



”REPARATIONSHÅNDBOGEN”

FOR EJERE AF FIAT 500 - 600 - 850 OG X1/9

FIAT 500 KLUB DANMARK

16. UDGAVE dec. 2017

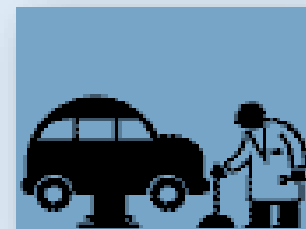
INDHOLD:

- REPARATIONSVEJLEDNINGER
- DATASIDER
- TIPS OG ANDRE RELEVANTE OPLYSNINGER
- BEREGNET FOR DEM DER IKKE ER FAGUDDANNET,
•MEN GERNE VIL REPARERER SIN EGEN FIAT 500 – 600 - 850 - X 1/9
- IDE OG LAYOUT FOR FIAT 500 KLUB DANMARK MEDLEM NR. 615 HOLGER SØRENSEN

”REPARATIONSHÅNDBOGEN”
INDHOLDSFORTEGNELSE [KLIK HER](#)

”PROBLEMBANKEN”
INDHOLDSFORTEGNELSE [KLIK HER](#)

[...KLIK HER INDEN DU ÅBNER INDHOLDSFORTEGNELSERNE](#)



A

- [AUTOMATISK CHOKER FIAT X 1/9](#)

B

- [BAGBREMSE DIV. MOD](#)
- [BREMSEJUSTERING UDEN SELVJUSTERING](#)
- [BREMSEDATA/SELVJUSTERING](#)
- [BREMSEHOVEDCYLINDER REPARERES](#)
- [BREMSESYSTEM UDLUFTES](#)
- [BENZINPUMPE + SPLIT-TEGNING.](#)
- [BAGGRUNDSVIDEN OM DEN BENZIN DU KØRER PÅ](#)
- [BATTERI UDSKIFTES](#)

C [CHASSIS /MOTORNUMMER PLASERING](#)

D

- [DIV .DATA ALLE MODELLER](#)
- [DATABLADE ORIGINALE FIAT 126](#)
- [DATABLADE ORIGINALE FIAT X1/9](#)
- [DYNAMO/GENERATOR UDSKIFTNING AF KUL](#)

E

- [EFTERSPÆNDING AF TOPSTYKKE](#)
- [EL – DIAGRAM FOR TRÆKTØJ](#)

F

- [FARVEPRØVER MED ORIGINALE FIAT NUMRE](#)
- [FIAT 126 DIFFERENTIALE](#)

G

- [GEARKASSELEJER, HJUL MM. UDSKIFTNING](#)

H-I-J

[JUSTERING AF FORHJULSLEJER](#)

- [JUSTERING AF BAGHJULSLEJER](#)
- [JUSTERING AF GEARSKIFTE](#)

K

- [KOBLING HAR SAT SIG FAST](#)
- [KRON OG SPIDSHJUL SPLITTEGNING](#)
- [KILEREMME OG TERMOSTAT JUSTERING FIAT 600 + MULTIPLA](#)
- [KOBLINGSTRYKFOD JUSTERING](#)
- [KONTROL AF GEAROLIE- KOBLINGSTRYGANG- JUST. AF REMME](#)

- [KØLESYSTEM FIAT 600](#)

L

- [LADERELÆ TRE – KÆRNET SE BESKRIVELSE](#)

M

- [MÅLING AF AFLADNING](#)

N

- [NYVOGNSPRISER - EGENVÆGT – ½ ÅRLIG VÆGTAFGIFT I 1967](#)
- [+ REGISTRERINGSPIRER PÅ FIAT 600 1964](#)

O

- [ORIGINALE DATABLADE TIL FIAT 126](#)
- [ORIGINALE DATABLADE TIL FIAT X 1/9](#)

P

- [PÅFYLDNINGSMÆNGDER](#)

R

- [REDUKTIONSVENTIL F.OLIETRYK MODEL 500-600](#)
- [REPARATION AF STYREBOLTE/SPINDLER](#)
- [RENSNING AF CENTRIFUGALFILTER / SLYNGFILTER](#)
- [REMSKIVEPAKDÅSE UDSKIFTNING](#)

S

- [STARTER UDSK. AF KUL OG BØSNINGER](#)
- [SIKRINGER](#)
- [SPLIT - TEGNING STRØMFORDELER FIAT 500](#)
- [SPLIT – TEGNING WEBER KARBURATOR FIAT 500](#)
- [SPLIT - TEGNING AF FIAT 500 KARBURATOR](#)
- [SPLIT - TEGNING AF FIAT 600 KARBURATOR](#)
- [SPLIT-TEGNING BAGHJULSLEJER](#)
- [STYREHUS FIAT 500](#)

T

- [TAKTKÆDE + HJUL UDSKIFTNING](#)
- [TÆNDINGSJUSTERING – STRØMFORDELER](#)
- [TÆNDINGSSYSTEM TIL MODEL 600, 600D + MULTIPLA](#)
- [TÆNDINGSANLÆG ALM. DIAGRAM](#)
- [TÆNDRØRSFARVEN = MOTORENS TILSTAND](#)

U

- [UDMÅLING AF STYRETØJ UDEN OPTISK APPARAT](#)
- [UDMÅLING AF STYRETØJ MED OPTISK APPARAT](#)
- [UDMÅLING + SPORING MED FAST SPORESTANG](#)
- [UDSKIFTNING AF FORFJEDER](#)

V

- [VENTILJUSTERING](#)
- [VINTERKONSERVERING](#)
- [VISKERBLADE](#)
- [VEJLEDNING I SYN AF VETERANBILER](#)

DATASIDEN	500	126	600	850	850Sp./spider/ coupe/sport	X1/9-five speed	
TÆNDING							
FORTÆNDING	10'før top	10'før top	10'før top	10'før top	10'før top	5' før top	
PLATINAFSTAND	0,40 - 0,45 mm	0,40 - 0,53 mm	0,40 - 0,45 mm	0,42 - 0,48 mm	0,57 - 0,73	0,37 - 0,43	TILBAGE TIL TÆNDINGSJUST.
CAMVINKEL		78' + - 3'	55' + - 3'	55' + - 3'	55' + - 3'	55' + - 3'	
TÆNDINGSRÆKKEFØLGE	1 - 2	1 - 2	1- 3- 4 -2	1- 3- 4 -2	1-3-4-2	1-3-4-2	
ELEKTRODEAFST. PÅ TÆNDRØR	0.5 - 0.6 mm	0.6 - 0.7 mm	0.6 - 0.7 mm	0.6 - 0.7 mm	0.5 - 0.6 mm	0.7 - 0.8 mm	
MOTOR							
VENTILAFSTAND M. KOLD							TILBAGE TIL VENTILJUSTERING
MOTOR	0.10-0.10u	0.20i - 0.25u	0.15i - 0.15u	0.15i - 0.15u	0.15i - 0.15u	0.45i - 0.60u	
OLIETRYK I TOMGANG M. VARM							
MT.	2.5 - 3.0 bar	2.5 - 3.0 bar	3,0 - 4.0 bar	3.0 - 4.0 bar	3.0 - 4.0 bar	3.5 - 5.0 bar	
TILSPÆNDING AF							TILBAGE TIL EFTERSPÆNDING
TOPBOLTE/MØTR	3.3kg #	4.1 kg #	3.0 kg #	3.5 - 4.0 kg #	6.2 kg #	9.5 kg #	
KARBURATOR							
SVØMMERHØJDE M. WEBER							
KARB.	6.5 mm	7.0 mm	7.0 mm	9.0 mm	7.0 m	7.0 + - 0.5 mm	
NÅLEVENTIL	1.10 mm	1.25 mm	1.0 mm	1.10 mm	1.15 - 1.20 mm	1.07trin1- 1.30 trin2	
CO % I TOMGANG	2-4.5 %	2-4.5 %	2-4.5 %	2-4.5 %	2-4.5 %	2-4.5 %	TILBAGE TIL SVØMMER JUST
TOMGANGSDYSE	0.40 - 0.45 mm	0.45 - 0.50 mm	0.45 mm	0.40 mm	0.40 mm	0.47 mm	
BENZINPUMPETRYK	0.15 -0.20 bar	0.15 - 0.20 bar	0.17 - 0.20 bar	0.18 - 0.20 bar	0.18 - 0.20 bar	0.20 - 0.40 bar	TILBAGE TIL BENZINPUMPEN
OKTANTAL BLYFRI se note##	blyfri 95 oktan	blyfri 95 oktan	blyfri 95 oktan	blyfri 95 oktan	blyfri 95 oktan	blyfri 95 oktan	
HJUL/STYRETØJ							
DÆKSTØRELSE	125X12	135X12	5.20X12	5.50X12	145X13	165X13	TILBAGE TIL CAMBERJUSTERING
DÆKTRYK PSI	17 FOR - 22 BAG	20 FOR - 28 BAG	16 FOR - 26 BAG	17 FOR - 24 BAG	16 FOR - 26BAG	18 FOR - 26 BAG	
CAMBER	+ 5 - 7 mm	+ 3 - 8,5 mm	+5 - 7 mm	+13 - 14 mm	+13 - 14 mm		TILBAGE TIL OPTISK UDMÅLING
TOE-IN FORHJUL	0+ - 1.0 mm	+1,5 + - 5.5 mm	+3.0 - 4.0 mm	+1.0 - 3.0 mm	+2.0 - 4.0 mm	+2.0 - 6.0 mm	TILBAGE TIL SPORING
TOE-IN BAGHJUL							
YDELSE/VÆGT							
HK	15 HK	23 DIN	32 HK	37 HK	52 HK	75 HK	
EGENVÆGT	500 KG	600 KG	600 KG	650 KG	675 - 700 KG	825 KG	

NOTER

= EFTERSPÆNDING AF TOPBOLTE EFTER 500KM
KØRSEL
= ALLE FIAT-MOTORER ER MED VENTILSTYR OG VENTILER AF STÅL SOM IKKE KRÆVER
BLY SOM SMØREMIDDEL.

TILBAGE TIL INDHOLDSFORTEGNELSE

PÅFYLDNINGSMÆNGDER

PÅFYLDNINGSMÆNGDER	500	126	600	850	X1/9
MOTOROLIE	1 ,7 L	1,8L	3,0 L	4,0 L	4,0 L
GEAROLIE	1,1 L	1,2 L	1,5 L	2,L	
KØLESYSTEM	-	-	4,5 L	7,5 L	

Oliefabrikater og viskositet

Oliefabrikatet er underordnet: **men der må helst ikke bruges syntetiske olier, brug mineralske.**

Køb ikke den billige fra supermarkederne, pris og kvalitet følges gerne ad.

Motorolie 10W40

Gearolie EP 80/85/90

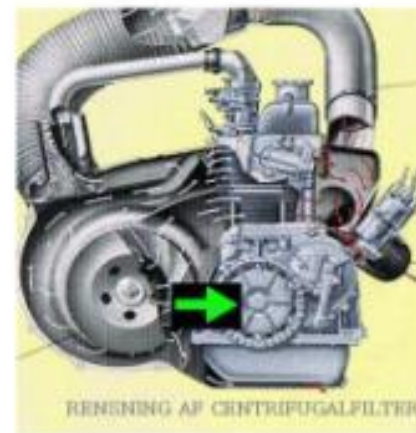
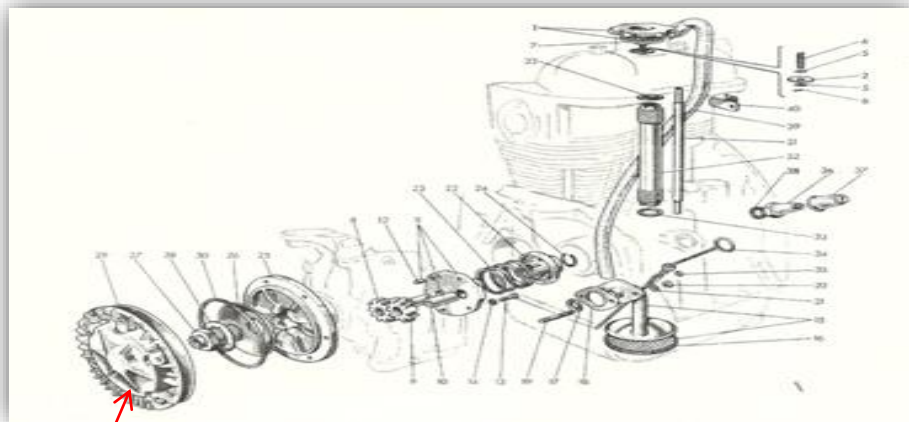
Bagtøjsolie EP 90

Bremsevæske DOT 2 – 4 (jo højere tal jo bedre)

Kølvæske Paraflu 11 eller Paraflu miljø. (Ved at blande 50 % vand og 50 % frostvæske er den frostsikret til – 35 grader)
ren frostvæske fryser v/- 14 grader.

Brug kun paraflu den indeholder antikorotionsstoffer som ikke findes i andre fabrikater, da bilerne står meget stille er det af stor betydning for at undgå tæring af topstykke, vandpumpe m.m.

RENSNING AF CENTRIFUGAL FILTER /UDSKIFTNING AF REMSKIVEPAKDÅSE



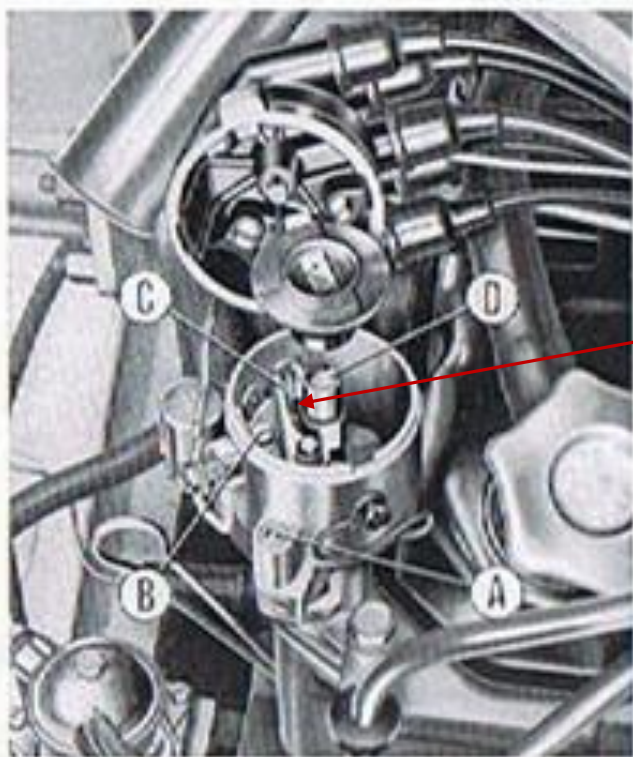
UDSKIFTNING AF REMSKIVEPAKDÅSE

1. afmonter bagpanelet (husk at understøtte motoren)
2. afmonter dækslet på remskiven, så er du inde i slyngfiltret, der sidder der en stor møtrik som holder remskiven fast, det kan godt være at den er låst med et låseblik, i så fald åbnes det og møtrikken afmonteres.
og derefter er remskiven lige til at tage af og dermed er du inde ved pakdåsen.
3. udskift pakdåsen, og derefter samles det hele. Hvis du spænder den store møtrik ca. 8-10 kg/cm er det ikke helt forkert

RENSNING AF CENTRIFUGALFILTER SKAL FORETAGES CA. HVERT 3. ÅR ALT EFTER KM. OG OLIEKVALITET

ADVARSEL: HVIS FILTRET STOPPER HELT MISTES SMØRINGEN AF HOVEDLEJERNE

TÆNDINGSSYSTEM til model 600. 600D+ multipla



PLATINER

VEDLIGEHOLDELSE hver 10.000

1 .PUNKT **A + D** SMØRES **km** PAR DRÅBER OLIE

KONTR. / UDSKIFTNING AF PLATINER

AFSTAND **C** SKAL VÆRE 0,47 – 0,53 MM

JUSTER VED AT LØSNE SKRUEN **B** .

HVIS KONTAKTPUNKTERNE ER BLÅ ELLER UENS I OVERFLADEN SKAL DE ALTID SKIFTES

2 SKIFT ALTID KONDENSATOR VED UDSK,AF PLATINER

3. FIBERKLODS PÅ PLATINER SMØRES M. VARMEBESTANDIGT FEDT (BOSCH-FEDT kan købes v. henv. til info@fiat-specialisten.dk)

4. ROTOR , DÆKSEL + KUL I DÆKSEL KONTR.FOR REVNER

5. HVIS ROTOR ER STØJDÆMPET KONTR. MODSTANDEN

KONTR. TÆNDINGSTIDSPUNKT SKAL VÆRE 10` FØR TOP JUSTERE TOMGANGEN - SKAL VÆRE CA. 700 OMDR./MIN.

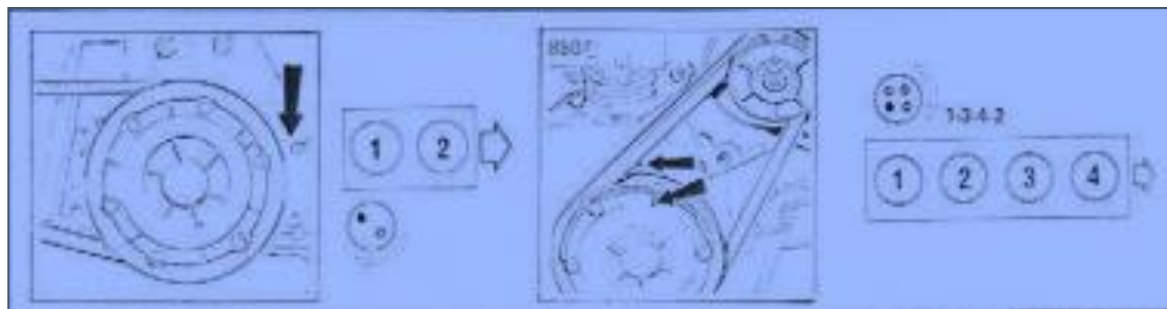
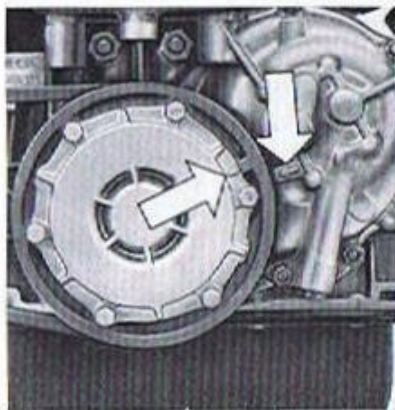
CO-PROCENTEN SKAL HELST VÆRE 2,5-3,5 %

6. JUSTERING AF TÆNDING SE NÆSTE SIDE



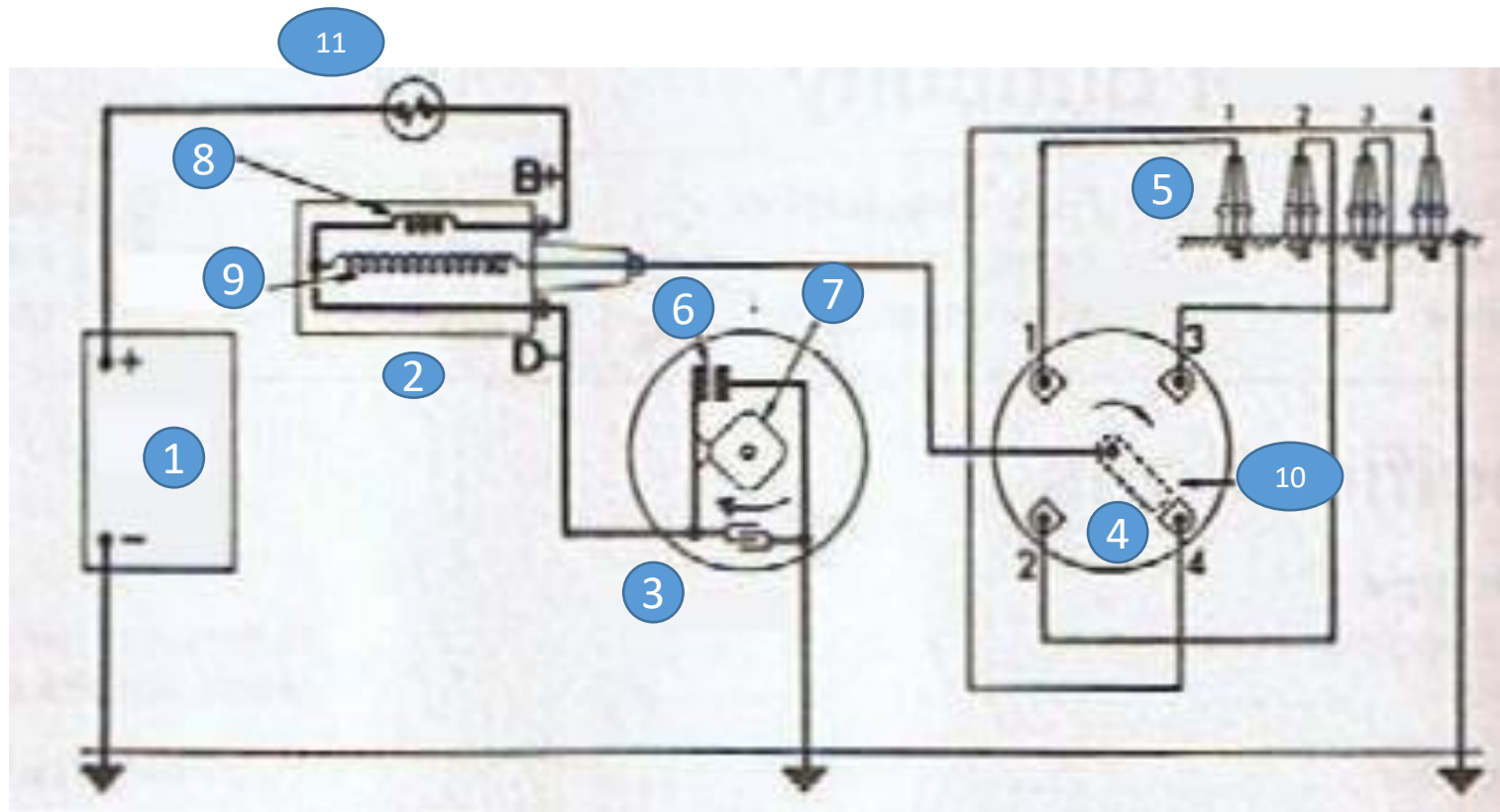
TÆNDINGSJUSTERING

Static advance 10 deg.



- Hvis du ikke har den originale tændingsskala, skal fasemærket på remskiven stå 10-12 mm før topmærket på motoren.
- det svarer til 10 graders fortænding.
- **OBS. mod 850 løber venstre om**

DIAGRAM almindeligt tændinganlæg



1. BATTERI
2. TÆNDPOLE
3. STRØMFORDELER
4. FORDELERDÆKSEL

5. TÆNDRØR
6. PLATINER
7. CAM-AKSEL
8. PRIMÆR VIKLING

9. SEKUNDÆR VIKLING
10. ROTOR
11. TÆNDINGSKONTAKT

Hvad fortæller farven på dit tændrør dig?



grå brun let belagt kerne,
motor i god stand



Olievædet:
utætte stempelringe ,olietype



Tilgroet m.kedelsten:
Utæt toppakning



Overophedet:



Glasagtig gult lag:
Karburator eller tænding
fejljusteret



Elektrodefejl:
For højt glødetal

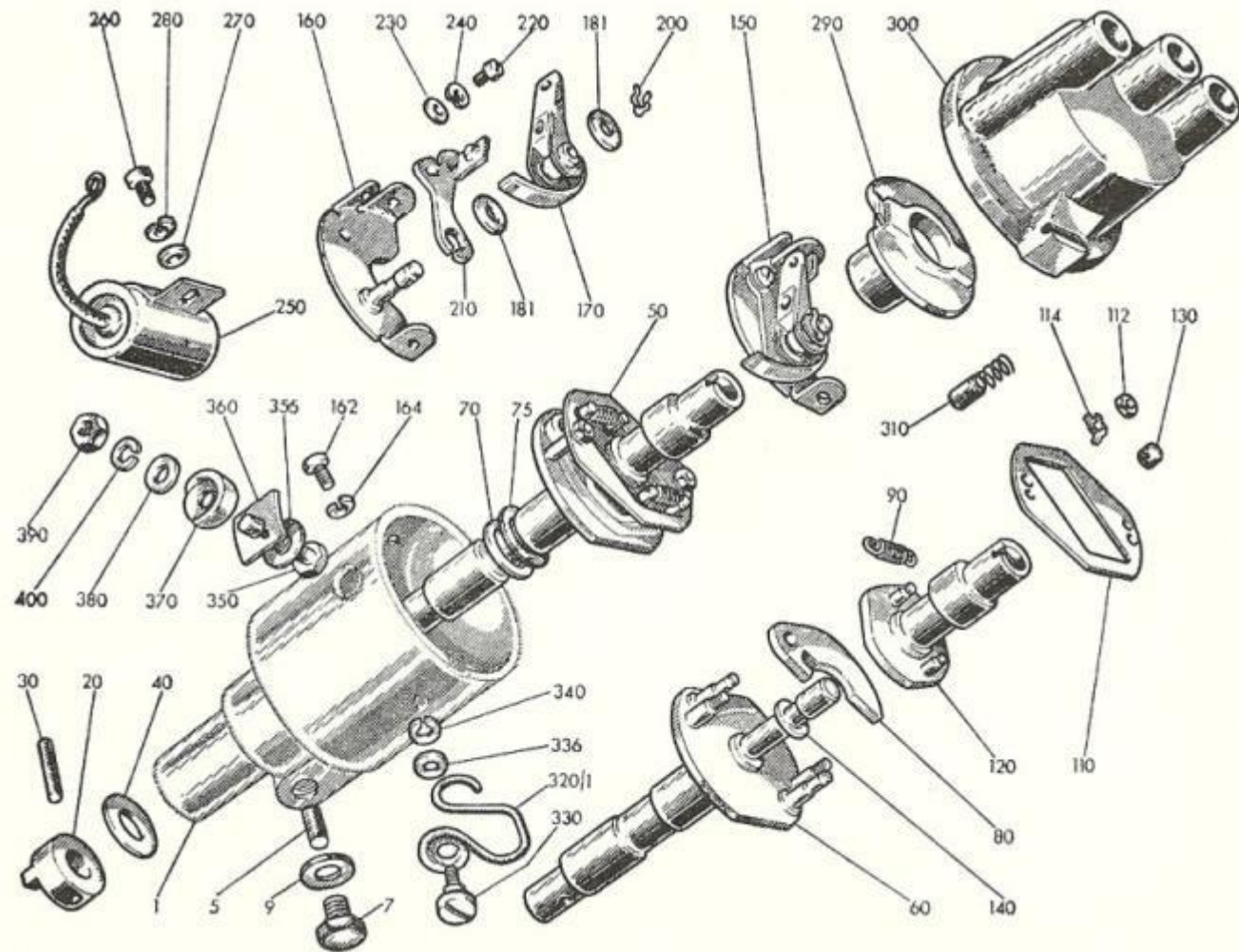


Tørt mørk sodet:
Blanding for fed, choker ude af
justering

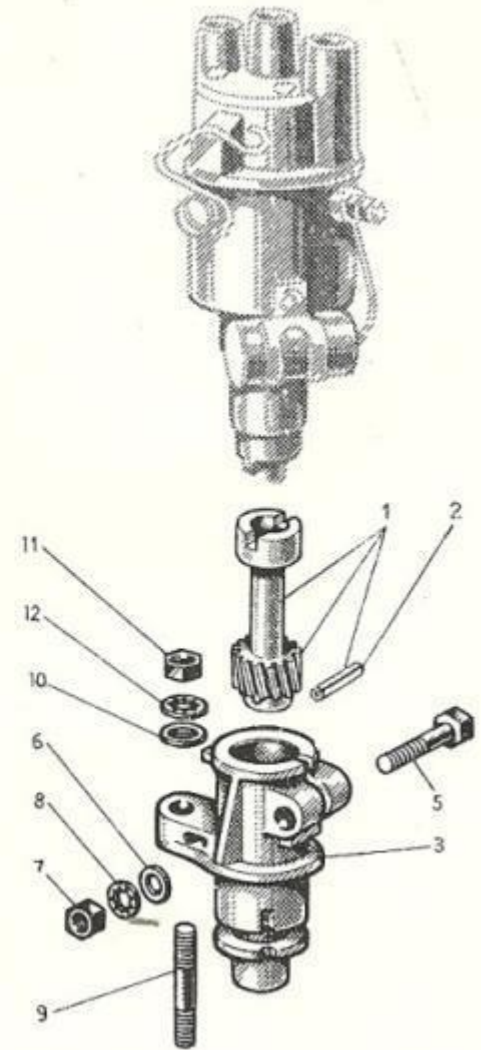
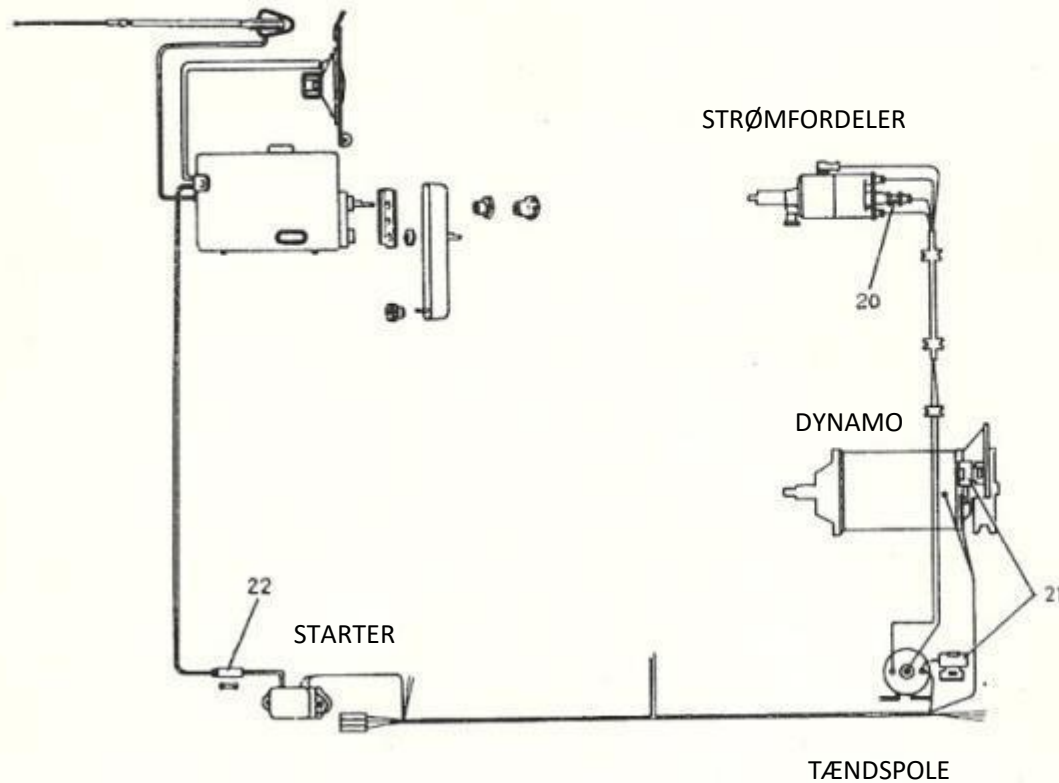


Revnet porcelænskerne:
Forkert just.afstand

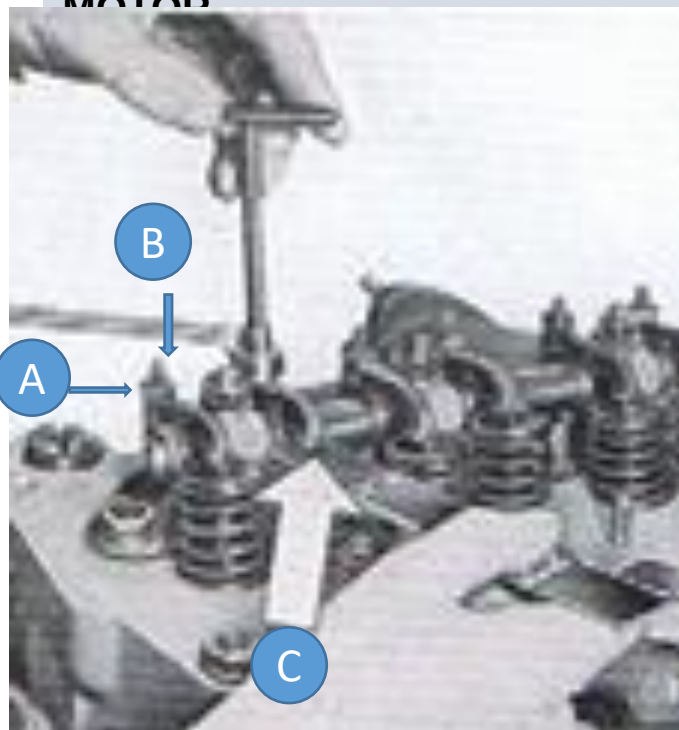
Splittegning af Fiat 500 strømfordeler



Splittegning af Fiat 500 strømfordeler / Tændingsdiagram



VENTILJUSTERING, ALTID M.KOLD MOTOR



FREMGANGSMÅDE

- AFMONT. LUFTFILTER, KARBURATOR OG VENTILDÆKSEL
- DREJ MOTOREN I OMLØBSRETNINGEN INDTIL 2 VIPPEARME VIPPER (OVERLAPPER)-S Å KAN VENTILERNE STILLES EFTER FØLGENDE FREMGANGSMÅDE.
- CYLINDER 1 OVERLAPPER – STILLES CYLINDER 4
CYLINDER 2 OVERLAPPER - STILLES CYLINDER 3
CYLINDER 3 OVERLAPPER - STILLES CYLINDER 2
CYLINDER 4 OVERLAPPER - STILLES CYLINDER 1
- RÆKKEFØLGE : 1-3-4-2
- LØSNE MØTRIKKEN **A** PÅ STILLESKRUE **B**
- MÅL AFSTANDEN PUNKT **C** MED EN BLADSØGER IMELLEM VENTILSTAMME OG VIPPEARME
- MONTERING AF VENTILDÆKSEL KARBURATOR OG LUFTFILTER
- **HUSK NY VENTILDÆKSELPÅKNING HVER GANG. (GUMMIKORKTYPEN)**

Reduktionsventil for olietryk mod. 500-600

Reduktionsventil

På krumtaphusets venstre side ved siden af benzinpumpen.

Olietryk (drift)

2,5 - 3,0 kp/cm² (36 - 43 lb/sq. in)

Model 600

Olietryksindikator

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

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

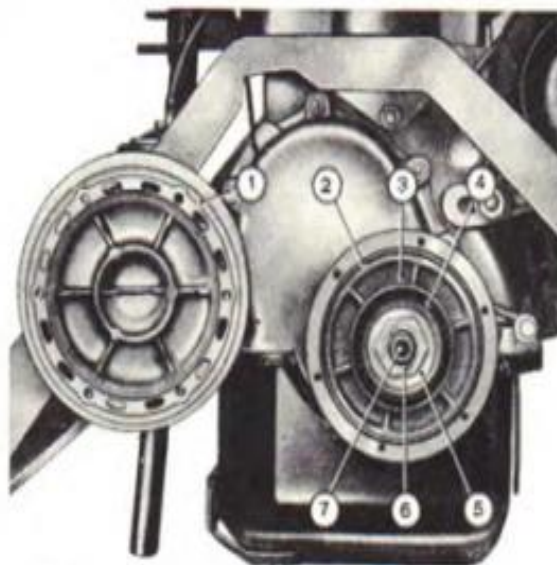


Fig. 6. Centrifugaloliefilteret adskilt.

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

Model 500

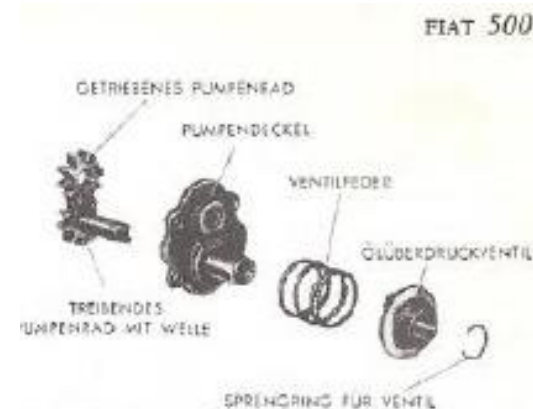
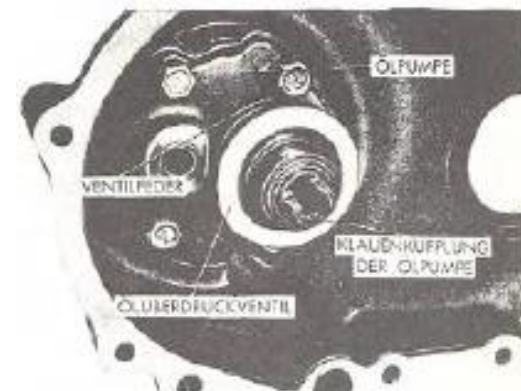
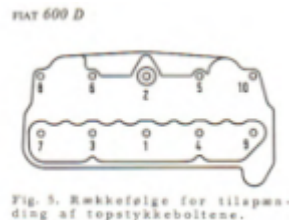
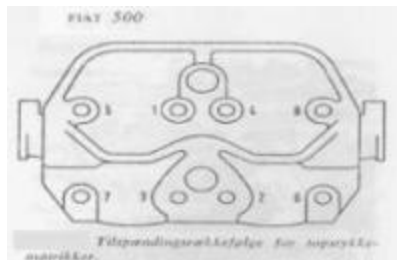


Fig. 19. Oliepumpens og reduktionsventilens dele.



VED UDSK AF OLIEINDICATOR BRUG KUN ORIGINAL

EFTERSPÆNDING AF TOPSTYKKE



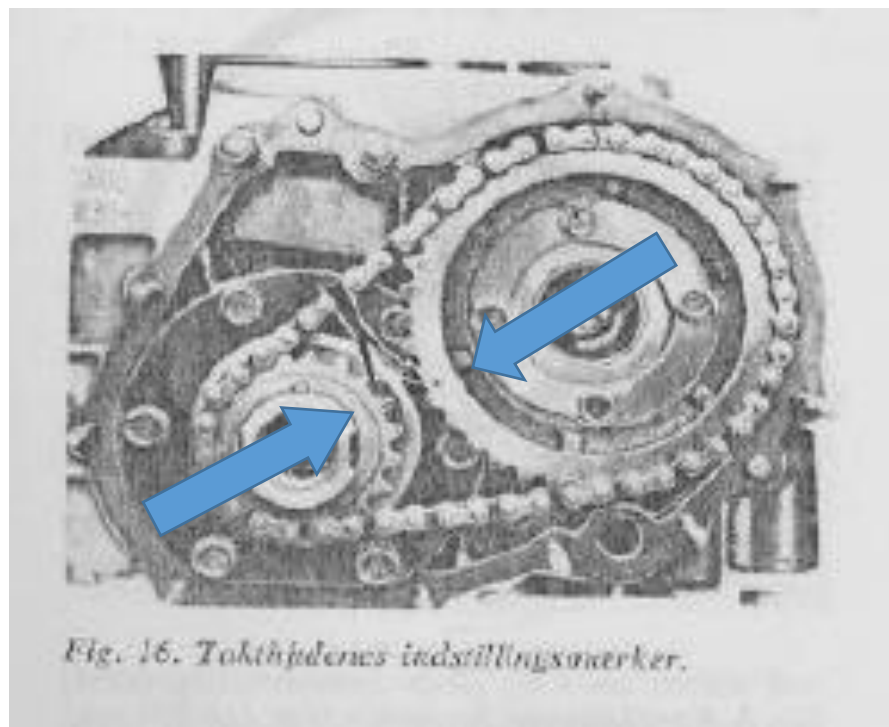
- TILSPÆNDING AF TOPSTYKKE
- TOPBOLTE SKAL EFTERSPÆNDES
 - (IKKE STRÆKBOLTE)
 - EFTER 3-500 KM KØRSEL
- HUSK BOLTEN UNDER KARBURATOREN
- Tilspænding og efterspænding **ALTID M. KOLD MOTOR**
- SKIFT VENTILDÆKSELPÅKNING HVER GANG (BRUG KUN TYPEN LAVET AF GUMMIKORK)

TILSPÆNDINGS VÆRDIER FOR TOPBOLTE

FIAT 500	3,3 KG
FIAT 126	4,1 KG
FIAT 600	3,0 KG
FIAT 850	3,5-4,0 KG
FIAT 850 SPECIAL + SPORT COUPE	6,2 KG

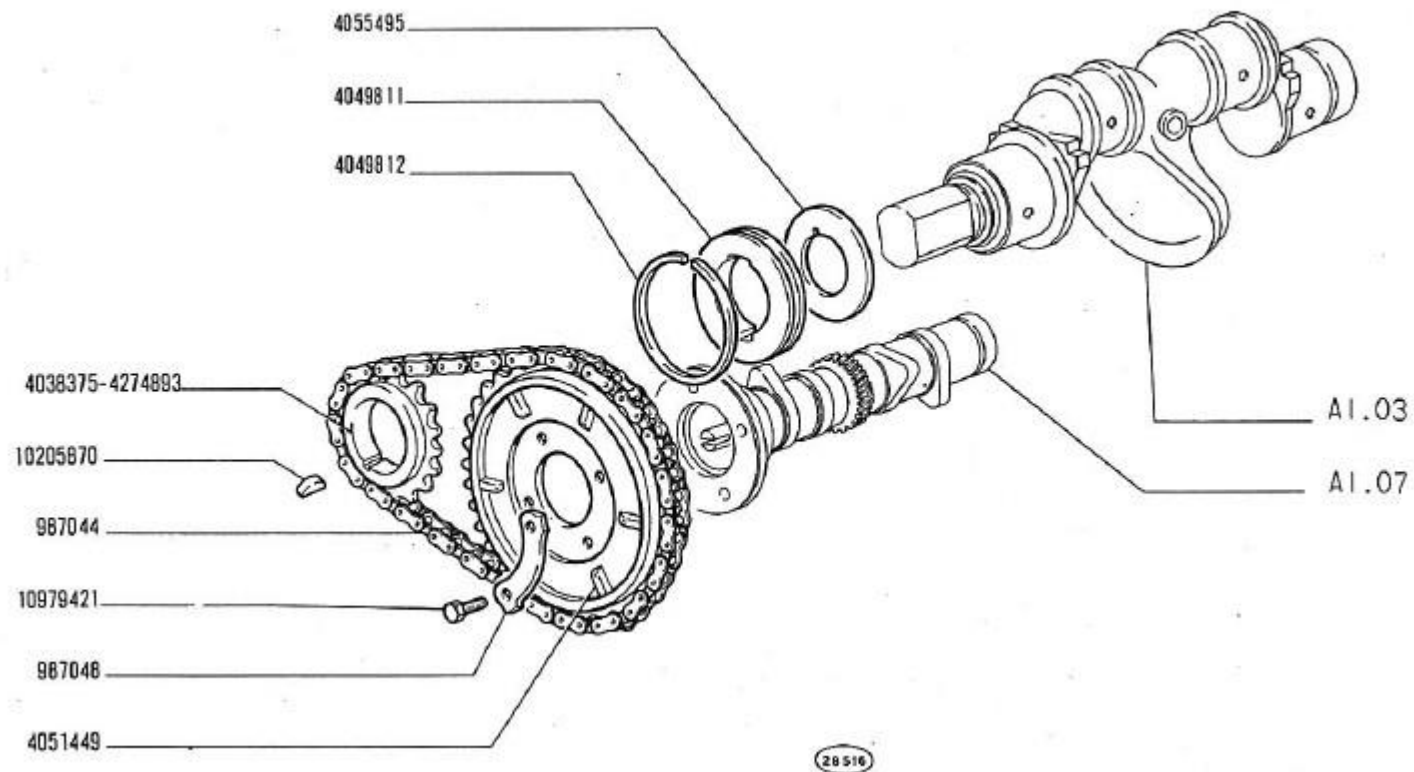
UDSKIFTNING AF TAKTKÆDE

SE SPLITTEGNING AF KRUMTAP
KNASTAKSEL KÆDESÆT [KLIK HER](#)



- SÆT EN MOTORBRO PÅ ELLER UNDERSTØT MOTOREN MED EN DONKRAFT
- AFMONTERING AF BAGKOFANGER OG BAGPANEL
- AFMONTERING AF REMSKIVE OG DÆKSEL
- SÆT TAKTMÆRKERNE OVERFOR HINANDEN (FASEINDSTILLING)
- FJERN TAKTHJUL OG KÆDE
- MONTER .NYE HJUL OG KÆDE
- (BEMÆRK, HVIS KÆDEN ER AF DEN TYPE MED OLIEGRIBERE SKAL DE VENDE IND MOD MOTOREN)
- BOLT PÅ KNASTAKSEL SPÆNDES I MOMENT KG 3.0
- DREJ DEREFTER MOTOREN ET PAR OMGANGE OG KONTROLER FASEMÆRKERNE ER OK
- MONTER DÆKSEL, REMSKIVE OG REM IGEN
- KONTROL OG JUSTERING AF FORTÆNDING
- PÅMONTER BAGPANEL OG KOFANGER IGEN

SPLITTEGNING AF KNASTAKSEL. KRUMTAP



[TILBAGE KLIK HER](#)

STARTER udsk. af kul og bøsninger

Udskiftning af kul og bøsninger:

- Afmonter starteren
Adskil starteren og vask den ren
Skift kullene i endedækslet
- Skift bøsningerne (**husk at gennemsmøre dem med olie**) dette gøres ved at sætte bøsningen på en finger, fylde den helt m. olie, derefter trykkes med en anden finger på olien indtil bøsningen "sveder"
- Ankeret poleres på kommutatoren m. fint smergellæred.
Kontroller drevet for slid på tænderne og fjederens stramhed
Starteren samles og afprøves
- Afprøves ved at sætte 12 volt til øverste bolt på relæet og stel et vilkårligt sted, derefter kortsluttes med en skrutrækker mellem det lille stik-ben (+)på relæet og øverste bolt

Startmotor virkemåde.

Starteren er med et kabel tilsluttet batteriets + pol og via motorblok og kabel tilsluttet batteriets - pol.

Aktivering af starteren sker med en startkontakt der danner forbindelse fra batteriets + pol til starterens relæspole.

Startrelæet trækker startdrevet frem så det går i indgreb med startkransen og startrelæets kontakter slutter forbindelsen mellem batteri og starterens elektromotor.

Starteren kører og tørner motoren.

Motoren går i gang efter ca. 1 - 2 sekunder hvorefter startkontakten slippes og startrelæet afbryder forbindelsen til elektromotoren og vil trække startdrevet ud af indgrebet med startkransen, hjulpet på vej af startkransens omdrejninger og drevets friløbs konstruktion.

Starterens opbygning, tilslutning og styring kan variere.



SPLITTEGNING AF STARTMOTOR

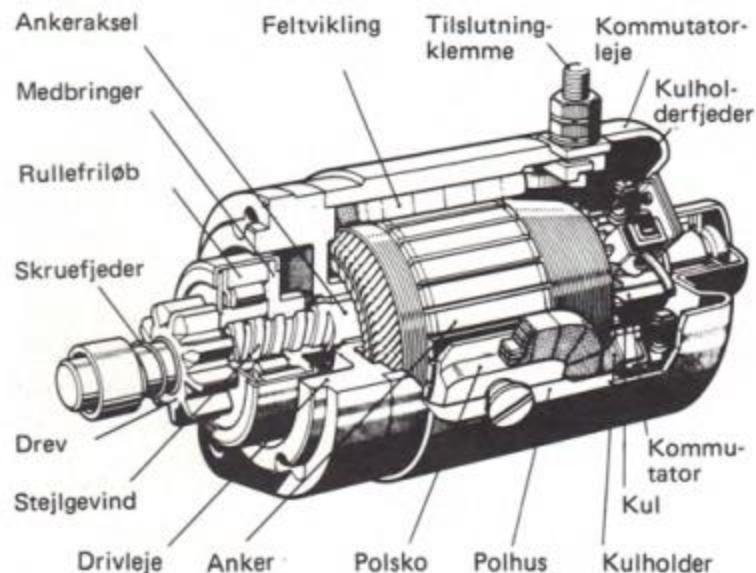


Fig. 24 Snit gennem starter type DG.

Skruedrev-starter

Opbygningen af denne starter ses af fig. 23 og 24. Drevet er ved udførelsen uden rullefriløb (fig. 23) anbragt umiddelbart på et stejlgevind på ankerakslen. Gevindets retning er således, at drevet ved ankerets start som følge af sin inertie og gevindets skruevirkning skubbes mod tandkransen. Går det i indgreb med denne, skrues det straks frem til et fast anslag. Starteren forbindes derved med motoren og drejer denne rundt. Den mellem drev og anslag på ankerakslen monterede skruefjeder har til opgave at holde drevet fast i hvilestilling. Opbygningen af denne starter er forholdsvis enkel, men den er kun egnet for mindre ydelser.

Dette er en snittegning af en vilkårlig starter

Elektrisk anlæg

Systemspænding
Stelforbindelse
Batteri

12 volt
Minus
36 amph.

Dynamo

Ladestrøm, max. (kortvarig)
- - (kontinuerlig)
Effekt, max. (kortvarig)
- - (kontinuerlig)

D 90/12/16/3 CS

22 amp.
16 -
320 watt
230 -

Omdrejningstal, max.
Udveksling motor/dynamo
Kulfjedertryk
Dynamokul, reservedelsnr.
Underskæring - kommutator

9000 omdr./min.
1,8:1
600-720 p
4110851 ell. 4110852
0,6-0,7 mm

Kontrolboks

Regulatorspænding ved 50 °C og
halv belastning (8 amp.)
Spænding for temperaturstabilisering
Luftgab

FIAT GN 2/12/16

14,2 ± 0,3 volt
15 volt
0,99-1,11 mm

Regulatorstrøm
Luftgab

16 ± 1 amp. ved 13 volt
0,99-1,11 mm

Regulatormodstand
Spændingsregulatorens formodstand

85 ± 5 ohm
17 ± 1 -

Tilbagestrømsrelæ

Indkoblingsspænding
Tilbagestrøm, max.
Luftgab ved lukkede kontakter
Kontaktpunktafstand

12,6 ± 0,2 volt
16 amp.
0,35 mm
0,45 ± 0,06 mm

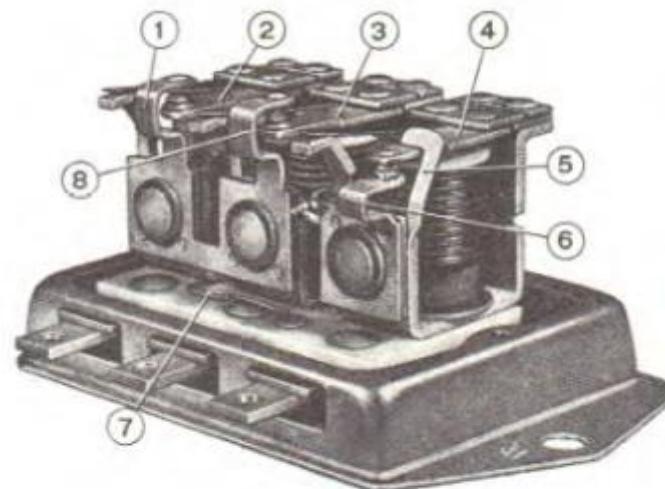


Fig. 41. Kontrolboksen.
(Tilbagestrømsrelæet ses nærmest).

- 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.

Udskiftning af kul og lejer i dynamo

1. Afmonter dynamoen
2. Adskil og rengør alle delene.
3. Lejer kontrolleres evt. udsk.
Kul skiftes, kommutatoren poleres m.fint smergellæred
Der renses ud mellem kommutatorene med en slidt nedstrygerklinge

Når dynamoen er samlet kan den afprøves f.eks. i en gammeldags drejebænk. Hvis man kommer til at rotere den forkerte vej lyser ladelampen når motoren startes, så skal relæet polvendes.(Dette gøres ved at kortslutte de to yderste stikben på det tre- kærkede relæ i et par sekunder.)

Billede af en dynamo mangler, har du et modtages det med tak .

info@fiat-specialisten.dk

Generator

På en generator er det kun muligt at skifte kulholder og laderelæ uden at skille den ad. Hvilket ikke tilrådes at gøre.

Det er som regel billigere at få en renoveret / ombytnings generator.



Generator til Fiat 126

Til mod.127 / Uno mm.



MÅLING AF AFLADNING + UDSK. AF BATTERI

UDSKIFTNING AF BATTERI

Hvis det er muligt at købe et batteri som IKKE er vedligeholdelsesfrit er det klart at foretrække, da det bedre kan klare at stå vinteren over.

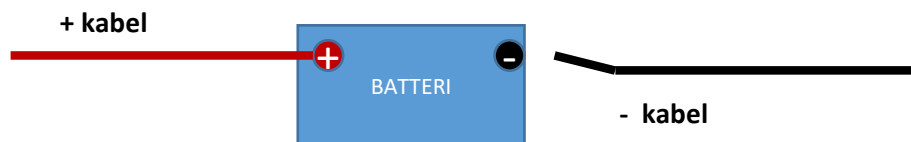
Et nyt batteri skal lades helt op inden det tages i brug, det er kun ca. tre/kvart opladet når du får det. Det kommer ikke højere op bare ved at køre en tur.

MÅLING AF AFLADNING

Hvis du ikke har noget at måle med eller ved hvordan man gør er her en lidt uautoriseret måde at gøre det på.

Når du har monteret et fuldt opladet batteri, spænder du plus polskoen fast tager minus polskoen og holder mod minus polen på batteriet og tager den fra igen hvis der kommer en gnist er der afladning. Alle forbrugere skal selvfølgelig være slukket.

Hvis der er afladning på jævnstrømsanlægget ligger fejlen som regel i kontaktpunkterne i det tre- kernede relæ. I vekselstrømsanlægget er fejlen som regel enten en diode der er utæt eller laderelæet der er defekt.



KILEREMME OG TERMOSTAT JUSTERING MODEL 600 + MULTIPLA

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

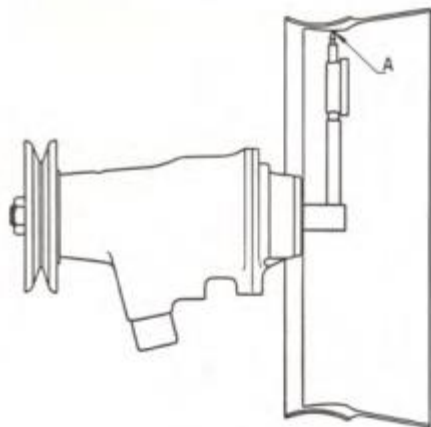


Fig. 7. Kontrol af lufttragt.
A: Kontrolpunktet.

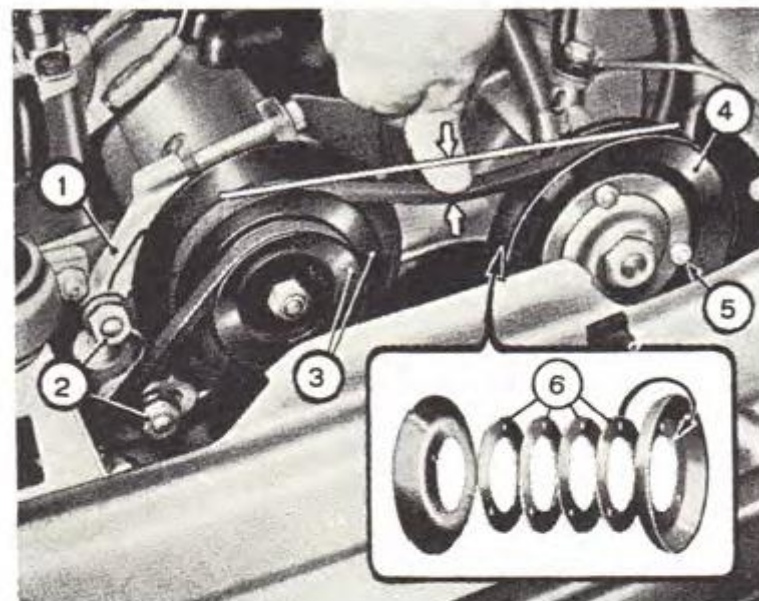


Fig. 8. Justering af drivremme
for dynamo og vandpumpe.

- | | |
|----------------------------|--|
| 1: Indstillelig beslag | 5: Sammenspændingsbolte for pumperemskive. |
| 2: Bolte for dynamobeslag. | 6: Justeringsringe for vandpumpe-remskive. |
| 3: Dynamoremskive. | |
| 4: Vandpumpe-remskive. | |

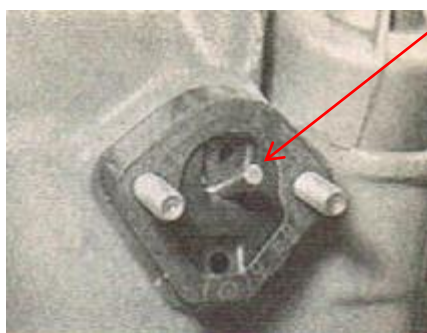
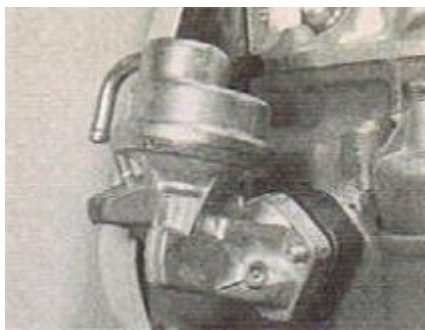
BENZINPUMPE

BENZINPUMPE

1. Hvis benzintrykket er blevet for lavt, kan det skyldes utæt membran, utætte hjerteklapper eller pumpestangen er blevet for kort. De to første fejlmuligheder er der ikke andet at gøre ved end skifte den ud. Men er det pumpestangen, kan det godt ændres ved at lægge en svejseklat på i den ene ende, eller lægge en tyndere pakning imellem blok og flange.

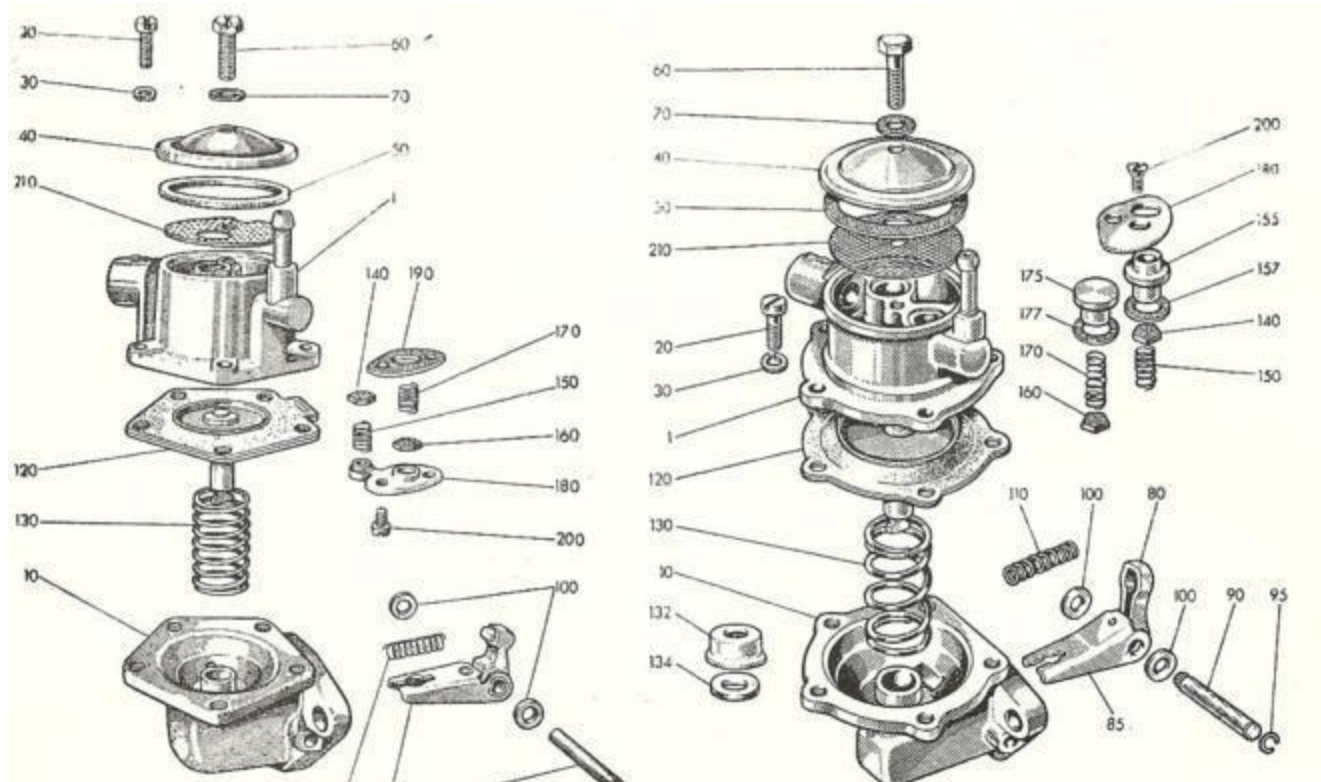
2. Hvis benzinforbruget er blevet større, kan det skyldes at pumpen er utæt inden i, således at der trænger benzin ned i krumtaphuset. Det opdages som regel ved at motoren ikke behøver choker, eller ved at oliemængden er steget til et stykke over max mærket på oliepinden.

HER LÆGGES EN SVEJSEKLAT SOM SLIBES TIL



DE VISTE BILLEDER ER AF BENZINPUMPEN PÅ EN Uno 45

BENZINPUMPE split-tegning



[LINK TIL](#) ➔

[TILBAGE TIL DATASIDEN](#)

[TILBAGE TIL BENZINPUMPE](#)

[INDHOLDSFORTEGNELSE](#)

Weber karburator 26 IMD 1 Fiat 500

Brændstofsistem

Brændstoftanken	rummer	21 liter
Brændstofpumpe	Normal membranpumpe drevet fra knastakslen via en stødstang	
Karburator (500 Nuovo og 500 D)	WEBER type 26 IMB 1	
Karburator (500 Nuovo Sport)	WEBER type 26 IMB 3	
Karburator (500 Station Wagon)	WEBER type 26 OC	
Karburatordata	26 IMB 1	26 IMB 3
(alle mål er boring/mm)		26 OC
Lysning	26	26
Venturi (formævring)	21	22
Hoveddyse	1,12	1,25
Tomgangsdyse	0,45	0,45
Startdyse	0,90 (F 5)	0,90 (F 5)
Hoved-luftdyse	2,35	2,35
Nåleventilsæde	1,25	1,25
Svømmerhøjde	7 mm	7 mm
		7,5 mm

Svømmerhøjden (se fig. 26) måles mellem svømmerens overkant og svømmerhusdækslets plane underside – med pakning monteret. Svømmervandringen skal være henholdsvis 15 og 14,5 mm – og om nødvendigt korrigeres ved bøjning af tappen (5) fig. 26.

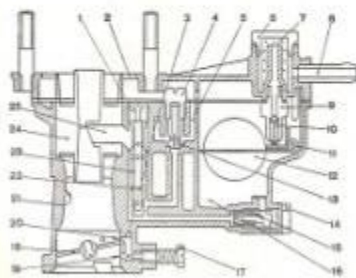


Fig. 24. Snit af WEBER karburator type 26 IMB 1.

- | | |
|-------------------------------|------------------------------------|
| 1: Luftkorrektionsdyse. | 14: Holder f. hoveddyse. |
| 2: Indtag for startluft. | 15: Hoveddyse. |
| 3: Kanal f. tomgangsblanding. | 16: Svømmerhus. |
| 4: Holder f. tomgangsdyse. | 17: Tomgangsblandingskrue. |
| 5: Tilgang f. tomgangsluft. | 18: Boring f. tomgangsblanding. |
| 6: Filterdæksel. | 19: Gasspjæld. |
| 7: Sl. | 20: Overgangsboring. |
| 8: Støt f. benzinslange. | 21: Forsnævring. |
| 9: Svømmerventilsæde. | 22: Huller i blandingsrør. |
| 10: Svømmerventilmål. | 23: Blandingsrør (convulsionsrør). |
| 11: Svømmerbængsel. | 24: Lufttragt. |
| 12: Svømmer. | 25: Strålerør. |
| 13: Tomgangsdyse. | |

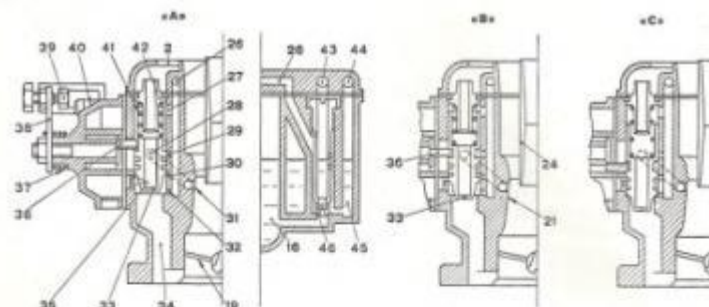


Fig. 25. Snit af startanordning (skematisk).

A: Startanordningen fuldt aktiveret. B: – delvis aktiveret. C: – fuldstændig frakoblet.

- | | | |
|---|-------------------------------|------------------------------------|
| 2: Indtag f. startluft. | 30: Boring f. startblanding. | 40: Hus med holder for startkabel. |
| 16: Svømmerhus. | 31: Overgangsboring. | 41: Ventilfjeder. |
| 19: Gasspjæld. | 32: Boring for startblanding. | 42: Fjederhylse. |
| 21: Forsnævring. | 33: Startventil. | 43: Fjederhylse. |
| 24: Lufttragt. | 34: Blandingskanal. | 44: Luftboring for brænd. |
| 26: Blandingskanal. | 35: Huller for startluft. | 45: Brænd f. startbenzin. |
| 27: Adgang f. tilstrøket til udmagring. | 36: Medbringer. | 46: Startdyse. |
| 28: Overgangskanal. | 37: Returfjeder. | |
| 29: Overgangsboring. | 38: Arm f. startanordning. | |
| | 39: Klemkrue for startkabel. | |

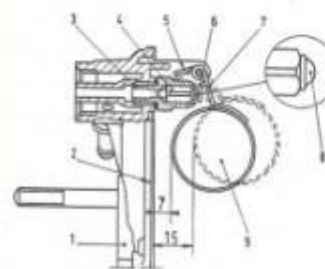


Fig. 26. Indstilling af svømmerhøjde.

- | | |
|-----------------------|---------------------------------------|
| 1: Svømmerhusdæksel. | 6-7: Svømmerarm og arm f. nåleventil. |
| 2: Pakning f. dæksel. | 8: Kugle i svømmerventilmål. |
| 3: Nåleventilsæde. | 9: Svømmer. |
| 4: Nåleventil. | |
| 5: Tap (plade). | |

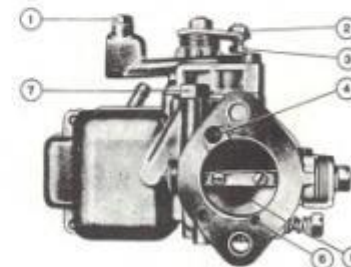


Fig. 27. WEBER karburator type 26 IMB 1.

- | |
|---|
| 1: Klemkrue for bowdenkabel. |
| 2 og 3: Klemkrue med rist f. indv. kabel. |
| 4: Kanal for tomgangsblanding. |
| 5: Gasspjæld. |
| 6: Kanal for tomgangsblanding. |
| 7: Holder for hoveddyse. |

WEBER TYPE 26 IMB 1.

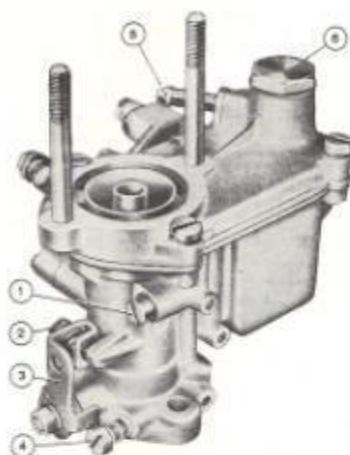


Fig. 28. WEBER karburator type 26 IMB 1.

- 1: Holder f. tomgangsdysse.
- 2: Indstillingskrue f. tomgangshastighed.
- 3: Arm f. gasspjæld.
- 4: Indstillingskrue f. tomgangsblanding.
- 5: Stuts f. benzinslange.
- 6: Skruer f. benzinfilter.

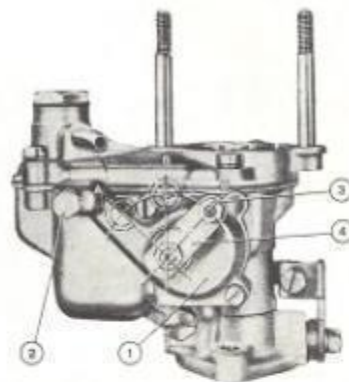


Fig. 30. Startanordning.

- A: Helt indkoblet. C: Helt frakoblet.
B: Delvis indkoblet.

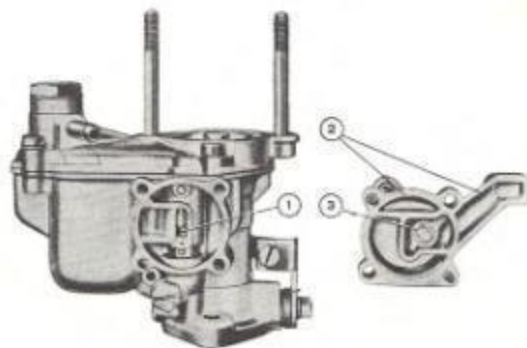


Fig. 29. WEBER karburator type 26 IMB 1 med aftaget starteranordning.

- 1: Ventil.
- 2: Hus.
- 3: Medbringer.

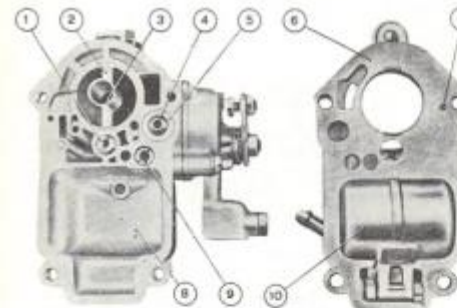


Fig. 31. WEBER karburator type 26 IMB 1 med aftaget svømmerhusdæksel.

- 1: Blandingsrør med luftkorrektionsdysse.
- 2: Lufttragt.
- 3: Strålerør.
- 4: Fjederhylse.
- 5: Holdeskive.
- 6: Dæksel.
- 7: Stift.
- 8: Svømmerhus.
- 9: Startdysse.
- 10: Svømmer.

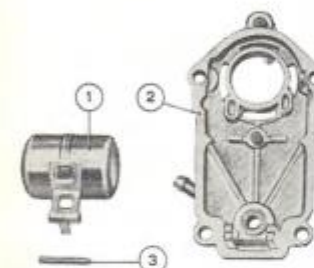
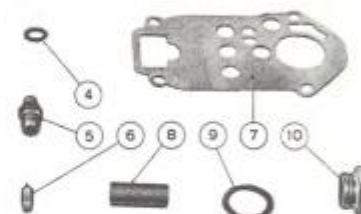


Fig. 32. Svømmerhusdæksel med tilhørende dele.

- 1: Svømmer.
- 2: Dæksel.
- 3: Hængselstift.
- 4: Pakning f. svømmerventil.
- 5 og 6: Ventil og ventilsæde.
- 7: Pakning.



- 8: Si.
- 9: Pakning.
- 10: Skruer f. filter.

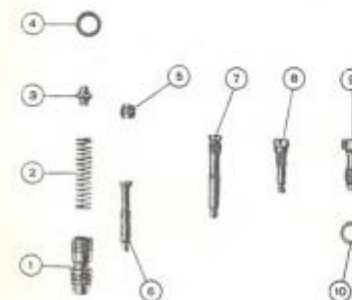


Fig. 33. Dyser m.v. for WEBER karburator.

- 1: Startventil.
- 2: Ventilfjeder.
- 3: Fjederhylse.
- 4: Holdeskive.
- 5: Luftkorrektionsdysse.
- 6: Blandingsrør.
- 7: Startdysse.
- 8: Tomgangsdysse med holder.
- 9: Hoveddysse med holder.
- 10: Pakning f. hoveddysseholder.



Split-tegning af weber karburator Fiat 600

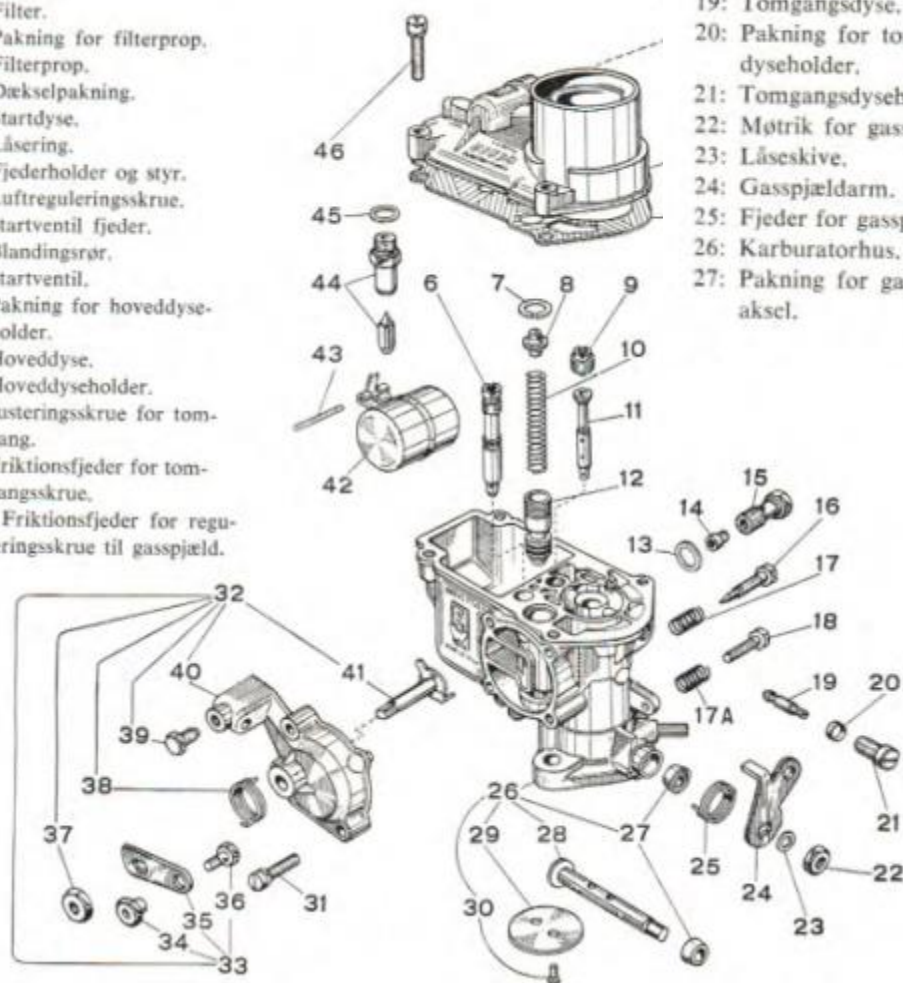
Fig. 15. WEBER karburator type IM 26.

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

- 18: Reguleringsskrue for gasspjæld.
- 19: Tomgangsdüse.
- 20: Pakning for tomgangsdüseholder.
- 21: Tomgangsdüseholder.
- 22: Møtrik for gasspjældarm.
- 23: Låseskive.
- 24: Gasspjældarm.
- 25: Fjeder for gasspjældarm.
- 26: Karburatorhus.
- 27: Pakning for gasspjældaksel.

- 28: Gasspjældaksel.
- 29: Gasspjæld.
- 30: Skrue for gasspjæld.
- 31: Dækselskrue.
- 32: Dæksel.
- 33: Kontrolarm for choker.
- 34: Møtrik for holdeskrue til bowdenkabel.
- 35: Kontrolarm.
- 36: Holdeskrue for bowdenkabel.
- 37: Holdeskrue til kontrolarm for choker.

- 38: Fjeder til kontrolarm for choker.
- 39: Holdeskrue for udv. bowdenkabel.
- 40: Dæksel.
- 41: Kontrolarm for choker.
- 42: Svømmer (messing eller nylon).
- 43: Hængsel for svømmer.
- 44: Nåleventil.
- 45: Pakning for nåleventil.
- 46: Skrue for karburatordæksel.



Snit-tegning af Weber karburator

FIAT 600

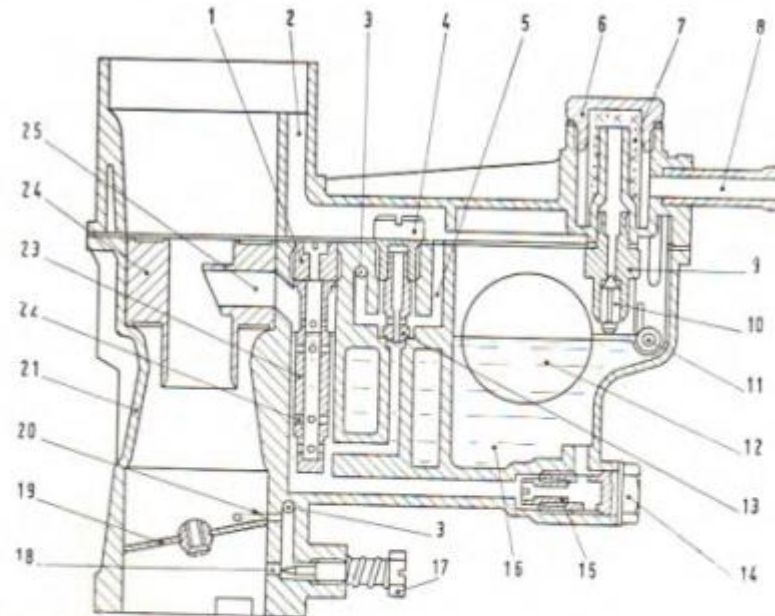


Fig. 16. Snit af WEBER karburatoren.

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

Kontrol og justering af svømmerhøjde

FIAT 600

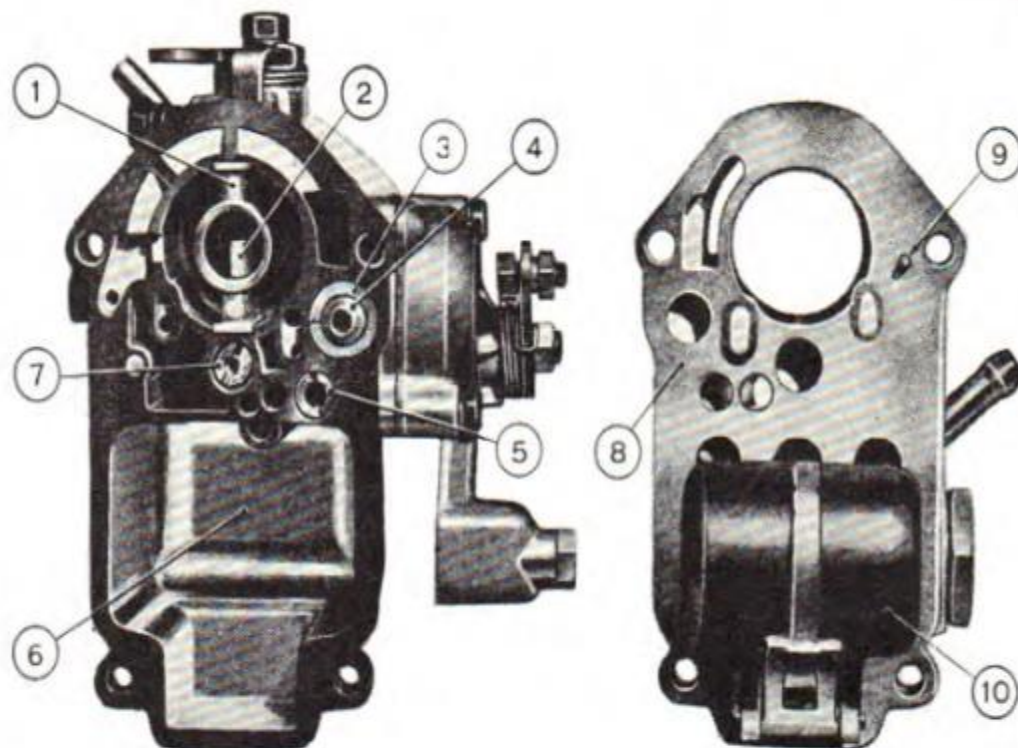


Fig. 17.

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

KONTROL + JUSTERING AF SVØMMERHØJDE

1. BRUG EVT. ET BOR TIL KONTROL AF SVØMMERHØJDEN MELLEM SVØMMER OG DÆKSEL, MÅLINGEN SKAL FORETAGES MED PAKNINGEN PÅMONTERET.
2. EVENTUEL JUSTERING FORETAGES VED AF BUKKE BESLÅGET PÅ SVØMMEREN.
3. DÆKSLET SKAL HOLDES LODRET VED MÅLINGEN SÅLEDES AT KULEN I NÅLEVENTILEN **IKKE** ER AKTIVERET.
4. Se svømmerhøjden [klik her](#)

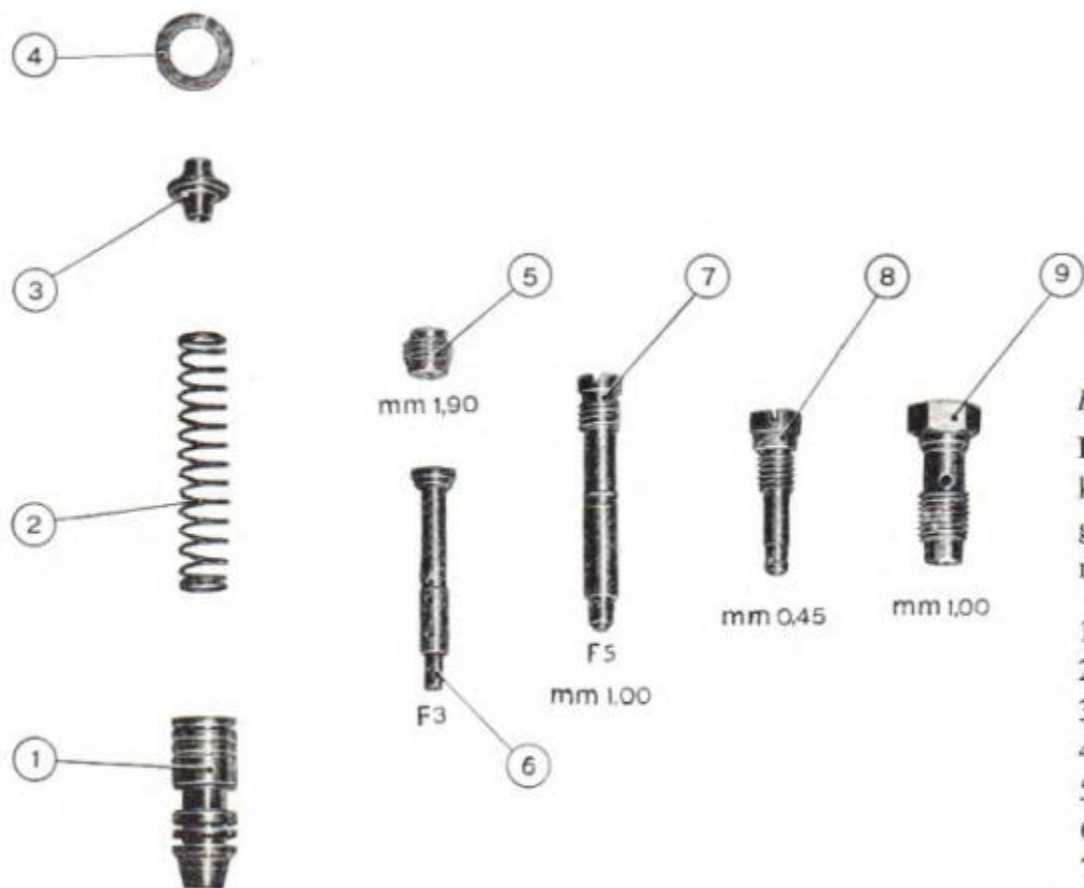


Fig. 20. Dyser – Dyseholdere og chokerventil.

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

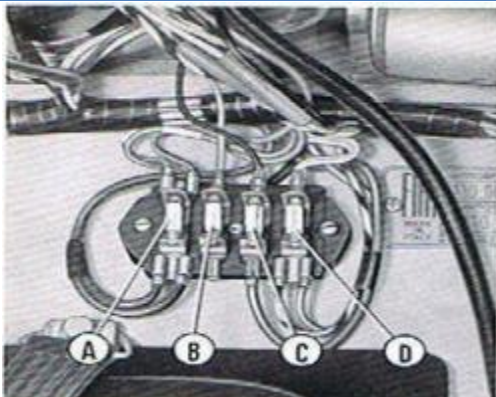
- | | |
|--------------------------|----------------------------|
| 1: Chokerventil. | 8: Tomgangsdyse og holder. |
| 2: Fjeder. | |
| 3: Fjederholder og styr. | 9: Hoveddyse og holder. |
| 4: Låsering. | |
| 5: Luftindtagsdyse. | mm 1,90 = 0.0748" |
| 6: Blandingsrør. | mm 1,00 = 0.0394" |
| 7: Chokerdyse.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

UDSKIFTNING AF SIKRINGER

EL-ANLÆG

MODEL 500

SIKRINGER



SIKRING A	SIKRING B	SIKRING C	SIKRING D
LYS I SPEJL	PARK.LYS F.	NÆRLYS	STOPLYS
VISKER	BAGLYS KONTR.LAMP.		LADELAMPE OLIETRYK

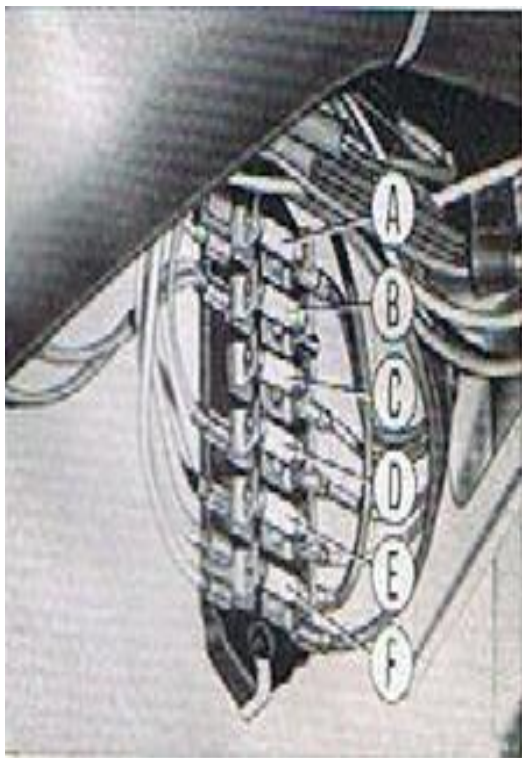
EL-ANLÆG

MODEL 126

SIKRINGER



SIKRING A	KONTR.F.OLIETR.- TANKMÅLER- STOPLYS- VISKER
SIKRING B	I INDV.LYS- HORN
SIKRING C	V.FJERNL. + KONTR.LAMPE F.NÆRLYS
SIKRING D	H.FJERNL.
SIKRING E	V.NÆRLYS
SIKRING F	H.NÆRLYS
SIKRING G	V.BLINK-H.BAGLYS-V.NR.PL.LYGTE
SIKRING H	H.BLINKLYS-V.BAGLYS- H.NR.PL.LYGTE-INSTR.LYS



SIKRING A

Horn - Lys i bakspejl - Viskermotor

SIKRING B

Blinklys m. konttr.lampe - Stoplys

SIKRING C

H.nærlys

SIKRING D

V.nærlys

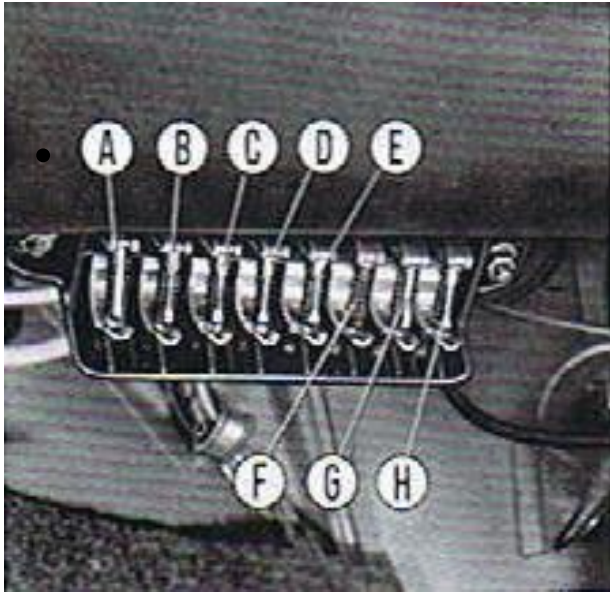
SIKRING E

V.fjernl. - H.F.pos.lys- V.B.lys - lys i mt.rum- kontr.lys

fjernlygter

SIKRING F

H.F.fjernl.- V.F.pos. Lys - Kontr.lampe f.lys - Nr.pladelys



SIKRING A Inv.lys - Horn

SIKRING B Viskermotor - Blæser i varmeapp.

SIKRING C V.fjernlys + kontr.lampe f.fj.lys

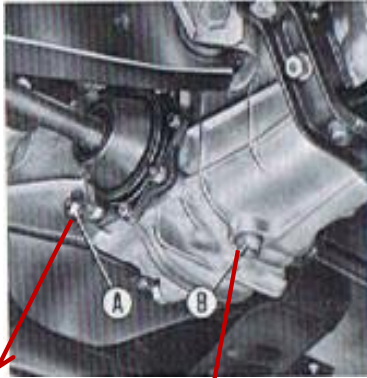
SIKRING D H. - fjernlys

SIKRING E V.nærlys

SIKRING F H.nærlys

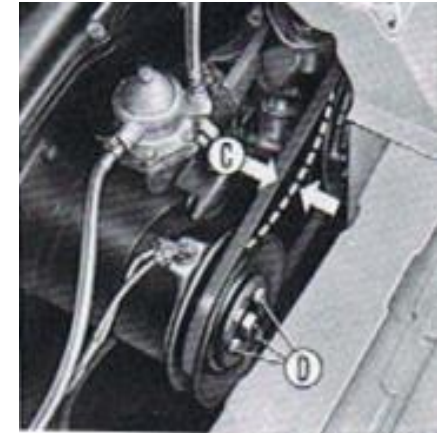
SIKRING G V.F.pos.lys + kontr.lampe for do - H.baglys - V.nr.pl.lys

Motorrumsllys - Baklygter



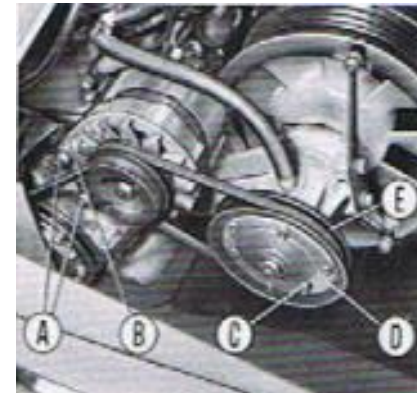
Kontrolprop

bundprop

Frigang ca. en cm. målt på
pedal

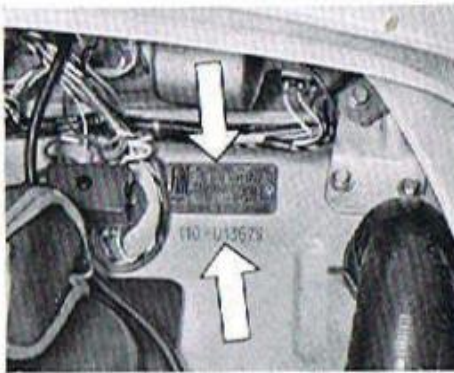
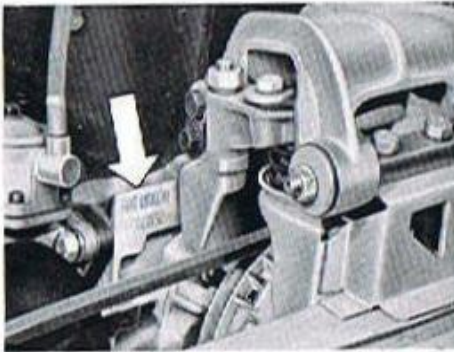
Strammes ved at fjerne skiver

Oliestand på gearkasse er ok når olien løber ud af kontrolhullet, når bilen står vandret

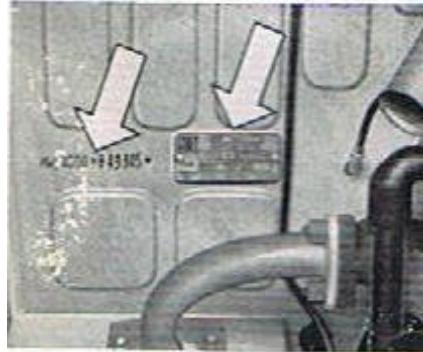


CHASSIS & MOTORNUMMER PLACERING

500



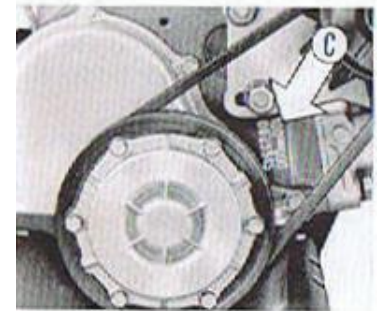
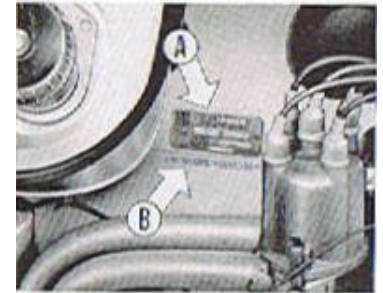
600



126



850



KOBLING / JUST.AF TRYKFOD

FIAT 600

Kobling

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

BEMÆRK: HVIS DU IKKE HAR
SPECIALVÆRKTØJ NR A 62022 SÅ
MONTER TRYKFODEN PÅ SVINGHJULET,
OG JUSTER FINGRENE NÅR
GEARKASSEN ER MONTERET.
HUSK AT LÅSE MØTRIKKERNE

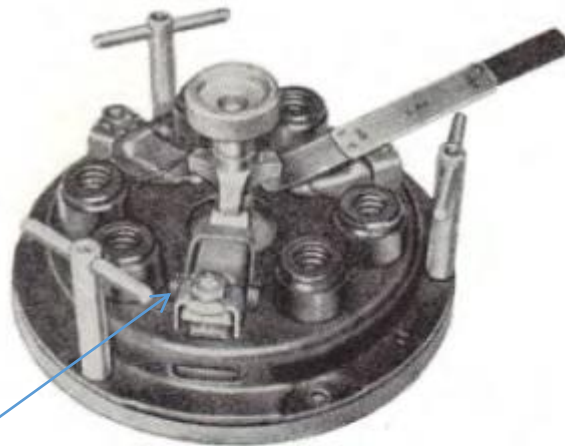


Fig. 24. Ved samling af koblingen anvendes specialværktøjet A 62022. Spillerummet mellem værktøjet og koblingsfingrene skal være 0,20 til 0,40 mm.

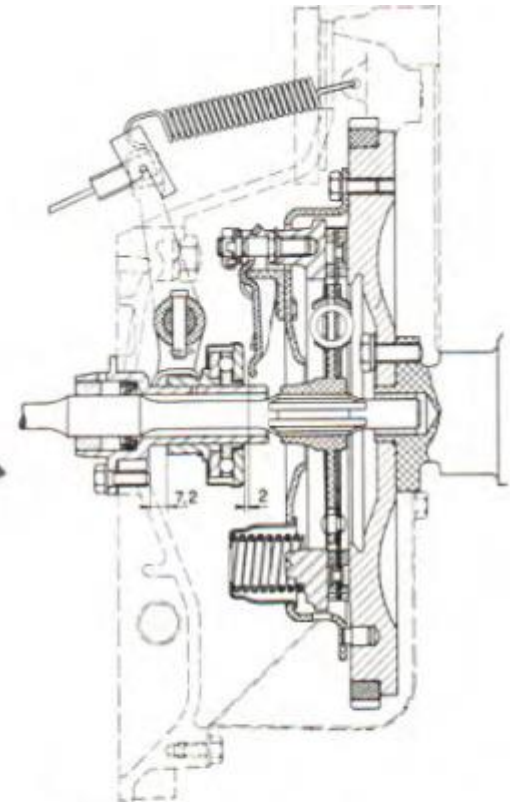
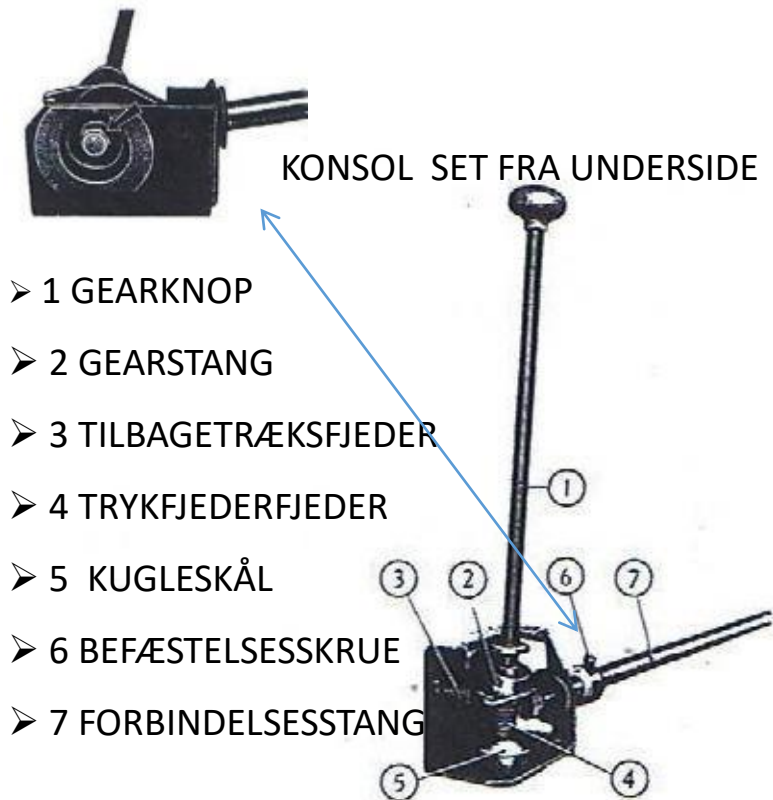


Fig. 25. Længdesnit af kobling gennem udløsermekanisme.

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

JUSTERING AF GEARSKIFTE

GEARSKIFTEENHED



JUSTERING AF GEARSKIFTEKONSOL

1. LØSNE JUSTERSKRUERNE
2. AFMONTER GUMMIMANCHET
3. SKYD KONSOLEN FREM ELLER TILBAGE, INDTIL GEARSTANGEN STÅR LODRET I FRIGEAR



DATA PÅ GEARKASSE MOD. 500

Gearkasse og differentiale

Udvekslingsforhold:

1. gear $36/11 = 3,27$. Fra motor nr. 173487
 $37/10 = 3,70$

2. – $31/15 = 2,06$.

3. – $26/20 = 1,30$.

4. – $21/24 = 0,87$.

Bakgear $24/11 \times 36/19 = 4,13$. Fra motor nr.
173487 $25/10 \times 37/18 = 5,14$.

Transmissionen rummer 1,1 liter

Olietype SAE 90 EP

Kron- og spidshjul har Gleason-fortanding med udvekslingsforholdet $8/41$ for normale modeller og $8/39$ for 500 Sport.

2., 3. og 4. gear har tandhjulene i konstant indgreb (constant-mesh).

Tilspændingsmomenter

Møtrik for hovedaksel 28,9–36,2 lbft
(4,0–5,0 kgm)

Møtrik for forlagsaksel 28,9–36,2 lbft
(4,0–5,0 kgm)

Skruer for kronhjul 23,1 lbft (3,2 kgm)

Møtrikker for differentialets rullelejhuse 13,0 lbft (1,8 kgm)

Møtrikker f. støttebolte for transmissionshus 27,5 lbft (3,8 kgm)

Møtrikker f. koblingshus til motor 18,1–21,7 lbft
(2,5–3,0 kgm)

Møtrik for medbringerflange 20,0 lbft (2,8 kgm)

Forspænding på differentialelejer $1,01 \pm 0,7$ lbft
(140 ± 10 kgm)

Spillerum kron- og spidshjul .0031"–.0047"
(0,08–0,12 mm)

Justering af dette spillerum sker ved shims.
Tykkelse af spidshjulshims .0039"–.0059"
(0,10–0,15 mm)

GEARKASSEREPARATION

FIAT 500



Adskil gearkassen på følgende måde:

Adskil aldrig hurtigere end du når at se hvor det sad, læg delene som de sad i gearkassen på et rent stk. papir, læg mærke til evt. forsætninger på hjul, lejer mm.

Yderligere beskrivelse se "Reparationsbogen "Fiat 126 differentiale"

<http://www.fiat500klub.dk/Fiat%20126%20differentiale.pdf>

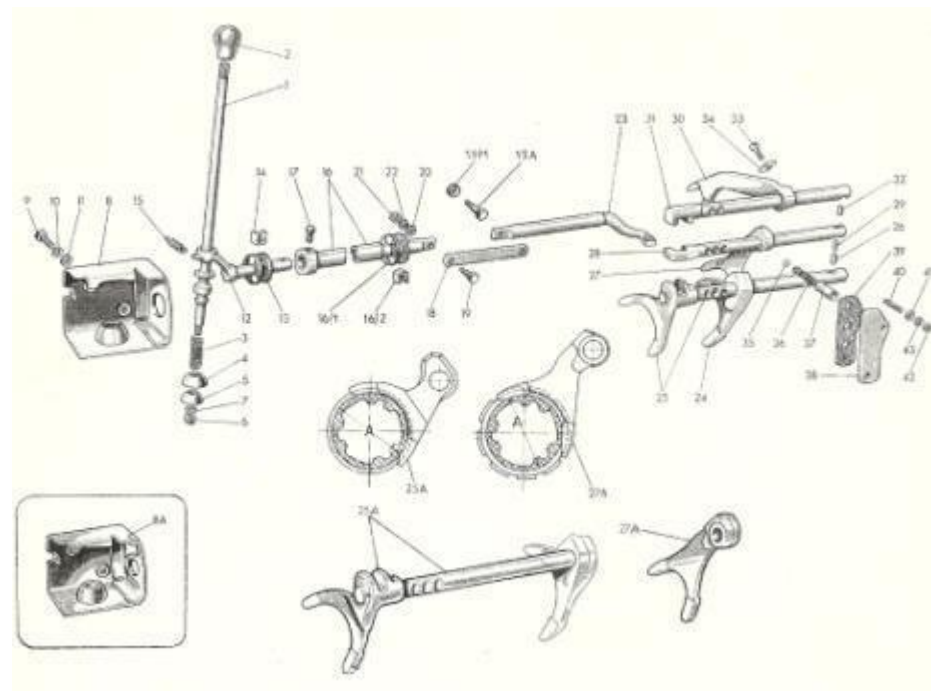
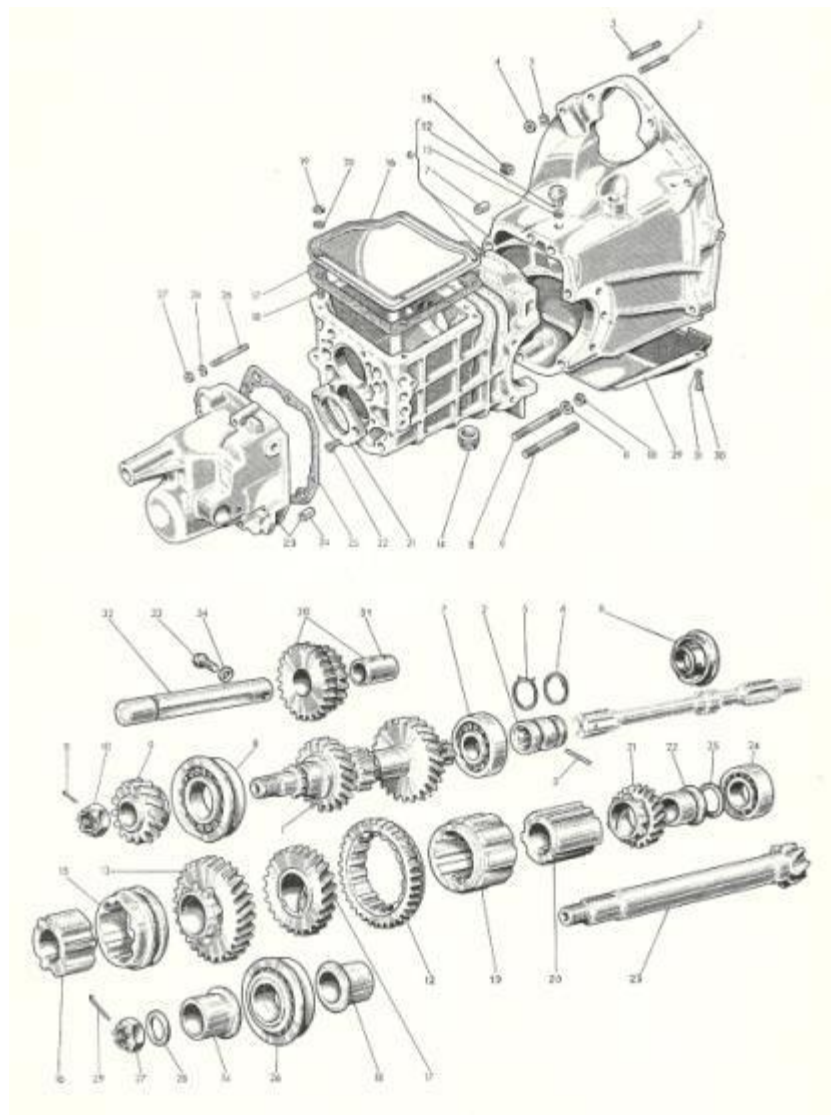
Fig. 42. Gearkassens enkeltdele.

- | | | |
|-------------------------------------|---|--|
| 1: Bageste rulleleje. | 12: Tandhjulsbøsning. | 23: Hovedakslens forreste kugleleje. |
| 2: Forlagsaksel (spidshjulsaksel *) | 13: 2. gears hjul. | 24: Hovedakseltandhjul f. 2. gear. |
| 3: Forreste kugleleje. | 14: Koblingsmuffe for 2. gear. | 25: Skifteaffel for 1. gear. |
| 4: Forreste bæreflange. | 15: Bøsning f. koblingsmuffe. | 26: Skifteaksel for 1. og 2. gear med skifteaffel for 2. gear. |
| 5: Tandhjulsbøsning. | 16: Snekkedrev for speedometer. | 27: Skifteaffel for bakgear. |
| 6: 4. gears hjul. | 17: Bakgearshjul. | 28: Skifteaksel for bakgear. |
| 7: Koblingsmuffe for 3. og 4. gear. | 18: Bakgearsaksel. | 29 og 30: Skifteaksel med skifteaffel for 3. og 4. gear. |
| 8: Tandhjul for 1. og bakgear. | 19: Koblingsaksel. | 31: Skiftestang. |
| 9: Bøsning f. koblingsmuffe. | 20: Forbindelsesmuffe. | |
| 10: 3. gears hjul. | 21: Bageste kugleleje f. hovedaksel. | |
| 11: Tandhjulsbøsning. | 22: Hovedaksel med hjul for 1., 3., 4. og bakgear. *) | |

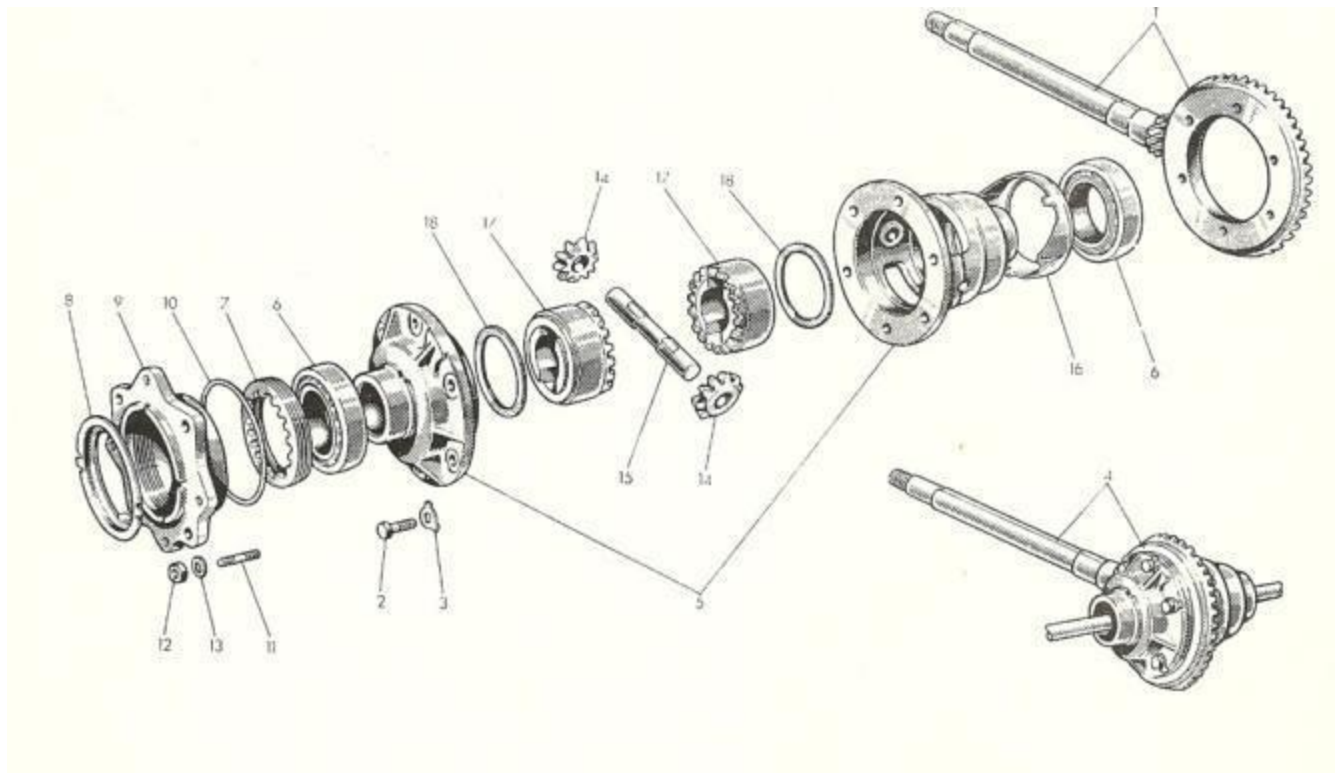
*) De her anvendte betegnelser for hoved- og forlagsaksel (mellemaksel) svarer ikke til de her i landet normalt anvendte, men de er anvendt af fabrikken og må ses i relation til gearkassens særlige konstruktion. På

gearkasser, hvor den udgående aksel er anbragt i forlængelse af den indgående, betegnes denne jo almindeligvis som hovedaksel, mens den faste aksel »blokken« betegnes som forlags- eller mellemaksel.

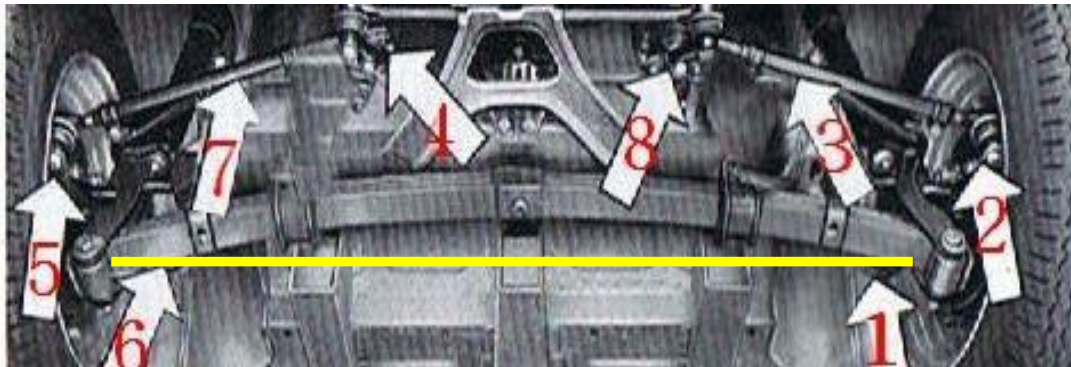
GEARKASSEREPARATION



SPLITTEGNING/BAGTØJ



SPORING M.FAST SPOREMÅL



UDSKIFTNING AF FORFJEDER

Afmonteret fjeder lægges i en presse og trykkes så den nærmest er hel plan, så sættes en jernstang imellem de to punkter (vist m. gul streg) stangen fjernes ikke før at alle bolte er spændt (skal spændes belastet)

Vejledning i sporing med fast sporemål/stang.

1. Bilen skal stå på et fast gulv eller kørebanelift (må ikke lige have været løftet op)
2. Sæt styrehuset i midterstilling (arme på styrehus **8** + hjælpepestyrehus **4** skal stå lige)
3. Kontroller toe-in / toe-out ved hjælp af et sporemål / stang imellem punkt **2** og **5**
4. Skub bilen fremad således at samme punkt på fælg vender bagud (180°)
5. Mål igen med sporestangen
6. Hvis målet ikke er ok så drej på rørene **3 + 7**
7. Ved at flugte fælgkanterne **1 + 2** og **5+6** skal punktet der rammes på baghjulene være ens
8. Hvis egerne i rattet står skævt bagefter, flyttes rattet på noterne.

Vedr. punkt 3 kan der også bruges et udvendigt sporemål / stang - se billede

+ = toe-in (spidser) - = toe-out (skræver)

UDMÅLING AF STYRETØJ

UDEN BRUG AF OPTISK APPARAT

MÅLING AF CAMBER: (STYREBOLTENS HÆLDNING UDAD)

- Bilen skal stå på et plant gulv og må ikke lige have været løftet op
- Udmål med en tommestok fra vinklen til punkt **B** og **D** på fig. 1
- Fjern eller ilæg chims (skiver) alt efter målet lodret er 0
+ = udad – = indad , se fig.2
- Kontroller evt. juster altid toe-in (springen) bagefter
- Castervinklen kan du ikke udmåle uden optisk apparat, men da castervinklen ((styreboltens hældning bagover) kun indvirker på selvopretningen har den ikke den store betydning.

VÆRKTØJ SOM SKAL BRUGES:

- En stor vinkel
- En tommestok
- Et vaterpas

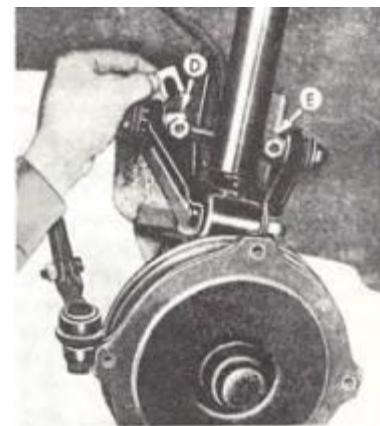


Fig.2



Fig.1

UDMÅLING AF STYRETØJ MED OPTISK APPARAT

DET VISTE ER FOR MODEL 600, MEN FREMGANGSMÅDEN ER ENS PÅ ALLE MODELLER

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 forhjulsspindelmøtrik venstre gevind og er mærket med en cirkelrille på den udvendige flade. Venstre møtrik har stadig højre gevind.

Møtrikkerne for forhjulsspindlerne tilspændes med 3 kgm (22 lbft) og drejes 60° (eet splithul) tilbage, hvorefter de forsynes med split.

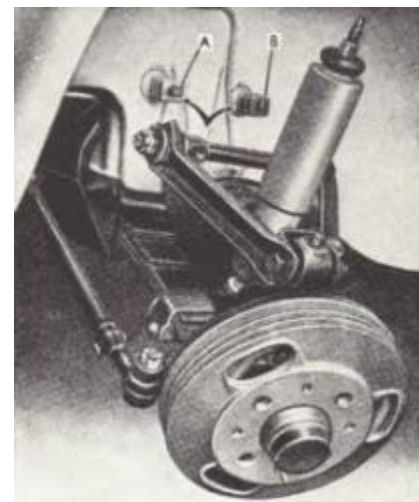
Forhjulsophæng og styretøj

Sedan

Sporvidde, forhjul	1150 mm
- baghjul	1160 -
Akselafstand	2000 -
Caster	9° ± 1°
Camber	1° ± 20'
King - pin - inclination	5° 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)	÷ 2 mm (skrævning)
- (fra chassis nr. 698 915)	0 - 2 mm



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

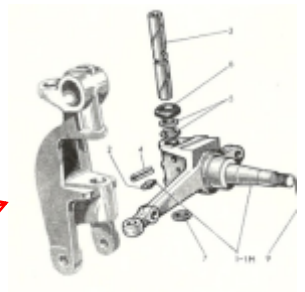
Reparationsvejledning for styrespindler til model— 500 -126 -600 -850

- Gør det selv version
- Pres øverste bøsning ud
- Pres styrebolten ud
- Fjern gamle bøsninger
- Mont. af nye bøsninger
- Tilpas nye bøsninger med. rival
- Samling af spindel
- Montering af fedtkapsel + lodning
- Montering af øverste bøsning
- Gennemsmøring med fedtpistol

- Eller få dem repareret af



[SE STOR TEGNING](#)



Holger medlem nr. 015
kontakt

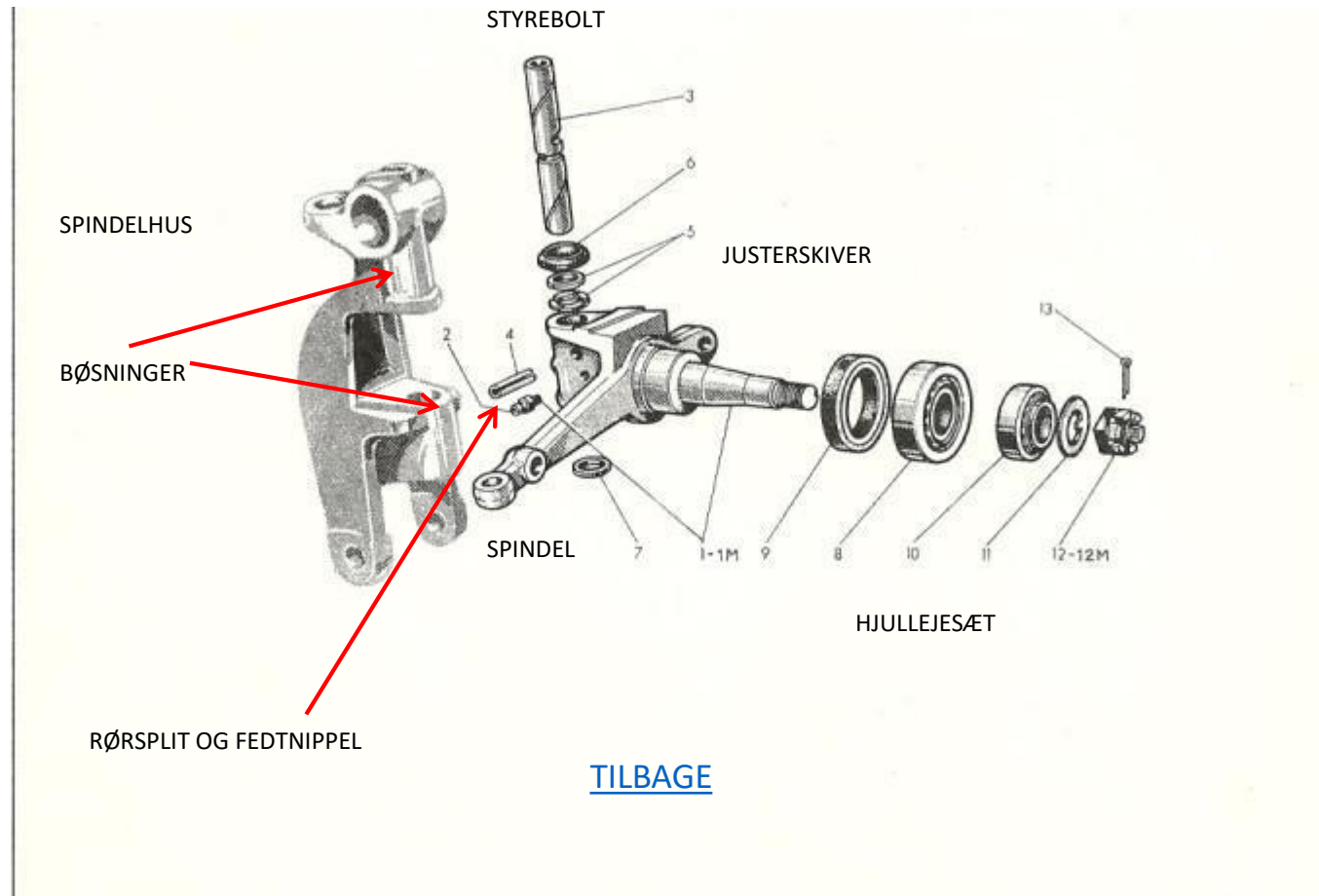
info@fiat-specialisten.dk

Vejledende pris
materialer

kr. 575.00 pr.stk. +

Klubpris (kun f. medlemmer) kr. 375.00 pr. stk. +
materialer

SPLIT-TEGNING for styrespindler til model– 500 -126 -600 -850



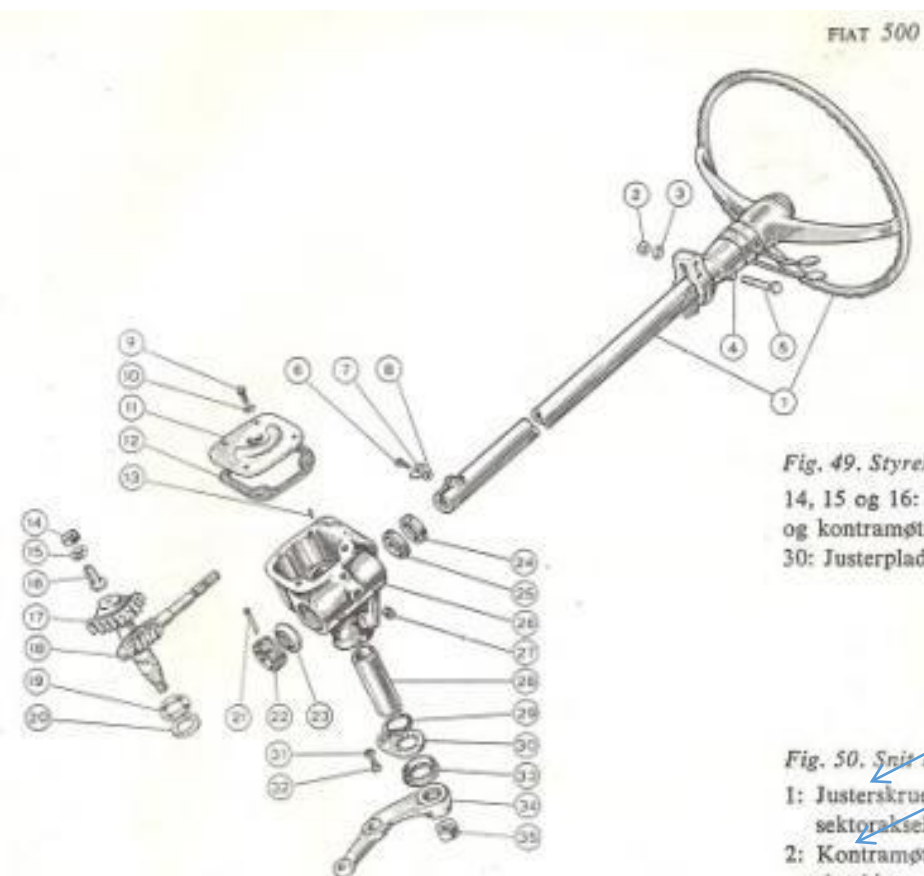
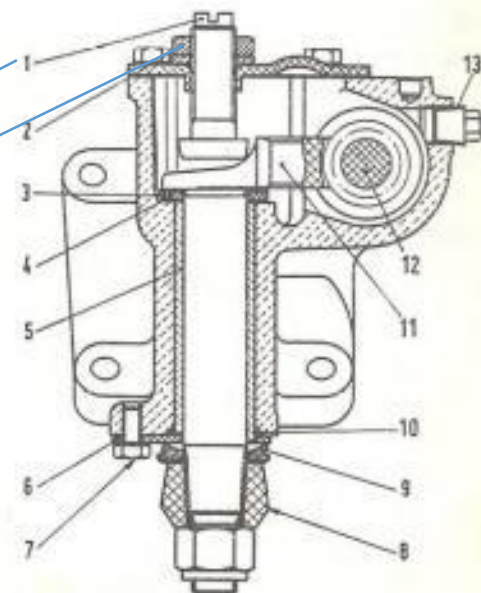


Fig. 49. Styrehusets enkeltdele.

14, 15 og 16: Justerskrue f. sektoraksel med skive og kontramøtrik.
30: Justerplade for ekscenterbøsningen (28).

Fig. 50. Snit af styrehus.

1: Justerskrue for sektoraksel.	7: Låseskrue og fjederskive.
2: Kontramøtrik og slutskive.	8: Styrearm.
3: Trykskive.	9: Pakring.
4: Justerskive.	10: Øvre pakring.
5: Ekscenterbøsning.	11: Sektor.
6: Justerplade.	12: Snække.
	13: Oliepåfyldningskrue.



Justering af slør i styrehuset skal foregå, med rattet i midterstilling det må hellere være lidt for løst, end det modsatte

JUSTERING AF BREMSER UDEN SELVJUSTERING

Justering af bremses

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 fuldstændig frit. Afprøv bremserne.

Håndbremse

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

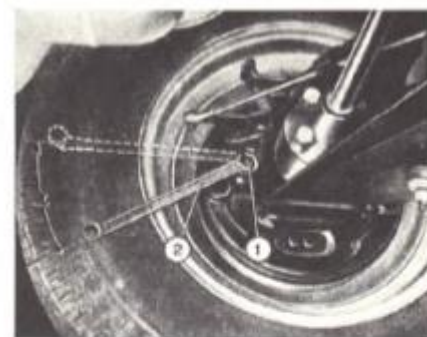


Fig. 36. Justering af spillerummet ved venstre baghjul mellem tromle og belægning (med selvcentrerende bakker).

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).

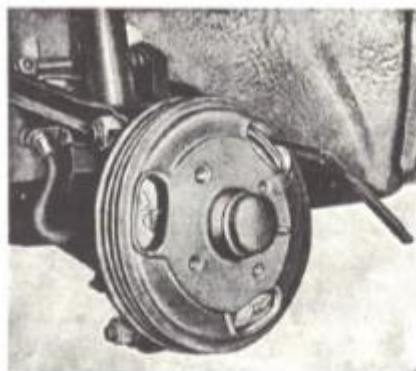


Fig. 37. Kontrollering af spillerummet mellem tromle og bakke på højre forhjul ved anvendelse af søger G.114 "Sedan" (hængslet type bremsebakker). Spillerum ved tåen = 0,25 mm.

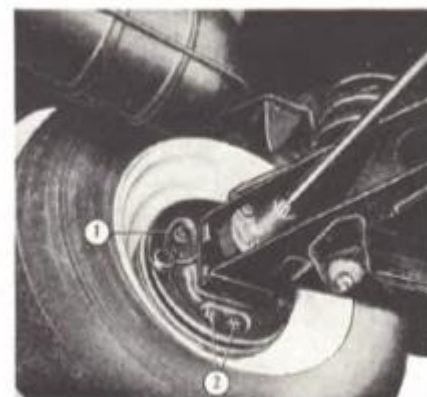
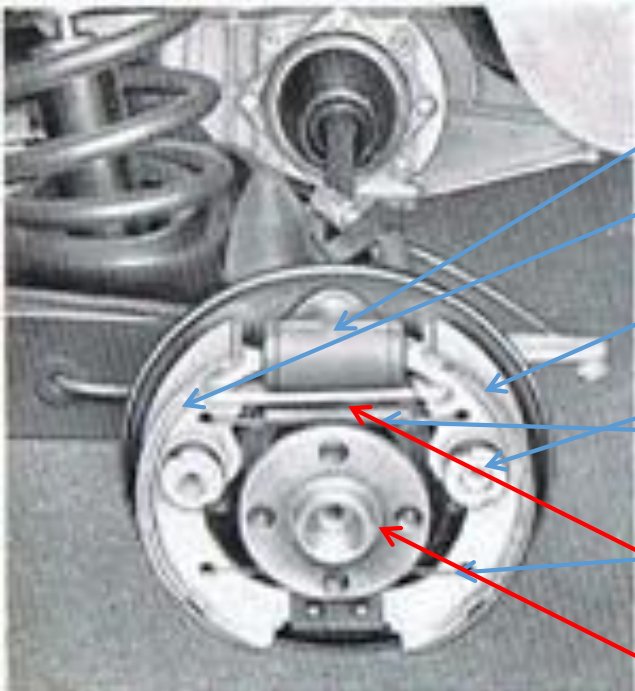


Fig. 38. Akselende og venstre baghjul med bremseplade "Sedan" (hængslet type bakker).

1: En af de to øverste indstillingstappe.
2: Møtrik for venstre justeringsarm.

Obs. Den nederste fjeder er den med de tykkeste vindinger (den strammeste)



- Hjulcylinder
- Primær bremsebakke
- Sekundær bremsebakke
- Selvjustering
- Øverste fjeder
- Nederste fjeder
- Håndbremsearm
- Hjulnav

OBS. led på håndbremse arm bag sekundær bakke sidder oftest fast.
Husk at centrere tromlen på hjulnavet evt. med et søgerblad

FIAT 500

Bremser

Fodbremsen er baseret på et normalt, hydraulisk, 4-hjuls bremsesystem med én hjulcylinder pr. hjul (simplexsystem). Fodbremsen skal *ikke* justeres, idet hver enkelt bremsebakke er selvjusterende. Denne automatiske justeransordning er vist i fig. 51. Den består af en tap (7), som er fastgjort i bremseankerpladen. På tappen er anbragt en bøsning (1), hvis indvendige diameter er 0,8 mm større end tappens diameter. Bøsningen går gennem et langhul i bremsebakkes krop (5); på hver side af denne er anbragt en skive (2), som ved kraven på bøsningen (1), fjederen (3) og møtrikken (4) klemmer om bremsebakkes krop (5).

Når bremsebakken, ved hjælp af trykket i det hydrauliske system, trykkes mod bremsetromlen, tager den bøsningen med sig de 0,8 mm, som spillerummet mellem tap og bøsning tillader. Har bremsebelægningen endnu ikke nået tromlen, skubbes bøsningen i langhullet, idet bremsetrykket er større end friktionen mellem skiverne (2) og bremsebakken (5). Når bremsningen ophører, bliver bøsningen med skiver o.s.v. på den plads i langhullet, hvortil de blev flyttet ved bremsningen, idet returfjederens spænding er mindre end friktionen mellem skiverne og bremsebakken. Bremsebakkes vandring bliver begrænset af spillerummet mellem tap og bøsning – 0,8 mm.

Håndbremsen justeres med en indstillingsanordning på det udvendige kabel, anbragt på en holder på baghjulssvingarmen.

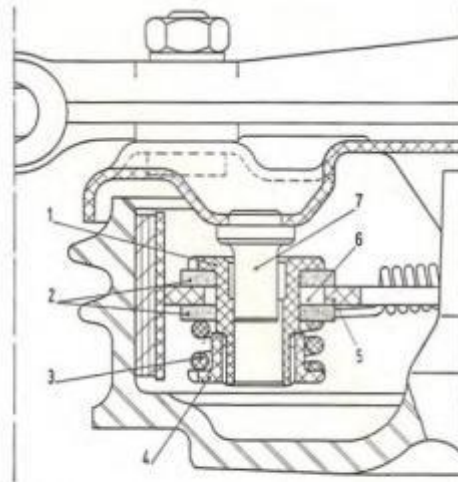


Fig. 51. Fodbremsens selv-justeringsanordning.

- | | |
|---------------------|-----------------|
| 1: Bøsning. | 5: Bremsebakke. |
| 2: Friktionsskiver. | 6: Langhul. |
| 3: Fjeder. | 7: Tap. |
| 4: Møtrik. | |

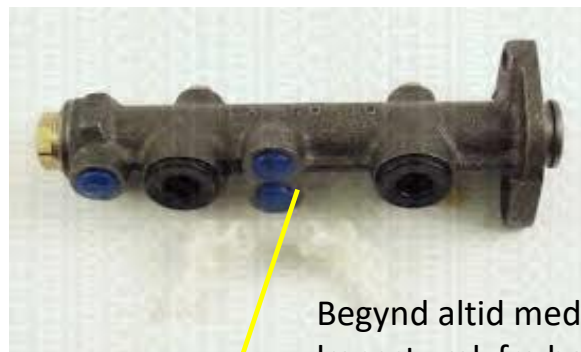
Data

Bremsetromlediameter	170,23–170,48 mm
Bremsebelægning:	
Montering	Påklæbet (svejst)
Bredde	30 mm
Tykkelse	4,2–4,5 mm
Diameter – hoved- og hjulcylinder	3/4"
Pedalfrigang	2,5 mm
Bremsevæskemængde	0,220 liter
Reservevedelsenummer for trykfjeder (3) i fig. 51	986339
Fjederens fri længde	12,3 mm

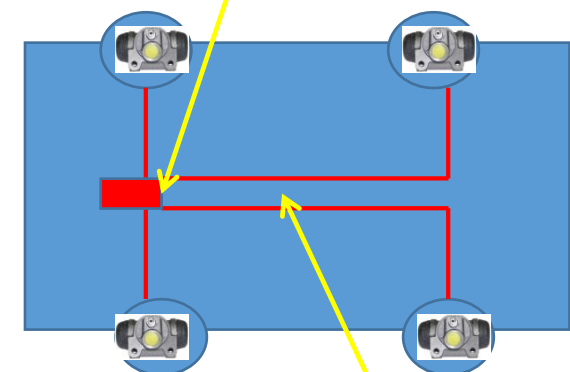
Tilspændingsmomenter

Møtrik f. forhjulsankerplade	2,0 kgm (14,5 lbft)
Møtrik f. baghjulsankerplade	6,0 – (43 –)

HOVEDBREMSECYLINDER / udluftning af bremsesystem



Begynd altid med det hjul der er længst væk fra hovedcylinderen



Hjulcylinder

Udluftningsskrue

Gevindhul til bremsørør

Bremsørør

Reparation:

- Adskil cylinderen ved at fjerne låseringen
- Udtag derefter stemplet med gummiringe
- Kontrollere cylinderen for små rusthuller
- Poler cylinderen m. en hohner (et stk. rundjern der slides op i den ene ende, således at der kan monteres et stk. smergellærred) og sættes på en boremaskine.
- Hvis ikke rusthullerne kan poleres væk, skal cylinderen udskiftes .
- Hvis ok påsættes nye gummiringe, det hele smøres godt ind i bremsefedt og samles.

Ved udluftning brug helst en udlufter, har du ikke sådan en, brug en plasticflaske med en gennemsigtig slange der sættes på udluftningsskruen og stikkes ned i flasken som skal være halv fyldt m. bremsevæske. Derefter pumpes med pedalen til der ikke er flere bobler i slangen. Gentages på alle fire hjul.

Hvis pedalvandringen er for lang (pedal går for langt ned) stangen mellem hovedcylinder og pedal er for kort svejs et par klatter på . Frigang imellem stang og stempel i cylinder max. 2mm

Ved udluftning af bremsen uden selvjustering skal bremsebakkerne stilles helt ud.

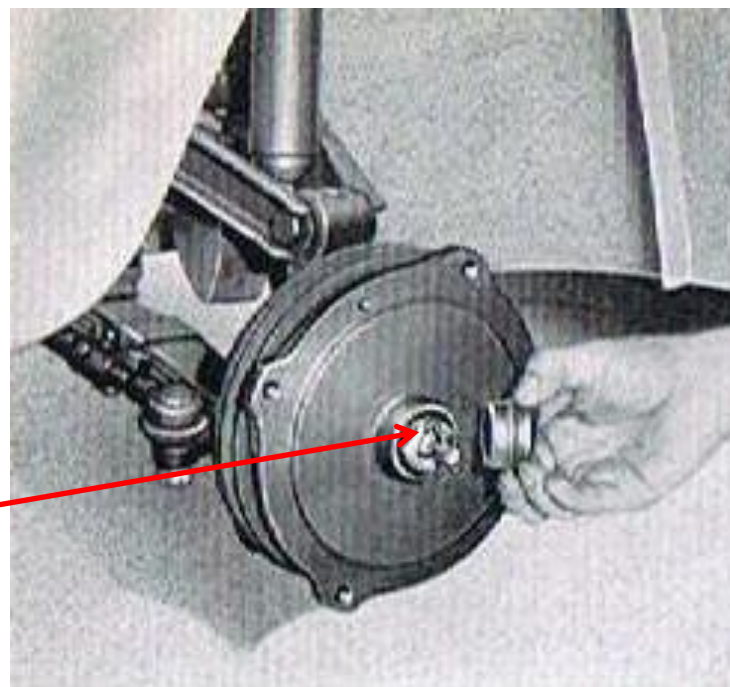
JUSTERING AF FORHJULSLEJER

Indstilling af forhjulslejer

Forhjulsmøtrikken tilspændes med et moment på 3 kgm (21,7 lbft) og drejes derefter mindst 60° (1/6 omdrejning) tilbage. Møtrikken sikres med en ny split, og det kontrolleres, at hjulet drejer fuldstændig frit uden noget mærkbart slør.

Bemærk: *Fra vogn nr. 043624 er højre forhjulsspindel forsynet med venstre gevind; den tilhørende møtrik er til identifikation forsynet med en ringformet rille.*

Venstre forhjulsspindel har, som hidtil, højre gevind, og møtrikken er ikke mærket.

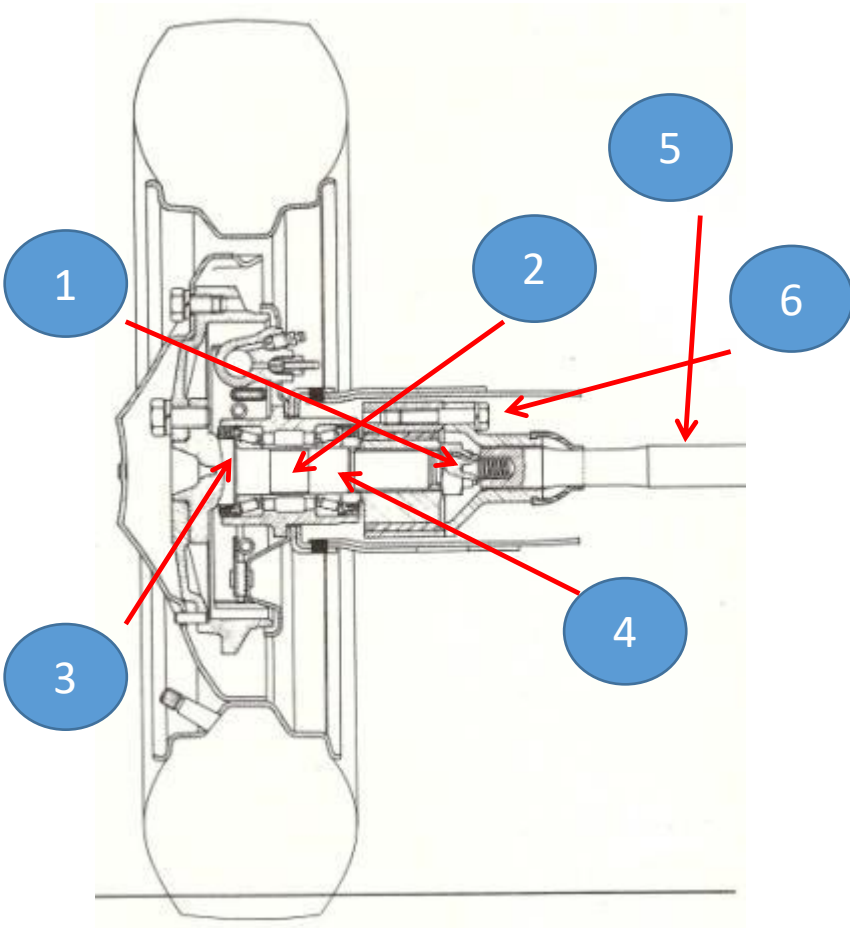


VÆR OPMÆRKSOM PÅ VENSTRE GEVIND I H.SIDE

JUSTERING AF BAGHJULSLEJER

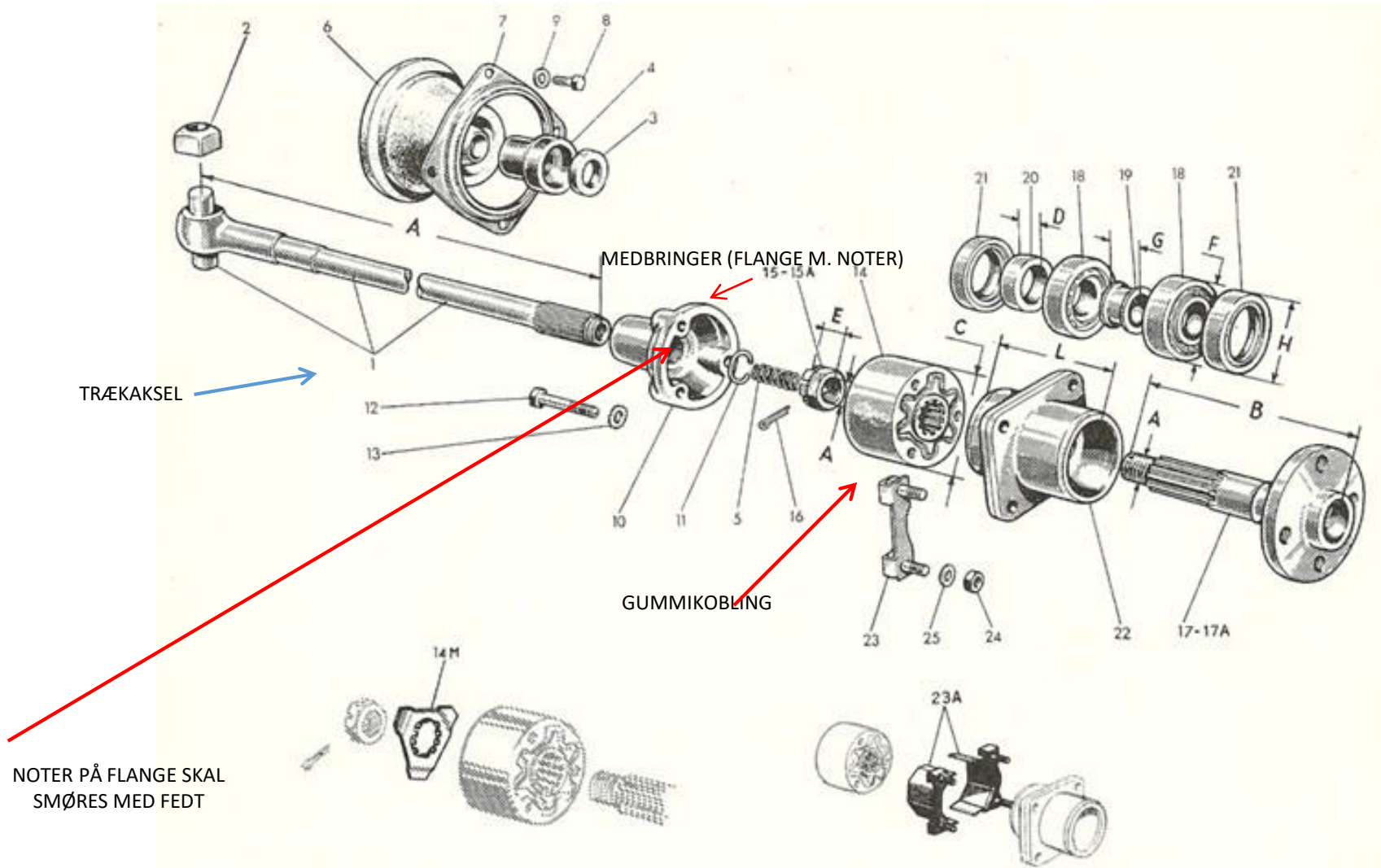
VED JUSTERING AF BAGHJULSLEJER

1. BAGAKSEL **5** AFMONT. PÅ MEDBRINGERENS 4 BOLTE **6**
2. MØTRIKEN **1** SPÆNDES TIL LEJESLØRET ER VÆK
3. HVIS LEJESLØRET IKKE KAN SPÆNDES VÆK, SKIFT KRYMPERINGSRINGEN **2** OG EVT. LEJERNE **3 OG 4**
4. SE STØRRE SPLITTEGNING [KLIK HER](#)



SPLITTEGNING/BAGAKSEL+LEJER

MANCHET M. PAKDÅSE



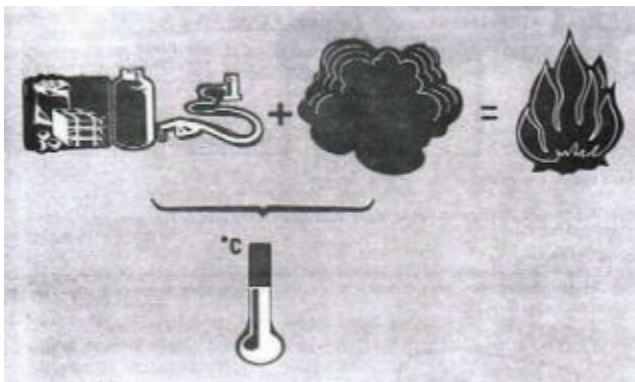
Når vinteren nærmer sig, og de små gamle Fiat'er skal gøres klar til vinteren vil jeg her give nogle gode råd.

- Vask bilen - og poler den med en fed voks
 - Silicone-behandling af alle gummilister
 - Smør alle låse og låsecylindre med alm. motorolie.
 - Lad sideruderne stå 5-10 mm. åbne for ventilation.
 - Gennemsmøring af styrebolte og styrekugler.
 - Dækkene må ikke have direkte berøring med cementgulv, stil evt. hjulene på fire træstykker.
- For vandkølede mod. skal man desuden sørge for at sikre kølesystemet, dette gøres på flg. måde.
- Tap vandet af og gennemskyld systemet grundigt, påfyld derefter ny frostvæske efter flg. anvisning.
 - Der skal påfyldes 50% vand og 50% frostvæske så er den sikret til – 35 grader, brug kun Fiats originale frostvæske af mærket **Paraflu**. Det kan godt være det er markedets dyreste, men med **garanti** også den bedste hvad antikorotionsegenskaber angår.

(bruges af Post og Telegrafvæsnet på deres stationære nødgeneratorer med Volvo motorer, der bl.a. står i fjernsynstårnene)

BAGGRUNDSVIDEN OM DEN BENZIN DU KØRER PÅ

Forbrænding er en kemisk reaktion ved hvilken der udvikles varme og lys. Reaktionen finder sted mellem brændstof og luft, således som det er vist skematisk på nedenstående figur.



NØDVENDIGE BETINGELSER FOR FORBRÆNDING

En forbrænding forudsætter, en kombination af tre faktorer:

BRÆNDSTOF, LUFT OG ANTÆNDELSESTEMPERATUR.

ANTÆNDELSESTEMPERATUR

Antændelsestemperaturen er den temperatur som brændstoffet skal bringes op på for at starte en forbrænding der kan fortsætte uden yderligere varmetilførsel.



FORBRÆNDINGEN I MOTORER

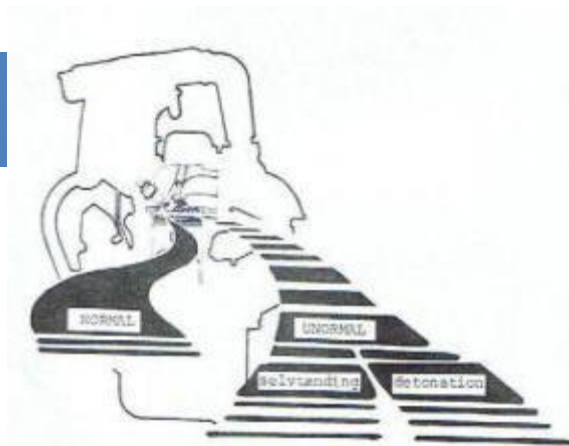
I forbindelse med forbrændingsmotorer med gnisttænding taler man om to former for forbrænding.

- 1) Normal forbrænding
- 2) Unormal forbrænding

DEN ATMOSFÆRISKE LUFT

DEN BENZIN DU KØBER PÅ

I forbrændingsprocessen indgår først og fremmest luften ilt. Den atmosfæriske luft indeholder 21 volumenprocent ilt.

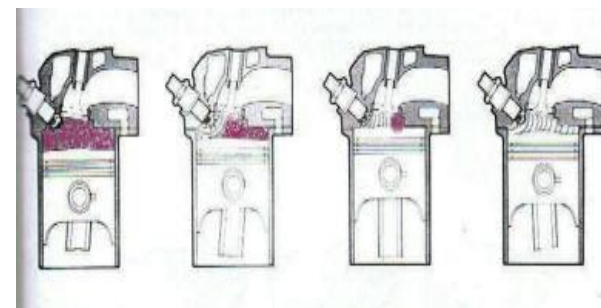


NORMAL FORBRÆNDING

Ved korrekt motorfunktion er det tændrøret der antænder blandingen af benzin+luft. Fra tændrøret bevæger flammen sig tværs gennem forbrændingskammeret, indtil den når dets modsatte side.

Under flammens bevægelse sker der en ensartet forbrænding af hele brændstofmængden.

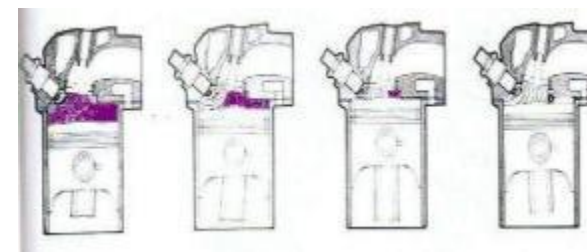
Dette kan sammenlignes med en flamme der bevæger sig hen over en mark med tørt græs



UNORMAL FORBRÆNDING

En forbrænding kaldes unormal, hvis den ikke forløber regelmæssigt, efter at gnisten har sat den i gang, eller hvis den ikke direkte er fremkaldt af gnisten, men af andre årsager.

- Unormal forbrænding i form af detonation.
- Unormal forbrænding ved selvtænding.



DETONATION

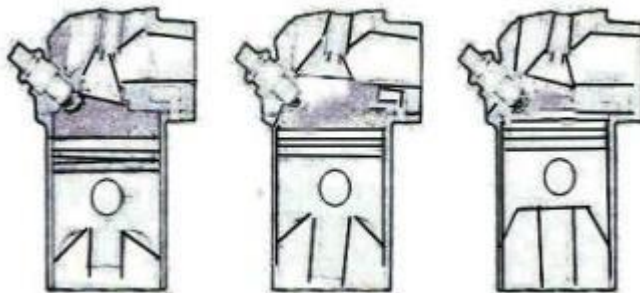
kan forekomme, hvis brændstoffets antieksplosive egenskaber ikke opfylder motorens krav. Detonation kan optræde på forskellige måder, men som oftest, vil der være tale om, at flammefronten efter normal gnistantændelse kan bevæge sig gennem en del af

forbrændingskammeret, hvorefter der sker en eksplosion af den resterende blandingsmængde.

Eksplosionen fremkalder stødvise tryk på stempeltoppen og forbrændingen forløber for hurtigt. Udover de unormale trykvirkninger forårsager detonationen også en forøgelse af forbrændingstemperaturen.

SELVTÆNDING

Ved selvtænding antændes en del af blandingen af benzin og luft af et punkt, uafhængigt af gnisten hvorved forbrændingen startes for tidligt.



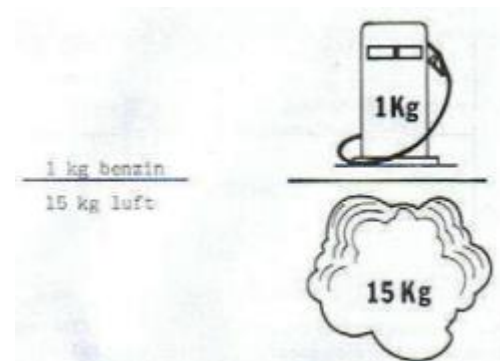
KONKLUTION

Kør aldrig på for lavt oktantal, men gerne blyfri da alle Fiat-motorer har alu-topstykke og derfor er ventil sæder og ventilstyr automatisk fremstillet af stål, der jo ikke kræver bly som smøremiddel.

TEORETISK DOSERING

Doseringen eller blandingsforholdet er vægtforholdet mellem den tilførte benzin og den af motoren indsugede luft.

...også kaldet STØKIOMETRISKE FORHOLD =



Udtrykket lamda 1 som anvendes ved måling af forurening med 4-gastester på biler efter 1990 er fremkommet som vist ovenfor, og skal ligge mellem 0,97 - 1,03.

	ÆLDRE MOTORER	NYERE MOTORER	MOTORER M. KATALYSATOR
CO I TOMGANG	ca 2%	ca. 1 %	ca.0,00%
CO '2 I TOMGANG	min 12 %	min.13 %	min. 14 %
HC I TOMGANG	max 300 ppm	max 200 ppm	max. 50 ppm
O'2 I TOMGANG	max 3 %	max 2 %	max 0,1 %
Lamda			0,97-1,03

CO = Kulilte
Co'2 = Kultveilte
Hc = Kulbrinte (uforbrændt benzin)
o'2 = Ilt

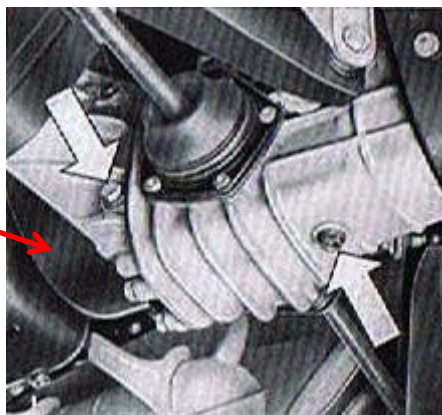
Originale datablade på FIAT 126

FIAT 126		Blad 126-01 (11-1979)
MOTOR		
Motorens typetegnelse, 594 cm ³ motor	126 A.000	
126 A1.000		
Stempel/cylindervæg, spillerum	0,070-0,090	
Stempelring/stempel, spillerum	0-0,010	
Stempelringe/stempelringstriller, indret spillerum		
1. ring	0,045-0,070	
2. ring	0,040-0,070	
3. ring	0,030-0,060	
Stempelringssøjle i cylinderen		
1. ring	0,20-0,40	
2. ring	0,20-0,30	
3. ring	0,20-0,30	
Stempelindbening/pistang	altid prespanning	
Stempelring/stempelringssøjle		
spillerum	0,005-0,010	
Pistangspindelens diameter	44,000-44,020	
Pistangspindelens afstand	1,534-1,541	
Pistangspindelens spindel, spillerum	0,024-0,074	
Kurvuljens diameter	51,970-51,990	
Kurvuljens indvendige diameter	54,035-54,050	
Kurvuljens udvendige størrelser	0,2-0,4-0,6-0,8-1,00	
Kurvuljens spindel, spillerum	0,045-0,080	
Ventilstyrt/opstykke, prespanning	0,045-0,100	
Ventilstemme/ventilstyrt, spillerum	0,030-0,060	
Vippearmmekanik/lejetukke, spillerum	0,005-0,030	
Vippearm/vippearmmekanik, spillerum	0,014-0,050	
Knastakselens diameter		
1. trækstudsiden	41,975-41,000	
2. trækstudsiden	21,979-22,000	
Knastakselens ring, spillerum		
1. trækstudsiden	0,020-0,070	
2. trækstudsiden	0,015-0,050	
FIAT 126		Blad 126-02 (11-1979)
DIVERSE		
Tilgængelighed	kg	
Motor for hovedlysbelysning, værksteds- siden og svingskabsiden	2,4	
Pistangspindelens	1,4	
Topstykkestrikker, almindelige og lukke- de	4,1	
Strikker for vippearmmekanik lejetukke	2,4	
Svingstudsbolte	1,5	
Bolt for knastakselhjul	1	
Bolt for knastakselhjul	15	
Bolt for gearkasse akselstræk	5	
Strømslæde	9,6	
Kjulebolte	7	
Påfyldningsmængde	litter kg	
Motor (oliefyldt)	2,50 2,25	
1. periode oliefyldt	2,64 2,40	
2. periode oliefyldt		
Gearkasse med differential	1,10 1,00	
(inkluderet DC HUI)		
Hydraulisk bremsesystem	0,35 0,24	
(FIAT 126 3 vejs, blå udstøt)		
Styrehus	0,10	
Styrehus (FIAT 126 400)		
Elektryk		
Forhjul	1,4 kg/cm ²	
Baghjul	2,0 kg/cm ²	
FIAT 126		Blad 126-03 (11-1979)
MOTOR		
Ventilstyrt/boring i blokken, spillerum	0,007-0,041	
Ventilstemme ved 0,625 mm teoretisk ven- tilspillerum		
1. indsporing (lukker før topstilling)	26°	
2. indsporing (lukker efter bundstilling)	37°	
3. indsporing (lukker før bundstilling)	60°	
4. indsporing (lukker efter topstilling)	17°	
Ventilspillerum ved kold motor		
1. indsporing	0,20 mm	
2. indsporing	0,25 mm	
KARBURATOR		
Motor	126 A.000 126 A1.000	
Karburator, MEXER type	20 IMB 1/250 20 IMB 5/250	
Primer venturi	23 mm	
EL-ANLÆG		
Statisk forspænding	10°	
Automatisk centrifugalregulator	10°	
Kontaktforsinkel	0,47-0,53 mm	
Capacitor	10°	
Kondensatorcapacitet (100 - 1200 M)	0,25 µF	
Indre		
1. trækstudsiden	0,5 H 10°	
2. trækstudsiden	1 H 10°	
3. trækstudsiden	1 H 10°	
4. trækstudsiden	1 H 10°	
5. trækstudsiden	1 H 10°	
6. trækstudsiden	1 H 10°	
7. trækstudsiden	1 H 10°	
8. trækstudsiden	1 H 10°	
9. trækstudsiden	1 H 10°	
10. trækstudsiden	1 H 10°	
11. trækstudsiden	1 H 10°	
12. trækstudsiden	1 H 10°	
13. trækstudsiden	1 H 10°	
14. trækstudsiden	1 H 10°	
15. trækstudsiden	1 H 10°	
16. trækstudsiden	1 H 10°	
17. trækstudsiden	1 H 10°	
18. trækstudsiden	1 H 10°	
19. trækstudsiden	1 H 10°	
20. trækstudsiden	1 H 10°	
21. trækstudsiden	1 H 10°	
22. trækstudsiden	1 H 10°	
23. trækstudsiden	1 H 10°	
24. trækstudsiden	1 H 10°	
25. trækstudsiden	1 H 10°	
26. trækstudsiden	1 H 10°	
27. trækstudsiden	1 H 10°	
28. trækstudsiden	1 H 10°	
29. trækstudsiden	1 H 10°	
30. trækstudsiden	1 H 10°	
31. trækstudsiden	1 H 10°	
32. trækstudsiden	1 H 10°	
33. trækstudsiden	1 H 10°	
34. trækstudsiden	1 H 10°	
35. trækstudsiden	1 H 10°	
36. trækstudsiden	1 H 10°	
37. trækstudsiden	1 H 10°	
38. trækstudsiden	1 H 10°	
39. trækstudsiden	1 H 10°	
40. trækstudsiden	1 H 10°	
41. trækstudsiden	1 H 10°	
42. trækstudsiden	1 H 10°	
43. trækstudsiden	1 H 10°	
44. trækstudsiden	1 H 10°	
45. trækstudsiden	1 H 10°	
46. trækstudsiden	1 H 10°	
47. trækstudsiden	1 H 10°	
48. trækstudsiden	1 H 10°	
49. trækstudsiden	1 H 10°	
50. trækstudsiden	1 H 10°	
51. trækstudsiden	1 H 10°	
52. trækstudsiden	1 H 10°	
53. trækstudsiden	1 H 10°	
54. trækstudsiden	1 H 10°	
55. trækstudsiden	1 H 10°	
56. trækstudsiden	1 H 10°	
57. trækstudsiden	1 H 10°	
58. trækstudsiden	1 H 10°	
59. trækstudsiden	1 H 10°	
60. trækstudsiden	1 H 10°	
61. trækstudsiden	1 H 10°	
62. trækstudsiden	1 H 10°	
63. trækstudsiden	1 H 10°	
64. trækstudsiden	1 H 10°	
65. trækstudsiden	1 H 10°	
66. trækstudsiden	1 H 10°	
67. trækstudsiden	1 H 10°	
68. trækstudsiden	1 H 10°	
69. trækstudsiden	1 H 10°	
70. trækstudsiden	1 H 10°	
71. trækstudsiden	1 H 10°	
72. trækstudsiden	1 H 10°	
73. trækstudsiden	1 H 10°	
74. trækstudsiden	1 H 10°	
75. trækstudsiden	1 H 10°	
76. trækstudsiden	1 H 10°	
77. trækstudsiden	1 H 10°	
78. trækstudsiden	1 H 10°	
79. trækstudsiden	1 H 10°	
80. trækstudsiden	1 H 10°	
81. trækstudsiden	1 H 10°	
82. trækstudsiden	1 H 10°	
83. trækstudsiden	1 H 10°	
84. trækstudsiden	1 H 10°	
85. trækstudsiden	1 H 10°	
86. trækstudsiden	1 H 10°	
87. trækstudsiden	1 H 10°	
88. trækstudsiden	1 H 10°	
89. trækstudsiden	1 H 10°	
90. trækstudsiden	1 H 10°	
91. trækstudsiden	1 H 10°	
92. trækstudsiden	1 H 10°	
93. trækstudsiden	1 H 10°	
94. trækstudsiden	1 H 10°	
95. trækstudsiden	1 H 10°	
96. trækstudsiden	1 H 10°	
97. trækstudsiden	1 H 10°	
98. trækstudsiden	1 H 10°	
99. trækstudsiden	1 H 10°	
100. trækstudsiden	1 H 10°	
101. trækstudsiden	1 H 10°	
102. trækstudsiden	1 H 10°	
103. trækstudsiden	1 H 10°	
104. trækstudsiden	1 H 10°	
105. trækstudsiden	1 H 10°	
106. trækstudsiden	1 H 10°	
107. trækstudsiden	1 H 10°	
108. trækstudsiden	1 H 10°	
109. trækstudsiden	1 H 10°	
110. trækstudsiden	1 H 10°	
111. trækstudsiden	1 H 10°	
112. trækstudsiden	1 H 10°	
113. trækstudsiden	1 H 10°	
114. trækstudsiden	1 H 10°	
115. trækstudsiden	1 H 10°	
116. trækstudsiden	1 H 10°	
117. trækstudsiden	1 H 10°	
118. trækstudsiden	1 H 10°	
119. trækstudsiden	1 H 10°	
120. trækstudsiden	1 H 10°	
121. trækstudsiden	1 H 10°	
122. trækstudsiden	1 H 10°	
123. trækstudsiden	1 H 10°	
124. trækstudsiden	1 H 10°	
125. trækstudsiden	1 H 10°	
126. trækstudsiden	1 H 10°	
127. trækstudsiden	1 H 10°	
128. trækstudsiden	1 H 10°	
129. trækstudsiden	1 H 10°	
130. trækstudsiden	1 H 10°	
131. trækstudsiden	1 H 10°	
132. trækstudsiden	1 H 10°	
133. trækstudsiden	1 H 10°	
134. trækstudsiden	1 H 10°	
135. trækstudsiden	1 H 10°	
136. trækstudsiden	1 H 10°	
137. trækstudsiden	1 H 10°	
138. trækstudsiden	1 H 10°	
139. trækstudsiden	1 H 10°	
140. trækstudsiden	1 H 10°	
141. trækstudsiden	1 H 10°	
142. trækstudsiden	1 H 10°	
143. trækstudsiden	1 H 10°	
144. trækstudsiden	1 H 10°	
145. trækstudsiden	1 H 10°	
146. trækstudsiden	1 H 10°	
147. trækstudsiden	1 H 10°	
148. trækstudsiden	1 H 10°	
149. trækstudsiden	1 H 10°	
150. trækstudsiden	1 H 10°	
151. trækstudsiden	1 H 10°	
152. trækstudsiden	1 H 10°	
153. trækstudsiden	1 H 10°	
154. trækstudsiden	1 H 10°	
155. trækstudsiden	1 H 10°	
156. trækstudsiden	1 H 10°	
157. trækstudsiden	1 H 10°	
158. trækstudsiden	1 H 10°	
159. trækstudsiden	1 H 10°	
160. trækstudsiden	1 H 10°	
161. trækstudsiden	1 H 10°	
162. trækstudsiden	1 H 10°	
163. trækstudsiden	1 H 10°	
164. trækstudsiden	1 H 10°	
165. trækstudsiden	1 H 10°	
166. trækstudsiden	1 H 10°	
167. trækstudsiden	1 H 10°	
168. trækstudsiden	1 H 10°	
169. trækstudsiden	1 H 10°	
170. trækstudsiden	1 H 10°	
171. trækstudsiden	1 H 10°	
172. trækstudsiden	1 H 10°	
173. trækstudsiden	1 H 10°	
174. trækstudsiden	1 H 10°	
175. trækstudsiden	1 H 10°	
176. trækstudsiden	1 H 10°	
177. trækstudsiden	1 H 10°	
178. trækstudsiden	1 H 10°	
179. trækstudsiden	1 H 10°	
180. trækstudsiden	1 H 10°	
181. trækstudsiden	1 H 10°	
182. trækstudsiden	1 H 10°	
183. trækstudsiden	1 H 10°	
184. trækstudsiden	1 H 10°	
185. trækstudsiden	1 H 10°	
186. trækstudsiden	1 H 10°	
187. trækstudsiden	1 H 10°	
188. trækstudsiden	1 H 10°	
189. trækstudsiden	1 H 10°	
190. trækstudsiden	1 H 10°	
191. trækstudsiden	1 H 10°	
192. trækstudsiden	1 H 10°	
193. trækstudsiden	1 H 10°	
194. trækstudsiden	1 H 10°	
195. trækstudsiden	1 H 10°	
196. trækstudsiden	1 H 10°	
197. trækstudsiden	1 H 10°	
198. trækstudsiden	1 H 10°	
199. trækstudsiden	1 H 10°	
200. trækstudsiden	1 H 10°	
201. trækstudsiden	1 H 10°	
202. trækstudsiden	1 H 10°	
203. trækstudsiden	1 H 10°	
204. trækstudsiden	1 H 10°	
205. trækstudsiden	1 H 10°	
206. trækstudsiden	1 H 10°	
207. trækstudsiden	1 H 10°	
208. trækstudsiden	1 H 10°	
209. trækstudsiden	1 H 10°	
210. trækstudsiden	1 H 10°	
211. trækstudsiden	1 H 10°	
212. trækstudsiden	1 H 10°	
213. trækstudsiden	1 H 10°	
214. trækstudsiden	1 H 10°	
215. trækstudsiden	1 H 10°	
216. trækstudsiden	1 H 10°	
217. trækstudsiden	1 H 10°	
218. trækstudsiden	1 H 10°	
219. trækstudsiden	1 H 10°	
220. trækstudsiden	1 H 10°	
221. trækstudsiden	1 H 10°	
222. trækstudsiden	1 H 10°	
223. trækstudsiden	1 H 10°	
224. trækstudsiden	1 H 10°	
225. trækstudsiden	1 H 10°	
226. trækstudsiden	1 H 10°	
227. trækstudsiden	1 H 10°	
228. trækstudsiden	1 H 10°	
229. trækstudsiden	1 H 10°	
230. trækstudsiden	1 H 10°	
231. trækstudsiden	1 H 10°	
232. trækstudsiden	1 H 10°	
233. trækstudsiden	1 H 10°	
234. trækstudsiden	1 H 10°	
235. trækstudsiden	1 H 10°	
236. trækstudsiden	1 H 10°	
237. trækstudsiden	1 H 10°	
238. trækstudsiden	1 H 10°	
239. trækstudsiden	1 H 10°	
240. trækstudsiden	1 H 10°	
241. trækstudsiden	1 H 10°	
242. trækstudsiden	1 H 10°	
243. trækstudsiden	1 H 10°	
244. trækstudsiden	1 H 10°	
245. trækstudsiden	1 H 10°	
246. trækstudsiden	1 H 10°	
247. trækstudsiden	1 H 10°	
248. trækstudsiden	1 H 10°	
249. trækstudsiden	1 H 10°	
250. trækstudsiden	1 H 10°	
251. trækstudsiden	1 H 10°	
252. trækstudsiden	1 H 10°	
253. trækstudsiden	1 H 10°	
254. trækstudsiden	1 H 10°	
255. trækstudsiden	1 H 10°	
256. trækstudsiden	1 H 10°	
257. trækstudsiden	1 H 10°	
258. trækstudsiden	1 H 10°	
259. trækstudsiden	1 H 10°	
260. trækstudsiden	1 H 10°	
261. trækstudsiden	1 H 10°	
262. trækstudsiden	1 H 10°	
263. trækstudsiden	1 H 10°	
264. trækstudsiden	1 H 10°	
265. trækstudsiden	1 H 10°	
266. trækstudsiden	1 H 10°	
267. trækstudsiden	1 H 10°	
268. trækstudsiden	1 H 10°	
269. trækstudsiden	1 H 10°	
270. trækstudsiden	1 H 10°	
271. trækstudsiden	1 H 10°	
272. trækstudsiden	1 H 10°</	

Kobling har sat sig fast efter vinteropbevaring

Bundskærm

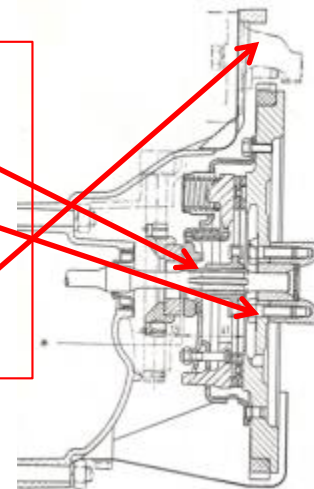
Hvis koblings trykfoden er af den type med 3 fingre kan man samtidig kontrollere om trykfoden er lige. Se kontrol / justering af trykfod [KLIK HER](#)



Højgearaksel

Koblingsnav

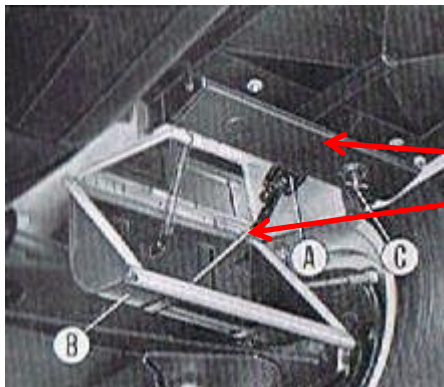
Trykfod



Dette skyldes at noterne på højgearakslen / koblingsnavet er rustet sammen p.g.a. manglende smøring. Eller Metalspånerne i koblingsbelægningen er rustet fast på svinghjulet
AFHJÆLPNING af problemet.

1. Prøv først at starte den i gear, hvis det ikke lykkes så køр på denne måde træd speederen i bund for derefter at slippe den brat, dette gøres nogle gange . Hvis det ikke hjælper.
2. Afmonterer bundskærmen mellem motor og gearkasse og spray lidt rustopløser / tynd olie op på højgearakslen, men undgå at ramme belægningen. Derefter gentag punkt 1
3. Hvis den rusker i koblingen bagefter er der kommet rustopløser/tynd olie på belægningen, det fjernes på følgende måde
4. Køр en tur hvor du køрer "gammelmands køрsel", forstået på den måde at du er alt forlænge om at slippe koblingen, samtidig med at du giver den mere gas.
5. Det kan være en fordel at smøre noterne inden bilen opstaldes til vinterhi

Kølesystem Fiat 600



A= TERMOSTAT
B = LUFTKLAP
C = AFTAPNINGSHANE
D = KØLER
E = FORBINDELSESSTANG

HVIS DET EN VARM SOMMERDAG KNIBER MED NEDKØLINGEN SÅ VIP STANGEN BAGOVER SÅLEDES AT LUFTSPJÆLDET STÅR ÅBENT KONSTANT.

SPJÆLDET BEGYNDER AT ÅBNE VED 75 -80° C
SPJÆLDET SKAL VÆRE HELT ÅBEN VED 105° C

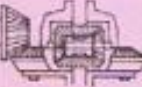
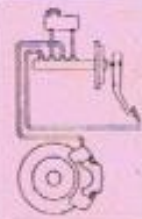
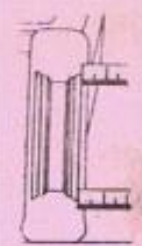
PÅFYLDNINGSMÆNGDE 4,3 L
VED AT PÅFYLDE 2,15 L FROSTVÆSKE ER DEN
FROSTSIKRET TIL - 35°

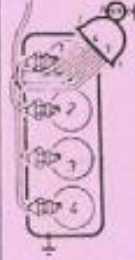
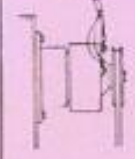
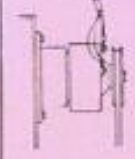
BRUG KUN DEN ORIGINALE FROSTVÆSKE PARAFLU 11

VED UNORMALT STORT VANDFORBRUG KONTROLER FØLGENDE EVT. VED EN TRYKPRØVE

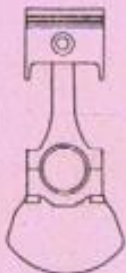
- KØLERDÆKSLET OVERTRYKSVENTIL FUNGERER IKKE KORREKT
- UTÆTHEDER VED SLANGERNE
- PAKDÅSERNE I VANDPUMPEN ER UTÆTTE
- VENTILATORREMME SLAPPE
- TERMOSTATEN A FUNGERER IKKE KORREKT
- UTÆT TOPPAKNING
- KØLER UTÆT I ELEMENTET /RENGJORT PÅ LAMELLERNE

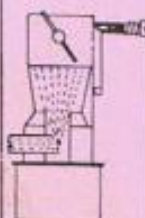
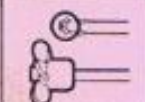
ORIGINALE DATABLADE FIAT X1/9

FIAT X1/9 FIVE SPEED		Blad 128-06 (IV-1980) CHASSIS
<u>Kobling</u>		
Koblingspedalens frigang	ingen	
<u>Differentiale</u>		
Tykkelse af justerskiver for forbelastning af sidelejer: til værdi målt med A.95655 lægges 0,08 mm.		
<u>Bremser</u>		
Bremseklens tykkelse (for- og baghjuls- bremser):		
- nye skiver	10,7-10,9 mm	
- minimum efter afretning	9,35 mm	
- minimum ved slitage	9 mm	
<u>Hjulindstillingsmål (ubelastet)</u>		
<u>Forhjul:</u>		
- camber	0° - -1°	
- caster	+6°20' - +7°20'	
- spidsning:		
Ap.5107, Portaflex, Uniflex	+2 - +6 mm	
Visualiner	+0,5 - +1,5	
Optoflex (skala m. 14 mm ml. streger).	+1 - +3	
<u>Baghjul:</u>		
- camber	-0°45' - -1°45'	
- spidsning	+5 - +9 mm	

EL-ANLÆG	FIAT X 1/9 five speed
	Statisk fortænding 5°
	Automatisk centrifugalavancering 23° ± 2°
	Kontakt afstand 0,37-0,43 mm
	Camvinkel 55° ± 3°
	Kondensatorkapacitet (50 - 1000 Hz) 0,25 ± 0,025 µF
	<u>Tændrør:</u>
	- Fiat 1 L 45 JR
	- Marelli CW 78 LPR
	- Champion JN 7 Y
	- Bosch WR 6 D
	Elektrodeafstand 0,7-0,8 mm
	<u>Kontrol af elektronisk spændingsregulator:</u>
	- generator-omdrejningsstal 6000 o/min
	- strøm for temperaturstabilisering 20-22 A
	- strøm for kontrol:
	FIMM RTT 114 A (Marelli generator) 25 A
	BOSCH 4,5-40,5 A
	- Regulatorspænding (ved værkstedstemperatur = 25°C) 13,65-14 V

ORIGINALE DATA BLADE FIAT X1/9

FIAT X1/9 FIVE SPEED		Blad 128-05 (IV-1980)
		MOTOR
Motorens typebetegnelse		138 AS.000
		
Stempel/cylinder, spillerum	mm 0,030-0,050	
Stempelpind/stempel, spillerum	0,002-0,008	
Stempelpindsbøsning/plejlstang, prospas- ring	0,044-0,102	
Stempelpind/stempelpindsbøsning, spille- rum	0,010-0,016	
Stempelringe/stempelringsriller, lodret spillerum:		
- 1. ring	0,045-0,077	
- 2. ring	0,040-0,072	
- 3. ring	0,030-0,062	
Stempelringsgab i cylinderen:		
- 1. og 2. ring	0,30-0,45	
- 3. ring	0,25-0,40	
Plejlstangssølerens diameter	45,498-45,518	
Plejlstangsejepandernes godstykkelse	1,531-1,538	
Plejlstangsejepander/søle, spillerum	0,036-0,086	
Hovedlejesølerens diameter	50,775-50,795	
Hovedlejepandernes godstykkelse	1,834-1,840	
Hovedlejepander/søle, spillerum	0,032-0,077	
Krumtapakselens endeslør	0,055-0,265	
Boringer for lejring af knastaksel:		
- tandremssiden	29,990-30,014	
- mellemleje, tandremssiden	47,980-48,005	
- midterste boring	48,180-48,205	
- mellemleje, svinghjulssiden	48,380-48,405	
- svinghjulssiden	48,580-48,605	
Knastaksel sølerens diameter:		
- tandremssiden	29,944-29,960	
- mellem søle, tandremssiden	47,935-47,950	
- midterste søle	48,135-48,150	
- mellem søle, svinghjulssiden	48,335-48,350	
- svinghjulssiden	48,535-48,550	

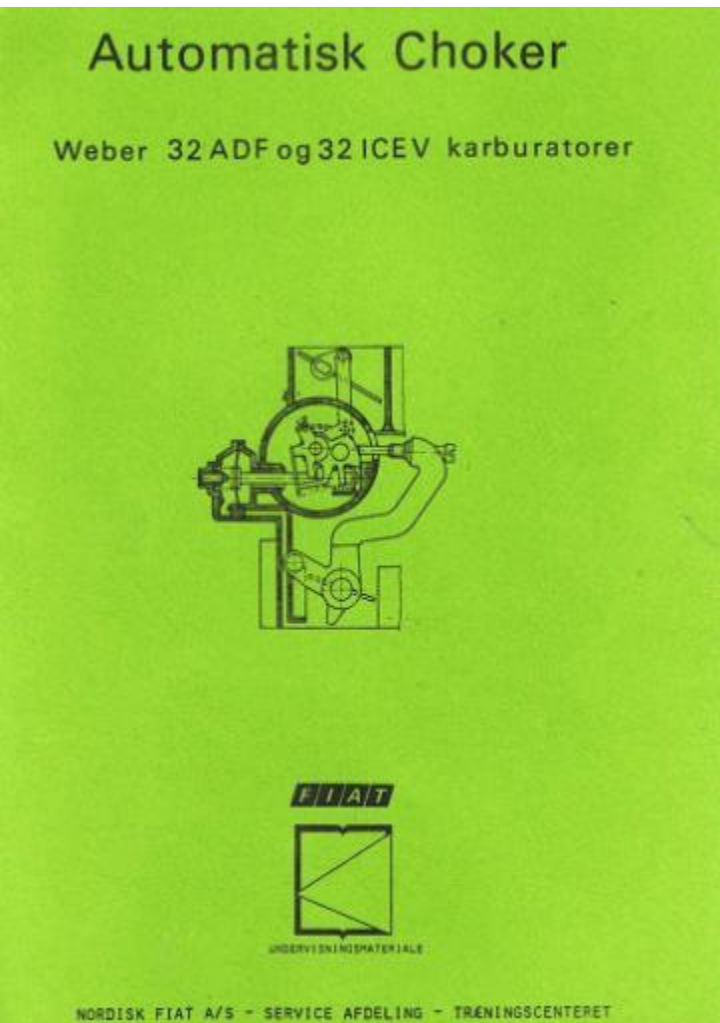
Motor, fortsat	FIAT X 1/9 five speed	
	Knastakselsejeler/boringer (samtlige), spillerum	mm 0,030-0,070
	Ventilleftere/boringer, spillerum	0,005-0,050
	Ventiltider ved et teoretisk ventilspil- lerum på 0,60 mm for indsugningsventiler og 0,65 mm for udstødningsventiler:	
	- indugning (åbner før topstilling	24°
	(lukker efter bundstilling	68°
	- udstødning (åbner før bundstilling	64°
	(lukker efter topstilling	28°
	Ventilspielerum ved kold motor:	
	- indugning	0,45 mm
	- udstødning	0,60 mm
	KARBURATOR, typebetegnelse	
	WEBER 34 DADR 7/250	
	1. trin	2. trin
	mm	mm
	Primer venturi	23 26
	Hoveddyse	1,07 1,30
	Luftkorrektionsdyse	1,60 1,50
	Tomgangsdyse/overgangsdyse	0,47 0,70
	Accelerationsstrålerør	0,40 -
	Nåleventil	1,75
	Svømmerhøjde	
	7+0,25	
	Kontrol af termokontakt for kølerventilator (temperatur målt øverst i køler):	
	- igangsætning af ventilator ved	92°+2° C
	- standning af ventilator ved	87°+2° C
	Motorolietryk ved 100°C	
	3,5-5 kg/cm²	

ORIGINALE DATABLADE FIAT X1/9

FIAT X1/9 FIVE SPEED		Blad 128-07 (IV-1980)
		DIVERSE
<u>TILSPÆNDINGSVERDIER</u>	kgm	
Hovedlejebolte	8,2	
Plejlstangsmøtrikker	5,2	
Topstykkebolte og -møtrikker	9,5	
Bolte for knastakselhus	2	
Møtrikker, indsugnings- og udstødnings- manifold til topstykke	2,8	
Svinghjulsbolte	8,5	
Bolt for knastakselhjul	8,5	
Møtrik for kruntaprenskive	14	
Kronhjulsbolte	7	
Bolte for midlejedæksel (differentiale)	2,5	
Ringmøtrik for baghjulsleje	6	
Navmøtrikker, for- og baghjul (sikres ved stemning)	22	
Hjulbolte	8,8	

DIVERSE, fortsat	FIAT X 1/9 five speed		
	<u>PÅFYLDNINGSMÆNGDER</u>	liter	kg
	Motor (oliofiat):		
	- periodiske olieskift (incl. filter) .	4,5	4,0
	- første påfyldning	5	4,5
	Kølesystem (vand og Parafllu II) . . .	11,6	
	Gearkasse med differentiale (oliofiat 2C 90)	3,0	2,7
	Hydraulisk bremsesystem (FIAT DOT 3 væske, blå etikette):		
	- forreste kreds	0,161	0,161
	- bageste kreds	0,160	0,160
	Hydraulisk koblingsystem (FIAT DOT 3 væske, blå etikette) . . .	0,180	0,180
	Styrehus (oliofiat W 90/M)	0,14	0,127
	<u>DÆKTRYK</u>	kg/cm ²	
	Forhjul	1,8	
	Baghjul	2,0	

Automatisk choker Fiat X 1/9



Denne bog består af 14 sider, som kan ses ved at benytte dette link til "TEKNIK SIDEN" under punktet "DIVERSE" nederst på siden.

<http://www.fiat500klub.dk/Teknik.html>

Fiat 126 differentiale



Denne bog består af 15 sider, som kan ses ved at benytte dette link til "TEKNIK SIDEN" under punktet "FIAT 126"

<http://www.fiat500klub.dk/Teknik.html>

FARVEPRØVER MED ORIG.NUMRE



FARVEPRØVER MED ORIG.NUMRE



FARVENUMRENE ER ORIGINALE FIAT NUMRE

FARVENUMRE MELLEM 100-199 ER RØDE NUANCER
MELLEM 200-299 ER HVIDE OG GULE NUANCER
MELLEM 300-399 ER GRØNNE NUANCER
MELLEM 400-499 ER BLÅ NUANCER
MELLEM 500-599 ER BEIGE NUANCER
MELLEM 600-699 ER GRÅ NUANCER

BIANCO = HVID

ROSSO = RØD

VERDE = GRØN

BLU + AZZURRO = BLÅ

NERO = SORT

GIALO = GUL

GRIGIO = GRÅ

DER TAGES FORBEHOLD FOR FARVENUMRENES RIGTIGHED.

NYVOGNSPRISER FRA 1967 – 1973 + HALVÅRLIG VÆGTAFGIFT I 1967

MODEL	EGENVÆGT KG	1/2 års. VÆGT- AFGIFT 1967 KR.	PRIS 1967	PRIS 1968	PRIS 1969	PRIS 1970	PRIS 1971	PRIS 1972	PRIS 1973
500 F de luxe	500	90,00	10.370	10.697	11291	11521	12921	# 13941	
500 Belvedere	550	90,00	12.368	12.778	13338	11521			
600 D/770 E BERLINA	600	90,00	11.999	12.386	12827	13066	14346	14346	# 16152
850 S BERLINA	650	110,00	13998	13998		15628	17168	17394	
850 SPECIAL	675	110,00			16495	16745	18434	19672	
850 COUPE	650	110,00	16399	20698					
850 SPORT COUPE	700	110,00			21986	22275	24080	24932	
850 SPIDER	650	110,00	20998	25422		26966	29156	30598	



PRISER MED # = SEAT

LINK TIL 

SE REGISTRERINGSPAPIRER TIL FIAT 600 D 1964

INDHOLDSFORTEGNELSE

Indregistreringspapirer til Fiat 600 D 1964

SLUTSEDDER
(Salg)

FIAT
den køber

Mellem underskrevne
Ejby Automobilhandel, Idrætsvej 2, tlf. 227 og 12
E. Hindsgaul Madsen

som sælger og ligeledes underskrevne

som køber er der i dag indgivet aftale om køb/salg af den/de nedenfor nærmere specificerede genstand(e) på de ligeledes nedenfor nærmere specificerede betingelser.

1. Beskrivelse af det solgte (antal, betegnelse, fabrikationsmærke, model, årgang, udstyrt): *1 stk. fabriksny Fiat 770 D 1964 m. 1 års fabriksgaranti*

2. Leveringstidspunkt: *9. Maj*

3. Kontanteisen andager (det må bemærkes, hvorvidt der heri er indbefattet a. omsætningsafgift, b. indregistrerings- og leveringsomkostninger, c. forsikringsomkostninger, d. afgifter til det offentlige).

4. Betalingsbetingelser:
kontant i rede penge eller ved checks ved leveringen kr. *10500,00* kr. *12248,00*
i bytte tages *Wagen 125 cm 1955 - 2000 km.*
garantieret fri for skatte og told (bortset fra forsikringsafgift) og befalinger af enhver art til en pris af *948,00* kr. *12248,00*

Renteløst i kr. _____

med tilleg af _____ i alt kr. *0*

afvikles på følgende måde:
Vi betaler på Fiat 600 motorbil m. 1-1. Subsidie i forskudsbet.

* De med * angivne beløb udgør til sammen afholdelsesprisen, i alt _____ kr.

5. Særlige aftaler (evt. om erhvervelse af D. V. købstilladelse):
1

NB. Køberen forbeholder sig ejendomsretten til det solgte, indtil gyldig betaling har fundet sted. Mundtlige aftaler eller aftaler under nogen som helst form eller betingelser fra køberens side, som ikke er anført i denne slutseddel, er uforbindende. — Hvis den, der underskriver denne slutseddel som sælger, er funktionær, ekspertant, rejseende el. lign. for sælgerfirmaet uden fuldmagt til straks at afslutte endelig handel, forbeholder sælgeren (firmaet) sig ret til inden for et år efter at have modtaget denne slutseddel fra køberens underskrift at annullere aftalen.

Ejby den *27/4-64*
E. Hindsgaul Madsen
Sælger

Lab.nr. *1075* Forside 7-A 1957

NB. Denne afgiftattest opbevares og medbringes ved anmeldelse til politiet af ejerskifte m. v.

Toldvæsenets attest
vedrørende omsætningsafgift af motorkøretøjer.

Oplysninger vedrørende motorkøretøjet.

Betegnelse*) Personautomobil - Motorcykel - Personsidevogn -

Mærke *Fiat* model *600-620*

Motor *Cylinderantal 4*
nr. 1983061

*) Chassis *nr. 1110483*

Karoseri *person* *2.8 cm. 1964*

Toldsvigtning *1* *19*

Samlet skattebetaling *19*

Forsat frembydelse for toldvæsenet

*) Eventuel årgangsangivelse ifølge tidligere afgiftattest

Særlige bemærkninger:

Ovennævnte køretøj er afgiftsberigtiget med fuld afgift i henhold til loven om omsætningsafgift af motorkøretøjer, og der er herefter fra toldvæsenets side intet til hinder for køretøjets indregistrering eller omregistrering.

Odense *8 MAJ 1964* *TOLDKAMMERET*

Odense *8 MAJ 1964* *TOLDKAMMERET*

Odense *8 MAJ 1964* *TOLDKAMMERET*

*) Hvis der ikke gælder, skænkning
*) Udfyldes for køretøjer med første frembydelse fra og med 1. juli 1958.
*) Udfyldes for køretøjer, fremsendt før 1. juli 1958.



Indregistreringspapirer til Fiat 600 D 1964

Danmark (DK)		Certificat d'immatriculation		Registreringsattest	
(F) Merke Fiat 600 D	Type 100 D	Registreringsdato 8-5-1964	(A) Registreringsnummer MH 21.823		
Art mv.	Anvendelse pr.pers.	Typegodkendelsesnummer ---	Egenvægt (kg) 600		
(G) Stelnummer 1.810.483	Motornummer 1.383.061	Standardgodkendelsesnummer 348	Maksimallast (kg) 325		
(D) (C) (E) Ejers (brugers) stilling, fornavn, efternavn og adresse		Akseltryk (kg) forhjul baghjul ---	Totalvægt (kg) 925		
		Karosseritype 2 dørs lukket.			
		(B) Registreret første gang (dato) 8-5-1964	Under nummer MH 21.823		
Personer, føreren indbefattet ---		Cylinderantal Brændstof 4/benzin	Registreret sidste gang (dato) ---		Under nummer ---
Fodbremse (driftsbremse) 4 hj.hydr.	Håndbremse (parkeringsbremse) 2 hj.mek.	I politikreds (navn) Odense	Gamle plade(r) afleveret i ---		
Fordæk (luft) 5.20-12	Begdæk (luft) 5.20-12	Allokeringsdato ---	Evt. beskatningsnummer ---		
Toldattest nummer 1973	Udsædt den 8-5-1964	Toldsted Odense	Godkendelsesdag ---		
Forsikringselskab Gorm		Forsikringsbevis nr. 801.089			
Evt. tilkoblet køretøjs art og nr. ---	Tilkoblet køretøjs fabrikat ---	Tilkoblet køretøjs type ---	Tilkoblet køretøjs stelnummer ---		
Anmærkninger (herunder særligt tilbehør) ---		Stempel, dato og underskrift MOTORKONTORET , den 8.5.1964. kh. ODENSE KØBSTAD og ODENSE HERRED <i>Mineb</i>			

SPLITTEGNING AF STARTERMOTOR

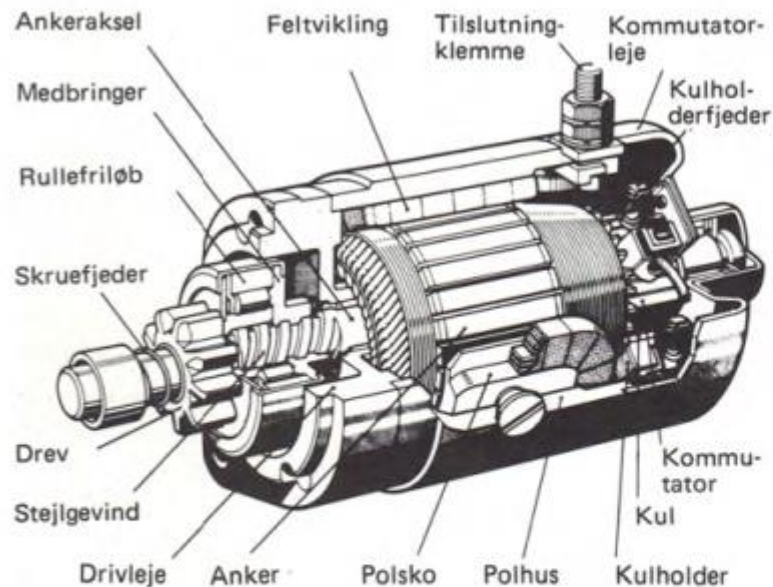


Fig. 24 Snit gennem starter type DG.

Skruedrev-starter

Opbygningen af denne starter ses af fig. 23 og 24. Drevet er ved udførelsen uden rullefriløb (fig. 23) anbragt umiddelbart på et stejlgevind på ankerakslen. Gevindets retning er således, at drevet ved ankerets start som følge af sin inertie og gevindets skruevirkning skubbes mod tandkransen. Går det i indgreb med denne, skrues det straks frem til et fast anslag. Starteren forbindes derved med motoren og drejer denne rundt. Den mellem drev og anslag på ankerakslen monterede skruefjeder har til opgave at holde drevet fast i hvilestilling. Opbygningen af denne starter er forholdsvis enkel, men den er kun egnet for mindre ydelser.

VISKERBLADE

- UDSKIFTNING AF LØSE VISKERBLADE.
- Hvis du ikke lige kan købe nye komplette viskerblade, kan du med fordel købe løse viskergummi f. eks. beregnet til en Uno / Punto bagvisker, eller en anden Fiat-model. De er en lidt for lange, men så klipper man bare et stykke af så de har den rigtige længde.
- Pas på ikke at knække de små tapper der holder bladet fast på holderen, for så er der kun en vej og det er et nyt blad. Tapperne **skal ikke** åbnes, men det løse gummi skal skydes ind fra en af enderne



MONTERINGS HOLDERE FJERNES I TAKT MED MONTERINGEN

REGLER FOR SYN AF VETERANBILER

• ER DER SÆRLIGE REGLER FOR SYN AF VETERANBILER?

- Hvis din bil er indregistreret første gang for mere end 35 år siden og kun benyttes lejlighedsvis, kan du indregistrere den til veterankørsel, hvorefter bilen vil få længere perioder mellem indkaldelserne til syn. For at få bilen indregistreret til veterankørsel, skal du skrive til SKAT via [kontaktformularen på deres hjemmeside](#).
- Ved omregistreringen påfører SKAT teksten 'Veterankørsel' i Køretøjsregistret (DMR).
- Når bilen er omregistreret til veterankørsel, bliver den første gang indkaldt til periodisk syn 40 år efter 1. registreringsdato og herefter med 8 års mellemrum.
- Bemærk: Er din bil ikke indregistreret til veterankørsel, vil den fortsat blive indkaldt med 2-årige syns intervaller, selv om den er over 35 år gammel.
- Nu vi er ved veteranreglerne er der en ting, der forvirrer mange. Som bekendt kan et køretøj registreres til veterankørsel når det er 35 år. Mange tror så, at bilen først skal synes efter 8 år, men det skal under alle omstændigheder synes når det er 40 år og først derefter hver 8. år. Det fremgår både af Bekendtgørelsen om godkendelse og syn af køretøjer og Vejledning om syn af køretøjer."

- Jeg er gerne behjælpelig med spørgsmål vedr. syn og registrering.

MVH. Søren Sørensen medlem nr.518

- Her er teksten fra Vejledningen:

Veterankørsel vælges for køretøjer, der er registreret første gang for mere end 35 år siden og underkastet periodisk syn, hvis fremstilleren ønsker det. Køretøjet bliver derefter kun indkaldt til periodisk syn hvert 8. år (første gang efter, at køretøjet er registreret til veterankørsel, kan perioden dog være kortere), men må så kun benyttes

lejlighedsvis.

Bemærk, at køretøjer, der benyttes til erhvervsmæssig personbefordring, transport af farligt gods, udrykningskørsel eller udlejning uden fører, ikke kan registreres til veterankørsel.

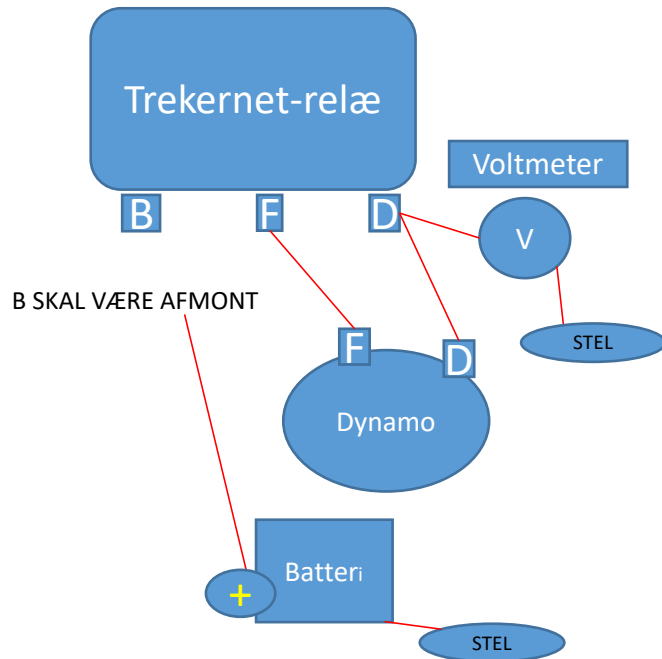
- Det skyldes formentlig at omregistrering til veterankørsel ikke kræver syn (hvad mange ellers også tror) Dvs. at køretøjet kan være synet når det er 33 år, omregistreres når det er 35 inden fristen for syn er overskredet og dermed første gang kan køre mellem 1 og 7 år.

[SE SYNSBEKENDTGØRELSEN](#) §55 side 15 og § 56 side 16

SE VEJLEDNINGEN PÅ FÆRDELSSTYRELSENS HJEMMESIDE

VEJLEDNING I UDMÅLING / JUSTERING/ JÆVNSTRØMSANLÆG

JUST. AF SPÆNDINGSRELÆ V./UBELASTET DYNAMO

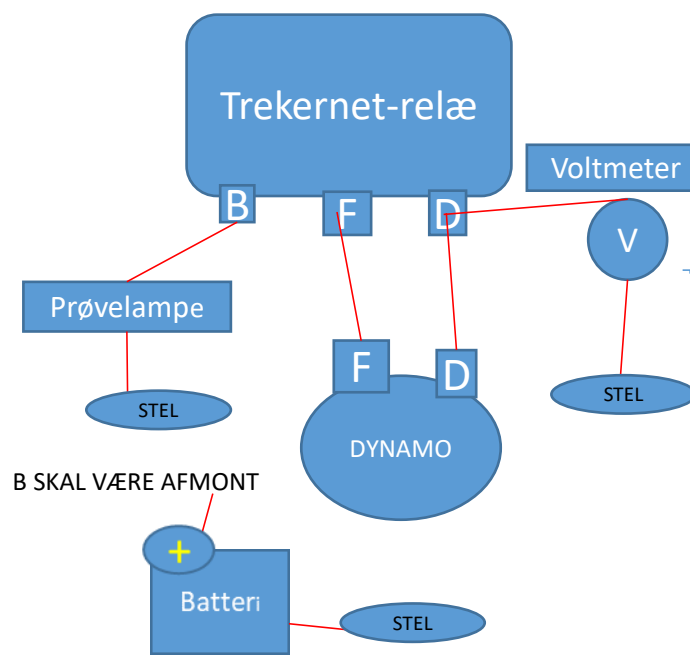


Fremgangsmåde:

1. Afbryd forbindelsen mellem dynamo og batteri
2. Monter et voltmeter mellem klemme D og stel
3. Start motoren og forøg dennes omdrejningstal, indtil voltmeteret visning ikke længere stiger.
4. Aflæs voltmeteret og sammenlign med specifikationerne for relæet.
Er spændingen for høj – slæk fjederen på relæet
Er spændingen for lav – stram fjederen på relæet.

Det er vigtigt at relæet er monteret på sin plads
VOLTETERET SKAL VISE 15,6 – 16,4 VOLT

KONTROL AF TILBAGESTRØMRELÆETS LUKKESPÆNDING

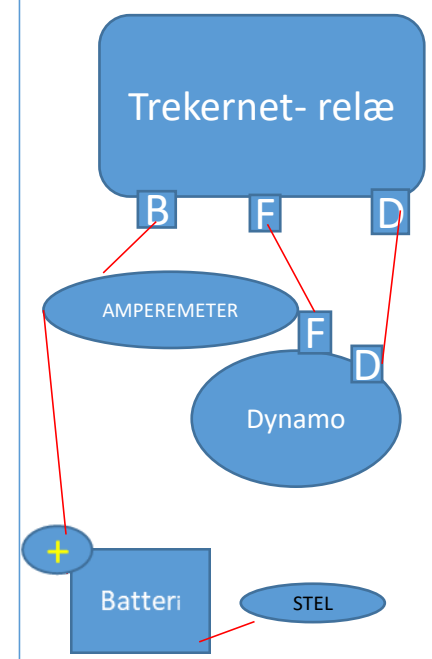


1. Fjern ledningen fra relæets batteriklemme
2. Forbind prøvelampe klemme B og stel
3. Forbind voltmeter klemme D og stel
4. Forøg langsomt omdrejningerne

Lampen vil nu lyse i samme øjeblik, som tilbagestrømsrelæets kontakter lukker

VOLTMETERET SKAL VISE 12,8 – 13,0 VOLT

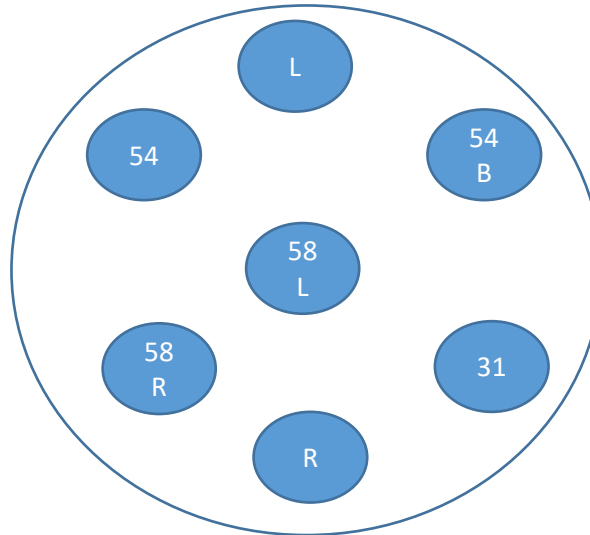
JUST. AF STRØM RELÆ



1. Forbind amperemeter i lade-kredsen
2. Bloker spændingsrelæets kontakter
3. Lad starteren rotere uden tænding – i ca. 15 sek.
4. Start motoren og forøg omdrejningerne indtil relæet arbejder
AMPEREMETERET SKAL VISE 15-22 AMPERE

EL - DIAGRAM FOR SYVPOLET STIK PÅ TRÆKTØJ

- GUL LEDNING VENSTRE BLINK = L
- GRØN LEDNING HØJRE BLINK = R
- BRUN LEDNING H.BAGLYS = 58 L
- RØD LEDNING STOPLYS = 54
- BLÅ LEDNING EKSTRA
- HVID LEDNING STEL = 31
- SORT LEDNING HØJRE BAGLYS = 58 R



DET KAN ANBEFALES AT KLIKKE PÅ EMNERNE(LINKENE)
I INDHOLDSFORTEGNElsen, I STEDET FOR AT RULLE MED
MUSEN , DA EMNERNE LIGGER I VILKÅRLIG RÆKKEFØLGE.

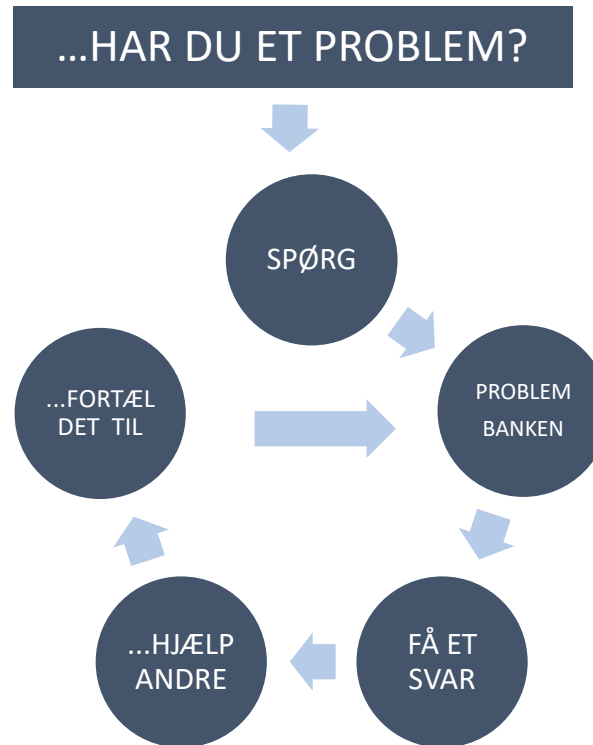




”PROBLEMBANKEN”

5.Udgave juni 2013

PROBLEMBANKEN BLIVER IKKE
OPDATERET MERE, DA DER IKKE ER
NOGEN DER MELDER TILBAGE PÅ
DERES SPØRGSMÅL.





Formålet med "PROBLEMBANKEN" er hvis du har et problem af teknisk art så stil dit spørgsmål enten på TEKNIK-FORUM eller direkte til medlem nr. 615 og få det besvaret. Når du så har løst problemet, **melder du tilbage** til undertegnede med resultatet således at det kan blive lagt ind i "PROBLEMBANKEN" til gavn for andre medlemmer.

Så har du, eller har haft et problem som du syntes andre kan få glæde af, så send det til mig.

På forhånd tak!

Mvh. Holger nr. 615 info@fiat-specialisten.dk



FIAT 500 VERSIONE 2007 [KLIK HER](#)

INDHOLDSFORTEGNELSE

INDHOLDSFORTEGNELSE Fiat 500-600-126-850

OFTE STILLEDE SPØRGSMÅL

- [BLINK VIRKER IKKE NÅR JEG TRÆDER PÅ BREMSEPEDALEN](#)
- [BREMSEPEDAL KAN TRÆDES LANGSOMT I BUND](#)
- [FIAT 500 VIL IKKE STARTE M. VARM MOTOR](#)
- [LADELAMPE LYSER EFTER REP. AF DYNAMO](#)
- [MOTOR HUGGER V. KONSTANT KØRSEL](#)
- [OLIEKONTROLLAMPE LYSER I TOMGANG M. VARM MOTOR](#)

RÅD OG VEJLEDNING

- [VINTERKONSERVEING](#)
- HVIS DU IKKE FANDT DET DU SØGTE, SÅ KONTAKT

info@fiat-specialisten.dk eller 40 51 17 70

SPØRGSMÅL STILLET AF MEDLEMMER

- [GEARSKIFTE PROBLEM](#)
- [TABER IKKE OMDREJNINGER NÅR SPEEDER SLIPPES](#)
- [JUSTERING AF CAMPERVINKEL på Fiat 500](#)
- [KAN IKKE SKRUE KONTROLPROPPEN PÅ GEARKASSEN UD](#)
- [SKAL DER BRUGES SPECIALVÆRKTØJ TIL UDSK. AF FORFJEDER](#)
- [KOBLING HAR SAT SIG FAST \(SE OMTALEN ANDET STED KLIK HER\)](#)

LINK TIL 

FORSIDEN

FORMÅLET MED "PROBLEMBANKEN"



SPØRGSMÅL:

Fiat 500 kan ikke starte når den er varm.

SVAR

Ventilafstanden er for lille / står for stramt. (husk at ventilerne altid skal kontrolleres og stilles m. kold motor . Udskift ventildækselpakningen hver gang) Brug helst gummikork typen.



SPØRGSMÅL:

Bremsepedal er blød og kan trædes langsomt i bund.

SVAR

kontroller rør, slanger, hjulcylindre for utætheder, hvis tæt skift gummiringe i hovedcylinder / evt. ny hovedcylinder.

Vejledning i reparation af hovedcylinder se i "Reparationshåndbogen" samt vejledning i udluftning af bremsesystem

[KLIK HER](#)



SPØRGSMÅL:

Ladelampe slukker ikke efter reparation af dynamo.

SVAR

Du skal pol-vende relæet dette gøres ved at kortslutte relæ 1 og 3 på et tre-kærnet relæ med f.eks. håndtagene på en bidetang i et par sekunder. (en ikke autoriseret måde at gøre det på, men det virker)



SPØRGSMÅL:

1. Når jeg træder på bremsepedalen virker blinklyset ikke /
2. Når blinklyset aktiveres blinker de andre pærer i lygten med.

SVAR

dårlig stelforbindelsen i den givne lygte.



SPØRGSMÅL :

Motor hugger v. konstant kørsel

SVAR

1. Kan være flere ting, men mest sandsynligt at den har tabt platinaafstanden. **Husk altid at smøre fiberklodsen på platinerne m. varmebestandigt fedt.**
2. Urenheder i tomgangsdysse / kanal .
3. Benzinpumpe tryk for lavt.
4. Benzinslange er for tæt v. motor (varmen danner luftlommer i benzintilførslen)

Vedr. punkt 1. Varmebestandigt fedt kan købes ved henv. til info@fiat-specialisten.dk



SPØRGSMÅL FRA ET MEDLEM

Jeg har en Fiat 500 F fra 1972. Den er netop kommet ud af sit vinterhi, og i den forbindelse har gearkassen desværre opført sig anderledes. Den er blevet meget løs i gearet, og jeg kan ikke sætte den i bakgear. Derudover er den svær at koble ud 3. og 4. gear Har du nogen idé om hvad der kan være galt? jeg tænker selv at den måske trænger til olie i gearkassen? men hvordan tjekker jeg det, og påfylder?

På forhånd tak :)

Vh

Navn er redaktionen bekendt

SVAR

Det kan skyldes flere ting .

1. det kan være at koblingsnavet hænger fast i noterne. Du kan prøve at smøre noterne med lidt rustopløser
2. det kan også evt. være den gummiflange der forbinder gearskifte m. gearkasse der er gået op i limningen
vedr. punkt 2 så skal gearstangen altid stå 100% lodret hvis ikke så justerer man ved at løsne boltene på gearskiftekonsolen. [Se vejledning](#)
3. det kan også være gearkasseophængene der er løse i gummi
4. jeg tror ikke på at det er olien, men ny olie skader jo aldrig, vedr. udsk har jeg vedhæftet et billede



SPØRGSMÅL

Oliekontrollampe lyser i tomgang m. varm motor

SVAR

1. Olieindicator defekt / utæt (**brug altid kun original indicator hvis det fås**)
2. Manglende olietryk
3. Tomgang for lav (skal være ca. 750 – 800 omdr. / min.)
4. Snavs i reduktionsventilen/overtryksventilen.



Motoromdrejning falder ikke når speederen slippes, samtidig med at oliestanden er et stykke over max. mærket på oliepinde, samt at olien lugter af benzin.

ÅRSAG

Benzinpumpen er utæt således at benzinen løber ned i krumtaphuset, når olien så bliver varmet op fordamper benzinen, og via recirkulationssystemet ført op i indsugningsmanifollet, med deraf højere tomgang.

Problemet kan opstå på alle biler med mekanisk benzinpumpe.



"PROBLEMBANKEN"

INDHOLDSFORTEGNELSE

OFTTE STILLEDE SPØRGSMÅL

SPØRGSMÅL STILLET AF MEDLEMMER

➤ [PROBLEM MED AT LUKKE SOLTAGET](#)

LINK TIL 

FORSIDEN

FORMÅLET MED "PROBLEMBANKEN"



SPØRGSMÅL FRA ET MEDLEM:

Vi har en Fiat 500c pop med motor tag. Hvis vi køre taget helt ned - kan vi ikke køre taget op - uden at vi hjælp fra en hånd til at trække lidt samtidig med at vi trykker på knappen for at lukke tag.

Har du en løsning på dette?

Mvh

Navn er redaktionen bekendt.

SVAR

Hej

Da det er to år siden jeg lukkede mit værksted "Fiatspecialisten" er det begrænset hvor meget jeg kender til denne model. Jeg har derfor forhørt mig hos den aut. forhandler her i byen, der siger de at det ikke er et problem de kender, men der er et program i den originale Fiat-tester som kan køre en konfiguration af tag i forhold til styreboksen

. Efter hvad de havde erfaret fra andre kollegaer er der nogen som har fået skiftet styremodulet, men det kan kun udføres på at aut. værksted. Hvis bilen er under to år er reparationen jo dækket af fabriksgarantien . Jeg håber dette kan hjælpe dig ellers er du velkommen til at kontakte mig igen. Jeg vil gerne høre resultatet når du har fået det ordnet.

Mvh. Holger



SPØRGSMÅL FRA ET MEDLEM:

hej jeg er ved at skifte gearolie på Fiat 500. Jeg kan ikke skrue den bolt af hvor jeg skal fylde olie på bolten er meget slidt hvordan får jeg den af.

Navn og nr. er redaktionen bekendt

SVAR

Du skal tage en top der passer og give den et par svejseklatter, eller også kan du med en mejsel og hammer slå på den så den skruer sig venstre om.



SPØRGSMÅL FRA ET MEDLEM:

Navn og nr. er redaktionen bekendt

Jeg skal have skiftet bladfjeder for. Kan det lade sig gøre uden special værktøj?

Fjederen skal monteres i belastet tilstand, så du skal bruge en presse samt en fast jernstang som kan holde fjederen belastet under monteringen.

Husk at spænde boltene i spindel/ fjederbøsning i belastet tilstand.

PROBLEMBANKEN



OVERSKRIFT



SPØRGSMÅL FRA ET MEDLEM:

Jeg har lige stillet toe-in, kan man justere cambervinklen og hvordan gøres det.

SVAR

Ja du kan godt justere camber vinkelen. Dette gøres med skiver (chims) som enten fjernes /eller ilægges bag ved øverste svingarm. Camper skal være +5-6 mm.

> husk at justere sporingen igen hvis du ændrer på cambervinklen. Toe-in skal være 0 - +2mm

Måling af camber: Bilen skal stå på et plant gulv. Der skal bruges en stor vinkel / vatterpas / tommestok som vist på tegningen i "Reparationshåndbogen" [Klik her](#)

Toe—in kan også måles
på indersiden af fælgen



16. UDGAVE 2017

DER TAGES FORBEHOLD FOR EVT. TRYKFEJL.

KILDEMATIALE:

FIAT DANMARKS SERVICESKOLE, SAMT EGEN ERFARING I 45 ÅR MED REPARATION AF FIAT-BILER.

EVT. RETTELSE ER ELLER TILFØJELSE - KONTAKT: info@fiat-specialisten.dk