

autofficina AUTORIZZATA



www.autofficinaautorizzata.com
info@autofficinaautorizzata.com



...Il portale che non c'era

2 **AUTOFFICINA AUTORIZZATA**
Se non è un (duemila)tre dici questo...

4 **DAYCO**
Cinghie distribuzione HT e kit

6 **METELLI**
La pompa acqua azionabile

8 **KYB**
Ammortizzatori nuovi ogni 80.000 km

10 **JAPANPARTS**
Kit frizioni heavy duty

12 **CONTEC**
Turbo nuovi e remanufactured

14 **TRW**
Le pastiglie freno Cotec



» Arrivederci a...

MAGGIO 2013
IN OCCASIONE DI AUTOPROMOTEC

Se non è un (duemila)tredecim questo...

Se è vero che il 13 è un numero fortunato, allora questo 2013 siamo convinti parta bene, sicuramente con una marcia in più... Perché si concretizza Autofficina Autorizzata anno 1 numero 1, progetto completamente gratuito per gli autoriparatori, continuamente messo a punto per funzionare al meglio. Si tratta del nuovo prodotto della Casa Editrice Collins (sì, gli stessi di Notiziario Motoristico), che si augura possa diventare un'opportunità per sviluppare il lavoro dei professionisti dell'autoriparazione e un'occasione per l'editore di essere sempre più vicino alle esigenze di chi d'aftermarket auto vive. Il magazine, quello che state sfogliando, segue di poco l'avvio del portale www.autofficinaautorizzata.com e ne completa l'informazione sotto il profilo più squisitamente tecnico.

In pratica, mentre sul sito Web si può conoscere in meno di un minuto quale sia il miglior ricambio equivalente all'originale al miglior prezzo per, eventualmente, accordarsi col punto vendita più vicino e averlo, sulla rivista si trova tutto quello che c'è da sapere su quel pezzo. Le informazioni sono fornite direttamente dal produttore e condivise dalla redazione, per una comunicazione immediata e il più possibile efficace e obiettiva. Si insomma, si sta parlando di quelle stesse identiche parti di ricambio che si trovano nella confezione marchiata dal costruttore auto, anche se c'è chi, tra questi ultimi, nega addirittura questa evidenza oggettiva. Applicazioni per tutte le auto, dalla A di Alfa Romeo alla V di Volvo. Ricambi dai pro-

tagonisti dell'aftermarket indipendente, quei signori che in pratica fanno qualità per essere selezionati anche dalle case auto, come Bosch o TRW, per capirsi.

Per l'autofficina autorizzata (e non solo), questo strumento serve per entrare maggiormente in confidenza con ricambi che magari si conoscono meno, che però sono non solo della stessa qualità di quelli commercializzati da casa auto, ma che non fanno assolutamente scendere il diritto alla garanzia se installati al posto di quelli di casa auto.

Insomma, la qualità dei ricambi trattata in Autofficina Autorizzata e sul sito dedicato è certa perché le parti sono realizzate da fornitori di primo livello e il monitoraggio dei prezzi è costante nel servizio d'intermediazione offerto. Il prezzo dei ricambi è immediato e trasparente, la disponibilità si può verificare in tempo reale grazie al pratico semaforo. Autofficina Autorizzata permette di lavorare altresì con nuove prospettive offerte dalla distribuzione indipendente qualificata, magari su modelli d'auto di cui non si ha il mandato. Provarlo (è utile ribadirlo), non

costa nulla. Basta scaricare il software in completa sicurezza per comprendere velocità e facilità d'uso e conoscere alternativi punti di distribuzione più vicini al posto di lavoro per la consegna dei ricambi ordinati.

Una volta scaricata l'applicazione sul proprio computer, basta che l'autofficina selezioni marca, modello, codice motore dell'auto su cui intervenire o codice IAM (Alfa Romeo 147, BMW Serie 1...) e ricambi che occorrono per la riparazione o manutenzione (filtri, bracci, ammortizzatori...), suddivisi per sottogruppi (motore, sterzo, carrozzeria...). I ricambi inoltre si potranno visualizzare grazie alla pratica banca dati grafica (cliccando sull'esplosore del motore o delle sospensioni, per esempio) o digitando direttamente il codice di riferimento.

L'evoluto software, basato su un completo e aggiornato database, fornisce prezzo del ricambio di casa auto, seguito dalle offerte dei ricambi dei più prestigiosi fornitori. Una volta selezionati gli articoli, il sistema permette di trovare i punti di distribuzione più vicini dove eventualmente rifornirsi al prezzo selezionato e messo a carrello.

Collins s.r.l.
Via G. Pezzotti, 4
20141 Milano

info@autofficinaautorizzata.com
www.autofficinaautorizzata.com

Direttore Responsabile:
David Giardino

Hanno collaborato a questo numero:

Giorgio Spolverini

Traffico impianti: Sonia Bardini

pubblicita@netcollins.com

Ufficio Abbonamenti: Carlo Sangalli

abbonamenti@netcollins.com

Concessionaria esclusiva per la pubblicità:

Collins S.r.l.

Via G. Pezzotti, 4-20141 Milano

tel. 02/8372897 - 8375628 - fax 02/58103891

collins@netcollins.com - www.netcollins.com

Ufficio Commerciale:

marketing@netcollins.com

Elena De Franceschi - Marialuisa Cera

Tutti i testi ivi contenuti, sono riproducibili previa autorizzazione scritta da parte dell'editore e citando la fonte. Tutti i diritti riservati.

Grafica, impaginazione, fotolito: Laserprint Srl - Milano
Stampa: Grafiche Pirovano Srl - San Giuliano M.se - (MI)

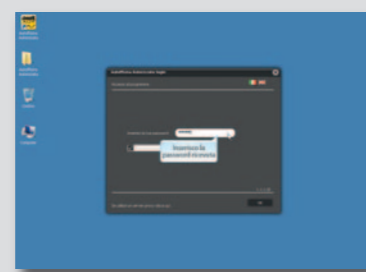
Aut. Tribunale di Milano N. 422 del 12/11/2012



Scaricare il software del sito in area Download

COLLEGARSI @

WWW.AUTOFFICINA AUTORIZZATA.COM



Registrarsi gratuitamente inserendo i dati aziendali (ragione sociale, partita IVA, e-mail). Attendere ricezione password via mail e inserirla per poter navigare.

AUTOFFICINA AUTORIZZATA CONTA SU...

Analysis è un catalogo elettronico di ricambi che consente la ricerca di qualsiasi codice all'interno di una banca dati completa e accurata. Prodotto da Kromeda, Analysis acquisisce le informazioni direttamente dai costruttori auto, attraverso documenti originali, in formato elettronico. Grazie alla partnership con i principali produttori di ricambi aftermarket, Analysis consente di trovare i codici aftermarket correlati ai codici originali. Nella homepage è possibile visualizzare immediatamente gli aggiornamenti apportati da Kromeda nell'ultimo mese. Gli aggiornamenti possono essere relativi a listini prezzi, nuovi modelli, completamento di gamma e cross reference.



Cliccare sulla tendina in alto su "Banca Dati OE" divisa per categorie merceologiche e prodotti, "Banca Dati Grafica" per esplosi, "Listino Prezzi" per codici, "Opzioni" per eventuali modifiche di ricerca tra cui i dati anagrafici.



Cliccare marca, modello e versione del veicolo (eventualmente anche cilindrata e anno di fabbricazione), oppure codice motore, codice ricambio IAM per trovare le applicazioni auto corrispondenti.



Cliccare sui sottogruppi di ricambi d'interesse, selezionare le "Distinte" (per esempio, ABS, componenti freni, freni, pinze freni) e sul "Dizionario" quello che serve (per esempio, disco freno, kit ganasce freni + cilindretti).



Sulle due finestre in basso compaiono marca, codice OE, descrizione del pezzo e prezzo di listino del ricambio originale e ancora più in basso i ricambi alternativi all'originale. Cliccare sul ricambio d'interesse e aggiungerlo al carrello.



Cliccare in alto sul carrello per visualizzare a destra l'ordine e la cifra complessiva, quella di listino dei ricambi di casa madre e dei ricambi alternativi.



Cliccare su Checkout per verificare i punti di distribuzione più vicini dove rifornirsi, inviare la richiesta e attendere di essere contattati in breve tempo per accordarsi su prezzo finale scontato (grazie al codice coupon) e consegna.



2

OCCHIO AL...

CODICE COUPON

Se si desidera personalizzare le condizioni commerciali, si possono scegliere i contatti preferiti in un'apposita lista per ricevere un codice con il quale si può accedere a condizioni di sconto "su misura". Il codice coupon (completamente gratuito), in altre parole, permette di ottenere ulteriori sconti forniti dal distributore selezionato, rispetto al listino base di Autofficina Autorizzata. Dopo aver riempito il carrello, sarà possibile scegliere uno tra i punti di distribuzione collegati al coupon inserito. Il servizio è stato creato per favorire le officine nella scelta del distributore con le migliori sconti e per i distributori poiché permette loro di creare nuovi e solidi rapporti con le officine che hanno accordato la fiducia. Per richiedere un codice coupon è sufficiente collegarsi con l'area preposta e compilare il form, inserendo alcuni semplici dati (ragione sociale, regione di appartenenza, e-mail). Al distributore arriverà la richiesta di attivazione per avviare un rapporto fondato sulle migliori condizioni possibili. Il codice coupon può essere inserito all'avvio del programma Autofficina Autorizzata. Durante la navigazione, sarà possibile cambiarlo con altri codici coupon in proprio possesso, per visualizzare diverse sconti speciali ed effettuare la scelta del miglior distributore.

UTILIZZA IL TUO CODICE COUPON



MANUTENZIONE TOTALE DELLA DISTRIBUZIONE

La sostituzione dei componenti del sistema di distribuzione compresa la pompa acqua, garantisce durata, qualità dell'intervento, prestazioni dell'intero sistema di trasmissione e del motore. La pompa acqua ha cuscinetti che, come quelli dei tenditori, sono soggetti a usura. Anche le giranti della pompa si usurano e non garantiscono più la portata originale. Quindi la sostituzione della pompa acqua insieme agli altri componenti della distribuzione evita il rischio di dover ripetere un intervento a breve sul motore con fermo macchina e costi aggiuntivi per l'automobilista. Quando si rende necessaria la sostituzione della pompa acqua su un motore con tanti km e i componenti non sono mai stati sostituiti, è il momento di provvedere all'installazione di una nuova cinghia di distribuzione e dei relativi componenti rigidi.

ALCUNE APPLICAZIONI CINGHIE HT

MARCA	MOTORE	CODICE DAYCO	MISURE
Peugeot, Citroen, Volvo	1.6 HDI 16V	941018	137x25.0
Fiat, GM	1.9 JTD 8V, 2.4 JTD 20V	94976	199x24.0
Iveco, Fiat	2.3 HPI 16V	94962	178x30.0
Ford	1.8 TDCI 8V	941009	91x20.0
Peugeot, Citroen, Land Rover	2.7 D V6 24V	94986, 94989	195x29.0, 85x20.0
Volkswagen, Audi	2.0 TDI 16V	94970	141x30.0
Volkswagen, Audi, Seat, Skoda	1.9 TDI	94885	120x30.0
Renault	2.2 DCI 16V	941019	89x25.0
Volkswagen	2.5 D	941008	141x26.0



Cinghie distribuzione HT e kit

Le cinghie HT (High Tenacity) sono realizzate con materiali di ultima generazione, in grado di assicurare prestazioni, affidabilità e durata anche su motori dalle potenze specifiche elevate, temperature d'esercizio superiori a 120°C e pressione della pompa d'iniezione di oltre 2000 bar.

Brevettata da Dayco, la cinghia HT si distingue per la copertura dei denti in PTFE (teflon) di colore bianco, che la rende facilmente riconoscibile dalle altre. Tutti i più recenti motori diesel per esempio, sono equipaggiati in primo impianto con le cinghie dell'azienda americana, come: TDI Audi e Volkswagen, TDCi Ford, HDi Peugeot, DCI Renault e JTDM Fiat.

riale innovativo, il carburo di silicio, che assicura longevità e silenziosità.

La portata della pompa è ottimizzata dalle giranti in plastica e metalliche che consentono la realizzazione dei profili ideali delle palette e della loro finitura per il mantenimento della temperatura ottimale del motore.

Per applicazioni speciali, sulla cinghia è previsto anche un tessuto sul dorso per aumentare la resistenza all'usura laterale e compensare così eventuali disallineamenti tra pulegge.

Il codice dei kit con pompe acqua è identificato da lettere e numeri (esempio KTBWP1550, KTBWP1551, KTBWP1552). KTBWP155 contiene i componenti dei kit KTB155 (cinghia di distribuzione e tenditori/pulegge) più la pompa acqua (WP). Il numero 1550, 1551, 1552 indica che al kit 155 sono abbinati tre diverse pompe acqua a seconda delle applicazioni.

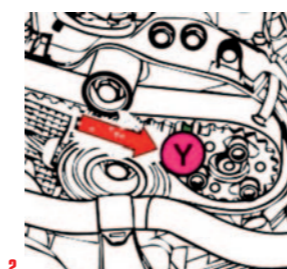
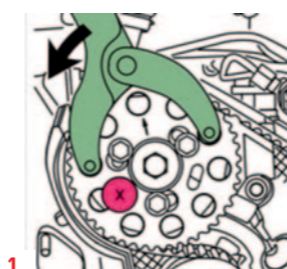
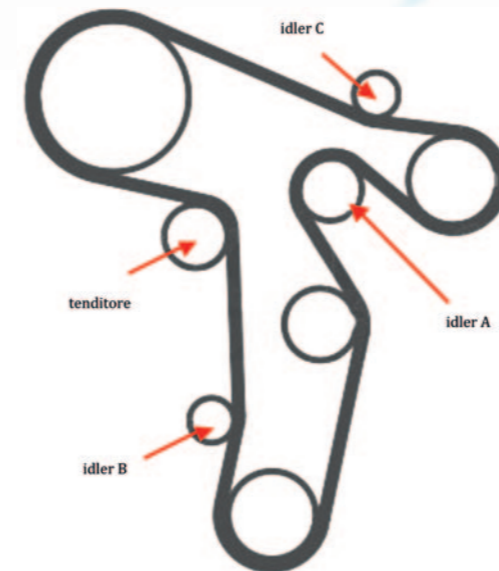
Nella sua gamma, Dayco offre anche la linea di kit KTBWP con pompa acqua. In particolare, la tenuta è garantita tra gli altri da un mate-

OCCHIO A...

Alcuni casi in cui "fare la distribuzione" può comportare qualche criticità in più: Dayco con le technical information (vedi pagina accanto) spiega come intervenire modello su modello. Di seguito sono indicati il riferimento alla casa automobilistica, il codice del kit Dayco e i singoli codici che lo compongono.

Marca	Modello	Kit	Componenti
VW	VW KTB788	941023	ATB2232-0, ATB2571-0, V0113, V0018, V0068, V0104, ATB2560-0, ATB2570-0
Fiat	Fiat KTB759	94976	ATB2547-0, ATB2000-0, V0047, V0055, V0117
PSA Group	PSA Group KTB493	941018	ATB2090-0, ATB2296-0
Opel	Opel * KTB414	94947	ATB2068-0, ATB2271-0, V0041, V0042, V0053, V0054
Opel	Opel * KTB531	94947	ATB2316-0, V0054, ATB2346-0, V0053

* i due kit Opel sono inseriti per distinguere le differenti composizioni.



MONTAGGIO E TENSIONAMENTO A MOTORE FREDDO

- Montare spina di bloccaggio (3359) albero a camme in X (1) utilizzando l'attrezzo speciale T10172.
- Montare in Y la spina di bloccaggio della ruota dentata della pompa alta pressione (2).
- Ruotare le ruote dentate dell'albero a camme e della pompa alta pressione fino alla fine delle fessure.
- Montare correttamente il nuovo tenditore e tutti gli altri elementi rigidi della trasmissione (idlers).
- Calzare la nuova cinghia di distribuzione con il seguente ordine: albero motore, tenditore, puleggia albero a camme, pompa dell'acqua, pompa iniezione e galoppino (idler A).
- Allentare il dado del tenditore e, se prevista, sfilare la spina di bloccaggio.
- Ruotare il tenditore in senso orario finché l'indicatore mobile si sia posizionato come in fig. 3.
- Bloccare il dado del tenditore con la coppia di 20 Nm +45°.
- Spostare leggermente l'utensile speciale T10172 in senso orario.
- Bloccare le viti della ruota dentata dell'albero a camme e della pompa alta pressione con la coppia di 20 Nm.
- Sfilare le spine di bloccaggio 3359.
- Smontare l'attrezzo di bloccaggio dell'albero motore T10050.
- Ruotare di due giri l'albero motore fino quasi al PMS.
- Fare girare l'albero motore in senso orario fino a quando l'utensile si innesta.
- Verificare che la spina di bloccaggio dell'albero a camme possa essere inserita.
- Accertarsi che l'indicatore mobile sia rimasto centrato come in 3, al massimo non oltre 5 mm a destra. In caso contrario ripetere le operazioni precedenti.
- Bloccare le viti della ruota dentata dell'albero a camme con la coppia di 20 Nm.
- Smontare tutti gli attrezzi di bloccaggio T10050 e 3359.
- Ruotare nuovamente di due giri l'albero motore fin quasi al PMS.
- Accertarsi che gli attrezzi di bloccaggio possano essere nuovamente inseriti e che l'indicatore mobile del tenditore sia rimasto nella posizione iniziale.





La pompa acqua azionabile

Codice identificativo 24-1167. Si tratta della particolare pompa acqua per motori 1.2 TFSI 63 e 77 kW Audi, Seat, Skoda, Volkswagen a listino dal 2009: la pompa acqua azionabile è una novità per il settore dei ricambi auto. Metelli è stata la prima a introdurre in Aftermarket questo tipo di prodotto.

Particolarità del prodotto è il funzionamento tramite serranda mobile, libera di scorrere in direzione assiale, azionata attraverso un meccanismo pneumatico che interrompe la circolazione del fluido nel circuito di raffreddamento.

L'azionamento avviene creando vuoto all'interno di una zona limitata da una membrana e da tenute a labbro. Il movimento della membrana permette alla serranda di scorrere e separare la voluta della pompa dalla zona circostante alla girante. La zona del vuoto è separata a sua volta da quella del fluido attraverso tre membrane che, sostituendo le tenute a labbro di vecchia concezione, garantiscono un corretto funzionamento del sistema anche in condizioni gravose.

Utilizzare una membrana come tenuta statica presenta grandi vantaggi in termini di affidabilità, perché suppliscono all'usura delle tenute a labbro che invece si guastano per lo scorrimento di un albero al loro interno. La presenza poi di particelle metalliche all'interno del circuito di raffreddamento aumenta la possibilità che la tenuta a labbro venga rovinata nella sua parte a contatto con l'albero.

Una soluzione che permette inoltre, in caso di eventuale danno al circuito pneumatico o di snervamento delle molle di ritorno, di garantire un funzionamento fail-safe della pompa sfruttando la pressione che agisce direttamente sulle pareti delle membrane lato fluido.



APPLICAZIONI

MARCA	MODELLO	VERSIONE	KW	MOTORE	DA ANNO
AUDI	A1 (8X1, 2, A), Sportback	1.2 TFSI	63	CBZA	01/05/10
AUDI	A3 II (8P1), Sportback	1.2 TSI	77	CBZB	01/04/10
AUDI	A3 II Cabrio	1.2 TFS	77	CBZB	01/05/10
SEAT	Altea (5P1) / Altea XL	1.2 TSI	77	CBZB	01/07/10
SEAT	Ibiza V (6J5, 1.8), Sportcoupe, ST SW	1.2 TSi	77	CBZB	01/09/10
SEAT	Leon II (1P1)	1.2 TSi	77	CBZB	01/04/10
SKODA	Fabia II (5J2), SW	1.2 TSi	63	CBZA	01/07/10
SKODA	Fabia II (5J2), SW	1.2 TSi	77	CBZB	01/03/10
SKODA	Octavia III (1Z3, 1Z5), SW	1.2 TSi	77	CBZB	01/04/10
SKODA	Roomster (5J7)	1.2 TSi	77	CBZB	01/05/10
SKODA	Yeti (5L)	1.2 TSi	77	CBZB	01/09/09
SKODA LCV	Roomster Van	1.2 TSi	63	CBZA	01/03/10
VOLKSWAGEN	Golf VI (5K1), Variant	1.2 TS	63	CBZA	01/07/10
VOLKSWAGEN	Golf VI (5K1), Variant	1.2 TSi	77	CBZB	01/09/09
VOLKSWAGEN	Golf VI Plus (5M1)	1.2 TSi, Cabrio	77	CBZB	01/08/09
VOLKSWAGEN	Golf VII	1.2 TSi	77	CAZA, CAZB	01/11/12
VOLKSWAGEN	Maggiolino (5C1)	1.2 TSi	77	CBZB	01/10/11
VOLKSWAGEN	Polo VI (6R)	1.2 TSi	77	CBZB	01/01/10
VOLKSWAGEN	Touran (1T1, 1T2)	1.2 TFS	77	CBZB	01/10/10
VOLKSWAGEN LCV	Caddy III (2KA, KB)	1.2 TSi	63	CBZA	01/09/10
VOLKSWAGEN LCV	Caddy III (2KA, KB)	1.2 TS	77	CBZB	01/09/10

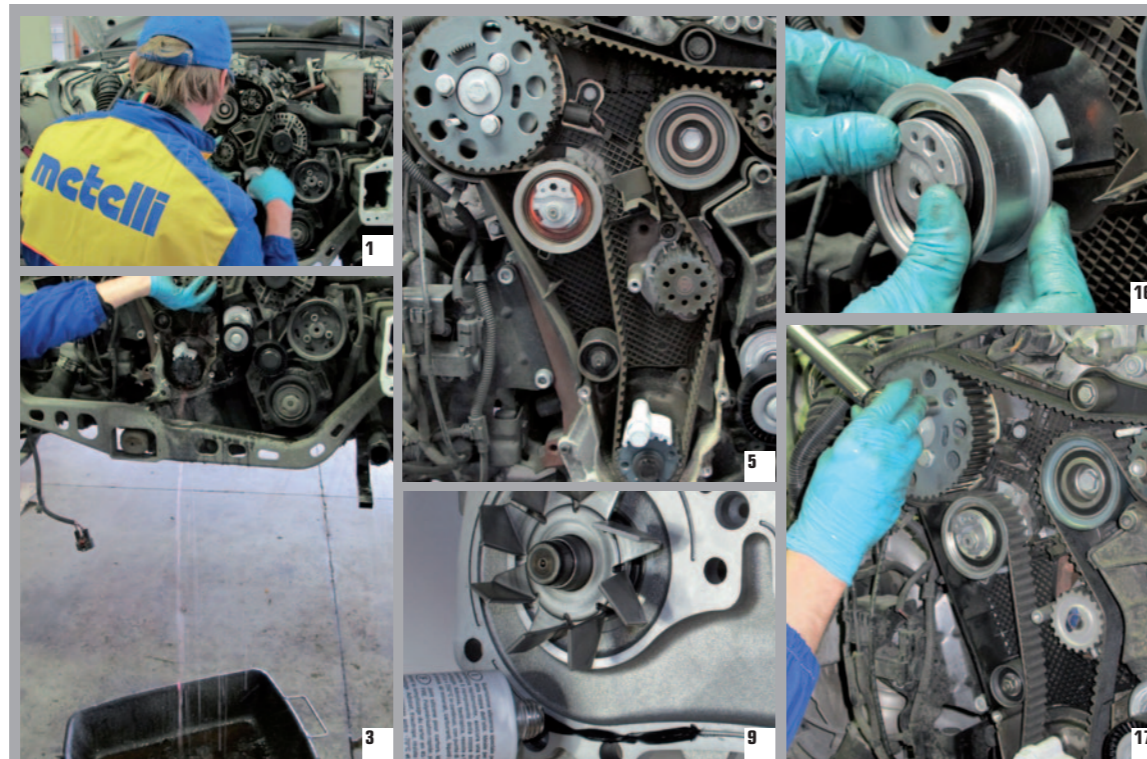
SI PUÒ ROMPERE PER...

- Impiego di liquidi di raffreddamento non idonei (corrosione, durata limitata tenuta meccanica).
- Bolle d'aria residue nel circuito (mal funzionamento pompa acqua).
- Surriscaldamento (con aria in quantità nel circuito, la tenuta meccanica funziona a secco e avvengono le perdite).
- Sbilanciamento giunto viscoso (un viscostatico con cuscinetto danneggiato gira sbilanciato e rappresenta una forte sollecitazione che si aggiunge al carico della cinghia, portando così al cedimento della pompa acqua).
- Sostituendo la pompa acqua è sempre bene sostituire galoppini e tenditori, spesso causa del cedimento del cuscinetto della pompa acqua.
- La tensione della cinghia con valori di carico oltre quelli raccomandati è causa di condizioni di lavoro del cuscinetto particolarmente gravose.
- La pasta sigillante su alcuni riferimenti va impiegata in maniera opportuna, onde evitare accumuli di sigillante residuo che finiscono nella tenuta meccanica o nei condotti del circuito di raffreddamento.
- Corpi estranei nel circuito, quando non pulito, possono danneggiare la girante della pompa acqua.



Mai sola acqua all'interno del circuito refrigerante, ma almeno il 50% del liquido deve essere glicole etilenico. I vantaggi della miscela sono:

- Innalzamento del punto di ebollizione oltre la soglia dei 100°C a pressione atmosferica (il glicole etilenico puro bolle a 200°C).
- Abbassamento del punto di congelamento (-30°C e oltre).
- Aumento del calore specifico del liquido che permette, a parità d'innalzamento della temperatura del fluido, di asportare una quantità maggiore di calore.
- Inibizione dei processi di corrosione che si possono innescare all'interno del motore.



CONSIGLI DI MONTAGGIO

1. Rendere accessibile l'area di lavoro, rimuovendo tutti i pezzi necessari per accedere alla zona della pompa acqua.
2. Se ci sono particolari prescrizioni del costruttore per il montaggio della pompa acqua, attenersi scrupolosamente.
3. Il circuito di raffreddamento deve essere svuotato completamente, pulito e risciacquato, particelle presenti nel circuito rovinano le facce degli anelli di tenuta, pregiudicandone il funzionamento.
4. Il liquido refrigerante va interamente sostituito con un liquido nuovo, che risponda pienamente alle caratteristiche richieste dal costruttore.
5. Se la pompa acqua è parte del circuito della distribuzione, la prima operazione da effettuare è il bloccaggio della fase del motore utilizzando gli utensili speciali ove previsti dal costruttore.
6. Una volta che la pompa è stata rimossa, si deve pulire molto bene la superficie del basamento da residui di pasta sigillante, pezzi di guarnizione rimasti incollati, riportando la superficie metallica perfettamente pulita, sgrassata e asciutta.
7. Controllare che la pompa in sostituzione sia intercambiabile con quella nuova.
8. Se la pompa ha guarnizione metallica o di altro tipo, la pasta sigillante non va assolutamente utilizzata.
9. Nel caso in cui la pompa preveda un'installazione con pasta sigillante, stenderne solo sulla superficie della pompa acqua la quantità corretta senza eccedere.
10. Ogni guarnizione smontata, va sostituita con una nuova.
11. Le viti di fissaggio vanno avvitate incrociate e, prima di serrarle, assicurarsi che la pompa sia ben centrata.
12. Rispettare i valori di coppia di serraggio delle viti.
13. Attendere un'ora con il circuito di raffreddamento vuoto per poter permettere al sigillante all'interno della voluta di polimerizzare correttamente.
14. Verificare il buono stato di eventuali giunti montati sulla pompa acqua e delle relative ventole.
15. Le fascette stringitubo rimosse vanno controllate ed eventualmente sostituite con fascette nuove.
16. Contestualmente alla sostituzione della pompa acqua, oltre alla cinghia, vanno sostituiti tutti le parti interessate dalla cinghia stessa (galoppini, rulli...).
17. Posizionare la cinghia seguendo correttamente le prescrizioni del costruttore.
18. Avere l'accortezza di usare una piccola quantità di grasso qualora si fosse in presenza di pompa a ingranaggi e alberi scanalati come presa di moto.
19. Verificare stato e buon funzionamento di termostato, sonde di temperatura, tappo vaso di espansione.
20. Una volta montata a dovere anche la cinghia, avere cura di lasciare meno aria possibile nel circuito prima di avviare il motore; il funzionamento anche per pochi secondi della pompa acqua a secco rovina la tenuta meccanica.



Ammortizzatori nuovi ogni 80.000 km



Molte Case automobilistiche scelgono gli ammortizzatori KYB per il primo impianto, ma il produttore giapponese è noto anche per le sue applicazioni in aftermarket. I ricambi KYB sono progettati e prodotti con la stessa cura e competenza utilizzate dall'azienda per le soluzioni OE, ma naturalmente non sono uguali.

KYB sa infatti che un'auto con 80.000 km (percorrenza oltre la quale il cambio degli ammortizzatori diventa opportuno se non urgente) è diversa da un veicolo appena uscito dalla catena di montaggio. Per poter garantire una guida stabile, confortevole e sicura come quella di un'auto nuova, gli ammortizzatori di ricambio devono avere caratteristiche espressamente studiate. I ricambi KYB sono progettati specificatamente per auto non più nuove e possono anche dare prestazioni persino migliori ri-

petto a quelle che sarebbe possibile ottenere con gli ammortizzatori originali.

Fra gli ammortizzatori prodotti da KYB spicca Excel-G, elemento doppio tubo a gas. La gamma include ammortizzatori di tipo gas-idraulico, tecnologia ampiamente utilizzata per montanti McPherson, ammortizzatori convenzionali e cartucce. Il sistema brevettato di valvole unidirezionali, combinato all'azoto in pressione, permette una migliore stabilità ed un superiore comfort di guida; allo stesso tempo, riduce drasticamente i fenomeni di emulsione dell'olio. Questo problema, assai diffuso negli ammortizzatori, può manifestarsi nel funzionamento ad elevate frequenze, causando perdita di efficienza dell'ammortizzatore e un maggior riporto di rumorosità, di conseguenza la loro drastica riduzione è un considerevole vantaggio.

Olio e gas, naturalmente presenti negli ammortizzatori gas-idraulici, negli Excel-G sono rigidamente regolati da particolari valvole anti-emulsione; questo contribuisce a mantenere costante nel tempo il funzionamento degli ammortizzatori.

L'assenza di saldature e riporti, sia all'interno del cilindro, sia nei terminali di fissaggio, aumenta la resistenza alle sollecitazioni e diminuisce la rumorosità. I trattamenti dello stelo (tempra dura, tripla cromatura di elevato spessore e rettifica accurata) conferiscono maggiore resistenza e minor attrito allo sfregamento, riducendo l'usura dell'anello di tenuta. L'accuratezza della progettazione e la qualità dei materiali, che accomunano peraltro Excel-G a tutti i prodotti KYB, garantiscono prestazioni elevate e durature nel tempo.

CONSIGLI DI MONTAGGIO

Gli ammortizzatori andrebbero sostituiti in media ogni 80.000 km, ma vari fattori (condizioni della strada, stile di guida, clima) possono influenzare la percorrenza media; si consiglia di controllarli anche più frequentemente. È importante sostituirli sempre in coppia. Inoltre si sottovaluta spesso l'importanza dei kit di montaggio e protezione: sono invece determinanti per mantenere elevate nel tempo le prestazioni delle sospensioni, con evidenti effetti positivi sul comfort di guida e sulla sicurezza. I kit KYB di montaggio e protezione sono progettati per corrispondere perfettamente ai diversi tipi di ammortizzatore, esaltandone le qualità positive, incrementandone la durata e contribuendo a riportare l'auto alle condizioni del momento in cui è uscita dalla fabbrica.

I kit di montaggio servono a migliorare il collegamento tra telaio e ammortizzatore. Un kit in buone condizioni, oltre a prolungare la vita utile dell'ammortizzatore, migliora il controllo del veicolo, aumenta il comfort della guida riducendo le vibrazioni e consente di manovrare lo sterzo con maggior facilità e precisione. La durata dei kit di montaggio può non coincidere con quella degli ammortizzatori: è sempre opportuno cambiarli quando si sostituiscono gli ammortizzatori stessi, ma se si avverte che lo sterzo diventa duro o rumoroso, è opportuno controllarli e se necessario provvedere alla sostituzione, in quanto potrebbero compromettere prestazioni e durata di ammortizzatori ancora in buono stato.

I kit di protezione costituiscono una barriera meccanica che si pone fra l'ammortizzatore e gli agenti esterni che potrebbero minarne l'integrità: proteggono da sollecitazioni fisiche traumatiche e dalla corrosione, dalla polvere e dall'umidità, preservano la tenuta stagna delle giunture impedendo fughe d'olio, aiutano ad attenuare le asperità della strada limitando la corsa della sospensione in fase di compressione e migliorando il comfort, e riducono in generale rischi di danno alle sospensioni. Il loro utilizzo allunga quindi la durata della vita degli ammortizzatori e delle molle e migliora la qualità della prestazione.



APP KYB store Apple



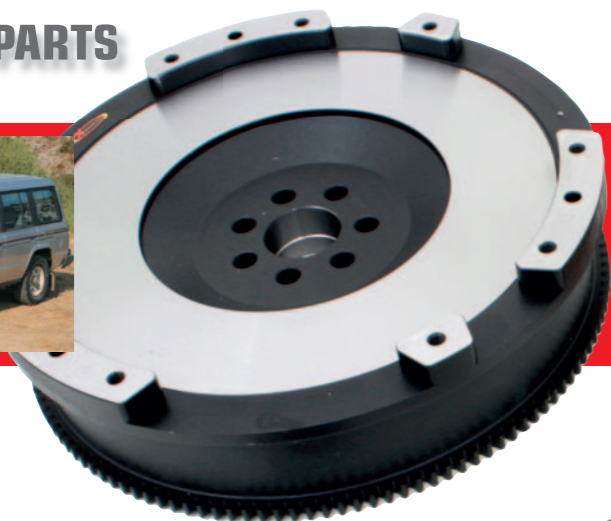
APP KYB store Android



APPLICAZIONI

Le applicazioni del catalogo KYB sono decisamente troppe per essere riassunte qui. Per scoprire quale applicazione KYB è la più adatta per ogni tipo di vettura è però disponibile un'APP per smartphone e tablet (Apple e Android). L'APP, denominata "KYB - Catalogo Ammortizzatori", è scaricabile gratuitamente da Apple Store e Google Play (il market Android); questi store sono raggiungibili comodamente con un clic anche dalla pagina "Catalogo" del sito mobile KYB. Per chi invece si trovasse già sugli store, l'APP si trova facilmente digitando nel motore di ricerca "KYB" o "ammortizzatori". Una volta scaricata, l'APP consente le stesse funzionalità del catalogo on line, già presente da tempo sul sito e fra le sezioni più apprezzate dagli utenti (da gennaio a settembre 2012 la pagina catalogo ha ricevuto oltre 27.000 visite). Perché replicare queste funzioni con un'APP? Non si è trattato di un semplice omaggio a una moda del momento: gli utenti che utilizzano smartphone e tablet sono sempre più numerosi, e questo vale naturalmente anche per i meccanici e in generale per tutti i visitatori del sito KYB. Per tutto il pubblico "mobile", l'APP offre l'indubbio vantaggio di essere sempre a portata di touchscreen, senza la necessità di aprire il browser, digitare la URL o ricercare il sito fra i preferiti e arrivare alla pagina catalogo. E naturalmente l'icona con un marchio amico e familiare sempre sullo schermo del proprio smartphone o tablet serve a ricordare che KYB è sempre vicina al suo pubblico.





Kit frizioni heavy duty

Attenta selezione delle aziende fornitrici per Japanparts (specializzata in ricambi per auto asiatiche), la realtà con sede a Verona in grado di garantire con la propria gamma standard produttivi di primo equipaggiamento. Per le frizioni in particolare, sono state realizzate specifiche attrezzature che permettono di misurare parametri di arretramento e parallelismo del piatto spingidisco e del carico esercitato dalla molla a tazza. Valori sbagliati possono pregiudicare il corretto funzionamento della frizione, e manifestare quindi anomalie d'esercizio.

Le verifiche sono svolte all'arrivo del materiale dai fornitori. Qualora si manifestino comunque contestazioni, le misurazioni sono di nuovo eseguite sul prodotto incriminato per poi rilasciare scheda con i risultati delle prove.

Da poco è stata inserita una nuova gamma frizioni e componenti per le condizioni più estreme. Basata su tecnologie del motorsport, la nuova linea si distingue per i kit heavy duty che includono per esempio fusto in acciaio cromo-molibdeno 4140, volano con corona dentata integrata, spingidisco a elevata pressione che comprende, quando necessario, piatto in acciaio. Quindi, incremento di coppia, capacità di carico maggiorata, aumento capacità termica e facilità d'uso. La gamma, costantemente aggiornata, è relativa a fuoristrada, SUV e veicoli commerciali leggeri.

Forte della qualità della gamma Kit frizioni heavy duty, la durata della garanzia è estesa a tre anni o 80.000 km. Per quel che riguarda le confezioni, queste sono facilmente riconoscibili grazie al lavoro svolto per identificare all'istante il marchio. Dal punto di vista qualitativo si è intervenuti sulla robustezza dell'imballo per preservare meglio il contenuto.

LE PRINCIPALI PARTI DI UNA FRIZIONE

- **Spingidisco frizione** Solidale al motore, consente la disconnessione dalla trasmissione.
- **Disco frizione** Posizionato tra volano e spingidisco, solidale col cambio, trasmette il moto del propulsore alle ruote, smorzando lo strappo in fase di partenza.
- **Cuscinetto reggispinta** Attraverso il pedale della frizione, consente di azionare il meccanismo premendo sulla molla a tazza.

ANOMALIE DI FUNZIONAMENTO

1. Difficoltà cambio marcia

Causa: montaggio forzato della scatola cambio, senza rispettare i centraggi.
Azione: sostituire il kit frizione.

Causa: meccanismo deformato.
Azione: montare nuova frizione, verificando sempre lo stato delle 3 linguette del piatto prima del montaggio.

Causa: il dispositivo di regolazione automatica non si sblocca per denti d'arresto usurati.
Azione: sostituire il dispositivo di regolazione automatica.

Causa: corsa disinnesto del cuscinetto insufficiente.
Azione: verificare dispositivo disinnesto, eventualmente sostituire boccole in nylon e lubrificare con grasso ad alto punto di fusione braccio e articolazioni esterne; controllare tenuta e funzionamento circuito idraulico.

2. Perdita di trazione

Causa: scatola cambio rimontata con eccessivo disassamento rispetto al motore.
Azione: sostituire il kit frizione; durante l'accostamento motore-cambio, la frizione non deve sostenere il peso del cambio. Rispettare coppie di serraggio, assicurarsi del corretto allineamento motore-cambio.

Causa: frizione rilasciata a numero RPM superiore al massimo consentito per la marcia selezionata.
Azione: installare nuova frizione ed educare chi guida.

3. Il veicolo procede a balzi o strappa

Causa: parastrappi frizione danneggiati o snervati, o arretramento spingidisco non corretto.
Azione: montare nuova frizione, ingrassare correttamente le scanalature di scorrimento con grasso ad alto punto di fusione.

4. In fase di reinnesto

Causa: eccessiva quantità di grasso o grasso inadatto.
Azione: montare nuova frizione e lubrificare correttamente con grasso ad alto punto di fusione.

5. Impossibilità di cambiare marcia

Causa: spingidisco montato male sui perni di riferimento.
Azione: montare nuova frizione, rispettando le raccomandazioni per il fissaggio del meccanismo sul volano.

6. Vibrazioni pedale frizione

Causa: alette del diaframma disallineate per carenza di precauzioni durante il serraggio, un urto sul diaframma al momento dell'accostamento motore-cambio.
Azione: montare nuova frizione e guidare con cura la scatola cambio.

7. Rigidità per un lungo tratto della corsa del pedale

Causa: tubo guida del cuscinetto di disinnesto usurato o braccio forcella piegato.
Azione: montare nuova frizione, riparare/sostituire parti usurate.

8. Frizione rumorosa

Causa: rottura di uno dei ganci di ritegno del cuscinetto.
Azione: sostituire parti usurate e montare nuova frizione, applicando abbondante quantità di grasso ad alto punto di fusione.

9. Durezza pedale

Causa: cuscinetto disinnesto grippato per difetto di fabbricazione o calore eccessivo per scorretto precarico del cuscinetto.
Azione: montare nuova frizione, ripristinare il comando, verificare il precarico del reggispinta, il cui valore deve essere compreso tra 50 e 100 Nm.

Causa: insufficiente lubrificazione della forcella della frizione, in particolare nell'alloggiamento del perno.
Azione: pulire e lubrificare le parti utilizzando un grasso a elevato punto di fusione. Se l'usura è eccessiva, installare nuova forcella.

Causa: eccessiva usura della frizione.
Azione: montare nuova frizione.

10. Slittamento e forti vibrazioni

Causa: frizione troppo sollecitata.
Azione: educare chi guida e assicurarsi della corretta regolazione della frizione.

11. Slittamento e impossibilità di cambiare marcia

Causa: surriscaldamento per eccessivo slittamento frizione.
Azione: montare nuova frizione, verificare componenti di disinnesto, in particolare i cavi di autoregolazione; controllare che i paraoli non perdano.

12. Forti vibrazioni dopo sostituzione frizione

Causa: volano rigato.
Azione: rettificare o sostituire il volano e montare nuova frizione.

13. Slittamento e perdita di trazione

Causa: frizione troppo sollecitata, possibile grippaggio/incollaggio sistema disinnesto.
Azione: montare nuova frizione, educare chi guida, controllare parti di sistema di disinnesto, in particolare i cavi di regolazione.

14. Rumore dopo distacco frizione

Causa: cuscinetto di centraggio grippato/rigido.
Azione: sostituire il cuscinetto centraggio.

15. Slittamento

Causa: dispositivo di regolazione automatica inceppato.
Azione: montare frizione/nuovo dispositivo di regolazione o, in caso di regolatori semiautomatici, resettare.

Causa: una fuga d'olio dalle guarnizioni del cambio o del motore ha degradato gli anelli d'attrito.
Azione: sostituire paraoli e guarnizioni che trafilano, detergere eccesso d'olio e installare nuova frizione.

Causa: frizione usurata.
Azione: montare nuova frizione.

16. Rumore, cigolio nel disinnesto

Causa: assenza di lubrificazione sugli snodi della forcella della frizione.
Azione: pulire e lubrificare con il grasso fornito nel kit frizione, sostituire sempre la forcella in lamiera.

17. Rigidità pedale

Causa: il cuscinetto di disinnesto si inceppa sul tubo di guida.
Azione: pulire e lubrificare con grasso ad alto punto di fusione; se il tubo è usurato, installare nuovo tubo di guida.

18. Rumori

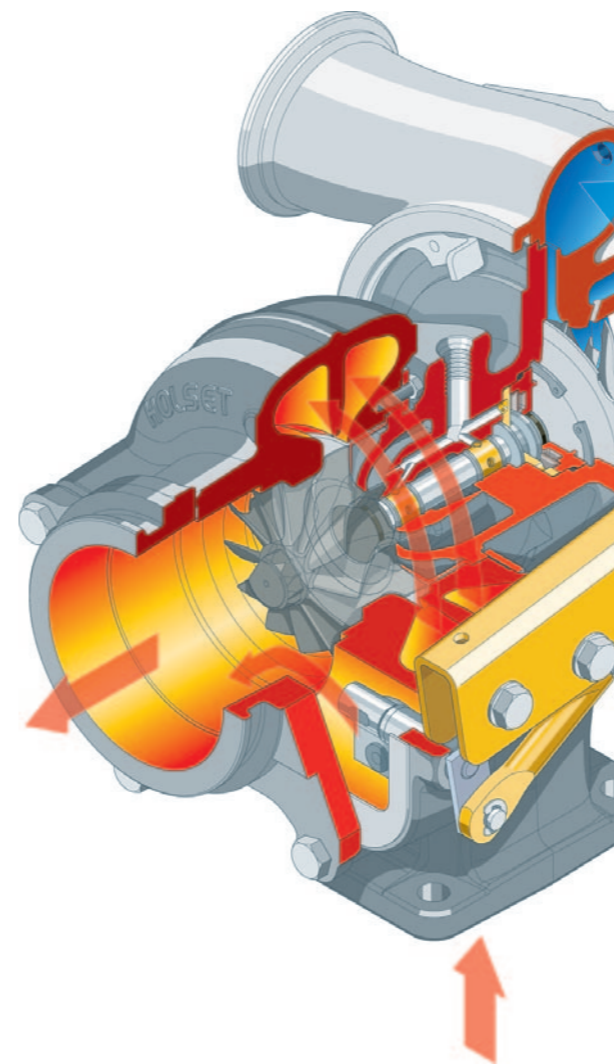
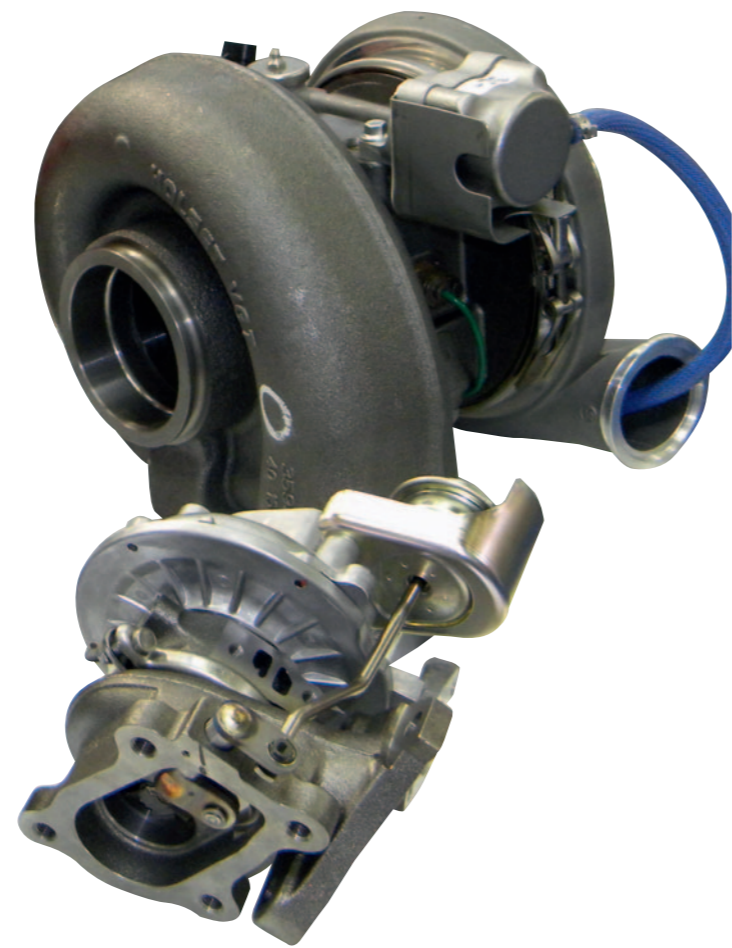
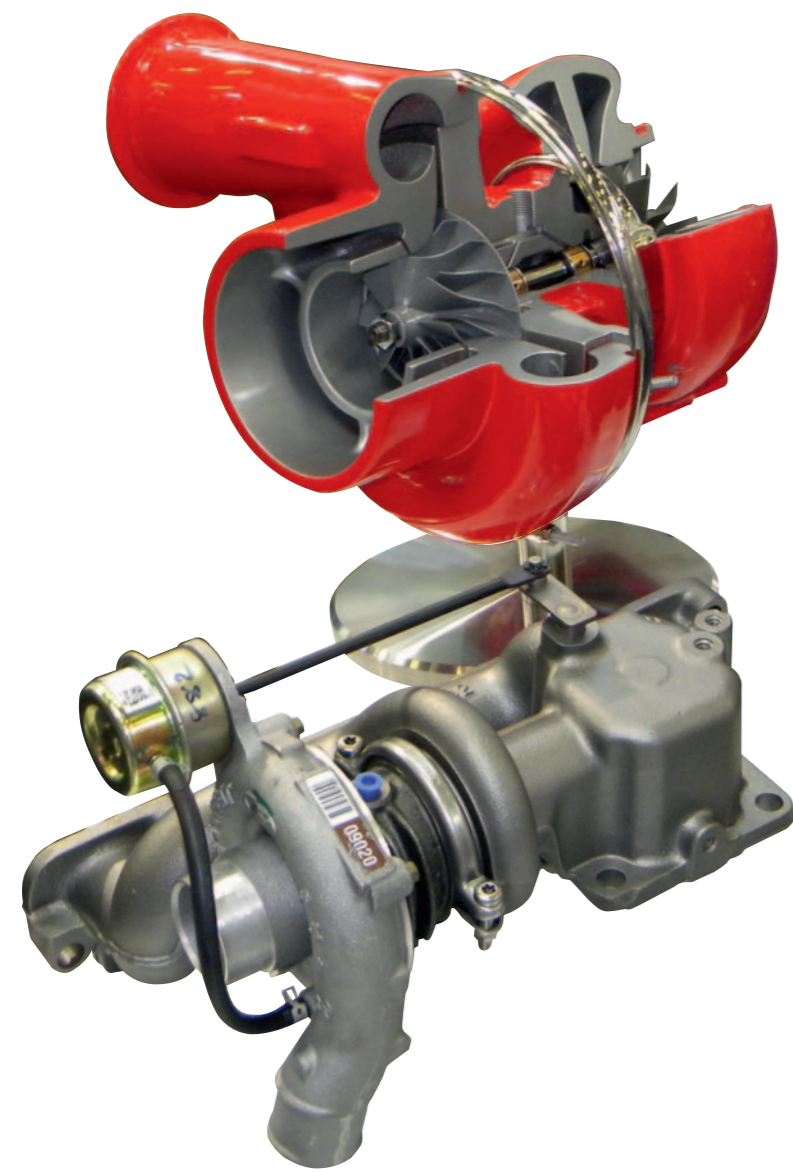
Causa: guida gravosa (marcia alta a bassi RPM, motore in cattivo stato).
Azione: educare chi guida, regolare il motore e, se serve, sostituire elementi deteriorati nel carter frizione.

19. Rumori metallici in fondo alla corsa del pedale

Causa: corsa di distacco eccessiva che provoca corsa elevata del diaframma.
Azione: installare nuova frizione e assicurare corretto allineamento.

Causa: corsa del disinnesto eccessiva, portando la molla a diaframma a contatto del disco condotto.
Azione: installare nuova frizione e procedere alla regolazione del comando.





LA GARANZIA GTT GARANZIA TOTALE TURBO

La Garanzia Totale Turbo è un nuovo esclusivo servizio offerto da Contec. Si tratta di una garanzia a copertura totale per rotture del turbo entro un anno dall'acquisto. Con un contributo del 5% sul prezzo di acquisto, in caso di rottura del turbo, qualunque sia il motivo, verrà sostituito con un turbo nuovo, previa restituzione immediata del turbo danneggiato, che verrà periziato per fornire al cliente indicazioni sulla causa della rottura. Tutti i dettagli e i termini della GTT sul sito www.contecturbo.it

Turbo nuovi e... remanufactured

PERCHÉ SI ROMPE UN TURBO?

Il turbocompressore, almeno per le applicazioni auto, è stato progettato e sviluppato per durare l'intera vita del motore. Quando questo si rompe, quindi, vi sono cause diverse, legate a problemi di lubrificazione o all'ingresso di corpi estranei, che provocano la rottura del turbo originario e che se non risolte possono danneggiare in modo irreparabile anche il turbo nuovo o revisionato che verrà installato. È quindi fondamentale che il meccanico capisca esattamente perché si è rotto il vecchio turbo prima di montare il nuovo, altrimenti, prima o poi, in funzione della gravità del problema, anche questo si romperà nuovamente. Per queste ragioni si raccomanda di attenersi scrupolosamente alle istruzioni di montaggio presenti in tutti i turbo nuovi e revisionati distribuiti da Contec.



Contec è il distributore per l'Italia dei turbocompressori Holset e IHI, rivenditore autorizzato Garrett, KKK e Schwitzer. Commercializza e ripara turbo, soffianti di tutte le marche. La disponibilità del magazzino, la rete di vendita e la logistica di distribuzione, l'officina attrezzata per revisioni e riparazioni, l'assistenza tecnica pre e post vendita, il catalogo on-line e l'e-commerce completi e continuamente aggiornati, il rivoluzionario servizio di Garanzia Totale Turbo, fanno di Contec un consulente preparato e puntuale.

Con una rete di punti vendita, depositi e rivenditori su tutto il territorio nazionale Contec è

in grado di garantire le consegne urgenti in 8 ore lavorative in tutta Italia. Sul sito www.contecturbo.it sono disponibili tutte le informazioni sull'azienda e sui prodotti distribuiti ed è possibile accedere a un catalogo online costantemente aggiornato.

Contec offre la gamma completa di turbocompressori nuovi per tutte le applicazioni: auto, camion, motori marini e stazionari. Acquistare un turbo nuovo Contec significa acquistare un prodotto originale. I costruttori di turbo, infatti, propongono prodotti che sono stati sviluppati per il primo impianto poiché i costi di sviluppo non giustificerebbero un investimento per un prodotto per il solo aftermarket. Che sia Holset, IHI, Garrett, KKK o altri, il turbo che propone Con-

tec è stato sviluppato in collaborazione col costruttore del motore ed è costruito sulla stessa linea di montaggio che fornisce il primo impianto. Quello che cambia è solo la confezione, Contec distribuisce solo turbo nell'imballo originale di chi li ha progettati e costruiti.

Revisionato originale: in qualità di distributore ufficiale, Contec opera con gli standard qualitativi, le istruzioni e i parametri imposti dalle case costruttrici. Tutti i kit riparazione e i ricambi utilizzati sono esclusivamente originali. Le attrezzature d'officina e le equilibratrici in particolare sono le stesse che si possono trovare sulle linee di montaggio delle case produttrici di turbocompressori. Contec non ripara turbo, li ricostruisce.

REVISIONATO SÌ, MA SOLO CON RICAMBI ORIGINALI

Contec è anche centro assistenza e garanzia per tutti i turbo nuovi che distribuisce o rivende ufficialmente. Da qualche anno Garrett non fornisce più né ricambi né manuali di officina né istruzioni per i turbo a geometria variabile detti VNT. KKK non ha mai vietato ufficialmente la revisione dei turbo a geometria variabile ma di fatto, non fornendo quasi per nulla ricambi né manuali di officina né istruzioni, ha seguito la linea di Garrett. Il turbo a geometria variabile di applicazione auto, e sempre di più veicolo commerciale, rappresentano oggi una parte importante di quanto installato sul parco circolante. Contec propone solo i turbo revisionati per i quali può garantire ricambi originali e qualità pari al nuovo.





Le pastiglie freno Cotec



Applicazioni per tutte, dai modelli più diffusi come Citroen C3, Fiat Panda, Fiat 500, Fiat Punto, Ford Fiesta, Lancia Ypsilon, Toyota Yaris, Volkswagen Polo e Golf, agli alto di gamma, come Audi Q7, BMW X5 e X6, Lexus RX, Mercedes Classe S e M.

Tutte le pastiglie freno TRW sono fabbricate internamente per il controllo totale della qualità e sottoposte a una serie rigorosa di test come quelli OE, sia in fase di produzione, sia durante i test drive (non solo in pista, ma anche nelle più estreme condizioni di impiego montano). La gamma supera gli standard industriali e le specifiche ECE R90. La confezione è fornita completa di accessori e istruzioni di montaggio in più lingue.

Cotec è un rivestimento a base di silicati introdotto su tutte le pastiglie TRW per auto e veicoli commerciali leggeri. Nelle frenate immediatamente successive alla sostituzione pastiglie (il periodo di rodaggio, si può chiamare), TRW Cotec permette di ridurre la distanza di frenata fino a 7 metri rispetto a una pastiglia convenzionale.

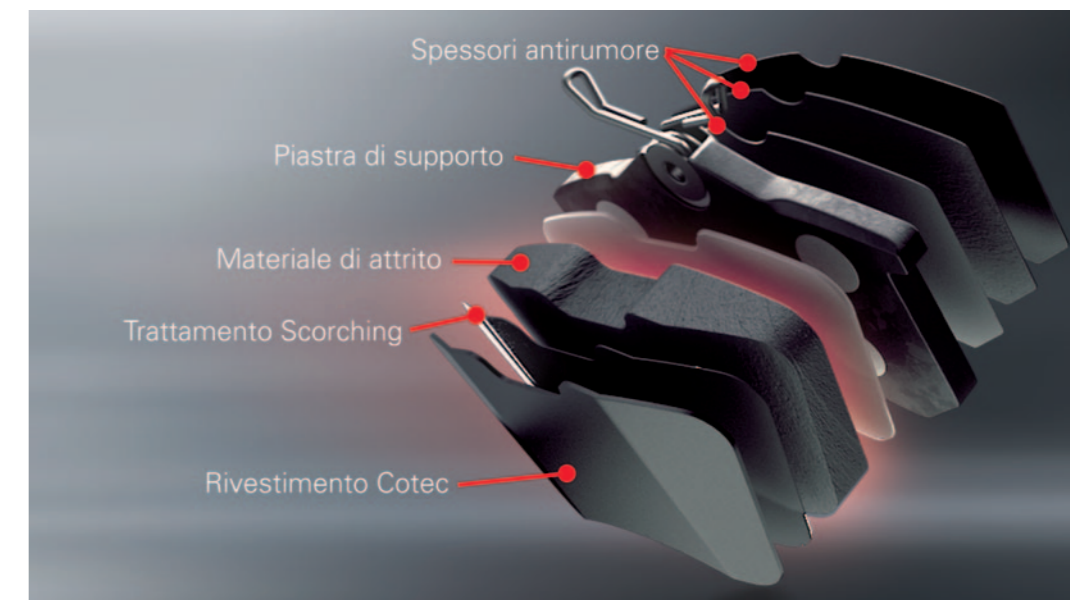
All'inizio del processo di rodaggio, la pastiglia mostra generalmente un coefficiente d'at-

trito minore. TRW Cotec migliora il contatto tra pastiglia e disco, aiutando gli automobilisti ad adattarsi alle diverse prestazioni proprio durante le prime frenate.

Il fattore surriscaldamento della pastiglia freno è un punto molto importante. TRW persegue in tutto e per tutto gli standard OE. Il materiale d'attrito viene scaldato fino a 700°C per eliminare resine e gas residui, e quindi ridurre i tempi di rodaggio.

Per ridurre i rumori, le pastiglie freno TRW contano su distanziali di alta qualità che funzionano da smorzatori tra il materiale d'attrito e la pinza freno.

Il fissaggio del materiale d'attrito ad adesivo unico garantisce grande resistenza alle alte temperature e al taglio. Laddove i costruttori auto impiegano generalmente un distanziale in metallo, quello impiegato da TRW è uno spessore fenolico che serve a



contenere le temperature nell'uso più intenso. Inoltre è disponibile una gamma di pastiglie freno con distanziali preassemblata con una realizzazione multistrato.

Le piastre di supporto sono in acciaio di alta qualità per supportare efficacemente il ma-

teriale d'attrito nell'uso più intenso. Il materiale d'attrito è legato alla superficie della piastra opportunamente trattata per prevenire formazione di ruggine. Risultato, stabile coefficiente d'attrito e prestazioni sicure indipendentemente da temperatura, velocità e condizione d'uso.



OCCHIO AL PISTONCINO...

Non aspettare di consumare tutta la pastiglia freni poiché, oltre al fattore sicurezza, il materiale d'attrito ridotto al minimo spessore fa lavorare i pistoncini fuori dalla pinza freno. I pistoncini sono in acciaio e la tenuta del liquido freni è assicurata da una guarnizione all'interno del cilindretto del freno, ma questa lavora bene solo su una guarnizione liscia e levigata. Se il pistoncino rimane a lungo fuori dal cilindretto della pinza, questo si può in effetti ossidare e sporcare, non garantendo più la perfetta tenuta del liquido freni della pinza. In altre parole, si consiglia di cambiare la pastiglia subito dopo la metà del suo spessore.



+ PASTIGLIE FRENO

- Standard ECE R90, test drive su percorsi alpini
- Produzione interna per il controllo totale della qualità
- Rivestimento Cotec assicura massime prestazioni anche in periodo di rodaggio
- Copertura circolante auto e veicoli commerciali leggeri
- Distanziali antirumore ad elevata qualità

