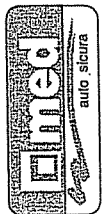


# med 64.01.07

ISTRUZIONE DI MONTAGGIO SPECIFICA PER AUTOCARRI  
SCANIA SERIE 4.

istruzioni di montaggio

med s.p.a.  
Via Raffaello, 33  
42100 - Reggio Emilia (Italy)



Cod. 641.315.380 - 05/99

A standard recycling symbol consisting of three chasing arrows forming a triangle.



## Legenda

1. Immobilizzatore principale <b>med 64</b>	18. Vite originale raccordo ad occhio <b>UV</b>
2. Cavo immobilizzatore <b>med 64</b>	19. Distanziale originale
3. Cavo di prolunga <b>CAV 640</b>	20. Tubo uscita carburante <b>FP</b>
4. Centrale <b>med 600</b>	21. Vite originale raccordo ad occhio <b>FP</b>
5. Rondelle $\varnothing$ 4	22. Vite originale raccordo ad occhio <b>FI</b>
6. Viti autofilettanti per <b>med 600</b>	23. Tubo ingresso carburante <b>FI</b>
7. Cavo LED/PULSANTE <b>CAV 601</b>	24. Guarnizione nuova con anello in gomma
8. Cavo a 12 fili <b>CAV 600</b>	25. Staffa di sostegno tubo <b>UV</b>
9. Cavo per presa chiave <b>PCH 600</b>	26. Dado antivibrazione valvola unidirezionale antisvitamento
10. Piastrine per viti autofilettanti	27. Staffa antirotazione valvola unidirezionale antisvitamento
11. Piastrina AVVERTENZA	28. Corpo valvola unidirezionale antisvitamento
12. Presa chiave <b>PCH 600</b>	29. Dado di blocco <b>med 64</b>
13. Viti autofilettanti per <b>PCH 600</b>	30. Rondella conica <b>med 64</b>
14. Gruppo "EHAB"	31. Corpo valvola <b>CV 641</b>
15. Tubo ingresso carburante <b>T</b>	32. <b>OR</b> speciale in gomma
16. Vite originale raccordo ad occhio <b>T</b>	33. Anello in acciaio
17. Tubo uscita carburante <b>UV</b>	34. Distanziale <b>med ADT 601</b>

### ATTENZIONE:

- Effettuare scrupolosamente i collegamenti elettrici indicati in **Fig. 1**.
- Non tentare l'avviamento del veicolo con l'immobilizzatore sul corpo pompa prima di avere completato i collegamenti elettrici e l'interruzione sul filo di comando del relè per il motorino di avviamento, come indicato.
- Interrompere obbligatoriamente il comando al relè del motorino di avviamento (sul relè del motorino di avviamento **RP23**, fili **VIOLA** oppure **BLU** siglati **50X**) tramite i fili siglati **R1 NC** ed **R1 COM** della centrale **med 600**.
- Aggiungere un pulsante supplementare con contatto **NA** (Normalmente Aperto) per la procedura di emergenza (in caso di "anomalia sistema").
- Utilizzare rondelle con guarnizione interna in gomma, come quelle originali (allegate in confezione).

### ISTRUZIONI DI MONTAGGIO

1. Staccare entrambi i morsetti di batteria con chiave quadro spenta.
  2. Identificare uno spazio idoneo ad alloggiare la centrale **med 600** in abitacolo: dovrà essere disposta in posizione protetta dall'infiltrazione di liquidi, raccolta di condensa e calore eccessivo, prevedendo che i cavi le giungano dal basso. **FIG. 1**.
- N.B. Considerare la lunghezza del cavo 9 della presa chiave **PCH 600** CHE NON PUÒ ESSERE MODIFICATA.
3. Eseguire i collegamenti elettrici come di seguito indicato:
    - a) Interrompere **SUBITO OBBLIGATORIAMENTE IL COMANDO AL RELÈ DEL MOTORINO DI AVVIAMENTO** (sul relè del motorino di avviamento **RP23**, fili **VIOLA** oppure **BLU** siglati **50X**) tramite i fili siglati **R1 NC** ed **R1 COM** della centrale **med 600**.
- N.B. I collegamenti elettrici principali **[+15]**, **[+30]** e **massa** devono essere saldati a stagno ed isolati col tubetto termorestringente. **Fig. 3**.
- b) Il **[+ 15]** per la centrale **med 600** DEVE essere collegato tramite un diodo (**DID 109** o diodo equivalente con sigla **BY** da **5 A**) al filo **ROSSO** siglato **30 E A** nel connettore **P2/D**.
- N.B. Questa è un'alimentazione sotto chiave quadro ritardata allo spegnimento del motore, indispensabile per il corretto funzionamento dell'impianto originale del veicolo.
- c) E' importante collegare in parallelo al **[+15]** della centrale **med 600** un pulsante supplementare (come indicato nello schema) per effettuare la procedura di emergenza pigiandolo **10 VOLTE CONSECUTIVE**, poichè in questa applicazione **NON** possiamo impiegare la chiave quadro (essendo il **[+15]** ritardato allo spegnimento).
  - d) Il **[+ 30]** va collegato ad un'alimentazione diretta da batteria ed il **GND** unitamente agli altri fili di massa, sul blocchetto di derivazione predisposto dal costruttore del veicolo.
  - e) Il filo **NA** deve essere collegato al pulsante della porta autista, dal quale deve ricevere una massa con porta aperta.
  - f) Isolare separatamente i fili **R1 NA**, **R2 NC**, **R2 COM**, **DRO**, **ALIN**, **MUX** se non utilizzati.
- N.B. **NON ESEGUIRE NESSUNA INTERRUZIONE ELETTRICA SUI COLLEGAMENTI DELLA CENTRALINA DI GESTIONE DEL SISTEMA D'INIEZIONE.**
4. Montare la presa chiave **12 PCH 600** sul cruscotto. Praticare un foro  $\varnothing$  22 mm ed al giusto interasse due fori  $\varnothing$  4 mm, utilizzando come maschera di foratura la presa chiave stessa. Inserire il cavo 9 nel foro, interponendo la piastrina di avvertenza 11. Fissare la presa chiave 12 mediante le due viti 13 e le relative piastrine 10 poste sul retro del cruscotto.

**ATTENZIONE: Il cavo 9 della presa chiave PCH 600 non può essere tagliato, allungato o modificato.**

5. Montare il LED/PULSANTE 7 sul cruscotto, in posizione ben visibile ed accessibile (eseguire un foro  $\varnothing$  8,25 mm su parete con spessore minimo 1 mm e massimo 4 mm) ed inserire completamente il cavo LED/PULSANTE. **Fig. 2**.
6. Predisporre il cavo 3 **CAV 640** di prolunga per il collegamento fra la centrale **med 600** e l'immobilizzatore principale 1.
7. Innestare tutti i connettori nella centrale **med 600**, rispettandone la numerazione e fissarla stabilmente mediante le viti autofilettanti 6 e le rondelle 5, ricordando di rivolgere l'entrata dei cavi in basso. **Fig. 1**.
8. Raggiungere il gruppo "EHAB" 14: con motore a 6 cilindri in linea **Fig. 4**, con motore a 8 cilindri a V **Fig. 8**.
9. Svitare la vite 21 e togliere il tubo 20 dal foro **FP**.

10. Avvitare il corpo 28 della valvola unidirezionale antisvitamento nel foro FP, interponendo una delle rondelle nuove 24. Serrare a fondo. La coppia di serraggio è di  $40 \pm 5$  N·m.
11. Inserire a mano la staffa antirotazione 27 nella "dentatura" della valvola 28, facendo attenzione che non punti contro elementi circostanti, ma si inserisca correttamente a fine corsa, sentendo il "CLIK" di blocco. Verificare con la mano che sia correttamente agganciata (che non possa più "sfilarsi"). Inserire quindi il dado antivibrazione 26 e serrarlo a fondo. La coppia di serraggio è di circa 20 N·m.

**ATTENZIONE:** Dopo l'inserimento della staffa 27 la valvola 28 non potrà più essere rimossa.

12. Fissare il tubo 20 sulla valvola 28 tramite la vite originale 21 e due delle rondelle nuove 24. Serrare a circa 30 N·m.

**N.B.** Col motore ad 8 cilindri a V non sempre lo spazio disponibile permette l'installazione di questa valvola antisvitamento, rendendo comunque impossibile al tempo stesso un tentativo di sabotaggio da questo foro.

13. Svitare la vite 22 (che non sarà più utilizzata) e togliere il tubo 23.
14. Montare il corpo valvola 31 nel foro FI: Figg. 5 - 9.

**ATTENZIONE:** Inserire le rondelle fornite da med nell'ordine indicato in figura, interponendo il tubo col raccordo originale 23.

**N.B.** Posizionare la rondella con guarnizione interna 24 tra il raccordo 23 ed il corpo valvola 31. Montare l'OR in gomma speciale 32 prima dell'anello in acciaio 33. Figg. 6 - 10. Serrare a mano fin dove possibile; completare il serraggio con l'apposita chiave a  $35 \pm 5$  N·m.

15. Posizionare l'immobilizzatore principale 1 sul corpo valvola 31. Inserire la rondella conica 30 ed il dado speciale 29. Figg. 7 - 11. Avvitare il dado 29 con le sole dita.

**ATTENZIONE:**

- NON SERRARE IL DADO 29 CON LA CHIAVE PRIMA DI AVERE COLLAUDATO L'IMPIANTO.
- DOPO IL SERRAGGIO L'IMMOBILIZZATORE PRINCIPALE 1 NON SARA' PIU' SFILABILE.
- POSIZIONARE LA RONDELLA CONICA 30 COME INDICATO NELLE FIGURE 7 - 11.

**MONTAGGIO SU MOTORE CON 6 CILINDRI IN LINEA**

- a) La vite 16 ed il tubo 15 sul foro T vengono lasciati come in origine.
- b) Svitare il supporto 25 del tubo 17. Fig. 5.
- c) Svitare la vite 18, togliere il tubo 17 e svitare il distanziale 19 dal foro UV.
- d) Avvitare il corpo 28 della valvola unidirezionale antisvitamento nel foro UV, interponendo una delle rondelle nuove 24. Serrare a  $40 \pm 5$  N·m.
- e) Inserire a mano la staffa antirotazione 27 nella "dentatura" della valvola 28, facendo attenzione che non punti contro elementi circostanti, ma si inserisca correttamente a fine corsa, sentendo il "CLICK" di blocco. Verificare con la mano che sia correttamente agganciata (che non possa più "sfilarsi"). Inserire quindi il dado antivibrazione 26 e serrarlo a fondo. La coppia di serraggio è di circa 20 N·m.

**ATTENZIONE:** Dopo l'inserimento della staffa 27 la valvola 28 non potrà più essere rimossa.

- f) Avvitare il distanziale originale 19 sulla valvola 28 interponendo una rondella 24. Serrare a circa 30 N·m.
- g) Fissare il tubo 17 tramite la vite originale 18 e due delle rondelle 24 al distanziale 19, serrando a circa 30 N·m.
- h) Rimontare il supporto 25 del tubo 17, ruotandolo verso l'alto di  $180^\circ$  rispetto alla posizione originale, poichè il tubo 17 è ora più alto.

**MONTAGGIO SU MOTORE CON 8 CILINDRI A V**

- a) Svitare le viti 16 e 18, staccando i tubi 15 e 17: Fig. 8.
- b) Svitare il supporto 19 dal foro T.
- c) Avvitare il corpo 28 della valvola unidirezionale antisvitamento nel foro UV, interponendo una delle rondelle nuove 24. Serrare a  $40 \pm 5$  N·m. Fig. 9.
- d) Inserire a mano la staffa antirotazione 27 nella "dentatura" della valvola 28, facendo attenzione che non punti contro elementi circostanti, ma si inserisca correttamente a fine corsa, sentendo il "CLIK" di blocco. Verificare con la mano che sia correttamente agganciata (che non possa più "sfilarsi"). Inserire quindi il dado antivibrazione 26 e serrarlo a fondo. La coppia di serraggio è di circa 20 N·m.

**ATTENZIONE:** Dopo l'inserimento della staffa 27 la valvola 28 non potrà più essere rimossa.

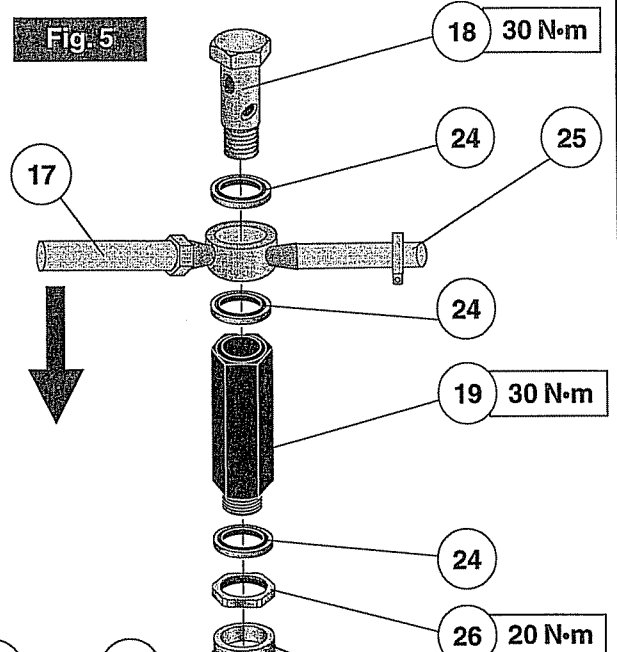
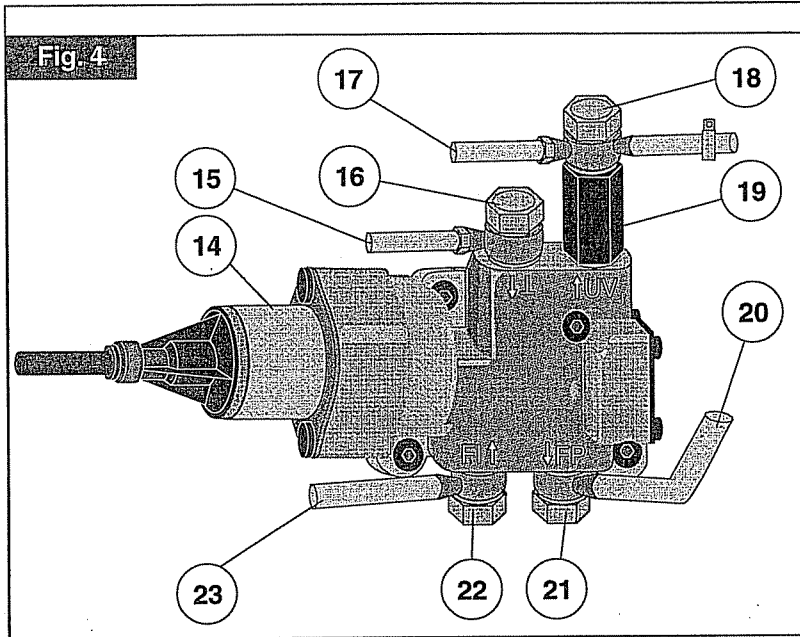
- e) Fissare il tubo 15 tramite la vite originale 16 e due delle rondelle 24 alla valvola 28, serrando a circa 30 N·m.
- f) Avvitare il distanziale med 34 sul foro T interponendo una rondella 24. Serrare a circa 30 N·m.
- g) Rimontare il tubo 17 con due delle rondelle 24 e la vite originale 18.

**COLLAUDO**

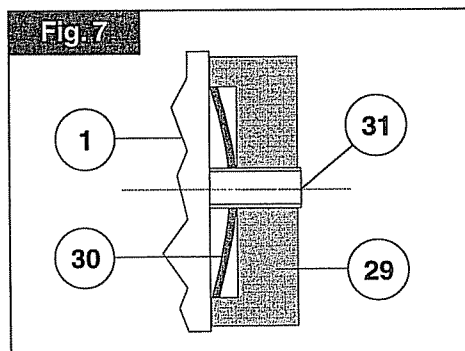
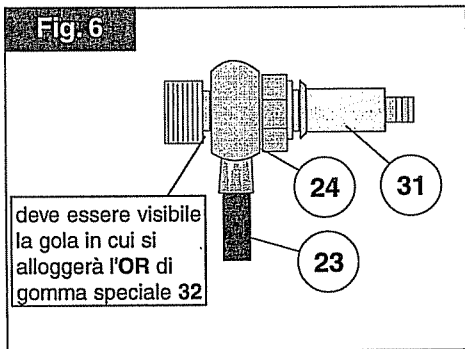
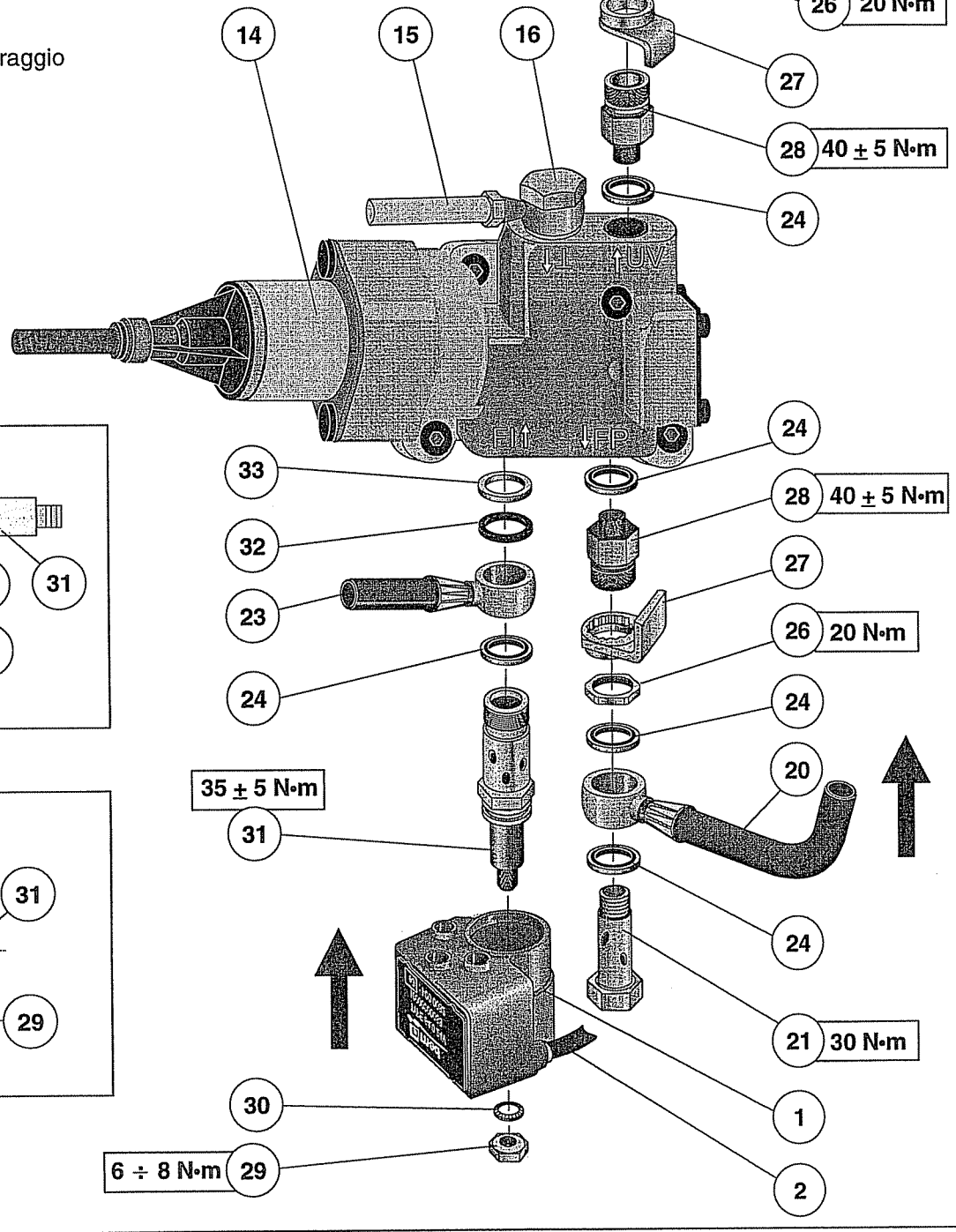
16. Ricollegare i morsetti di batteria ed effettuare il collaudo provvisorio dell'impianto SOLO SE SONO STATI COMPLETATI I COLLEGAMENTI ELETTRICI INDICATI, IN PARTICOLARE L'INTERRUZIONE ELETTRICA SUL RELE' DEL MOTORINO DI AVVIAMENTO.
  - Verificare che senza chiave elettronica il motore non parta (non giri il motorino di avviamento).
  - Verificare che con chiave elettronica inserita il motore funzioni regolarmente.
17. Solo ad esito positivo del collaudo, dopo avere verificato che non vi siano trafileamenti di carburante dall'immobilizzatore principale 1, serrare il dado 29 ad una coppia di  $6 \pm 8$  N·m: Figg. 5 - 9.

**ATTENZIONE: IN CASO DI "ANOMALIA SISTEMA" PIGIARE 10 VOLTE CONSECUTIVE IL PULSANTE SUPPLEMENTARE AGGIUNTO, PER "RIPRISTINARE" L'IMPIANTO. NON USARE LA CHIAVE QUADRO, COME INDICATO NEL LIBRETTO DI FUNZIONAMENTO!**

SCANIA SERIE 4 CON "EHAB"- MOTORE A 6 CILINDRI IN LINEA



con indicazione coppie di serraggio



SCANIA SERIE 4 CON "EHAB"- MOTORE A 8 CILINDRI A V

Fig. 8

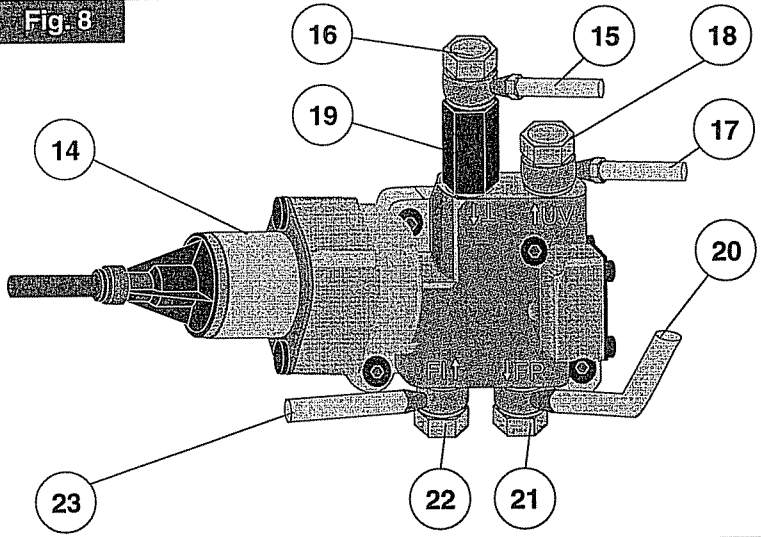
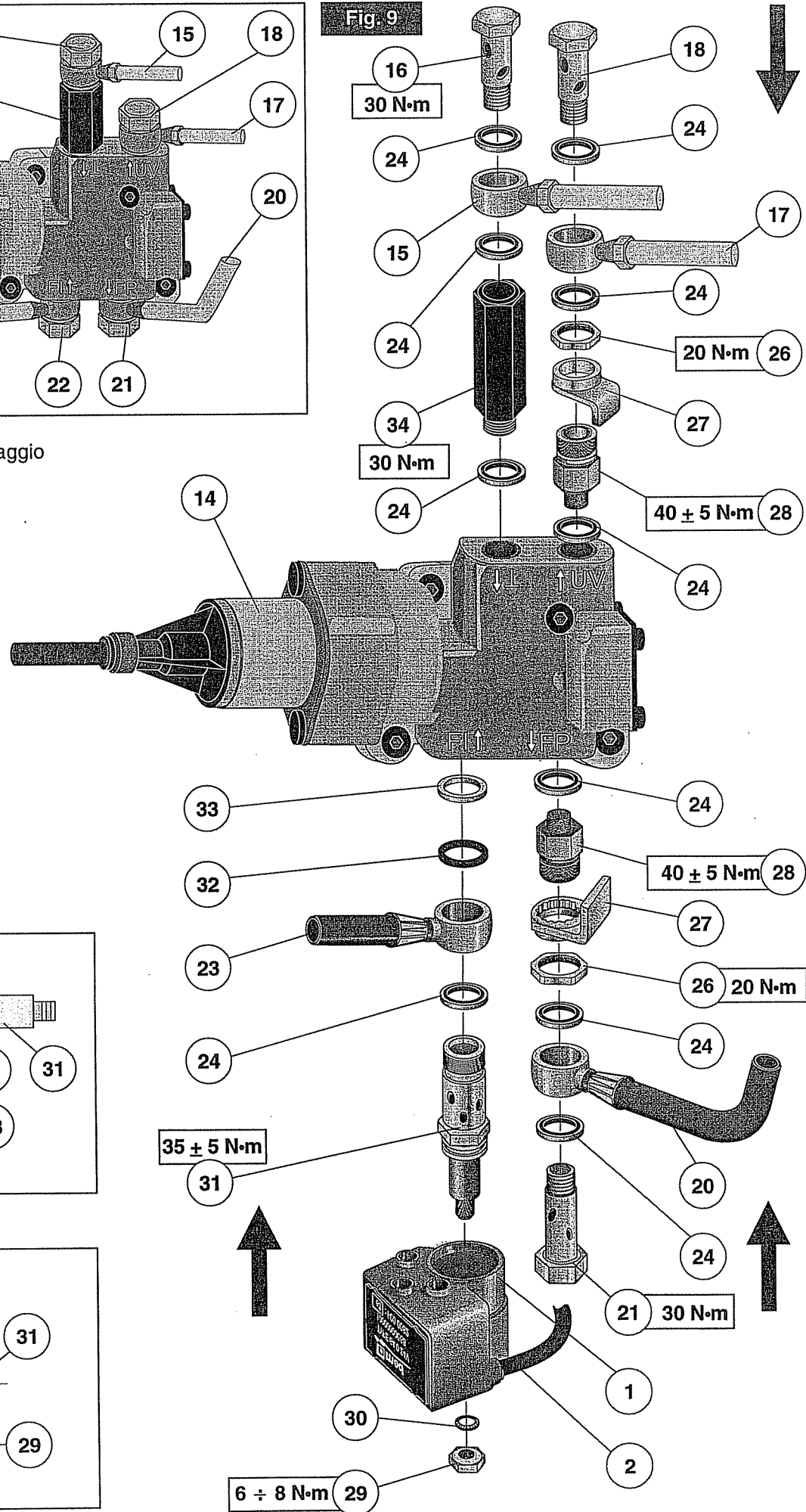


Fig. 9



con indicazione coppie di serraggio

Fig. 10

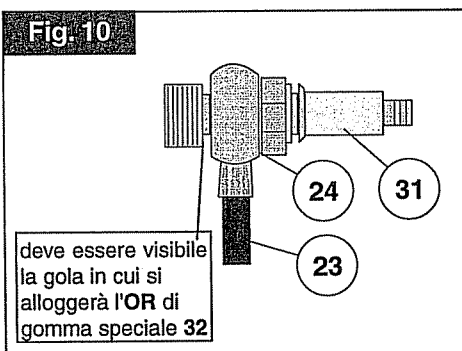
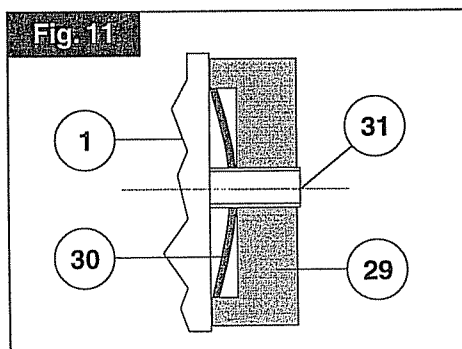


Fig. 11



6 ÷ 8 N·m 29