RAPTOR 4x4 OFF ROAD EQUIPMENTS

ASSETTO CON CONVERSIONE A MOLLE PER SUZUKI SAMURAI

ISTRUZIONI DI MONTAGGIO

AVVERTENZE

Il montaggio dell'assetto a molle RAPTOR 4X4 costituisce una preparazione estrema per fuoristrada agonistico e in particolare per il Trial estremo. Porta notevoli vantaggi a livello trialistico come la possibilità di scavalcare ostacoli senza staccare le ruote dal terreno e capacità di trazione su terreni accidentati molto superiori ad assetti che prevedono, per quanto modificati rispetto alla configurazione di serie, l'uso delle balestre tradizionali. Bisogna però tener presente che l'esasperazione delle prestazioni per questo uso particolare porta inevitabilmente ad una serie di controindicazioni nell'uso del fuoristrada in altre situazioni, quali il fuoristrada veloce o l'uso quotidiano su strada. Da considerare inoltre che qualsiasi modifica sostanziale di qualsiasi vettura porta ad una non corrispondenza alle caratteristiche depositate dalla casa costruttrice in sede di omologazione del veicolo e pertanto la vettura non è più idonea all'uso su strade aperte alla normale circolazione. La trasformazione a molle rientra evidentemente in questa situazione, pertanto è da considerarsi solo e univocamente destinate alle competizioni in appositi circuiti o in terreni privati non aperti alla normale circolazione stradale.

OPERAZIONI PRELIMINARI

Il montaggio dell'assetto a molle può essere effettuato senza rimuovere la scocca, il motore, il cambio o il riduttore. E' sufficiente rimuovere il ponte anteriore e posteriore.

MONTAGGIO DELLE PARTI SUL TELAIO

1) Gli attacchi centrali dei puntoni anteriori e posteriori devono essere posizionati come nelle foto 1-2-3 a circa 325 mm a partire dalla traversa del telaio come visibile nelle foto.
2) La traversa di supporto al triangolo posteriore deve essere posizionata come risulta dalle foto 1-4-5 con i fori per i silent block del triangolo orientati verso il basso e il posteriore del telaio.
3) Il supporto telaio della barra panhard deve essere saldato nella posizione individuata dalla foto 6 spostando leggermente verso la parte anteriore l'attacco tubi freni.
4) Gli attacchi degli ammortizzatori anteriori lato telaio possono essere saldati o imbullonati nella posizione individuata dalla foto 7 facendo attenzione a non interferire con i tubi freni all'interno del telaio.
5) Gli attacchi superiori degli ammortizzatori posteriori devono essere saldati nella posizione della foto 8 in modo che l'occhiello dell'ammortizzatore rimanga a circa 6-7 mm. dalla scocca.
6) Il piattello di fissaggio della molla posteriore parte alta deve essere saldato al telaio in modo che il centro dello stesso si trovi al centro dei longheroni del telaio e a circa 575 mm. dal bordo più esterno posteriore del telaio (foto 9)
7) Il piattello superiore della molla anteriore può essere fissato con il centro a filo esterno del longherone del telaio direttamente sul vecchio supporto del tampone di fine corsa o rimuovendo il medesimo (foto 10-11-6). Scegliendo quest'ultima opzione, sebbene più laboriosa, si ottiene un incremento dello

spazio a disposizione della molla e una riduzione di altezza di circa 20 mm sull'anteriore, da considerarsi positivo per la barra panhard e la barra sterzo.

MONTAGGIO DELLE PARTI SUI PONTI

PONTE ANTERIORE (FOTO 12-13-14-15)

1) Occorre posizionare il ponte su un banco di lavoro in modo che, utilizzando idonei spessori, rimanga rispetto ai supporti inferiori di attacco balestre in piano o leggermente inclinato verso l'alto nella parte anteriore, ottenuto con uno spessore di 2 mm. nella parte anteriore del supporto balestra. In questo modo l'angolo di caster finale, tenuto conto della forma dei puntoni anteriori, rimane simile a quello di serie.
2) Posizionare le parti dotate di fori di attacco dei puntoni anteriori in modo che siano trasversalmente centrate rispetto ai supporti balestre e abbiano i fori perfettamente verticali rispetto al banco su cui li ponte è posato.

PONTE POSTERIORE

1) Posizionare le parti destinate al supporto posteriore triangolo nella posizione indicata dalle foto 3-16-17. Questa posizione è praticamente obbligata dalla forma superiore del ponte. E' probabile tuttavia dover apportare qualche correzione per fare aderire il più possibile le parti prima della saldatura.
2) Posizionare le alette inferiori di attacco dei puntoni in modo che si trovino all'interno dei supporti balestre, ovvero l'orientamento dell'aletta esterna si trovi appoggiata rispetto al ponte contro l'interno del supporto. Visto lateralmente, l'orientamento deve essere leggermente verso l'alto, cioè in direzione della pera del differenziale posteriore (foto 18-19-20).
3) Posizionare i piattelli supporto inferiore molla posteriore all'interno della alette dei puntoni posteriori, paralleli alla parte piana inferiore del supporto balestra (foto 19-20)
4) Posizionare infine i supporti inferiori degli ammortizzatori posteriori contro il supporto balestra inferiore, opportunamente ruotati in modo tale che l'ammortizzatore sia il più distante possibile dagli organi meccanici vicini (foto 18-21).

AVVERTENZE GENERALI

1) Molte parti hanno una posizione certa e possono essere saldate in modo definitivo. Per altre è preferibile puntarle in posizione e rimandare la saldatura a dopo aver verificato la correttezza del posizionamento.
2) E' preferibile non saldare per intero le parti ma a tratti, In particolare sui ponti, saldature troppo lunghe possono deformare i ponti stessi.
3) E' pressoché obbligatorio l'utilizzo di saldature a filo eseguite da parte di saldatori specializzati.

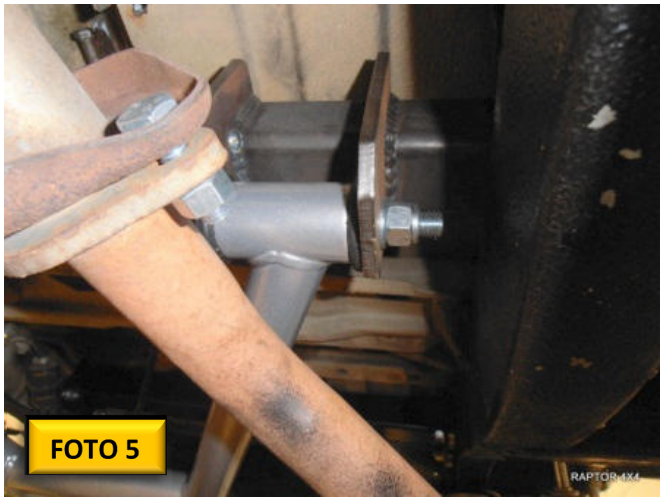


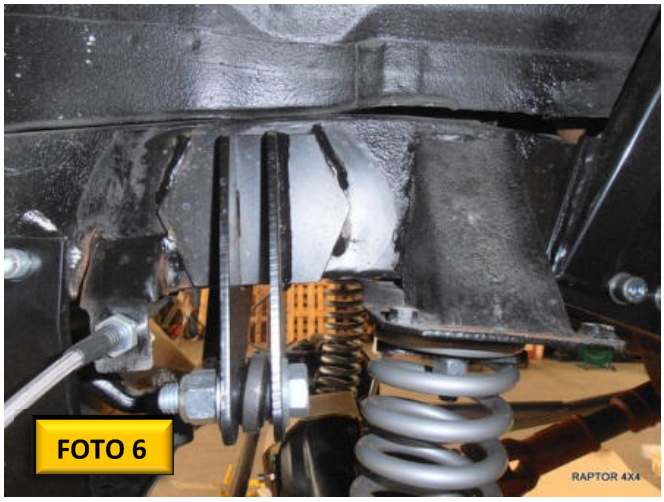

FOTO 1
RAPTOR 4X4


FOTO 2
RAPTOR 4X4


FOTO 3
RAPTOR 4X4


FOTO 4
RAPTOR 4X4


FOTO 5
RAPTOR 4X4


FOTO 6
RAPTOR 4X4

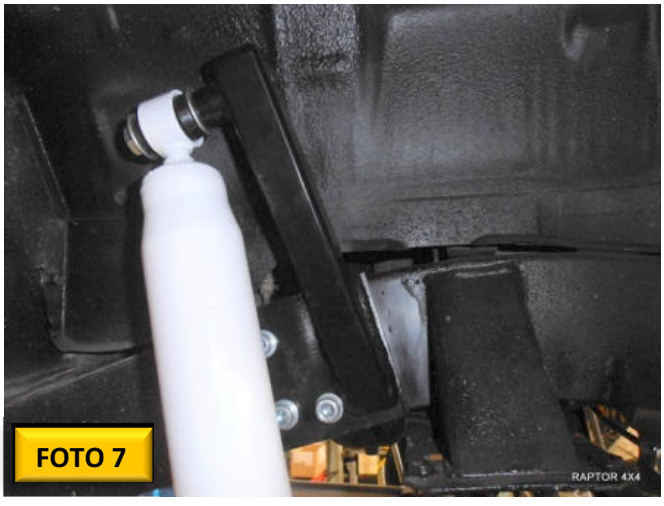

FOTO 7
RAPTOR 4X4


FOTO 8
RAPTOR 4X4

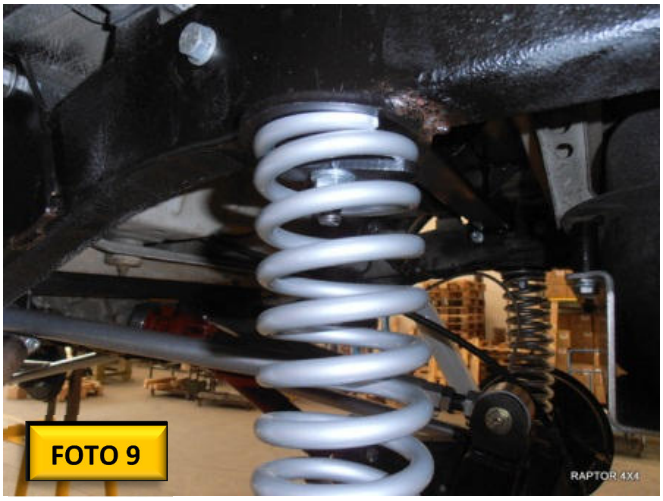
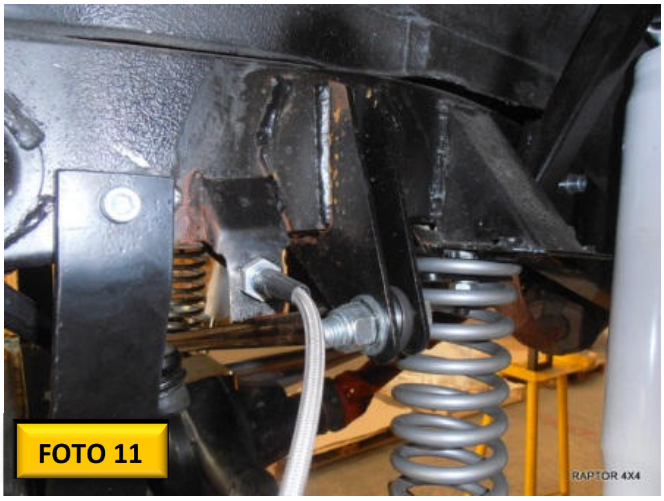

FOTO 9
RAPTOR 4X4


FOTO 10
RAPTOR 4X4


FOTO 11
RAPTOR 4X4

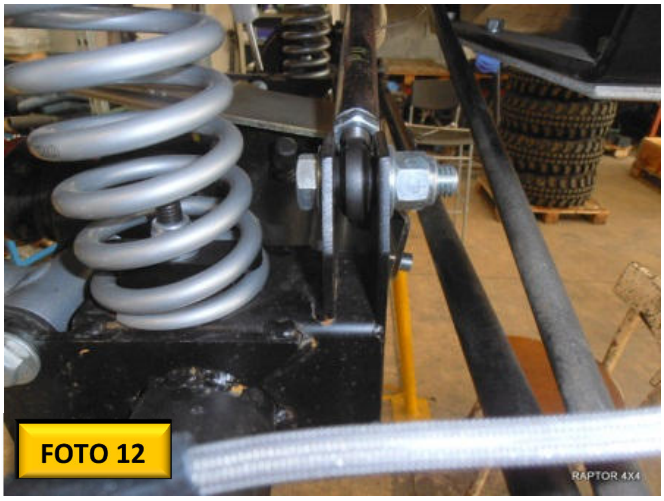
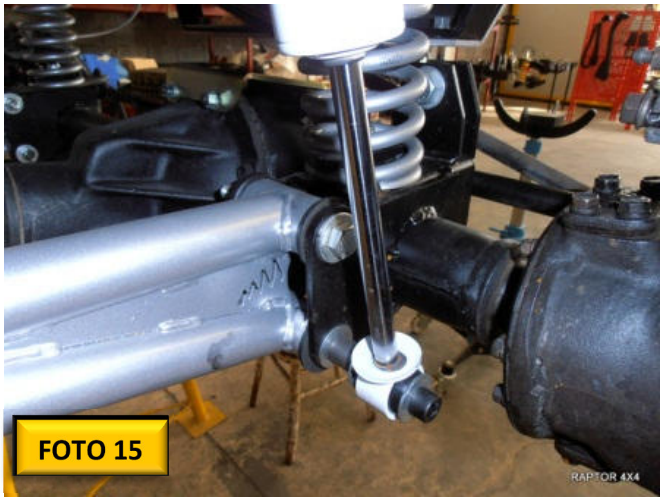

FOTO 12
RAPTOR 4X4


FOTO 13
RAPTOR 4X4


FOTO 14
RAPTOR 4X4


FOTO 15
RAPTOR 4X4

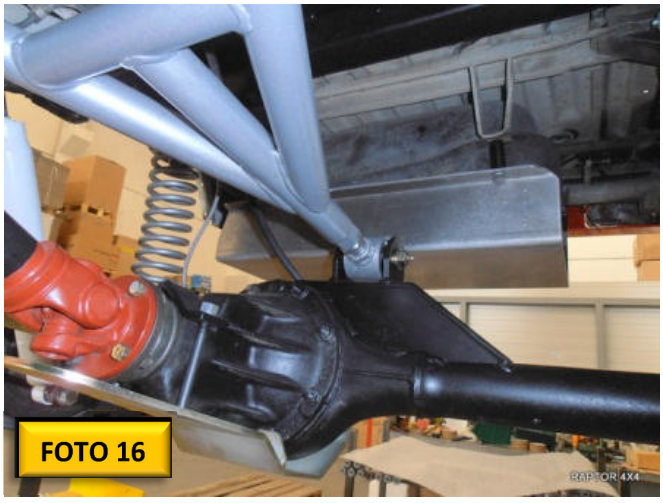
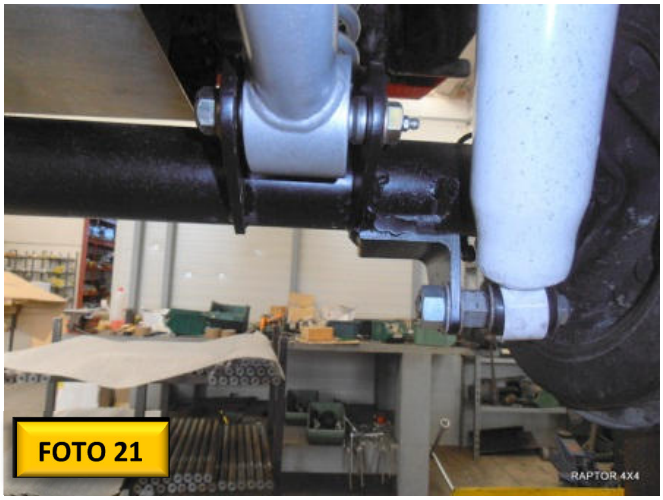

FOTO 16
RAPTOR 4X4


FOTO 17
RAPTOR 4X4


FOTO 18
RAPTOR 4X4


FOTO 19
RAPTOR 4X4


FOTO 20
RAPTOR 4X4


FOTO 21
RAPTOR 4X4