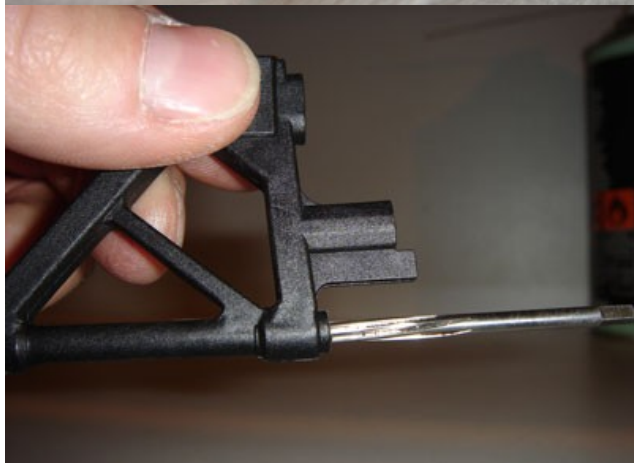


### Alcuni suggerimenti per il montaggio della nuova S-CLASS



La prima operazione da eseguire è la pulizia delle parti in metallo dal grasso che viene applicato su di esse prima di essere imbustate.



La seconda operazione è quella di controllare che i perni passino agevolmente nelle sedi dei bracci, in caso contrario con un alesatore da 3mm asportiamo i residui di lavorazione dai passaggi.



Verifichiamo che i braccetti inferiori entrino agevolmente nella loro sede



Nel caso la sede sulla spallina impedisca un movimento fluido togliamo qualche centesimo di materiale dal braccetto.



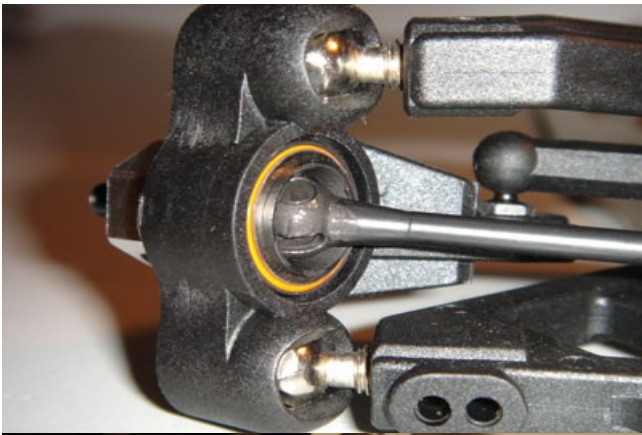
Puliamo ora gli omocineticici come abbiamo fatto in precedenza con i perni



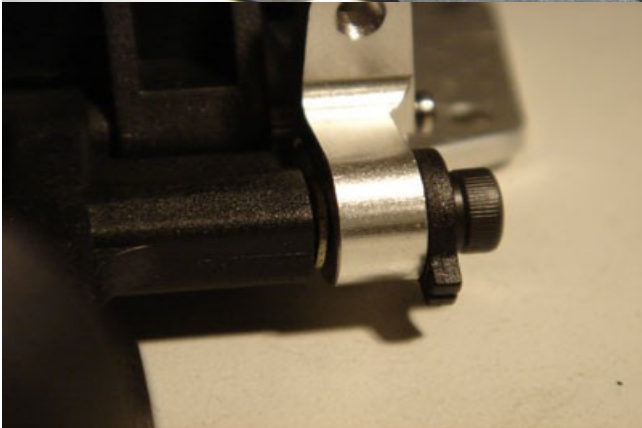
Operazione identica con i cuscinetti



Eseguito il tutto montiamo l'avantreno sul telaio, e controlliamo che l'assieme di braccetti e barilotti eseguano un movimento orizzontale senza impuntamenti



Ricordiamoci di aggiungere un po di grasso graffittato sulle teste di omocineticici e semiassi, aiutano a smaltire il calore e li preservano da un'usura eccessiva



Passiamo ora al montaggio della barra anti rollio, il pericolo sta nella precisione della stessa, infatti una volta montata se si stringe troppo la vite che la fissa la stessa al braccetto si rischia rendere faticoso il movimento di tutto l'avantreno, io inserisco una ranella dallo spessore di 1 mm tra barra e braccetto scongiurando così questo pericolo



Per quanto riguarda la frizione invece serve una cura particolare, infatti grazie al fatto che sia la più piccola e leggera la rende particolarmente sensibile alle regolazioni. Innanzitutto la frizione lavora al meglio con tutti i pesi aggiunti nelle pastiglie di espansione e abbiamo sostituito la molla con una più dura ( 1,8mm )



Il precarico della stessa risulterà di 0.34mm che andrà adattato al motore montato sul proprio modello. Come detto prima la frizione è molto sensibile alle regolazioni, quindi, in caso si debba aumentare o diminuire il precarico della molla, il lavoro va fatto a passi di 16i di giro per volta per non rischiare di passare da un estremo all'altro.



Per quanto riguarda la campana della frizione, facciamo in modo che la stessa non tocchi il ceppo frizione aggiungendo rasamenti tra dado volano e cuscinetto interno, fatto questo montiamo il cuscinetto reggispinta lasciando un gioco di 5 decimi ed applicando una punta di grasso graffittato che aiuterà anche in questo caso a smaltire meglio il calore dal cuscinetto stesso

Seguendo questi piccoli accorgimenti non vi rimane ora che mettere alla prova la vostra S-CLASS

Servizio fornito da Yvan Fagone e Giulio Baronti, distributori dei marchi Team Magic e K-Factory