

Sostituzione anabbaglianti, abbaglianti e posizione serie 0

Domanda: è normale che mi si brucino frequentemente le lampade della 147? Si può fare qualcosa per prevenire?

modello di 147: serie 0 (no restyling)

Risposta: è un fenomeno abbastanza diffuso, come del resto su molte auto moderne ricche di elettronica.

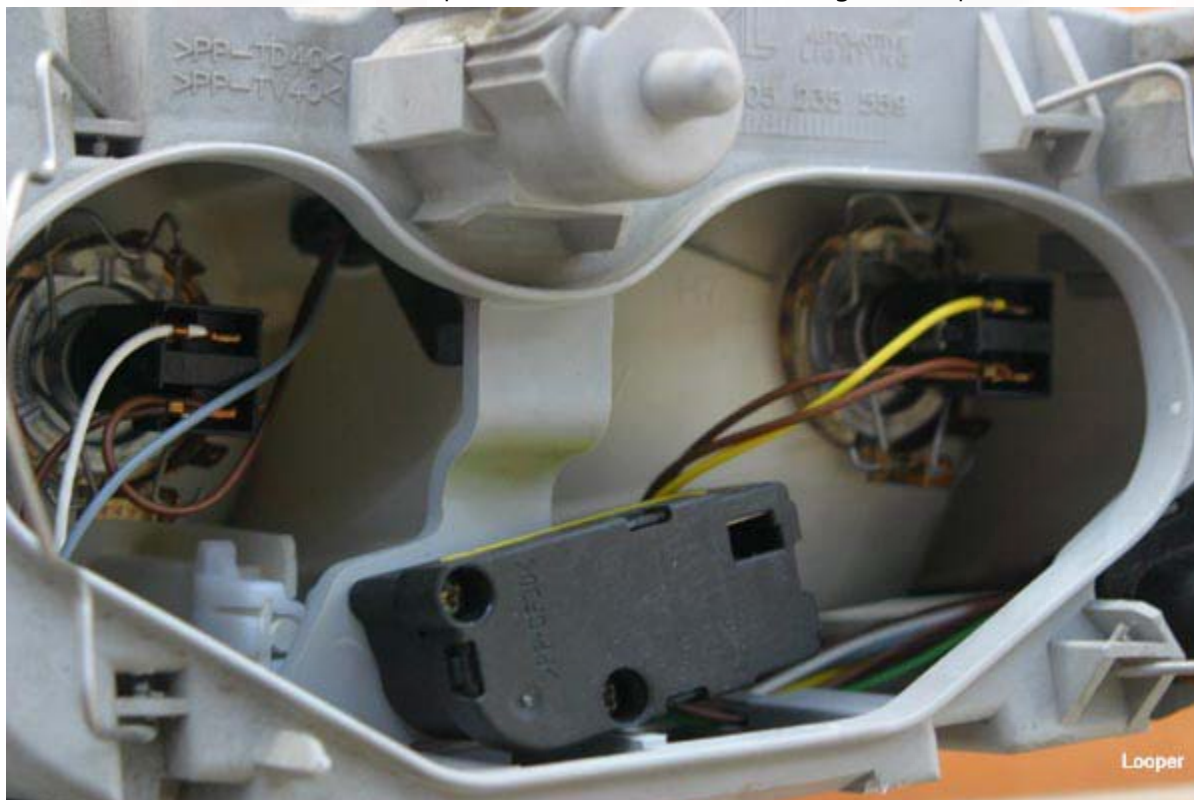
Per limitare il numero di lampadine bruciate può essere utile accendere luci e fari solo qualche secondo dopo l' avviamento del motore e spegnerle prima di spegnere il motore. A motore avviato, dopo qualche secondo la tensione sarà più stabile. Se le luci vengono accese solo in questo momento saranno meno "stressate". In questo modo dureranno un po' di più.

Domanda: come si cambiano le lampadine dei fari anteriori?

modello di 147: serie 0 (no restyling)

Luci anabbaglianti (la procedura è del tutto simile per gli abbaglianti):

Intanto vediamo una foto del faro aperto e smontato, aiuterà nel seguito a capire come muoversi:



Per facilitarvi la vita è utile procurarsi uno specchietto da trucco (chiedete alla vostra ragazza, moglie, amica del cuore, oppure fregatelo alla mamma): sarà molto utile per osservare come è fissata la molla che blocca la lampadina degli anabbaglianti/abbaglianti e la levetta della luce di posizione, sganciarla nel modo giusto e verificare infine che tutto sia fissato correttamente prima di richiudere.

- Aprite il cofano: le lampadine si cambiano da dietro il corpo del fanale. Il faro dx, sul jtd appare così:



- Sbloccate le due molle di ritegno che fissano il coperchio di protezione, sganciandole entrambe verso l'esterno del faro.



- Togliete il coperchio in modo fermo ma accurato, per non danneggiare la guarnizione in gomma impermeabile, e mettetelo da parte.



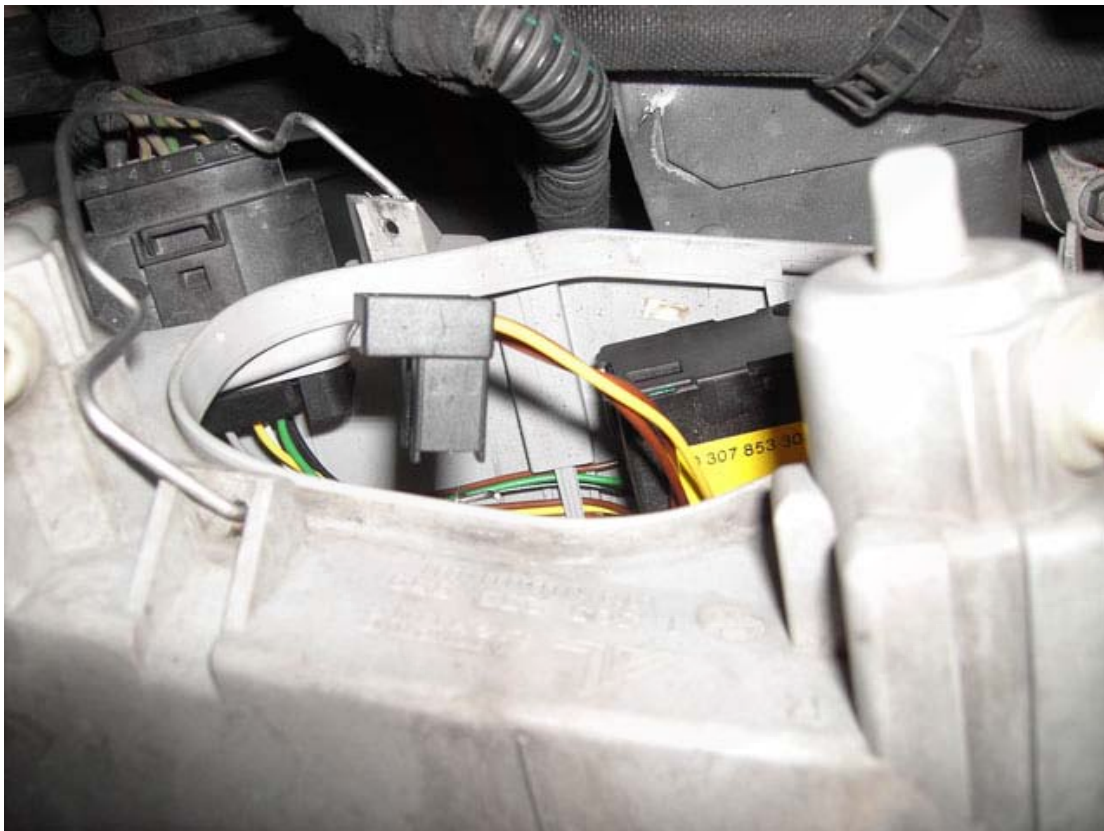
- Per il faro sx la procedura è identica, ma sarà più difficile togliere il coperchio perchè c'è meno spazio.



- Tirando delicatamente, staccate il contatto di alimentazione (bocchetto di plastica + contatti a pressione) che porta corrente alla lampadina da sostituire. Così appare il contatto degli anabbaglianti prima di staccarlo:



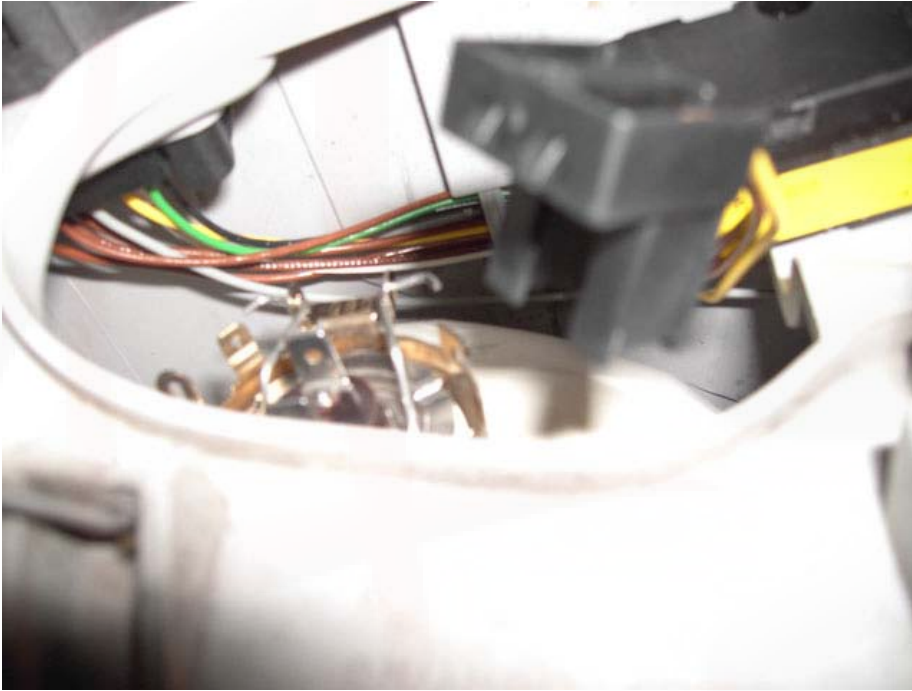
e dopo, staccato:



- Appoggiate il blocchetto in modo che non vi ostacoli nelle operazioni seguenti, lo spazio non è abbondante.

- Fatto questo, usate lo specchio per osservare il sistema di aggancio della lampadina. Questo è in sostanza una molla a cavaliere (una specie di "omega", se avete presente la lettera greca) incernierato in basso e fissato in alto con due ganci metallici.

Chiuso appare, dall' alto, così:



La molla va sganciata nella parte alta, tirandola verso il lato del volante.

Ora è aperta:



- Osservate bene con lo specchio i due ganci: contrariamente ad altre auto, sono orientati nella medesima direzione. Questo vuol dire che con altre auto per sbloccare dovevate comprimere tra indice e pollice il corpo della molla per restringere l'anello e farlo scivolare fuori, mentre sulla nasona è sufficiente premere con un dito sulla parte superiore dell'anello e spingerla lateralmente fuori da entrambi i ganci (è più facile).

A questo punto la lampadina cadrà letteralmente fuori sede:



- Attenzione al verso, sarà lo stesso per rimettere la lampadina nuova... prendetela dalle lamelle di alimentazione e sfilatela dal corpo del fanale, facendo attenzione a non toccare il vetro con le mani... col grasso che lasciate, sarà molto più facile che si bruci presto.

- Le H1 e le H7 hanno una tacca di riferimento, come da figura sopra. Per fissarla, mentre con due dita la tenete ferma in sede con l'altra mano dovete riposizionare la molla a cavaliere nei due ganci metallici superiori, usando un dito per fare leva e inserirla. L'operazione deve essere facile, se fate sforzo state probabilmente sbagliando qualcosa: non perdetevi d'animo e riprovate. Fate attenzione a non toccare/piegare il diffusore inserendo la lampadina storta nel corpo del fanale.

- Usando lo specchietto verificate che la molla sia agganciata da entrambe le parti e sia in posizione. La lampadina deve essere ben ferma in sede e non avere gioco. Dalla parte anteriore del fanale potete verificare che il bulbo sia allineato con il diffusore (se si tratta di un anabbagliante o di un antinebbia) o centrato con la parabola (se è un abbagliante).

- Riposizionate il contatto di alimentazione con una leggera pressione, non esagerate perchè non è necessario e inoltre la prossima volta saranno dolori per sfilarlo.
- Richiudete il coperchio impermeabile con le due molle a scatto.
- Accendete il motore e provate le luci.
- Orientate il fascio della lampadina nuova agendo sulle viti esagonali con una brugola, è sempre necessario cambiando lampadina. Potete usare l'altro faro come riferimento, oppure ricordare che posizionando la macchina in piano a 10 metri da un muro l'altezza del taglio orizzontale dei fari anabbaglianti deve essere pari o non superiore ai 9/10 dell'altezza da terra del fanale.

Luci di posizione:

La luce di posizione sembra inaccessibile... è nascosta da sopra dalla vite di regolazione altezza fari, e dietro da una specie di "montante" del faro.

Per prelevarla, è necessario contorcere un po' le dita ed afferrarne il supporto di plastica nero che fa da portalampada (consiglio di sfilarlo come in foto, mi sembra più semplice):



Il "manico" del portalampada è piegato verso il basso e in questa posizione deve essere reinserito successivamente...

Una volta uscito il portalamпада, sarà sufficiente estrarre la lampada dal portalamпада e sostituirla. E' alogena, quindi attenzione a non toccare il bulbo della lampada con le mani, o la lampadina si brucerà precocemente.

Per inserirla, consiglio di accendere le luci di posizione... la luce della lampadina, se guardate da davanti il faro, vi farà da guida per inserirla correttamente nel suo vano..... eccola che appare:



E qui è inserita:



Domanda:

All' interno del faro è visibile della condensa (umidità). Come rimediare?

modello di 147: tutte

Risposta:

Soprattutto quando l'auto inizia ad avere qualche tempo e si è più volte smontato il pannello che chiude la sezione del faro, la guarnizione all'interno del pannello può seccarsi e/o cambiare posizione, quindi non permette più una perfetta impermealizzazione... da qui la condensa.

La guarnizione di cui parliamo è il profilo fra il pannello nero dietro il faro e il faro stesso (nella foto seguente è visibile)



Per asciugare la condensa può essere necessario lasciare il faro, con clima caldo, senza pannello posteriore per il tempo necessario.

Il problema può essere risolto in via definitiva cercando di sistemare la guarnizione (se necessario tirandola fuori dalla propria sede e reinserendola correttamente e applicandoci sopra per sicurezza e migliore aderenza del silicone spray, che si trova in qualsiasi ferramenta)