FIAT 850 Coupé og Spider

1965/67 -

3 Identifikation
Dimensioner
4 Motor
Data
5 Motorblok
Stempler
6 Plejlstænger
7 Krumtapaksel
8 Knastaksel
Topstykke og ventiler
10 Tilspændingsmomenter
Motorens smøresystem
Kølesystem
12 Brændstofsystem
14 Tændingssystem
15 Indstilling af tændingstidspunkt
Kobling
17 Transmissionsenhed
(gearkasse og differentiale)
19 Justering af kron- og spidshjul
21 Justering af tandspillerummet og bærelejernes forspænding
24 Tilspændingsmomenter
Baghjulsophæng
Toe-in
Camber
26 Tilspændingsmomenter
Forhjulsophæng og styretøj
Forfjeder
27 Styrebolte
Forhjulslejer
Justering af lejerne
28 Styrehus
29 Tilspændingsmomenter
30 Bremser
Justering
32 Elektrisk anlæg
33 Justering af dynamorem og vandpumperem
Lygteindstilling
35 Sikringer
36 Ledningsdiagram
38 Lampebestykning m.m.
39 Karrosseri

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

FIAT 850 Coupé og Spider
1965 67-

Identifikation

FIAT 850 coupé fremstilles af Fabricca Italiana Automobili Torino, en af verdens ældste automobilfabrikker, hvis første begyndelse skal søges så langt tilbage som 1899. Som selskab er firmaet etableret i 1906.

850 coupé er konstruktionsmæssigt opbygget efter lignende principper som 850 sedan, men der er dog en række afgørende forskelle - motoren har således et andet topstykke, stempler, knastaksel, ventiler, ventilfjedre, karburator og strømfordeler m.v., og også bremser og bagtøj er forskellige fra sedan'en.

Foruden 850 coupé fremstilles en 850 spider - en åben to-personers der i tidligere, herhjemme anvendt terminologi ville være kaldt en roadster. Denne type har en motor der på visse punkter afviger fra coupé'ens, hvorfor dens data er givet separat i nærværende afsnit.

Typebetegnelsen for karrosseriet (chassistypen) er 100 GC for coupé'en og 100 GS for spider'en.

Typebetegnelsen for coupé-motoren er 100 GC. 000 og for spider-motoren 100 GS.000.

Typeskiltet og serienummeret (karrosserinummeret) er anbragt på karrosseriværggen i motorrummets venstre side.

Motorens typebetegnelse og motornummeret er anbragt på motorens bagende over krumtapremskiven.

FIAT er i Danmark repræsenteret ved NORDISK FIAT A/S, Gammel Køge Landevej 78-80, København, Valby. Telf. (01) 30 48 00.

Dimensioner

	Coupé	Spider
Længde	3608 mm	3782 mm
Bredde	1500 -	1498 -
Højde (ubelastet)	1300 -	1220 -
Akselafstand	2027 -	2027 -
Sporvidde, for	1158 -	1158 -
- bag	1212 -	1212 -
Egenvægt, køreklar	730 kg	735 kg (755 med Hard-Top)
Tilladelig belastning	320 -	200 -
Tilladeligt forakseltryk	410 -	405 - (410)
- bagakseltryk	640 -	530 - (545)
Tilladelig totalvægt	1050 -	935 - (955)

Motor

Data

Motortype	Topventilet, stående rækkemotor.
Typebetegnelse - coupé	100 GC. 000
- spider	100 GS. 000
Cylinderantal	4
Boring	65 mm
Slaglængde	63,5 mm
Slagvolumen	843 cm^3
Kompressionsforhold	9,3:1
Effekt (DIN) coupé	47 HK/6200 omdr./min.
- - spider	49 HK/6200 -
- (SAE) coupé	52 HK/6400 -
- - spider	54 HK/6400 -
Moment- og effektkurver	Se fig. 1 og 2.
Tændingsrækkefølge	1 - 3 - 4 - 2
Ventilspillerum (kold) -	
- indsugning	0,15 mm
- udblæsning	0,20 -

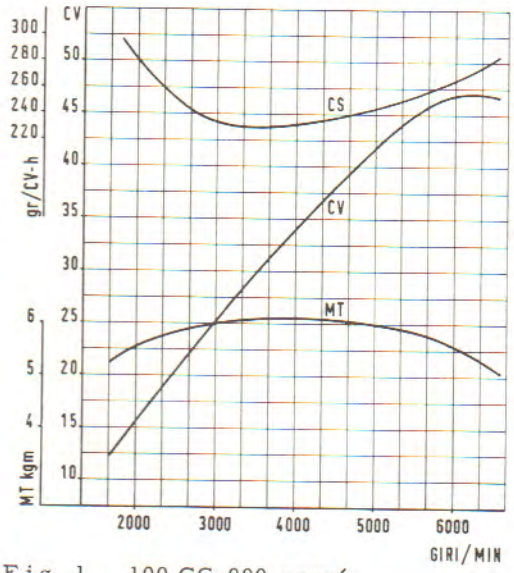


Fig. 1. 100 GC.000 coupé.

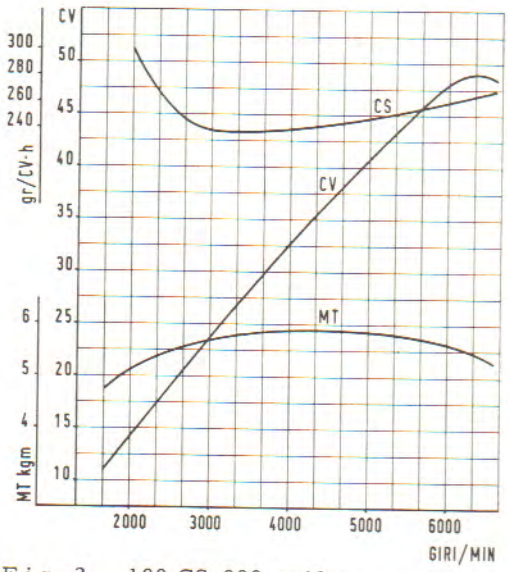


Fig. 2. 100 GS.000 spider.

Effekt-, moment- og forbrugsdiagrammer.
GIRI/MIN = omdr./min. CV = HK. CS = forbrug. MT = moment.

Motorblok

Cylinderdiameter	65,000-65,050 mm inddelt i klasser med spring på 0,01 mm
Standarddiameter for ventil-løfterstyr	14,010-14,028 mm
Boring for knastakslens lejebøsninger:	
Takthjulssiden st. A	50,500-50,510 mm
- - B	50,510-50,520 -
Midterste leje	46,420-46,450 -
Svinghjulssiden	35,921-35,951 -
Boring i blokken f. hovedlejer	54,507-54,520 -
Midterste hovedlejes bredde mellem anlægsfladerne for trykskiverne	23,240-23,300 mm

Motorblokken er forneden mærket med tal der angiver hver enkelt cylinders klasse.

Stempler

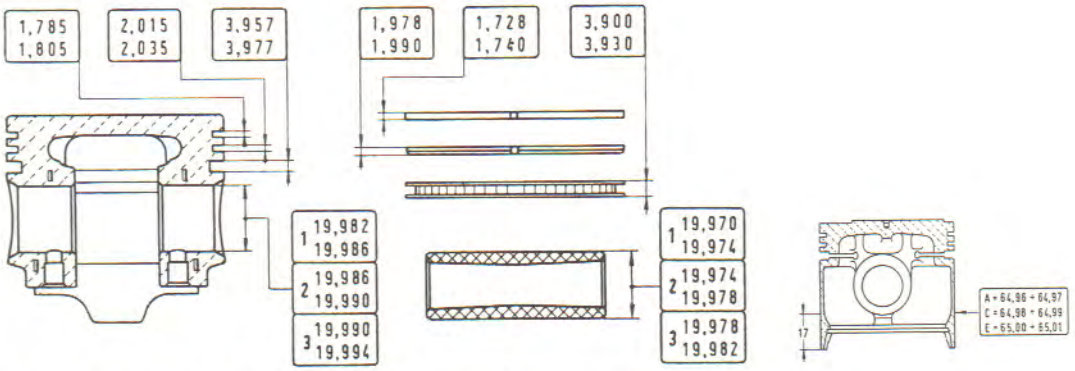


Fig. 3. Dimensioner for standard stempler.

Standardstemplerne er inddelt i grupper efter diameteren, målt på skørtet 17 mm over underkanten og vinkelret på stempelpindsboringen samt efter pindhullets diameter. Gruppemærkningen, der består af ét bogstav og ét tal, findes på fladerne under stempelpindshullet.

Diameter	A	64,96-64,97 mm
-	C	64,98-64,99 -
-	E	65,00-65,01 -

Standardstemplernes mål fremgår af fig. 3. Det stempel der anvendes i coupé og spider er vist til højre, medens det til venstre viste stempel kun skal betragtes som en skitse af hensyn til målene.

Stemplerne leveres i overstørrelserne: 0,2 - 0,4 og 0,6 mm. Overstørrelsesstemplerne er ikke gruppeinddelt på samme måde som standardstemplerne.

Stempelspillerum i cylinder	0,030-0,050 mm

Vægtforskellen indenfor et sæt stempler må ikke overstige 2,5 g. Er vægtforskellen større, kan en udjævning foretages ved fjernelse af gods fra området under pindhullet. Der må dog kun fjernes ganske små mængder gods.

Stempelpind

Stempelpindene leveres i 3 grupper efter diameteren. Gruppenummeret er påstemplet pindens endeflade.

Diameter -	1	19,970-19,974 mm
-	2	19,974-19,978 -
-	3	19,978-19,982 -

Nummeret skal svare til nummeret på stemplet.

Overstørrelse - stempelpinde leveres i spring på 0,2 mm, men uden inddeling i grupper efter diameter.

Stempelpinden skal passe således i pindhullet i stemplet, at den i smurt tilstand kan presses ind med tommelfingertryk, og den skal blive i hullet - også i lodret stilling.

Spillerum mellem stempel og stempelpind 0,008-0,016 mm

Stempelpindens pasning i plejlstangen er prespasning, idet pinden er 0,016-0,039 mm større end hullet i plejlstangen.

Plejlstangen skal ved monteringen opvarmes til 320 °C.

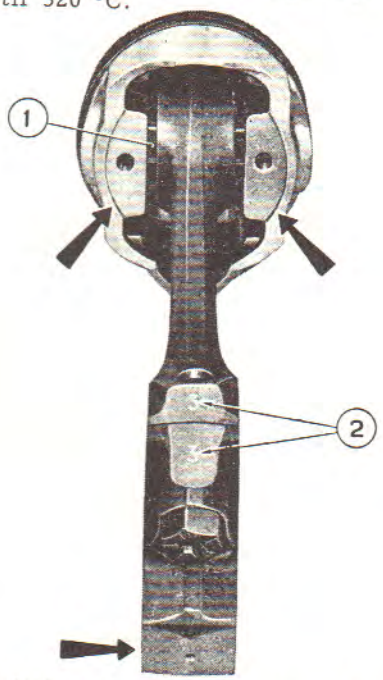


Fig. 4. Pilene viser hvor der kan borttages gods ved udligning af vægten på stempler og plejlstænger.

Stempelringe

Spillerum i rille:	
1. kompressionsring	0,045-0,077 mm
2. -	0,025-0,057 -
3. olieskrabering	0,027-0,077 -
Stempelringsgab:	
1. og 2. kompressionsringe	0,20-0,35 mm
3. olieskrabering	intet gab
Overstørrelse kompressionsringe	0,2 - 0,4 og 0,6 mm
- olieskraberinge	0,4 mm

Plejlstænger

Plejlstangslejeboring	43,657-43,670 mm
Plejlstangsøjeboring	19,943-19,954 -
Plejlstangslejeskål, tykkelse	1,802-1,811 mm
Plejlstangslejeunderstørrelser	0,254 - 0,508 - 0,762 og 1,016 mm
Plejlstangsleje - radialspillerum	0,030-0,081 mm

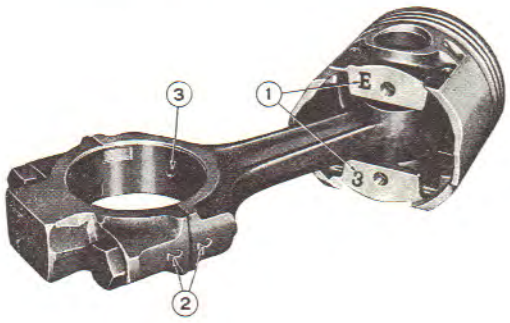


Fig. 5. Korrekt samling af stempel og plejlstang.

1: Mærkning af stempel.
2: Mærkning af plejlstang.
3: Det ene af plejlstangslejets to smørehuller for cylindersmøring.

BEMÆRK: Stempelpinden er forsat 2 mm. Ved samlingen skal plejlstangens mærkning (nummeret) vende til den modsatte side af stemplets mærkning - fig. 6. Ved monteringen i motoren skal plejlstangens numre vende bort fra knastakslen.

Krumtapaksel

Hovedlejesøllediameter, std.	50,790-50,805 mm
Hovedlejeskaller, tykkelse Std.	1,835-1,841 mm
Hovedlejer, understørrelser	0,254 - 0,508 - 0,762 og 1,016 mm
Hovedleje-radialspillerum	0,02-0,06 mm
Plejlstangssøllediameter, std.	39,985-40,005 mm
Plejlstangsleje-radialspillerum	0,030-0,081 mm
Plejlstangslejer, understørrelser -	som hovedlejer
Længde af midterste hovedlejesøle	28,080-28,120 mm
Trykskiver f. midterste hovedleje, std.	2,310-2,360 mm
- overstørrelse	2,437-2,487 -
Krumtapakslens aksialspillerum	0,06-0,26 mm

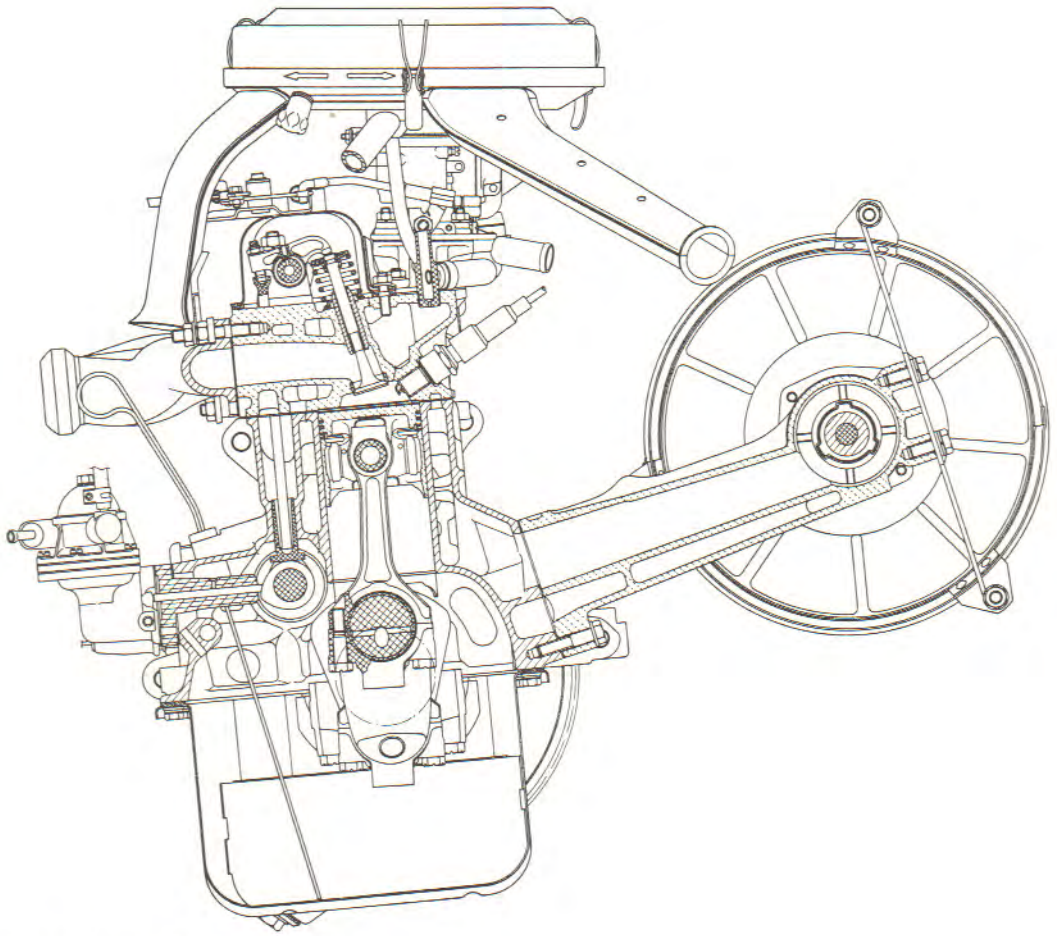


Fig. 6. Snit af motor.

Knastaksel

Knastakselsøle -	takthjulsside	37,975-38,000 mm
-	midterleje	43,333-43,358 -
-	svinghjulsside	30,975-31,000 -

Indv. diameter lejebøsninger - efter oprivning -

	takthjulsside	38,025-38,050 mm
	midterleje	43,384-43,404 -
	svinghjulsside	31,026-31,046 -
Lejespillerum -	takthjulsside	0,025-0,075 mm
	midterleje	0,026-0,071 -
	svinghjulsside	0,026-0,071 -

Topstykke og ventiler

Åbne- og lukkevinkler	Coupé	Spider
Indsugningsventilen åbner	25° før top	19° før top
- lukker	51° efter bund	59° efter bund
Udblæsningsventilen åbner	64° før bund	59° før bund
- lukker	12° efter top	19° efter top
Indstillingsspillerum (ikke driftsspillerum)	0,375 mm	0,30 mm
Driftsspillerum (kold motor) -		
- indsugning	0,15 mm	0,15 mm
- udblæsning	0,20 -	0,20 -
Teoretisk ventilløftehøjde (uden spillerum)	8,80 mm	9,45 mm

Ventilstamme-diameter	6,985-7,000 mm
Spillerum mellem ventilstamme og styr	0,030-0,065 -
Boring i styr (monteret)	7,030-7,050 -
- - topstykke f. ventilstyr	12,950-12,977 mm
Ventilstyr, udv. diameter	13,000-13,030 -
Ventilhoved-diameter -	
- indsugning	29 mm
- udblæsning	26 -
Sædevinkel på ventil	45° 30' ± 5'
- i topstykke	45° ± 5'
Sædebredde	1,3-1,5 mm

Ventilsædernes mål fremgår af fig. 7.

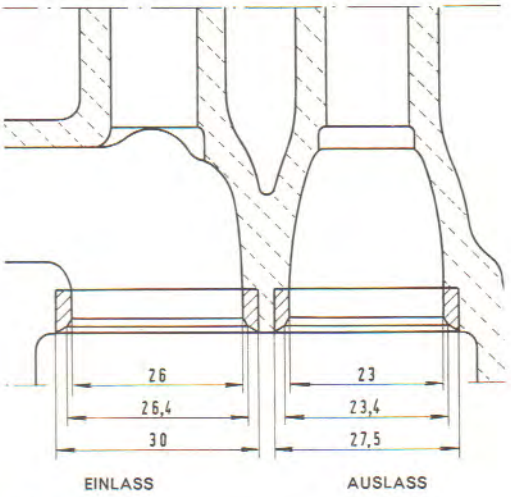


Fig. 7.

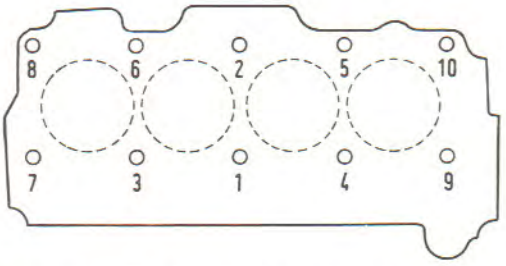


Fig. 8. Rækkefølge for tilspænding af topstykkeboltene.

Ventilfjedre

Udvendig fjeder -	
- reservedelsnr.	4127537
- fri længde	43,4 mm
- længde monteret/spænding	34 mm/23,4 kp (min. 21 kp)
- længde/spænding	24,7 mm/46,5 kp
Indvendig fjeder -	
- reservedelsnr.	4127538
- fri længde	37,3 mm
- længde monteret/spænding	30 mm/8 kp (min. 7 kp)
- længde/spænding	20,7 mm/18 kp

Topstykket er støbt i en aluminiumlegering. Rensning af vandkamrene (kølesystemet) bør derfor ikke finde sted under anvendelse af stærkt alkaliske midler såsom soda og lignende.

Topstykkeboltene tilspændes i mindst to tempi: Først med 3 kpm (21,7 lbft) og derefter med 3,8 til 4 kpm (27,5-28,9 lbft) i den i fig. 8 viste rækkefølge.

Ventilløftere

Boring, std.	14,010-14,028 mm
Ventilløfter-diameter, std.	13,982-14,000 -
- overstørrelser	+ 0,05 mm og + 0,10 mm
Spillerum mellem løfter og boring	0,010-0,046 mm
Vippearmsakseldiameter	14,988-15,000 mm
Spillerum mellem aksel og vippearme	0,010-0,042 mm

Tilspændingsmomenter

Hovedlejer	6,2 kpm (44,8 lbft)
Plejlstangslejer	3,5 - (25,3 -)
Topstykkebolte 1. omgang	3,0 kpm (21,7 lbft)
- 2. -	3,8-4 kpm (27,5-28,9 lbft)
Svinghjulsbolte	3,5-4 kpm (25,3-28,9 lbft)
Bolt for knastakselhjul	5,0 kpm (36,2 lbft)
Møtrikker f. vippearmsaksel	2,0 - (14,5 -)
Krumtapremskive	10,0 - (72,3 -)
Tændrør	2,5-3,0 kpm (18-21,7 lbft)

Motorens smøresystem

Systemet rummer	3,25 liter
Olietype	API specf. MS
- vinter	SAE 20W ell. 10W/30
- sommer	SAE 30 ell. 20W/40
Olietryk, normalt	3-4 kp/cm^2 (43-57 psi)
Oliepumpe	Tandhjulspumpe
Oliefilter	Centrifugalfilter indbygget i krumtapremskiven.
Reduktionsventil	I motorblokken ved siden af benzinpumpen.

Skruerne for centrifugalfilterets dæksel tilspændes med 0,8 kpm (5,8 lbft).

Centrifugaloliefilteret adskilles og renses for hver 10.000 km.

Smøresystemet i coupé'en er udstyret med en olietrykskontakt anbragt på siden af motorblokken og en olietrykskontrollampe på instrumentbrættet. I spider'en findes et olietryksmanometer.

Kølesystem

Kølesystemet er af den forseglede type med ekspansionsbeholder - fig. 9 . Ekspansionsbeholderen er delvis gennemsigtig og forsynet med et minimumsmærke. Såvel kølerdækslet som ekspansionsbeholderens dæksel er plomberede og må kun åbnes i tilfælde af reparation. Systemet indeholder en kølevæskeblanding bestående af 50% blødt vand og 50% FIAT Paraflu 11 plus 1 g AREXONS tætningspulver. Blandingen er frostsikker til ca. ÷ 35 °C.

Kontrol af kølevæskestanden foretages med stillestående og kold motor. Væsken skal altid stå over minimumsmærket.

Kølevæsken udskiftes hver 60.000 km eller mindst hvert andet år.

Kølesystemet rummer ialt	7,5 liter

Når trykket i systemet overskrider 0,4 kp/cm^2 (overtryk) åbner kølerdækslets trykventil sig (A i fig. 10), og en del kølevæske fortrænges til ekspansionsbeholderen. Når motoren ved standsning afkøles, vil kølevæsken trække sig sammen, hvorved der dannes et undertryk i køleren. I ekspansionsbeholderen er der et lille overtryk der vil drive kølevæske retur til køleren til udligning af trykforskellen. Ventilen i ekspansionsbeholderens dæksel er normalt lukket udadtil, for at forhindre direkte kontakt mellem kølevæsken og den atmosfæriske luft. Ventilen åbner kun ved et vist overtryk og ved et undertryk på 0,1 kp/cm^2.

Kølevæskestanden i ekspansionsbeholderen vil ved kold og stillestående motor normalt stå ca. 80 mm over beholderens minimumsmærke. Rummet over væsken må ikke fyldes op, idet der skal være plads til den fornødne ekspansion.

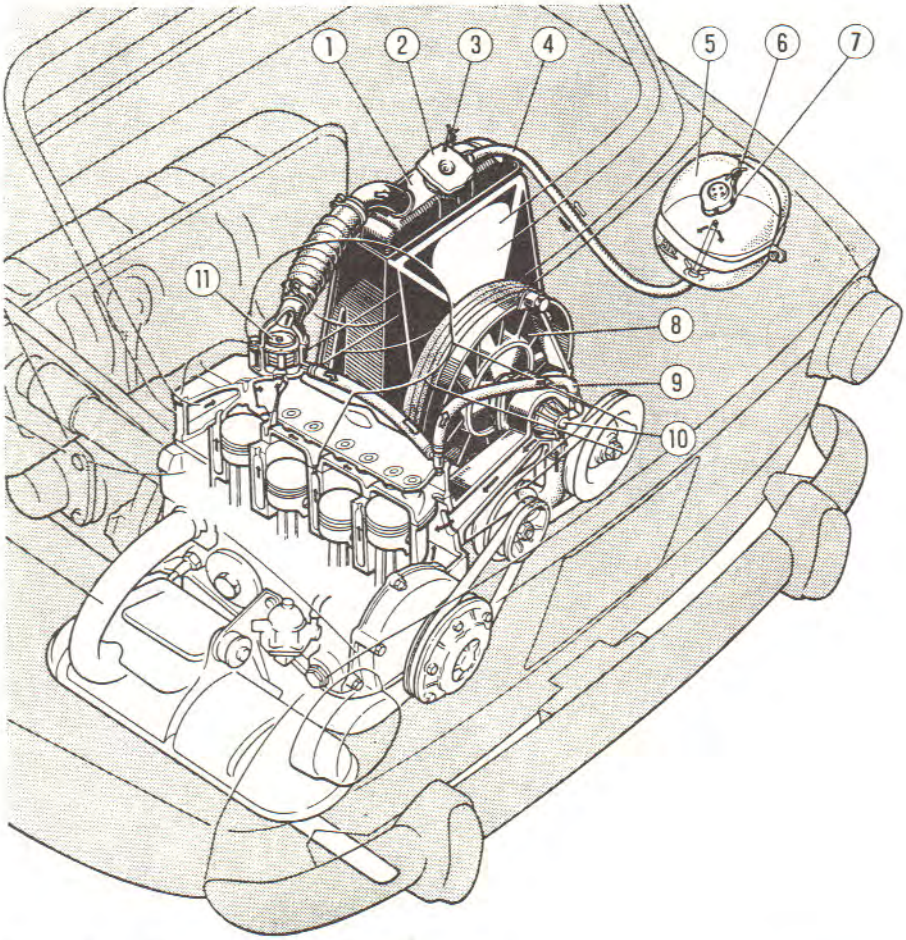


Fig. 9. Kølesystemet.

1: Køler.
2: Kølerdæksel.
3: Plombering.
4: Slangeforbindelse til ekspansionsbeholderen.
5: Ekspansionsbeholderen.
6: Plombering.
7: Dæksel for ekspansionstank.
8: Ventilator.
9: Omløbsslange (f. lukket termostat).
10: Vandpumpe.
11: Termostat.

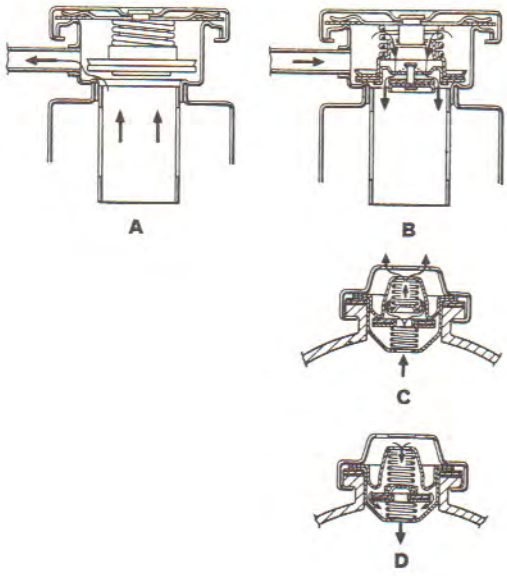


Fig. 10. Ventilerne i køler- og ekspansionsbeholderdæksel.

A: Kølerdækseltrykventilen åben - kølevæsken ekspanderer og strømmer til ekspansionsbeholderen.
B: Kølerdækselvacuumventilen åben under motorens afkøling. Kølevæske strømmer fra ekspansionsbeholderen til køleren.
C: Ekspansionsbeholderens trykventil åben.
D: Ekspansionsbeholderens vacuumventil åben p.g.a. undertryk i beholderen.

BEMÆRK: Selv om vandpumperemmen og dynamoremmen har samme dimensioner, er de forskellige og må ikke ombyttes. Dynamoremmen er af særligt varmebestandigt materiale, da den skal gå mod den af motorolien opvarmede krumtapremskive.

Dynamoremmens reservedelsnr.	4 108 792
Vandpumperemmens reservedelsnr.	4 108 793

Brændstofsystem

Benzintanken rummer	30 liter	
Benzinpumpe	Membranpumpe drevet fra knastakslen via en stødstang.	
Karburator	WEBER 30 DIC (registerkarburator)	
	Bl. kammer I.	Bl. kammer II.
Blandingskammer-diameter	30 mm	30 mm
Venturi-diameter	21 -	23 -
Hoveddyse	1,15	1,15
Tomgangsdyse	0,45	0,50
Luftkorrektionsdyse	1,85	1,85
Accelerationspumpe-strålerør	0,40	
Accelerationspumpe-returdyse	0,40	
Svømmerventil	1,50	
Tilskudsdyse	1,10	

Fabrikken har intet foreskrevet om svømmerhøjden (benzinstanden). Der er heller ikke foreskrevet nogen bestemt tomgangshastighed, men derimod at tomgangen skal indjusteres til den mest formålstjenlige hastighed, d.v.s. en hastighed ved hvilken motoren ikke går istå eller "snapper efter vejret" ved acceleration - dette vil i praksis sige ca. 700 omdr./min.

Weber 30 DIC benævnes på tysk: Doppelvergaser, medens den i dansk terminologi kaldes: Registerkarburator - hvilket ikke er det samme som: Dobbeltkarburator. Registerkarburatoren fungerer trinvis: I trin I der omfatter start, tomgang og størstedelen af dellastområdet er kun blandingskammer I i funktion. I den sidste del af dellastområdet og ved fuldlast træder tillige blandingskammer II i funktion - dette kaldes trin 2.

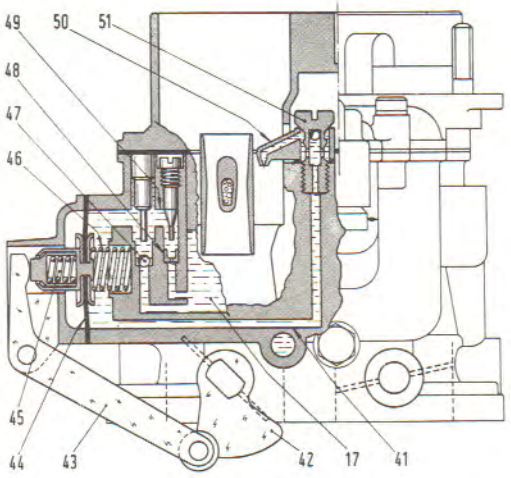


Fig. 11. Snit af accelerationspumpepedalen.

17: Svømmerhus.
41: Accelerationspumpens trykkanal.
42: Segment f. aktivering af acc. pumpe.
43: Acc. pumpearm.
44: Membran.
45-46: Membranfjedre.
47: Acc. pumpens sugeventil.
48: Acc. pumpens returdyse.
49: Returkanal.
50: Acc. pumpestrålerør.
51: Trykventil.

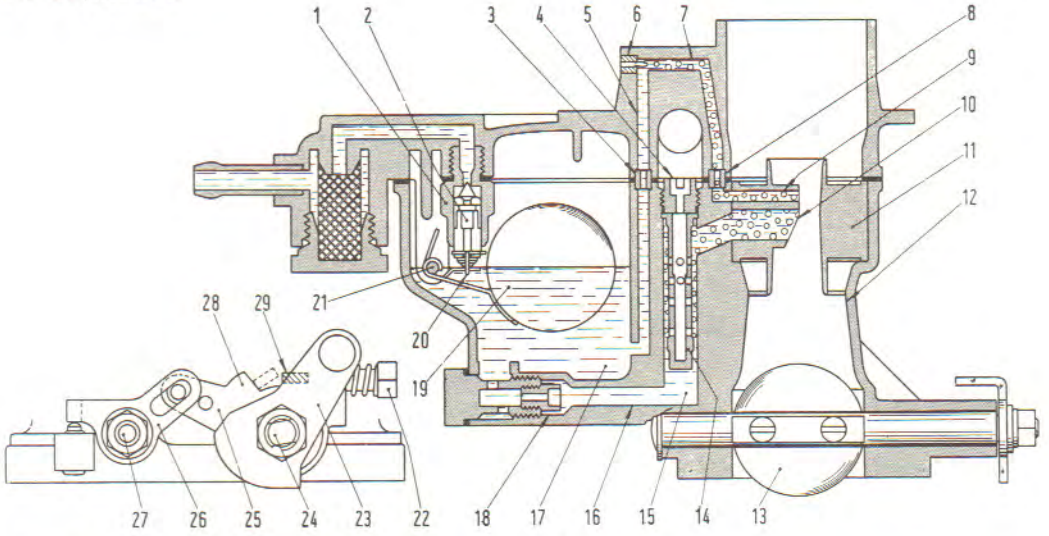


Fig. 12. Skematisk snit af Weber 30 DIC.

1: Svømmerventil.
2: Ventilnål.
3: Tilskudsdyse.
4: Luftkorrektionsdyse.
5: Tilskudskanal.
6: Kalibreret luftboring.
7: Tilskuds-emulsionskanal.
8: - emulsionsdyse.
9: - strålerør.
10: Hovedstrålerør.
11: Lille venturi.
12: Venturi.
13: Gasspjæld i blandingskammer II.
14: Emulsionsrør.
15: Benzinholder.
16: Kanal f. hoveddyse.
17: Svømmerhus.
18: Hoveddyse.
19: Svømmer.
20: Svømmerventilens krog.
21: Svømmeraksel.
22: Tomgangshastighedsskrue.
23: Gasspjældsarm.
24: Gasspjældsaksel i bl. kammer I.
25: Fri mellemarm.
26: Gasspjældsarm (bl. kammer II).
27: Gasspjældsaksel i bl. kammer II.
28: Anslag på 25.
29: Anslagsstykke på 23.

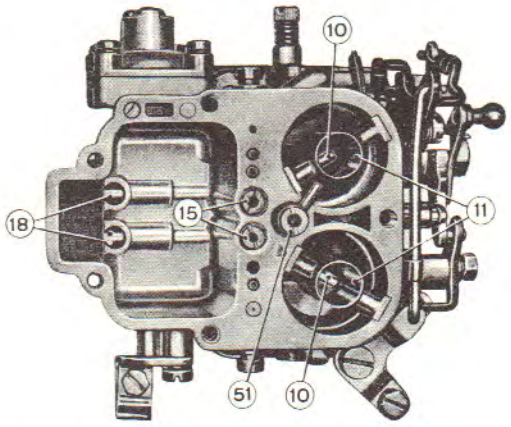


Fig. 13. Karburatoren med aftaget overdel.

10: Strålerør.
11: Lille venturi.
15: Luftkorrektionsdyser.
18: Hoveddyser.
51: Acc. pumpens trykventil.

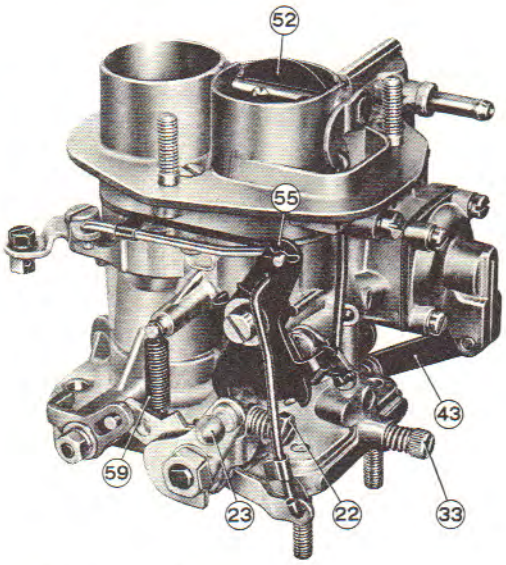


Fig. 14. Weber 30 DIC.

22: Tomgangshastighedsskrue.
23: Gasspjældsarm.
33: Tomgangsblandingsskrue.
43: Pumpearm.
52: Chokerspjæld.
55: Startarm.
59: Returfjeder f. gasspjældenes mellemarm.

Tændingssystem

Tændingsrækkefølge	1 - 3 - 4 - 2
Grundindstilling (statisk fortænding)	10° før top.
Indstillingsmærker	Krumtapremskive/forkammer.
Centrifugalregulering	28° (krumtapgrader)
Total fortænding	38°
Vacuumregulering	Ingen.
Kontaktafstand	0,4-0,5 mm
Kontaktfjedertryk	550 ± 50 p
Kondensatorkapacitet	0,20-0,25 mfd.
Strømfordeler	Marelli
Tændspole	Marelli BE 200 B
-	Bosch TK 12 A 17
-	O.E.M. G 52 S
Tændrør	Marelli CW 260 L
-	Champion N 3
-	Bosch W 240 T 2
-	Lodge 2HLN
-	A C 43 XL
-	Autolite AG 2
-	KLG FE 80
Elektrodeafstand	0,5-0,6 mm

Indstilling af tændingstidspunkt (grundindstilling)

1. Aftag strømfordelerdækslet og kontroller og juster, om fornødent, kontakterne.
2. Forbind en 12-volts prøvelampe shuntet over kontakterne.
3. Slut strømmen til tændingen og drej motoren, således at stemplet i cylinder nr. 1 (den bageste) går mod top i kompressionsslaget.
   Motoren skal drejes i sin normale omløbsretning - mod uret.
4. Kontrollampen tændes, når kontakterne slipper hinanden - altså i tændingsøjeblikket. Lampen skal tændes 10° før top, svarende til 13-14 mm målt på krumtapremskivens ydre kant - fig. 15.
5. Passer tidspunktet ikke, må strømfordelerhusets låseskrue løsnes, og fordeleren drejes, til lampen tændes netop i det øjeblik indstillingsmærkerne står i det rette forhold til hinanden. Til kontrol drejes krumtappen 180° (en halv omdrejning) tilbage (med uret), hvorefter den påny drejes frem mod uret, til mærkerne står i rette afstand fra hinanden, i hvilket punkt prøvelampen nu skal tændes.
   Når indstillingsmærkerne flugter med hinanden er stemplet i cylinder nr. 1 i topstilling - 0°.

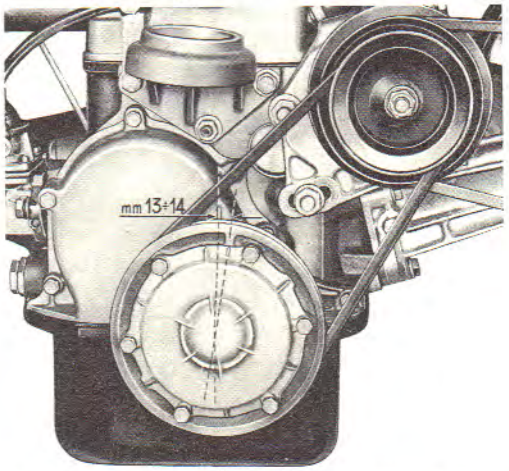


Fig. 15. Indstillingsmærkerne, der indicerer topstilling - 0° - for stemplerne i cylindrene 1 og 4. Motoren drejer venstre om - altså mod uret. Ved grundindstillingen skal mærkerne, som vist her, være 13-14 mm fra hinanden, målt ved remskivens kant.

Kobling

Koblingen er en tør enkeltpladekobling med centralfjeder (tallerkenfjeder, membranfjeder). Udrykkerlejet er et aksialkugleleje. Anvendelsen af en centralfjeder byder på flere fordele:

- Enklere konstruktion, idet de sædvanlige trykfjedre, udløserfingre og øjebolte m.m. bortfalder.
- Koblingen har mindre tilbøjelighed til at glide eller fedte, også når friktionsbelægningen er slidt, idet centralfjederens tryk er relativt konstant.
- Centralfjederens fjederkarakteristik ændres ikke som skruefjedrenes; de sidstnævnte fjedre svækkes (blødgøres) ved varme fra koblingen.
- Pedaltrykket er nærmest ensartet gennem hele pedalvandringen, medens det ved skruefjedre er tiltagende med pedalvandringen

Koblingsbelægning -	
udv. diameter	160 mm
indv. -	110 -
max. kast	0,25-0,40 mm
Koblingspedalens frigang	30-35 mm
Frigang f. trykleje	2,0 mm
Udløsningsflangens vandring svarende til en trykpladevandring på 1,4 mm	8 mm
Tilspændingsmoment for koblingsdækslets monteringsbolte	5,8-7,2 lbft (0,8-1,0 kpm)

BEMÆRK: Ved afmontering af gearkassen må koblingsakslen under ingen omstændigheder få lejlighed til at hvile på udløsningsflangen.
Pas på ikke at beskadige udløsningsflangens trykring.

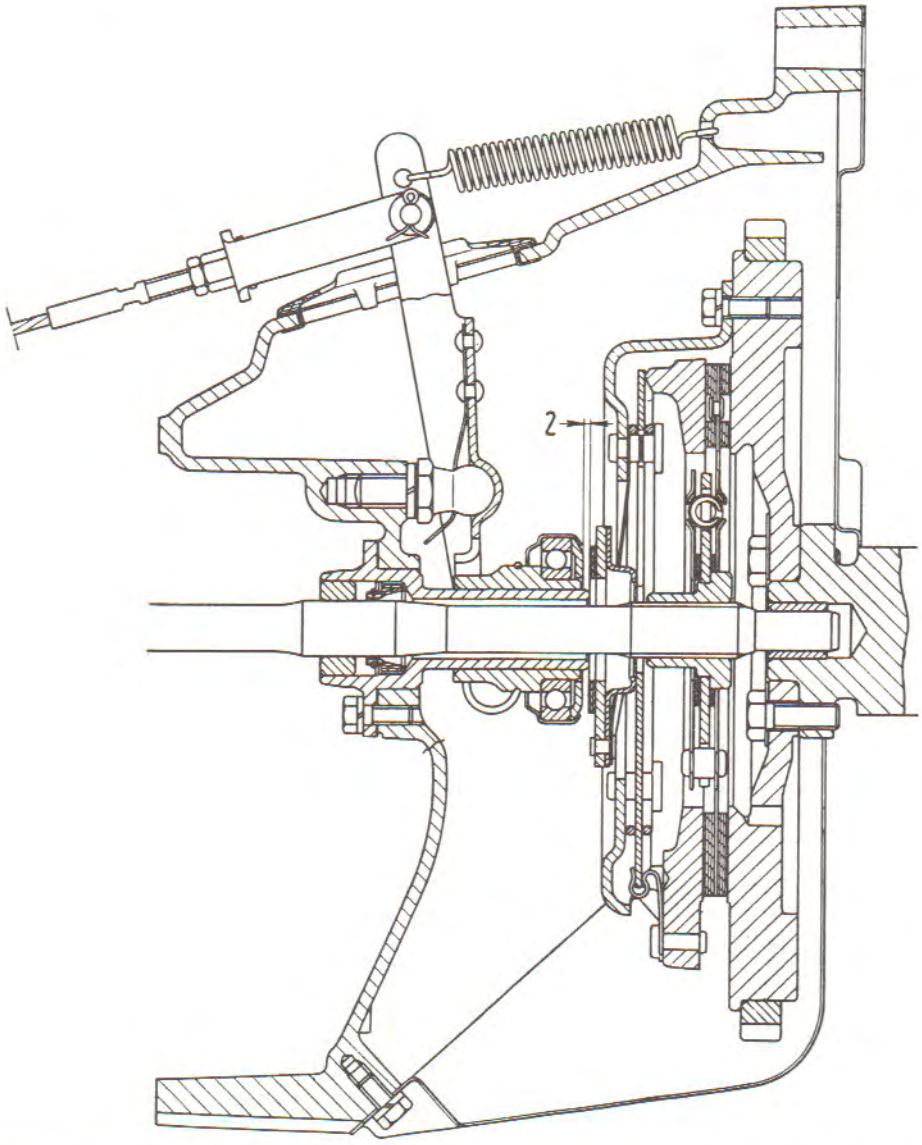


Fig. 16. Snit af koblingen. Målet 2 mm er koblingsudrykkerlejets frigang.

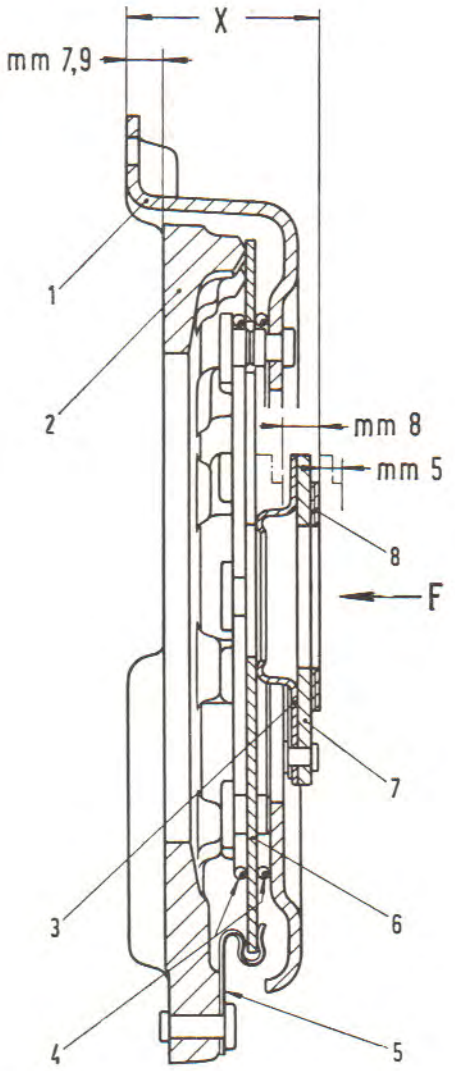


Fig. 17.

1: Koblingsdæksel (-hus).
2: Trykplade.
3: Udløserflange.
4: Centralfjederens hængselringe.
5: Holder for centralfjeder.
6: Centralfjeder.
7: Udløserflange.
8: Trykring for udløserleje.

X = 42,0 mm $^{+\ 1,3}_{\div\ 1,0}$ mm

F = Udrykkerlejets trykretning.
8 mm = Udløserflangens vandring.
5 mm = Stillingen ved max. tilladelig slitage på koblingsbelægningen.

Transmissionsenhed (gearkasse og differentiale)

Gearkassen har 4 fuldtsynkroniserede, fremadgående gear og et bakgear. Gearskifte: Remotekontrol i gulvet.

Udvekslinger - total -	
1. gear	17,720:1
2. -	10,020:1
3. -	6,870:1
4. -	4,690:1
Bakgear	17,620:1
Udveksling kron- og spidshjul	4,875:1 (39/8)

Kron- og spidshjul er hypoidfortandede.

Gearkasse og differentiale har fælles oliebeholdning og rummer	2,1 liter
Olietype	Gear SAE 90 Hypoid
-	Fiat W 90/M
Tandspillerum - gearkasse	0,10 mm
Kuglelejernes aksialspillerum	0,5 mm max.
- radialspillerum	0,05 mm max.
Tandspillerum kron- og spidshjul	0,10-0,15 mm
Forspænding på differentialelejer	0,20-0,25 mm (spredning) -

benyttes specialværktøjet A. 95 688 der spændes på transmissionshuset skal dettes måleur dog vise 0,15-0,20 mm.

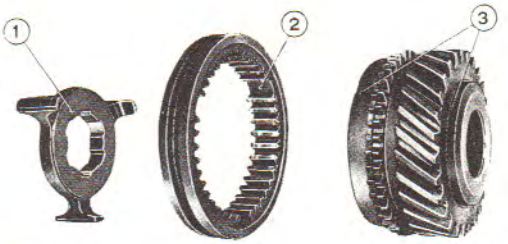


Fig. 18.

1: Skiftemuffens nav.
2: Skiftemuffe for 3. og 4. gear.
3: 3. gears tandhjul med synkroniseringsring.

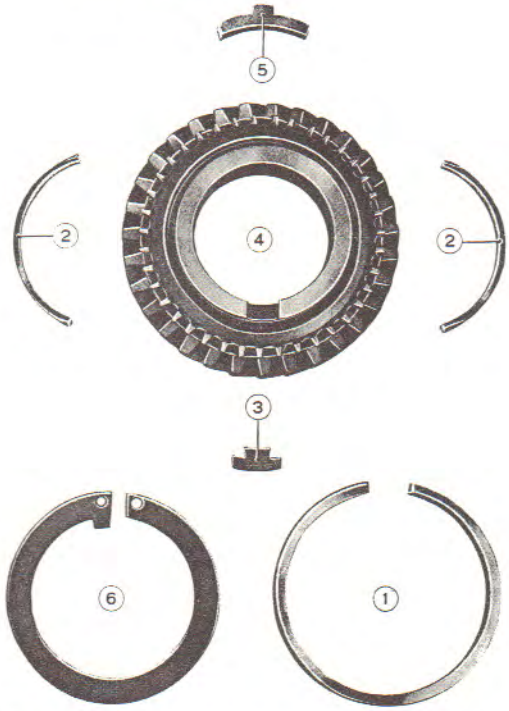


Fig. 19. 3. gears tandhjul og synkroniseringskobling.

1: Synkroniseringsring.
2: Ekspansionsfjedre.
3: Stopplade.
4: 3. gears tandhjul.
5: Trykplade.
6: Låsering.

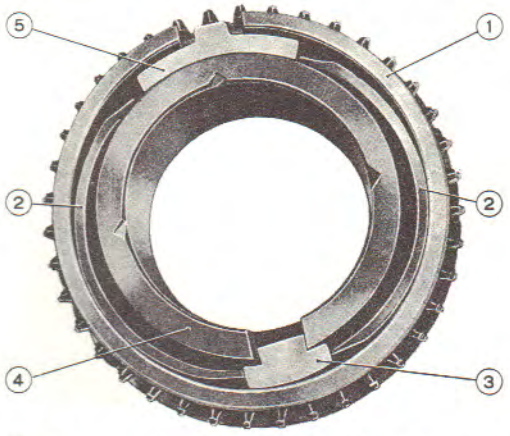


Fig. 20. 3. gears tandhjul med monteret synkroniseringsring, men uden låsering.

1: Synkroniseringsring.
2: Ekspansionsfjedre.
3: Stopplade.
4: 3. gears tandhjul.
5: Trykplade.

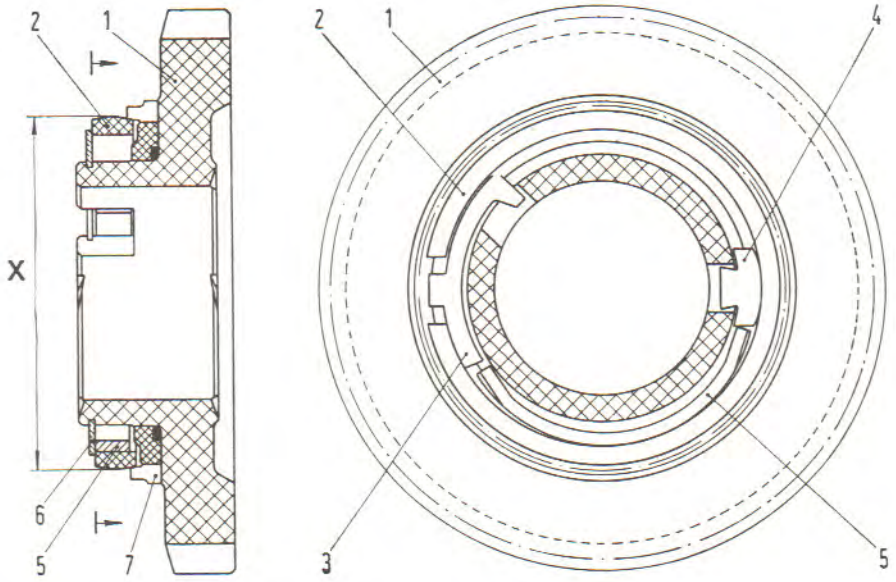


Fig. 21. 1. gearets synkroniseringsanordning.

1: 1. gears tandhjul.
2: Synkroniseringsring.
3: Trykplade.
4: Stopplade.
5: Ekspansionsfjeder.
6: Låsering.
7: Gearhjulets kløer.

Største diameter for ny synkroniseringsring: X = 66,22 mm ± 0,2 mm

BEMÆRK: Efter montering af skiftegaflen for 1. og 2. gear på skifteakslen skal det kontrolleres, at der mellem gribekloen på denne aksel og 3. og 4. gears skifteaksel er et spillerum på 1,0 mm.

Justering af kron- og spidshjul

For opnåelse af korrekt indgreb skal der mellem spidshjulet og bageste kugleleje monteres en skive af passende tykkelse. Skiver hertil leveres som reservedele i forskellige dimensioner. Til bestemmelse af tykkelsen af den skive der bør anvendes forefindes de i fig. 22 viste specialværktøjer. Skivens tykkelse S = måleurets visning b ÷ den korrektionsværdi der er påstemplet spidshjulet a. S = b ÷ a. Er a negativ (altså med ÷ som fortegn) skal dens numeriske værdi (tallet) lægges til b. Man har i så tilfælde S = b ÷ (÷ a) = b + a.

Bestemmelse af værdien b

Monter spidshjulsakslens bageste kugleleje, anbring lejets støtteplader og tilspænd boltene med 2,0-2,5 kpm (14,5-18,1 lbft).

Monter måledornen A. 70101 (fig. 22) og drej lejet nogle gange. Anbring derpå holderen A. 95690 med måleuret, der skal være nulstillet. Trykfoden (føleren) skal ligge an mod boringen for bærelejet - se tillige fig. 24. Flyt måleuret frem og tilbage langs holderen og find mindste udslag. Denne aflæsning giver værdien b.

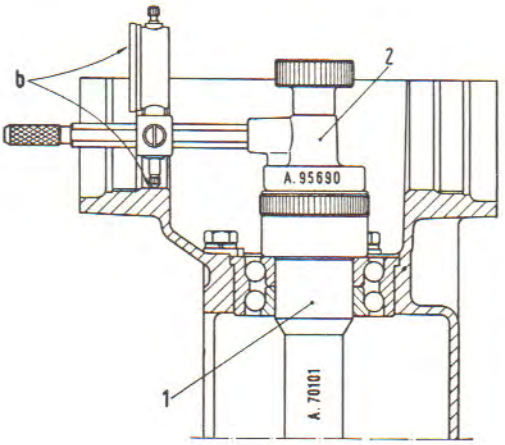


Fig. 22. Måleværktøj i brug ved bestemmelsen af tykkelsen på spidshjulets mellemlægsskive.

1: Måledorn A.70101.
2: Holder A.95690 med måleur.
b: Måleursvisning.

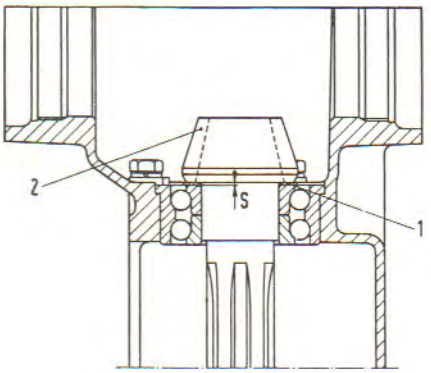


Fig. 23. Montering af spidshjul med mellemlægsskive.

1: Mellemlægsskive for spidshjul.
2: Spidshjul.
S: Tykkelse af mellemlægsskive.

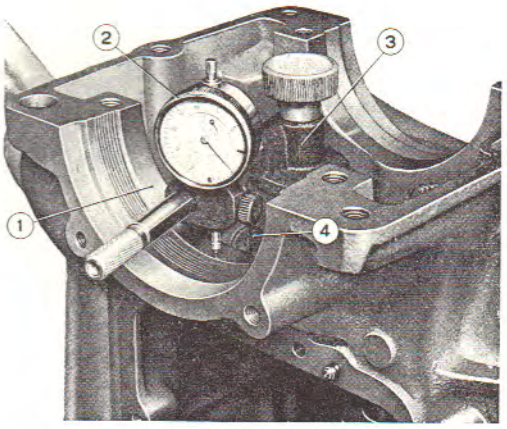


Fig. 24. Viser opstillingen i fig. 22.

1: Boring for et af bærelejerne.
2: Måleur.
3: Holder for måleur A.95690.
4: Måledorn A.70101.

Værdien a er stemplet på spidshjulet som et tal med fortegn - + eller ÷. Værdien trækkes som før nævnt fra måleurets visning b, og man har så skivetykkelsen S. Findes der ikke nogen skive med tykkelsen S, må man vælge den nærmest følgende tykkere skive.

Ved samling af klokken (differentialehuset) kontrolleres planethjulenes forspænding. Dette gøres ved at fastholde det ene planethjul med specialværktøjet A. 95697/4 og dreje det andet planethjul. Momentet der skal anvendes ved drejningen kan måles med specialværktøjet A. 95697 (fig. 25). Det skal være 0,7-0,8 kpm (5-6 lbft). Om nødvendig foretages korrektion ved montering af andre skiver bag planethjulene. Disse skiver findes i tykkelserne 0,7 - 0,8 - 0,9 - 1,0 - 1,1 - 1,2 - 1,3 og 1,4 mm.

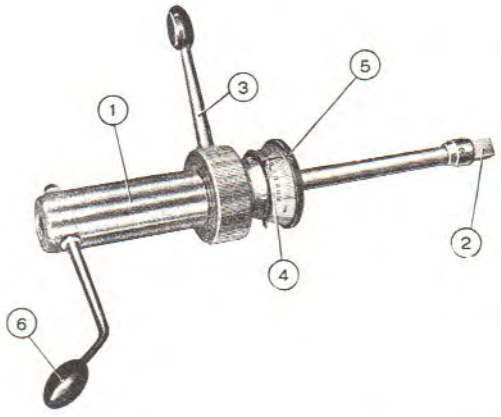


Fig. 25. Momentmåler til kontrol af rotationsmodstand.

1: Momentmåler A. 95697.
2: Momentmålerens tap.
3: Momentmålerens faste håndtag.
4: Indstillingsviser for det ønskede moment.
5: Bevægelig nål.
6: Momentmålerens drejehåndtag.

Justering af tandspillerummet og bærelejernes forspænding

Disse justeringer foretages samtidig. Tandspillerummet indstilles foreløbigt til 0,10-0,15 mm ved hjælp af justermøtrikkerne. Disse skal kun lige berøre lejerne, men ikke give dem nogen forspænding.

Derefter tilspændes de to justermøtrikker skiftevis og lige meget, således at transmissionshusets lejeophæng spredes. Den herved opstående spænding giver lejerne forspænding. Spredningen - forøgelsen af målet D i fig. 26 - skal andrage 0,20 til 0,25 mm. Anvendes specialværktøjet A. 95688 til måling af spredningen, skal måleuret kun vise 0,15 til 0,20 mm, idet værktøjet er monteret på selve transmissionshuset.

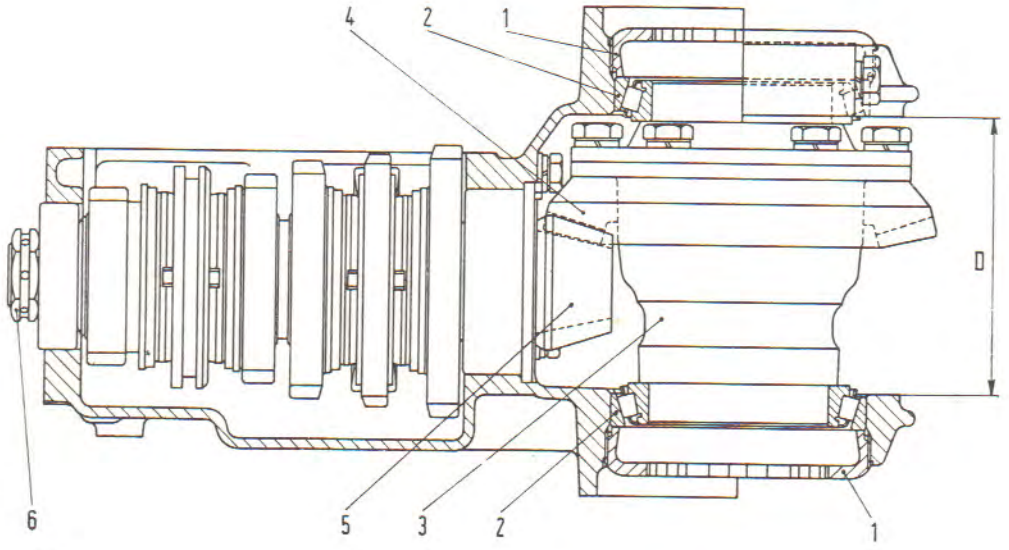


Fig. 26.

1: Justermøtrik.
2: Bærelejer.
3: Klokke.
4: Kronhjul.
5: Spidshjul.
6: Møtrik for spidshjulsaksel (gearaksel).

D = afstanden mellem lejeoverfaldene. For at give bærelejerne korrekt forspænding skal huset spredes 0,20-0,25 mm - d.v.s. at D skal forøges med denne størrelse regnet fra ubelastet tilstand.

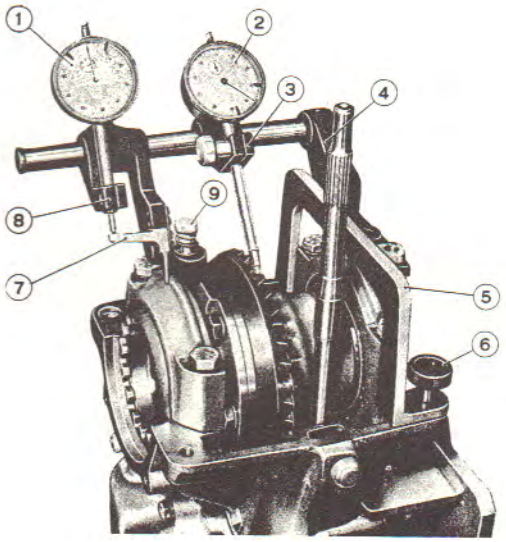


Fig. 27. Kontrol af differentialelejernes forbelastning og spillerummet mellem kron- og spidshjul.

1: Måleur til kontrol af forbelastningen.
2: Måleur til kontrol af spillerummet mellem kron- og spidshjul.
3: Befæstigelsesklemme for måleur.
4 og 5: Holder for måleure.
6: Fingerskrue for befæstigelse.
7: Vinkelføler for måleur.
8: Befæstigelsesklemme for måleur.
9: Justerskrue.

Før differentialelejerne (bærelejerne) gives forspænding og under selve justeringen bør man dreje kronhjulet nogle omdrejninger, for at lejerne kan centrere sig. Med bærelejerne i korrekt stilling og med den foreskrevne forspænding kontrolleres tandspillerummet mellem kron- og spidshjul. Dette skal ligge mellem 0,10 og 0,15 mm. Spillerummet måles med måleur som vist i fig. 27, idet man fastholder spidshjulet og drejer kronhjulet. Er spillerummet ikke som foreskrevet, flyttes kronhjulet mod eller fra spidshjulet, ved at man skruer den ene justermøtrik ud og den anden nøjagtig lige så meget ind.

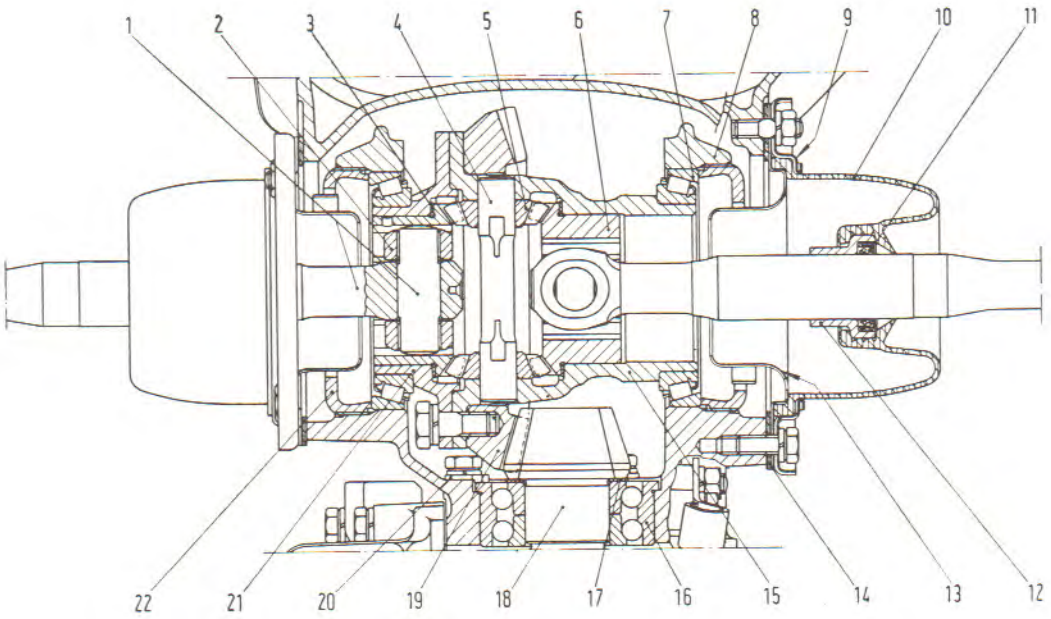


Fig. 28. Snit gennem differentialet.

1: Bagaksel.
2: Bagakslens glideled.
3: Mellemlægsskive for planethjul.
4: Drabanthjulsaksel.
5: Drabanthjul.
6: Planethjul.
7: Konisk rulleleje for differentialeklokke.
8: Differentialehusets lejedæksel.
9: Monteringsring for gummibælg.
10: Gummibælg.
11: Olietætningsring.
12: Holder for olietætningsring.
13: Holder f. gummibælg.
14: Pakning f. holderen (13).
15: Differentialeklokkehalvdel.
16: Spidshjulets bageste kugleleje.
17: Mellemlægsskive for spidshjul.
18: Spidshjul.
19: Kronhjul.
20: Støtteplade for spidshjulsleje.
21: Differentialeklokkehalvdel.
22: Gevindring for konisk rulleleje.

Tilspændingsmomenter

Svinghjulshus til motorblok	7,5-8,5 kpm (54-62 lbft)
Transmissionshus til svinghjulshus	4-5 kpm (29-36 lbft)
Sidedæksel på transmissionshus	2-2,5 kpm (15-18 lbft)
Forreste dæksel på transmissionshus	2-2,5 kpm (15-18 lbft)
Skruer og møtr. f. gummimanchetter	1,8-2 kpm (13-14 lbft)
Skruer for støtteplade for spidshjulsleje	2-2,5 kpm (15-18 lbft)
Møtrik for spidshjulsaksel	16-20 kpm (116-145 lbft)
Koblingsarmens kuglebolt	3,5 kpm (25 lbft)
Skruer for differentialeklokke	5-5,5 kpm (36-40 lbft)
Kronhjulsbolte	6-7,5 kpm (43-54 lbft)
Skrue for fleksibelt led til gearstang	2,3 kpm (16,6 lbft)

Baghjulsophæng

Baghjulene, der affjedres ved lodrette skruefjedre, er ophængt i skråtstillede triangelarme, forbundne med en krængningsstabilisator. Drivakslerne er pendulaksler med indskudte, elastiske koblinger.

Toe-in

Ved total-belastning	4-6 mm
Ved tom vogn	0-2 -

Ved samling af bagtøjet efter adskillelse skal toe-in, når baghjulet står lodret, være 0° 12' ± 06' (fig. 30).

Er toe-in målt i millimeter, skal det kontrolleres at målepunkterne på fælgene er lige langt fra vognens længdeakse.

Med hjulene i lodret stilling og hjulets midterplan 595 mm ± 1,5 mm (halv sporvidde) fra vognens længdeaksel, justeres toe-in ved udnyttelse af spillerummet mellem bolte og monteringshuller i konsollen B (fig. 30). Efter justeringen tilspændes boltene A med et moment på 4 til 5 kpm (29-36 lbft).

Camber

Ved total-belastning	2° 25' til 2° 40'
Ved tom vogn	1° 15' til 1° 30'

Dæktryk ved kontrollen -	
forhjul	1,1 kp/cm² (15,6 psi)
baghjul	1,8 kp/cm² (25,6 psi)

BEMÆRK: Møtrikkerne for svingarmsboltene (C og D i fig. 30) tilspændes med fuldt lastet vogn med et moment på 9 kpm (65 lbft).

Skruefjedre - coupé -	
fri længde	236 mm
- længde belastet med 515 kg	169 mm
- længde belastet med 769 kg	136 mm

Skruefjedre - spider -	
fri længde	228 mm
- længde belastet med 455 ± 23 kg	169 mm
- længde belastet med 709 kg	136 mm

Støddæmperne for baghjulene er dobbeltvirkende, hydrauliske teleskopstøddæmpere. De rummer hver 150 ml (cm³) støddæmperolie: Fiat S.A.I.

Baghjulslejer. Medens sedan'en er forsynet med 2 koniske rullelejer, er coupé og spider udrustet med et kugle- og et rulleleje.

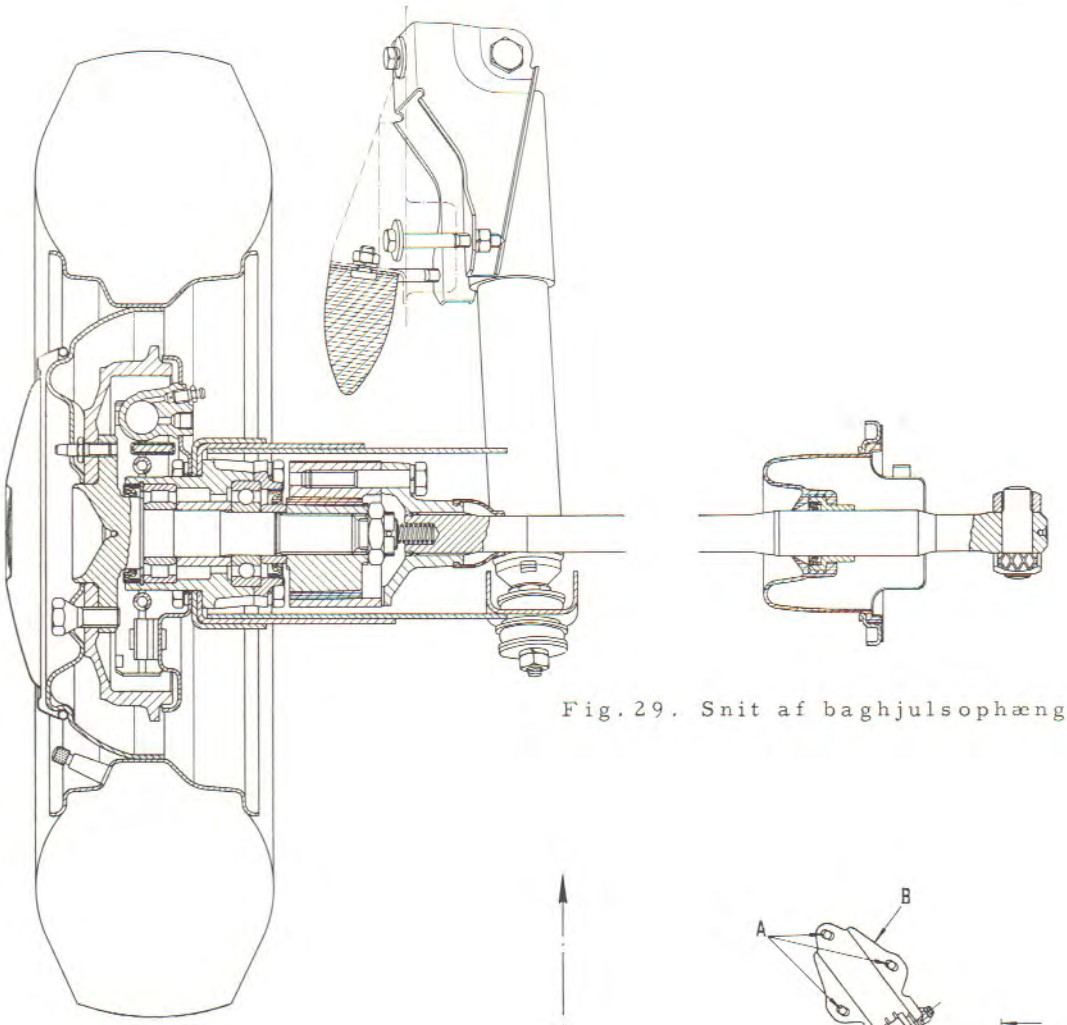


Fig. 29. Snit af baghjulsophæng.

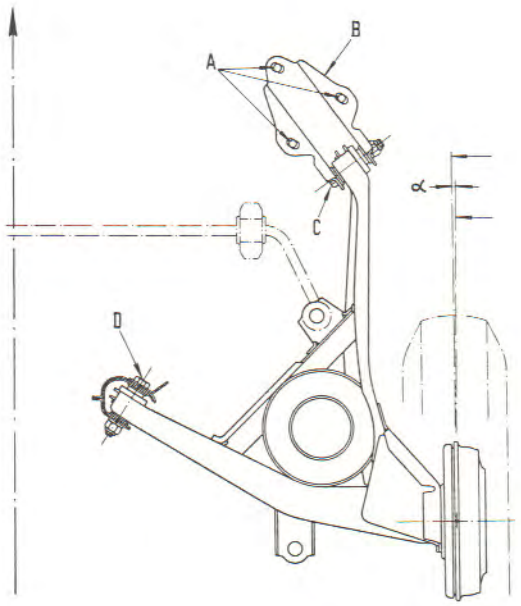


Fig. 30. Baghjulsophæng.

A: Bolte f. konsol.
B: Konsol.
C og D: Svingarms-bolte.

Tilspændingsmomenter

Møtrikker for svingarmsbolte	9,0 kpm (65 lbft)
Svingarmskonsol til karrosseri	4-5 kpm (29-36 lbft)
Hjulnav og ankerplade til svingarm	6 kpm (43 lbft)
Møtrik for elastisk kobling -	14 kpm (101 lbft) min.
Bolte for medbringerflange til elastisk kobling	3 kpm (22 lbft)
Hjulbolte	6-7 kpm (43-51 lbft)
Støddæmperkonsol til karrosseri	2-2,5 kpm (15-18 lbft)
Øvre støddæmperbolt	3,4 kpm (25 lbft)
Nedre -	3 kpm (22 lbft)
Krængningsstabilisator til svingarm	2-2,5 kpm (15-18 lbft)
Hjulcylinder til ankerplade	1 kpm (7 lbft)

Forhjulsophæng og styretøj

Fælgstørrelse	4.00-12"
Dækstørrelse	5.50-12"
Dæktryk - for	1,1 kp/cm^2 (15,6 psi)
Dæktryk - bag	1,8 kp/cm^2 (25,6 psi)
Akselafstand	2027 mm
Sporvidde - for	1146 -
- bag	1211 -
Camber - totalvægt	2° 10' ± 15'
- tom vogn	1° ± 15'
Caster - tom ell. belastet	9° ± 1°
King-pin-inclination	4° 20'
Toe-in - totalvægt	2-4 mm
- tom vogn	6-8 -

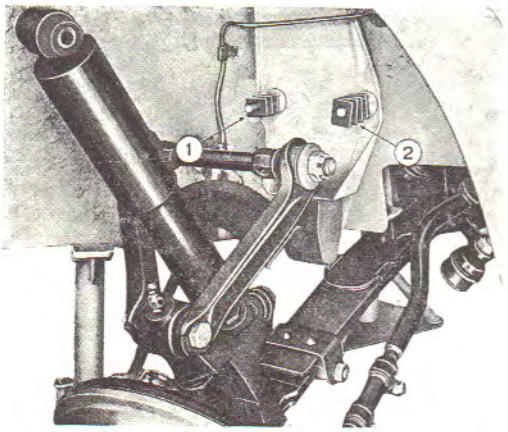


Fig. 31. Anbringelsen af mellemlægsplader ved indstilling af camber og caster.

Justering af camber

finder sted ved at udtage eller montere lige mange skiver under akslen for øverste knæledsarm - fig. 31. Skivernes tykkelse er 0,5 mm.

Justering af caster

Forøgelse af vinklen sker ved at flytte skiver fra bageste til forreste bolt for akslen for øverste knæledsarm (fig. 31). Vinklen formindskes ved flytning af skiver fra forreste til bageste bolt.

Justering af toe-in

foretages ved at dreje begge de ydre sporstængers justerbøsninger lige meget.

Forfjeder

Forfjederen er en halveliptisk bladfjeder med ialt 5 lag. Den er forsynet med gummibøsninger. Disse skal presses i hovedlagets øjer med en sådan pasning, at deres udvendige ring kan tåle en aksial belastning på mindst 500 kp uden at flytte sig.

Disse fjedre er farvemærkede med hvide striber til adskillelse fra de fjedre der anvendes i sedan'en.

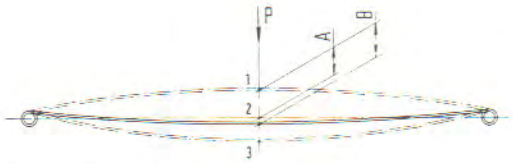


Fig. 32. Kontroldata for den afmonterede fjeder belastet på midten.

1: Belastning P = 200 kg
2: Belastning P = 300 kg
3: Belastning P = 470 kg

A = 27 mm ± 3 mm
B = 51 mm ± 4 mm

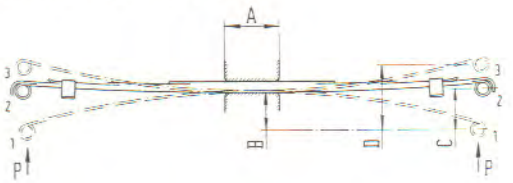


Fig. 33. Kontrol af fjederen monteret i vognen.

1: Belastning P = 100 kg
2: Belastning P = 150 kg
3: Belastning P = 260 kg

A = 162 mm
B = 27 mm ± 3 mm
C = 38,5 mm ± 3 mm
D = 123,2 mm ± 10 mm

Styrebolte

Om styrebolten er der over forhjulsspindelholderen anbragt 2 trykskiver og en elastisk udligningsskive. Forneden er anbragt en udligningsskive, der skal optage et eventuelt spillerum.

De nederste skiver findes i følgende dimensioner:

Standard 2,482 mm og 2,500 mm.

Understørrelser for begge i ÷ 0,05 og 0,10 mm.

Overstørrelser for begge i + 0,05 - 0,10 - 0,20 og 0,30 mm.

Forhjulslejer

Møtrikken for forhjulsspindelen er sikret ved hjælp af en krave der ved et enkelt hak er banket ned i forhjulsspindelens notgang. Når møtrikken skal afmonteres, bankes hakket ud. Herefter må møtrikken kasseres og erstattes med en ny møtrik.

Til hjulnavet anvendes 30 g hjullejefedt - navet må ikke fyldes helt med fedt. I navkapslen anvendes 25 g fedt - heller ikke den må fyldes helt med fedt.

Justering af lejerne

Ved justeringen anvendes en momentnøgle. Møtrikken (en ny) skal gå let på gevindet. Den tilspændes med et moment på 2 kpm (14,5 lbft), idet navet samtidig drejes 4 til 5 gange hver vej, for at lejerne kan centreres. Derpå afskrues møtrikken, hvorpå den pány tilspændes med et moment på 0,7 kpm (5,1 lbft). Når dette er sket drejes møtrikken 30° tilbage. For at dette kan gøres nøjagtigt, afmærkes underlagsskiven nøjagtigt udfor midten af en af møtrikkens 6-kantflader, hvorpå møtrikken drejes tilbage til dens nærmeste hjørne flugter med mærket (fig. 34). Derpå sikres møtrikken, ved at kraven forsynes med et hak ned i spindelens notgang. Hjulnavets aksialspillerum skal ligge mellem 0,025 og 0,1 mm.

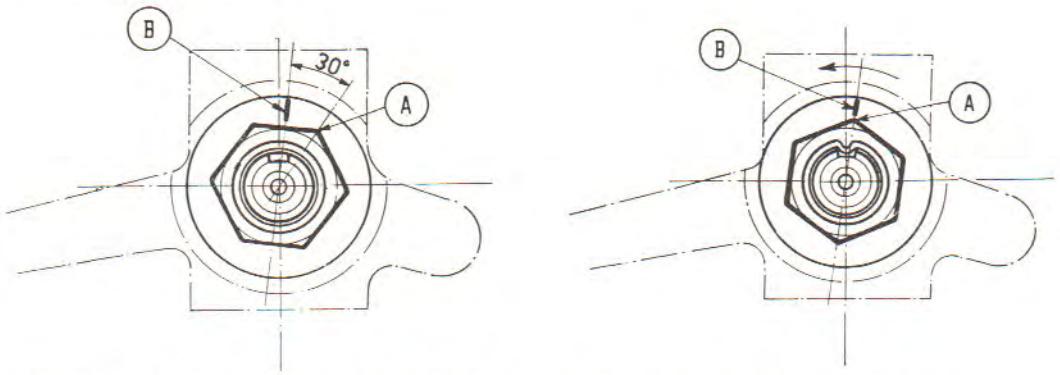


Fig. 34. Justering og sikring af forhjulsspindelmøtrikker.

Styrehus

Sektorakslen er lejret i en excentrisk bøsning der ved hjælp af en justerplade (fig. 35) kan drejes, således at tandsektoren bevæges mod eller fra snekken. Bøsningen skal drejes så meget at justerpladen kan fastholdes i det næste hul i rækken (der er en række huller i hver side). Er det sidste hul allerede anvendt, må man tage justerpladen helt af og dreje den en tak på bøsningen - derved bliver yderligere justering mulig - for så vidt bøsning og aksel ikke er slidt for meget.

Er der for stort spillerum i snekkens lejer, foretages justering ved drejning af den nederste justermøtrik (5 i fig. 36). Denne låses derefter med en ny split.

Indgrebet mellem snekke og sektor kan justeres ved udskiftning af skiven (5) i fig. 35 - herved flyttes sektorakslen aksialt.

Sektorakslens aksialspillerum justeres ved hjælp af justerskruen (1) i fig. 35. Der indstilles således at der ikke er noget spillerum med snekke og sektor, uden at der dog er tale om stramhed.

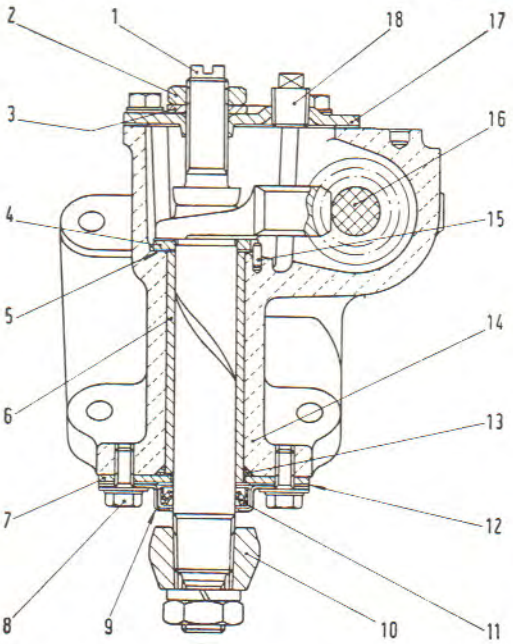


Fig. 35. Snit gennem styrehus, der viser sektoren og sektorakslen.

1: Justerskrue for sektorakslens aksiale spillerum.
2: Kontramøtrik.
3: Planskive.
4: Trykskive.
5: Mellemlægsskive.
6: Den excentriske bøsning.
7: Justerplade.
8: Monteringsbolte for justerplade.
9: Kappe for olietætningsring.
10: Pitmanarm.
11: Olietætningsring.
12: Pakning.
13: O-ring.
14: Styrehus.
15: Styrestift.
16: Snekke.
17: Dæksel.
18: Oliepåfyldningsprop.

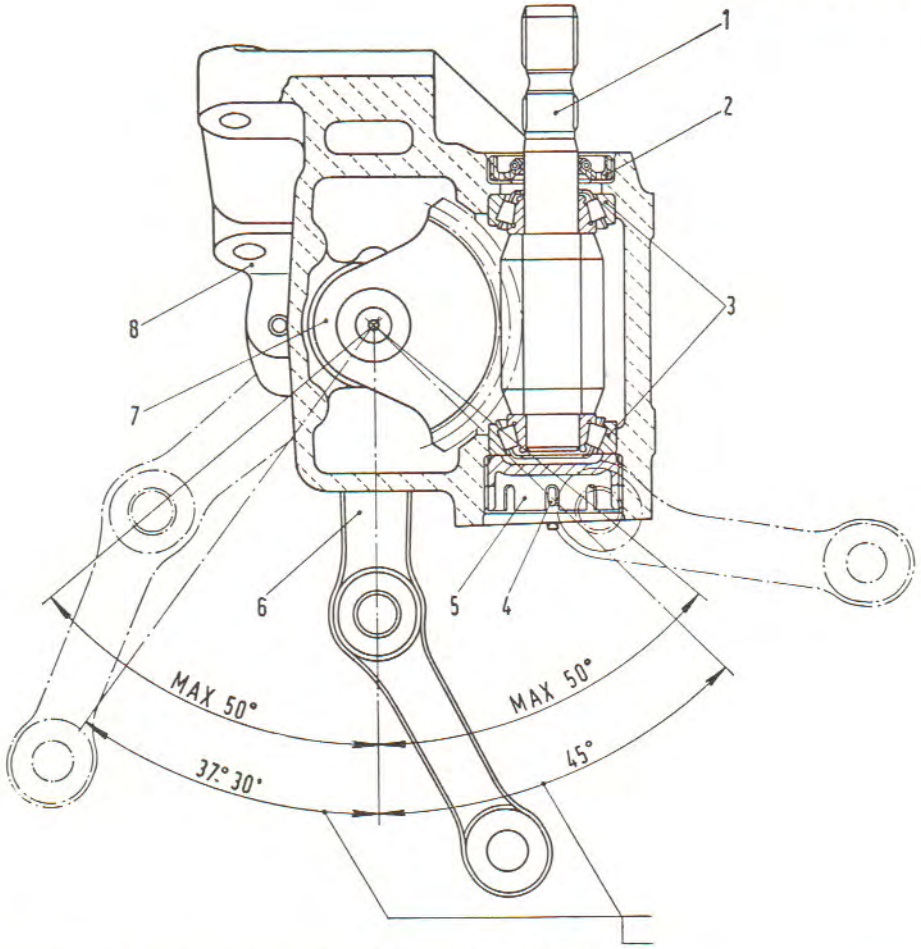


Fig.36. Snit gennem snekke og sektor.

1: Snekke.
2: Pakring.
3: Rullelejer.
4: Split.
5: Justermøtrik.
6: Pitmanarm.
7: Tandsektor.
8: Styrehus.

Styrehuset rummer	120 ml (cm^3)
Olietype	Gear SAE 90 EP (Fiat W 90/M)

Tilspændingsmomenter

Ratmøtrik	4-5 kpm (29-36 lbft)
Pitmanarm	10 kpm (72 lbft)
Styrehus til karrosseri	2 kpm (15 lbft)
Møtrik for mellemarm	7,5-8 kpm (54-58 lbft)
Mellemarmhus til karrosseri	2 kpm (15 lbft)
Møtrik for kugleforbindelser	3-3,5 kpm (22-25 lbft)
Fjederkonsol til karrosseri	4,5-5 kpm (33-36 lbft)
Forfjeder til konsol	6 kpm (43 lbft)
Fjeder-øjebolt	9 kpm (65 lbft)
Udv. bolt f. øverste knæledsarm	9 kpm (65 lbft)
Bolte f. aksel f. øverste knæledsarm	4,5-5 kpm (33-36 lbft)
Gummibøsninger på svingarmsaksel	6 kpm (43 lbft)
Hjulbolte	6-7 kpm (43-51 lbft)

Bremser

Forhjulsbremser	Skivebremser med én hjulcylinder pr. hjul.
- bremseskivens diameter	226 mm
- max. tilladelig nedslibning	0,5 mm på hver side.
- mindste tilladelig tykkelse af bremsebelægningen	2,0 mm
- hjulcylinderdiameter	45 mm
- spillerum for styreringen (9) fig. 39	0,600-0,725 mm
Baghjulsbremser	Tromlebremser af simplextype.
- tromlediameter	185 mm
- - max. tilladelig	185,8 mm
- bremsebelægning, længde	180 mm
- - bredde	30 mm
- - tykkelse	4,2-4,5 mm
- spillerum mellem bakke og tromle	0,25 mm
- hjulcylinderdiameter	3/4"
Spillerum mellem hovedcylinderens stødstang og stempel	0,3 mm
Bremsepedalens frigang (indtil hovedcylinderstemplet aktiveres af stødstangen	1,6 mm
Bremsepedalens totale vandring	151 -
Bremsevæske	FIAT blå (svarer til SAE 70 R 3)
-	280 ml (cm^3)

Justering

Fodbremse. Forhjulsbremserne er selvjusterende. Baghjulsbremserne justeres således:

1. Træd et par gange kraftigt på bremsepedalen for at få bremsebakkerne rigtigt centreret.
2. Løft hjulet (hjulene).
3. Hold pedalen trykket i bund, ved en hjælper eller ved værktøj, og drej justerkammene til de går mod bremsebakkerne (de skal drejes hver sin vej).
4. Drej derefter justerkammene 20° tilbage (for ny bremsebelægning dog 25°), hvilket giver et spillerum mellem belægning og tromle på de foreskrevne 0,25 mm udfor justerkammen.
5. Slip pedalen og kontroller at hjulet (tromlen) løber fuldstændig frit.
6. Sænk hjulet (hjulene).

Håndbremse

Før justering af håndbremsekablet foretages, skal bremserne være justeret, som omtalt under: Justering af fodbremse. Derefter nedlægges håndbremsestangen til neutral stilling, og den trækkes derpå 2 klik op, hvorpå kabelstrammeren (fig. 37) indstilles, således at kablet ikke mere er slapt. Efter justeringen kontrolleres det at hjulene går fuldstændig frit, når håndbremsen er nedlagt, at bremsen kan fastholde hjulene uden at bremsestangens vandring er for lang og at begge baghjulsbremser tager ensartet. Husk at kablet der forbinder baghjulene skal kunne glide i udlignerbuen, der derfor skal smøres med fedt, helst indeholdende molybdændisulfid.

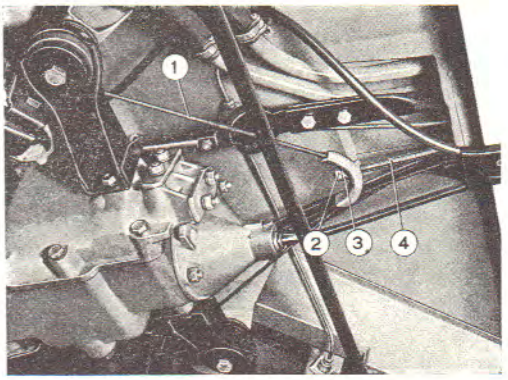


Fig. 37. Håndbremsens justeranordning.

1: Håndbremsekabel.
2 og 3: Møtrik og kontramøtrik.
4: Kabelstrammer.

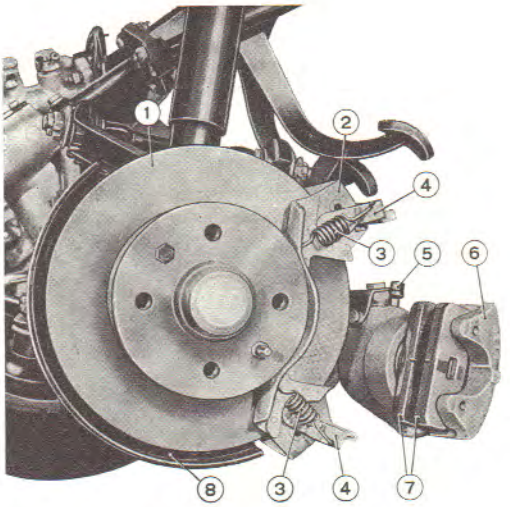


Fig. 38. Skivebremsen.

1: Bremseskive.
2: Holder f. bremsestangen.
3: Trækfjedre f. bøjler.
4: Bøjler.
5: Udluftningsskrue.
6: Bremse"tangen".
7: Friktionsbelægning m. plader.
8: Skærm.

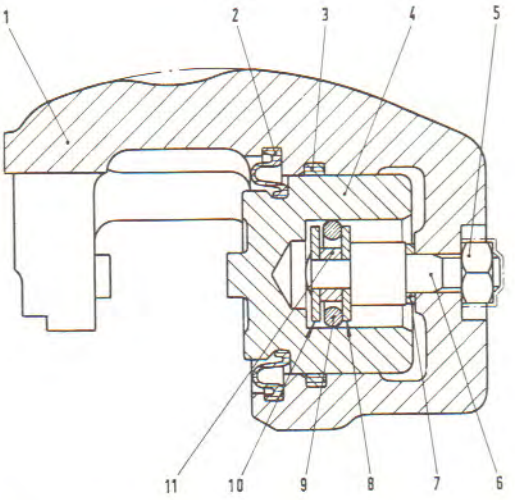


Fig. 39. Snit af bremse"tangen".

1: Tang.
2: Manchet.
3: Tætningsring.
4: Stempel.
5: Møtrik f. bærebolt f. den aut. justeranordning.
6: Bærebolt.
7: Tætningsring.
8 og 10: Stålskiver.
9: Ring f. justeranord.
11: Afstandsmuffe.

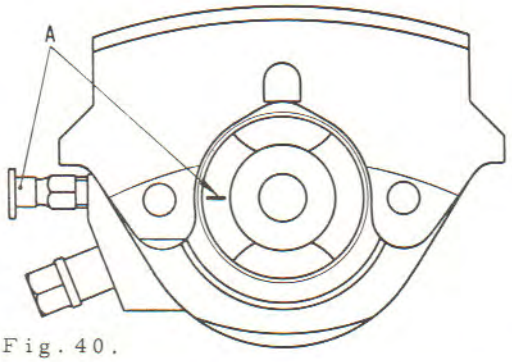


Fig. 40.

Det viste mærke på bremsestemplet skal befinde sig ud for udluftningsskruen, ellers kan en effektiv udluftning ikke foretages.

Elektrisk anlæg

Systemspænding	12 volt
Stelforbindelse	Minus
Batteri	36 amph.
Dynamo	D 90/12/16/3 CS
Ladestrøm, max. (kortvarig)	22 amp.
- - (kontinuerlig)	16 -
Effekt, max. (kortvarig)	320 watt
- - (kontinuerlig)	230 -
Omdrejningstal, max.	9000 omdr./min.
Udveksling motor/dynamo	1,8:1
Kulfjedertryk	600-720 p
Dynamokul, reservedelsnr.	4110851 ell. 4110852
Underskæring - kommutator	0,6-0,7 mm
Kontrolboks	FIAT GN 2/12/16
Regulatorspænding ved 50 °C og halv belastning (8 amp.)	14,2 ± 0,3 volt
Spænding for temperaturstabilisering	15 volt
Luftgab	0,99-1,11 mm
Regulatorstrøm	16 ± 1 amp. ved 13 volt
Luftgab	0,99-1,11 mm
Regulatormodstand	85 ± 5 ohm
Spændingsregulatorens formodstand	17 ± 1 -
Tilbagestrømsrelæ	
Indkoblingsspænding	12,6 ± 0,2 volt
Tilbagestrøm, max.	16 amp.
Luftgab ved lukkede kontakter	0,35 mm
Kontaktpunktafstand	0,45 ± 0,06 mm

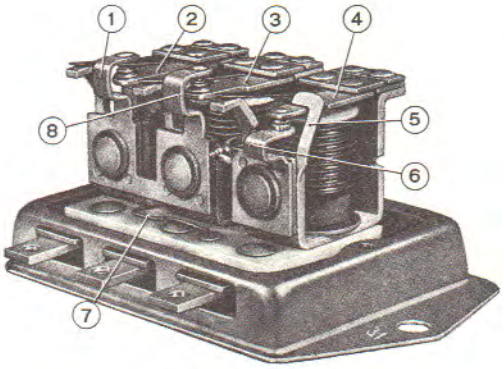


Fig. 41. Kontrolboksen.
(Tilbagestrømsrelæet ses nærmest).

1: Spændingsregulatorens faste kontaktbøjle.
2: Spændingsregulatorens anker.
3: Strømregulatorens anker.
4: Tilbagestrømsrelæets anker.
5: Tilbagestrømsrelæets ankerstop.
6: Tilbagestrømsrelæets faste kontaktbøjle.
7: Spændingsregulatorens modstandskabel.
8: Strømregulatorens faste kontaktbøjle.

Justering af dynamorem og vandpumperem

Begge remme skal være således justeret, at de ved en påvirkning på 10 kp midt mellem remskiverne nedbøjes 10 til 15 mm.

BEMÆRK: Selv om vandpumperemmen og dynamoremmen har samme dimensioner, er de forskellige og må ikke ombyttes. Dynamoremmen er af særlig varmebestandigt materiale, da den skal gå mod den af smøreolien opvarmede remskive på krumtapakslen.

Dynamoremmens reservedelsnr. 4 108 792
Vandpumperemmens reservedelsnr. 4 108 793

Dynamorem

1. Løsn monterings- og justermøtrikkerne på dynamoens konsol - se fig. 42.
2. Drej konsollen om monteringsbolten, hvorved remmen strammes.
3. Tilspænd først justermøtrikken og derpå monteringsmøtrikken.

Vandpumperem

1. Skru de 3 møtrikker (5 i fig. 42) af.
2. Afmonter den bageste remskivehalvdel og flyt en eller flere skiver ud. Derved bliver remskivesporet smallere, og remmen strammes.
3. De udtagne skiver anbringes udvendigt på bageste remskivehalvdel, hvorefter møtrikkerne atter monteres og tilspændes.

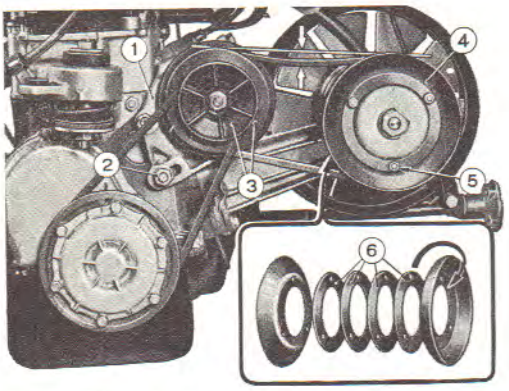


Fig. 42. Justering af dynamoen og vandpumperem.

1: Justerbar montering af dynamokonsollen.
2: Monterings- og justermøtrikker for dynamokonsollen.
3: Dynamoremskive.
4: Vandpumperemskive.
5: Monteringsmøtrikker for remskiven.
6: Mellemlægsskiver til justering af remspændingen.

Lygteindstilling

Forlygterne er af den asymmetriske type. Placeringen af indstillingsskruerne fremgår af fig. 43. Lygterne kan indstilles efter en "beamsetter" eller mod en hvid indstillingsskærm, eventuelt en hvid væg, der står vinkelret på den plane flade (gulvet) på hvilken vognen er anbragt, med lygterne 5 m fra skærmen. Nærlysets billede skal, ved korrekt justerede lygter, se ud som vist i fig. 44. Lysmørke grænsen skal falde sammen med linien b - b. Der er her regnet med tom vogn, med korrekt tryk i dækkene - 1,1 kp/cm^2 for og 1,8 kp/cm^2 bag. A = 1136

mm svarende til lygternes centerafstand. B = afstanden fra gulvplanet til lygteglassets midte ÷ 20 mm; dette er fabrikkens indstillingsmål. Det skal dog bemærkes, at efter gældende dansk lov skal nærlysets øverste lysgrænse falde 10 mm pr. m, her altså 5 x 10 mm = 50 mm. B bliver altså lygtehøjde ÷ 50 mm. For at være sikker på at nærlyset ikke virker blændende og er i overensstemmelse med dansk lovgivning, bør man prøve indstillingen med vognens normale belastning.

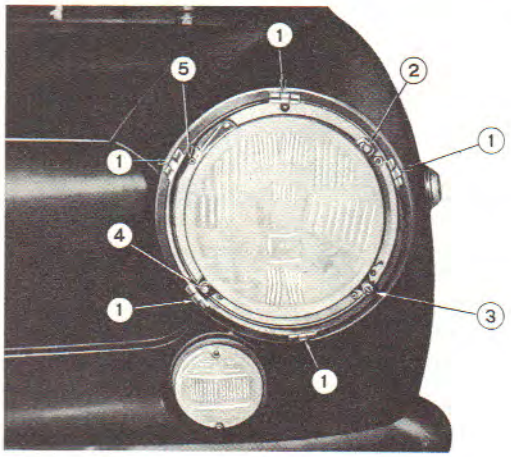


Fig. 43. Venstre forlygte med aftaget lygterand.

1: Lygterandens holdefjedre.
2: Skrue f. indstilling i siden.
3: Styrestift f. lygteindsatsen.
4: Skrue f. indstilling i højden.
5: Krog til fastholdelse af lygteindsatsen.

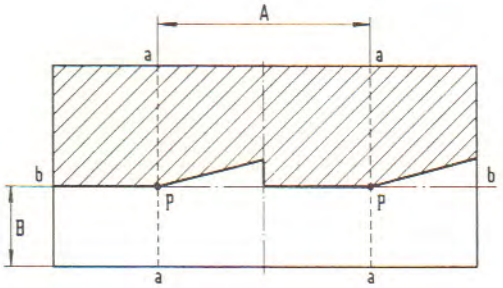


Fig. 44.

Sikringer

Det elektriske system er beskyttet af 7 stk. 8 A og 1 stk. 16 A sikringer, der er anbragt i venstre side under instrumentpanelet.

Ubeskyttede kredsløb: Batteri, dynamo, spændingsrelæ med kontrollampe, tændingen og startmotoren.

BEMÆRK: Før en overbrændt sikring udskiftes med en ny skal det pågældende kredsløb undersøges for at konstatere årsagen til sikringsbruddet og evt. fejl skal da rettes før den ny sikring bringes på plads.

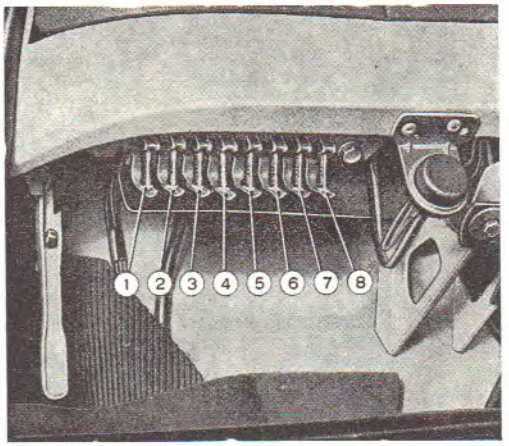


Fig. 45. Sikringerne.

Det kredsløb de enkelte sikringer beskytter er angivet i skemaet nedenfor. Tallene ude til venstre svarer til numrene på figuren.

Fig. 45	Sikring	
1	15/54	- Olietrykskontrollampe - Kontrollampe for kølevandstemperatur - Benzinmåler med kontrollampe for reservetank - Vinduesvisker - Instrumentbelysning - Ventilatormotor i aircondition anlægget - Blinklys samt disses kontrollampe - Stoplys
2	30 (16 A)	- Indvendig belysning (bakspejlet) - Horn
3	56/b1	- Venstre nærlys
4	56/b2	- Højre nærlys
5	56/a1	- Venstre fjernlys - Kontrollampe for fjernlys
6	56/a2	- Højre fjernlys
7	58/1	- Forreste venstre positionslys - Kontrollampe for positionslys - Højre baglys - Nummerpladebelysning - Motorrumsbelysning
8	58/2	- Forreste højre positionslys - Venstre baglys - Nummerpladebelysning (højre)

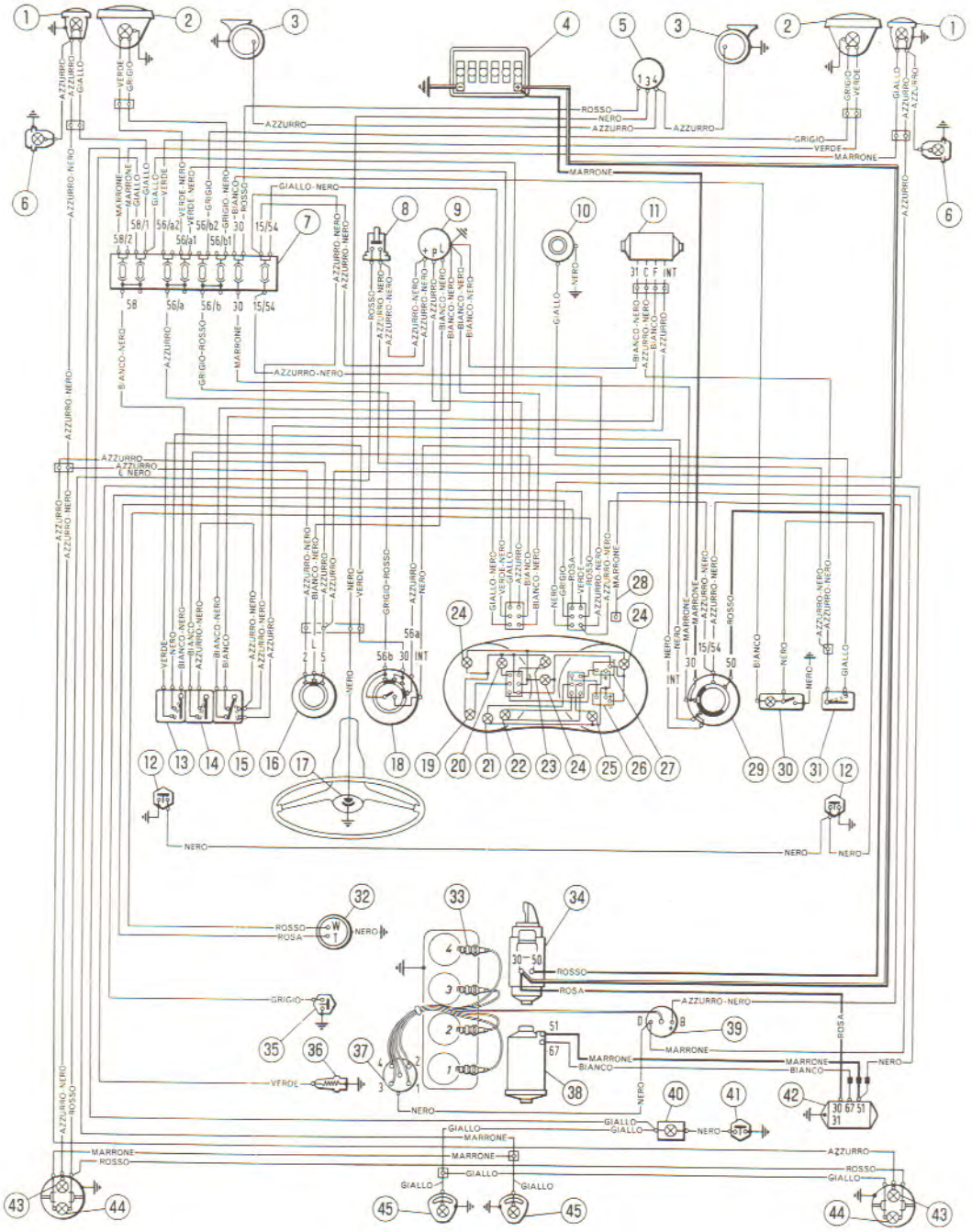


Fig. 46. Ledningsdiagram.

Nøgle til ledningsdiagram, fig. 46.

1: Forreste blink- og positionslys.
2: Forlygter (nær- og fjernlys).
3: Horn.
4: Batteri.
5: Hornrelæ.
6: Sideblinklys.
7: Sikringsdåse.
8: Stoplygtekontakt.
9: Blinklysrelæ.
10: Blæser f. varmeapp.
11: Viskermotor.
12: Dørkontakter.
13: Lyskontakt.
14: Instrumentlyskontakt.
15: Viskerkontakt.
16: Blinklyskontakt.
17: Hornkontakt.
18: Nedblændingskontakt.
19: Fjernlyskontrollampe (blå).
20: Kontrollampe for for- og baglygter (grøn).
21: Olietrykskontrollampe (rød).
22: Ladekontrollampe (rød).
23: Blinklyskontrollampe (grøn).
24: Instrumentlys.
25: Kontrollampe f. benzinreserve (rød).
26: Benzinmåler.
27: Kølevandstermometer.
28: Tilslutning f. evt. omdrejningstæller.
29: Tændings- og startkontakt.
30: Loftslys m. kontakt.
31: Kontakt f. varmeapparat.
32: Benzinmåleraggregat.
33: Tændrør.
34: Starter.
35: Olietrykskontakt.
36: Føler f. termometer.
37: Strømfordeler.
38: Dynamo.
39: Tændspole.
40: Motorrumslampe.
41: Kontakt f. 40.
42: Kontrolboks.
43: Bageste blinklys.
44: Stop- og baglygter.
45: Nummerpladelys.

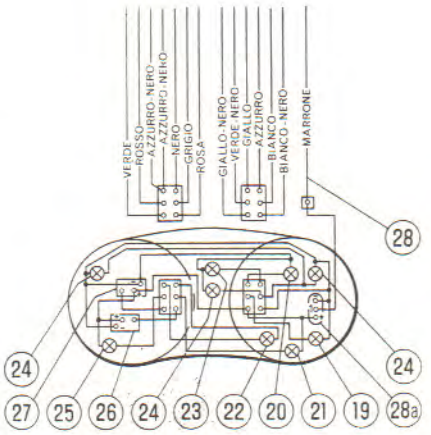
Farvekode

Giallo = gul.
Marrone = brun.
Rosso = rød.
Azzurro = blå.
Nero = sort.
Verde = grøn.
Bianco = hvid.
Grigio = grå.
Rosa = rosa.

Fig. 47.

Er vognen forsynet med indbygget omdrejningstæller, anvendes denne ændring til ledningsdiagrammet.

19: Fjernlyskontrollampe (blå).
20: Kontrollampe for for- og baglygter (grøn).
21: Olietrykskontrollampe (rød).
22: Ladekontrollampe (rød).
23: Blinklyskontrollampe (grøn).
24: Instrumentlys f. kombiinstrument.
25: Kontrollampe f. benzinreserve (rød).
26: Benzinmåler.
27: Kølevandstermometer.
28: Tilslutning f. omdrejningstæller.
28 a: Omdrejningstæller (elektronisk).



Lampebestykning m.m.

Forlygter	2
Dobbelt-filament-pære:	
- fjernlys	45 W
- nærlys	40 W
Forreste blink- og positionslys	2
- positionslys	5 W
- blinklys	20 W
Sideblinklys	2
Pinolpære	3 W
Bag-, blink- og stoplygter (med refleksglas)	2
Blinklys pære	20 W
Dobbelt-filament-pære:	
- Baglys	5 W
- Stoplys	20 W
Nummerpladebelysning	1
2 kuglepærer	5 W
Lyskontakt	Hovedafbryder på instrumentbræt
Fjern- og nærlys-omskifter	Skiftearm under rattet
Blinklyskontakt	Skiftearm under rattet
Indvendig belysning	
Pære i bakspejlet	3 W
Kontakter for indvendig belysning:	
- Kipafbryder	På bakspejl
- Trykkontakter aktiveret ved døråbning	På dørrammerne
Instrumentbelysning	
1 lampe med afbryder på instrumentbrættet	3 W
Motorrumsbelysning	
1 lampe, der automatisk tændes ved åbning af motorrumsklappen	5 W
Kontrollamper	
7 pærer i kombi-instrumentet	3 W
Sikringer, 8 sikringer beskytter det elektriske anlæg	8 A

Karrosseri

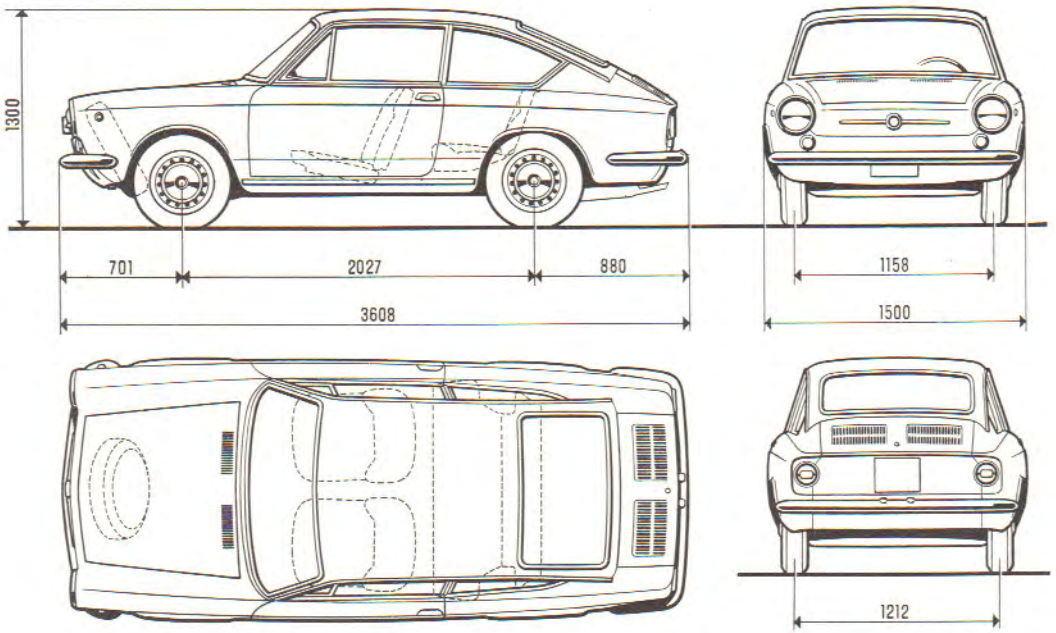


Fig. 48. Vognens hoveddimensioner.

En egentlig målskitse for undervognen, som for de tidligere beskrevne FIAT modeller forefindes for tiden ikke. Til kontrol af undervognen forefindes derimod specialværktøjer, om hvilke nærmere oplysninger kan indhentes hos Nordisk Fiat A/S, København (Teknisk afd.).