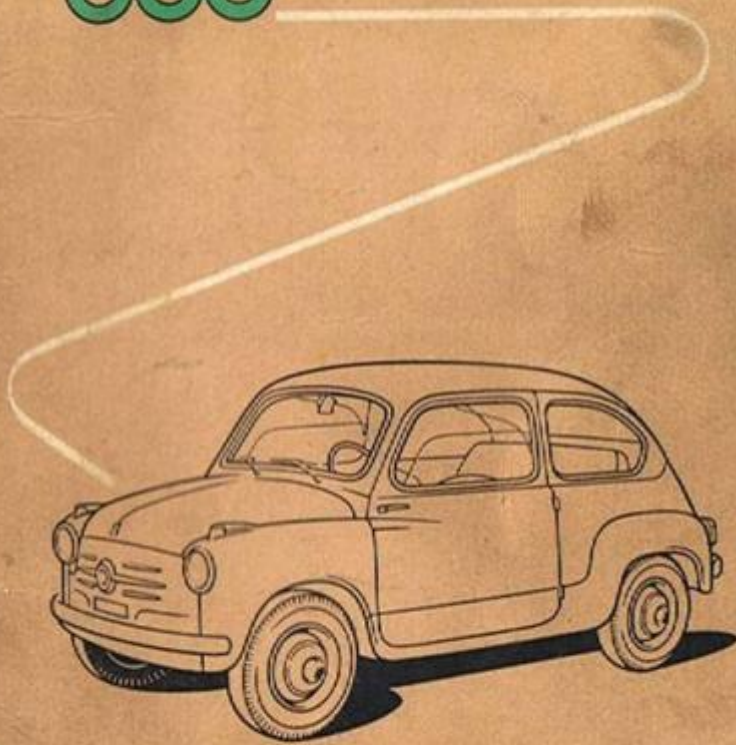
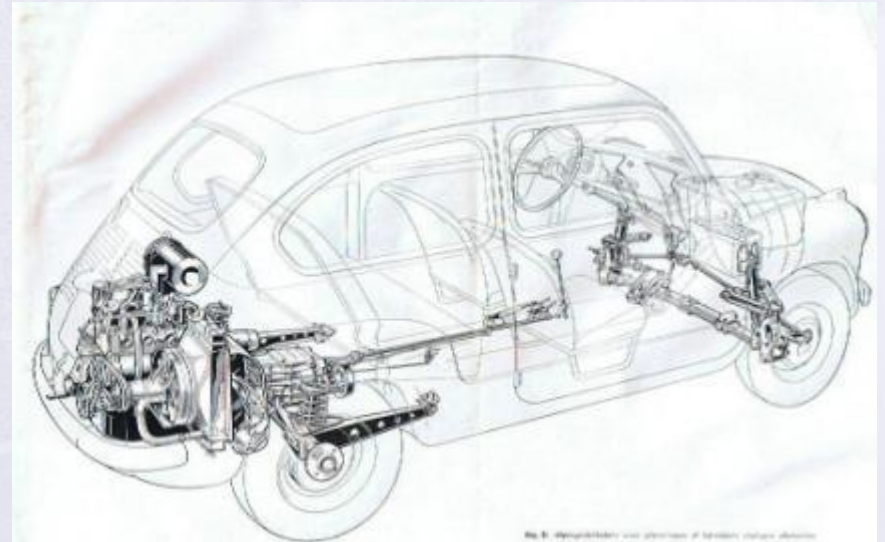


FIAT
600



Instruktionsbog

DANSK VERSION



2.UDGAVE 2012

INDHOLDSFORTEGNELSE

- TEKNISKE DATA MOTOR
- SNITTEGNING MOTOR
- TEKNISKE DATA KARBURATOR TÆNDING KØLE + SMØRESYSTEM
- TRANSMISSION – BREMSER HJULOPHÆNG STYRETØJ
- BAGHJULSOPHÆNG – STYRETØJ HJUL OG DÆK
- UNDERVOGN FOR + BAG
- VENTILATOR – VANDPUMPE DYNAMO
- KØLESYSTEM – TÆNDINGSSYSTEM
- TÆNDING FORTSAT. - PEDALAKSEL
- HYDRAUKISK BREMSESYSTEM
- STYREHUS – STYRETØJ
- FORHJULSLEJER – BAGHJULSLEJER – BATTERI
- BELYSNING OG TILBEHØR
- LYGTEINDSTILLING – SIKRINGER
- VÆRKTØJ – UDSKIFTNING AF HJUL
- LØFTEPUNKTER FOR VÆRKSTEDSDONKRAFT
- CABRIOLET
- MÅL OG VÆGT – INSTRUMENTER OG KONTROLGREB
- INDVENDIG KABINE – SPEEDOMETER
- DØRLÅSE - SÆDELÅSE – MOTORRUMSLYS
- BAGAGERUM
-
- FORKLAP – BAGKLAP
- GEARSKIFTE – KØRSEL MED VOGNEN – VINTERKØRSEL
- VEDLIGEHOJDELSE
- VENTILJUSTERING - TAKSHJUL

INDHOLDSFORTEGNELSE

FIAT 600

Tekniske data

Betjening af
kontrolorganerne
Vedligeholdelse

Tilleg:

Cabrio-Limousine

Tekniske data

MOTOR

Type	100.000
Cylinderantal	4
Boring og slaglængde	60×56 mm
Slagvolumen	633 ccm
Kompressionsforhold	7,5:1
Maksimaleffekt (SAE)	22 hk ved 4600 omdr./min.

VENTILMEKANISME

Topventiler	
Ventildiagram:	
Indsugningsventiler åbner	10° før top
lukker	35° efter bund
Udblæsningsventiler åbner	35° før bund
lukker	2° efter top
Ventilspillerum ved kontrol af ventildiagrammet	0,21 mm
Driftspillerum ved kold motor, alle ventiler	0,10 mm

BRÆNDSTOFSYSTEM

Mekanisk benzinpumpe af membrantypen.
Faldstrømskarburator, Weber type 22 IM med håndreguleret choker.
Luftfilter med indsugningslyddæmper og forvarmning.

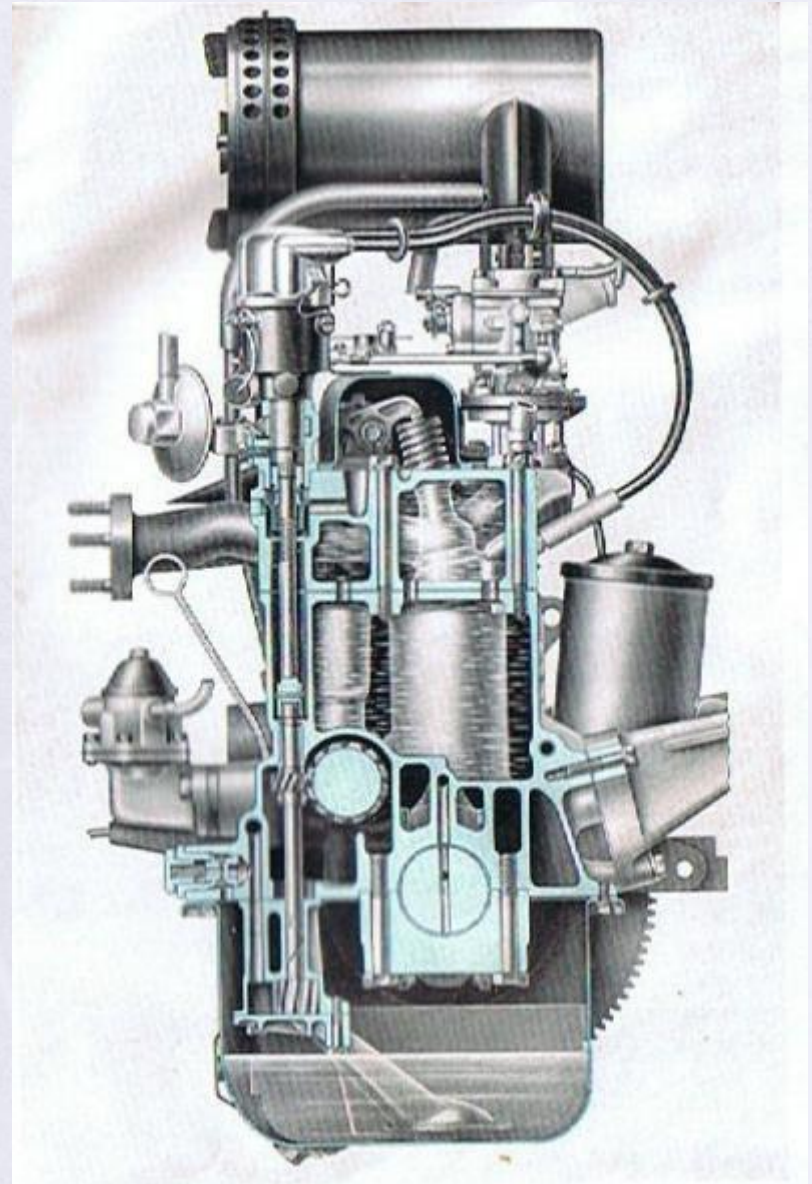
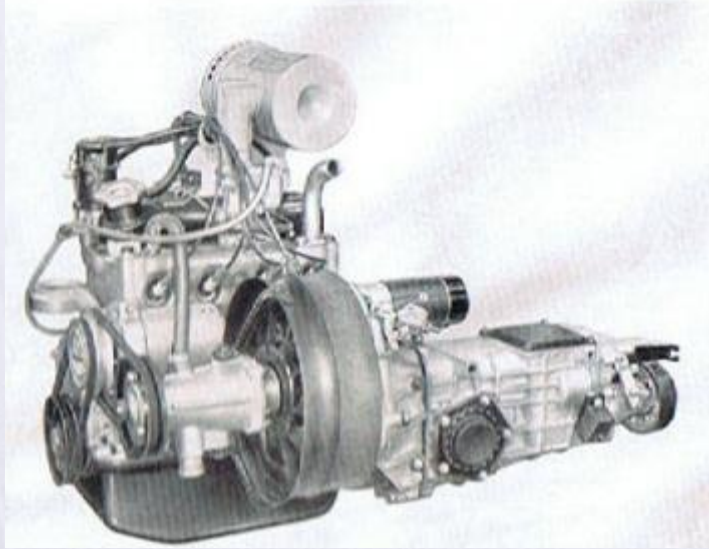
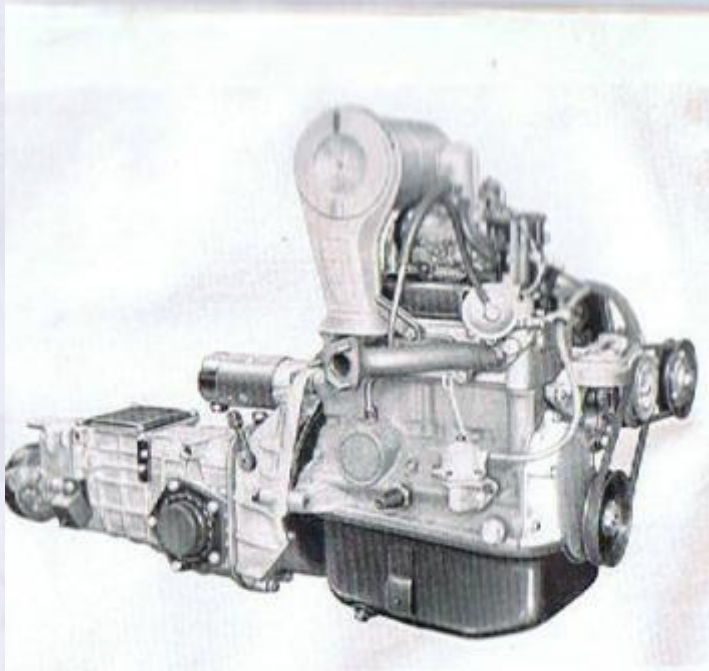


Fig. 6: Tværsnit af motoren.

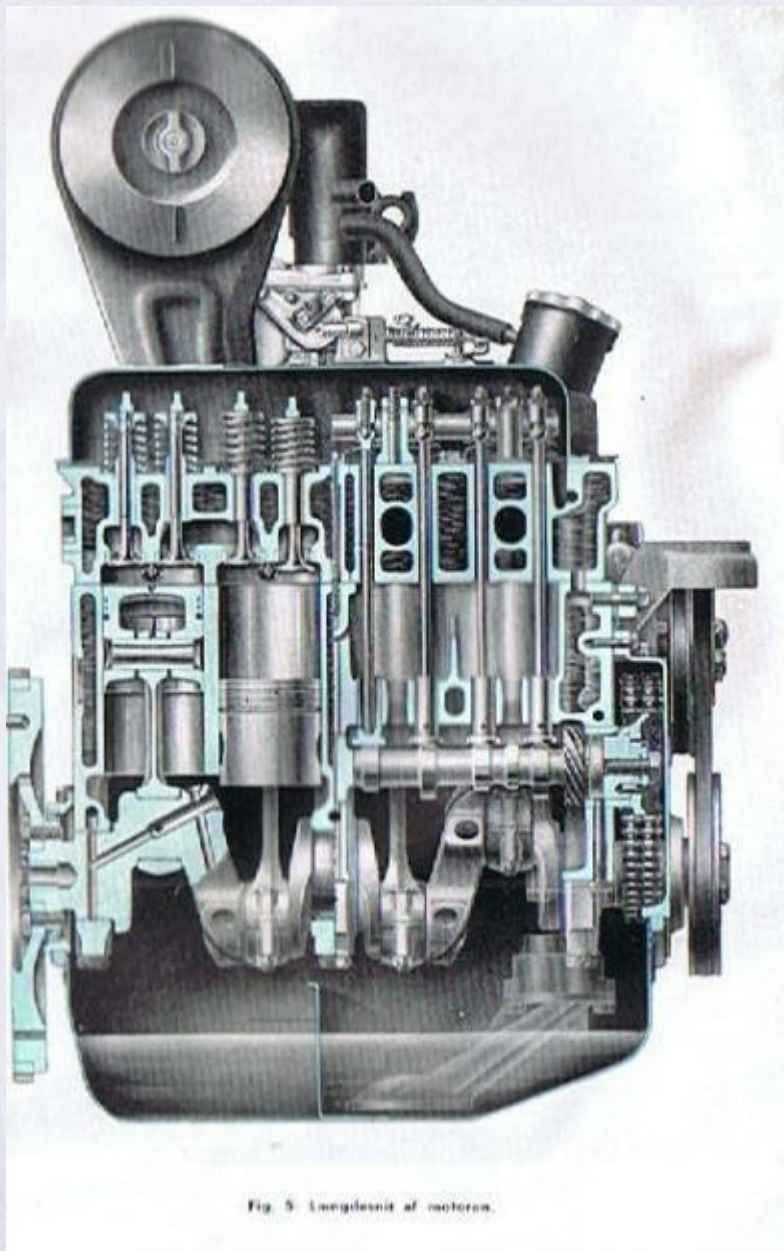


Fig. 5. Længdesnit af motoren.

Karburatorens tekniske data

Forsnævringsring	.....	diameter	16	mm
Hoveddyse	.....	diameter	0,80	mm
Tomgangsdyse	.....	diameter	0,45	mm
Startdyse	.....	diameter	1,20	mm

SMØRESYSTEM

Tryksmøring med tandhjulspumpe.
 Reduktionsventil i hovedsystemet og oliefilter på sidestrøm.
 Normalt olietryk 2,5–3,0 kg/cm².

KØLESYSTEM

Cirkulationskøling med pumpe af centrifugaltypen.
 Køler med lodrette rør. Blæser trækkes med kilerem.
 Kølevandstemperaturen kontrolleres af en termostatstyret klap, der regulerer luftstrømmen gennem køleren og på den måde holder konstant temperatur på kølevandet.

TÆNDINGSSYSTEM

Batteritænding. Fordeler med centrifugal- og vacuumregulator.
 Tændingsrækkefølge 1–3–4–2
 Statisk fortænding (med stående motor) 10°
 Maksimal fortænding 30°
 Vacuumregulering 11°
 Kontaktafstand 0,42–0,48 mm
 Tændrør Marelli 14–12/225, gevind 14×1,25 mm
 Elektrodeafstand 0,50–0,60 mm

ELEKTRISK STARTMOTOR

TRANSMISSIONSSYSTEM

KOBLING

Tør enkeltplade kobling med fjedrende nav (fig. 7)

Koblingspedalens frigang ca. 20 mm

GEARKASSE OG DIFFERENTIALE

Gearkasse med fire fremadgående og et bagegear. Synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear.

Udvekslingsforhold:

1. gear	3,385
2. gear	2,055
3. gear	1,333
4. gear	0,896
bagegear	4,275

Differentialet er indbygget i gearkassen.

Udvekslingsforhold 8/43

Kraftoverløgningen til baghjulene sker ved hjælp af to separate akser, der er lejret til differentialet med kardanled og glidenoter.

BREMSER, HJULOPHÆNGNING OG STYRETOJ

BREMSER

Hydrauliske bremsere på alle fire hjul (Patent F. B.).

Håndbremsen virkende på gearkassens forlagsaksel (fig. 43).

Spillerum mellem bremse- og bremsetromle ud for bremse-
skænes lejebolte 0,10 mm

Spillerum mellem bremse- og bremsetromle ud for de øverste,
ekscentriske indstillingsbolte 0,25 mm

FORHJULSOPHÆNGNING

Uafhængig med tværliggende bladfjeder og to overliggende triangelarme (fig. 9). Bladfjederen virker tillige som krængningsstabilisator.

Dobbeltvirkende hydrauliske teleskopstøddæmpere.

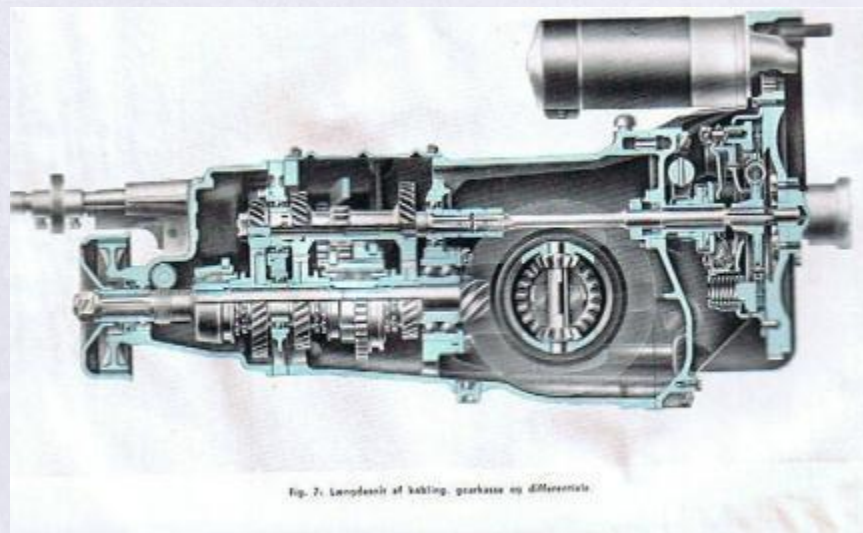


Fig. 7. Længdesnit af kobling, gearkasse og differentiale

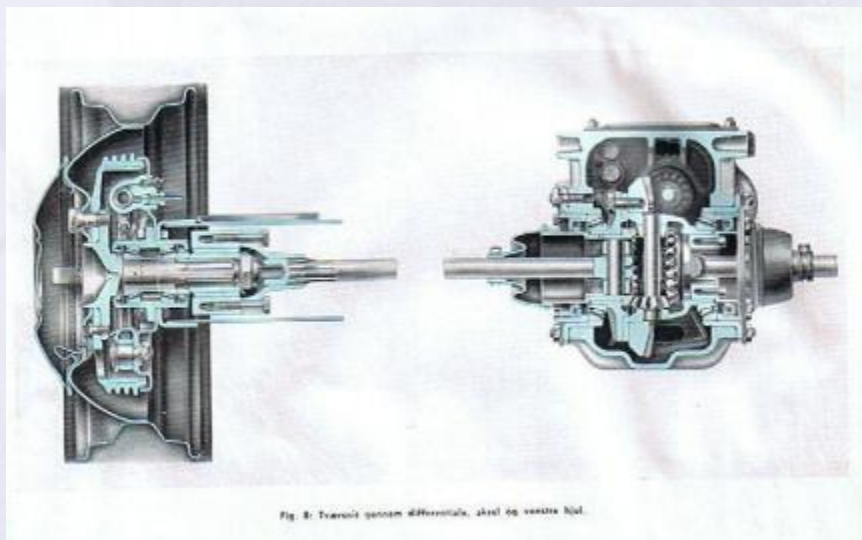


Fig. 8: Tværsnit gennem differentiale, plæst og venstre hjul.

BAGHJULSOPHÆNGNING

Uafhængig med skruefjedre og triangulære svingarme.
Dobbeltvirkende hydrauliske teleskopstøddæmpere.

STYRETOJ

System: Snække og sektor. Udrækslingsforhold	2/26
Todelt styrestang. Vensteradius	4,35 m
Forhjulenes spidsning målt mellem fælgene (fuldt belastet vogn)	3–5 mm
Forhjulenes styrt (camber) målt ved fælgen (fuldt belastet vogn)	5–6 mm

HJUL OG DÆK

Pladehjul, fælgdimension	3,50×12"				
Lavtryksdæk	5,20×12"				
Luftryk i dækkene	<table> <tr> <td>{ forhjul</td> <td>1,0 kg/cm² (14,2 p. s. i.)</td> </tr> <tr> <td>{ baghjul</td> <td>1,60 kg/cm² (23 p. s. i.)</td> </tr> </table>	{ forhjul	1,0 kg/cm ² (14,2 p. s. i.)	{ baghjul	1,60 kg/cm ² (23 p. s. i.)
{ forhjul	1,0 kg/cm ² (14,2 p. s. i.)				
{ baghjul	1,60 kg/cm ² (23 p. s. i.)				

ELEKTRISK ANLÆG

Spænding

12 volt

DYNAMO

FIAT, effekt

180 watt

Regulatoraggregat bestående af tilbagestrømsrelæ, strømregulerende relæ og spændingsrelæ.
Tilbagestrømsrelæet slår til (dynamoen begynder at lade), når man uden lys kører med et motoromdrejningstal på 1000 omdr./min svarende til en hastighed på 22 km/t i fjerde gear.

AKKUMULATOR

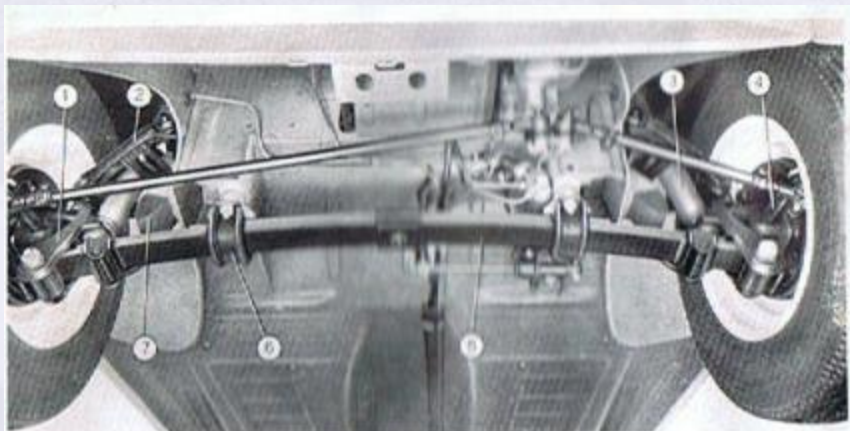


Fig. 9: Forhjulaffjedringen set nedfra.

1. Styrerboltholder, 2. Øverste tværgående, 3. Dobbeltvirkende hydraulisk teleskopstøtdæmper, 4. Styrerbolt, 5. Tværgående fjeder, 6. Fjederens gummiophæng, 7. Gummistøtpude.

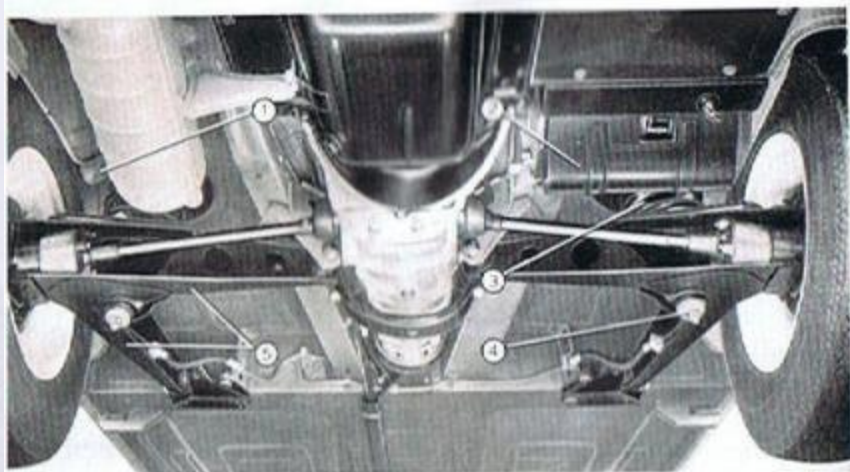


Fig. 10: Baghjulaffjedringen set nedfra.

1. Gummistøtpude, 2. Temperaturstyret klip for køleluftcirkulationen, 3. Skrueløder, 4. Dobbeltvirkende hydraulisk teleskopstøtdæmper, 5. Svingarm.

STARTMOTOR

Fiat, effekt 0,5 kw.

BELYSNING

Lygtepærens strømstyrke fremgår af strømskemaet (fig. 47).
Se desuden side 19 og følgende.

SIKRINGER

Fire stykker 8 amp. sikringer anbragt på forpanelet under instrumentbrættet til venstre for ratstammen (fig. 80).

KARROSSERI

Selvbærende konstruktion. To døre hængslet bagtil med nedrullelige ruder.
Sikkerhedslås i højre dør og lås med nøgle i venstre dør. Faste sideruder

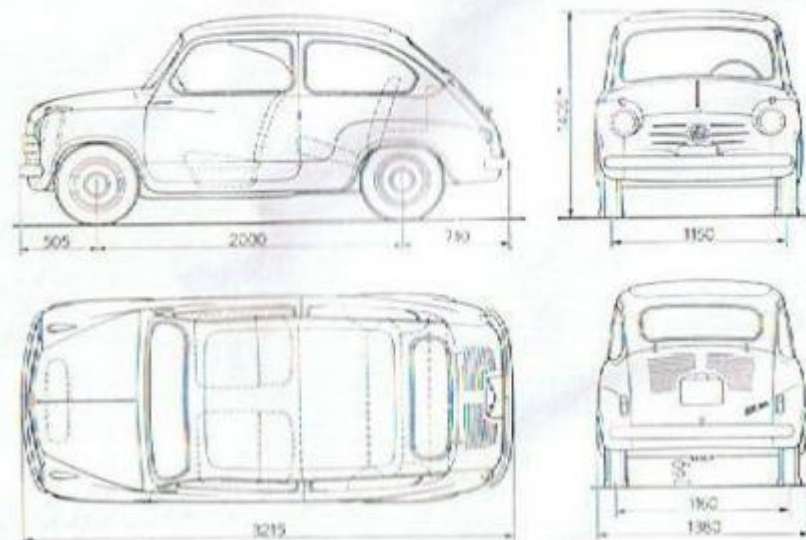


Fig. 11: Hoveddimensioner.

(*) Højder angivet for tom vogn. — Måleret angivet i mm.

bagtil. Reserverhjul, akkumulator, benzintank og bremsevæskebeholder anbragt under hjelmen, hvor der tillige er plads til bagage. Indstillelige forsæder med nedfældbart ryglæn. Bagsæde med ryglæn, der kan klappes ned, når større bagageplads ønskes. Bagagerum bag bagsædets ryglæn. To lommer anbragt i dørene. Bakspejl med indbygget belysning. To solskærme. Kofangere for og bag.

MAKSIMALHASTIGHEDER OG STIGEEVNE

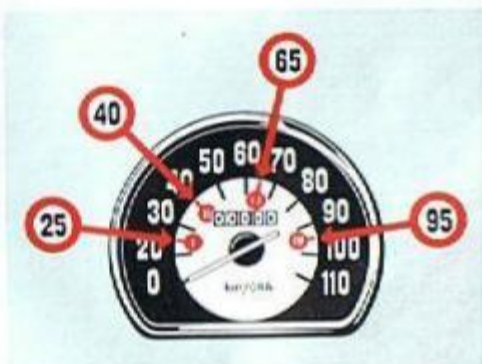


Fig. 12: Største tilladte hastigheder i de forskellige gear (angivet med røde mærker på speedometeret).

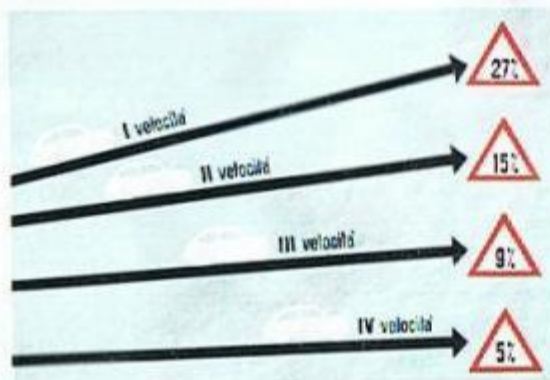


Fig. 13: Stigeevnen i de forskellige gear (velocità = gear).

Fig. 35: Kølersystemets aftappingshaner.

1. Aftappingshanen fra motoren.
2. Aftappingshanen fra kølerrøret. Obs.: Når man skal tappe vandet af, må man skrupe hanerne løs i pilens retning. Når motoren er varm, må man sørge for ikke at holde hanterne i vanddråben.



DYNAMO-, VANDPUMPE- OG VENTILATORREMMENES SPÆNDING



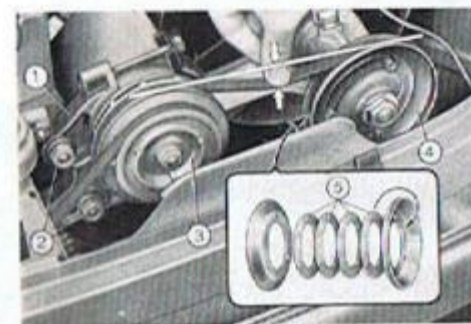
Hver 5000 km: Kontroller remmenes spænding. Denne er korrekt, når man med hånden kan presse remmen 1–1,5 cm bort fra den lige linie som vist på fig. 36. Spænd om nødvendigt **dynamo-remmen på følgende måde**: De to møtrikker (2, fig. 36), som holder konsollen, løsnes, drej derefter dynamohuset, indtil remmen får normal spænding, og spænd derefter de to møtrikker igen.

VANDPUMPE- OG VENTILATORREM

De tre møtrikker, der holder remskivens ene halvdel fast til navet, løsnes. Den bageste remskivehalvdel tages af, og en eller flere af mellemlægsskiverne (5, fig. 36) fjernes. På den måde kommer de to koniske remskivehalvdele tættere sammen, den effektive diameter bliver større, og remmen spændes. Den afmonterede remskivehalvdel sættes på plads, og den eller de fjernede mellemlægsskiver monteres over de tre bolte, og de tre møtrikker spændes derefter til.

Fig. 36: Justering af dynamo-, vandpumpe- og ventilatorremmenes spænding.

1. Justeringsanordning for dynamo-remmen.
2. Møtrikker for justeringsværktøjet.
3. Dynamoremskive.
4. Vandpumpe- og ventilatorremskive.
5. Aftallemøtrikker for justering af vandpumpe- og ventilatorremmenes spænding.



TÆNDINGSSYSTEMET

FORDELER

Hver 2500 km: Drej smørekoppen under fordeleren to eller tre omgange.

Hver 5000 km: Fyld smørekoppen med Fiat-fedt JOTA 3. Kontroller kontakt-afstanden, der skal være 0,42–0,48 mm. Justeringen foregår på følgende måde: Sætskruen (6, fig. 38) løsnes, og pladen, der holder den faste kontakt-arm, drejes.

TÆNDRØR

Hver 5000 km: Kontroller tændrørens tilstand og rens elektroderne. Kontroller elektrodeafstanden, der skal være 0,5–0,6 mm. Tændrørene skal så vidt muligt altid skrues ud af eller ind i topstykket, medens motoren er varm.

INDSTILLING AF TÆNDINGEN



Hvis fordelerskiven eller knastakskiven har været afmonteret, er det nødvendigt at indstille tændingen på følgende måde:

Drej krumtapakslen, indtil stemplet i cylinder nr. 1 står 10° før top i kompressionslaget (begge ventiler lukket).

Denne stilling bestemmes ved hjælp af de to mærker på knastakselkædens dæksel og krumtapaksleens remskive (fig. 37). Mærket på krumtapaksleens

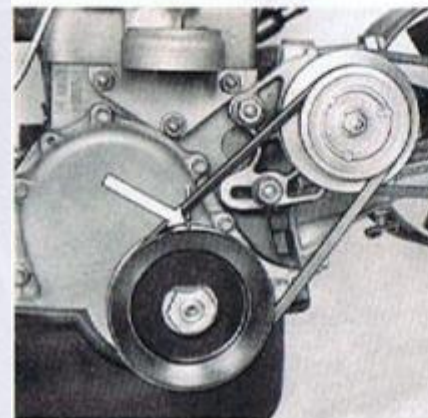


Fig. 37: Indstillingsmærker for tændingen. Pilen viser de mærker på dækslet over knastakselkæden og på krumtapaksleens remskive, som skal stå ud for sæden, når stemplerne i cylindrene 1 og 4 står i topstilling.

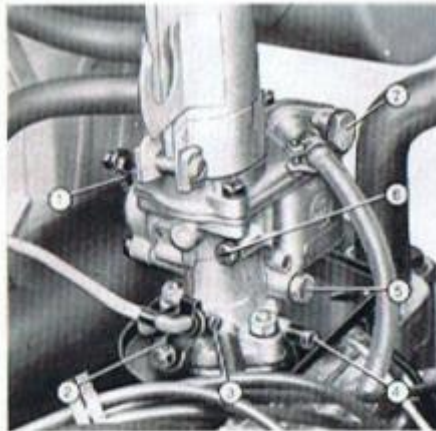


Fig. 36: Justering af karburatoren.

1. Chokværdi
2. Sætskrue
3. Justeringskæbe for tomgangs-omskiftingsstøtten
4. Justeringskæbe for tomgangs-tændingen
5. Hovedlås
6. Tomgangslås
7. Dæksel for brændstoftank

tomgangslås kan let udtages. En eventuel rensning bør kun foretages med trykluft, da anden form for værktøj kan ændre dysernes gennemstrømnings-areal.



Hvis karburatoren trods alt ikke fungerer tilfredsstillende, bør man lade et Fiat-specialværksted foretage den fornødne justering ved hjælp af specialudstyr.

KØLESYSTEMET

KØLER

Hver 500 km: Kontroller vandstanden og fyld vand på om nødvendigt. Hvis man hyppigt må fylde vand på køleren, kan det skyldes en eller flere af følgende fejl:

- Kølerdækslets overtryksventil fungerer ikke korrekt.
- Der er lækage i en af forbindelsesslangerne.
- Den indvendige vandpumpepakning er defekt og forårsager lækage.

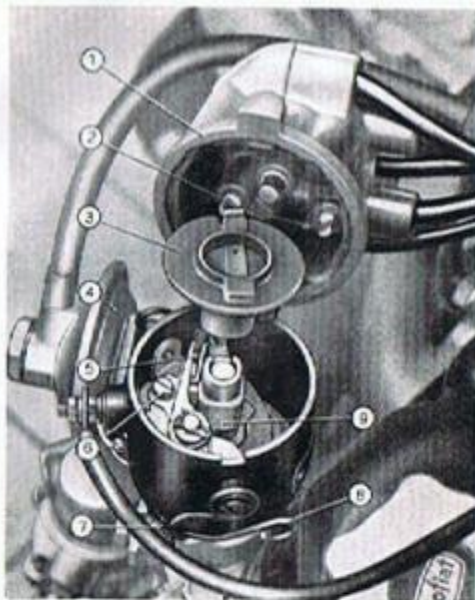


Kontroller at termostaten (5, fig. 28), der er anbragt i underste vandkasse, fungerer tilfredsstillende. Termostaten aktiverer klappen, som skal begynde at åbne ved ca. 75° C. Klappen skal være helt åben ved en vandtemperatur på 105° C.

Bemærk: Hvis kølesystemet har været tømt for vand, må man ved den efterfølgende påfyldning fylde op til normal vandstand og derefter lade motoren gå tomgang i nogle minutter således, at eventuelle luftbobler kan blive pumpet ud. Efter dette tidsrum må køleren derfor altid fyldes op til normal vandstand.

Fig. 38. Indstilling af tændingen.

1. Fordelerdæksel.
2. Tændingskontakt for cylinder nr. 1's tændrør.
3. Den afmonterede rotor.
4. Tændingsstillingens vakuumregulator.
5. Kontaktpunkter.
6. Skive til justering af den faste afbryderkontakt.
7. Smørerijsel for fordelerskel.
8. Fordelerdækslets låsklemme.
9. Rotoraksel.



tørsmåne skal stå 0-9 mm før mærket på knastakselkædens dæksel. Afmonter fordelerdækslet, drej rotorakslen med hånden, indtil rotoren peger mod strømeftageren til cylinder nr. 1 (fig. 38). På fordelerdækslets overside angives ved hjælp af tal, til hvilke cylindre tændkablerne fører. Kontroller at afbryderkontakten i denne stilling netop begynder at åbne. (Den korrekte kontaktafstand på 0,42-0,48 mm bør først indstilles.)

Uden at ændre fordelersklens stilling bringes koblingen i fordelersklens forårrede ende i indgreb, og samtidig sættes fordelerslejet i sit sæde. Kontroller til sidst at kablerne fører til de rigtige tændrør.

Hvis kun fordeleren afmonteres, og krumtapakslen ikke drejës i mellemtiden, er det ikke nødvendigt at indstille tændingen, når fordeleren monteres på motoren.

47

TRANSMISSIONSSYSTEM

KOBLINGSPEDALENS FRIGANG



Hver 10.000 km: Kontroller koblingspedalens frigang, der skal være ca. 20 mm.

Hvis spillerummet på grund af slitage på koblingsbelægningen er blevet mindre eller er blevet helt ophævet, vil det være nødvendigt at foretage en justering ved at dreje på justerskruen (1, fig. 39) på koblingskablet. Kontraptrikken må først løsnes, og den skal spændes igen, så snart justeringen er foretaget.

Dennes justering kan udføres, når beskyttelsespladen er afmonteret.

GEARKASSE OG DIFFERENTIALE

Hver 5000 km: Kontroller oliestanden gennem proppen på højre side af gearkassen (2, fig. 36) og eftertyd om nødvendigt med olie, indtil denne står ved kontrolhullets nederste kant.

Hver 20.000 km: Udskift olien og skyl gearkassen omhyggeligt med solarolie. Sørg for, at al solarolien er dryppet af, inden der fyldes ny olie på.



Lad samtidig et autoriseret Fiat-værksted kontrollere spillerummet mellem kron- og spidshjul samt differentialets rullelejer.

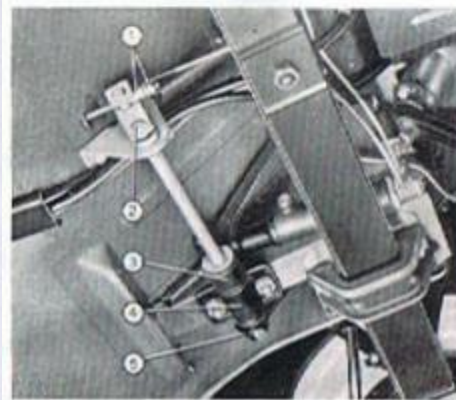


Fig. 39. Justering af koblingspedalens frigang.

1. Justeringsindstilling med stopnøgle for koblingspedalens frigang.
2. Koblingskabel.
3. Bremspedal.
4. Spærrestykke for pedalkæde.
5. Koblingspedal.

48

Fig. 40. Motor, gearkasse og differentiale set indsefra.

1. Afkoblingsprop for olie i gearkasse og differentiale.
2. Påfylningsprop for olie i gearkasse og differentiale.
3. Afkoblingsprop for olietæppe.



BREMSER, HJULOPHÆNGNING OG STYRETØJ

BREMSER

BREMSEVÆSKEBEHOLDER

Hver 5000 km: Kontroller væskeniiveauet og fyld om nødvendigt bremsevæske på, indtil den når ca. 1 cm under beholderens øverste kant. **Der må under ingen omstændigheder anvendes mineralolier**, da disse fuldstændigt vil ødelægge bremsesystemets gummipakninger.

DET HYDRAULISKE BREMSESYSYSTEM



Hver 10.000 km: Det er tilrådeligt at lade et autoriseret Fiat-værksted foretage et almindeligt eftersyn. Vi giver her en kort beskrivelse af de forskellige arbejder således, at bil ejeren er klar over, hvorledes dette eftersyn og disse justeringer skal udføres.

Bremsekoones spillerum: Når vognen er på lift, kontrollerer man, om alle hjulene kan rotere frit, når bremsepedalen ikke trædes ned. Bremsebelægningerne må ikke på nogen måde berøre bremsetromlerne. Når pedalen er trykket halvt ned, skal hjulene kun med vanskelighed kunne drejes med

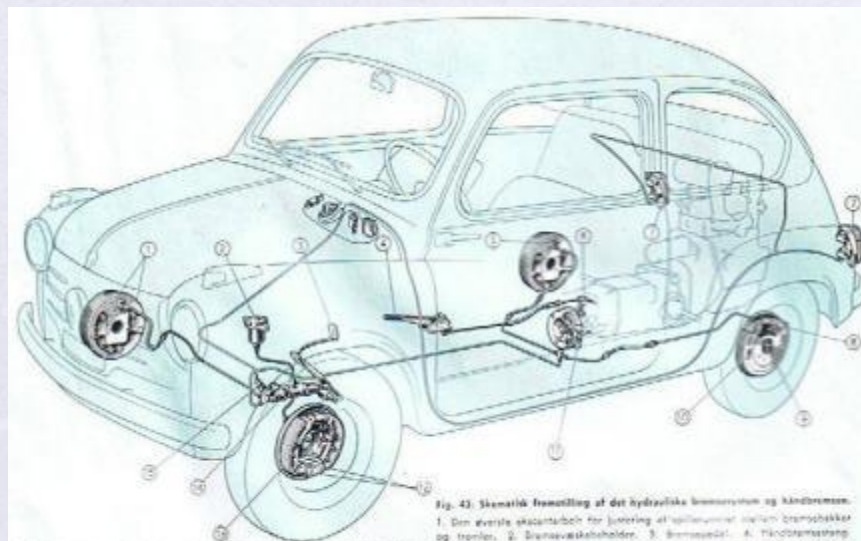


Fig. 43. Schematisk fremstilling af det hydrauliske bremsesystem og håndbremsen.

1. Den øverste skæntarbol for justering af spillerummet mellem bremsekæde og tromler.
2. Bremsevæskebeholder.
3. Bremsepedal.
4. Håndbremsestang.
5. Renskur for udluftning af bremsevæsketank.
6. Arm mellem håndbremsestang og tromler.
7. Støtte.
8. Hjulstudsar.
9. Drejebolte.
10. Inspektionsskruer for kontrol af spillerummet mellem bukler og tromler.
11. Håndbremsebelægning.
12. Den skæntiske lejbolt for bremsekæderne.
13. Bremsebelægning.
14. Hjulvælger.
15. Hydraulisk analysekontakt.

HÅNDBREMSE

Hvis håndbremsen ikke kan holde vognen, når den er trukket helt an, tyder dette på, at bremsebelægningen er slidt for meget, og den må derfor udskiftes.

HJULOPHÆNGNING

DE FORRESTE TRIANGELARME

Hver 2500 km: Smør hver triangelarm med Fiat-olie E gennem smørepladen ved styrebolten.

DE HYDRAULISKE STØDDÆMPERE



Hver 10.000 km (eller så snart man mærker, at støddæmperne ikke fungerer tilfredsstillende): Lad et autoriseret Fiat-værksted undersøge støddæmperne.

STYRETØJ OG HJUL

STYREHUS

Hver 5000 km: Kontroller oliestanden gennem påfyldningshullet og efterfyld eventuelt med olie, indtil denne når op til hullets underste kant.

SPILLERUMMET I STYREHUSET



Hvis man mærker, at spillerummet er for stort, eller at styretøjet ikke virker præcist, bør man lade et autoriseret Fiat-værksted efterse og eventuelt justere styretøjet. De følgende to justeringer skal udføres:

a) Spillerummet mellem snøkke og sektor

- Afmonter den underste beskyttelsesplade.
- Bolten (2, fig. 44) løsnes, og den ekscentriske bøsning med justerpladen drejes således, at sektoren kommer nærmere snekken. Pladen drejes så langt, at det andet hul kan benyttes til monteringsbolten.
- Hvis pladen allerede sidder i det andet hul (så der efter endnu en justering ikke bliver noget hul i pladen til bolten), tages bøsningen ud og monteres igen, når den er drejet en eller flere tænder i notfortandingen. For at kunne udføre dette arbejde er det nødvendigt at afmontere styrehuset.

b) Spillerummet ved snekkens rullelejer

Ved hjælp af møtrikken (1, fig. 44), der er anbragt for enden af styrehuset, justeres lejet.

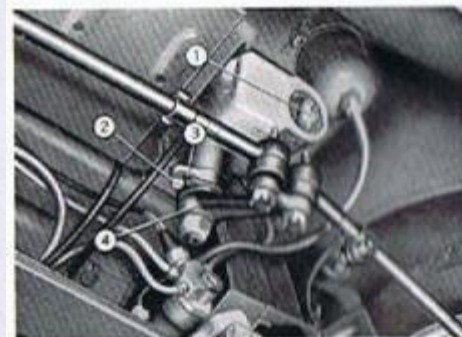


Fig. 44: Justering af spillerummet mellem snøkkestyretøjets snøkke og sektor.

1. Møtrik for justering af snekkens rullelejer.
2. Justeringspladens fjederbolt.
3. Plade for justering af spillerummet mellem snøkke og sektor.
4. Styrearm.

STYRESTANG

Hver 2500 km: Smør med Fiat-olie E i en fedtsprøjte de fire smøreplader, der er anbragt ved den todelte styrestangs kugleforbindelser.



Hver 10.000 km: Kontroller at der ikke er slør i kugleforbindelserne. Samtidig bør alle delene i styretøjet afmonteres, renses og smøres. Kontroller desuden forhjulsindstillingen (fig. 45). Styrestængerne er forsynet med justeringsmuffer låst med fjederklemmer. Når klemmerne er løsnet, kan stængernes længde justeres ved

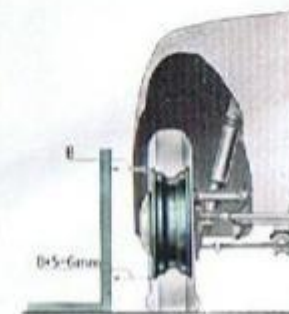


Fig. 45: Kontrol af toe-in (forhjulenes spidning) og camber (forhjulenes hældning udefter) med fuldtlastet vogn.

af dreje mølterne. Når justeringen er udført, kontrollerer man, at åbningen i klemmerne og sporet i muffen er ud for hinanden, og desuden må man sikre sig, at fjederklemmernes frie ender ikke ligger an mod hinanden.

Bemærk: Kontrol eller indstilling af hjulenes spidsning foretages med fuldt belastet vogn. Når vognen er blevet belastet, må man lade den rulle nogle meter således, at hjulophængningen kan finde den nye ligevægtsstilling. Når kontrolleringen af spidsningen skal foretages, skal målene tages på det samme sted på begge fælge på følgende måde (fig. 45):

Afstanden **A** måles, og vognen skubbes derefter således, at punkterne **A** kommer til at stå i stilling **C**, og her foretages målingen igen. Målet **A** skal være 3–5 mm større end målet **C**.

FORHJULSLEJER

Hver 10.000 km: Fjern hjul- og nækapslerne, fyld noget fedt i lejet (Fiat-fedt A 11/L) og monter derefter kapslerne igen.



Kontroller desuden lejernes spillerum og juster om nødvendigt med møtrikken, som holder lejet på navet. Spænd møtrikken forsigtigt, indtil hjulet ikke kan drejes med hånden, og skru derefter møtrikken 1/4 omgang tilbage. I denne stilling læses den med split.

BAGHJULSLEJER



Hver 10.000 km: Lad et autoriseret Fiat-værksted smøre lejerne med Fiat-fedt A 11/L og justere det indvendige leje ved hvert nav.

DÆK

For at opnå et ensartet slid på alle fire dæk bør hjulene skiftes overkors for hver 5000 km.

VARMEANLÆGGET

FILTER

Hvis man efter længere tids anvendelse af vognen mærker, at den varme luft, som skal strømme ind i vognen, ikke er tilstrækkelig, er det nødvendigt at rense anlæggets luftfilter (9, fig. 28), anbragt i siden på luftkanalen. Når gulvmatten er bøjet til side, løsner man de tre skruer, som holder beskyttelsespladen, og derpå er filteret tilgængeligt. Træk filteret ud og rens det omhyggeligt med en blødt børste eller trykluft (lavt tryk). Er filteret forstoppet, udskiftes det.

ELEKTRISK ANLÆG

BATTERI

Hver 1500 km: Når batteriet er koldt, kontrolleres syrestanden, og der påfyldes om nødvendigt destilleret vand, indtil væsken står 3–5 mm over pladerne. Om sommeren bør batteriet kontrolleres oftere. For at komme til



Fig. 46: Batteriets placering.

1. Positive kabelsko.
2. Dæksel.
3. Gummimatten (spædt).
4. Negativ kabelsko.
5. Cellerøp med ventilationshulst.

batteriet må gummimatten (3, fig. 46) under den forreste hjelm løftes, og man skruer de to knapper på dækslet af.

Hver 5000 km: Kontroller at kabelskoene er rene og fastspændte. Smør kabelskoene ind i ren vasoline.

DYNAMO



Hver 10.000 km: Rens kommutatoren omhyggeligt med en tør klud og undersøg kullenes tilstand. Om nødvendigt må kullene udskiftes. Smør drivsiddens kugleleje med Fiat-fedt JOTA 3. Med samme driv fyldes rummet mellem bøsningen og lejets indvendige side i kommutatorsiden. Skruen ved dette leje fjernes, og den åbne smørekanal fyldes med tykkflydende olie, som tilsættes lidt Fiat-fedt JOTA 3.

STARTMOTOR



Hver 20.000 km: Rens kommutatoren omhyggeligt og efterse kullene. Om nødvendigt udskiftes disse. Ved et større eftersyn smøres også friløbet indvendigt med Fiat-fedt JOTA 1/M.

RELÆAGGREGAT



Spændings- og tilbagestrømsrelæ må ikke under nogen omstændigheder røres af andre end fagfolk. Det tilrådes derfor at lade et autoriseret Fiat-værksted udføre afprøvning og eventuel justering. Disse værksteder råder over det nødvendige udstyr og de nødvendige forskrifter. Ved en eventuel montering af radio må man under ingen omstændigheder montere støjkondensator, uanset dennes kapacitet, på kabel nummer 67 – hverken på relæaggregatet eller på dynamoen, da dette vil medføre for stor slitage på relæernes kontaktpunkter.

Regulatoren giver normalt ikke anledning til radioforstyrrelser.

Undgå desuden at forveksle kabel nr. 67 med kabel nr. 51, da dette vil medføre en øjeblikkelig ødelæggelse af relæerne.

BELYSNING OG TILBEHØR

LYGTER

Når en pære skal udskiftes, åbnes lygterne ved at løsne den nederste monteringsbolt (4, fig. 48), (som ikke kan tages helt ud). Lygten trækker man

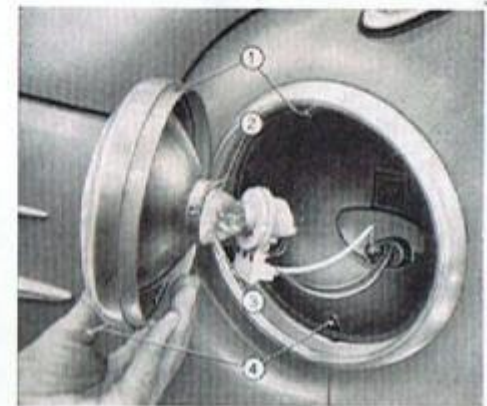


Fig. 48: Åbning af lygte.

1. Bolts for fastsættelse af lygtekrant.
2. Fjeder for pærebetjening.
3. Dobbelpære.
4. Nederste fastholdelseskrone.
Obs.: Afmærkning af de forskellige dele kan afvige lidt på grund af forskellige lygtefabrikater.

derefter ud i den underste kant, og så trykker man let ned således, at lygten kommer fri af den øverste tap (1, fig. 48). Fjederen, som holder lampfatningen til reflektoren (2, fig. 48), hægtes af, og fatningen trækkes ud. Pæren er gjort fast med bajonettfatning.

Bemærk! Reflektorerne er specialbehandlet med aluminium, og man må derfor absolut ikke berøre inderfladen. Hvis reflektorerne er dækket med et støvlag, må dette kun fjernes ved blæsning eller med en blød pensel. Reflektorerne må ikke tørres med klude eller lignende.

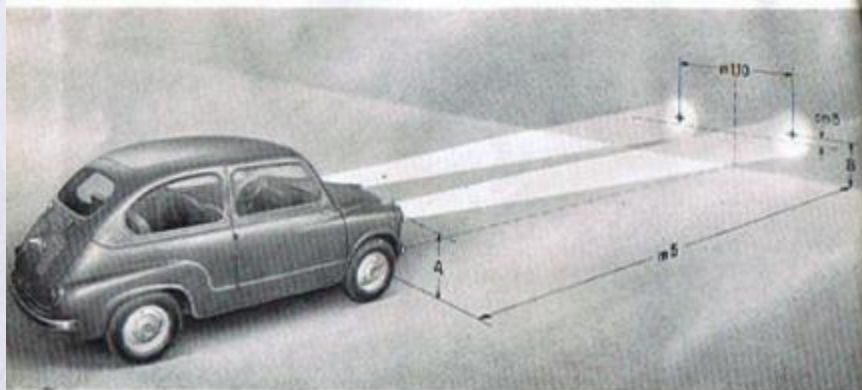
LYGTEINDSTILLING



Hvis lygterne har været afmonteret, er det nødvendigt at indstille dem på følgende måde: Indstillingen foretages med tom vogn. Anbring en skærm 5 meter foran vognen (se fig. 49) og tænd fjernlyset. Lyskeglernes centrum skal være 2-3 cm under lygtecentrums højde over vejbanen.

Fig. 49. Indstilling af lygterne.

B - A = 2-3 cm.



58

Justeringen foretages, efter at man har løsnet møtrikken, der holder lygtehuset til karrosseriet. Drej lygten ved hjælp af boltten, indtil den foran beskrevne indstilling opnås. Spænd derefter møtrikken igen. Når det lange lys er indstillet, skal også det korte lys kontrolleres. Dette er korrekt, hvis grænselinien mellem den lyse og den mørke zone går ca. 5 cm under den vandrette linie, som trækkes gennem de to kors for det lange lys.

DE FORRESTE POSITIONS- OG BLINKLYS

Når en pære skal udskiftes, løsnes den forreste skrue, der holder det gennemsigtige lygtehus. Pæren sidder med bajonettfatning.

NUMMERPLADEBELYSNING

Når pæren skal udskiftes, løsnes de to nederste skruer, som holder glasset og fatningen. Pæren sidder i fjederklemmer.

STOPLYS, BAGLYGTER OG DE BAGESTE BLINKLYS

Når pæren skal skiftes, løsnes de to skruer, som holder det gennemsigtige hus. Pæren sidder med bajonettfatning.

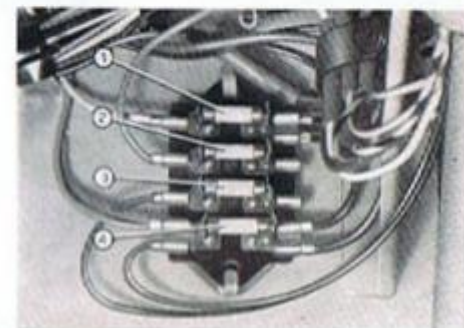


Fig. 50. Sikringsbussen.

- 1, sikring nr. 30/1
- 2, sikring nr. 30/2
- 3, sikring nr. 30/3
- 4, sikring nr. 15/54

DET ELEKTRISKE ANLÆGS SIKRINGER

Det elektriske anlæg beskyttes af fire 8 amp. sikringer. Hvis en sikring smelter, må man – inden en ny monteres – finde fejlen, der har forårsaget kortslutningen. Ved fejlfinding benyttes strømskemaet (fig. 47).

59

De fire sikringer, som er anbragt på forpanelet (fig. 50), dækker:

- Sikring 30/1: Vindspejlsvisker, horn og lampe i bakspejl.
- Sikring 30/2: Højre fjernlys, forreste positionlys, baglygter, nummerpladebelysning og belysning i motorrummet.
- Sikring 30/3: Venstre fjernlys og afblændet lys på begge lygter.
- Sikring 15/54 (med tændingen slået til): Blinklys med tilhørende kontrol-lampe, stoplys og instrumentbelysning.

Strømkredsene til akkumulatoropladning, ladekontrollampe, tænding, selv-starter, benzinmåler med advarselampe, kontrollamper for olietryk og kølevandstemperatur er ikke beskyttet med sikringer.

VÆRKTØJ

Værktøjet, som følger med vognen, er anbragt i en mappe i det forreste bagagerum ved siden af reservehjulet (3, fig. 25).

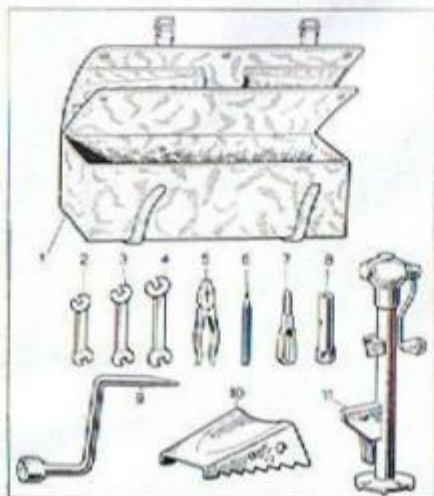


Fig. 51: Værktøj.

1. Mappe indeholdende:
2. Fast nøgle 8x10 mm.
3. Fast nøgle 12x14 mm.
4. Fast nøgle 17x19 mm.
5. Tang.
6. Børn.
7. Skruetrækker.
8. Tændningsnøgle.
9. Hjulsving.
10. Stopkro.
11. Donkraft.

SKIFTNING AF HJUL

Når et hjul skal skiftes, går man frem på følgende måde:

- a) Stop om muligt vognen på plan vej og læg stopkroden (1, fig. 52) under det baghjul, som skal blive stående på jorden. Håndbremsen virker ikke, når det ene baghjul er løftet fra vejbanen.
- b) Fjern hjulkapslen med hænderne eller ved hjælp af den medfølgende skruetrækker. Med hjulsvinget løsnes de fire møtrikker (4, fig. 52) en enkelt omgang.
- c) Donkraftens tap sættes i den dertil beregnede holder (2, fig. 52) under karrosseriet, og man løfter derefter vognen op, indtil det hjul, der skal skiftes, er fri af vejbanen.
- d) De fire bolte og hjulet tages af.

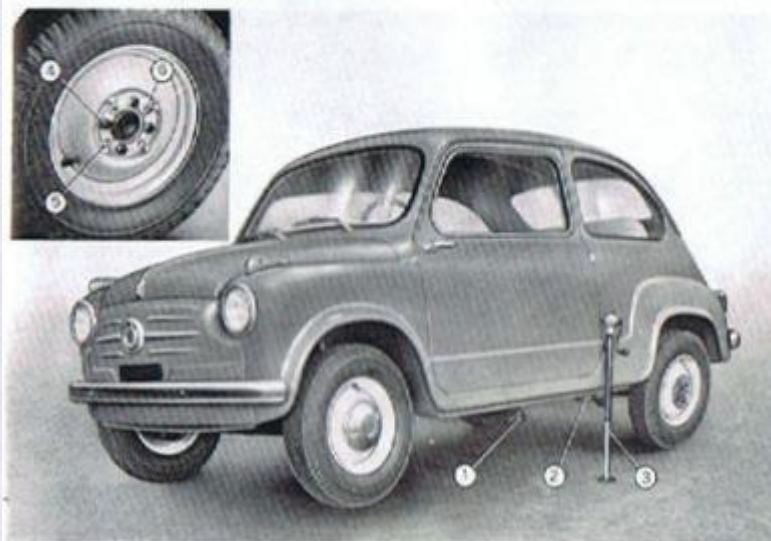


Fig. 52: Løftning af vognen med donkraft.

1. Stopkro.
2. Støtte for donkraft.
3. Donkraft.
4. Bolte.
5. Nøgle for hjulkapsel.
6. Styrestift for hjul.

- e) Reserverhjulet monteres, og man må sørge for, at styrestiften (6, fig. 52) kommer ind i hullet på hjulpladen. Sæt derefter boltene i og spænd dem jævnt over kors.
- f) Sænk vognen og fjern donkraften. Spænd boltene og sæt hjulkapslen på (Husk at fjerne og medtage stopklodsen.)

VÆRKSTEDSDONKRAFTE

Hvis man f. eks. på et værksted skal benytte en hydraulisk donkraft, der løfter en af vognens ender, må denne kun anbringes sådan, at den hæver vognen i en af de dertil indrettede støtteplader (fig. 53 og 54).



Fig. 53: Således løftes vognens forreste, når der benyttes en rullede donkraft.



Fig. 54: Bagenden af vognen løftet med rullede donkraft.

Når bagenden skal løftes ved hjælp af en hydraulisk værkstedsdonkraft, må man lægge en trækleds på mindst 2–3 cm mellem donkraften og vognens løfteplade. Hvis vognen skal slæbes, må tovet kun fastgøres i den forreste støtteplade.

Cabrio-Limousine



Nedenstående skal forskellen mellem den almindelige sedan og cabrio-coach modellen klarlægges. Hvor der ikke udtrykkeligt anføres noget andet, skal man rette sig efter den foranstående beskrivelse for sedanmodellen.

KARROSSERI

Sammenlignet med sedan'en er ændringerne følgende:

- Rulletag af vinylkunstlæder; kan hurtigt rulles sammen.
- Forreste og bageste kofanger er forsynet med stødhorn anbragt ved kofangerens monteringsbøjler.

Når taget skal rulles tilbage, sker det på følgende måde:

- a) De to forreste læsehager trækkes tilbage.
- b) Taget klappes tilbage, stiverne lægges på plads, og kalechestoffet bredes helt ud bag vognen.
- c) Kalechestoffet rulles op som vist på fig. 55, og det fastgøres med remmen, som føres gennem kramperne.

Kalechestoffet rengøres let med rent vand eller tyndt sæbevand.

BENZINFORBRUG

Ifølge CUNA (målt på autobane med 5/ af tophastigheden) 5,7 L/100 km
Benzintankens indhold er tilstrækkelig til 420 km

VÆGT

Egenvægt med benzin, olie, vand, reservehjul og værktøj 590 kg
Lastevne 4 personer + 30 kg bagage

DIVERSE RUMMÅL

BEHOLDER	MÆNGDE		BETEGNELSE
	ltr.	kg	
Benzintank	27		Benzin
Kølesystem	4,3		Vand ¹⁾
Oliesump	2,8	2,5	Fiat-Olie ²⁾
Gearkasse + Differentiale	1,55	1,4	Fiat-Olie W 90 (SAE 90 EP)
Styrehus	0,12	0,11	Fiat-Olie CP 90 (SAE 90)
Hydrauliske bremser	0,28	0,275	Blå Fiat-bremsevæske
Hydrauliske støddæmpere for og bag:			
Hver støddæmper	0,12	0,11	Fiat-Olie S. A. I.

¹⁾ Når temperaturen falder under frysepunktet (0° C), må kølevandet blandes med antifrysevæske.

²⁾ Følgende olier skal anvendes:

TEMPERATUR	FIAT-Olie	FIAT-Olie Multigrado ³⁾
Laveste temperatur over 0° C	VN (SAE 30)	10 W — 30
Laveste temperatur mellem 0° C og + 15° C	VI (SAE 20)	10 W — 30
Temperaturer under + 15° C	10 W (SAE 10 W)	
Gennemsnitlige temperaturer over 30° C	VE (SAE 50)	20 W — 40

³⁾ **VIGTIGT!** Ved efterfyldning må der under ingen omstændigheder anvendes olier af andre fabrikater. Inden man skifter til Fiat Multigrado, er det afgørende at skylle smøresystemet igennem på samme måde, som det skal gøres, når man skifter til HD-oiler.

Instrumenter og kontrolgreb

ADVARSELSSLAMPE FOR OLIETRYK (5 a, fig. 14)

Lampen (2,5 watt glødelampe, rødt lys) tændes, når tændingen er slået til, og slukkes, når motoren er startet og olietrykket er kommet op på mindst 1–1,5 kg/cm². Når motoren er varm, kan advarselsslampe lyse, hvis motorens omdrejningstal kommer ned under 1000 omdr./min, uden at dette betyder, at der foreligger nogen fejl.

LADEKONTROLLAMPE (5 b, fig. 14)

Lampen (2,5 watt — rødt lys) tændes, når tændingen er slået til, og slukkes, når dynamoen begynder at lade ved et motoromdrejningstal på ca. 1000 omdr./min, hvilket svarer til en kørehastighed på 22 km/t i fjerde gear.

SPEEDOMETER — KILOMETERTÆLLER (5 c, fig. 14)

De maksimalt tilladte hastigheder i de forskellige gear (efters at motoren er indkørt) er angivet med røde mærker på speedometerskiven. Undgå at overstige disse hastighedsgrænser, da det kan skade motoren at komme op på for store omdrejningstal. Sørg på den anden side for, at motoren aldrig kommer til at sejtrække, d. v. s. køre med for lav hastighed i det pågældende gear. Angående indkøringsperioden se side 28 og tabellen på vindspejlet.

ADVARSELSSLAMPE FOR KØLEVANDSTEMPERATUR (5 d, fig. 14)

Lampen (2,5 watt — rødt lys) tændes, når tændingen er slået til og kølevandstemperaturen overstiger 110° C. Motoren bør standses øjeblikkeligt for at køle af, hvorefter man kontrollerer følgende:

- Spændingen på ventilatorremmen (se side 45).
- Den termostatregulerede klap, som kontrollerer mængden af køleluft (se fig. 28). Når motoren er varm, skal klappen være helt åben. Hvis dette ikke skulle være tilfældet, løftes returfederen af, og termostaten kontrolleres så hurtigt som muligt.
- Eventuelle lækager i kølesystemet (slanger, kølerprop o. s. v.).

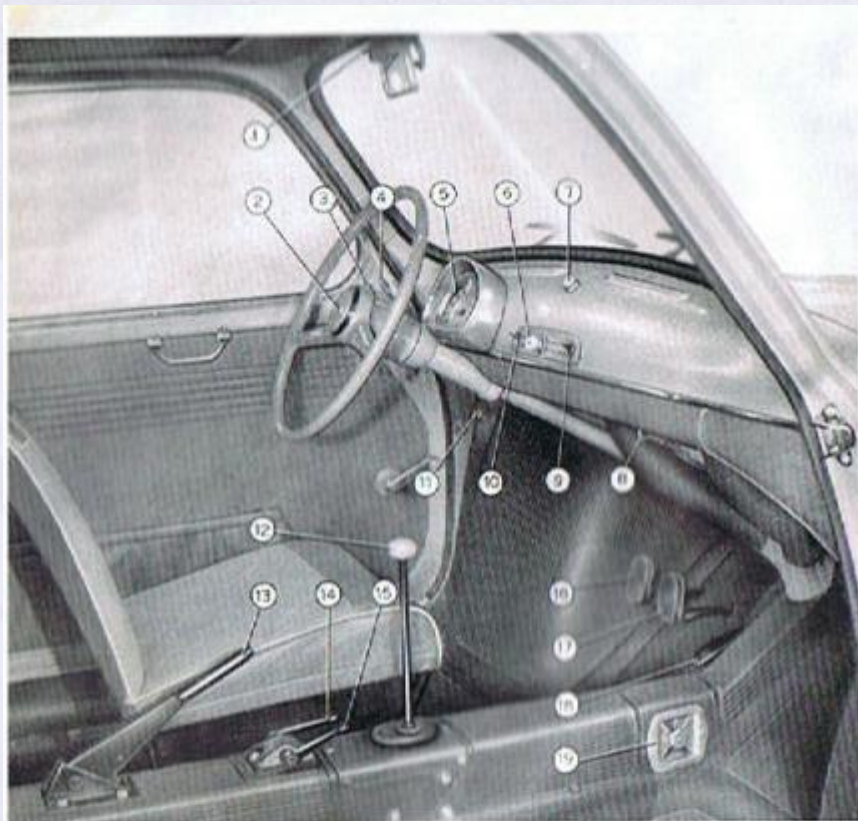


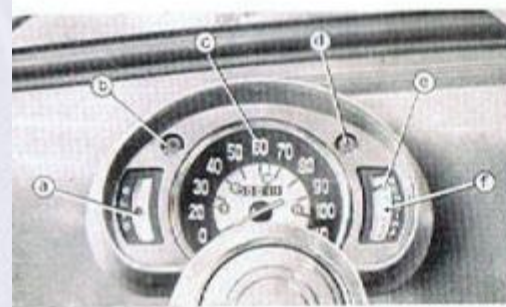
Fig. 14 A. Betjenings- og kontrolorganer (venstrestyring).



Fig. 14 B. Betjenings- og kontrolorganer (højrestyring).

1. Kontakt for indvendig belysning i bagsejler.
2. Hærekontakt.
3. Bliklyskontakt.
4. Kontakt til lygte.
5. Instrumenter.
6. Tændingskontakt.
7. Kontrollys for bliklys.
8. Håndbryr.
9. Kontakt til vindudsviskere.
10. Kontakt til instrumentbelysning.

11. Håndtag til skilfortræmmels dæksej.
12. Gearstang.
13. Håndbremse.
14. Choker.
15. Selvstarter.
16. Koblepedal.
17. Drevepedal.
18. Gaspedal.
19. Et af Magneton til vater luff.



Instrumenter.

- a. Advarsellampe for eltryk.
- b. Ladeladningslampe.
- c. Speedometer og vinkelorteller.
- d. Advarsellampe for kølevandstemperatur.
- e. Børsteteller.
- f. Advarsellampe for konstant.

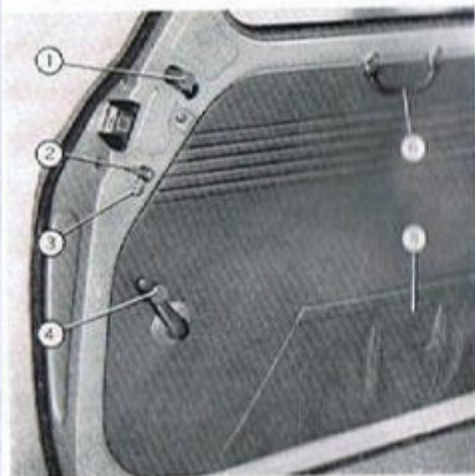


Fig. 16: Sikkerhedslåsen på døren i højre side.

1. Indvendigt dørhåndtag
2. Sikkerhedslåsen i åben stilling
3. Sikkerhedslåsen i lukket stilling
4. Vinduehåndtag
5. Fortæller

DØRLAS (fig. 16)

Dørene åbnes, når man trækker i håndtaget. Kun døren i venstre side er forsynet med en nøgkelås. Døren i højre side løses ved at føre låsetappen ned.

REGULERING AF VARMEANLÆGGET

Instruktion findes på side 35 og på fig. 20.



Fig. 17: Håndtag til indstilling af sæderne.

1. Håndtaget i stilling for indstilling af sædet.
2. Håndtag i låst stilling.

HÅNDTAG TIL INDSTILLING AF FORSÆDERNE (fig. 17)

Sæderne kan indstilles i den mest bekvemme stilling for den enkelte, når man skyder sædet frem eller tilbage, medens håndtaget, der er anbragt ved siden af hver stol, drejes til højre. Når dette håndtag slippes, låses stolen i stilling.



Fig. 18: Motorrumets belysning.

1. Kontakt
2. Fuser

BELYSNING I MOTORRUMMET (fig. 18)

Lampen i motorrummet bliver kun tilført strøm, når lyset er tændt på vognen, hvilket vil sige, at lyskontakten står i en af stillingerne I, II eller III. Denne lampe er tillige forsynet med en egen indbygget kontakt, der automatisk tænder lyset, når motorhjelmen åbnes.

HÅNDBREMSEGREBET (13, fig. 14)

Håndbremsegrebet virker på bremsebakkerne i håndbremsetromlen, som er anbragt på den forreste del af gearkassens forlagsaksel. Grebet er forsynet med en pal, som holder det låst i spændt stilling. Når man skal løse håndbremsen, trykker man på knappen på grebets øverste del og fører stangen ned mod vognbunden.

INDVENDIG BELYSNING (1, fig. 14)

Denne lampe er indbygget i bakspejlet, i hvilket også den tilhørende kontakt er monteret. Lampen er tillige tilsluttet en kontakt, der er anbragt i den venstre dørkarm, og lyset bliver således automatisk tændt, når denne dør åbnes.

HÅNDTAG FOR HJELMENS LÅS (11, fig. 14)

Når hjelmen skal åbnes, løsnes man sikkerhedslåsen ved at trække i håndtaget. Man må derefter åbne hjelmen så meget, at sikkerhedshagen kan udløses. Hjelmen holdes oppe af en stiver (fig. 25).



Fig. 19: Bageste bagagerum.

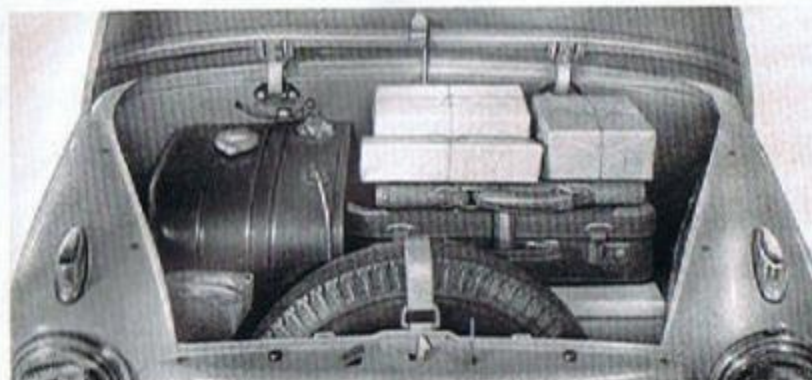


Fig. 21: Forreste bagagerum.

BAGAGERUM

Der er to bagagerum til rådighed: Under hjelm (fig. 21) og bag bagsædets ryglæn (fig. 19). For at lette anbringelse og tilgængelighed og for at kunne forøge bagagepladsen, kan bagsædets ryglæn lægges ned (fig. 20).



Fig. 20: Bageste bagagerum med nedblæpt ryglæn.

- Når motoren er startet, føres chokerhåndtaget tilbage i hvilestilling, og dette gøres hurtigere eller langsommere, afhængigt af temperaturen i fri luft – jo koldere det er, des langsommere må chokeren sættes ud af funktion.

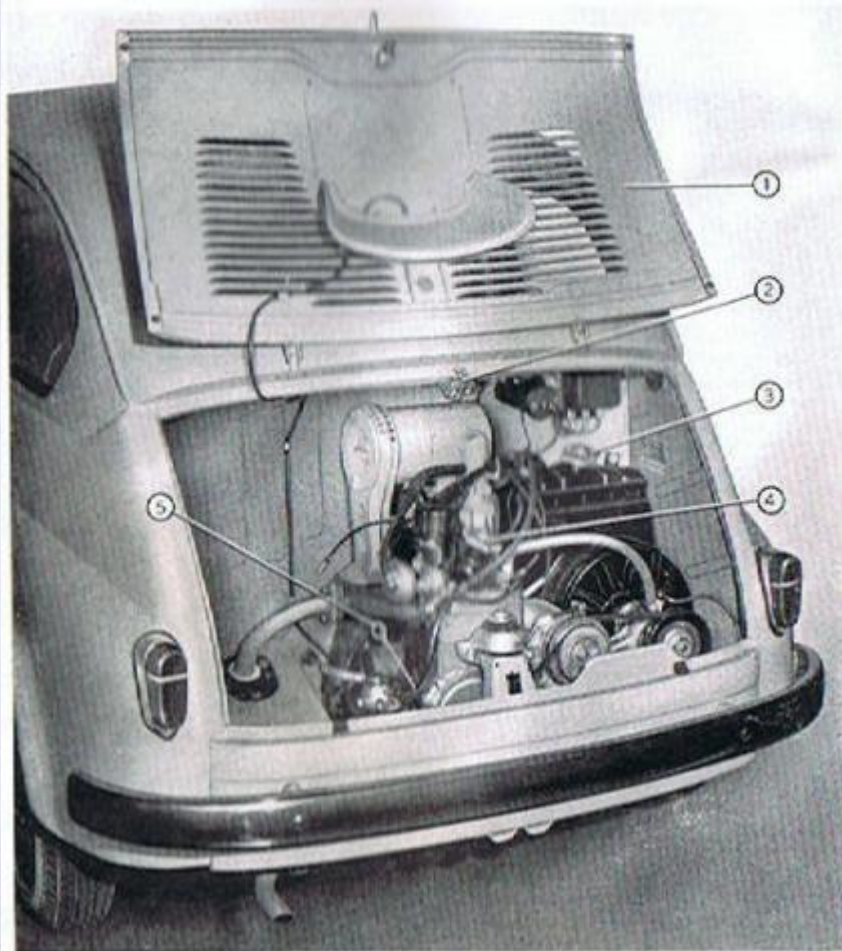


Fig. 24: Motorrummet.

1. Den opklæde motorhjelm.
2. Lampe til belysning af motorrummet.
3. Kølerdæksel.
4. Olierfyldningsdæksel.
5. Olierdipstang.

START MED VARM MOTOR

Når motoren er varm, kan den startes uden anvendelse af choker. Hvis motoren er meget varm, kan det være nødvendigt at træde gaspedalen helt i bund og slippe den, så snart motoren begynder at tænde.



Fig. 25: Den forreste hjelm opklædt.

1. Hovedlyset.
2. Bræddestiftens dæksel.
3. Værktøjstaske.
4. Rum til indholdelse af reservehjulet.
5. Håndtag.
6. Håndtag.
7. Håndtag.

IGANGSÆTNING AF VOGNEN

Når motoren er startet, fortsætter man på følgende måde:

- Træd koblingspedalen i bund og sæt gearstangen i første gear (se fig. 26).
- Håndbremsegrebet løsnes helt.
- Slip langsomt koblingspedalen og træl gaspedalen gradvist ned.

Hvis vognen skal sættes i gang op ad bakke, skal de tre sidstnævnte punkter udføres samtidigt, d. v. s. håndbremsen skal løsnes samtidig med, at koblingspedalen slippes langsomt og speederen trædes ned.

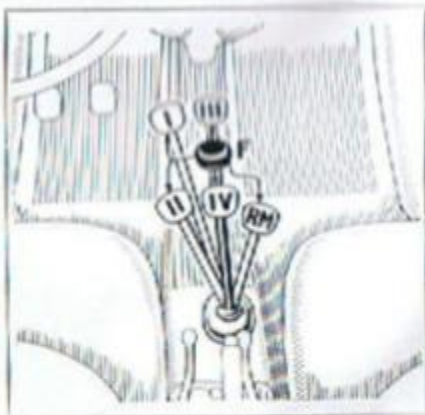


Fig. 26: Gearstangens forskellige stillinger.

- I. 1. gear
- II. 2. gear
- III. 3. gear
- IV. 4. gear
- RM. Bakgear
- F. Frigear

GEARERNES ANVENDELSE

De forskellige gears aktivering fremgår af fig. 26. Skiftningen mellem 2., 3. og 4. gear laves af en synkromeshanordning, og denne skiftning foregår derfor altid uden støj. Hvis man vil skifte ned til første gear, medens vognen ruller, må dette ske ved hjælp af dobbelt udkobling.

UNDER KORSLEN

Når motoren arbejder under normale forhold, skal advarselsslamperne for ladestrøm, olietryk og kølevandstemperatur altid være slukkede. Hvis en eller flere af lamperne tændes, må det tilrådes straks at standse vognen for at undersøge, hvor fejlen ligger (se side 19).

VINTERKORSEL

Fiat 600 er forsynet med en forvarmingsanordning, der i vinterhalvåret skal forvarme den af motoren ind sugede luft. Anordningen sættes i funktion, når luftfilterets forreste dæksel drejes 180° (fig. 27).

Dækslet drejes ved hjælp af de to viste vinger (1), idet man først løsner den vingemøtrik (2), der holder dækslet fast på filteret.

I sommerhalvåret skal den grønne vinge vende opad og om vinteren den røde.

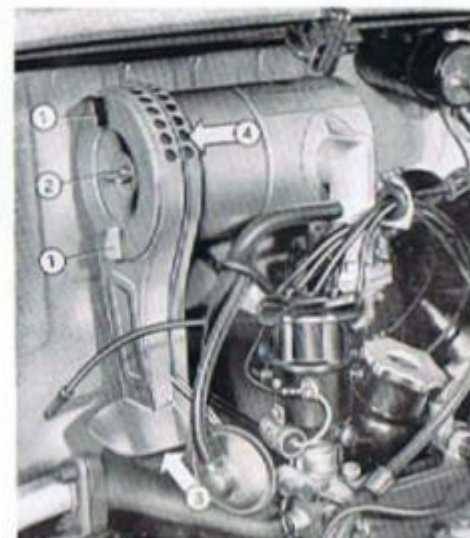


Fig. 27: Indtagning og luftfilter.

1. Skrue til drejning af filterdækslet for indtagning af kold eller varm luft.
2. Vingemøtrik til fastholdelse af dækslet på filteret.
3. Indtagning af varm luft til filteret om vinteren (den røde vinge opad).
4. Indtagning af kold om sommeren (den grønne vinge opad).

STANDSNING AF VOGN OG MOTOR

Slip gaspedalen og træl bremsepedalen ned. Lige inden vognen stopper, skal koblingspedalen trædes ned, og gearstangen føres i frigear. Drej tændingsnøglen til lodret stilling således, at tændingen afbrydes og nøglen kan trækkes ud af låsen. Når motoren ikke er i gang, må tændingen under ingen omstændigheder være slået til, da man i så fald kan risikere, at tændspolen brænder over.

Vedligeholdelse

ANVENDELSE AF VEDLIGEHOLDSESTABELLERNE

De forskellige vedligeholdelsesarbejder, som skal udføres periodisk i forhold til det kørte antal kilometer, findes i to særskilte tabeller. Den ene angiver de steder, som skal smøres, den anden eftersyn, rengøring og justeringsarbejder.

Hvert arbejde i tabellerne er nummereret, og i en tilsvarende fortegnelse henvises til den side, på hvilken arbejdet beskrives udførligt.

MOTOR

SMØRING

OLIESUMP

Hver 500 km: Kontroller oliestanden med målepinden.

Minst hver 5000 km: Motorolien skal udskiftes. Når motoren er ny, skal olieudskiftningerne foretages efter de første 1500–2000 og 3000–4000 km.

OLIEFILTER

Hver 5000 km: Udskift filterpatronen samtidig med olien.

Motoren må aldrig gå uden filterpatron!

Når motoren er ny, skal filterpatronen udskiftes efter de første 3000–4000 km, (d. v. s. ved andet olieskift).

Fig. 31: Skema over eftersyn, rengøring og justeringsarbejder

Hver 500 km:	
1. Køler	se side 44
Hver 1500 km:	
2. Batteri	56
Hver 5000 km:	
3. Oliefilter	37
4. Luftfilter	43
5. Fordeler	46
6. Dynamo, vandpumpe og ventilatorrenne	45
7. Tandror	46
8. Bremseskebeholder	49
9. Batteri	56
Hver 10.000 km:	
10. Luftfilter	43
11. Koblepedals frigang	48
12. Remschakkerens spillerum	49
13. De hydrauliske støddæmpere	53
14. Styrestang	54
15. Forhjulstejer	55
16. Baghjulstejer	55
17. Dynamo	56
Hver 20.000 km:	
18. Ventilspillerum	42
19. Gearkasse og differentiale	48
20. Startmotor	57
Periodiske eftersyn:	
21. Brændstofsystem	43
22. Karburator	43
23. Spillerummet mellem styresnekken skive og axtar	55
24. Luftfilter for varmluft	55

VENTILMEKANISMEN

VENTILSPILLERUM

Når motoren er ny, skal spillerummet mellem ventiler og vippearne kontrolleres **efter de første 1500–2000 km og 3000–4000 km.**

Når motoren er kold, skal spillerummet være 0,10 mm for både indsugnings- og udblæsningsventiler (fig. 32).

Efter de første 4000 km: Kontroller kun spillerummet, hvis der er ventilstøj.



Efter hver 20.000 km: Lad et autoriseret Fiat-værksted efterse hele ventilmekanismen. Ved denne lejlighed skal også ventil sæderne efterses og om nødvendigt slibes. Undersøg forbrændingskamrene og lad dem eventuelt rense for kul.

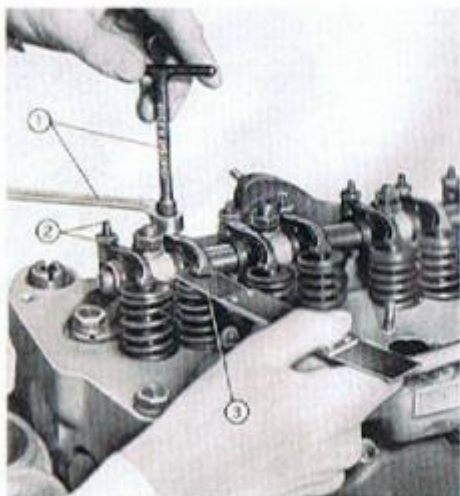


Fig. 32: Justering af ventilspillerummet.

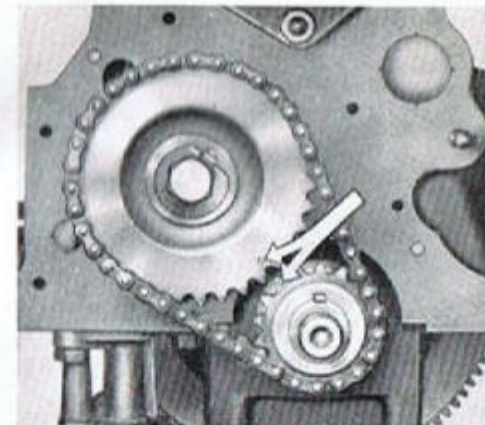
1. Nøgle til justering af ventilspillerummet.
2. Skruer og stopmetrik for justering af ventilspillerummet.
3. Bælg til kontrol af ventilspillerummet.

INDSTILLINGSMÆRKER FOR KNASTAKSEL



Knastaksels og krumtapaksels takthjul er begge mærket med 0. Knastakslen er rigtigt monteret, når disse mærker står i den stilling, der er vist på fig. 33.

Fig. 33: Indstillingsmærker for knastaksel.



BRÆNDSTOFSYSTEMET



Hvis benzintilførslen til karburatoren ikke fungerer korrekt, må man undersøge alle forskruinger og rør, filteret på røret i tanken, benzinpumpens ¹⁾ samt sien i benzindrørets forskruing i karburatoren.

LUFTFILTER

Hver 5000 km: Afmonter filterdækslet, træk den stjerneformede patron ud og rens den omhyggeligt med trykluft (lavt tryk).

Dersom patronen er defekt, skal den udskiftes, og dette gælder også, hvis støvet ikke helt lader sig fjerne på ovennævnte måde.

Hver 10.000 km: Udskift patronen. Hvis vognen kører på meget støvede vejstrækninger, bør der foretages en hyppigere rensning.

KARBURATOR (fig. 34)

Hvis motoren har tendens til at gå i stå i tomgang, kan spjældåbningen ændres med skrue 3. Med skrue 4 kan man ændre tomgangsblendingen, hvilket må ske i forbindelse med justering af spjældåbningen. Hoved- og

¹⁾ Inden man afmonterer benzinpumpen eller benzindrøret for et eventuelt eftersyn eller en rensning, må man løsne benzindrøret ved tanken, da benzinen ellers vil løbe ud på grund af hævertvirkningen.

DENNE BOG ER FREMSTILLET AF MEDLEM NR. 615

FOR



2012