



AFINAÇÃO

As características de funcionamento destes amortecedores foram cuidadosamente ajustadas à boa condução e facilidade de manobra de toda a suspensão. Se desejar aumentar as forças dos amortecedores para condições especiais, proceda da seguinte forma:

Abra o capot e introduza o afinador (fornecido com os amortecedores) na ponta superior de cada suspensão. A extremidade desta tem uma forma especial e adapta-se perfeitamente ao encaixe do afinador. Proceda com cuidado rodando devagar até encaixar perfeitamente. Rode no sentido dos ponteiros do relógio e não force quando sentir resistência porque terá chegado à posição mais fraca da afinação. Inverta a direcção de rotação e volte à posição em que sentir resistência, sempre com suavidade. Para aumentar a força rode na direcção da seta e para diminuir, na direcção inversa.

ATENÇÃO: Faça uma afinação idêntica de ambos os lados pois, caso contrário, terá uma má estabilidade e um desgaste desigual dos pneus.

Retire o afinador e guarde-o. Um esquecimento poderá danificar o "Capot".

SUGESTÕES PARA AFINAÇÃO:

CONDUÇÃO NA CIDADE

Para aumentar a comodidade os amortecedores devem estar no mínimo da força.

Afinação: No fim do curso, no sentido dos ponteiros do relógio.

CONDUÇÃO NA ESTRADA

O carro deverá ter uma condução mais firme, mas deverá ser ainda muito confortável.

Afinação: ½ volta, no sentido da seta.

CONDUÇÃO RÁPIDA

Condução equivalente a um carro desportivo oferecendo uma maior estabilidade ao curvar e melhor direcção em altas velocidades.

Afinação: 1 volta no sentido da seta.

INSPECÇÃO

Ao subir o carro num elevador para inspecção, reparação, trocar de pneus, etc., pode acontecer que no exterior do amortecedor apareça uma fina camada de óleo e pó. Isto é normal e acontece durante o "assentamento" dos vedantes. Não é necessária reparação ou substituição do amortecedor. Só necessita fazê-lo quando a perda de óleo for significativa e pingar para o chão ou para o braço da suspensão.



調整

這些避震器的減震特性能與駕駛狀態以及整個懸吊系統的操作情形配合無間。

然而，在數千公里的使用之後，避震器的減震力量則需要調整以彌補其磨耗。如果你希望在特殊情況下提高減震力量，可以遵照下列的步驟。

取出所供應之調整鈕，打開引擎蓋，找出前避震器的頭，調整桿頂端有些微凸起，相同結構的調整鈕正好可很合適地套上，將調整鈕置於前避震器的頂端，慢慢旋轉至感覺到調整鈕接合，現在以順時針方向旋轉調整鈕，如果感覺到阻力，千萬不要用力，因避震器正處於未調整的狀態，這時請輕輕反轉，然後再試一次，調整減震力量時，依箭頭方向旋轉即可增強減震力量，如依反方向旋轉則可減弱減震力量。

注意：左右避震器的調整須完全相同，否則可能產生不穩定的操作情況或輪胎的不平衡磨損。

為避免對引擎蓋造成傷害，調整後請將調整鈕取下。

以下是有關各種設定和調整程序之說明：

市區行駛

為享受最舒適的市區駕駛，避震力量應該調整至最小。

設定：依順時針方向調整到最小。

越野行駛

越野裝置將提供車子一種堅韌的操作特性，但駕駛時依然感覺非常舒適。

設定：依反時針方向旋轉 ½ 圈。

急速行駛

這種裝置使車子的操作相當於越野車，可增強轉彎的性能，改善路面行駛的感受，而且確保在高速行駛時其方向的穩定性。

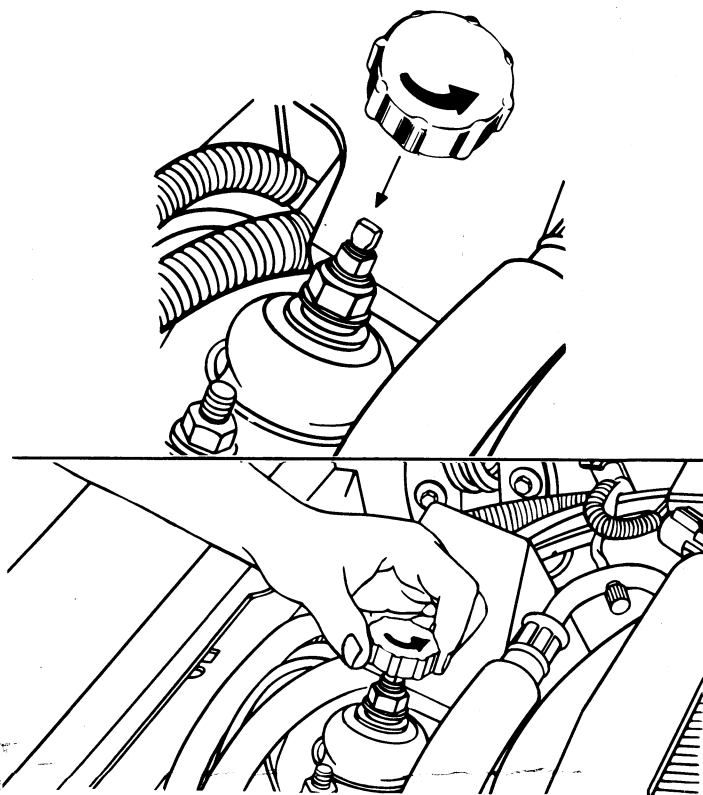
設定：依反時針方向旋轉 1 圈。

檢查

在頂高檢修時，您可能注意到在避震器的外部有一層薄薄的油及灰塵混合物，這是在避震器內部油封滲透期間所發生的正常情況，但不影響其性能，也並不表示避震器需要更換，避震器之更換僅發生於漏油已覆蓋了整支避震器，而且已流濕了低控制桿或隔夜停車的地面時。

instruction

1027-05-13-42
202



ADJUSTMENT

The dampening characteristics of these dampers are finely tuned to the ride and handling profile of the entire suspension system.

If you wish to upgrade the dampening force for special conditions, you may do so as follows:

Take the adjusting knob which is supplied, open the hood and find the top of the front dampers. The top end of the adjusting rod has flats over which the adjusting knob of the same configuration fits. Place the knob over the top end of the front damper and lock it in position by turning slowly until you feel the knob engage. Now turn the adjusting knob clockwise. If you feel resistance **do not use force**, as the damper is in an unadjusted position. Reverse the adjustment slightly and try again. To adjust the dampening force, the knob has to be turned in the direction of the arrow for increased dampening and the opposite direction for decreased dampening.

WARNING: Adjust both left and right dampers identically. Failure to do so could produce unstable handling and uneven tyre tread wear.

Always take away the adjusting knob in order to prevent possible damage of the bonnet.

The following is a description of the various settings and the adjustment procedure.

CITY RIDE

To enjoy the most comfortable city ride, the shocks should be left in the "minimum" position as they come in the car.

Setting: Minimum, completely clockwise.

CROSS COUNTRY

The cross country setting will give the car a firmer handling characteristic, but yet be very comfortable to drive.

Setting: ½ turn counter-clockwise.

G.T./AGGRESSIVE DRIVING

This setting equates the car's handling to a cross-country grand turismo car, offering increased cornering ability, improved road feel, and precise directional stability at higher speeds.

Setting: 1 turn counter-clockwise.

ATTENTION: Shock absorbers may never be fully adjusted.

INSPECTION

During lift inspection/servicing/tyre rotation, etc., a thin film of oil and dust collection may be noticed on the outside damper tube. This is a normal condition which occurs during the damper internal seal "break-in" period and does not affect the performance of the damper and does not indicate the need for damper replacement. Damper replacement should only occur if the damper oil leakage is sufficient to cover the entire damper tube and has "dripped" onto the lower control arm or onto the pavement during overnight parking.

F

REGLAGE

Les forces d'amortissement de ces amortisseurs ont été déterminées en tenant compte des caractéristiques de la suspension totale de la voiture.

A l'issue d'un kilométrage important, le besoin d'un réglage des forces d'amortissement de ces amortisseurs peut se faire ressentir afin de compenser l'usure.

Il est aussi possible que vous désiriez augmenter les forces d'amortissement pour d'autres raisons; pour ces 2 cas observer les directives ci-dessous.

Ouvrir le capot et placer la molette de réglage qui est emballée dans la boîte des amortisseurs, sur l'attache supérieure des amortisseurs avant. L'extrémité de cette attache est de forme spéciale et s'adapte exactement dans le logement de la molette (tourner très prudemment pour trouver l'engrènement sans régler involontairement).

L'amortisseur est livré en position de réglage 0, c.à.d en sa position la plus légère et un réglage pour le rendre plus souple n'est donc pas possible.

REGLAGE

Tourner la molette à l'inverse du sens des aiguilles d'une montre (à gauche) pour le rendre plus dur. Il est toujours possible en tournant à droite de retrouver le réglage d'origine.

ATTENTION: Le réglage doit être exactement le même pour les deux amortisseurs.

Ne laisser jamais en place la molette de réglage afin d'éviter des dégâts éventuels du capot.

SUGGESTIONS DE REGLAGE

CONFORT

Pour obtenir un confort maximum laisser les amortisseurs tels qu'ils sortent de la boîte (position 0).

SEMI-SPORT

Un demi tour à gauche. Ce réglage donne un amortissement plus important, cependant sans grande perte de confort.

SPORT

Un tour complet sortant de la position 0. Ce réglage donne à la voiture la tenue de route du "Grand Turismo" - très bonne stabilité à haute vitesse - très bon contact avec le sol - très bon en virages.

ATTENTION: Amortisseurs ne doivent jamais être réglés au maximum.

P.S.: Il est possible qu'une couche d'huile très mince se forme sur le corps de l'amortisseur, elle est due au "rodage" des joints. Ceci n'est pas un signe de défectuosité, nécessitant le remplacement des amortisseurs. Le remplacement est indispensable si la perte d'huile est importante.

NL

AFSTELLING

De dempingskarakteristieken van deze dempers zijn speciaal aangepast aan de vering van de auto.

Als u de dempingskrachten aan bijzondere gebruiksomstandigheden aan wilt passen, moet dit als volgt geschieden.

Neem de met de dempers meegeleverde afstelknop, open de motorkap en plaats de knop op de bovenbevestiging van de schokdemper. Het uiteinde hiervan heeft een speciale vorm welke precies past in de uitsparing van de knop. Draai nu voorzichtig naar rechts (tegen de richting van de pijl in) tot u niet verder kunt. De demper is dan geheel onafgesteld (0-stand).

AFSTELLEN

Draai de knop tegen de richting van de wijzers van de klok (dus richting pijl) om de dempingskrachten te verhogen. Door weer rechtsom te draaien, kunnen de originele dempingskrachten weer bereikt worden.

ATTENTIE: Altijd beide dempers (links + rechts) in gelijke mate afstellen.

Neem altijd de knop weer van de demper af. Dit kan schade aan b.v. de motorkap voorkomen.

Verschillende afstellmogelijkheden:

COMFORT

Voor een maximum aan comfort de dempers niet verstellen. Zij worden vanaf de fabriek in de 0-stand geleverd.

SPORTIEF

Een halve slag (180°) linksom afstellen. Deze instelling geeft meer demping, met toch nog een prettig comfort.

SPORT

Vanuit de 0-stand een hele slag (360°) linksom. Met deze instelling krijgt u een betere wegligging - zeer goede stabiliteit en wiel-wegcontact bij hoge snelheden - ook in de bochten.

Uiteraard zijn ook tussenstanden mogelijk. Het is een kwestie van persoonlijke voorkeur en praktijkervaring welke stand gekozen moet worden.

N.B.: Dempers nooit volledig afstellen.

Tijdens het "inlopen" van de pakkingen is het mogelijk dat zich een heel dun oliefilmje op het demperlichaam vormt. Dit is geen teken van lekkage, die vervanging van de dempers nodig maakt.

D

NACH- UND VERSTELLUNG

Diese Stossdämpfer werden speziell für jede Wagenmarke und jedes Modell entwickelt und hergestellt.

Wenn nach vielen Tausenden von Kilometern die Federung des Fahrzeuges weicher geworden ist und wieder eine straffere Dämpfung benötigt wird (nachstellen) oder wenn Sie die Dämpfung den Fahrbedingungen anpassen möchten (verstellen), kann die Nach- oder Verstellung wie folgt vorgenommen werden.

Nehmen Sie das Verstellrad, das mit dem Stossdämpfer mitgeliefert wird und öffnen Sie die Motorhaube, um die obere Befestigung der Stossdämpfer erreichen zu können. Das Verstellrad passt genau auf dieser oberen Befestigung; fühlen Sie ob Rad und Verstellstange gut eingerastet sind. Zum Nach- oder Verstellen genügt es das Rad nach links zu drehen, durch wieder nach rechts drehen kann die Original-einstellung der Dämpfungskräfte wieder erreicht werden.

ACHTUNG: Die Verstellung muss immer paarweise - pro Achse - und mit derselben Zahl von Umdrehungen geschehen.

Nehmen Sie immer das Verstellrad ab um eventuellen Schäden an der Motorhaube vorzubeugen.

Einige Beispiele von Stellmöglichkeiten:

KOMFORT

Für optimalen Komfort sollen die Stossdämpfer nicht verstellt werden; also das Verstellrad ist ganz nach rechts gedreht. Die Dämpfer werden vom Werk aus in dieser Einstellung geliefert (0-Einstellung).

SEMI-SPORT

Eine halbe Umdrehung nach links; diese Einstellung gibt dem Wagen eine straffere Dämpfung unter Beibehaltung des Komforts.

SPORT

Eine ganze Umdrehung nach links von der 0-Einstellung aus. Diese Einstellung gibt dem Wagen "Grand Turismo" Eigenschaften, eine sehr gute Strassenlage und Kurveneigenschaften und besserer Strassenkontakt bei hohen Geschwindigkeiten.

ACHTUNG: Stossdämpfer dürfen nie völlig nachgestellt werden.

P.S.: Es ist möglich, dass während des Einlaufens der Kolbenstangenabdichtung sich eine sehr dünne Ölschicht auf dem Gehäuse absetzt. Dies ist ganz normal und bedeutet gar nicht dass die Dämpfer undicht sind.

(E)**AJUSTE**

Las características de amortiguación de estos amortiguadores están ajustadas con precisión a la gama de conducción y manejo de todo el sistema de suspensión.

No obstante, después de miles de kms funcionando, las fuerzas de amortiguación de los cartuchos requieren ajuste para compensar el desgaste. Si Vd. desea elevar las fuerzas de amortiguación para casos especiales, puede proceder como sigue:

Coja el botón de ajuste que se suministra, abra la caperuza y busque el extremo de los amortiguadores delanteros. El extremo superior de la varilla de ajuste tiene muescas en las que encaja el botón de ajuste de la misma configuración. Coloque el botón de ajuste sobre el extremo superior del amortiguador delantero y fíjelo girando lentamente hasta que se note que queda encajado. Ahora gire el botón de ajuste en el sentido del reloj. Si nota resistencia no lo fuerce ya que el amortiguador está en una posición desajustada. Invierta ligeramente el ajuste y pruebe de nuevo. Para ajustar la fuerza de amortiguación, el botón debe girarse en el sentido de la flecha para aumentar la amortiguación y en sentido contrario para disminuir la amortiguación.

ATENCION: Ajuste ambos amortiguadores derecho e izquierdo idénticamente. De no hacerlo, se podría producir una dirección inestable o un irregular desgaste de los neumáticos.

Quite siempre el botón de ajuste para evitar posibles daños al sombrerete.

A continuación se describen orientativamente diversos ajustes y el modo de hacerlos:

CONDUCCION POR CIUDAD

Para disfrutar de la máxima comodidad, los amortiguadores deben dejarse en la posición "mínima" tal como vienen en el vehículo.
Ajuste: Mínimo, totalmente en el sentido del reloj.

TODO TERRENO

El ajuste para todo terreno proporciona a una conducción más vigorosa pero aun muy confortable.

Ajuste: ½ vuelta en sentido contrario al reloj.

G.T./CONDUCCION MAS DEPORTIVA

Este ajuste iguala el manejo del coche a un Gran Turismo Todo Terreno, ofreciendo un mayor agarre a la carretera y una dirección estable a altas velocidades.

Ajuste: 1 vuelta en sentido contrario al reloj.

ATENCION: Amortiguadores nunca deberán ajustarse hasta lo máximo.

REVISION

Durante inspección/repación/cambio neumáticos en elevador, etc. puede observarse en el tubo exterior del cartucho una fina capa de aceite y polvo. Esto es un fenómeno normal que ocurre durante el "asentamiento" del retén interno y no afecta al rendimiento del cartucho ni indica necesidad de cambiarlo. El cartucho sólo debe cambiarse si la pérdida de aceite es suficiente para cubrir todo el tubo y ha "caído" en el brazo de control inferior o al suelo después del estacionamiento nocturno.

(I)**REGOLAZIONE**

Le caratteristiche di taratura di questi ammortizzatori si adeguano per fettamente alle esigenze di guida ed alla struttura dell'intero sistema di sospensione. Tuttavia, dopo aver percorso molte migliaia di chilometri, è necessario regolare le tarature dell'ammortizzatore per compensare la diminuita efficacia dovuta all'uso. Tale operazione può essere effettuata anche per aumentare i valori di taratura per condizioni particolari.

Procedere allora come segue:

Prendere la manopola di regolazione contenuta nella scatola, aprire il cofano e individuare la parte superiore degli ammortizzatori anteriori. La parte terminale dello stelo presenta due piani paralleli sui quali si innesta perfettamente la manopola. Mettere la manopola sulla parte terminale dell'ammortizzatore anteriore e posizionarla ruotando lentamente finché non si avverte l'innesto della stessa. Ora girare la manopola di regolazione in senso orario. Non forzare se si avverte resistenza, poiché l'ammortizzatore si trova in posizione non regolata. Invertire leggermente il senso di regolazione e ritentare. Ruotando la manopola nella direzione della freccia si ottiene un aumento della taratura; nel senso inverso una diminuzione.

ATTENZIONE: Regolare nello stesso identico modo sia l'ammortizzatore di destra che quello di sinistra. Differenze di regolazione potrebbero determinare caratteristiche di guida instabile o consumo irregolare dei pneumatici.

Togliere sempre la manopola di regolazione per evitare possibili danni al cofano.

La seguente è una descrizione soggettiva dei vari livelli di taratura e della procedura di regolazione:

GUIDA IN CITTÀ

Per ottenere il miglior comfort di guida in città, gli ammortizzatori dovrebbero essere lasciati nella posizione "mínima" così come si trovano nella scatola.

Regolazione: minima - completamente girato in senso orario.

PERCORSI FUORISTRADA

La regolazione per percorsi fuoristrada renderà la guida più impegnativa ma comunque sempre molto confortevole.

Regolazione: ½ giro - in senso anti orario.

GRAN TURISMO/GUIDA SPORTIVA

Questa regolazione rende la guida della vettura simile a quella di una gran turismo fuoristrada offrendo una maggior sicurezza nelle curve, una migliore aderenza e una precisa stabilità direzionale alle più elevate velocità.

Regolazione: 1 giro - in senso anti orario.

CONTROLLO

Durante le operazioni di sollevamento per ispezione/manutenzione/rotazione dei pneumatici, ecc. si potrebbe notare sulla parte esterna dell'ammortizzatore un leggero strato di olio misto a polvere. Questa è una condizione normale che si verifica durante il periodo di assestamento delle guarnizioni interne e non compromette le prestazioni dell'ammortizzatore né rende necessaria la sua sostituzione.

(S)**JUSTERING**

Dessa stötdämpares dämpningsegenskaper är noga inställda till det totala upphängningssystemets kör- och funktionsegenskap.

Efter flera tusen mils körning behöver dock fjäderbensdämparnas dämpningskrafter justeras för att kompensera slitaget. Om Du önskar ställa upp dämpningskrafterna för speciella ändamål skall Du göra enligt följande:

Ta justeringsratten, som finns med i förpackningen, öppna motorhuven och ta reda på fjäderbensdämparens övre infästning. Översta delen av justeringsstången har nyckeltags-utformning och på denna passar justerratten, som har samma form. Placera ratten på fjäderbenets topp och lås den i position genom att vrida sakta tills Du känner att ratten kopplar in. Vrid nu justerratten medurs. Använd inte kraft om Du känner motstånd eftersom dämparen då är i ojusterat läge. Ändra om justeringen något och försök igen. För att justera dämpningskraften skall ratten vridas i pilens riktning för att öka dämpningen och motsatt riktning för minskad dämpning.

WARNING: Justera både vänster och höger dämpare lika. Försummelse att göra så skulle framkalla instabila köregenskaper och ojämnt däckslitage.

Tag alltid bort justerratten för att förhindra möjlig skada på motorhuven.

Följande är en subjektiv beskrivning av de olika inställningarna och justeringsförfarandet.

STADSKÖRNING

För att ha den mest komfortabla stadskörningen skulle dämparna hållas kvar i det 'lägsta' läget, som de kommer på bilen.

Inställning: Lägsta, helt medurs.

LANDSVÄGSKÖRNING

Landsvägskörning ger bilen en fastare köregenskap men är fortfarande behaglig att köra.

Inställning: ½ varvs vridning moturs.

HÅRD KÖRNING

Denna inställning jämställer bilens köregenskap med en stor långsärdsbil och ger förbättrad kurvtagningsförmåga, förbättrad väggkänsla och perfekt stabilitet vid högre hastigheter.

Inställning: 1 varvs vridning moturs.

UNDERSÖKNING

Vid inspektion på lyft, service, hjulrörelse etc. kan en tunn oljefilm- och smutsanhopning finnas på utsidan av fjäderbenet. Detta är en normal förekomst som uppträder under en period när inre tätning 'slits in'. Det påverkar inte fjäderbenets prestationsförmåga och betyder inte att benet behöver bytas ut. Utbyte av benet behöver bara ske om oljeläckaget är sådant att olja täcker hela röret och 'droppar' ner på nedre bärramen eller på gatubeläggningen under en nattparkering.

(N)**JUSTERING**

Demperkarakteristikken på disse demperne er nøye tilpasset kjøringen og hele hjulopphenget.

Imidlertid, etter tusenvis av kilometers kjøring, vil det være nødvendig med justering for å kompensere for slitasje. Hvis du ønsker å øke dempereffekten for spesielle kjøreforhold, kan du gjøre følgende:

Benytt justeringsrattet som medfulgte demperne, lukk opp panseret og finn toppen av demperinnsatsen. Toppen av justeringsstangen har flater som passer til justeringsrattet. Sett rattet på toppen av innsatsen og lås den ved å dreie rattet til du kjenner at rattet fester. Drei så justeringsrattet med klokken. Selv om du merker motstand - ikke bruk makt idet demperen befinner seg i ujustert tilstand. Drei rattet tilbake igjen og forsøk påny. For å justere demperkraften må rattet dreies i pilens retning for å øke effekten, og i motsatt retning for å redusere dempereffekten.

ADVARSSEL: Juster begge sider likt. Hvis justeringen ikke skjer likt kan du fremkalle ustabil kjøring og ujevn dekkslitasje.

Ta alltid vekk justeringsknappen for å unngå mulige skader på panseret.

Følgende er en subjektiv beskrivelse av hvorledes justeringen kan foretas under varierende forhold.

BYKJØRING

For å oppnå den behageligste bykjøring bør demperen være lavest justert - slik de var opprinnelig.

Innstilling: Minimum - med klokken til stopp.

LANDEVEISKJØRING

Landeveisinnstilling vil gi bilen en mer sportslig kjøring, men likevel meget behagelig å kjøre.

Innstilling: ½ omdreining mot urviseren.

G.T./AGGRESSIV KJØRING

Denne innstilling endrer bilens kjøreegenskaper til en landeveis grand turismo bil og får utpregede bedre kurveegenskaper, bedre veifølelse og en presis retningsstabilitet under hø fart.

Innstilling: 1 omdreining mot urviseren.

INSPEKSJON

Under service, hjulskifte etc. kan man legge merke til en tynn oljefilm og støvansamling på utsiden av demperhuset. Dette er en normal tilstand og inntreffer under innkjøringsperioden jog har ingen innflytelse på dempereffekten og indikerer heller ikke behov for utskifting. Utskifting skal bare skje når lekkasjen er så stor at oljen dekker hele huset og at det drypper olje under parkering natten over.



JUSTERING

Disse støddæmperes dæmpningseffekt er meget nøje afstemt til at kunne passe ind i det samlede affjedringssystem og dets indvirkning på kørekomfort og køreegenskaber.

Men efter mange tusinde kilometers kørsel kan støddæmperne behøve en justering til at kompensere for et eventuelt slid, og dersom man ønsker iøvrigt at forege dæmpningseffekten, gøres også detta således:

Tag justeringsmøtrikken, som medleveres med støddæmperen. Luk motorhjelm op, således at De kan komme til den øverste befæstigelse af støddæmperen. Justeringsmøtrikken passer nøjagtigt på den øverste befæstigelse. Føl efter, om møtrik og justerstang griber fat. For at efterregulere eller justere er det tilstrækkeligt at dreje møtrikken til venstre. Ved igen at dreje til højre kan man igen opnå den oprindelige dæmpningskraft.

ADVARSEL: Sørg for at justere venstre og højre støddæmper nøjagtigt ens. Hvis dette ikke gøres, kan det bevirke ustabile køreegenskaber eller uens dækslid.

Fjern altid justeringshjulet for at forhindre evt. ødelæggelse af motorhjelm.

Her følger en subjektiv beskrivelse af forskellige indstillingsmuligheder og af fremgangsmåden ved justering.

BYKØRSEL

Den mest komfortable form for bykørsel opnås, hvis støddæmperne forbliver i den "minimum" stilling, som de havde, da de første gang blev monteret i vognen.

Indstilling: Minimum, drejet i yderstilling med uret.

BLANDET KØRSEL

Justeringen til blandet kørsel giver vognen friskere køreegenskaber, men den vil stadig være meget komfortabel at køre.

Indstilling: ½ omdrejning imod uret.

SPORTSLIG KØRSEL

Denne justering ændrer vognens køreegenskaber i retning af dem, en rallyvogn har, og giver bedre evne til at køre hurtigt gennem sving, bedre vejgreb og en præcis retningsstabilitet ved høje hastigheder.

Indstilling: 1/1 omdrejning imod uret.

EFTERSYN

Når vognen er på liften for eftersyn, service eller hjulskift, bemærkes måske en tynd oliefilm med støvansamling på det yderste støddæmperrør. Dette er en ganske normal tilstand, som opstår, medens pakningen inden i støddæmperen "køres til". Den har ingen indvirkning på støddæmperens effekt, og indicerer derfor bestemt ikke, at dæmperen behøver at udskiftes. Udskiftning vil kun være nødvendig, hvis den udsivende støddæmperolie dækker hele støddæmperen og er dryppet videre ned på den nederste bærelarm eller på belægningen ned nederunder vognen ved parkering natten over.



SÅÅTÖ

Näiden vaimentimien vaimennusominaisuudet on säädetty tarkasti koko jousitusjärjestelmän mukaisesti. Monien tuhansien kilometrien käytön jälkeen vaimentimien vaimennusteho saattaa vaatia säätöä, jotta pystytään kompensimaan kulumisen aiheuttama tehon väheneminen. Jos haluat lisätä vaimennustehoa erikoisolosuhteita varten, voit toimia seuraavasti:

Ota pakkauksen mukana seuraava säätönuppi. Avaa konepelti ja näet vaimentimen yläpään. Säätötangon yläpää on litteä. Sitä vastaava reikä on säätönupissa. Aseta säätönuppi säätötangon päähän ja lukitse se paikoilleen kääntämällä hitaasti, kunnes tunnet nupin kiinnittyvän. Käänä säätönuppia myötäpäivään. Jos tunnet vastustusta, älä käytä voimaa, koska säätö on nolla-asennossa. Käänä hieman säätönuppia vastapäivään ja nyt uudelleen myötäpäivään. Vaimennustehon lisäämiseksi nuppia tulee kääntää nuolen suuntaisesti ja vähentämiseksi vastapäiseen suuntaan.

VAROITUS: Sääda sekä vasen että oikeanpuoleinen iskunvaimennin samalla tavalla. Jos näin ei tapahdu saattavat ajo-ominaisuudet heikentyä ja renkaat kulua epätasaisesti.

Poista säätönuppi aina säädön jälkeen. Näin välttyä aiheuttamasta konepellille vaurioita.

Seuraavassa kuvataan eri säätöjä.

KAUPUNKIAJO

Jotta kaupunkiajo sujuisi mahdollisimman mukavasti, iskunvaimentimet olisi jätettävä "minimi"-asettoon kun ne on asennettu autoon.

Säätö: Minimi, täysi kierros myötäpäivään.

HIEKKATIEAJO

Säätö hiekkatieellä ajaa varten antaa autolle tukevamat ajo-ominaisuudet mutta ajaminen on kuitenkin erittäin mukavaa.

Säätö: ½ kierrosta vastapäivään.

URHEILULLINEN AJO

Tämä säätö tasaa auton ajo-ominaisuudet antaen paremman kaarreajo-ominaisuuden, paremman tuntuman tiehen ja täsmälleen suunnan pysyvyyden suurissa nopeuksissa.

Säätö: 1 kierros vastapäivään.

TARKISTUS

Tarkistuksen ja huollon yhteydessä saatetaan havaita ohut öljykerros iskunvaimentimen putken ulkopinnalla. Tämä on normaalia ja johtuu männänänvarren tiivisteiden sisäänajosta eikä se vaikuta iskunvaimentimen toimintaan eikä merkitse sitä, että iskunvaimennin tulisi vaihtaa. Iskunvaimennin tulee vaihtaa vain silloin kun valuva öljy peittää koko vaimentimen ja sitä on tippunut kadulle yön yli pysäköitäessä.



PYÖMİZİŞ

Τα χαρακτηριστικά απόσβεσης κραδασμών των αμορτισέρ, μπορούν να συντονισθούν σύμφωνα με τις απαιτήσεις του δρόμου, του οδηγού και γενικά ανάλογα με όλα τα συστήματα της ανάρτησης.

Είναι δυνατόν μετά από χρήση πολλών χιλιάδων χιλιομέτρων οι διναμικές απόσβεσης κραδασμών των αμορτισέρ να χρειάζονται ρύθμιση για την αντιστάθμιση των φθορών.

Σ' αυτή την περίπτωση ή ακόμα όταν θέλετε να αυξήσετε τις δυνάμεις απόσβεσης κραδασμών για την αντιμετώπιση ειδικών συνθηκών μπορείτε να το πετύχετε όπως περιγράφεται παρακάτω:

— Παιρνετε το ρυθμιστικό εργαλείο (ρυθμιστήρα) που υπάρχει στο κουτί, ανοίγετε το καπύ και βρίσκετε το πάνω μέρος του μπροστινού αμορτισέρ. Το πάνω μέρος του άξονα ρύθμισης έχει ειδική εγκοπή στην οποία εφαρμόζει ο ρυθμιστήρας που έχει αντίστοιχη διαμόρφωση.

— Τοποθετείστε τον ρυθμιστήρα στο πάνω μέρος του μπροστινού αμορτισέρ γυρίζοντας αργά μέχρι να εφαρμόσει στη θέση του.

— Τώρα στρέψτε τον ρυθμιστήρα σύμφωνα με την φορά των δεικτών του ρολογιού. Αν νιώσετε αντίσταση μη χρησιμοποιήσετε δύναμη γιατί η φύσιγα βρίσκεται στην αριθύνση θέση. Σ' αυτή την περίπτωση γυρίστε λίγο αντίστροφα και ξαναδοκιμάστε. Για να ρυθμίσετε τις δυνάμεις απόσβεσης κραδασμών ο ρυθμιστήρας πρέπει να στραφεί προς την κατεύθυνση του θέλους για αύξηση των δυνάμεων απόσβεσης κραδασμών και αντίστροφα για μείωση.

ΠΡΟΣΟΧΗ

Ρυθμίζετε και τα δύο αμορτισέρ (δέξι και αριστερό) ομοιόμορφα, δηλαδή με το ίδιο αριθμό στροφών.

Αν και τα δύο αμορτισέρ του ίδιου άξονα δεν είναι ομοιόμορφα ρυθμισμένα μπορεί να δημιουργήσουν προβλήματα στην οδήγηση (αστάθεια) και διαφορετικές φθορές στα λάστιχα.

Τα παρακάτω είναι μια υποκειμενική περιγραφή των διαφόρων θέσεων ρύθμισης.

ΜΕΣΑ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ

Για να απολαύσετε πραγματικά την οδήγηση μέσα στην πόλη, τα αμορτισέρ πρέπει να είναι τελείως αριθύνση, δηλαδή στη θέση MINIMUM στραμμένα τελείως προς τη φορά των δεικτών του ρολογιού.

ΣΕ ΑΓΡΟΤΙΚΟΥΣ ΔΡΟΜΟΥΣ

Η ρύθμιση μιάς στροφής αντίθετα από τη φορά των δεικτών του ρολογιού θα δώσει στο αυτοκίνητο χαρακτηριστικά περισσότερης ευστάθειας και πολύ άνετο οδήγημα.

G.T. ΓΡΗΓΟΡΟ ΟΔΗΓΗΜΑ

Η ρύθμιση μίας στροφής αντίθετα από τη φορά των δεικτών του ρολογιού προσφέρει στον οδηγό αυτοκινήτου μεγάλο τουρισμού, βελτίωση της οδικής συμπεριφοράς στις στροφές, ευστάθεια και κράτημα δρόμου στις ψηλές ταχύτητες.

ΕΛΕΓΧΟΣ

Κατά τον περιοδικό έλεγχο του αυτοκινήτου (ΣΕΡΒΙΣ) ή την ζυγοστάθμιση των ελαστικών όταν ανεβάζουμε το αυτοκίνητο στο γρύλλο είναι πιθανό στον εξωτερικό σωλήνα του αμορτισέρ να παρατηρηθεί ένα λεπτό στρώμα λαδιού μαζί με σκόνη. Αυτή πρέπει να θεωρηθεί σαν φυσιολογική κατάσταση που εμφανίζεται όταν ο άξονας κατεβαίνει και περνάει μέσα από την εσωτερική τσιμούχα.

Το «ιδρώμα» του αμορτισέρ δεν επηρεάζει την απόδοση του και δεν σημαίνει ότι αυτό πρέπει ν' αντικατασταθεί ή να επισκευασθεί.

Αντικατάσταση ή επισκευή του αμορτισέρ συνιστάται μόνο στην περίπτωση που η διαρροή είναι τόσο μεγάλη ώστε να καλύψει ολοκληρωμένη τη φύσιγγα και να φθάσει μέχρι το κάτω ψαλίδι ή το κατάστρωμα του δρόμου μετά από ολονύκτια ακινησία του αυτοκινήτου.



(調整)

- このショックアブソーバーはハンドリングや乗り心地に合わせて適確に減衰力を調整する事ができます。
まず付属の調整ノブをフロントショックの先端にある調整ロッドに差し込みます(調整ロッドの先端は、調整ノブがかみ合う形状になっています。)
この状態で調整ノブが調整ロッドとかみ合うまでゆっくりと回し、かみ合った状態で固定します。それから時計方向(右回り)にノブを回し、ロックした状態から一番やわらかい状態です。
これ以上は無理に回さないで下さい。
これから必要に応じて減衰力を強める時には、時計と反対方向(左回り)、調整ノブを矢印方向に回転させます。

注意 ○ タイヤの偏摩耗や不安定なハンドリングを起こさない様にショックアブソーバーは必ず左右同一に調整して下さい。
○ 調整時以外には、ボンネットの損傷を防ぐ為必ず調整ノブを取り外しておいて下さい

(各種取り扱い内容)

- 市街地走行する場合には、調整ノブを一番柔らかい状態にします
- 高速道路等を走行する場合には、調整ノブを一番柔らかい状態から1/2回転ほど矢印方向に調整ノブを回します
- 山岳路などを走行する場合には、調整ノブを一番柔らかい状態から1/4回転ほど矢印方向に調整ノブを回します

(点検)

ダンパーチューブの外側にオイルの皮膜とほこりか付着している場合が有りますが、これはダンパー内部のオイルシールの慣らし期間に起きる事であり、決してショックアブソーバーの異常ではありません。ショックアブソーバーに異常がある時には多量のオイルが路面にもれてしまったり、足回りに溜まっている場合です。