

FIAT 600

Sedan og Multipla

1958/61

Identifikation

FIAT 600 er fremstillet i to typer: Sedan og Multipla. Sedan-motoren har typebetegnelsen 100.000, medens Multipla-motoren har typebetegnelsen 100.008. Motorerne adskiller sig kun fra hinanden, hvad angår kontrolsystemet for kølevæsketemperaturen. FIAT 600 er fremstillet i årene 1958 til 1961. I 1962 fremkom type 600 D, som på mange væsentlige punkter er forskellig fra type 600 og derfor behandles særskilt.

Motornummeret er indhugget i cylinderblokken over takthjulsdækslet. Før selve motornummeret er typebetegnelsen angivet.

Chassisnummeret er indhugget i motorrummets skillerumsplade (torpedopladen) ved siden af identifikationspladen.

Motor

Data

Cylinderantal	4
Boring	60 mm
Slaglængde	56 -
Slagvolumen	633 cm ³
Kompressionsforhold	7,5:1
Effekt (SAE)	28,5 HK v. 4600 omdr./min.
Drejningsmoment, max.	4 kgm v. 3000 omdr./min.
Tændingsorden	1 - 3 - 4 - 2
Cylinderbetegnelse	Cylinder nr. 1 er bageste

Cylindre og stempler

Cylindre og stempler er inddelt i 3 klasser: A, B og C. Blokken er mærket med disse betegnelser ud for de enkelte cylindre på bundkar-pakfladen.

Maksimal tilladelig udboring er 0,8 mm, er sliddet større, end at dette kan overholdes, må der isættes foringer.

Stempler – ringe – pinde – og cylinder data

	Monterings tolerancer	Tilladel. slitage
Tolerancer mellem stempler og cylindre målt vinkelret på stempelpinden		
– ved skørtets bund	0,065–0,085 mm	0,25 mm
– ved skørtets top	0,033–0,053 mm	0,15 mm
Stempelpindtolerance i stempel	Altid drivpasning på 0,02–0,013 mm	–
Ring til rille tolerancer:		
– 1. ring. Kompressionsring	0,045–0,072 mm	0,15 mm
– 2. ring. Olieskrabering	0,025–0,052 mm	0,15 mm
– 3. ring. Olieskrabering med radiale åbninger ..	0,020–0,061 mm	0,15 mm
Ringåbning { Kompressions og olieskrabering (ringe i cylinder) { nederste olieskrabering	0,20–0,35 mm Ingen	0,50 mm –

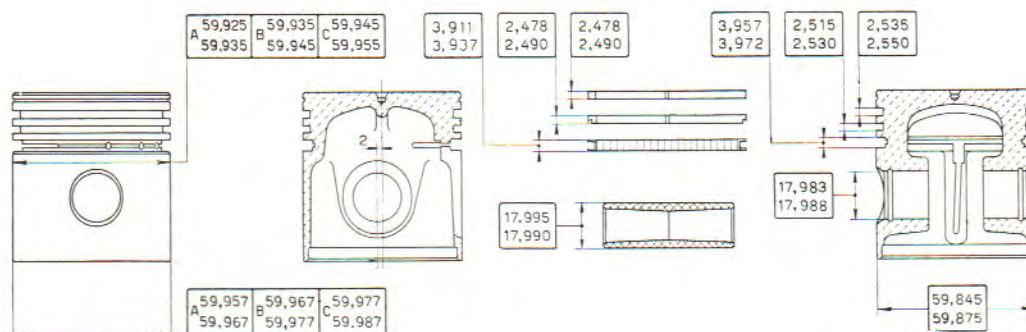


Fig. 1. Målskitse for stempler, pinde og ringe.

Tabel for mål på stempel og cylindre, der skal anvendes ved overstørrelse.

Over- størrelse	Klasse	Stempel diameter (ved bunden af skøttet vinkelret på stempelpinden)	Cylinder- diameter	Tolerance
Standard	A	59,957–59,967 mm	60,000–60,010 mm	0,033–0,053 mm
	B	59,967–59,977 mm	60,010–60,020 mm	
	C	59,977–59,987 mm	60,020–60,030 mm	
0,2 mm	A	60,157–60,167 mm	60,200–60,210 mm	0,033–0,053 mm
	B	60,167–60,177 mm	60,210–60,220 mm	
	C	60,177–60,187 mm	60,220–60,230 mm	
0,4 mm	A	60,357–60,367 mm	60,400–60,410 mm	0,033–0,053 mm
	B	60,367–60,377 mm	60,410–60,420 mm	
	C	60,377–60,387 mm	60,420–60,430 mm	
0,6 mm	A	60,557–60,567 mm	60,600–60,610 mm	0,033–0,053 mm
	B	60,567–60,577 mm	60,610–60,620 mm	
	C	60,577–60,587 mm	60,620–60,630 mm	
0,8 mm	A	60,757–60,767 mm	60,800–60,810 mm	0,033–0,053 mm
	B	60,767–60,777 mm	60,810–60,820 mm	
	C	60,777–60,787 mm	60,820–60,830 mm	

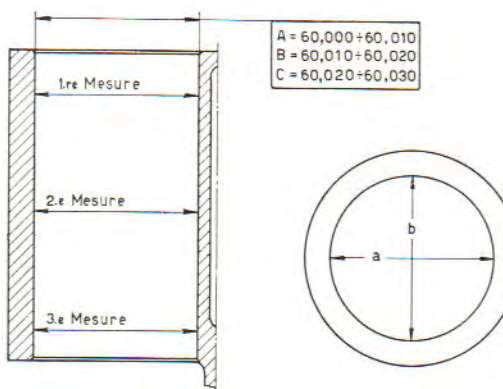


Fig. 2. Måling af cylindre finder sted som vist her – i tre højder og i diametralt modsatte retninger.



Fig. 3. Indv. og udv. diameter på foringer før samling (i.v.).

Fig. 4. Cylinderdiameter for ipresning af foringer og indv. diameter af foringer efter ipresning i blokken.

Krumtapaksel og plejlstænger**Tolerancer mellem bøsning og plejlstang**

Diam. for hul til stempelpind-bøsning i plejlstang	Bøsning udv. diameter	Tolerance
19,939–19,972 mm	20,00–20,03 mm	0,028–0,091 mm

Tolerancer mellem stempelpind og bøsning

	Indv. diameter af ipres-set og oprevet bøsning	Stempelpind diameter	Tolerance
Standard	17,997–18,003 mm	17,996–17,990 mm	0,001–0,013 mm
overstørrelse 0,2 mm	18,197–18,203 mm	18,196–18,190 mm	0,001–0,013 mm
overstørrelse 0,5 mm	18,497–18,503 mm	18,496–18,490 mm	0,001–0,013 mm

Identifikation af plejlstænger

Hver plejlstang af et sæt er mærket både på underpanden og stammen (fig. 6) med et nummer, ref. til den cylinder, hvor den skal monteres.

Ved isætning af nye plejlstænger mærk dem med numre fra 1 til 4, som vist på fig. 6. På plejlstængerne 1 og 3 skal numrene 1 og 3 hugges på den ene side, medens numrene på plejlstængerne 2 og 4 skal hugges på den modsatte side. Ved samling af motoren skal alle numrene vende mod knast-akselsiden (fig. 7).

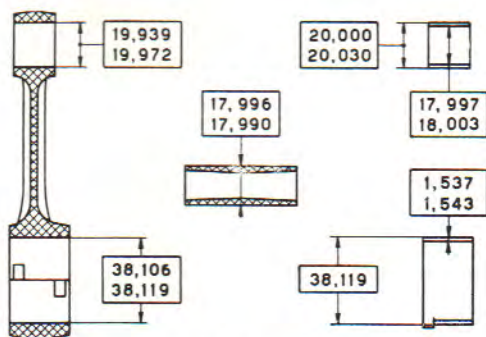


Fig. 5. Målsskitse for plejlstang.

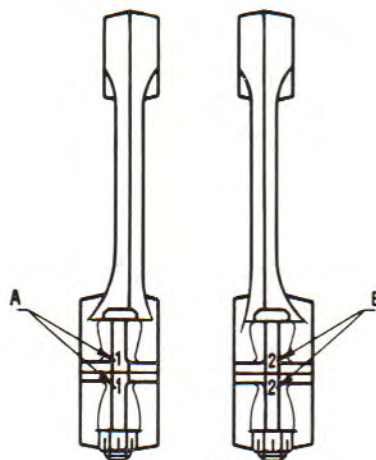


Fig. 6. Nummerering af plejlstænger.

Bogstavet A viser, hvor numrene skal hugges for cylindrene 1 og 3 – B hvor numrene skal hugges for cylindrene 2 og 4.

Bemærk den forskudte position af stammen i forhold til selve lejet.

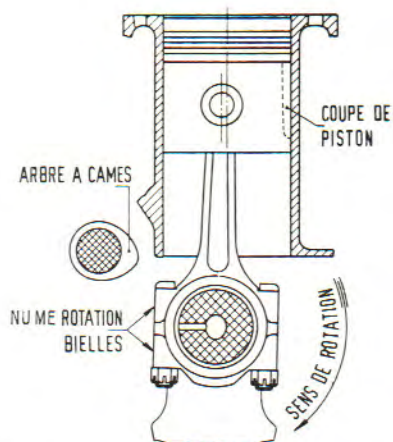


Fig. 7. Plejstængernes numre skal vende mod knastakslen, og stemplernes opslidsning skal vende bort fra knastakslen.

Plejstangssølediameter, std.	34,988–35,008 mm
Hovedlejesølediameter, std.	50,790–50,810 –
Radialspillerum, plejstangslejer	0,012–0,057 mm
Radialspillerum, hovedlejer	0,015–0,060 –
Max. tilladelige slitage	0,10 mm
Trykskiver for midterste hovedleje	2,31–2,36 mm
Trykskiver for midterste hovedleje, øverst.	0,10 mm
Krumtapaksel – aksialspillerum	0,26 –
tilladelig slitage	0,35 –
Max. tilladt vægtdifference mellem letteste og tungeste plejstang	6 g (vægtforskelle kan udlignes ved afslibning på lejevandens nederste del)

Hovedlejer – diameter

Standard	Understørrelse			
	0,254 mm	0,508 mm	0,762 mm	1,016 mm
50,790 mm	50,536 mm	50,282 mm	50,028 mm	49,774 mm
50,810 mm	50,556 mm	50,302 mm	50,048 mm	49,794 mm

Plejstangslejer – diameter

Standard	Understørrelse			
	0,254 mm	0,508 mm	0,762 mm	1,016 mm
34,988 mm	34,734 mm	34,480 mm	34,226 mm	33,972 mm
35,008 mm	34,754 mm	34,500 mm	34,246 mm	33,992 mm

Knastaksel**Knastaksel – knastakselbøsninger**

Diameter i krumtaphus for knastakselbøsninger *):		mm
– Kædeende	{ Klasse A Klasse B Klasse C	47,980–47,990
		47,990–48,000
		48,000–48,010
		41,920–41,950
– midterste		
– bageste (svinghjulsenden)		35,921–35,951
Bøsning udv. diameter *):		fri mm
– Kædeende	{ Klasse A Klasse B Klasse C	47,970–47,980
		47,980–47,990
		47,990–48,000
		42,037–42,075
– midterste		41,920–41,950
– Svinghjulsenden		36,030–36,068
Bøsning indv. diameter *):		isat
– Kædeende		37,770–37,871
– midterste		37,770–37,871
– Svinghjulsenden		30,658–30,759
Bøsning til sæde i krumtaphus *):		opret
– Kædeende {	– Monteringstolerance	0,000–0,020
	– tilladelige slitage	0,10
– midterste	Drivpasning	0,087–0,155
– Svinghjulsenden	Drivpasning	0,079–0,147
Knastakselstøle diameter:		
– Kædeenden		38,000–37,975
– midterste		38,000–37,975
– Svinghjulsende		31,000–30,975
Tolerancer mellem søler og bøsninger *):		
– Monteringstolerancer {	Kædeende	0,025–0,062
	midterste	0,025–0,062
	bageste	0,026–0,063
– tilladelig slitage		0,10

*) Ang. knastaksel og knastakselbøsningens data op til motornumrene 758492 Sedan og 765150 Multipla, se tabellen herfor.

Bemærk: Indtil motornummer 758 492 (Sedan) og 765 150 (Multipla) var midterste og bageste knastaksellejebøsninger klassificeret i tre klasser, medens den forreste bøsning ikke var klassificeret.

Hullerne i krumtaphuset for midterste og bageste bøsninger var også opdelt i tre klasser.

Bøsningernes klassificeringsbogstav var stemplet uden på bøsningerne, og hullernes diameter i krumtaphuset var klassemærket på blokkens bundkarpakflade med bogstaverne A, B eller C.

Målene for denne serie findes i følgende tabel.

Lejer	Forende	Midterste	Svinghjulsende
Huller i krumtaphuset	48,000–48,025 mm	A = 41,920–41,930 mm B = 41,930–41,940 mm C = 41,940–41,950 mm	A = 35,920–35,930 mm B = 35,930–35,940 mm C = 35,940–35,950 mm
Udv. diameter på bøsninger	47,975–48,000 mm	A = 42,000–42,010 mm B = 42,010–42,020 mm C = 42,020–42,030 mm	A = 35,990–36,000 mm B = 36,000–36,010 mm C = 36,010–36,020 mm
Indv. diameter for bøsninger	38,025–38,064 mm	38,040–38,070 mm	31,040–31,070 mm
Diametre for knastakselsøler	38,000–37,975 mm	38,000–37,975 mm	31,000–30,975 mm

	Monteringstolerance	Tilladelige slitage
Tolerance mellem forreste knastaksellejebøsning og hullet i krumtaphuset	0,000–0,050 mm	0,15 mm
Tolerance mellem midterste og bageste knastaksellejebøsninger og huller i krumtaphuset	altid ipresning	–
Tolerancer mellem knastakselsøler og bøsninger		
– forreste søle	0,025–0,089 mm	
– midterste søle	0,040–0,095 mm	0,15 mm
– bageste søle	0,040–0,095 mm	

Topstykke og ventiler

	mm
Diameter for ventilstyrene i topstykket	12,950–12,977
Udv. diameter for ventilstyr	13,000–13,030
Indv. diameter for ventilstyr, monteret	7,022–7,040
Tolerancer mellem topstykke og ventilstyr (altid drivpasning)	(0,023–0,080)
Diameter ventilstamme	7,000–6,985
Tolerancer mellem ventilstamme og styr:	
– Monteringstolerance	0,022–0,055
– tilladelig slitage	0,15
Ventilsædevinkel	$45^{\circ} \pm 5'$
Ventilhovedvinkel	$45^{\circ}30' \pm 5'$
Indsugningsventil hoveddiameter:	
– Hovedet foroven	~ 21
– Hovedet forneden	24–24,2
Udstødningsventil hoveddiameter:	
– Hovedet foroven	~ 19
– Hovedet forneden	22–22,2
Max. kast mellem ventilstamme og hoved	0,02
Højde af ventilsæde	1,25
Ventilsæder indv. min. diameter:	
– Indsugning	21–21,2
– Udstødning	19–19,2
Ventilfjeder indv. diameter	20,2
Ventilfjeder fri højde	51,7
Ventilfjederhøjde med et tryk på 24,2 kg (ventil lukket)	32
Ventilfjederhøjde med et tryk på 33,4 kg (ventil åben)	24,5
Åbningshøjde for ventiler:	
– Indsugning	7,55
– Udstødning	7,05
Min. belastning for en ventilfjederhøjde på 32 mm	19 kg

Ventilspillerum samt åbne- og lukketider

Indtil motor nr. 466 800 med undtagelse af følgende:

fra nr. 437 546 til 437 595,
fra nr. 459 191 til 462 191 og
fra nr. 462 959 til 465 055.

Indsugningsventil åbner 10° før top
— lukker 35° efter bund
Udblæsningsventil åbner 35° før bund
— lukker 2° efter top
Indstillingsspillerum 0,21 mm
Driftsspillerum (kold) 0,10 mm

Fra motor nr. 466 801 samt de nævnte undtagelser:

Indsugningsventil åbner 4° før top
— lukker 34° efter bund
Udblæsningsventil åbner 29° før bund
— lukker 1° efter top
Indstillingsspillerum 0,45 mm
Driftsspillerum (kold) 0,15 mm

På svinghjulet findes indstillingsmærke for topstilling af stemplerne i cylinder nr. 1 og 4.

På takthjulene findes indstillingsmærker — 0 — som skal stå ud for hinanden, når indsugningsventilen i cylinder nr. 1 netop er begyndt at åbne, og mærket på svinghjulet står 4° henholdsvis 10° før top.

Ventilspillerummet på indsugningsventilen i cylinder nr. 1 skal ved indstillingen være 0,45 henholdsvis 0,21 mm. Ved indstillingen anvendes en gradskala f. eks. FIAT's specialværktøj C 661.

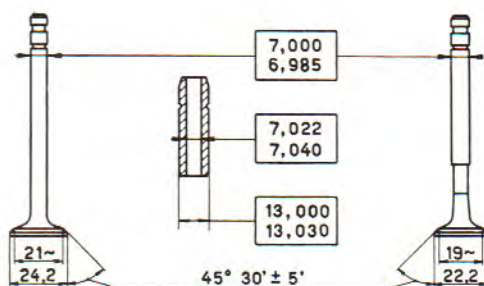


Fig. 8. Målskitse for ventiler og styr.

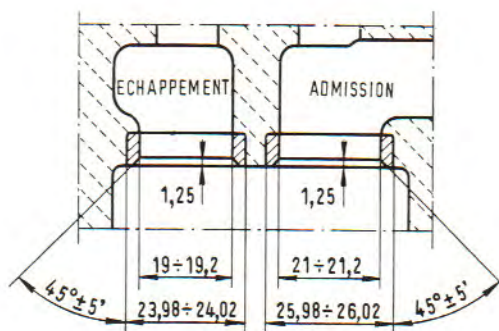


Fig. 9. Målskitse for ventilsæder.

Efter indstillingen gives indsugningsventilen i cylinder nr. 1 igen det foreskrevne driftsspillerum 0,15 mm henholdsvis 0,10 mm.

Tilspændingsmomenter

Topstykke	2,8–3,0 kgm (21–22 lbft)
Hovedlejer	6,2 kgm (45 lbft)
Plejlstangslejer	2,2 — (16 —)
Bolte f. knastakselkæde-hjul	5,3 — (39 —)
Svinghjulsbolte	3,5–4,0 kgm (26–29 lbft)
Møtrik for krumtap-remskive	10 kgm (72 lbft)
Bolte f. vippearmsaksel-konsoller	2 — (14 —)
Bolte f. lufttragt til vandpumpe	2,5 — (18 —)

Alle værdier gælder for tilspænding på gevind, som er fri for rust, fedt, olie og snavs m.v.

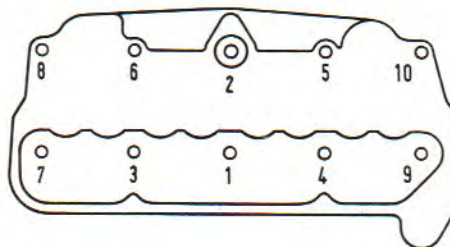


Fig. 10. Rækkefølge for tilspænding af topstykkeboltene.

Motorens smøresystem

Systemet rummer (excl. filter)	ca. 3 liter
Olietype, over 0 °C	SAE 30
– under 0 °C	SAE 20
– hele året	SAE 10W/30
Oliefilter	By-pass
Oliefilterelement	FIAT nr. 883 834
–	FRAM C 952
–	AC M 16
–	OK T 52
Reduktionsventil	På krumtaphusets venstre side
Olietryk (drift)	2,5–3,0 kg/cm ² (36–43 lb/sq.in)

Olietryksindikator

Motoren er forsynet med en olietryksindikator, monteret på krumtaphusets venstre side og forbundet med en kontrollampe på instrumentbrættet. Lampen skal tændes, når trykket falder under 1,0–0,6 kg/cm² (14–8,5 lb/sq.in).

Med varm motor og et omdrejningstal på ca. 1000 omdr./min. vil lampen lyse, selv om trykket er i orden.

Bemærk: Kortslutning i kredsløbet, f.eks. i kontrollampen, kan ødelægge indikatoren. Svinger indikatoren, må det, før udskiftning finder sted, undersøges, om der er tale om en kortslutning eller lignende.

Krumtaphusventilation

Krumtaphuset såvel som rummet under ventiltopdækslet ventileres gennem slanger til luftfilterets knæ ved karburatoren – se fig. 11.

Data for oliepumpe

Betegnelse	Tolerancer og montering	Tilladelig slitage
	mm	mm
Tolerance mellem drivakselbøjning og krumtaphus (altid drivpasning)	0,025–0,070	–
Tolerance mellem drivaksel og bøsning i krumtaphus	0,025–0,062	0,15
Tolerance mellem drivaksel og pumpehus	0,013–0,050	0,15
Tolerance mellem medløberhjul og dets tap	0,000–0,051	0,10
Tolerance mellem tandhjul og pumpehus	0,010–0,100	0,15
Tolerance mellem pumpehjul	0,08	0,15
Tolerance mellem tandhjulene på knastaksel og pumpeaksel	0,06	0,15

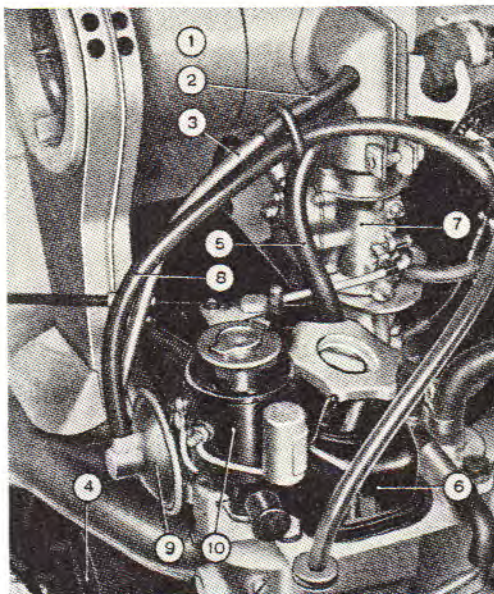


Fig. 11. Slangeforbindelse for udluftning og vacuumregulering.

- | | |
|--|--|
| 1: Luftfilter. | 6: Topdæksel. |
| 2: Slange. | 7: Karburator. |
| 3: Forbindelsesslange mellem krumtaphus og luftfilter. | 8: Slangeforbindelse mellem karburator og vacuumkontrol. |
| 4: Olieem fortætningskammer. | 9: Vacuumregulator. |
| 5: Slangeforbindelse mellem topstykke og luftfilter. | 10: Fordeler. |

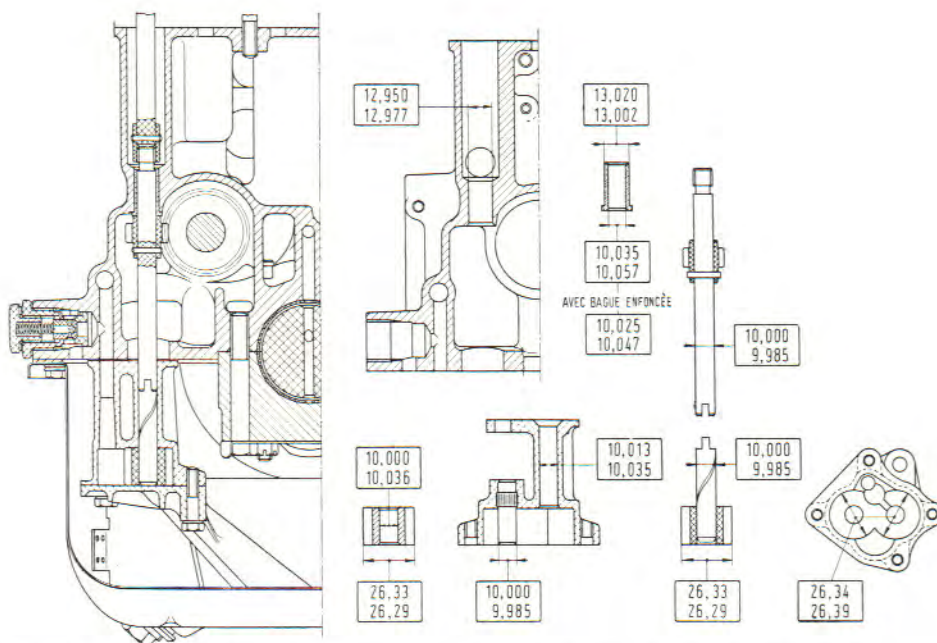


Fig. 12. Snit af og målskitse for olieumpen. Yderst til venstre ses reduktionsventilen.

Kølesystem

Systemet rummer –	
Sedan	4,3 liter
Frostsikring til	
÷ 15 °C med	1,3 liter antifrysevæske på ethylenglykolbasis
Systemet rummer –	
Multipla	6,5 liter
Frostsikring til	
÷ 15 °C med	2 liter antifrysevæske på ethylenglykolbasis

Kølesystemerne på Sedan og Multipla adskiller sig, foruden på forskellen i kølevæskemængden, ved temperaturreguleringen.

På Sedan-modellen er køleren forsynet med en termostat, der gennem en arm regulerer luftmængden til køleren gennem en klapventil, medens Multipla-modellen er forsynet med en i topstykket indbygget termostat, som den normalt anvendes.

Sedan

Spjældet begynder at åbne ved	75–80 °C
Spjældet skal være helt åbent ved	105 °C

Multipla

Termostaten åbner ved	72–77 °C
Termostaten skal være helt åben ved	80–85 °C
Ventilens totale bevægelse	6,5 ± 0,5 mm

Begge modeller er forsynet med en lufttragt for ventilatorvingen. Denne lufttragt skal centreres meget omhyggeligt. Kontrol kan foretages som vist i fig. 13: Monter tragten på vandpumpehuset og tilspænd boltene med 3,2 kgm (23 lbft). Hold føleren (skoen) på et indikatorur mod tragtens inderside, og drej uret rundt med vandpumpeakslen. Tilladeligt udsving 2 mm.

Længdeforskellen på ventilatorvingens blade må ikke overstige 1 mm. Dette gælder den oprindelige type af stålplade. Den nyere type er fremstillet i støbt aluminiumle-

gering og skulle give anledning til problemer på dette punkt.

I topstykkets bagende er monteret en indikator for kølevæsketemperatur, forbundet med en kontrollampe på instrumentbrættet. Lampen skal tændes ved 110–120 °C.

Justering af drivremmen mellem dynamo og vandpumpe finder sted ved flytning af skiver, som vist i fig. 14. Remmens spænding: 10 kg ved nedtrykning på 1–1,5 cm. Forinden justering af vandpumperemmen, må dynamoremmen være korrekt justeret.

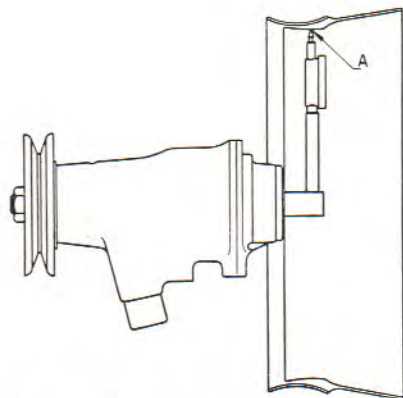


Fig. 13. Kontrol af lufttragt.

A: Kontrolpunktet.

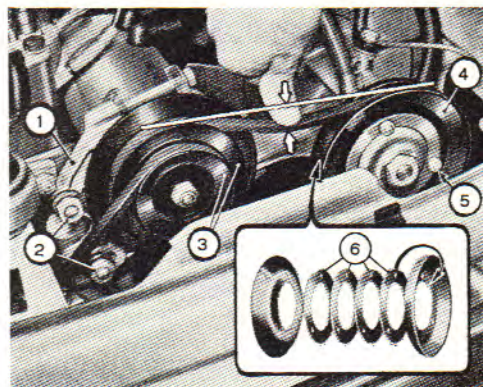


Fig. 14. Justering af drivremme for dynamo og vandpumpe.

- | | |
|------------------------------------|--|
| 1: Indstillelig beslag for dynamo. | 5: Sammenspændingsbolte for vandpumperemskive. |
| 2: Bolte for dynamo-beslag. | 6: Justeringsringe for vandpumperemskive. |
| 3: Dynamoremskive. | |
| 4: Vandpumperemskive. | |

Brændstofsystm

Brændstoftanken rummer, Sedan	27 liter
— — Multipla	29 —
Brændstofpumpe	Mekanisk membranpumpe drevet fra knastakslen
Pumpetryk	0,13–0,20 kg/cm ² (1,8–2,8 lb/sq.in)
Karburator – indtil motor nr. 644 010	
Sedan og nr. 644 440 Multipla	WEBER type IM 22
Karburator – følgende motorer	WEBER type IM 26

Specifikationer for Weber karburator IM 22

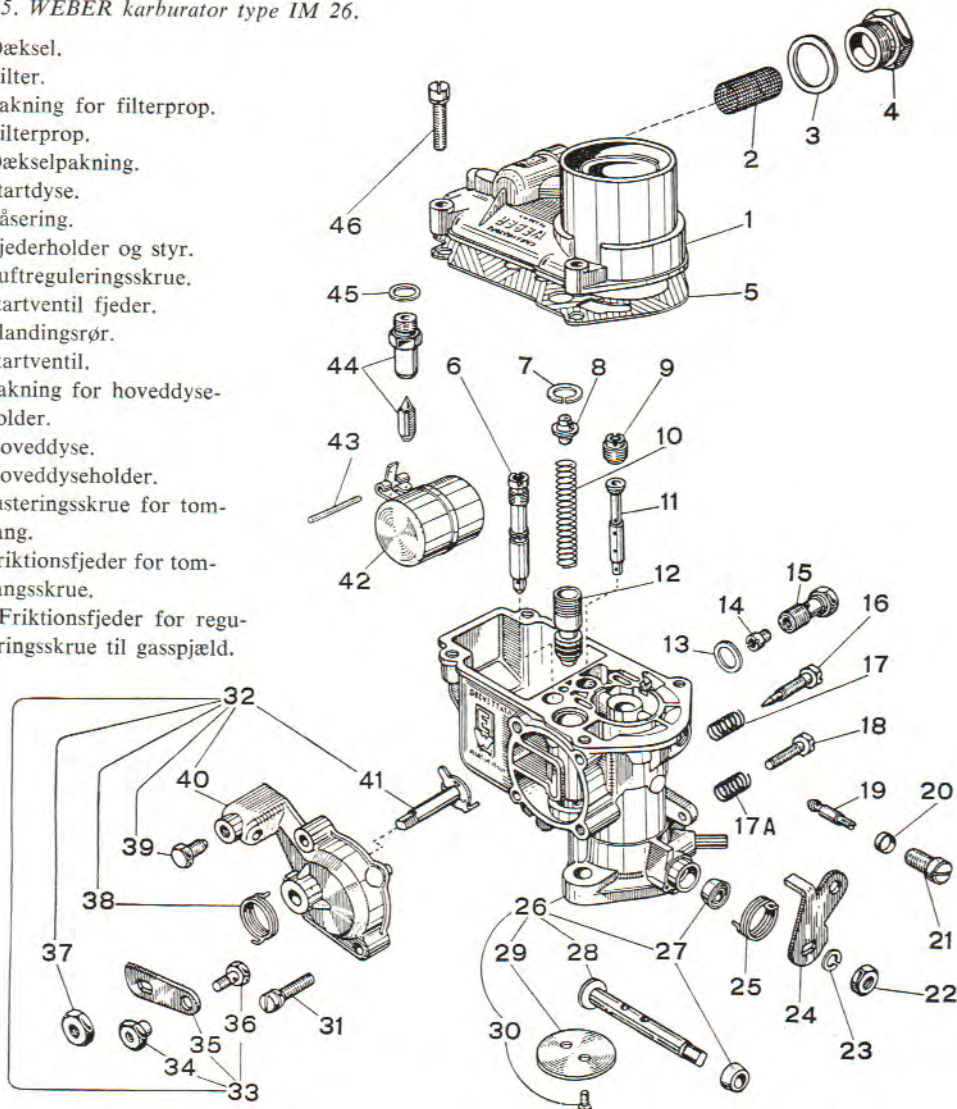
	mm	
Husets diameter	22	
Tilslutning for luftfilter diameter	38	
Primære luftdyse diameter	16	
Sekundære luftdyse diameter	4,50	
Hoveddyse diameter	0,80	
Tomgangsdyse diameter	0,45	
Chokerdyse diameter	1,20	
Dyse for luftblanding diameter	2,15	
Nåleventil diameter	1,50	
Svømmer justering {	Messing-svømmer (fig. 18)	7
	Nylon-svømmer (fig. 19)	5
Vægt af svømmer {	Messing	9 g
	Nylon	5,5 g
Blandingsrør	F 2	

Specifikationer for Weber karburator IM 26

	mm
Husets diameter	26
Tilslutning for luftfilter diameter	38
Primære luftdyse diameter	19
Sekundære luftdyse diameter	4,50
Hoveddyse diameter { op til motor nummer 876482	1,00
{ fra motor nummer 876483	0,97
Tomgangsdyse diameter	0,45
Chokerdyse diameter	1,00
Dyse for luftblanding diameter	1,90
Nåleventil diameter	1,50
Svømmer justering	7
Vægt af svømmer	9 g
Blandingsrør	F 3

Fig. 15. WEBER karburator type IM 26.

- 1: Dæksel.
- 2: Filter.
- 3: Pakning for filterprop.
- 4: Filterprop.
- 5: Dækselpakning.
- 6: Startdyse.
- 7: Låserring.
- 8: Fjederholder og styr.
- 9: Luftreguleringsskrue.
- 10: Startventil fjeder.
- 11: Blandingsrør.
- 12: Startventil.
- 13: Pakning for hoveddyseholder.
- 14: Hoveddyse.
- 15: Hoveddyseholder.
- 16: Justeringsskrue for tomgang.
- 17: Friktionsfjeder for tomgangsskrue.
- 17A: Friktionsfjeder for reguleringsskrue til gasspjæld.



- | | | |
|-------------------------------------|--|---------------------------------------|
| 18: Reguleringsskrue for gasspjæld. | 28: Gasspjældaksel. | 38: Fjeder til kontrolarm for choker. |
| 19: Tomgangsdüse. | 29: Gasspjæld. | 39: Holdeskrue for udv. bowdenkabel. |
| 20: Pakning for tomgangsdüseholder. | 30: Skruer for gasspjæld. | 40: Dæksel. |
| 21: Tomgangsdüseholder. | 31: Dækselskrue. | 41: Kontrolarm for choker. |
| 22: Møtrik for gasspjældarm. | 32: Dæksel. | 42: Svømmer (mæssing eller nylon). |
| 23: Låseskive. | 33: Kontrolarm for choker. | 43: Hængseltap for svømmer. |
| 24: Gasspjældarm. | 34: Møtrik for holdeskrue til bowdenkabel. | 44: Nåleventil. |
| 25: Fjeder for gasspjældarm. | 35: Kontrolarm. | 45: Pakning for nåleventil. |
| 26: Karburatorhus. | 36: Holdeskrue for bowdenkabel. | 46: Skruer for karburatordæksel. |
| 27: Pakning for gasspjældaksel. | 37: Holdeskrue til kontrolarm for choker. | |

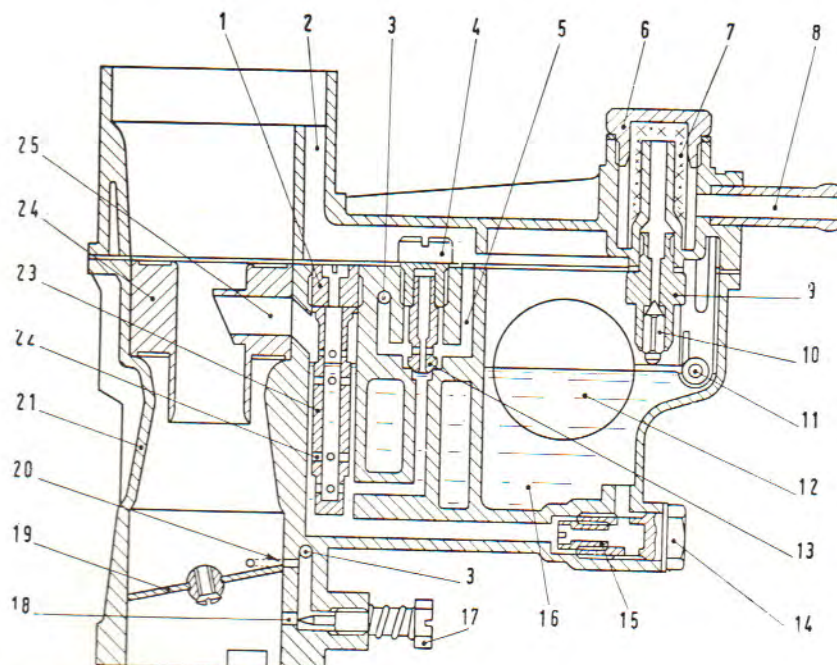


Fig. 16. Snit af WEBER karburatoren.

- | | | |
|--------------------------------|---------------------------------------|-------------------------|
| 1: Luftreguleringsskrue. | 10: Nåleventil. | 19: Gasspjæld. |
| 2: Luftindtag. | 11: Hængsel for svømmer. | 20: Overgangshul. |
| 3: Blandingskanal for tomgang. | 12: Svømmer. | 21: Primære luftdyse. |
| 4: Holder for tomgangsdyse. | 13: Tomgangsdyse. | 22: Blandingsåbning. |
| 5: Luftindtag for tomgang. | 14: Holder for hoveddyse. | 23: Blandingskammer. |
| 6: Filterprop. | 15: Hoveddyse. | 24: Sekundære luftdyse. |
| 7: Filter. | 16: Svømmerhus. | 25: Hovedstrålerør. |
| 8: Tilslutning for benzinrør. | 17: Luftreguleringsskrue for tomgang. | |
| 9: Nåleventilsæde. | 18: Tomgangsåbning. | |

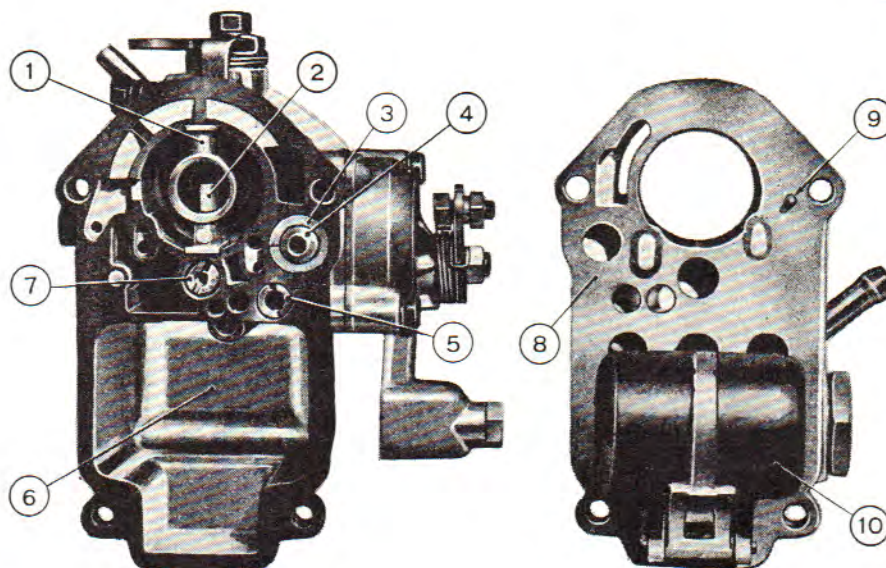


Fig. 17.

- | | | | |
|--------------------------------------|--------------------------|----------------------------------|----------------------------|
| 1: Sekundære luftdyse. | 4: Fjederholder og styr. | 7: Blandingskammer med luftdyse. | 9: Styretap for topdæksel. |
| 2: Dyserør. | 5: Chokerdyse. | 8: Pakning og topdæksel. | 10: Svømmer. |
| 3: Låsering for choker-ventilfjeder. | 6: Svømmerhus. | | |

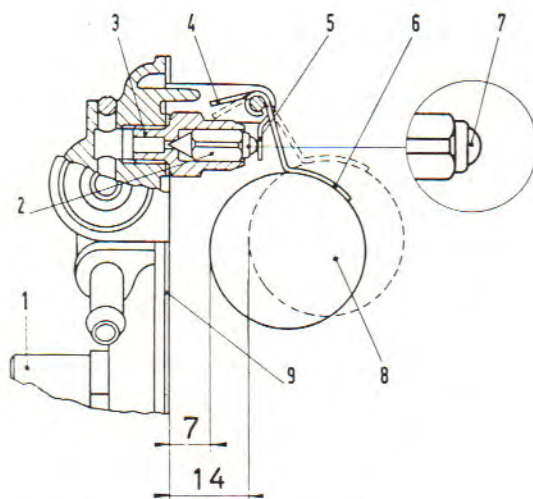


Fig. 18. Justering af svømmerhøjde.

- | | |
|--------------------|------------------------------|
| 1: Topdæksel. | 7: Kugleende på nåle-ventil. |
| 2: Nål. | 8: Svømmer. |
| 3: Nåleventilsæde. | 9: Dækselpakning. |
| 4: Lap. | |
| 5-6: Arme. | |

Denne justering gælder messing-svømmer i såvel type IM 22 som type IM 26.

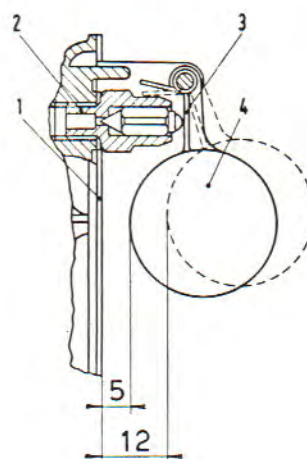


Fig. 19. Justering af svømmerhøjde for nylon-svømmer i type IM 22.

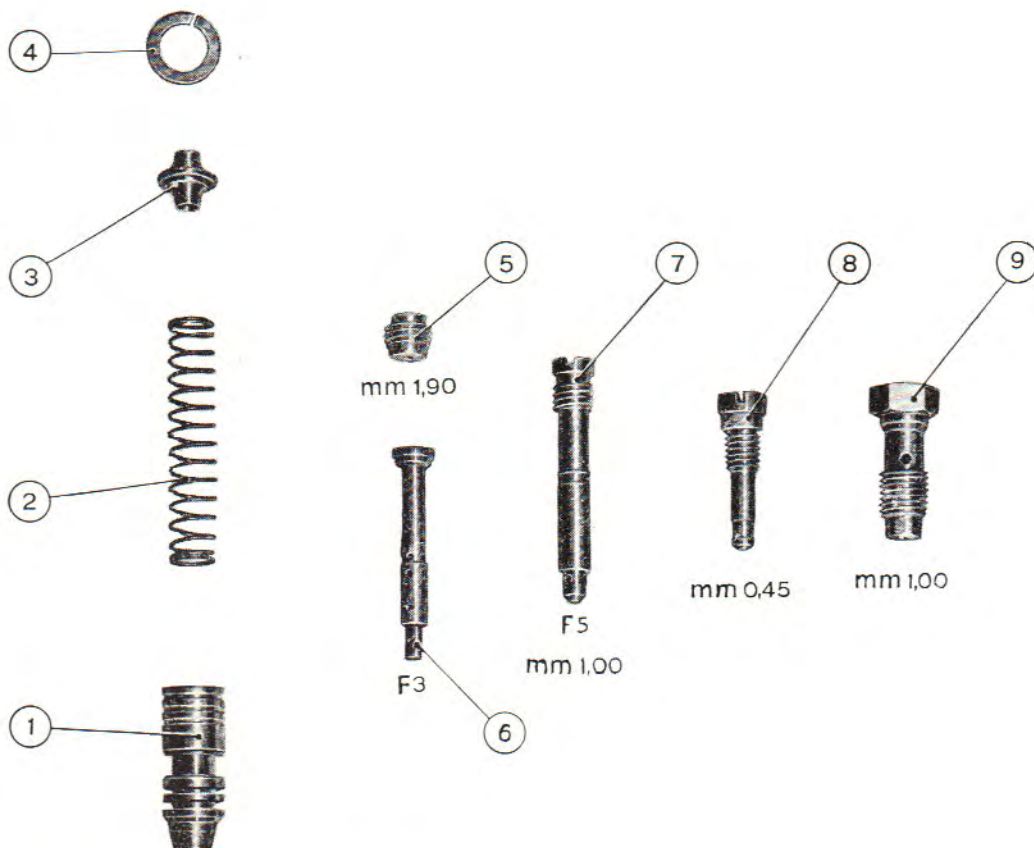


Fig. 20. Dyser – Dyseholdere og chokerventil.

Bemærk: Hoveddyse 1,00 mm er monteret i karburatorer op til motor nummer 876482, begyndende ved motor nr. 876483 har karburatorerne hoveddyse 0,97 mm.

- | | |
|--------------------------|----------------------------|
| 1: Chokerventil. | 8: Tomgangsdyse og holder. |
| 2: Fjeder. | |
| 3: Fjederholder og styr. | 9: Hoveddyse og holder. |
| 4: Låsering. | |
| 5: Luftindtagsdyse. | mm 1,90 = 0.0748" |
| 6: Blandingsrør. | mm 1,00 = 0.0394" |
| 7: Chokerdyse. | mm 0,45 = 0.0177" |

Tændingssystem

Tændingsrækkefølge

Cylinder nr. 1

Statisk fortænding

Centrifugalregulering

Vacuumregulering (til motor nr. 758 492

Sedan og 765 150 Multipla)

Vacuumregulering (fra motor nr. 758 493

Sedan og 765 151 Multipla)

Fjederspænding, kontaktarm

Kontakt afstand

Strømfordeler

Camvinkel

Kondensatorkapacitet

Tændrør

—

—

—

—

—

Elektrodeafstand

1 - 3 - 4 - 2

Bageste

10° før top

30° (se fig. 21)

11°

20° (se fig. 22)

475 ± 25 g

0,47-0,53 mm

MARELLI type S 70 B

48-54°

0,15-0,20 mfd.

MARELLI type CW 225 N

CHAMPION L-7

BOSCH W 225 T 1

A C 44 F

LODGE HN

K L G F 70

0,5-0,6 mm

Indstillingsmærker

På takthjulsdækslet og krumtapremskiven findes mærker svarende til topstilling (0°) for cylinder nr. 1 og 4. Grundindstillingen 10° før top svarer til en afstand mellem disse mærker på 8 til 9 mm (se fig. 23).

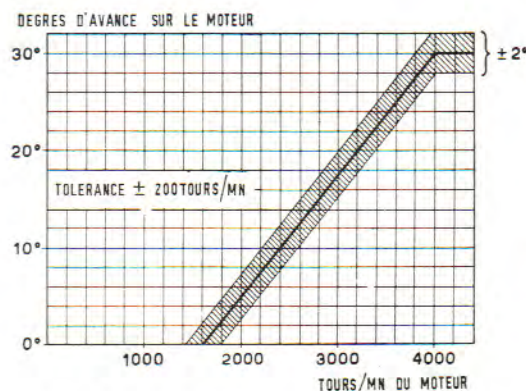


Fig. 21. Kurve for centrifugalreguleringen.

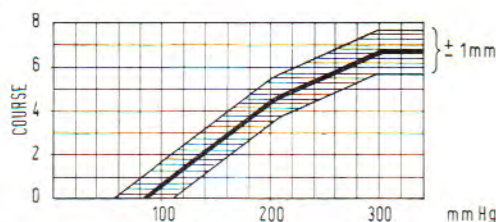


Fig. 22. Kurve for vacuumreguleringen.

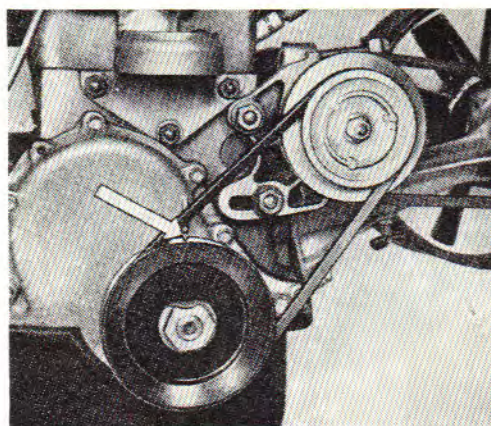


Fig. 23. Indstillingsmærker svarende til 0° (topstilling) for stemplerne i cylinder nr. 1 og 4.

Kobling

Type	Tør enkeltplade
Belægning	FERODO
— udv. diameter	155 mm
— indv. —	114 —
Koblingsfjedre, reservedelsnummer	874 239
— , fri højde	51 mm
— , monteret højde	30 —
Fjederspænding, normal	$28,2 \pm 1,4$ kg
— , min.	24 kg
Frigang f. koblingspedal	20 mm

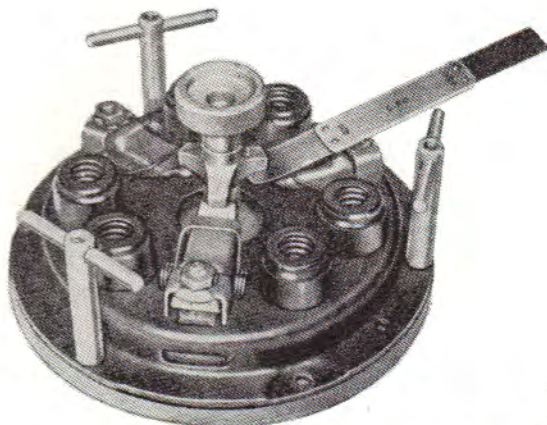


Fig. 24. Ved samling af koblingen anvendes specialværktøjet A 62022. Spillerummet mellem værktøjet og koblingsfingrene skal være 0,20 til 0,40 mm.

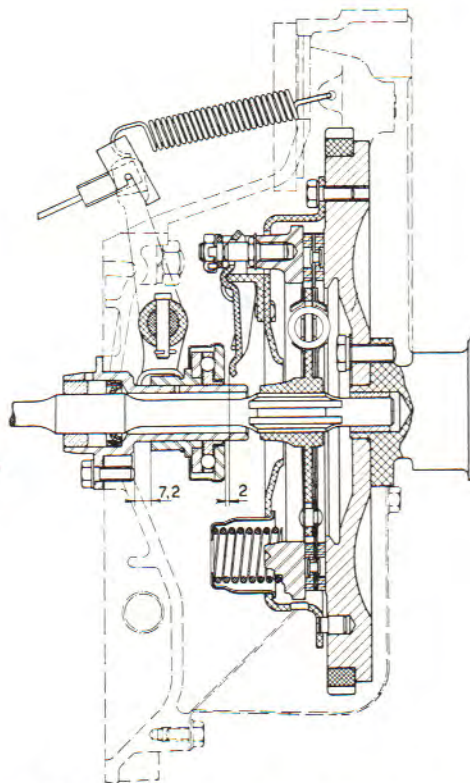


Fig. 25. Længdesnit af kobling gennem udløsermekanisme.

(Koblingsakslen og navet er af den tidligere type). De viste tolerancer ($0.078''$ og $0.283'' = 2$ og $7,2$ mm) opnås ved at justere koblingspedalens bow-dentræk.

Transmissionsenhed (gearkasse og differentiale)

Gearkasse og differentiale er sammenbygget til en enhed som normalt på hækmotorede vogne. Enheden har en fælles oliebeholdning, og gearkassens hovedaksel er tillige spidshjulsaksel. Kron- og spidshjul er Gleason-fortandede. 2., 3. og 4. gear er synkroniserede.

Udvekslingsforholdet er for Sedan 8/43 og for Multipla 7/45. Enheden findes i to noget forskellige udførelser – den ældste med håndbremsen udført som kardanbremse findes på vogne med motor nr. indtil 758 492 for Sedan til nr. 765 150 for Multipla. I den nyere udførelse er håndbremsen udskilt fra transmissionsenheden og flyttet til baghjulene.

Transmissionsenhederne på Sedan og Multipla adskiller sig i øvrigt fra hinanden ved forskelle i huset, 3. og 4. gears udvekslingen, baghjulsudvekslingen samt spidshjulets justeringsskiver (shims).

Gearkassen kan repareres, uden at det er nødvendigt at adskille differentiallet – hvis ikke bundakslen (hovedakslen, spidshjulsakslen) skal afmonteres.

Skal der derimod foretages reparationer på differentiallet, vil det være nødvendigt at adskille gearkassen, idet indstillingen af differentialespillerum m.v. kræver afmontering af spidshjulet.

Enheden rummer	ca. 1,5 liter
Olietype	Gear SAE 90 EP
Tandspillerum – gearkasse	0,10 mm
Tandspillerum – gearkasse max.	0,20 –
Tandspillerum – kron- og spidshjul	0,08–0,13 mm
Forspænding – differentialelejer (bærellejer) ved udvidelse af huset	0,10–0,12 mm

Tilspændingsmomenter

Møtrik for spidshjulsaksel (fra motor nr. 758 493 Sedan og 765 151 Multipla)	6,5 kgm (47 lbft)
Møtrik f. bremsetromle til bundaksel (til motor nr. 758 492 Sedan og 765 150 Multipla)	5,5 kgm (40 lbft)
Møtrik for mellemaksel (øverste) (fra motor nr. 758 493 Sedan og 765 151 Multipla)	10–11 kgm (72–80 lbft)
Møtrik for mellemaksel (øverste) (indtil ovenn. motor nr.)	6 kgm (43 lbft)
Kronhjulsbolte	6,2 kgm (45 lbft)
Møtrikker f. sidelejhuse	2,5 – (18 –)
Møtrikker f. holdeplade til spidshjulsleje	2,5 kgm (18 lbft)
Møtrikkerne mellem enhedens midterste og bageste huse	3,8 kgm (28 lbft)
Boltene mellem gearkasse og motor	8 kgm (58 lbft)

Samling af differentialehus (klokke)

Sidehjulene (planethjulene) justeres med afstandsskiver, der findes i tykkelserne 1,0 – 1,3 og 1,5 mm.

Kontroller hjulenes moment ved at lade klokken være fri og blokere det ene sidehjul. Momentet, der skal til for at dreje det andet hjul, må ikke overstige 0,5 kgm (3,62 lbft).

Justering af spidshjul

En afstandsskive af passende tykkelse må monteres mellem spidshjulet og bageste kugleleje for at opnå korrekt spillerum mellem kron- og spidshjul.

Skiverne leveres i tykkelserne 2,75 – 2,80 – 2,90 – 2,95 – 3,00 – 3,05 – 3,10 – 3,15 – 3,20 – 3,25 – 3,30 – 3,35 og 3,40 mm.

Shims leveres i tykkelserne 1,0 – 1,3 og 1,5 mm.

Til bestemmelse af den rigtige tykkelse afstandsskive anvendes specialværktøjet nr. A. 62 026.

Kron- og spidshjul er forsynet med et serienummer (parringsnummer). Spidshjulet er desuden forsynet med en talangivelse for spillerumsværdi samt + eller $\div$.

Hvis »a« er værdien stemplet på spidshjulet, og »b« er den værdi, der aflæses på indikatoruret A. 62026 (fig. 26 og 27) findes tykkelsen »S« af afstandsskiven på følgende måde:

$$S = b \div (+ a) = b \div a$$

eller $S = b \div (\div a) = b + a$

Med andre ord:

– hvis nummeret på spidshjulet foran er forsynet med tegnet plus (+), findes tykkelsen af afstandsringsen ved at trække værdien fra den, der aflæses på indikatoruret.

– i modsat fald, hvis nummeret på spidshjulet foran er forsynet med tegnet minus ($\div$), findes tykkelsen på afstandsringsen ved at lægge værdien til den, der aflæses på indikatoruret.

Eksempel:

hvis $a = \div 10$ (0,10 mm), nummer på spidshjul,

hvis $b = 3,10$ mm, indikatorværdi

så $S = 3,10 \div (\div 0,10) =$

$3,10 + 0,10 = 3,20$

Hvilket i dette tilfælde vil sige, at der skal monteres en afstandsskive med en tykkelse på 3,20 mm.

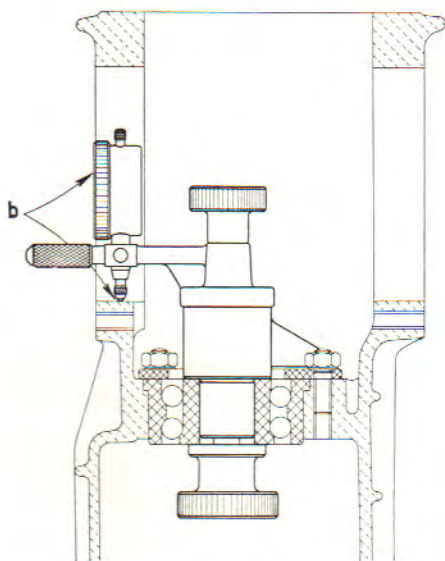


Fig. 26. Skematisk fremstilling der viser, hvorledes måleværktøjet A. 62026 og indikatoruret C. 689 placeres for at bestemme tykkelsen af afstandsskiven.

b = Indikatorværdien fra hvilken værdien stemplet på spidshjulet skal trækkes.

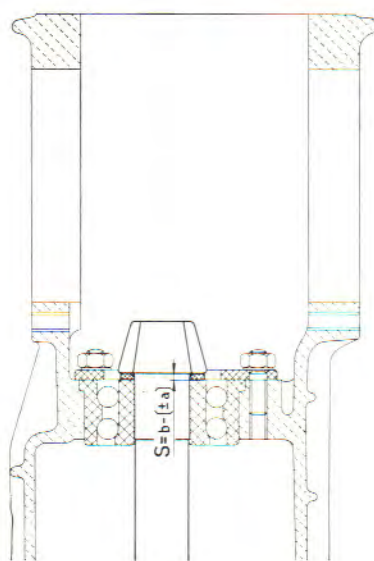


Fig. 27. Skematisk fremstilling der viser afstandsskiven monteret ved lejet.

Hvor: S = Afstandsringens tykkelse.

b = Værdien af aflæsningen på indikatoruret.

a = Værdien stemplet på spidshjulet.

Justering af kronhjulet og sidelejer i differentialehus

Disse to operationer må udføres samtidigt med værktøj C. 688 forsynet med 2 indikatorure og nøgle A. 52020 (tidligere type gearkasse/differentiale enhed) el. A. 55034 (seneste type gearkasse/differentiale enhed) (fig. 28).

Værktøjet påmonteres differentialeenheten med skruerstøtten (3, fig. 28), drej holderen 4 indtil vinkelarmen 5 berører differentialehusets udv. flade, derefter løsnes spændeskruen og juster holderen 6 indtil føleren på indikator 7 berører flanken på en af kronhjulets tænder, hvorefter spændeskruen tilspændes.

Bemærk, at værktøjet C. 688 skal monteres med justerringene i let berøring med lejerne, det vil sige uden belastning.

Brug nøgle (8, fig. 28) og tilspænd en af de to justeringe: hvorved differentialehuset bliver let udvidet og dette registreres på arm 5 og på indikatorur 9, som ved starten er sat på nul.

Justeringen skal spændes indtil udvidelsen andrager 0,10 til 0,12 mm.

For at undgå ændringer i den foretagne tilspænding er det nødvendigt at dreje justerringene nøjagtigt lige meget, men i modsat retning.

For at være sikker på at denne operation bliver korrekt udført, kontroller da (ved aflæsning på 9, fig. 28), at der ingen ændringer bliver.

Når den ene justering løsnes, vil afstanden mellem differentialehusets halvdele være mindre end den netop opnåede, hvilket vil fremgå af uraflæsningen.

Derfor skal den anden justering spændes til der igen opnåes den samme aflæste værdi.

Derefter kontroller, at der stadig er den rigtige tolerance mellem tænder ved at aflæse indikatoruret (7, fig. 28). Hvis ikke, skru da justerringene ind og ud endnu en gang indtil den korrekte værdi er opnået. Hvis værkstedet er i besiddelse af differentiale prøvebænken L. 13801 skal de ovennævnte operationer udføres i denne, hvor også differentialestøj og kontaktindgrebet mellem tænderne kan kontrolleres.

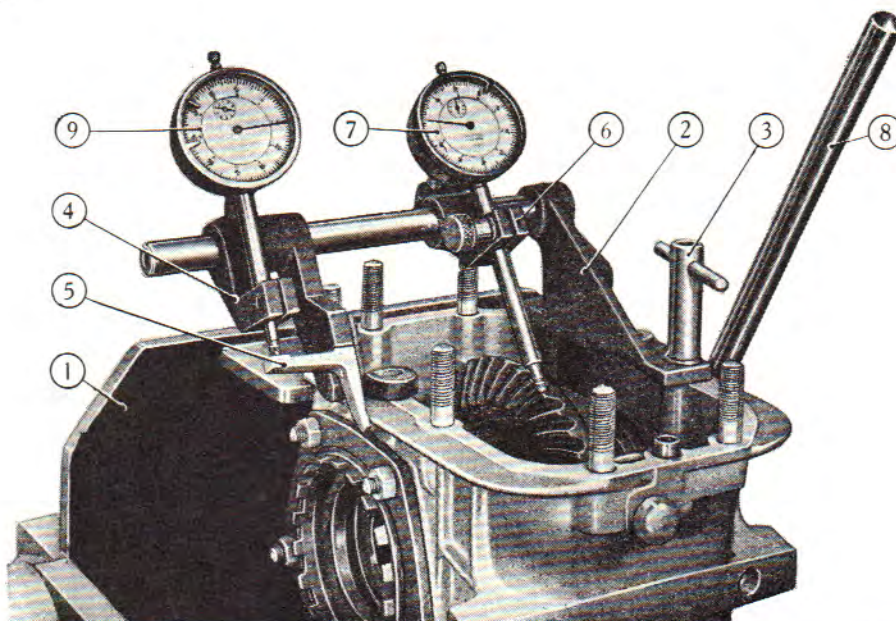


Fig. 28. Kontrollering af tolerance mellem tænderne i kron- og spidshjul og belastningen af sidelejerne med måleværktøjet C. 688 og nøglen A. 52020 eller A. 55034.

1: Holder Arr. 2204/6.

2-3: Støtte for montering af C. 688 på differentialehus.

4: Holder for indikatorur (9).

5: Vinkelarm.

6: Holder for indikatorur (7).

7: Indikatorur for måling af tolerance mellem tænderne.

8: Nøgle A.52020 (tidligere type gearkasse/differentialeen-

hed) eller A.55034 (seneste type gearkasse/differentialeen-

hed) for lejustering.
9: Indikatorur for kontrolle-
ring af differentialehusets
udvidelse ved lejustering.

Justering af kontaktindgreb mellem tænderne på kron- og spidshjul

Vigtigt! Såfremt operationen til bestemmelse af tykkelsen af afstandsringsen til spidshjulet er omhyggeligt udført, vil en ny adskillelse og samling på grund af dårlig kontaktindgreb mellem tænderne næppe være nødvendig.

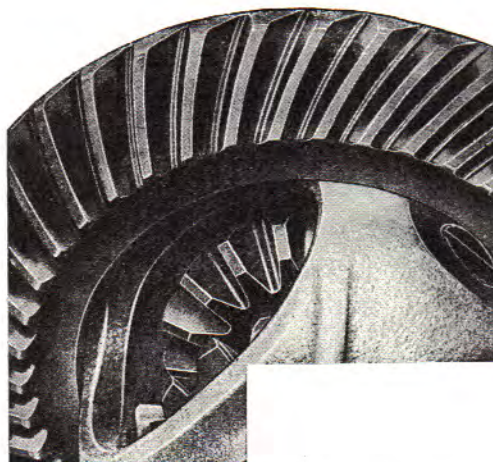


Fig. 29. Korrekt kontakt mellem tænderne.

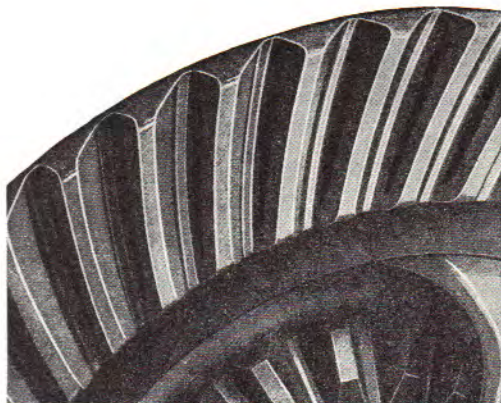


Fig. 30. For stor kontakt på tandflanken: juster spidshjulet bort fra kronhjulet ved at reducere afstandsringens tykkelse.

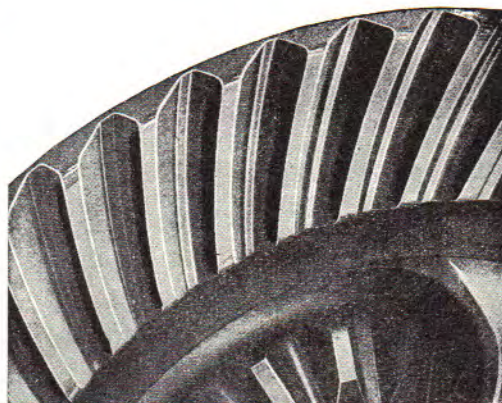


Fig. 32. For stor kontakt på tandhovedet: juster spidshjulet længere ind i kronhjulet ved at forøge afstandsringens tykkelse.

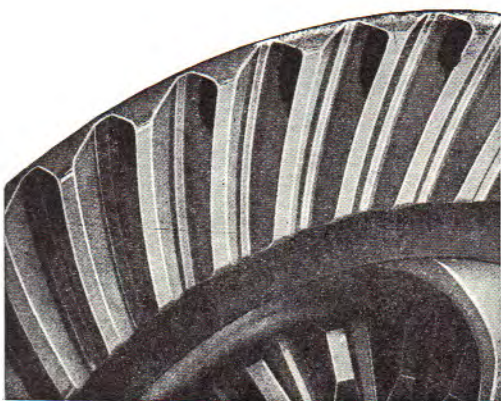


Fig. 31. For stor kontakt på tandhæl: juster spidshjulet længere ind i kronhjulet ved at forøge afstandsringens tykkelse.

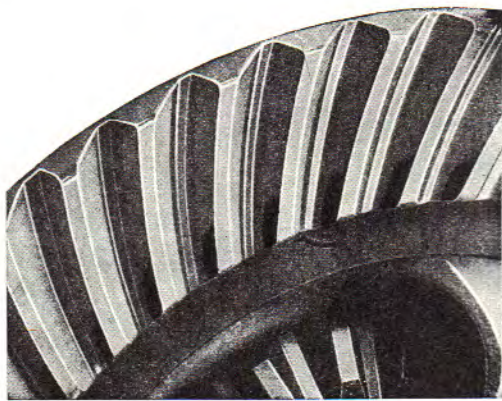


Fig. 33. For stor kontakt på tandtrå: juster spidshjulet bort fra kronhjulet ved at reducere afstandsringens tykkelse.

Baghjulsophæng

Toe-in (lodrette hjul) $0^{\circ} 20' \pm 15'$

Skruefjedre – Sedan

Fri længde 244,5 mm

Længde, bel. m. 425 ± 20 kg 154 mm

Længde, bel. m. 605 ± 30 kg 116 –

Skruefjedre – Multipla

Fri længde 225 mm

Længde, bel. m. 496 ± 25 kg 154 –

Længde, bel. m. 776 ± 39 kg 114 –

Multipla skruefjedrene findes i to klasser:

- Fjedre kendetegnet ved en gul stribe på de midterste vindinger; disse fjedre giver sig ved en belastning på 496 kg til under 154 mm.
- Fjedre kendetegnet ved et slebet mærke på øverste vinding og en grøn stribe på midterste vindinger; disse fjedre giver sig ved en belastning på 496 kg til *ikke* under 154 mm.

Parvis monterede fjedre skal være af samme type.

Justering af spidsning (Toe-in) finder sted ved udnyttelse af spillerummet mellem bolt-

huller og bolte i svingarmens forreste op-hæng – se fig. 35. Den opgivne vinkel $0^{\circ} 20' \pm 15'$ gælder hvert hjul i forhold til en linie parallel med vognens længdeakse. Der er som nævnt tilladt en afvigelse på $\pm 15'$ – dette under forudsætning af at samme værdi findes ved det andet baghjul. Hjulene skal altså have samme spidsnings-indstilling.

Bemærk: Baghjulsophæng og pendulaksler findes i 2 udførelser – en for vogne med motor nr. under 758 493 Sedan og nr. 765 151 Multipla og en for vogne med numre herfra og opefter.

Tilspændingsmomenter

Møtrik for bageste svingarms monteringsbolt	6–7 kgm (43–51 lbft)
Bolt for bageste svingarms beslag til vognbund	4–5 kgm (29–36 lbft)
Møtrik f. nav og bremseankerplade	6 kgm (43 lbft)
Bolt f. differentialekselmuffen til flexibelt led	3 kgm (22 lbft)
Hjulbolte	6–7 kgm (43–51 lbft)

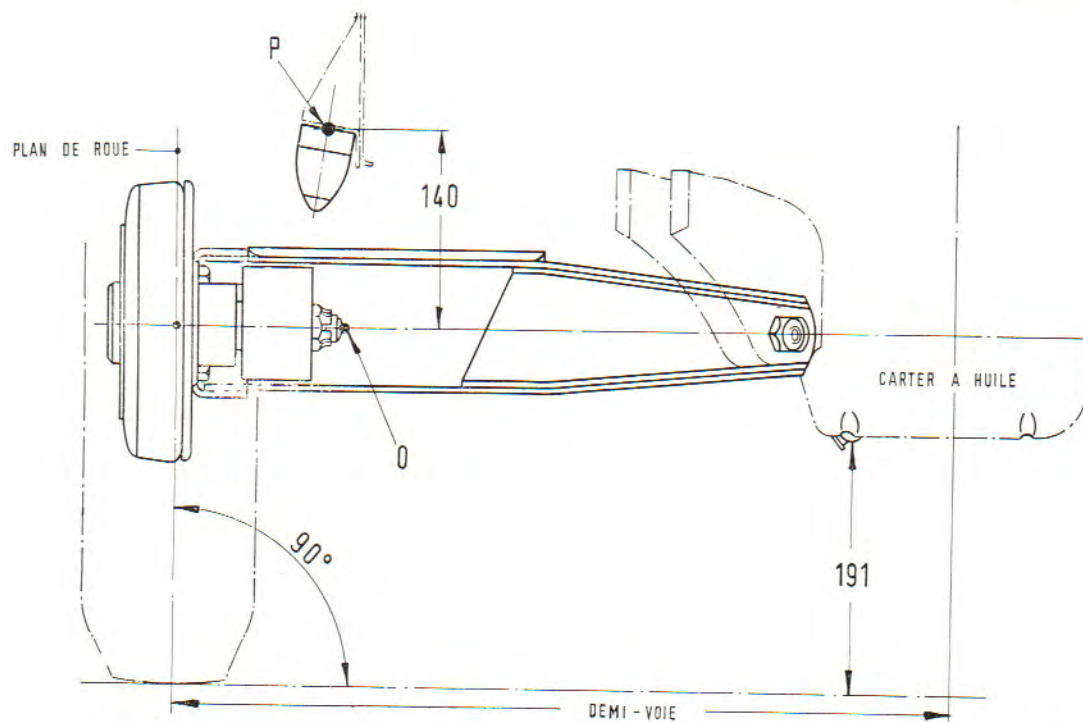


Fig. 34. Stillingen af komponenter for baghjulsophæng, for justering og kontrollering af baghjuls toe-in (Sporing).

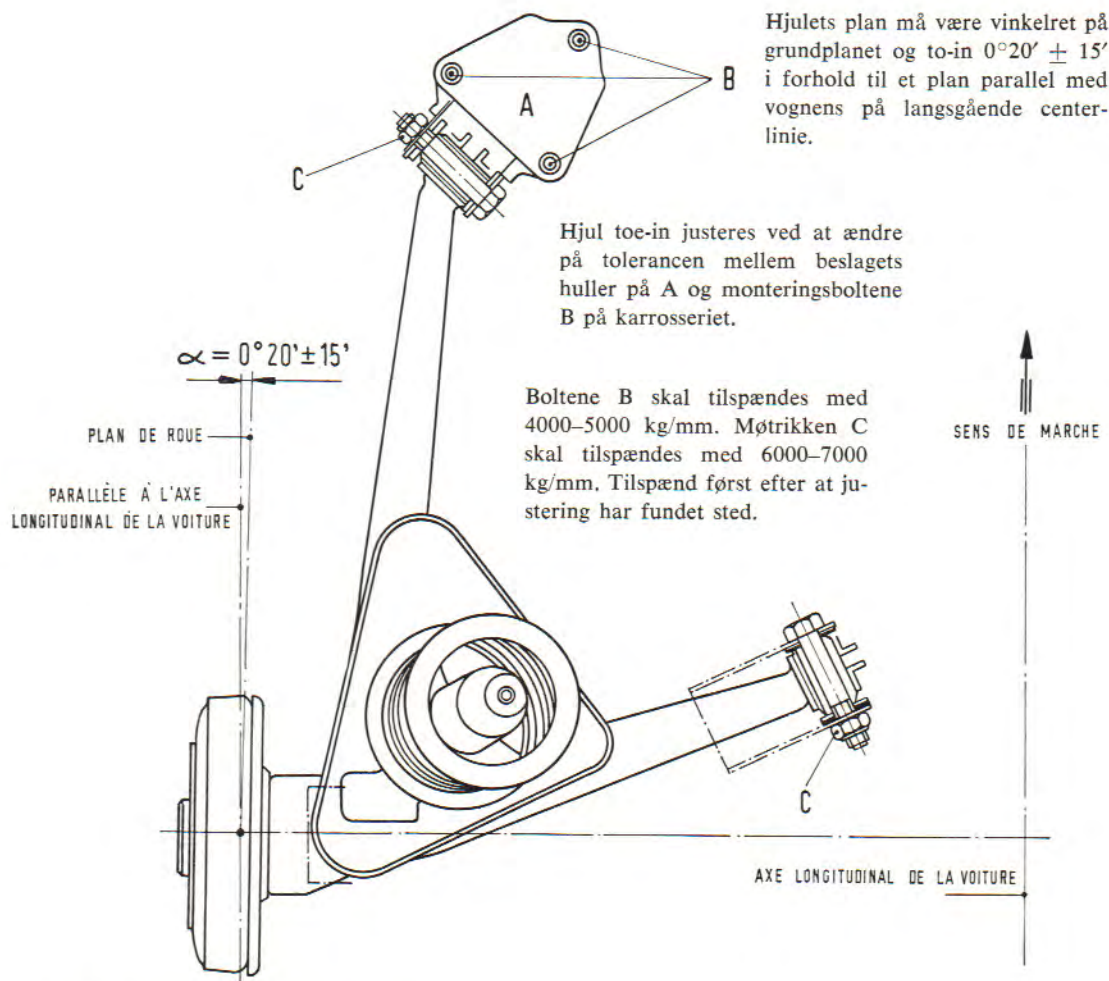


Fig. 35. Justering af baghjulsgeometrien.

Bemærk i hjulsektionen afstandsørret mellem de to lejer og i muffesektionen den indvendige fjeder på differentialleakslen. Glidledets tap er ud i ét med differentialleakslen.

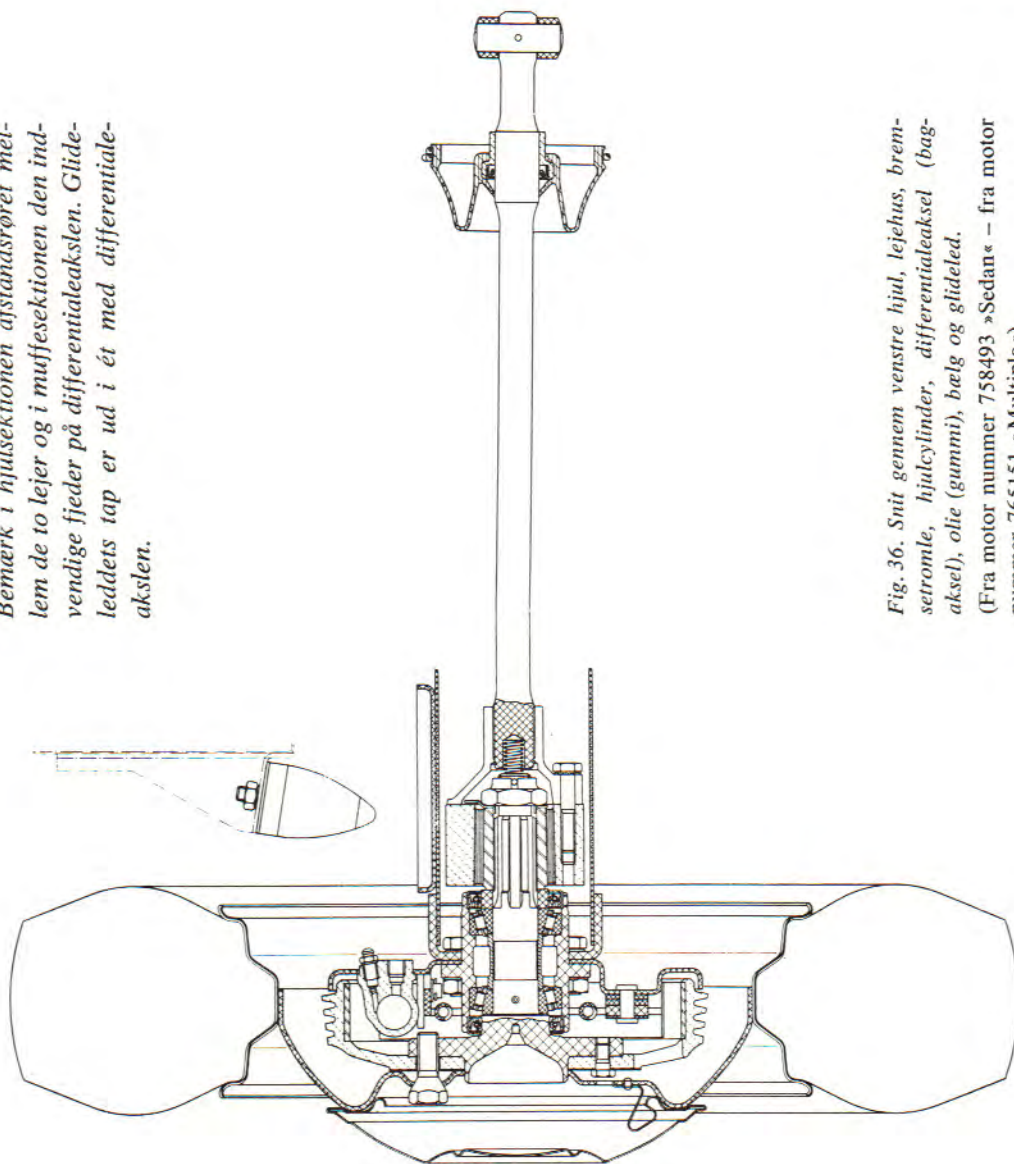


Fig. 36. Snit gennem venstre hjul, leje, bremse, olie (gummi), bælge og glidled. (Fra motor nummer 758493 »Sedan« - fra motor nummer 765151 »Multipla«).

Forhjulsophæng og styretøj

Sedan

Sporvidde, forhjul	1150 mm
– baghjul	1160 –
Akselafstand	2000 –
Caster	$9^{\circ} \pm 1^{\circ}$
Camber	$1^{\circ} \pm 20'$
King-pin-inclination	$5^{\circ} 30'$
Belastning ved udmåling af styretøj: 4 personer (i alt 300 kg), 20 kg bagage for og 10 kg bagage bag.	
Dæktryk – forhjul	1 kg/cm ² (14 lb/sq.in)
– baghjul	1,6 – (23 –)
Toe-in (til chassis nr. 071 086)	6–8 mm
– (fra chassis nr. 071 087 til nr. 377 800)	3–5 mm
– (fra chassis nr. 377 801 til nr. 698 914)	$\div 2$ mm (skrævning)
– (fra chassis nr. 698 915)	0–2 mm

Justering af caster og camber (Sedan)

For justering af castervinklen løsnes de to møtrikker, der holder svingarmakslen til karrosseriet.

Skal castervinklen forøges, flyttes shims fra bageste støtte (B) til forreste støtte (A) fig. 37.

Skal castervinklen reduceres flyttes shims fra forreste støtte (A) til bageste støtte (B).

Skal cambervinklen forøges, monteres samme antal shims yderligere på begge støtter.

Skal cambervinklen reduceres, aftages lige mange shims fra A til B. Shims leveres i tykkelsen 0,5 mm og skiver i tykkelserne 10 og 12 mm.

Bemærk: Fra vognummer 530 630 Sedan har den højre forhjulsspindelmøtrik venstre gevind og er mærket med en cirkelrille på den udvendige flade. Venstre møtrik har stadig højre gevind.

Møtrikkerne for forhjulsspindlerne tilspændes med 3 kgm (22 lbft) og drejes 60° (ét

splithul) tilbage, hvorefter de forsynes med split.

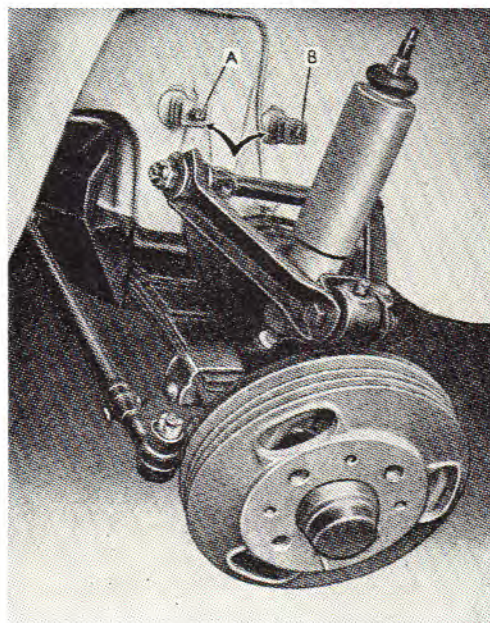


Fig. 37. Justering af forhjuls caster og camber.

A og B: Støtterne på hvilke svingarmene er monteret. Pilene peger på shims.

Tilspændingsmomenter (Sedan)

Møtrik f. fjederbeslag til karrosseri	4 kgm (29 lbft)
Styrespindelstøtte til svingarm	6-7 kgm (43-51 lbft)
Bremseankerplade til styrespindel	2 kgm (14 lbft)
Møtrik til styrespindelstøtte	6-7 kgm (43-51 lbft)
Møtrik forr. svingarm til karrosseri	4,5 kgm (33 lbft)
Møtrik f. styrespindel	3 kgm (22 lbft)
Hjulmøtrikker	6-7 kgm (43-51 lbft)
Selvlåsende møtrik for styrehus og hjælpestyrehus	2-2,5 kgm (14-18 lbft)
Selvlåsende møtrik for pitmanarm	10-11 kgm (72-80 lbft)
Møtrik f. arm på hjælpestyrehus	5,5-6 kgm (40-43 lbft)
Møtrikker f. endestykker	2,5-3 kgm (18-22 lbft)
Ratmøtrik	4-5 kgm (29-36 lbft)

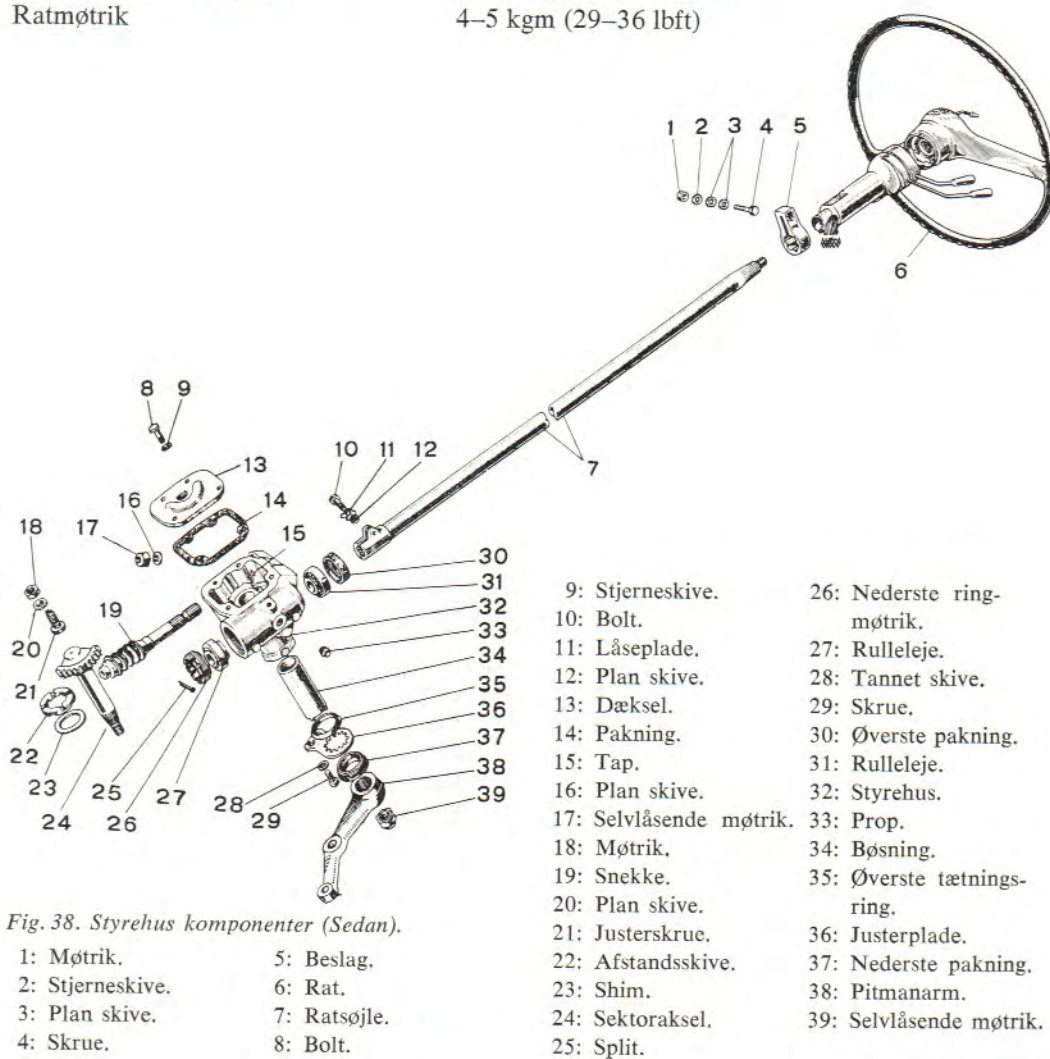


Fig. 38. *Styrehus komponenter (Sedan)*.

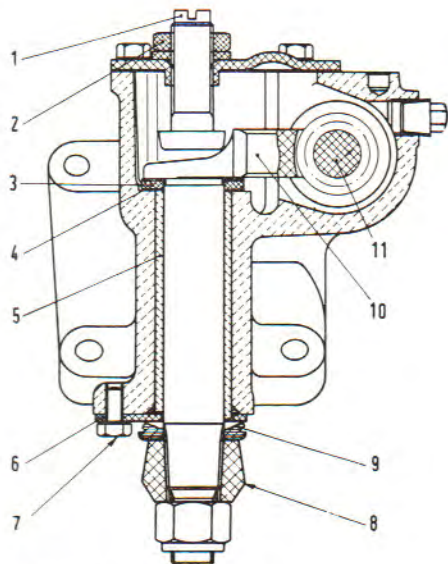


Fig. 39. Snit af styrehus.

- | | |
|------------------------------------|----------------------------------|
| 1: Justeringsbolt for sektoraksel. | 7: Sikringsbolt for plade. |
| 2: Monteringsmøtrik. | 8: Pitman-arm. |
| 3: Afstandsskive. | 9: Pakningsring for sektoraksel. |
| 4: Shim. | 10: Sektorakslens tandbue. |
| 5: Excentrisk bøsning. | 11: Styresnekke. |
| 6: Justerplade for bøsning. | |

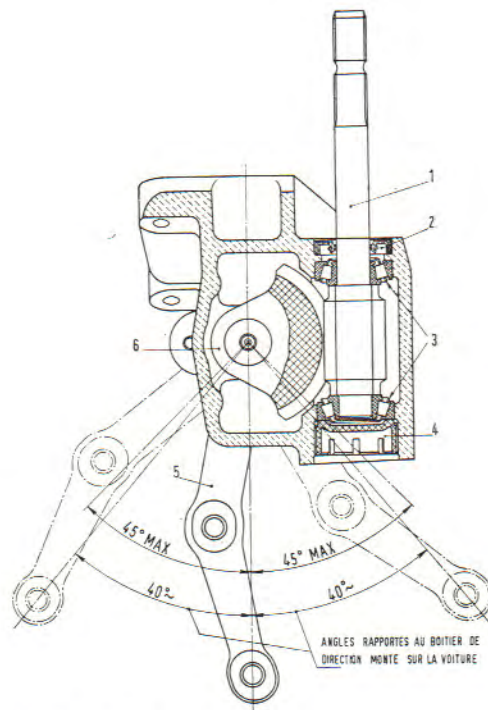


Fig. 40. Snit af styrehus.

- | | |
|----------------|--|
| 1: Snekke. | 4: Justerskrue for snekke med lejeskive. |
| 2: Oliering. | 5: Pitman-arm. |
| 3: Rullelejer. | 6: Sektoraksel. |

Styrehus (Sedan)

Sektorakslen hviler i en excenterbøsning ved hjælp af hvilken den kan justeres med hensyn til afstanden til snekken. Styresnekke og sektoraksel er fra ny samlet uden spillerum ved tandflankerne. Monterings-spillerummet mellem sektorakslen og den excentriske bøsning er 0 til 0,042 mm. Er bøsningen så slidt, at spillerummet overstiger 0,10 mm, bør den udskiftes.

Justeringen foretages således:

Afmonter pitmanarmen og pakningsringen. Løsn skruen (7), som holder justerpladen (6) (fig. 39). Drej excenterbøsningen (5) og flyt dermed sektorakslen ind mod snekken ved hjælp af justerpladen. Pladen sikres igen under anvendelse af det andet tilspændingshul.

Skulle justeringspladen allerede være monteret i det andet hul (hvilket vil forhindre genmontering efter drejning), må pla-

den fjernes fra bøsningen og flyttes et eller flere hak. Derefter kan den igen fastgøres i den rette position.

Er spillerummet i snekkens lejer for stort, spændes lejerne sammen med justeringen (4 i fig. 40). Efter indstillingen sikres ringen med en ny split.

Er sektorakslens tandbue ikke centreret korrekt i forhold til snekkens akse, kan den forskydes aksialt ved montering af flere eller færre shims (4 i fig. 39) mellem sektoraksel og hus.

Shims leveres som reservedele i tykkelsen 0,10 mm.

Sektorakslens aksialbevægelse justeres ved hjælp af skruen (1 i fig. 39). Ved de nævnte justeringer skal alt slør optages uden at styretøjet derfor går stramt.

Styrehuset smøres med gearolie SAE 90 EP – 0,12 liter.

Multipla

Sporvidde, forhjul	1230 mm
– , baghjul	1157 –
Akselafstand	2000 –
Camber	0° 30' ± 20'
Caster	6° ± 30'
King-pin-inclination	7°
Toe-in	0 ± 1 mm

Belastning ved udmåling af styretøj: 6 personer (450 kg). Afstanden mellem bundkar og gulv skal være 183 mm. Afstanden mellem hjulcenter og vognbund skal være 63 mm.

Dæktryk – forhjul	1,7 kg/cm ² (24 lb/sq.in)
– – baghjul	2 – (28,5 –)
Skruefjedre, fri længde	271,5 mm
– , længde bel. m. 440 ± 22 kg	186,5 –

Tilspændingsmomenter (Multipla)

Selvlåsende møtrik mellem spindel og svingarm	12 kgm (87 lbft)
Møtrikker for bremseankerplade og spindelarm	4,5–5,5 kgm (33–40 lbft)
Selvlåsende møtrik f. styrehus	3,8 kgm (28 lbft)
Møtrik f. Pitman-arm	11 kgm (80 lbft)
Møtrik for arm på hjælpestyrehus	14 kgm (101 lbft)
Møtrikker for endestykker	3 kgm (22 lbft)
Ratmøtrik	4–5 kgm (29–36 lbft)

Justering af caster og camber (Multipla)

Cambervinklen kan formindskes ved montering af flere shims ved boltene F og G i fig. 41. Omvendt vil *cambervinklen* blive større, når nogle shims fjernes. Der skal tilføjes eller fjernes *lige mange* shims under de to bolte, når det drejer sig om ændring af *cambervinklen*.

Castervinklen forøges ved flytning af et antal shims fra F til G, og formindskes ved den omvendte procedure.

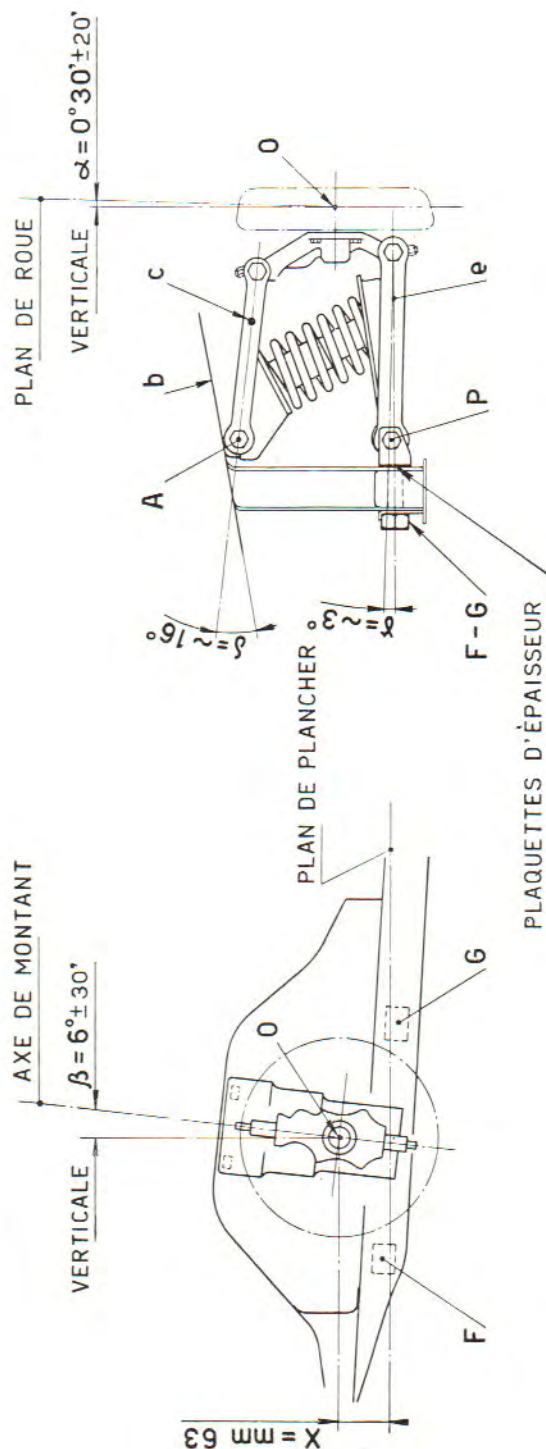
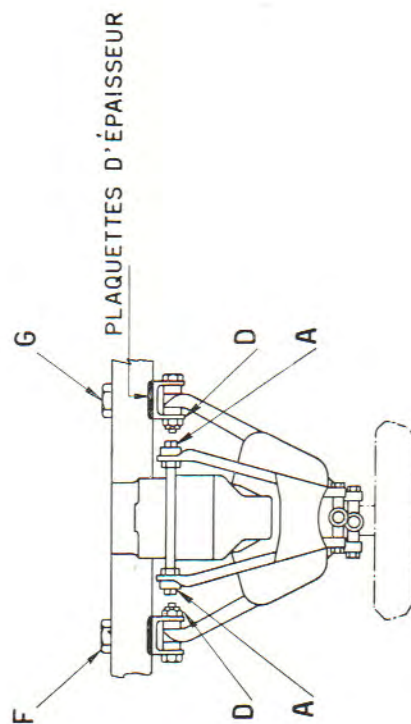


Fig. 41. Fortøjskontrollering, samling og justerings data (Multipla).

- A. Monteringsmøttrik for øverste svingarm.
- D. Monteringsmøttrik for nederste svingarm.
- F. G. Bolte for nederste svingarm til karrosseri.
- O. Hjulcenter.
- P. Nederste svingarmsaksels akse.
- b og c. Linierne der giver vinklen δ .
- e. Nederste svingarmslinie der giver vinklen γ sammen med akslen af boltene F og G.
- Møttrikken D skal tilspændes, når vinklen γ er $\approx \text{ca. } 3^\circ$.



Styrehus (Multipla)

Monteringsspillerummet mellem sektorakslen og dens to bøsninger er 0,008–0,050 mm. Overstiger spillerummet 0,10 mm skal bøsningerne (evt. akslen) udskiftes. Sektorakslens diameter er 28,690 til 28,669 mm.

Spillerummet i snekkens lejer kontrolleres med shims (9 i fig. 44). Er spillerummet for stort, fjernes shims, og går lejerne for stramt, indsættes ekstra shims. Disse leveres i tykkelserne 0,10 og 0,15 mm.

Spillerummet mellem rulle og snekke optages ved hjælp af skruen (4 i fig. 42). Justerskruen låses med møtrikken (3).

Styrehuset smøres med gearolie SAE 90 EP – 0,17 liter.

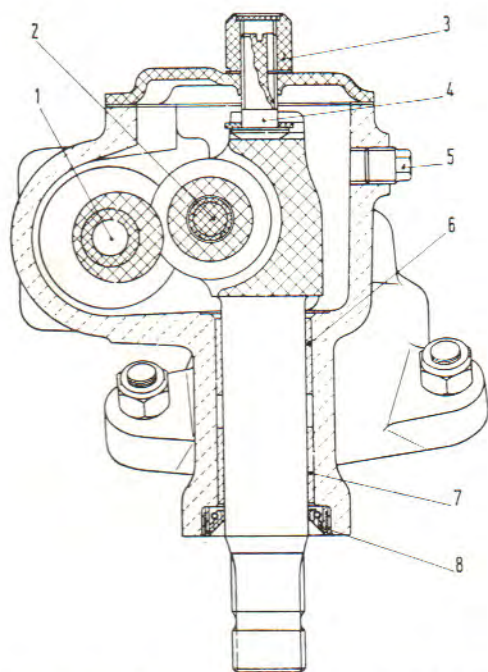


Fig. 42. Styrehus, snit gennem sektoraksel (Multipla).

- 1: Snekken.
- 2: Rullen.
- 3 og 4: Justerskrue og møtrik for sektoraksel.
- 5: Påfyldnings- og aftapningsprop for olie.
- 6 og 7: Sektorakselbøsninger.
- 8: Olietætningsring for sektoraksel.

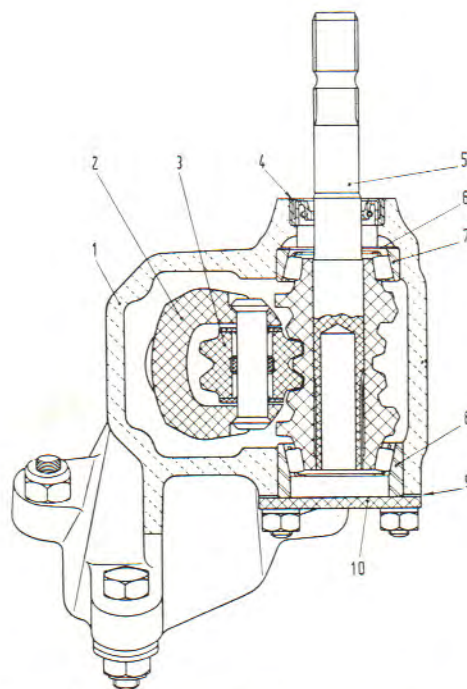
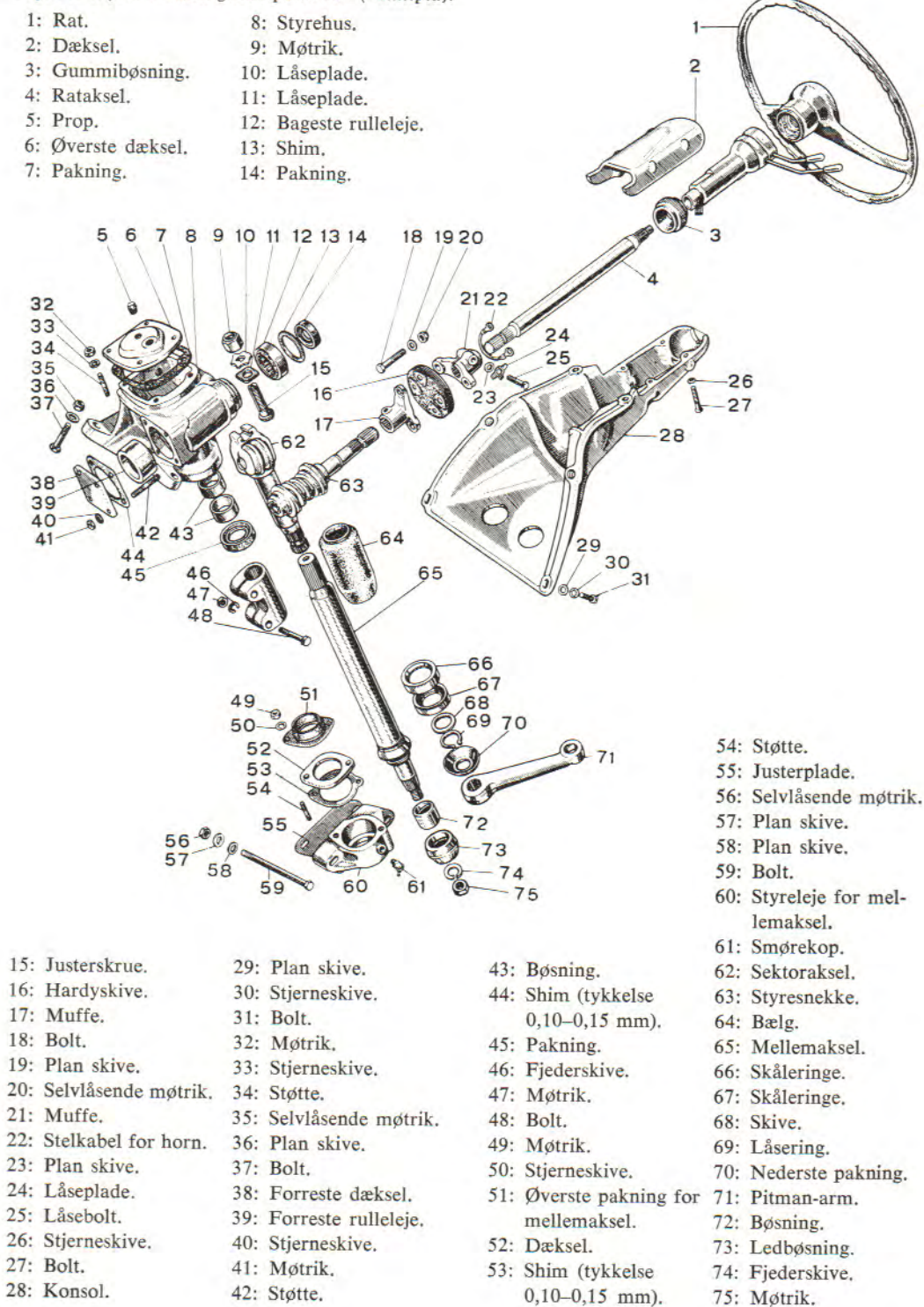


Fig. 43. Styrehus – snit gennem snekke og sektoraksel (Multipla).

- | | |
|---------------------------------|-----------------------------|
| 1: Styrehus. | 6: Justershims. |
| 2: Sektoraksel. | 7: Øverste rulleleje. |
| 3: Rulle. | 8: Nederste rulleleje. |
| 4: Olietætningsring for snekke. | 9: Shims for nederste leje. |
| 5: Snekke og aksel. | 10: Endedæksel. |

Fig. 44. Styreudvekslingskomponenter (Multipla).



Bremser

Fodbremsen er hydraulisk af simplextypen med én hjulcylinder pr. hjul. Bremserne forekommer i to udførelser: a) med selvcenterende bremsebakker af stålplade og b) med hængslede bremsebakker, støbt i en aluminiumlegering. Bremsebelægningen er påvulkaniseret.

Håndbremsen er til og med motor nr. 758 492 Sedan og 765 150 Multipla udført som kardanbremse med en bremsetromle monteret på gearkassens udgående aksel. På vogne med motornumre efter de nævnte er håndbremsen udført med virkning på baghjulenes bremsebakker.

Data

Diameter – bremsetromler (Sedan)	185,24–185,53 mm
Diameter – bremsetromler (Multipla)	220,26–220,55 mm
Største tilladte uddrejning (diam)	0,8 mm (Sedan)
Største tilladte uddrejning (diam)	1,0 mm (Multipla)
Bremsebelægning	
Længde udfoldet (Sedan)	180 mm
Længde udfoldet (Multipla)	208 –
Bredde (Sedan)	30 –
– (Multipla)	40 –
Tykkelse (hængslede bakker)	4 –
Tykkelse (selvcentr. bakker)	4,2–4,5 mm
Spillerum mellem bakker og tromle ved selvcentr. bakker	0,25 mm
Spillerum mellem bakker og tromle ved hængslede bakker ved øverste kam	0,25 mm
ved nederste tappe	0,10 –
Bremsebelægning – håndbremse (kardanbremse)	
Længde udfoldet	120 mm
Bredde	25 –
Tykkelse	3,3–3,5 mm

Bremsetromlediameter (kardanbremse)	115,180–115,400 mm
Spillerum mellem bakker og tromle	0,25 mm
Hovedcylinder, diameter (Sedan)	3/4"
Hovedcylinder, diameter (Multipla)	1"
Hjulcylinderdiameter (Sedan, for og bag)	3/4"
Hjulcylinderdiameter (Multipla, for)	1 1/8"
Hjulcylinderdiameter (Multipla, bag)	3/4"
Spillerum mellem hovedcylinderstempel og stang	1–1,5 mm
Frigang for bremsepedal	5–8 mm
Bremsevæske	FIAT blue (min. HD bremsevæske må ikke anvendes)

Systemet rummer (Sedan)	0,280 liter
Systemet rummer (Multipla)	0,370 –

Tilspændingsmomenter

Møtrik der holder ankerpladen til spindelstøtten (Sedan)	4,5–5,5 kgm (33–40 lbft)
Møtrik der holder ankerpladen til styrespindelen (Multipla)	2 kgm (14 lbft)
Møtrik for spindelarm og ankerplade til spindel (Multipla)	4,5–5,5 kgm (33–40 lbft)
Møtrik for nav og ankerplade til svingarm (Multipla)	6 kgm (43 lbft)
Håndbremsetromle til gearaksel	6,5 kgm (47 lbft)

Justerings af bremser

Selvcenterende bakker

Løft vognen så hjulene går fri af gulvet.

Tryk kraftigt på bremsepedalen for at få bakkerne centreret. Hold pedalen nede, og

drej med en nøgle de to indstillingskamme (6-kant) på hver ankerplade (fig. 45) til det sidste stop.

Drej derefter justertappene den modsatte vej ca. 20° for slidt belægning og ca. 25° for ny belægning – dette svarer til et spillerum mellem bremsebelægning og tromle på 0,25 mm. Dette spillerum kan kontrolleres med et søgerblad stukket ind gennem et hul i tromlen, efter at hjulet er aftaget.

Træd igen på bremsepedalen, slip og kontroller, at hjulet drejer fuldstændig frit.

Hængslede bakker

Løft vognen, og aftag hjulene. Indsæt et 0,25 mm søgerblad mellem bremsebelægningen og tromlen på højde med øverste justertap. (Tromlen har 3 udskæringer til dette formål) (fig. 46).

Drej øverste justertap til spillerummet mellem bremsebelægning og tromle er reduceret til 0,25 mm.

Indsæt et 0,10 mm søgerblad mellem bremsebelægning og tromle ved nederste tap.

Løsn tappens møtrik (2 i fig. 47), drej tappen tilbage indtil den er fri af stoppladen, og drej tappen ét eller to hak, således at spillerummet mellem bremsebelægning og tromle bliver 0,10 mm.

Om nødvendigt må der justeres igen foroven, således at spillerummene bliver korrekte såvel ved hæl som ved tå.

Udfør samme arbejde på de øvrige bremsebakker, idet det for hvert hjul kontrolleres, at det går fuldstændigt frit. Afprøv bremserne.

Håndbremse (kardanbremse)

Justering foretages ved at skrue kabeljusterskruen (4 i fig. 48) frem eller tilbage efter at låsemøtrikkerne (2 og 3) først er løst. Spillerummet mellem bremsebelægning

og tromle skal være 0,25 mm. Er bremsebelægningen så slidt, at den er tyndere end 1,5 mm, skal den fornyes.

Baghjulshåndbremse

Justering finder sted på det udvendige kabels muffe på henholdsvis højre og venstre svingarm. Justeringen bør først foretages, når fodbremsen er korrekt indjusteret.

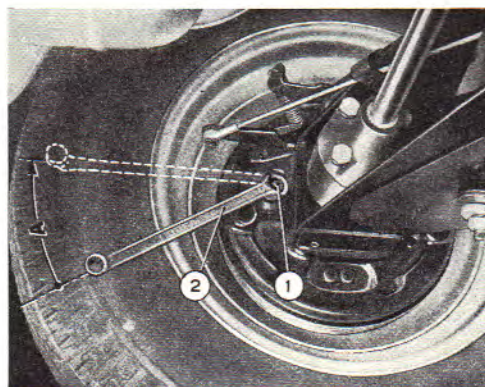


Fig. 45. Justering af tolerancen ved venstre baghjul mellem tromle og belægning (med selvcentrerende bakker).

1: Justerkammer.

2: Indstillingsnøgle.

A: Knastens arbejdsvinkel fra topstilling 20° slidt belægning og ca. 25° med ny belægning (svarende til 0,25 mm tolerance mellem tromle og bakker ved knasten).

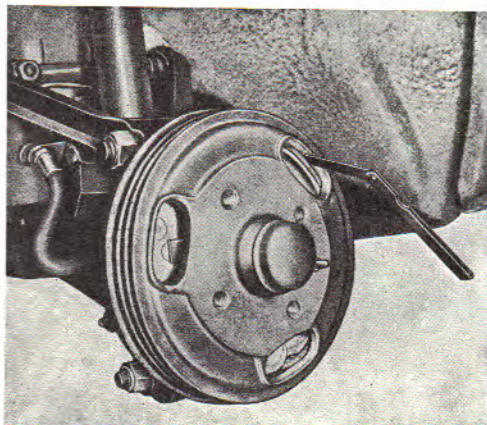


Fig. 46. Kontrollering af tolerancen mellem tromle og bakke på højre forhjul ved anvendelse af søger C. 114 »Sedan« (hængslet type bremsebakker).

Tolerancen ved tåen = 0,25 mm.

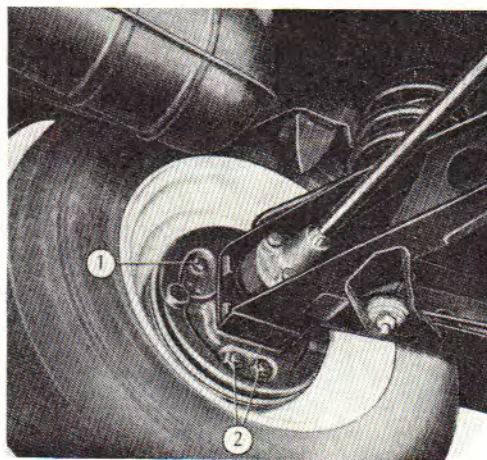


Fig. 47. Akselende og venstre baghjul med bremseplade »Sedan« (hængslet type bakker).

1: En af de to øverste indstillingstappe.

2: Møtrik for venstre justeringsarm.

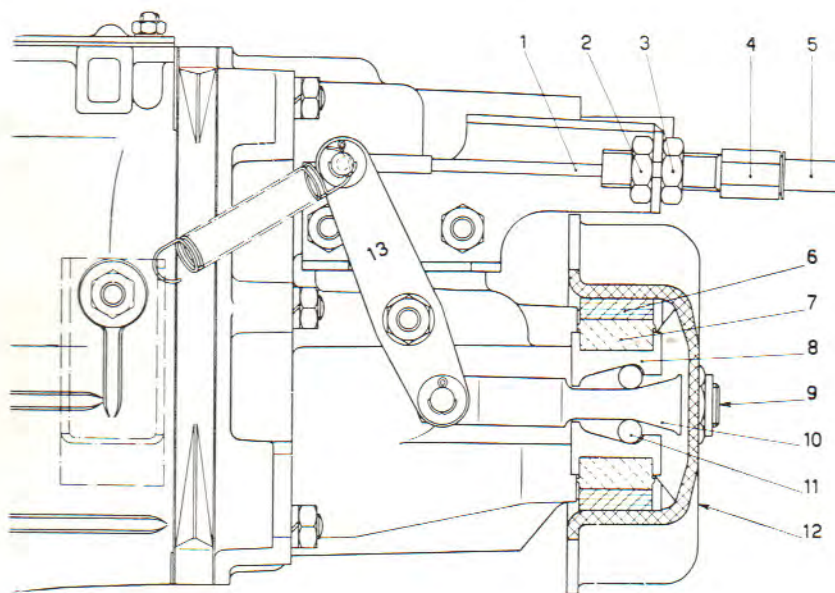


Fig. 48. Håndbremse monteret på endedæksel ved gearskasse.

- | | | | |
|-----------------------------|---------------------|----------------------|---------------------|
| 1: Håndbremsekabel. | 5: Udsv. kabel. | 8: Expansionsblokke. | 11: Ruller. |
| 2 og 3: Låsemøtrikker. | 6: Bremsebelægning. | 9: Bundgearaksel. | 12: Bremsetromle. |
| 4: Justerbar ende af kabel. | 7: Bremsebakker. | 10: Expansionskile. | 13: Overføringsarm. |

Elektrisk anlæg

Systemspænding	12 volt	Dynamo (fra motor nr. 573 517)	Type D 90/12/16/3
Batteri (ved 20 timers afladning)	32 ampt.	Max. vedvarende effekt	230 watt
Stelforbindelse	Minus	Max. vedvarende strømmydelse	16 amp.
Dynamo (til motor nr. 573 516)	Type R 90-180/12-2500	Hastighed f. max. ydelse	2550-2800 omdr./min. (20 °C)
Max. vedvarende effekt	180 watt	Kulfjedertryk	600-720 g
Max. vedvarende strømmydelse	13 amp.	Reserveledsnummer kul	4 033 762
Hastighed f. max. ydelse	2250-2400 omdr./min. (20 °C)	Nedskæring mellem lameller	1 mm
Kulfjedertryk	600-720 g	Kontrolboks (fra motor nr. 573 516)	Type GN 1/12/16
Nedskæring mellem lameller	1 mm	Tilbagestrømsrelæ	
Reserveledsnummer kul	879 210	Indkoblingsspænding	12,6 ± 0,2 volt
Kontrolboks (til motor nr. 573 516)	Type A/4-180/12	Returstrøm, max.	16 amp.
Indkoblingsspænding (relæ)	12,6 ± 0,2 volt	Luftgab	0,35 mm (lukkede kontakter)
Returstrøm, max.	10 amp.	Kontaktgab	0,45 ± 0,06 mm
Regulatorspænding (Spænd.reg.)	14,5 ± 0,3 volt	Spændingsregulator	
Luftgab	0,99-1,11 mm	Regulatorspænding	14,2 volt
Regulatorstrøm (Strømregulator)	13 ± 0,5 amp.	Luftgab	0,99-1,11 mm
Luftgab	0,99-1,11 mm	Strømregulator	
Luftgab, tilbagestrømsrelæ	0,35 mm (lukkede kontakter)	Regulatorstrøm	16 ± 0,5 amp. v. 13 volt
Kontaktgab, tilbagestrømsrelæ	0,45 ± 0,06 mm	Luftgab	0,99-1,11 mm
Reguleringsmodstand	105 ± 3 ohm	Reguleringsmodstand	105 ± 3 ohm

Sikringer for elektrisk system »Sedan«

Sikringer	Kontrollerende kredsløb
1. - Nr. 30	Horn - Visker - Bakspejllys.
2. - Nr. 15/54	Blink med kontrolllys - Instrumentlys - Stoplys.
3. - Nr. 56/b2	Højre forlygte nærllys.
4. - Nr. 56/b1	Venstre forlygte nærllys.
5. - Nr. 30/3	Venstre forlygte fjernlys - Højre forreste positionslys - Venstre bageste positionslys - Nummerplade belysning - Motorrumsllys - Fjernlyskontrollampe.
6. - Nr. 30/2	Højre forlygte fjernlys - Venstre forreste positionslys ved kontrollampe - Højre bageste positionslys.

Sikringer for elektrisk system »Multipla«

Sikringer	Kontrollerende kredsløb
1. – Nr. 30	Visker – Horn – Bakspejllys – indv. lys.
2. – Nr. 15/54	Blink med kontrollys – Instrumenthuslys – Stoplys.
3. – Nr. 56/b2	Højre forlygte nærlys.
4. – Nr. 56/b1	Venstre forlygte nærlys.
5. – Nr. 30/3	Venstre forlygte fjernlys – Højre forreste positionslys – Venstre bageste positionslys – Nummerplade belysning – Motorrumsls – Fjernlyskontrollampe.
6. – Nr. 30/2	Højre forlygte fjernlys – Venstre forreste positionslys ved kontrollampe – Højre bageste positionslys.

»Multipla«

De seks sikringer monteret i en sikringsbeholder placeret under instrumentbordet, på venstre side af ratakslen (fig. 50).

Sikringerne beskytter de elektriske kredsløb, som vist i tabellen.

Bemærk: Følgende kredsløb er ikke sikret med sikringer:

- Dynamoens ladning med kontrollampe.
- Tændingen.
- Startningen.
- Advarselslampe for olietryk.
- Benzinmåler og advarselslys for benzinreserve.
- Advarselslampe for vandtemperatur.

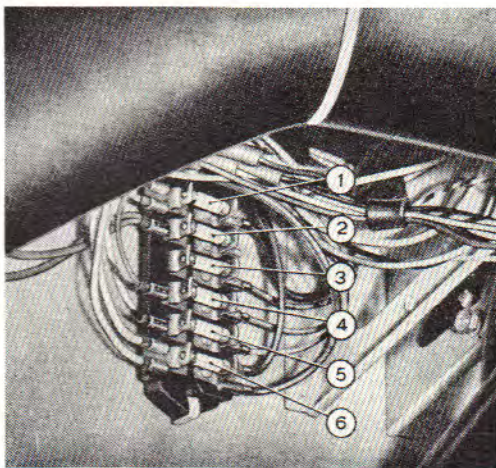


Fig. 49. Placering af det elektriske systems sikringer (Sedan).

- | | |
|-----------------------|-----------------------|
| 1: Sikring nr. 30. | 4: Sikring nr. 56/b1. |
| 2: Sikring nr. 15/54. | 5: Sikring nr. 30/3. |
| 3: Sikring nr. 56/b2. | 6: Sikring nr. 30/2. |

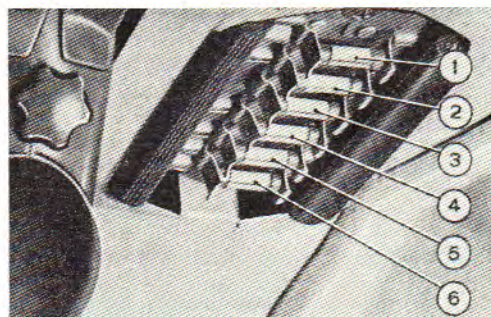


Fig. 50. Placering af sikringerne for det elektriske system (Multipla).

- | | |
|-----------------------|-----------------------|
| 1: Sikring nr. 30. | 4: Sikring nr. 56/b1. |
| 2: Sikring nr. 15/54. | 5: Sikring nr. 30/3. |
| 3: Sikring nr. 56/b2. | 6: Sikring nr. 30/2. |

Specifikationer og data for lyssystem

Forlygter	2
Pære, rund, to-radet:	
Fjernlys	45 watt
Nærlys	40 watt
Forreste positions- og blinklygter	2
Pære, rund, to-radet:	
Position (parkering)	5 watt
Blink	20 watt
Side-blinklygter	2
Pære, cylindrisk (Pinol) (Dansk sideblink)	5 watt
Bageste positions-, blink- og stoplygter (m/ reflex)	
Pærer, runde:	2
enkel-trådet (blink)	20 watt
to-radet { position	5 watt
stop	20 watt
Bageste nummerplade-lygte	1
Pære, rund	5 watt
Indvendig belysning:	
Pære, cylindrisk indbygget i bakspejl	3 watt
Kontakt { vippetype	på bakspejlsramme
dørkontakt, autom.	dørkarmen v/ føreren
Loftbelysning (kun Multipla), 2, med indbygget kontakt	3 watt
Instrumenthus-lys:	
cylindrisk lampe med vippekontakt på panel	2,5 watt
Motorrumsbelysning:	
Pære, cylindrisk m. autom. karmkontakt, slutter når motorhjelm åbnes	5 watt
Advarselslampe-pærer, 4 cylindriske i instrumenthus	2,5 watt
Kontrollamper på instrumentbord:	
- Blink, grøn } cylindrisk pære	2,5 watt
- Position, grøn }	
- Fjernlys, blå }	
Indstilling af forlygter:	
Vognens afstand fra skærmen	5 m
Sikringer, seks	8 amp.

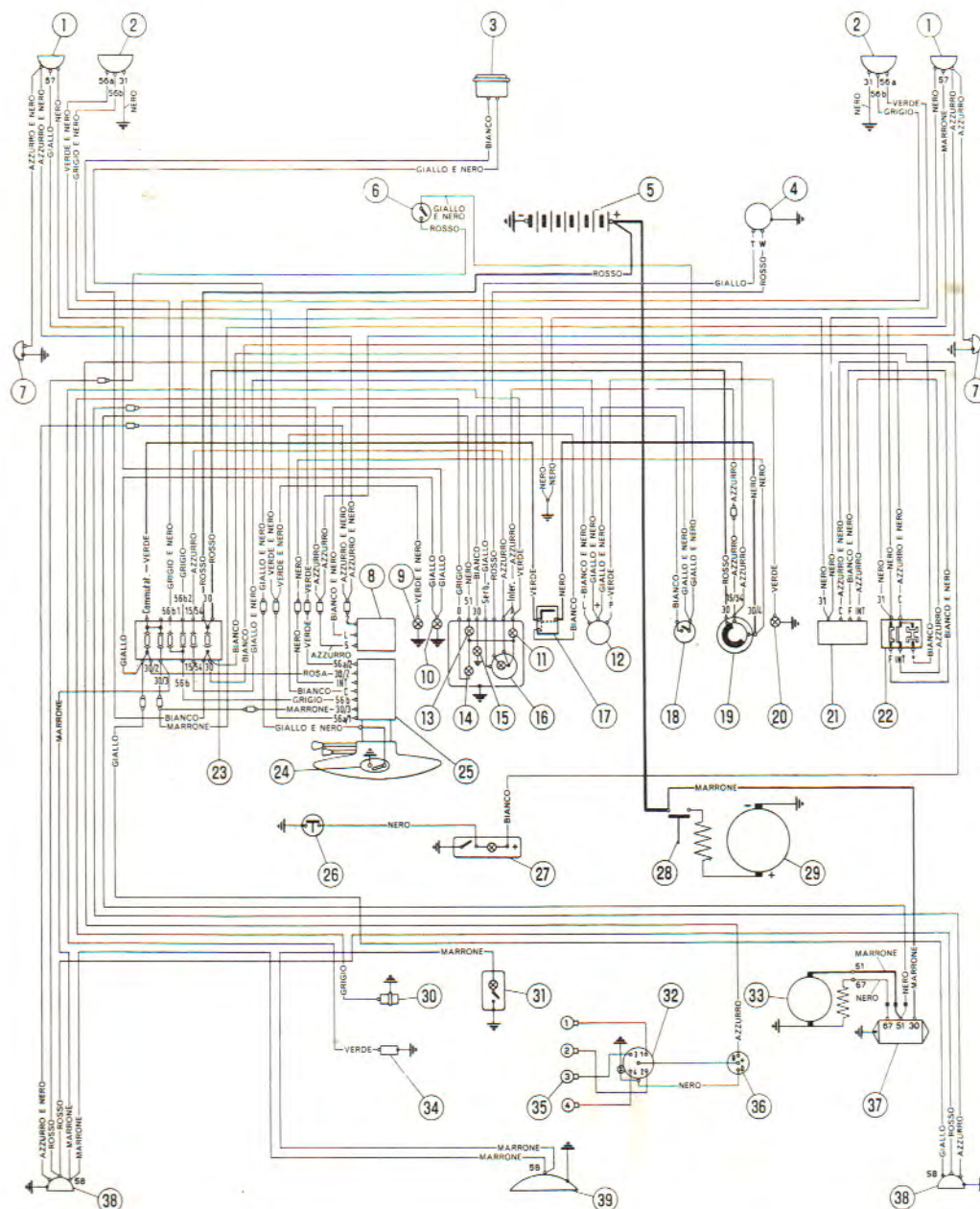


Fig. 51. Ledningsdiagram - Sedan.

- | | | |
|---|---|---|
| 1: Forreste blink- og positionslygter. | 13: Ladekontrollampe. | 27: Indbygget lys i bakspejl. |
| 2: Forlygter (med fjern- og nærlys). | 14: Advarselslampe for olietryk. | 28: Startkontakt. |
| 3: Horn. | 15: Instrumenthuslys. | 29: Starter. |
| 4: Tankarmatur. | 16: Benzinstandsmåler med advarselslampe for benzinreserve. | 30: Indikator for olietryksadvarselslampe. |
| 5: Batterier. | 17: Kontakt for udv. lys. | 31: Motor-rumsls med autom. kontakt. |
| 6: Stoplygtekontakt (pedal betjent). | 18: Kontakt for instrumenthusbelysning. | 32: Fordeler. |
| 7: Sideblinklys. | 19: Tændingskontakt. | 33: Dynamo. |
| 8: Blinklyskontakt. | 20: Kontrollampe for blink. | 34: Indikator for temperaturadvarselslampe. |
| 9: Kontrollampe for fjernlys. | 21: Viskermotor. | 35: Tændrør. |
| 10: Kontrollampe for positionslys. | 22: Kontakt for vinduesvisker. | 36: Tændspole. |
| 11: Advarselslampe for kølevandstemperatur. | 23: 8-amp. sikring. | 37: Spændingsrelæ. |
| 12: Blinkerautomat (flasher unit). | 24: Horn. | 38: Bageste blink- og positionslys. |
| | 25: Omskifterkontakt. | 39: Nummerplade belysning. |
| | 26: Dørkontakt for indv. belysning. | |

Bemærk! Mærket — betyder, at kablet er forsynet med nummeret bånd eller dupsko.

Nøgle for ledningsfarve

Azzurro	= blå	Azzurro e Nero	= sort og blå
Bianco	= hvid	Bianco e Nero	= sort og hvid
Giallo	= gul	Giallo e Nero	= sort og gul
Grigio	= grå	Verde e Nero	= sort og grøn
Marrone	= brun	Grigio e Nero	= sort og grå
Nero	= sort	Commutat.	= Kontakt
Rosa	= rosa	Serb.	= Tank
Rosso	= rød	INT. — Inter.	= Kontakt
Verde	= grøn		

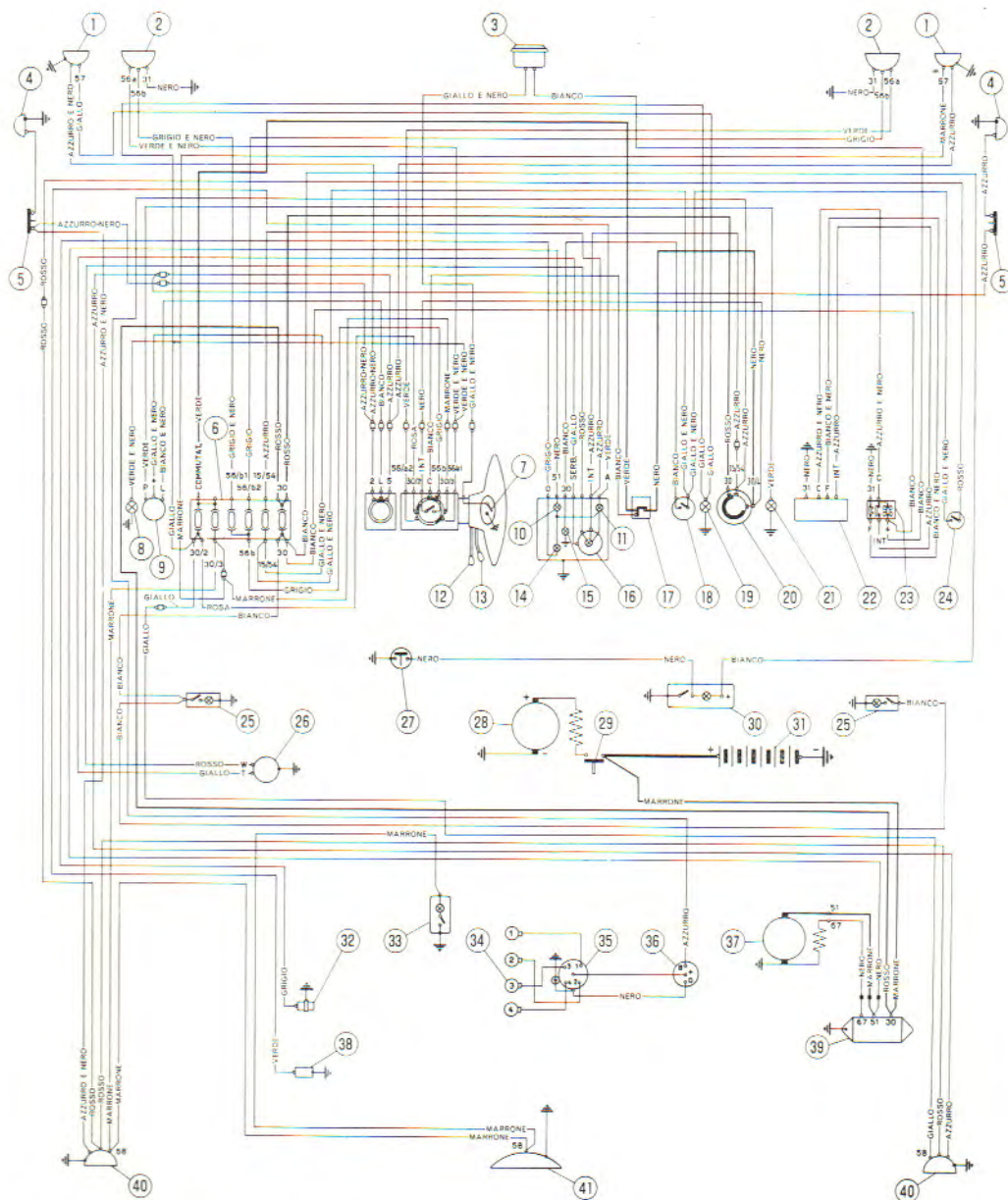


Fig. 52. Ledningsdiagram – Multipla.

- | | | |
|---|--|--|
| 1: Forreste blink- og positionslygter med 5 watt (position) og 20 watt (blink) i en to-blus pære. | 13: Blinkkontakt. | 26: Tankarmatur. |
| 2: Forlygter med nær- og fjernlys med 45 watt (fjernlys) og 40 watt nærllys i en to-blus pære. | 14: Advarselslampe for olie-tryk (2,5 watt pære). | 27: Dørkontakt. |
| 3: Horn. | 15: Instrumenthuslys (2,5 watt pære). | 28: Starter. |
| 4: Sideblinks indikatoranordning. | 16: Benzinmåleur med advarselslampe for benzinreserve (2,5 watt pære). | 29: Startkontakt. |
| 5: Blinkerautomat (flasher unit). | 17: Kontakt for udv. lys. | 30: Bakspejlslys (3 watt pære). |
| 6: 8-amp. sikring. | 18: Kontakt for instrumenthuslys. | 31: Batterier. |
| 7: Hornkontakt. | 19: Kontrolllys for forreste positionslys, grøn (2,5 watt pære). | 32: Indikator for olietryksadvarselslampe. |
| 8: Kontrollampe for fjernlys, blå (2,5 watt pære). | 20: Tændingskontakt. | 33: Motorrumsbelysning (5 watt pære) med autom. kontakt. |
| 9: Blinkautomat (flasher unit). | 21: Kontrollampe for blink, grøn (2,5 watt). | 34: Tændrør. |
| 10: Ladekontrollampe (2,5 watt pære). | 22: Viskermotor med dobb. arm. | 35: Fordeler. |
| 11: Advarselslampe for vandtemperatur 2,5 watt pære). | 23: Viskerkontakt. | 36: Tændspole. |
| 12: Omskifterkontakt for forlygter. | 24: Stoplygtekontakt pedalbetjent. | 37: Dynamo. |
| | 25: Indv. lys (3 watt pære) med indbygget vippekontakt. | 38: Indikator for temperaturadvarselslampe. |
| | | 39: Spændingsrelæ. |
| | | 40: Positions-, stop- og blinklys med 5 watt (position) og 20 watt (stop) i en to-blus pære og 20 watt (blink) pære. |
| | | 41: Nummerpladebelysning (5 watt pære). |

Nøgle for ledningsfarve

Azzurro	= blå	Azzurro e Nero	= sort og blå
Bianco	= hvid	Bianco e Nero	= sort og hvid
Giallo	= gul	Giallo e Nero	= sort og gul
Grigio	= grå	Verde e Nero	= sort og grøn
Marrone	= brun	Grigio e Nero	= sort og grå
Nero	= sort	Commutat.	= Kontakt
Rosa	= rosa	Serb.	= Tank
Rosso	= rød	INT. - Inter.	= Kontakt
Verde	= grøn		

Fig. 53. Detailtegning af vognbund (SEDAN).

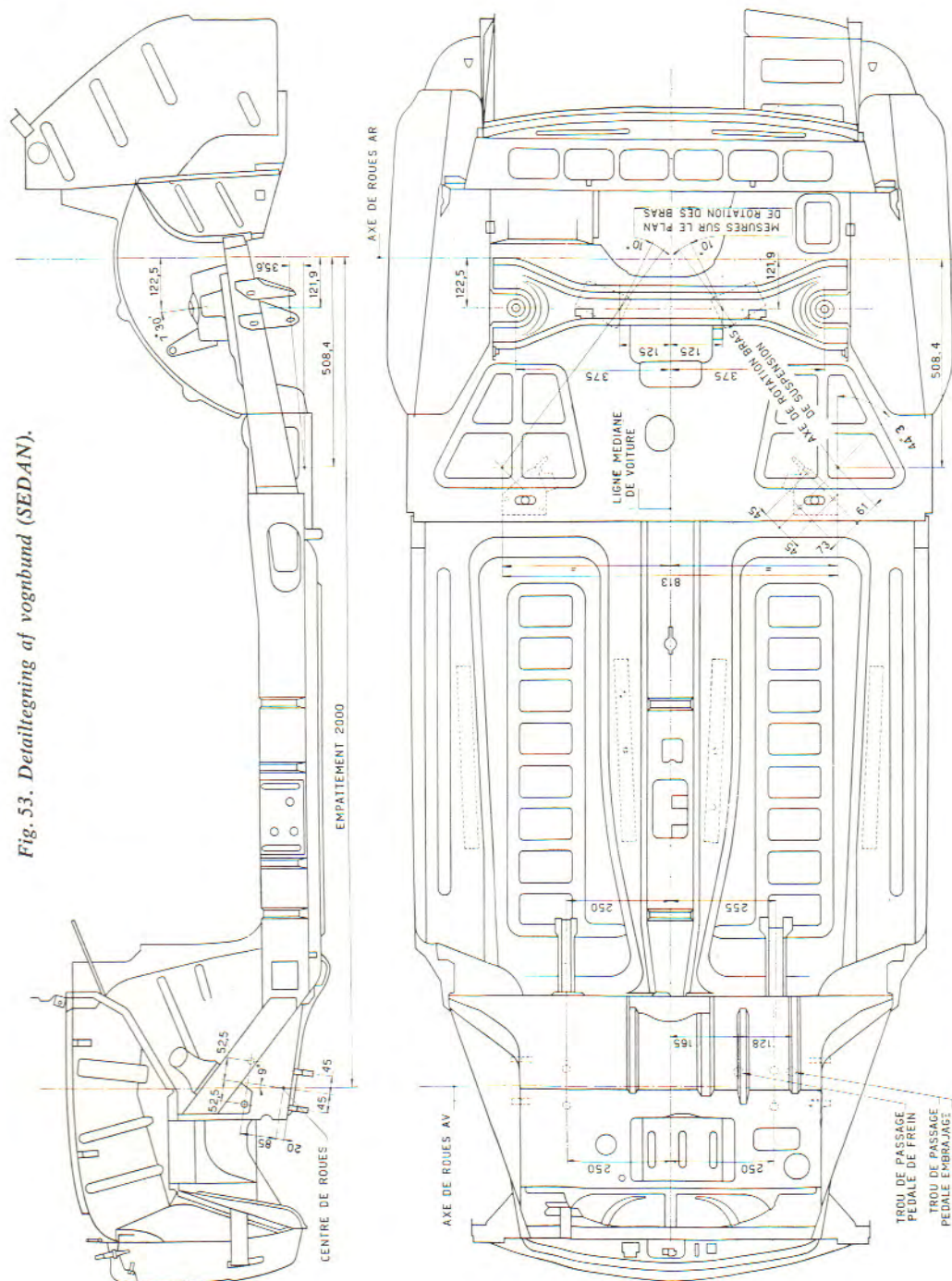


Fig. 54. Detaillegning af vognbund (MULTIPLA).

