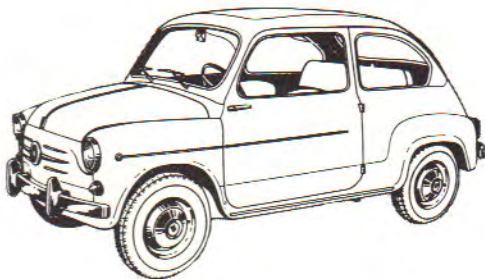


FIAT 600 D

1961/66 -



- 3 Identifikation
 - Motor
 - Data
 - Cylindre
- 4 Stempler
- 5 Plejlstænger
- 7 Krumtapaksel
- 7 Knastaksel
- 7 Ventiler
- 8 Tilspændingsmomenter
- 9 Motorens smøresystem
- 10 Kølesystem
- 11 Brændstofsysteem
 - Karburator: Weber
 - Solex
- 13 Tændingssystem
- 14 Kobling
- 15 Transmissionsenhed (gearkasse og differentiale)
 - Tilspændingsmomenter
 - Samling af differentialehus
 - Justering af spidshjul
- 16 Justering af kronhjul og sidelejer
- 17 Justering af indgreb
- 19 Baghjulsophæng
- 23 Forhjulsophæng og styretøj
 - Justering af caster og camber
- 24 Tilspændingsmomenter
- 25 Styrehus
- 30 Bremses
- 32 Elektrisk anlæg
 - Data
 - Sikringer
- 34 Ledningsdiagram
- 36 Lamper
- 37 Smøredata
- 37 Mål og vægt m.m.
- 38 Målsskitse karrosseribund - Sedan
- 39 Målsskitse karrosseribund - Multipla

Illustrationer og tekniske oplysninger
er gengivet med tilladelse fra
NORDISK FIAT A/S, København.

FIAT 600 D

1961/66 -

Identifikation

FIAT 600 D er en videreudvikling af FIAT 600. D står for det italienske ord for afvigelse: Dervizione. De to modeller er stort set ens at se på, men der er dog adskillige forskelle, f. eks. -

- motor med større slagvolumen og effekt,
- andre karburatortyper,
- ændret kølesystem,
- ændret luftfilter,
- udv. krumtaphusventilation fra topdækslet,
- startmotor med magnetindrykning,
- ændret bagakseludveksling,
- ændret baghjuls toe-in,
- ændret bremsesystem m. m.

Sedanmotoren har typebetegnelsen 100 D.000, medens Multiplamotoren har typebetegnelsen 100 D.008.

Motornummeret er indhugget i motorblokken over takthjulsdækslet. Før selve nummeret er typebetegnelsen angivet.

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

Motor

Data

Motorens typebetegnelse (Sedan)	100 D.000
Motorens typebetegnelse (Multipla)	100 D.008
Cylinderantal	4
Boring	62 mm
Slaglængde	63,5 mm
Slagvolumen	767 cm ³
Kompressionsforhold	7,5 : 1
Effekt (DIN)	29 HK ved 4800 omdr./min.
- (SAE)	32 HK ved 4800 omdr./min.
Drejningsmoment, max. (SAE)	5,5 kpm ved 2800 omdr./min.
Tændingsorden	1 - 3 - 4 - 2
Cylinderbetegnelse	Cyl. nr. 1 er den bageste
Kompressionstryk	9,5 kp/cm ² (136 lb/sq. in)

Cylindre

Motoren er forsynet med ipressede, tørre foringer, der sammen med de tilhørende stempler er inddelt i 3 klasser: A - B og C.

Cylinderdiameter	
- klasse A	62,000 - 62,010 mm
Cylinderdiameter	
- klasse B	62,010 - 62,020 mm
Cylinderdiameter	
- klasse C	62,020 - 62,030 mm

FIAT 600 D

Stempler

Diameter målt vinkelret på stempelpindshullet -

Klasse A (ved skørtets top)	61,915 - 61,925 mm
Klasse B (ved skørtets top)	61,925 - 61,935 mm
Klasse C (ved skørtets top)	61,935 - 61,945 mm

Klasse A (ved skørtets bund)	61,947 - 61,957 mm
Klasse B (ved skørtets bund)	61,957 - 61,967 mm
Klasse C (ved skørtets bund)	61,967 - 61,977 mm

Spillerum i cylinder
(ved skørtets top) 0,075 - 0,095 mm

Diameter stempelpindshul 19,985 - 19,990 mm

Overstørrelse -
stempler 0,2 - 0,4 - 0,6 og
0,8 mm

Stempelpinde

Diameter 19,990 - 19,995 mm
Overstørrelse + 0,2 mm
Pasning i stempel 0 til ÷ 0,010 mm
(drivpasning)

Stempelringe

Tykkelse (højde)
Ring nr. 1 (kompression) og
Ring nr. 2 (kompression) 1,978 - 1,990 mm
Ring nr. 3 (olieskrabering) 3,90 - 3,93 mm

Ringspillerum
Ring nr. 1 0,045 - 0,072 mm
- - 2 0,025 - 0,052 -
- - 3 0,027 - 0,072 -

Ringgab
Ring nr. 1 og 2 0,20 - 0,35 mm
- - 3 Ingen

Overstørrelse-stempelringe (nr. 1 og 2) 0,2 - 0,4 - 0,6 og
0,8 mm

Overstørrelse-stempekring (nr. 3) 0,4 mm

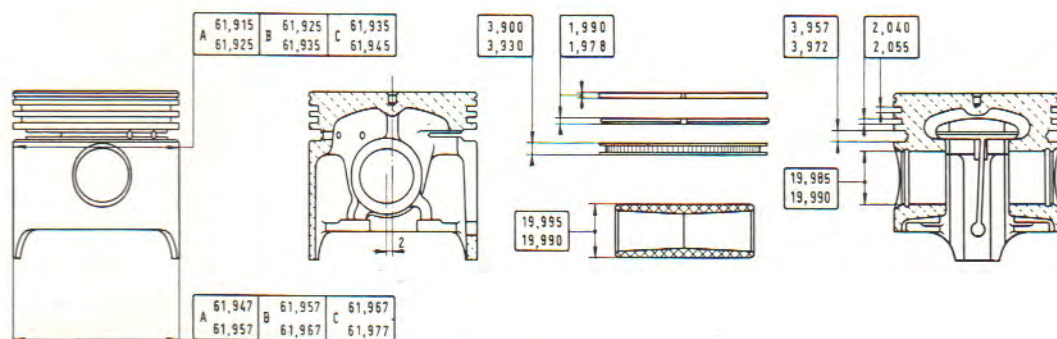


Fig. 1. Data for stempler, pinde og ringe.

BEMÆRK: Højderne på stemplernes ringriller er senest blevet modificeret som følger.

1. rille fra 2,040 - 2,055 mm til 2,035 - 2,050 mm
2. rille fra 2,040 - 2,055 mm til 2,015 - 2,030 mm

Plejlstænger

Diameter - plejlstangslejeende	43,657 - 43,670 mm
- - stempelpindsende	21,939 - 21,972 mm
- - bøsning, udvendig	22,00 - 22,03 mm
- - bøsning, indv. (ipresset)	20,000 - 20,006 mm
Spillerum: Stempelpind/bøsning	0,005 - 0,016 mm
Radialspillerum - plejlstangslejer	0,020 - 0,067 mm

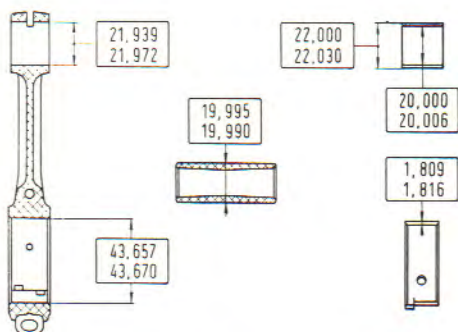


Fig. 2. Målskitse for plejlstang og stempelpind.

Krumtapaksel

Diameter: Hovedlejesøler -	
Standard	50,780 - 50,795 mm
Understørrelse - 0,254 mm	50,526 - 50,541 -
- - 0,508 -	50,272 - 50,287 -
- - 0,762 -	50,018 - 50,033 -
- - 1,016 -	49,764 - 49,779 -
Radialspillerum: Hovedlejer	0,030 - 0,070 mm
Krumtapakslens aksialspillerum	0,26 mm
Trykskiver f. midterste hovedleje -	
tykkelse, standard	2,31 - 2,36 mm
- , overstørrelse	0,10 mm
Diameter: Plejlstangssøler -	
Standard	39,985 - 40,005 mm
Understørrelse - 0,254 mm	39,731 - 39,751 -
- - 0,508 -	39,477 - 39,497 -
- - 0,762 -	39,223 - 39,243 -
- - 1,016 -	38,969 - 38,989 -
Radialspillerum: Plejlstangslejer	0,020 - 0,067 mm

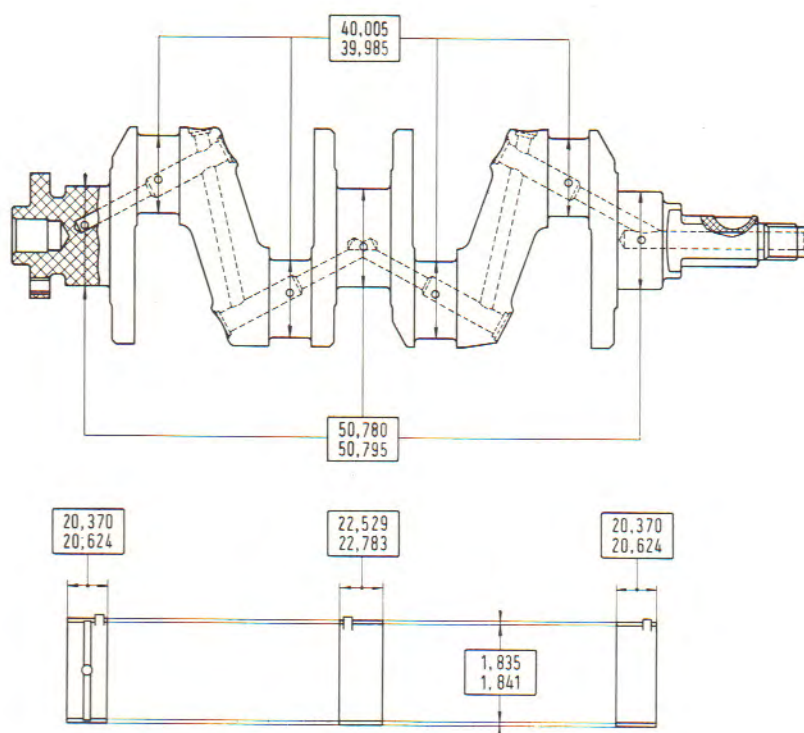


Fig. 3. Målskitse for krumtapaksel og hovedlejer.

Knastaksel

Diameter - lejesøle: Takthjulsende	38,000 - 37,975 mm
- : Midterste	38,000 - 37,975 -
- : Svinghjulsende	31,000 - 30,975 -
Radialspillerum: Knastaksellejer -	
Takthjulsende	0,025 - 0,062 mm
Midterste	0,025 - 0,062 -
Svinghjulsende	0,026 - 0,063 -

Ventiler

Boring i topstykke f. ventilstyr	12,950 - 12,977 mm
Udvendig diameter: Ventilstyr	13,000 - 13,030 -
Boring i ventilstyr (ipresset)	7,022 - 7,040 mm
Spillerum mellem ventilstyr og ventilstamme	0,020 - 0,055 mm
Sædevinkel i topstykke	45° ± 5'
- på ventil	45° 30' ± 5'
Indsugningsventilen åbner	4° før top
- lukker	34° efter bund
Udblæsningsventilen åbner	29° før bund
- lukker	1° efter top
Indstillingsspillerum (ikke drift)	0,45 mm
Driftsspillerum (kold)	0,15 -
Ventilfjeder: Fri længde	51,7 -
Ventilfjederens længde ved en spænding på 24,2 kg (lukket ventil)	32 mm
Ventilfjederens længde ved en spænding på 33,4 kg (åben ventil)	24,5 mm
Løftehøjde: Indsugning	7,55 mm
- : Udblæsning	7,05 -
Spillerum mellem vippearms og aksel	0,010 - 0,042 mm
Overstørrelse Ventiløftere	0,05 og 0,10 mm

På svinghjulet findes et indstillingsmærke svarende til at stemplerne i cylindrene nr. 1 og 4 er i topstilling (TDC). På takthjulene findes indstillingsmærker - 0 - som skal stå ud for hinanden, når indsugningsventilen i cylinder nr. 1 netop er begyndt at åbne. Samtidig skal mærket på svinghjulet være 4° før top.

Ventilspillerummet på indsugningsventilen i cylinder nr. 1 skal ved indstillingen være 0,45 mm. Dette er udelukkende et indstillingsspillerum og ikke driftsspillerummet. Ved indstillingen anvendes en gradskala, f. eks. FIAT's specialværktøj C 661 - fig. 4. Efter indstillingen må spillerummet for indsugningsventilen i cylinder nr. 1 igen justeres til 0,15 mm.



Fig. 4. FIAT's gradskala C 661 monteret for ventilindstilling.

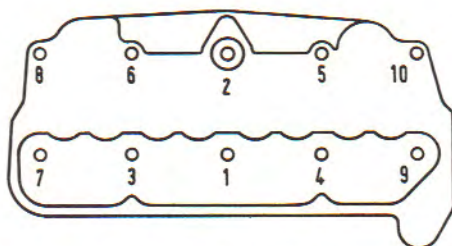


Fig. 5. Rækkefølge for tilspænding af topstykkeboltene.

Tilspændingsmomenter

Svinghjulsbolte	3,5 - 4,0 kpm (25 - 29 lbft)
Hovedlejebolte	6,2 kpm (45 lbft)
Plejlstangsbolte	3,5 - (25 -)
Takthjul til knastaksel	5,3 - (38 -)
Topstykkebolte	2,8 - 3,0 kpm (20 - 22 lbft)
Konsol f. vippearms- aksel	2,0 kpm (14,5 lbft)
Krumtapremskive	10,0 kpm (72 lbft)
Lufttragt til vandpumpe	2,5 kpm (18 lbft)

Motorens smøresystem

Systemet rummer	3,26 liter
Ved udskiftning anvendes	3,0 liter
Olietype - under 0 °C	SAE 20 (FIAT VS 20)
- - over 0 °C	SAE 30 (FIAT VS 30)
- - hele året	SAE 10W/30 (FIAT Multigrade)
Oliefilter (1)	Centrifugalfilter indbygget i krumtap- remskiven. Fra motor nr. 1 115 841 er remskiven og centrifugaloliefilteret en støbejernsenhed med et for rensning af- tageligt aluminiumdæksel.
Oliefilter (2)	Fra motor nr. 1 101 669 (Sedan) og nr. 1 101 681 (Multipla) kan der monteres et by-pass filter på krumtaphuset, som ved FIAT 600.
Oliefilterelement (2)	FIAT nr. 883 834
-	FRAM nr. C 952
-	AC. M 16
-	OK. T 52
Reduktionsventil	På krumtaphusets venstre side ved si- den af benzinpumpen.
Olietryk (drift)	2,5 - 3,0 kp/cm ² (36 - 43 lb/sq. in)

Olietryksindikator

Motoren er forsynet med en olietryksin-
dikator, monteret på krumtaphusets ven-
stre side og forbundet med en kontrol-
lampe 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 omdrejnings-
tal på ca. 1000 omdr./min. vil lampen
lyse, selv om trykket er i orden.

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

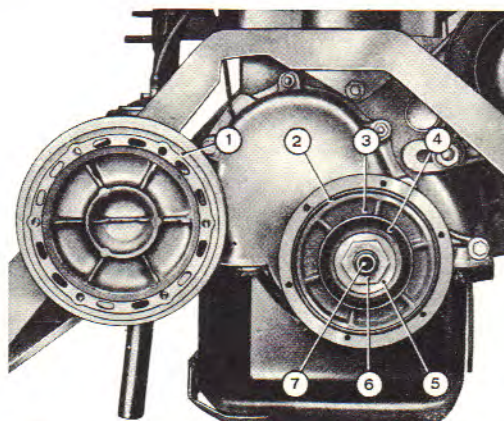


Fig. 6. Centrifugaloliefilteret
adskilt.

- | | |
|----------------|---------------|
| 1: Dæksel. | 5: Låseplade. |
| 2: Pakring. | 6: Møtrik. |
| 3: Nav. | 7: Oliekanal. |
| 4: Slyngskive. | |

Kølesystem

Systemet rummer - Sedan	4,3 liter
Frostsikring til ÷ 15 °C med	1,3 liter antifryse- væske på ethylen- glykolbasis
Systemet rummer - Multipla	6,5 liter
Frostsikring til ÷ 15 °C med	2 liter antifryse- væske på ethylen- glykolbasis

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 kølerengennem 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

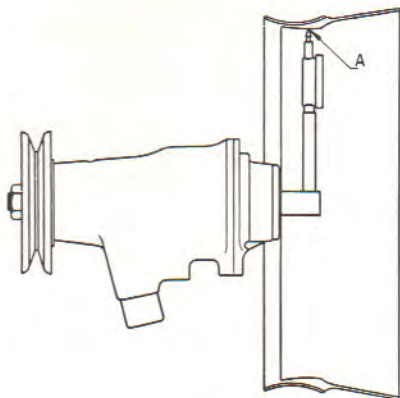


Fig. 7. Kontrol af lufttragt.
A: Kontrolpunktet.

Begge modeller er forsynet med en lufttragt for ventilatorvingen. Denne lufttragt skal centreres meget omhyggeligt. Kontrol kan foretages som vist i fig. 7. Monter tragten på vandpumpehuset og tilspænd boltene med 3,2 kgm (23 lbft). Hold følgeren (sko) 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 aluminiumlegering og skulle ikke 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. 8. Remmens spænding: 10 kg ved nedtrykning på 1-1,5 cm. Forinden justering af vandpumperemmen, må dynamoremmen være korrekt justeret.

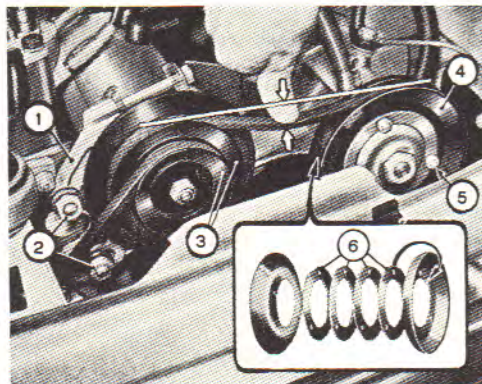


Fig. 8. Justering af drivremme for dynamo og vandpumpe.

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

Brændstofsistem

Benzintanken rummer, Sedan
 - - , Multipla
 Benzinpumpe

Pumpetryk

27 liter

29 -

Membranpumpe, mek.,
 drevet fra knastakslen.

0,13 - 0,20 kp/cm² (1,8 - 2,8 lb/sq. in)

Karburator

Til og med motor nr. 1 118 556
 Fra motor nr. 1 118 557

WEBER type 28 ICP

WEBER type 28 ICP 1 eller

SOLEX type 28 PIB - 2

Data	WEBER 28 ICP	WEBER 28 ICP 1
Diameter blandingskammer	28 mm	28 mm
- venturi	19 -	19 -
- hoveddyse	1,00 mm	1,00 mm
- tomgangsdysse	0,45 -	0,45 -
- accelerationsdyse	0,40 -	0,40 -
- luftkorrektionsdyse	1,90 -	2,00 -
Nåleventil	1,25 -	1,50 -

Data	SOLEX 28 PIB - 2
Diameter blandingskammer	28 mm
- venturi	20 -
- hoveddyse	1,07 mm
- tomgangsdysse	0,40 -
- startdyse	1,00 -
- accelerationsdyse	0,50 -
- luftkorrektionsdyse	1,60 -
Nåleventil	1,50 -

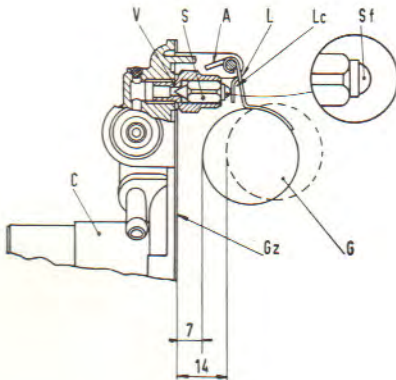


Fig. 9. Kontrol af svømmerhøjde.

Hold karburatordækslet lodret, således at vægten af svømmeren ikke påvirker nåleventilen unødigt. Med armen i let kontakt med kuglen (Sf) skal afstanden mellem svømmer og dæksel med pakning være 7 mm.

Justering foretages ved bøjning af armen.

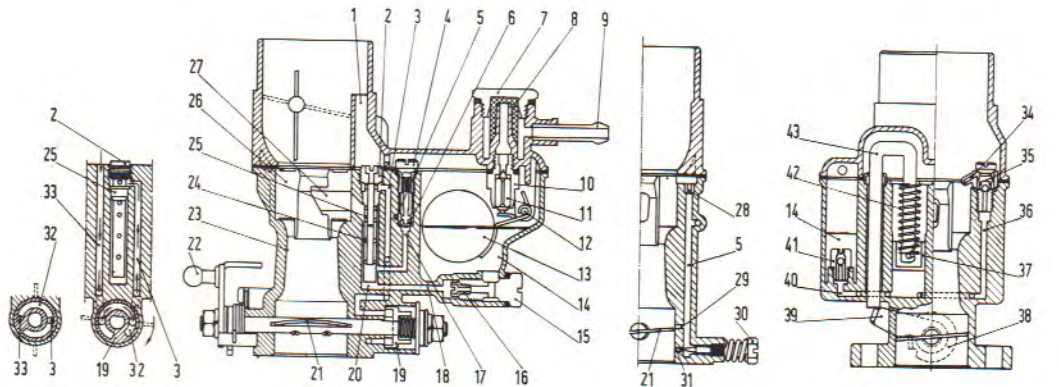
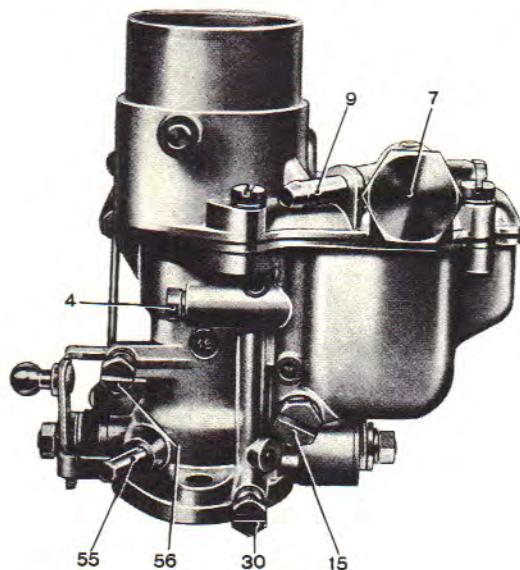


Fig. 10. Weber 28 ICP karburator - principskitse.

- | | | |
|--------------------------------------|--|---|
| 1: Luftindtag. | 15: Holder for hoveddyse. | 30: Justeringsskrue for tomgang. |
| 2: Luftreguleringsskrue. | 16: Hoveddyse. | 31: Tomgangsåbning. |
| 3: Lufttragt til blandingsudligning. | 17: Kanal for tomgangs-blanding. | 32: Membran. |
| 4: Holder for tomgangsdyse. | 18: Kanal for hovedblandning. | 33: Luftblandingsrør. |
| 5: Blandingskanal for tomgang. | 19: Membran for blandingsudligning. | 34: Dyse for accelerationspumpe. |
| 6: Tomgangsdyse. | 20: Blandingskammer. | 35: Fødeventil for accelerationspumpe. |
| 7: Filterprop. | 21: Gasspjæld. | 36: Fødekanal til accelerationspumpe. |
| 8: Filter. | 22: Spjældarm. | 37: Pumpestemmel. |
| 9: Tilslutning for benzinrør. | 23: Venturi. | 38: Pumpens faste arm. |
| 10: Nåleventil. | 24: Blandingsåbning. | 39: Pumpens tomgangsarm. |
| 11: Ventilnål. | 25: Blandingsrør. | 40: Pumpens sugekanal. |
| 12: Hængseltap for svømmer. | 26: Sekundær venturi. | 41: Pumpens sugeventil. |
| 13: Svømmer. | 27: Hovedstrålerør. | 42: Pumpens hjælpefjeder. |
| 14: Svømmerhus. | 28: Kaliberede bøsning for luftindtag til tomgang. | 43: Påvirkningsarmen til pumpestemplet. |
| | 29: Overgangsåbning. | |

Fig. 11. Karburatoren set fra siden - benzintilførsel, dyser og justerskruer.

- | |
|--|
| 4: Holder for tomgangsdyse. |
| 7: Filterprop. |
| 9: Tilslutning for benzinrør. |
| 15: Holder for hoveddyse. |
| 30: Justerskrue for tomgang. |
| 55: Tilslutning for vacuumregulering. |
| 56: Justerskrue for tomgangshastighed. |



Tændingssystem

Tændingsrækkefølge
Cylinder nr. 1
Statisk fortænding (grundindstilling)
Centrifugalregulering
Vacuumregulering
Strømfordeler
Kontakt afstand
Fjederspænding, kontaktarm
Camvinkel
Kondensatorkapacitet
Tændrør
-
-
-
-
Elektrodeafstand

1 - 3 - 4 - 2
Bageste
10° før top
30° (fig. 12)
13° (fig. 13)
MARELLI type S 70 B
0,47 - 0,53 mm
475 ± 25 g
48 - 54°
0,15 - 0,20 mfd.
MARELLI CW 225 N
GOLDEN LODGE type H eller
LODGE type HN
KLG F-70
BOSCH W 225 T 1
AC type 44 F
CHAMPION L-7
0,5 - 0,6 mm

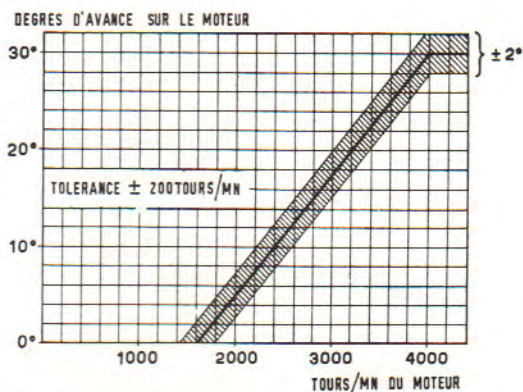


Fig. 12. Kurve for centrifugalreguleringen.

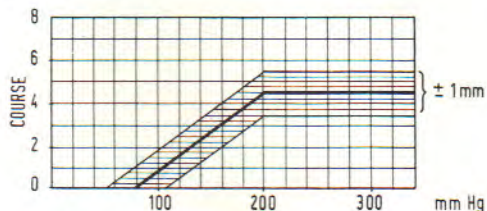


Fig. 13. Kurve for vacuumreguleringen.

Vandringen (Course): 4,5 mm svarer til 13° på krumtapakslen. Som det ses, begynder reguleringen ved ca. 80 mm Hg. og når maksimum ved 200 Hg., hvorefter den er konstant.

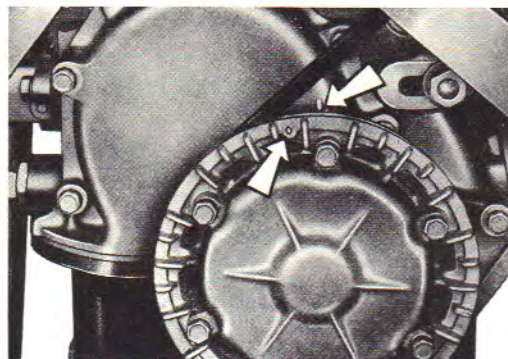


Fig. 14. Indstillingsmærker.

Ved grundindstilling af tændingen skal mærkerne, som vist her, være 13-14 mm fra hinanden, svarende til 10° før top. Stemplet i cylinder nr. 1 (den bageste) skal befinde sig umiddelbart før top i kompressionsslaget.

Kobling

Type
Belægning
- indv./udv. diameter

Tør enkeltplade
Ferodo
114/155 mm

Koblingsfjedre

Antal	6
Reserveordelsnummer	4 061 230
Tråddiameter	3,4 mm
Udvendig diameter	25 mm
Antal aktive vindinger	7,9
Antal vindinger, ialt	9
Fri længde	53 mm
Længde, monteret	34 mm
Tilsvarende spænding	$37,2 \pm 1,9$ kg
Mindste tilladelige spænding ved længden 34 mm	32 kg
Spænding ved længden 32 mm	$41,1 \pm 2,1$ kg
Frigang ved koblingspedal	20 mm

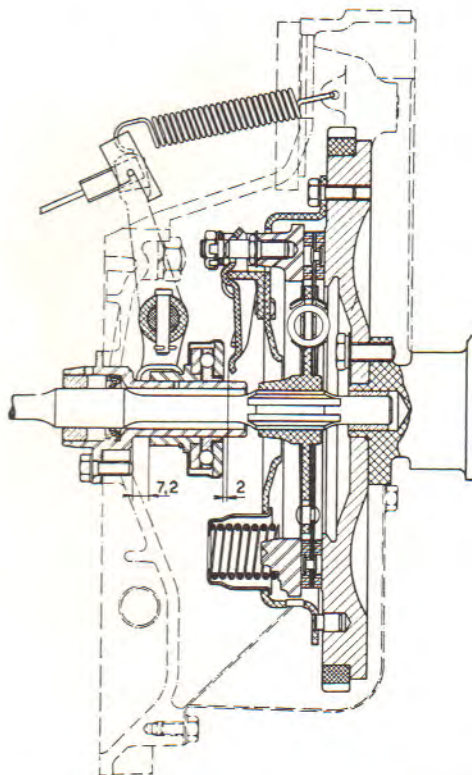


Fig. 15. Snit af kobling (tidl. type, men princippet er det samme).

De viste spillerum 2 og 7,2 mm fås ved justering på koblingskablets justermøtrik ved pedalen.

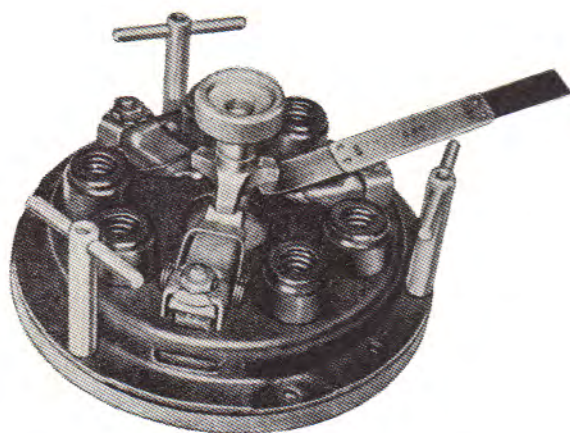


Fig. 16. Ved samling af koblingen anvendes specialværktøjet A 62022. Spillerummet mellem værktøjet og koblingsfingrene skal være 0,20 til 0,40 mm.

For ikke at ændre balancen, må koblingen monteres på svinghjulet i samme stilling som tidligere.

Transmissionsenhed (gearkasse og differentiale)

Gearkasse og differentiale er sammenbygget til en enhed som normalt på hæk-motorede 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 8/39.

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 reparerer, udenat det er nødvendigt at adskille differentialet - hvis ikke bundakslen (hovedakslen, spidshjulsakslen) skal afmonteres.

Skal der derimod foretages reparationer på differentialet, vil det være nødvendigt at adskille gearkassen, idet indstillingen af differentialesspillerum 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 for mellemaksel (øverste)	10-11 kgm (72-80 lbft)
Kronhjulsbolte	6,2 kgm (45 lbft)
Møtrikker f. sidelejhuse	2,5 kgm (18 lbft)
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 + el. ÷.

Hvis "a" er værdien stemplet på spidshjulet, og "b" er den værdi, der aflæses på indikatoruret A. 62 026 (fig. 17 og 18) 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 (÷), findes tykkelsen på afstandsringsen ved at lægge værdien til den, der aflæses på indikatoruret.

Eksempel:

$$\begin{aligned} \text{hvis } a &= \div 10 \text{ (0,10 mm), nummer på spidshjul,} \\ \text{hvis } b &= 3,10 \text{ mm, indikatorværdi} \\ \text{så } S &= 3,10 \div (\div 0,10) = \\ &= 3,10 + 0,10 = 3,20 \end{aligned}$$

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

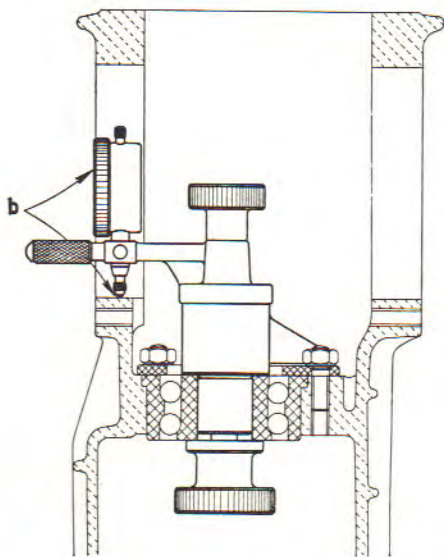


Fig. 17. Schematisk fremstilling der viser, hvorledes måleværktøjet A. 62026 og indikatoruret C. 689 placeres for at bestemme tykkelsen af afstandsskiven.
b = Indikatorværdien fra hvilken værdien stemplet på spidshjulet skal trækkes.

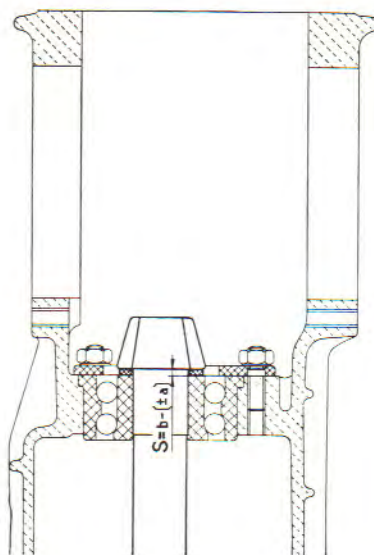


Fig. 18. Schematisk fremstilling der viser afstandsskiven monteret ved lejet.

Hvor: S = Afstandsringens tykkelse.
b = Værdien af aflæsningen på indikatoruret.
a = Værdien stemplet på spidshjulet.

Justering af kronhjul 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) eller A. 55034 (seneste type gearkasse/differentiale enhed) (fig. 19).

Værktøjet påmonteres differentialeenheden med skruen (3, fig. 19), 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 justeringene i let berøring med lejerne, det vil sige uden belastning.

Brug nøgle (8, fig. 19) og tilspænd en af de to justeringe: hvorved differentialehuset bliver let udvidet og dette registreres på arm 5 og på indikator 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 justeringene 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. 19), 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 opnås den samme aflæste værdi.

Derefter kontroller, at der stadig er den rigtige tolerance mellem tænder ved at aflæse indikatoruret (7, fig. 19). Hvis ikke, skru da justeringene ind og ud endnu en gang indtil den korrekte værdi er opnået. Hvis værktøjet er i besiddelse af differentiale prøvebænken L. 13801 skal de ovennævnte operationer udføres i denne, hvor også differentialestøj og kontaktindgrebet mellem tænderne kan kontrolleres.

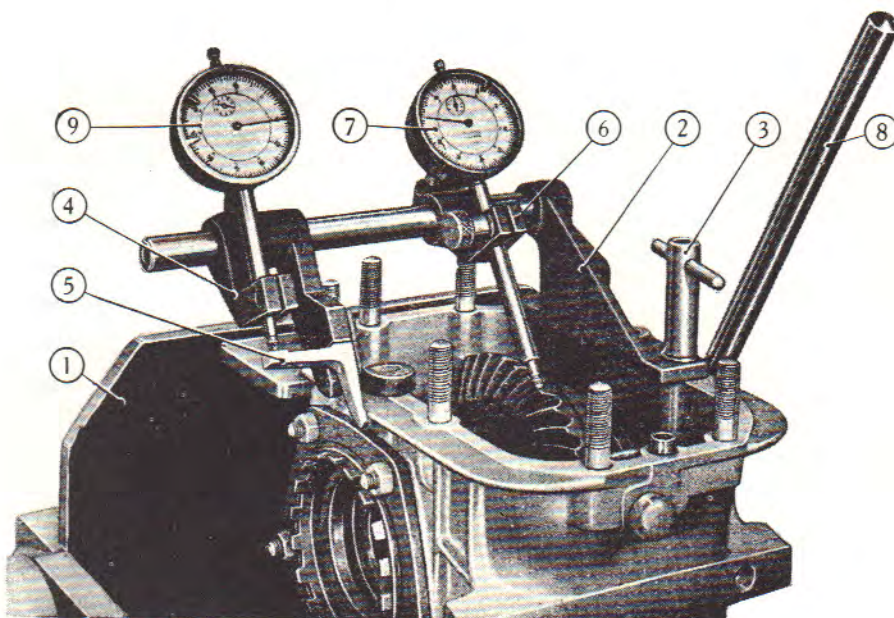


Fig. 19. Kontrollering af tolerance mellem tænderne i kron- og spidshjul og belastningen af sidelejerne med måleværktøjet C. 688 og nøglen A. 52020 eller A. 55034.

- 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/differentialeenhed) eller A. 55034 (seneste type gearkasse/

differentialeenhed) for lejejustering.

- 9: Indikatorur for kontrol-
 lering af differentialehu-
 sets udvidelse ved leje-
 belastning.

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.

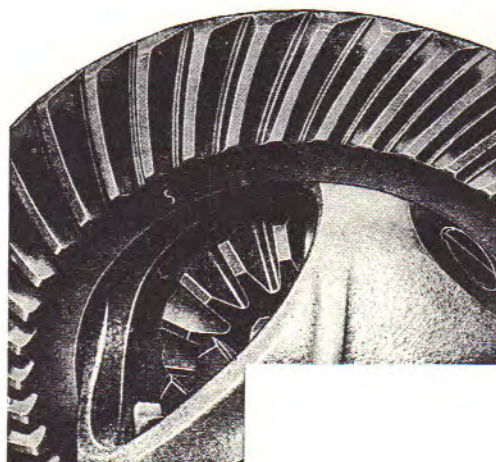


Fig. 20. Korrekt kontakt mellem tænderne.

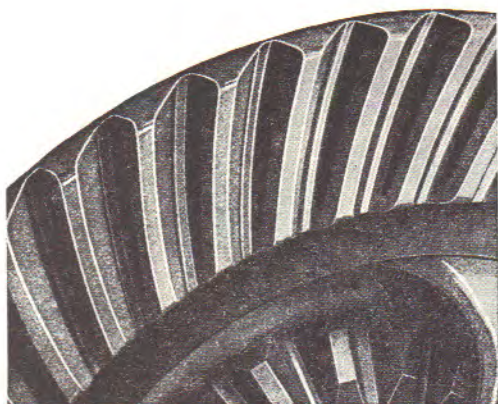


Fig. 21. For dyb kontakt: Juster spidshjulet bort fra kronhjulet ved at reducere afstandsringens tykkelse.

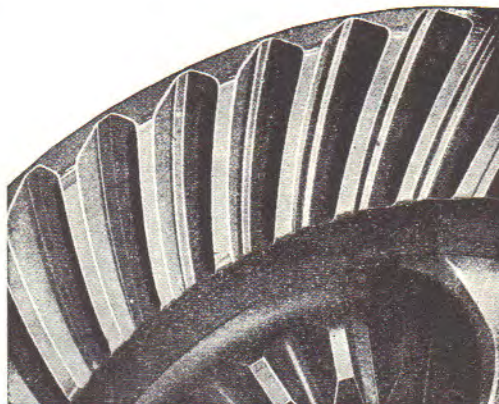


Fig. 22. For høj kontakt: Juster spidshjulet længere ind i kronhjulet ved at forøge afstandsringens tykkelse.

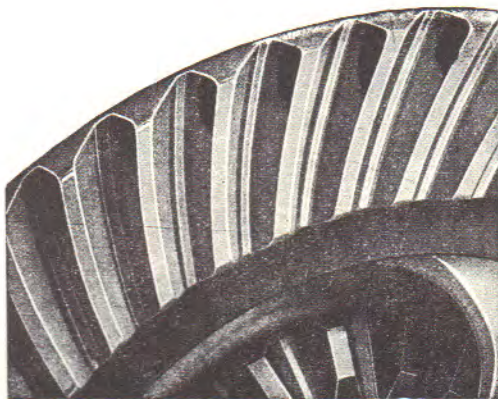


Fig. 23. Kontakt på hælen: Juster spidshjulet længere ind i kronhjulet ved at forøge afstandsringens tykkelse.

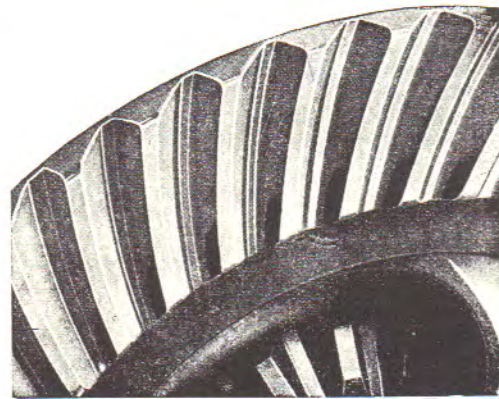


Fig. 24. Kontakt på tåen: Juster spidshjulet bort fra kronhjulet ved at reducere afstandsringens tykkelse.

Baghjulsophæng

Toe-in (lodrette hjul)	0° 0' til 0° 25'
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 bolthuller og bolte i svingarmens forreste ophæng - se fig. 26. Den opgivne vinkel 0° 0' til 0° 25' gælder hvert hjul i forhold til en linie parallel med vognens længdeakse. Der er som nævnt tilladt en afvigelse på 25' - dette under forudsætning af at samme værdi findes ved det andet baghjul. Hjulene skal altså have samme spidsningsindstilling.

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 for nav og bremseankerplade	6 kgm (43 lbft)
Bolt f. differentialekselmuffen til flexibelt led	3 kgm (22 lbft)
Hjulbolte	6 - 7 kgm (43 - 51 lbft)

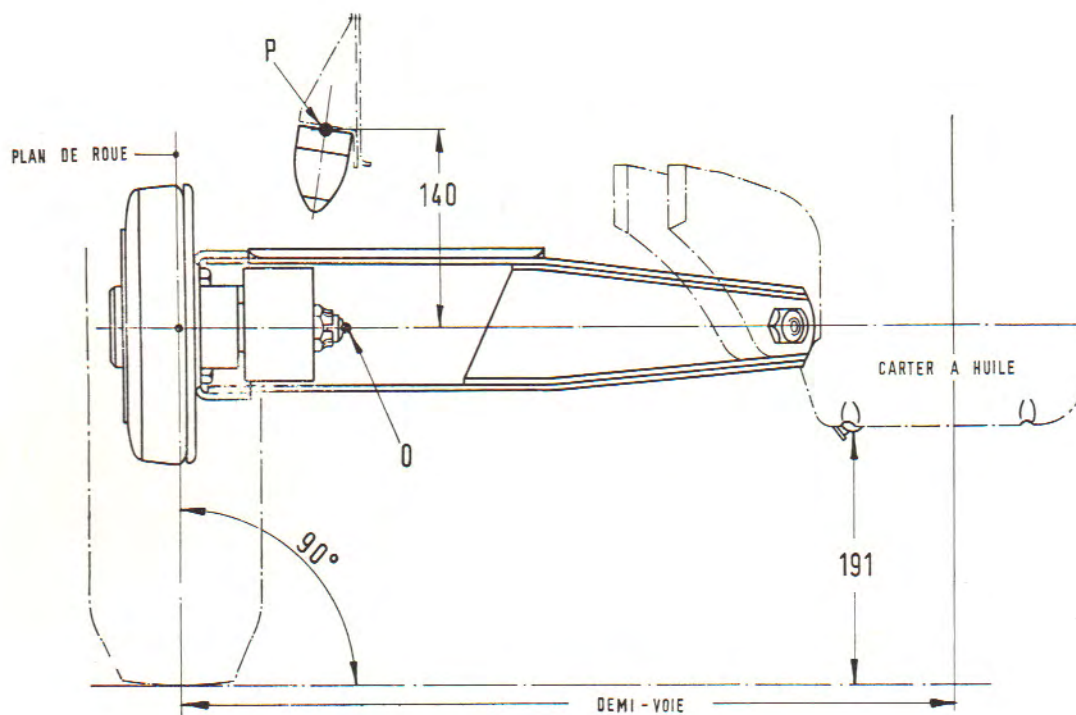


Fig. 25. Stillingen af komponenter for baghjulsophæng, for justering og kontrollering af baghjuls toe-in (Sporing).

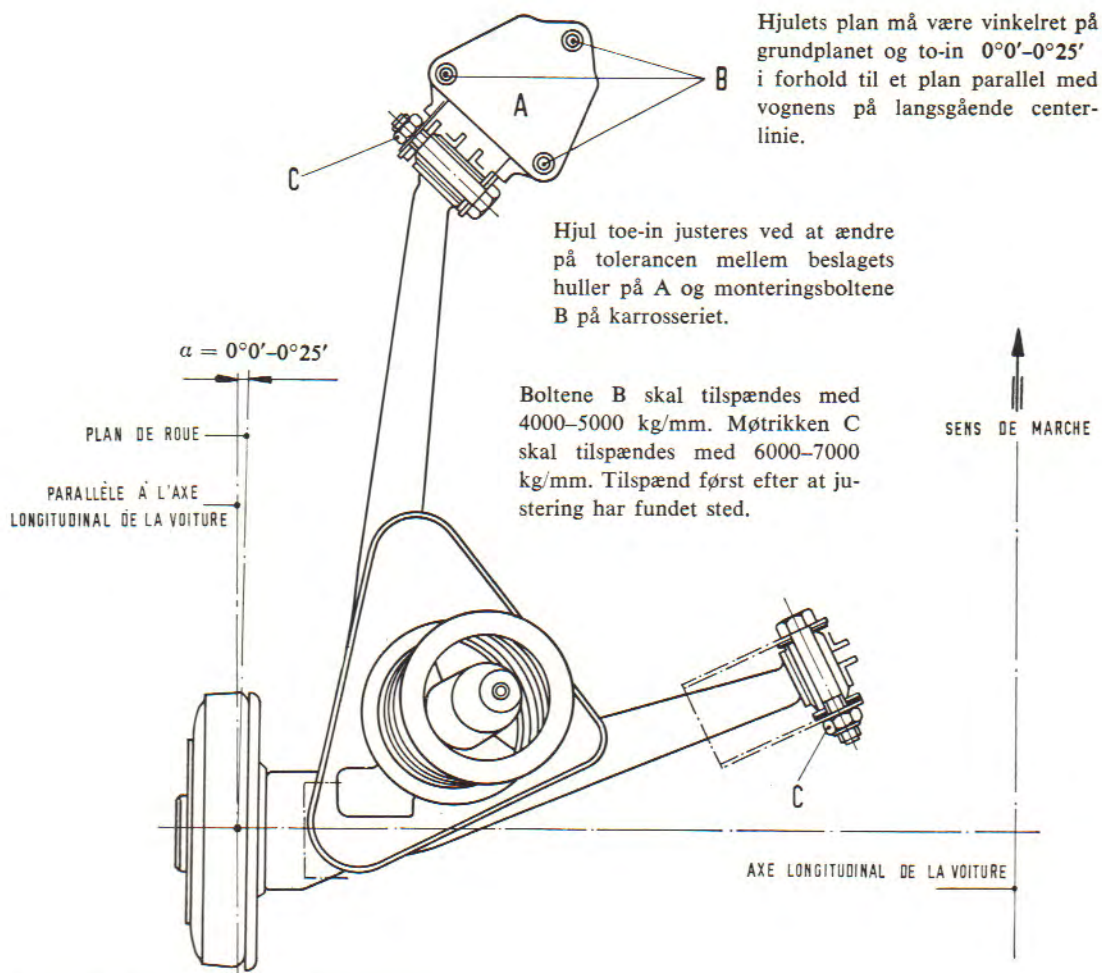


Fig. 26. Justering af baghjulsgeometrien.

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

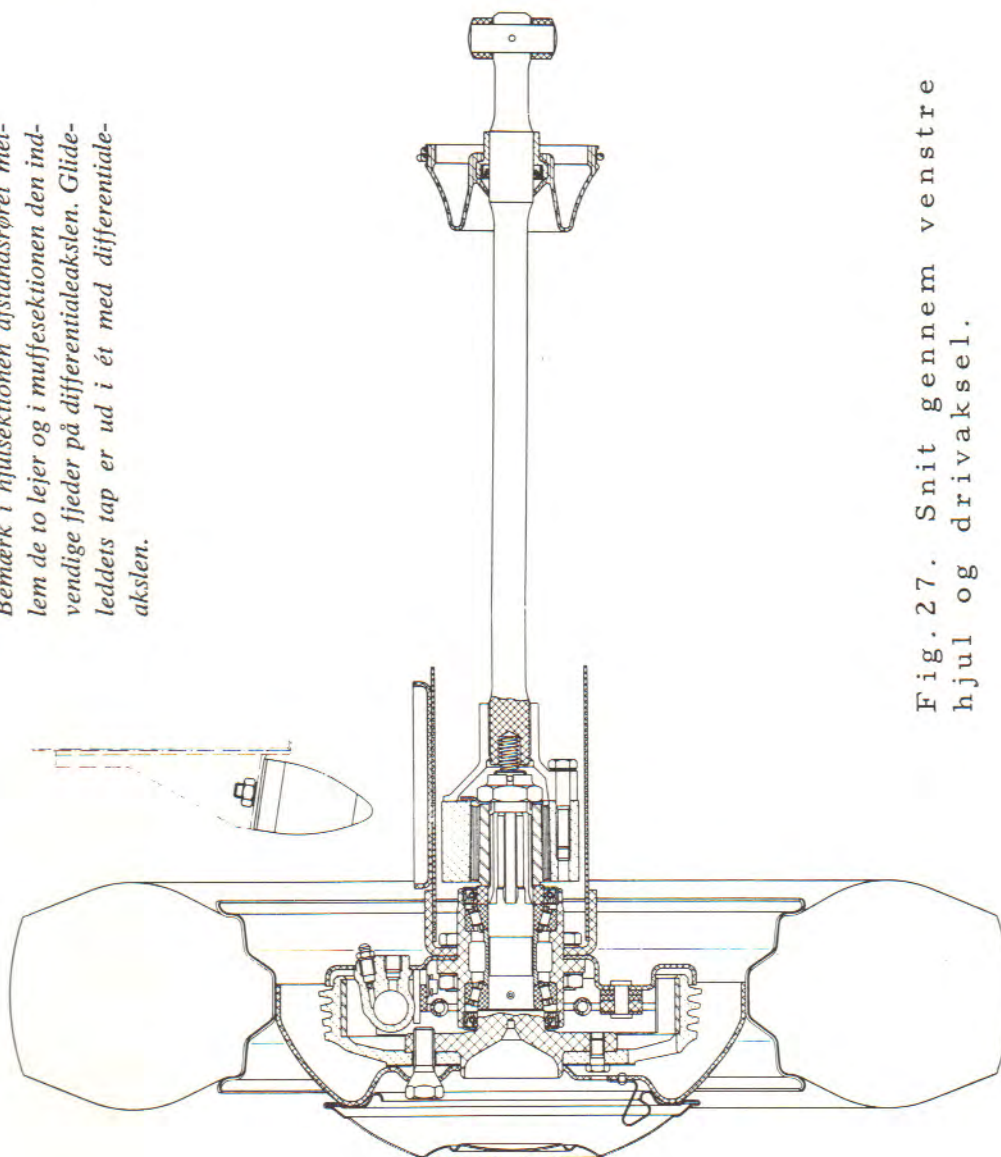


Fig. 27. Snit gennem venstre hjul og drivaksel.

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. 28.

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 vognnummer 530630 Sedan har den højre forhjulsspindel møtrik 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° (eet splithul) tilbage, hvorefter de forsynes med split.

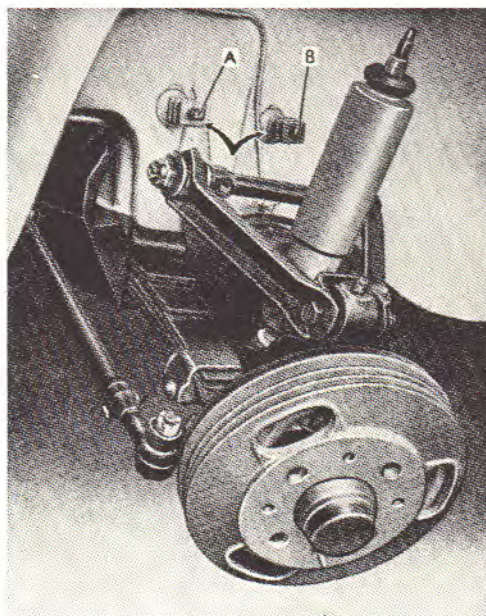
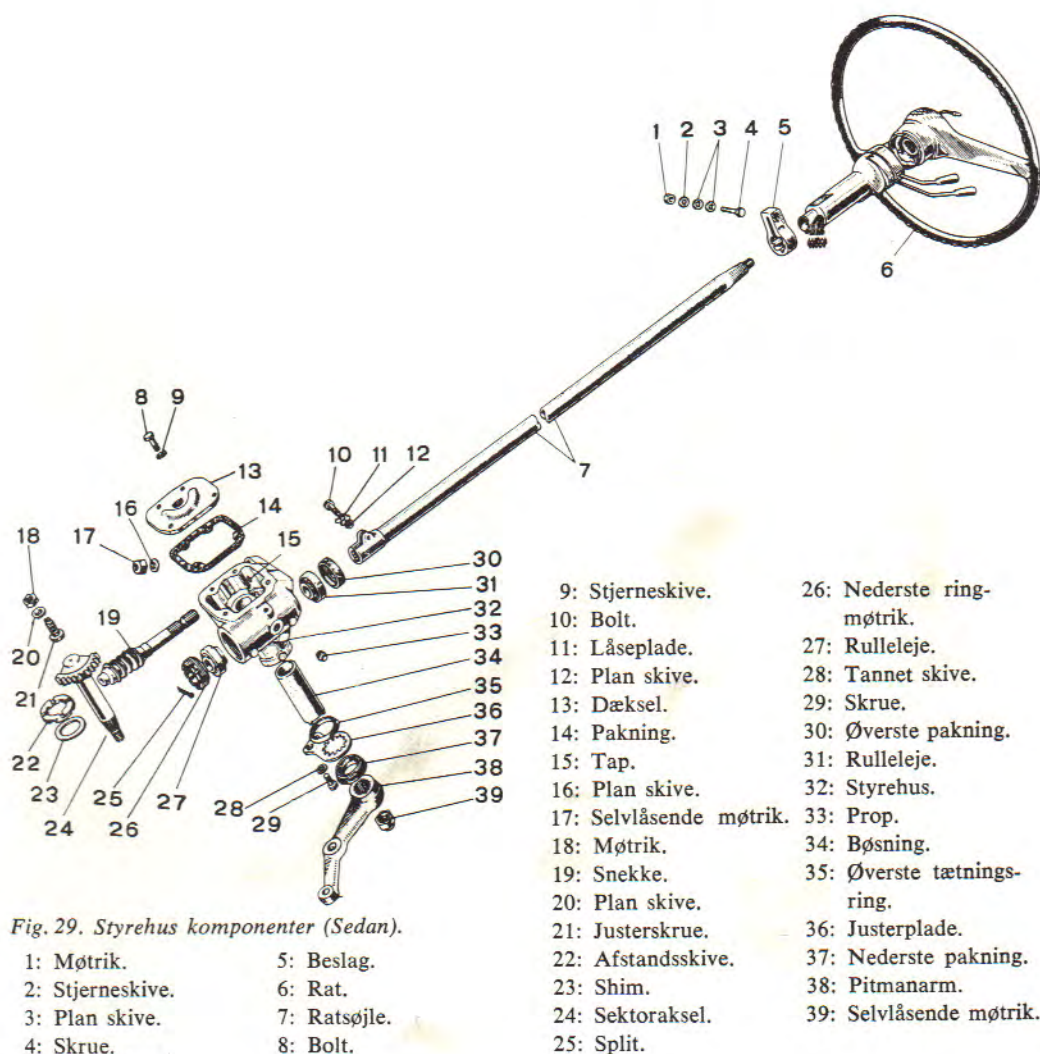


Fig. 28. Justering af forhjuls caster og camber.

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)



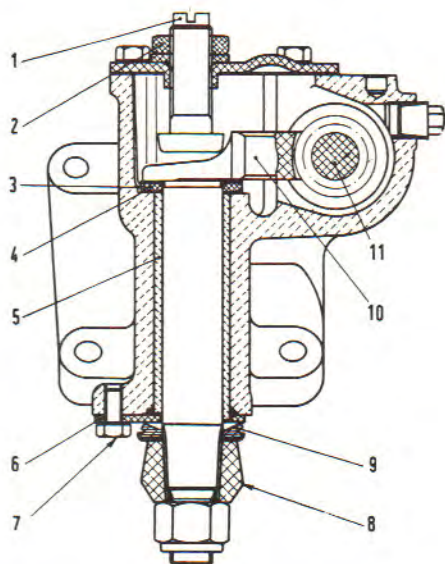


Fig. 30. Snit af styrehus.

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

Styrehus (Sedan)

Sektorakslens 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 sektorakslens 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. 30). Drej excenterbøsningen (5) og flyt dermed sektorakslens ind mod snekken ved hjælp af justerpladen. Pladen sikres igen under anvendelse af det andet tilspændingshjul.

Skulle justeringspladen allerede være

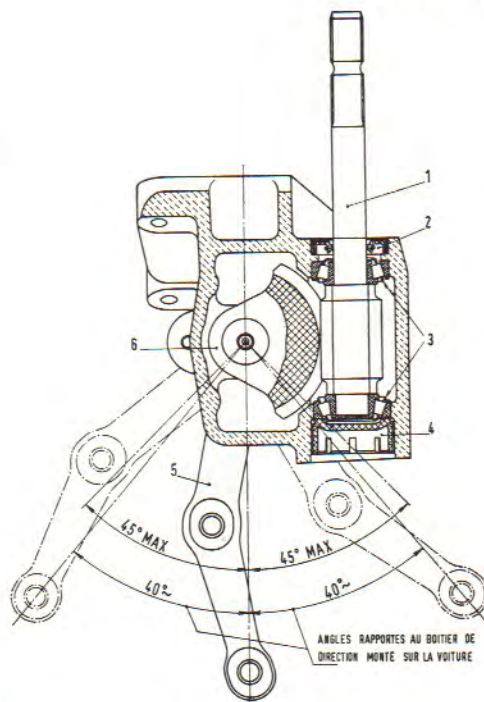


Fig. 31. Snit af styrehus.

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

monteret i det andet hul (hvilket vil forhindre genmontering efter drejning), må pladen 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 justerringen (4 i fig. 31). 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. 30) mellem sektoraksel og hus.

Shims leveres som reservedele i tykkelsen 0,10 mm.

Sektorakslens aksialbevægelse justeres ved hjælp af skruen (1 i fig. 30). Ved de nævnte justeringer skal alt slør optages uden at styretøjet derfor går stramt.

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

FIAT 600 D

Multipla

Sporvidde, forhjul	1230 mm
- , baghjul	1157 -
Akselafstand	2000 -
Camber	$0^{\circ} 30' \pm 20'$
Caster	$6^{\circ} \pm 30'$
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. 32. 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.

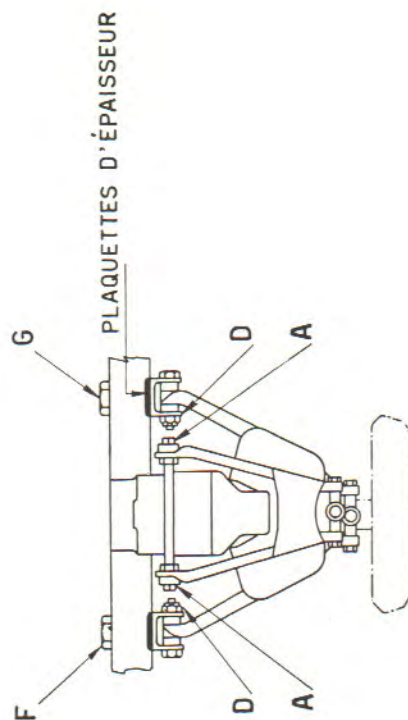
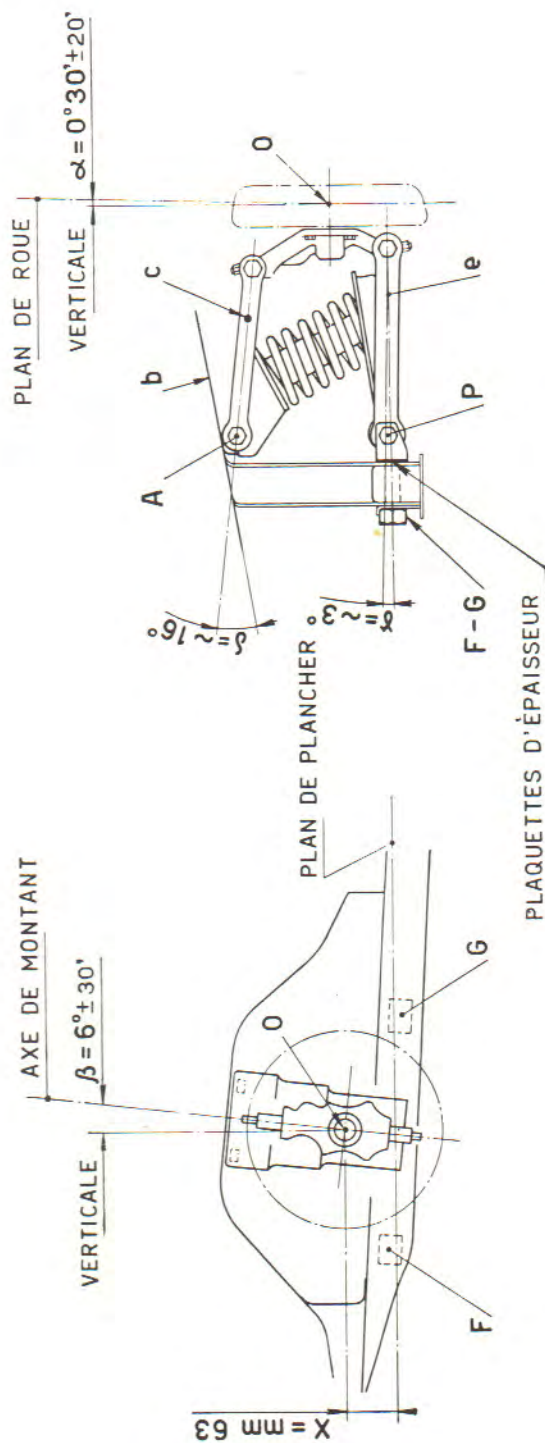


Fig. 32. Forløbskontrollering, samling og justerings data (Multipla).

A. Monteringsmøtrik for øverste svingarm.

D. Monteringsmøtrik for nederste svingarm.

F. G. Bolte for nederste svingarm til karrosseri.

O. Hjulcenter.

P. Nederste svingarmsaksel akse.

b og c. Linierne der giver vinklen δ .

e. Nederste svingarmslinie der giver vinklen γ sammen med akslen af boltene F og G.

Møtrikken 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. 35). 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. 33). Justerskruen låses med møtrikken (3).

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

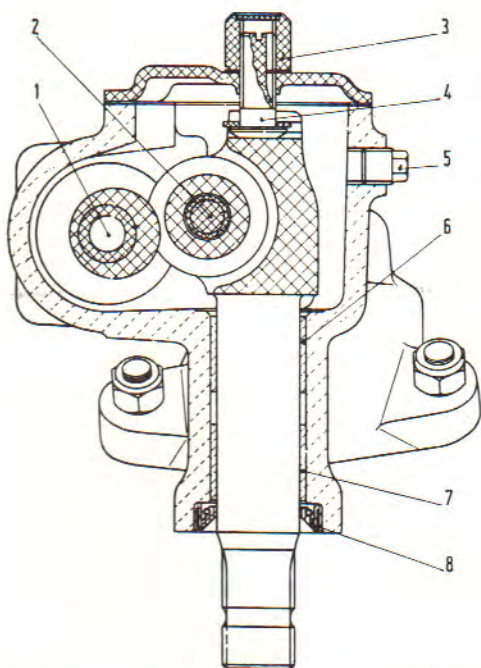


Fig. 33. Styrehus, snit gennem sektoraksel (Multipla).

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

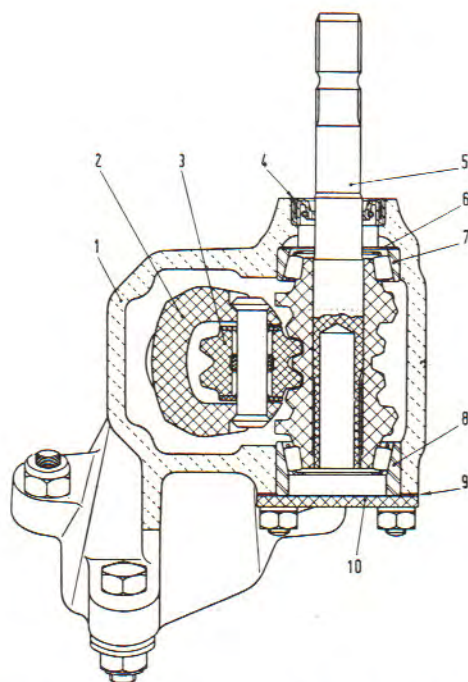
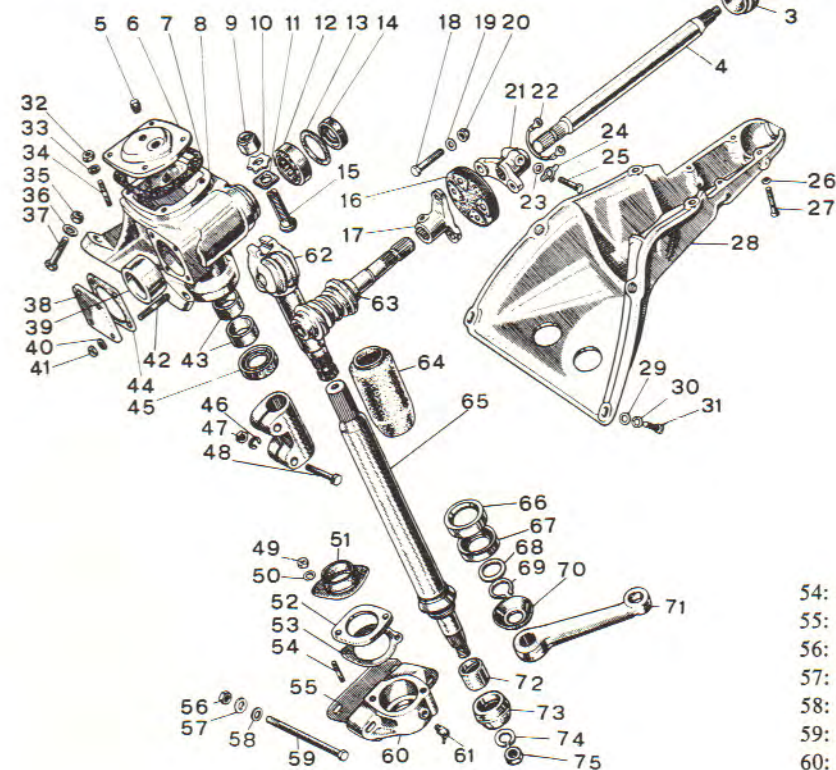


Fig. 34. Styrehus - snit gennem snekke og sektoraksel (Multipla).

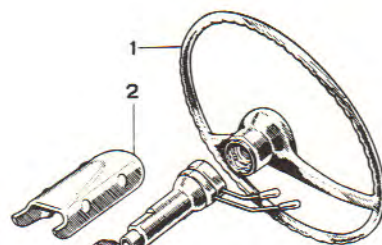
- | | |
|----------------------------------|-----------------------------|
| 1: Styrehus. | 7: Øverste rulleleje. |
| 2: Sektoraksel. | 8: Nederste rulleleje. |
| 3: Rulle. | 9: Shims for nederste leje. |
| 4: Olie-tætningsring for snekke. | 10: Endedæksel. |
| 5: Snekke og aksel. | |
| 6: Justershims.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

Fig. 35. Styreudvekslingskomponenter (Multipla).

- | | |
|--------------------|------------------------|
| 1: Rat. | 8: Styrehus. |
| 2: Dæksel. | 9: Møtrik. |
| 3: Gummibøsning. | 10: Låseplade. |
| 4: Rataksel. | 11: Låseplade. |
| 5: Prop. | 12: Bageste rulleleje. |
| 6: Øverste dæksel. | 13: Shim. |
| 7: Pakning. | 14: Pakning. |



- | | | | |
|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-----------------------|
| 15: Justerskrue. | 29: Plan skive. | 43: Bøsning. | 62: Sektoraksel. |
| 16: Hardyskive. | 30: Stjerneskiye. | 44: Shim (tykkelse | 63: Styresnekke. |
| 17: Muffe. | 31: Bolt. | 0,10–0,15 mm). | 64: Bælg. |
| 18: Bolt. | 32: Møtrik. | 45: Pakning. | 65: Mellemaksel. |
| 19: Plan skive. | 33: Stjerneskiye. | 46: Fjederskiye. | 66: Skåleringe. |
| 20: Selvlåsende møtrik. | 34: Støtte. | 47: Møtrik. | 67: Skåleringe. |
| 21: Muffe. | 35: Selvlåsende møtrik. | 48: Bolt. | 68: Skive. |
| 22: Stelkabel for horn. | 36: Plan skive. | 49: Møtrik. | 69: Låsering. |
| 23: Plan skive. | 37: Bolt. | 50: Stjerneskiye. | 70: Nederste pakning. |
| 24: Låseplade. | 38: Forreste dæksel. | 51: Øverste pakning for | 71: Pitman-arm. |
| 25: Låsebolt. | 39: Forreste rulleleje. | mellemaksel. | 72: Bøsning. |
| 26: Stjerneskiye. | 40: Stjerneskiye. | 52: Dæksel. | 73: Ledbøsning. |
| 27: Bolt. | 41: Møtrik. | 53: Shim (tykkelse | 74: Fjederskiye. |
| 28: Konsol. | 42: Støtte. | 0,10–0,15 mm). | 75: Møtrik. |



- 54: Støtte.
55: Justerplade.
56: Selvlåsende møtrik.
57: Plan skive.
58: Plan skive.
59: Bolt.
60: Styreleje for mellemaksel.
61: Smørekop.
62: Sektoraksel.
63: Styresnekke.
64: Bælg.
65: Mellemaksel.
66: Skåleringe.
67: Skåleringe.
68: Skive.
69: Låsering.
70: Nederste pakning.
71: Pitman-arm.
72: Bøsning.
73: Ledbøsning.
74: Fjeder-skive.
75: Møtrik.

Bremser

Fodbremsen er hydraulisk af simplex-typen med een hjulcylinder pr. hjul. Bremserne forekommer i to udførelser: a) med selvcentrerende bremsebakker af stålplade og b) med hængslede bremsebakker, støbt i en aluminiumlegering. Bremsebelægningen er påvulkaniseret.

Håndbremsen virker på baghjulene via kabeltræk.

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 (selvcentrerende 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
v. nederste tappe	0,10 -
Hovedcylinder, diameter (Sedan)	3/4"
Hovedcylinder, diameter (Multipla)	1"
Hjulcylinderdiameter (Sedan, for)	7/8"
Hjulcylinderdiameter (Sedan, 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 liter

Tilspændingsmomenter

Møtrik der holder ankerpladen til spindelstøtten (Sedan)	4,5 - 5,5 kgm (33 - 40 lbft)
Møtrik der holder ankerpladen til styrespindel (Multipla)	2 kgm (14 lbft)
Møtrik f. 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)

Justering af bremser

Selvcentrerende 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. 36) 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. 37).

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. 38), drej tappen tilbage indtil den er fri af stoppladen, og drej tappen eet 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

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

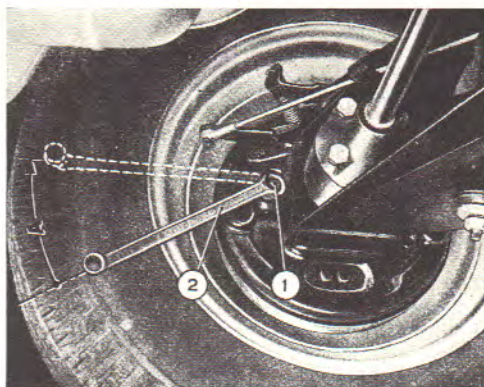


Fig. 36. Justering af spillerummet ved venstre baghjul mellem tromle og belægning (med selvcentrerende bakker).

1: Justerkam.

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).

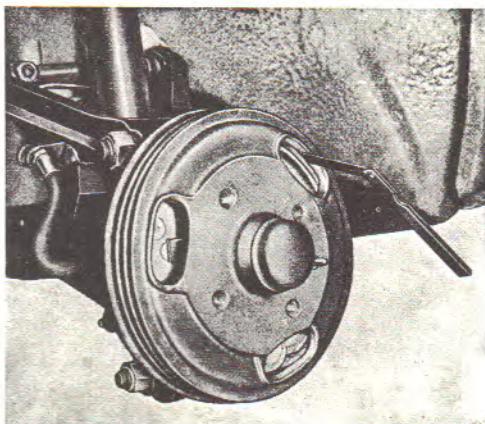


Fig. 37. Kontrollering af spillerummet mellem tromle og bakke på højre forhjul ved anvendelse af søger C.114 "Sedan" (hængslet type bremsebakker).

Spillerum ved tåen = 0,25 mm.

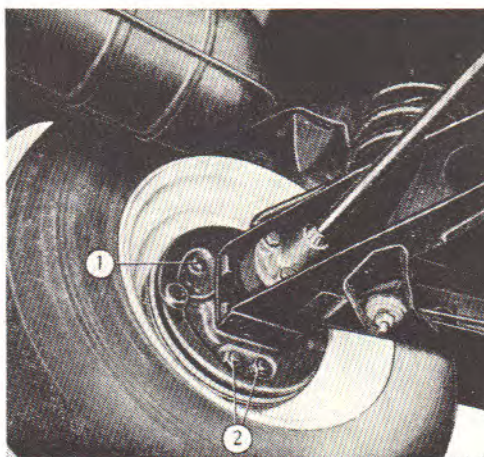


Fig. 38. Akselende og venstre baghjul med bremseplade "Sedan" (hængslet type bakker).

1: En af de to øverste indstillingstappe.

2: Møtrik for venstre justeringsarm.

Elektrisk anlæg

Data

Systemspænding	12 volt
Batteri (ved 20 timers afladning)	32 ampt.
Stelforbindelse	Minus
Dynamo	Type D 90/12/16/3
Max. vedvarende effekt	230 watt
Max. vedvarende strømydelse	16 amp.
Hastighed f. max. ydelse	2550-2800 omdr./min. (20°C)
Kulfjedertryk	600 - 720 g
Reserveledsnr. kul	4 033 762
Nedskæring mel- lem lameller	1 mm
Kontrolboks	Type GN 2/12/16
Tilbagestrømsrelæ	
Indkoblings- spænding	12,6 ± 0,2 volt
Returstrøm, max.	16 amp.
Luftgab	0,35 mm (lukkede kontakter)

Kontaktgab	0,45 ± 0,06 mm
Spændingsregulator	
Regulator- spænding	14,2 volt
Luftgab	0,99 - 1,11 mm
Strømregulator	
Regulatorstrøm	16 ± 0,5 amp. v. 13 volt
Luftgab	0,99 - 1,11 mm
Regulerings- modstand	105 ± 3 ohm
Starter	
Type	E 76 - 0,5/12 S
Starterkul nr.	805 581
Strømforbrug belastet	130 amp. v. 10 volt og 2250 omdr./min.

Sikringer for elektrisk system "Sedan"

Sikringer (8 amp.)	Kontrollerende kredsløb
1. - Nr. 30	Horn - Visker - Bakspejllys.
2. - Nr. 15/54	Blink med kontrolllys - Instrumentlys - Stoplys.
3. - Nr. 56/b 2	Højre forlygte nærlys.
4. - Nr. 56/b 1	Venstre forlygte nærlys.
5. - Nr. 30/3	Venstre forlygte fjernlys - Højre forreste positionslys - Venstre bageste positionslys - Nummerpladebelysning - Motorrumsllys - Fjernlyskontrollampe.
6. - Nr. 30/2	Højre forlygte fjernlys - Venstre forreste positionslys ved kontrollampe - Højre bageste positionslys.

Sikringer for elektrisk system "Multipla"

Sikringer (8 amp.)	Kontrollerende kredsløb
1. - Nr. 30	Visker - Horn - Bakspejllys - Indv. lys.
2. - Nr. 15/54	Blink med kontrolllys - Instrumenthuslys - Stoplys.
3. - Nr. 56/b 2	Højre forlygte nærlys.
4. - Nr. 56/b 1	Venstre forlygte nærlys.
5. - Nr. 30/3	Venstre forlygte fjernlys - Højre forreste positionslys - Venstre bageste positionslys - Nummerpladebelysning - Motorrumsllys - 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. 40).

Sikringerne beskytter de elektriske kredsløb, som vist i tabellen.

BEMÆRK: Følgende kredsløb er ikke sikret med sikringer:

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

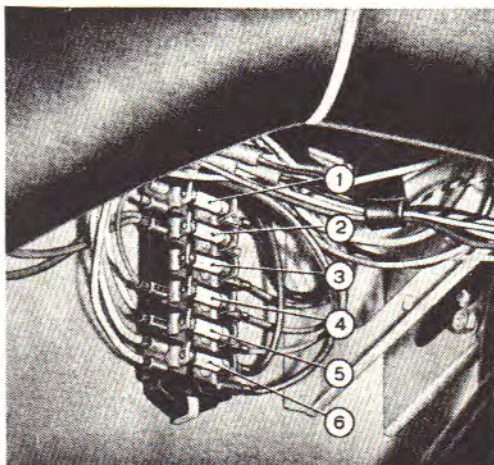


Fig. 39. Placering af det elektriske systems sikringer (Sedan).

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

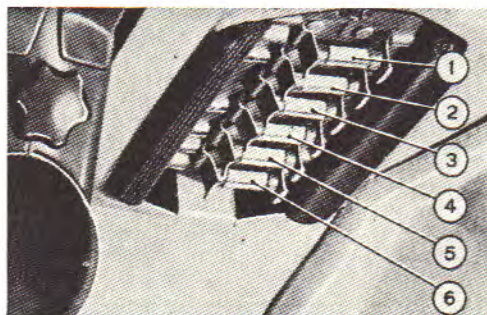


Fig. 40. Placering af sikringerne for det elektriske system (Multipla).

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

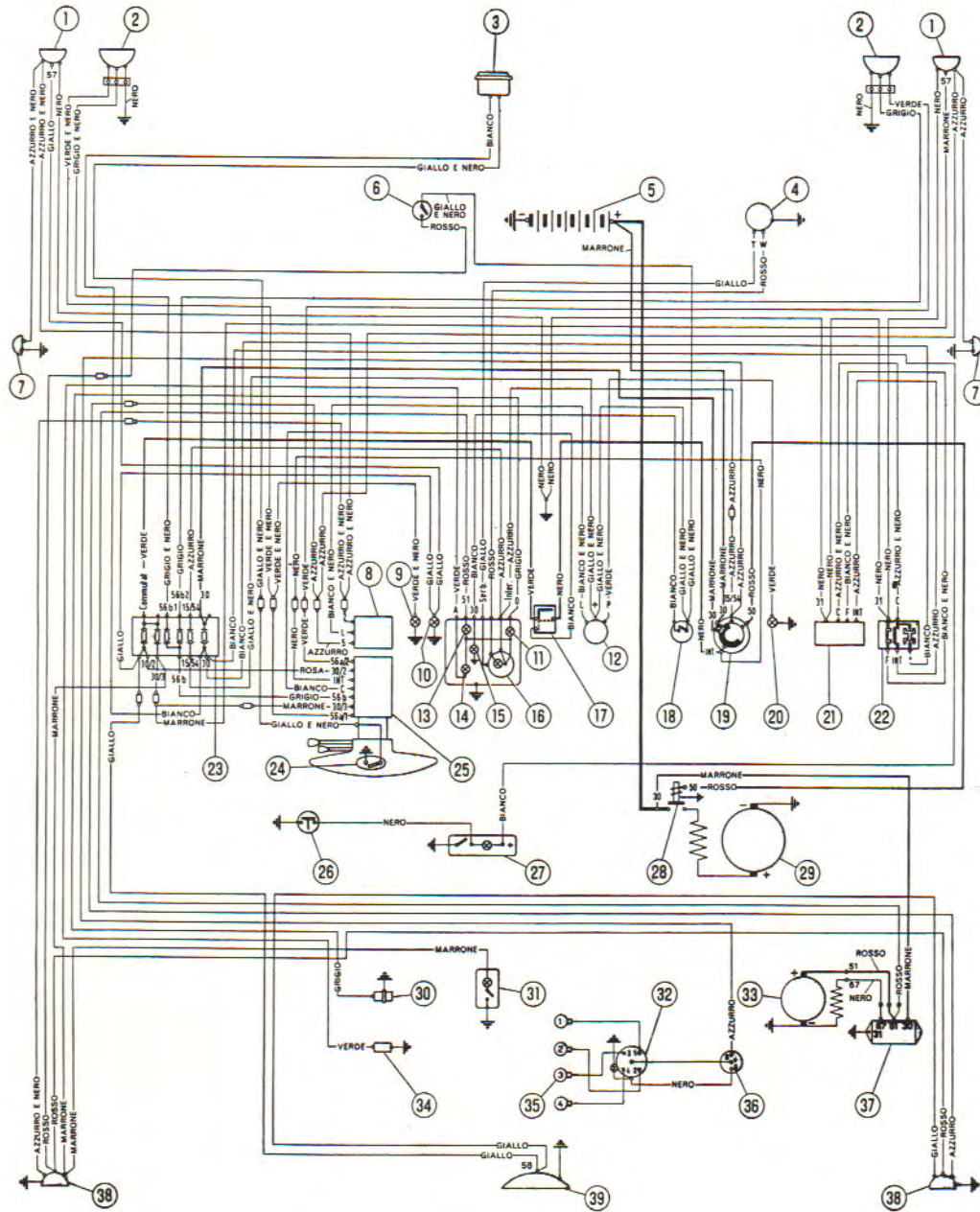


Fig.41. Ledningsdiagram - 600 D Sedan.

- | | | |
|---|--|--|
| 1: Forreste positions- og blinklys (to-trådet pære - 5 watt position og 20 watt blink). | 12: Blinkrelæ. | til lyset i bakspejlet. |
| 2: Forlygter, nær- og fjernlys (to-trådet pære 45 watt fjernlys og 40 watt nærlys). | 13: Ladekontrollampe (rød, 2,5 watt). | 27: Lampe til indv. belysning indbygget i bakspejlet med vippekontakt. |
| 3: Horn. | 14: Advarselsslampe for vandtemperatur (rød, 2,5 watt). | 28: Starterkontakt (elektromagnetisk). |
| 4: Tankarmatur. | 15: Lampe til instrumentbelysning. | 29: Startermotor. |
| 5: Batteri. | 16: Benzinur, med advarselsslampe for benzinreserve (rød, 2,5 watt). | 30: Indikator f. advarselsslampe for olietryk. |
| 6: Hydraulisk stoplygtekontakt. | 17: Lygternes hovedkontakt. | 31: Motorrumsbelysning m. autom. kontakt. |
| 7: Blinklys på siden af skærmene (2,5 watt pære). | 18: Kontakt til instrumentbelysning. | 32: Strømfordeler. |
| 8: Blinklyskontakt. | 19: Tændingslås. | 33: Dynamo. |
| 9: Kontrollampe for fjernlys (blå, 25 watt pære). | 20: Kontrollampe for blinklys (grøn, 2,5 watt). | 34: Indikator f. advarselsslampe til kølevandstemperatur. |
| 10: Kontrollampe for positionslys (grøn, 2,5 watt pære). | 21: Viskemotor. | 35: Tændrør. |
| 11: Advarselsslampe for olietryk (rød, 2,5 watt). | 22: Kontakt til viskemotor. | 36: Tændspole. |
| | 23: 8 amp. sikringer. | 37: Spændingsrelæ. |
| | 24: Hornkontakt. | 38: Bag- og stoplygter samt bageste blinklys. |
| | 25: Forlygternes omskifterkontakt. | 39: Nummerpladebelysning. |
| | 26: Automatisk dørkontakt | |

BEMÆRK: Mærket ☐ betyder, at kablet er forsynet med nummer.

Nøgle for ledningsfarve

Azzuro	= blå	Azzuro 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		

Specifikationer og data for lamper

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
Sideblinklygter	2
Pære, cylindrisk (Pinol) (Dansk sideblink)	5 watt
Bageste positions-, blink- og stoplygter (m/reflex)	
Pærer, runde:	
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 bakspejllamme
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 motor-	
hjelmen åbnes	5 watt
Advarselsslampe-pærer, 4 cylindriske i instrumenthus	2,5 watt
Kontrollamper på instrumentbord:	
- Blink, grøn	
- Position, grøn cylindrisk pære	2,5 watt
- Fjernlys, blå	

Smøredata

Motorolie	SAE 10W/30 (FIAT Multigrade) eller
under 0 °C	SAE 20 (FIAT VS 20)
over 20 °C	SAE 30 (FIAT VS 30)
Ved udskiftning anvendes	3,0 liter
Olieskift	Hver 5000 km (min.)
Oliefilter (By-pass)	Elementet udskiftes ved
	hvert andet olieskift.
Oliefilterelement	FIAT nr. 883 834
-	FRAM nr. C 952
-	AC M 16
Transmissionshuset rummer	ca. 1,5 liter
Olietype	Gear SAE 90 EP (FIAT W 90)
Strømfordelerens smørekop	Drejes 2 - 3 omg. hver 2500 km
Styretøj	
Styrebolte	2 smørenipler
Styrekugler	6 -
Luftfilterelementet	Renses hver 5000 km og
	udskiftes hver 10 000 km
Strømfordelerens smørefilt under roteren	
gives et par dråber motorolie hver 5000 km.	
Bremsevæske	FIAT blue (mineralsk HD-væske må
	ikke anvendes).
Styrehus	Gear SAE 90 EP
Forhjulsløjerne pakkes hver 10 000 km med FIAT fedt type MR.	
Baghjulsløjerne pakkes hver 30 000 km med FIAT fedt type MR.	

Mål og vægt m.m.

Total længde	3295 mm (Sedan)
-	3540 - (Multipla)
- bredde	1380 - (Sedan)
-	1450 - (Multipla)
Højde (ubelastet)	1405 - (Sedan)
-	1580 - (Multipla)
Akselafstand	2000 - (Sedan og Multipla)
Sporvidde, for	1150 - (Sedan)
- , -	1230 - (Multipla)
- , bag	1160 - (Sedan)
- , -	1157 - (Multipla)
Egenvægt, køreklar	605 kg (Sedan)
-	750 - (Multipla)
Totalvægt	915 - (Sedan)
-	1170 - (Multipla)
Følge	3 1/2 x 12"
Dækstørrelse	5.20 - 12
Dæktryk	
Sedan, for	14 lb/sq. in (1 kp/cm ²)
- , bag	23 - (1,6 -)
Multipla, for	24 - (1,7 -)
- , bag	29 - (2,0 -)

Fig. 42. Detailtegnig af vognbund (SEDAN).

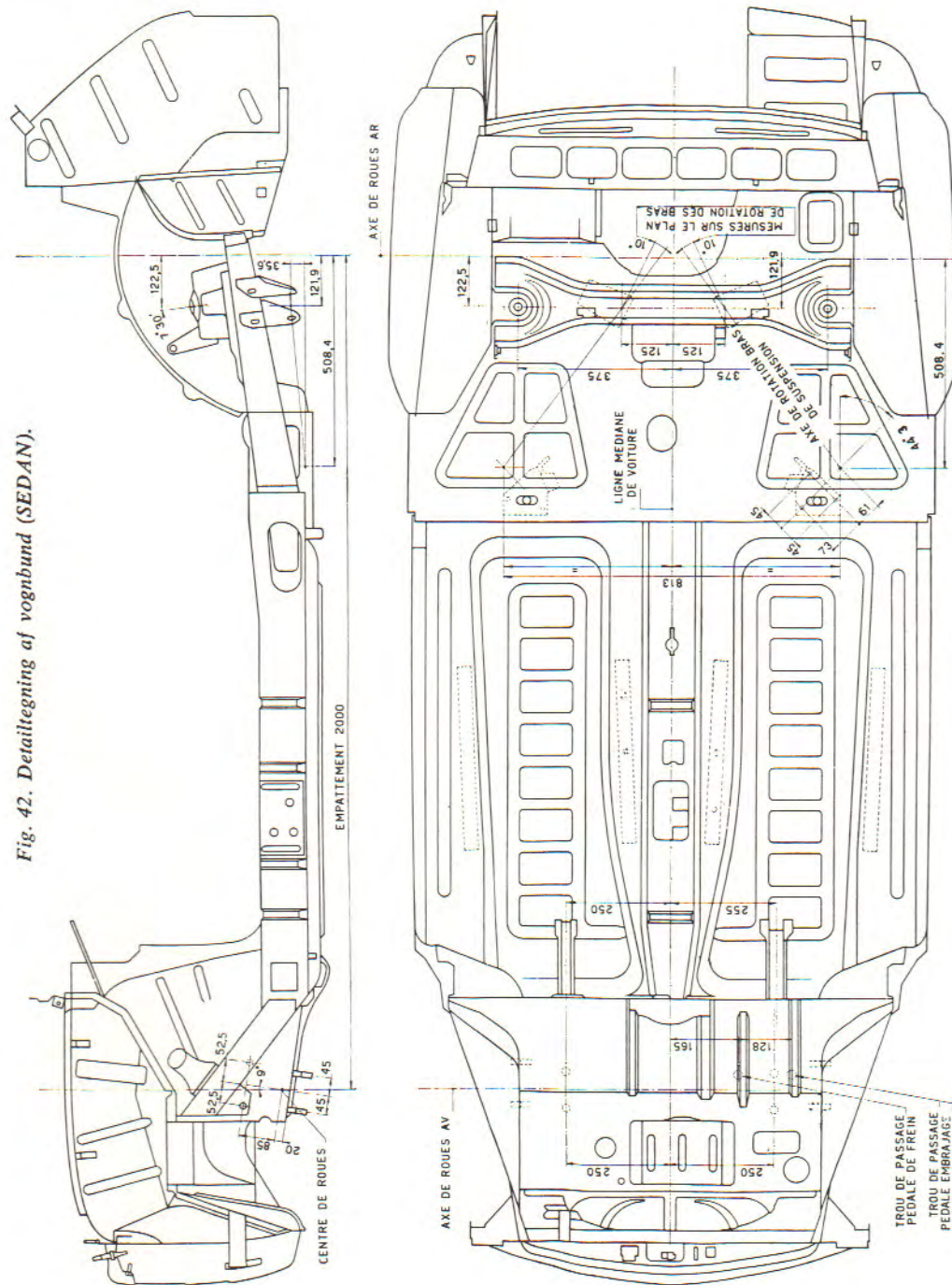


Fig. 43. Detaljtegning af vognbund (MULTIPLA).

