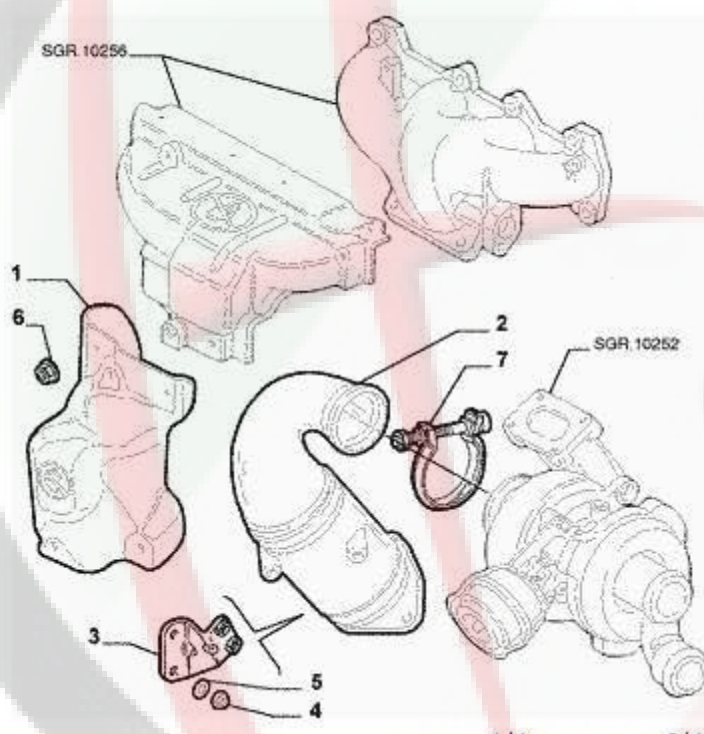


Eccovi le istruzioni per smontare il pre-catalizzatore e sostituirlo con il Downpipe (da qui in Poi DP).

Questa immagine per farVi capire di cosa si parla:

Quello che si vede sono:

- SGR 10256 collettore
- SGR 10252 turbina (UNA VOLTA ORA è CAMBIATA)
- 2 precatalizzatore
- 1 ed i relativi gusci di finitura, ghiera e staffe.



Il guscio del Prekat, serve a proteggere la zona circostante per via delle temperature di esercizio del prekat stesso.

Ecco cosa si vede da sotto la vettura una volta rimosso lo scudo paramotore.

Il Prekat è ben visibile, con la flangia che lo collega alla linea di scarico e il guscio di alluminio paracalore



Passiamo ora alla descrizione sul da farsi per sostituire il Prekatalizzatore:

Prima di tutto occorre rimuovere le viti che fissano il carterino di alluminio

-aprendo il cofano motore si vede il carterino e i tre (3) bulloni che vanno svitati

ora si può alzare la macchina sul ponte per chi può farlo o passare nella fossa per chi ce l'ha o infilarsi sotto l'auto per i più sfortunati

-svitare i due (2) bulloncini rimanenti e rimuovere il carterino

questo è il carterino e si vedono bene i fori corrispondenti ai bulloncini di fissaggio (visibili subito a Sx del carter)

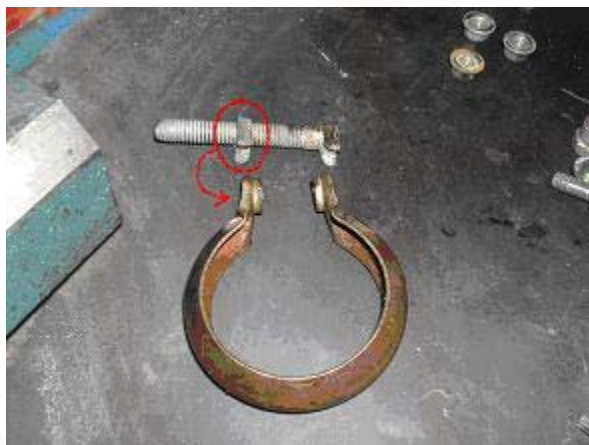


Ed ecco il Pre catalizzatore a nudo. Il gomito superiore si va a collegare alla Turbina



A questo punto viene la parte più difficile. La difficoltà sta nel fatto che il precatalizzatore è ingombrante e in mezzo alle scatole.

- La turbina e il Precatalizzatore/ DP che sia, sono uniti da un collare con sezione ad U



- Il bullone che stringe questo collare, visibile in foto, ha una testa sagomata autobloccante (nel senso che si incastra sulla nervatura del collare per consentire di avvitare il dado). Una "rondella" (chiamiamola così) evidenziata in foto, sulla quale agisce il dado di serraggio svolge la stessa funzione dalla parte opposta del bullone.

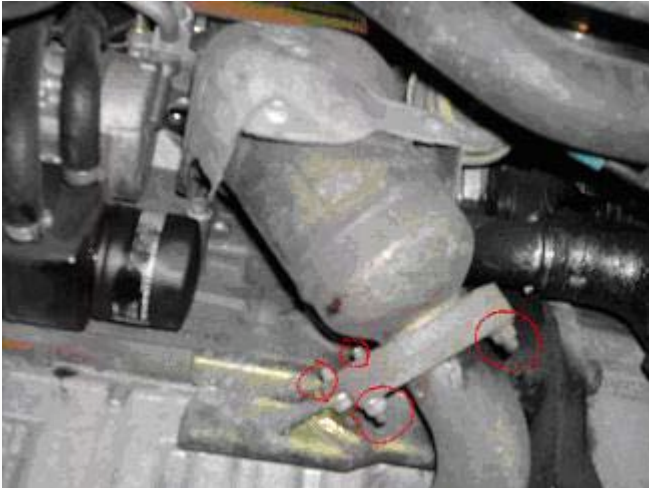
L'accoppiamento delle flange di turbina e pre catalizzatore/DP ha una forma tronco conica e il collare sposa questa forma in modo che serrando il bullone le due flange combacino perfettamente autocentrandosi.

Vista la posizione (scomoda), il fatto che lì sono in gioco temperature abbastanza elevate ecc. ecc. il dado non sarà estremamente facile da svitare (questa è la difficoltà) quindi magari munirsi di svitol o simili.

svitato il collare che assicura il precatalizzatore alla turbina il gioco è fatto.

Non resta più che rimuovere i tre dadi della flangia tra precatalizzatore e linea di scarico e per finire i due bulloni che fissano il precatalizzatore al blocco motore.

Procedere in questo modo risulta comodo poiché si separano le parti senza doverle sorreggere e solo al termine si può procedere all'asportazione del precatalizzatore.



questo è ciò che si ottiene alla fine dello smontaggio.

Si vede il pezzo di scarico con il flessibile metallico che va al catalizzatore.



Questa è la turbina priva del suo Tappo (il precatalizzatore appunto) l'alone oleoso che si intravede è un po' di svitol necessario per svitare il dado di serraggio del collare.



Ora la mia turbina è un po' maggiorata.... ma sempre del gruppo FIAT... ma gli accoppiamenti Turbina/DP sono identici

E questo è il precatalizzatore. A destra si vede la flangia di accoppiamento alla turbina e a sinistra la flangia triangolare per collegare il precatalizzatore alla linea di scarico



Questo invece è il Down pipe visto esattamente al contrario (a Destra la flangia lato catalizzatore e a sinistra quella lato turbina). In alto si nota la staffetta per chi volesse rimontare il carterino in alluminio



Dettagli della flangia e del collare di fissaggio

