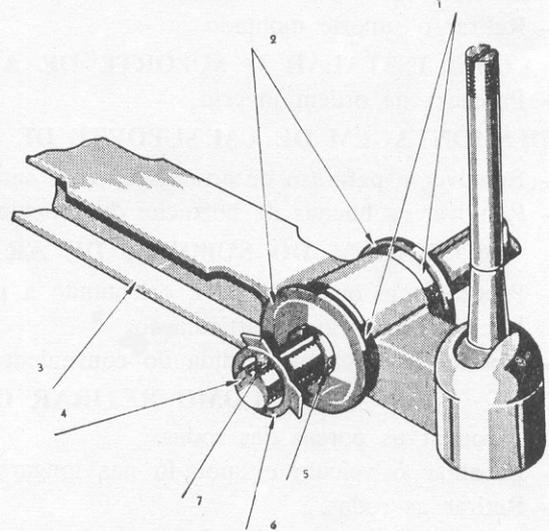
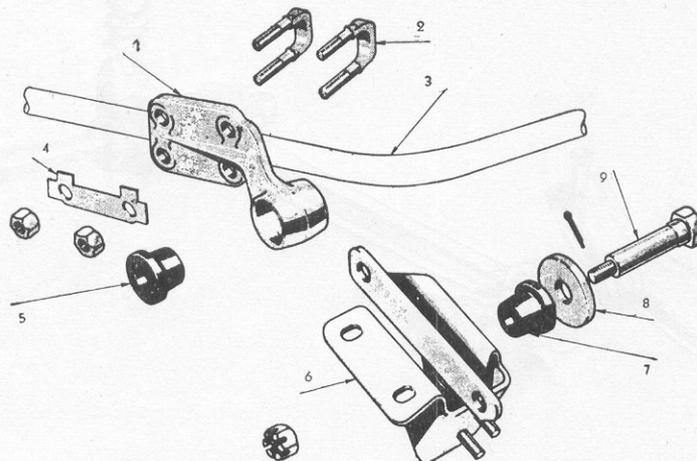


FIG. 14

- 1 — Buchas de articulação de borracha
- 2 — Arruelas de encosto
- 3 — Braço de suspensão
- 4 — Ponta da barra estabilizadora
- 5 — Luva de regulagem
- 6 — Arruela de travamento
- 7 — Importante: Na montagem a lingueta interna da arruela deve estar coincidindo com a ranhura da barra estabilizadora como também com o entalhe da luva de regulagem

COMO RETIRAR UM SUPORTE DE ARTICULAÇÃO DA BARRA ESTABILIZADORA



- 1 — Braço da barra
- 2 — Grampo
- 3 — Barra estabilizadora
- 4 — Trava das porcas

9 — Parafuso de articulação

- 5 — Bucha de articulação de borracha
- 6 — Suporte da barra estabilizadora
- 7 — Bucha de articulação de borracha
- 8 — Arruela de centralização

- Retirar os grampos de fixação da barra.
- Afrouxar as porcas de fixação do suporte.
- Retirar o suporte montado.

COMO INSTALAR O SUPORTE DE ARTICULAÇÃO DA BARRA ESTABILIZADORA

- Proceder na ordem inversa.

DESMONTAGEM DE UM SUPORTE DE ARTICULAÇÃO DA BARRA ESTABILIZADORA

- Remover o parafuso de articulação com sua arruela de centralização.
- Remover as buchas de borracha da articulação.

MONTAGEM DO SUPORTE DE ARTICULAÇÃO DA BARRA ESTABILIZADORA

- Proceder em ordem inversa, orientando a parte convexa da arruela de centralização contra a cabeça do parafuso de articulação.
- Apertar a porca na medida do conveniente e colocar um contrapino.

COMO RETIRAR O BRAÇO DE SUSPENSÃO

- Afrouxar as porcas das rodas.
- Levantar o veículo e apoiá-lo nas longarinas atrás do eixo tubular.
- Retirar as rodas.
- Retirar a barra estabilizadora.
- Retirar a porca da rótula do braço de suspensão e separar o braço da manga de eixo, usando a ferramenta 15.535-H.
- Retirar a porca do pivô de fixação do braço de suspensão sobre o eixo tubular, as arruelas e a borracha de proteção da rótula de articulação.
- Separar o braço de suspensão.

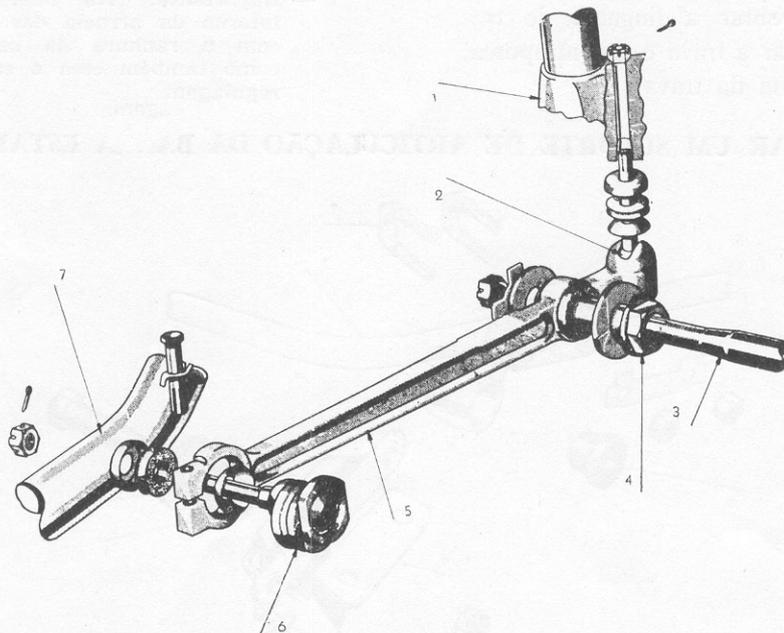


FIG. 16

- 1 — Manga de eixo
- 2 — Rotula do braço de suspensão
- 3 — Barra estabilizadora
- 4 — Luva de regulação

- 5 — Braço de suspensão
- 6 — Excêntrico de regulação do ângulo da queda da roda
- 7 — Travessa tubular

SUSPENSÃO DIANTEIRA



MONTAGEM DO BRAÇO DE SUSPENSÃO

- Proceder na ordem inversa.
- Ajustar o alinhamento das rodas dianteiras.

IMPORTANTE — As porcas de fixação nos pivôs de articulação dos braços de suspensão sôbre o eixo, não devem receber um apêrto maior do que 5 a 6 MKG (36 a 43 lbs. pé) afim de evitar a deformação do eixo. (Ver Fig. 17).

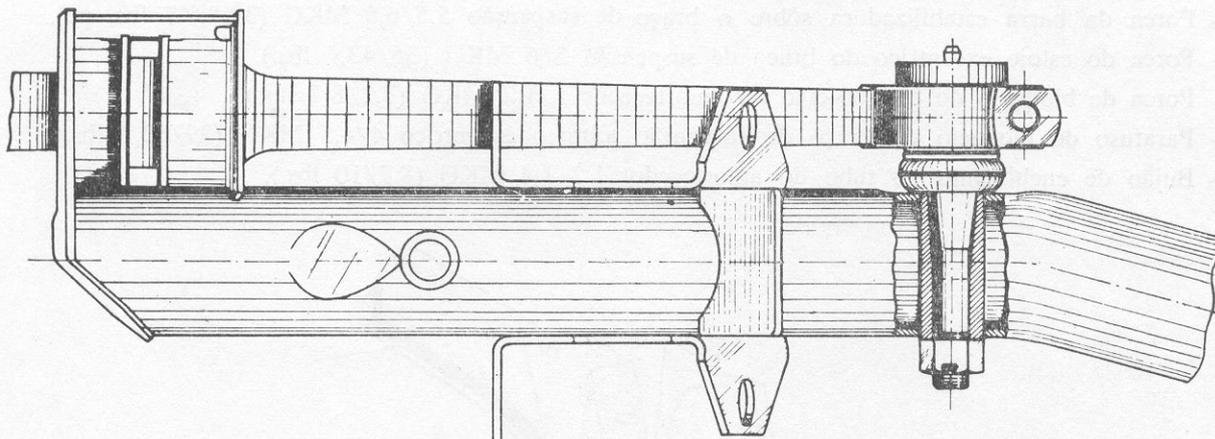


Fig. 17

VERIFICAÇÃO DA FOLGA NA RÓTULA DO BRAÇO DE SUSPENSÃO

Cada 6.000 quilômetros, verificar o estado das rótulas de articulação do braço de suspensão sôbre seu eixo, assim como os vedadores de graxa. Levantar a parte anterior até que as rodas dianteiras não toquem o solo. Imprimir na superfície da roda, pressões alternadas no sentido de torsão. Se for observado um deslocamento da rótula, em seu lugar na extremidade do braço de suspensão, mudar o braço. A lubrificação destas articulações, deve ser particularmente cuidadosa. Limpar as engraxadeiras antes de lubrificar. Não esquecer de verificar o estado da borracha, dos retentores desta articulação, em cada operação de manutenção.

DESMONTAGEM DO BRAÇO DE SUSPENSÃO REMOVIDO

- Desdobrar a trava do parafuso de bloqueio do braço de suspensão e retirar o parafuso.
- Retire as borrachas de articulações da barra estabilizadora e o espaçador.

ESPECIFICAÇÕES - APÊRTOS

- Capacidade do amortecedor dianteiro: 450 cc. Shell Donax T-6.
- Pressão de apêrto das porcas e parafusos:
- Porca de bloqueio da rótula do braço de suspensão sôbre a manga de eixo: 6/7 MKG (43,4 a 50,6 lbs. pé).
- Parafuso de fixação do eixo sôbre a longarina: 3/4 MKG (21,7 a 29 lbs. pé).
- Porca da braçadeira de fixação da barra estabilizadora: 4/5 MKG (29/36,2 lbs.).
- Porca do eixo de articulação da barra estabilizadora sôbre o suporte 5,5/6,4 MKG (39,8/46,3 lbs. pé).

- Parafuso de fixação do suporte da barra estabilizadora sôbre as longarinas 5,5/6,5 MKG (39,8/47 lbs. pé).
- Porca do mancal de encôsto superior do eixo do amortecedor 14/17 MKG (101/123 lbs. pé).
- Porca de bloqueio do assento superior da rótula esférica 4,15 MKG (30 lbs. pé) depois afrouxar 20°.
- Porca dos parafusos de fixação da flange do mancal de encôsto superior no paralama 2/22 MKG (14,5/16 lbs.).
- Porca da barra estabilizadora sôbre o braço de suspensão 5,5/6,5 MKG (39,8/47 lbs. pé).
- Porca do estojo excêntrico do braço de suspensão 5/6 MKG (36/43,4 lbs.).
- Porca de bloqueio do êmbolo-eixo do amortecedor 1/1,2 MKG (7,2/8,7 lbs.).
- Parafuso de bloqueio do braço de suspensão sôbre o excêntrico 4/4,5 MKG (29/32,5 lbs.).
- Bujão de enchimento no tubo do amortecedor 1,2/1,4 MKG (8,7/10 lbs.).

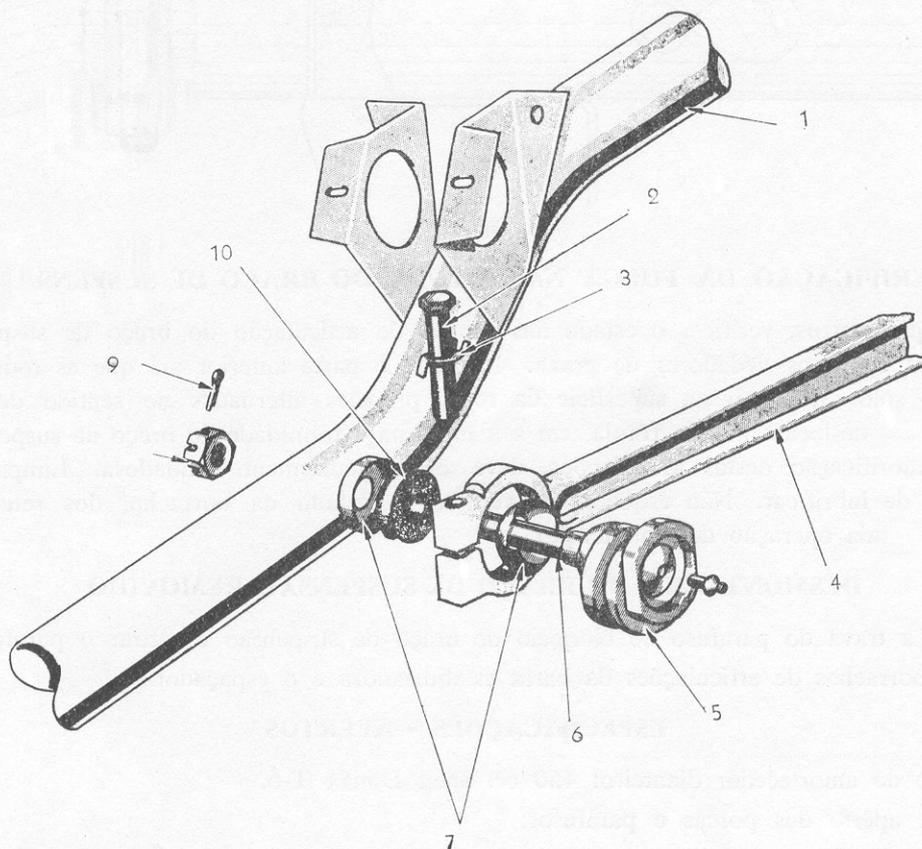


Fig. 18

- | | |
|--|-------------------------------|
| 1 — Travessa tubular dianteira | 6 — Pivo de articulação |
| 2 — Parafuso de apêto do braço de suspensão | 7 — Copo do retentor da graxa |
| 3 — Arruela de travamento | 8 — Porca |
| 4 — Braço de suspensão | 9 — Contrapino |
| 5 — Excntrico de regulagem do ângulo da queda da roda (camber) | 10 — Retentor da graxa |

SUSPENSÃO DIANTEIRA