PREFAZIONE

In questo fascicolo sono brevemente raccolti i dati principali riguardanti la vettura, informazioni per la sua conoscenza e per le normali operazioni di uso e manutenzione.
Per ottenere dalla vettura i migliori risultati, sia per quanto concerne il minimo costo, sia la durata, sia la regolarità di funzionamento, occorre tenere presente i consigli da noi dati.
Per quelle operazioni non facilmente eseguibili con normali mezzi a disposizione dei privati, per le revisioni parziali e generali, consigliamo nell'interesse dei Sigg. clienti, di rivolgersi ai nostri Commissionari di vendita, presso i quali si provvederà alla esecuzione razionale, sollecita ed accurata di qualsiasi lavoro di revisione o riparazione.
Tutte le parti di ricambio dovranno essere originali, se si vuole la garanzia del migliore funzionamento.
Quando si richiedono i pezzi di ricambio occorre specificare il numero del telaio e motore.

DATI PER L'IDENTIFICAZIONE DELLA VETTURA

Ogni vettura è contraddistinta da appositi numeri di identificazione e precisamente:

AM.101. ⊛ . . . . . ⊛

Il telaio ha il numero stampigliato sul lato destro della traversa delimitato dai timbri a stella della Casa. Il motore ha il numero stampigliato sulla campana della frizione in corrispondenza del motorino d'avviamento.
Tali numeri, per comodità di lettura sono ripetuti su due targhette della Casa che vengono applicate sulla parte anteriore del motore sotto il cofano.
Questi numeri sono gli unici che servono alla identificazione della vettura, agli effetti di legge e di vendita e sono riportati sul certificato di origine e sul libretto di circolazione della vettura.

CARATTERISTICHE E DATI PRINCIPALI

MOTORE

Numero dei cilindri in linea		6
Diametro e corsa	mm	86 x 100
Cilindrata unitaria	cmc	580,88
Cilindrata totale	"	3485,29
Potenza max. a 5500 giri al 1°	Cv	230
Potenza fiscale	Cv	33,8

Monoblocco in lega leggera con canne di ghisa speciale riportate.
Testa cilindri in lega leggera con valvole in testa e sedi valvole riportate.
Camera di scoppio emisferica.
Albero manovella equilibrato dinamicamente, poggiante su sette supporti muniti di cuscinetti in piombo indio.
Bielle in acciaio stampato con stelo ad H, con piede guarnito di cuscinetti in piombo indio, e testa con beccola in bronzo.
Stantuffi in lega leggera con due anelli di tenuta e due raschiaolio.
Volano antivibratore sull'albero a manovella

DISTRIBUZIONE

A valvole in testa inclinate e comandati da due alberi di distribuzione disposti in testa, azionati da una catena a tra ranghi, munita di tenditore.
Gli alberi di distribuzione comandano direttamente le valvole con interposizione di bicchierini in ghisa guidati da sedi in ghisa.
La possibilità di regolazione è data da pastiglie in acciaio cementato facilmente sostituibili.
Considerando il gioco normale fra bicchieri e raggio base del lobo di mm 0,12 nell'aspirazione e di mm 0,20 nello scarico a freddo si hanno i seguenti dati:
Alzata della valvola di aspirazione al P.M.S. mm 1
Alzata della valvola di scarico al P.M.S. mm 0,9

COLLETTORE DI ASPIRAZIONE

Fuso in lega leggera e con camicia di acqua per il riscaldamento della miscela.

ALIMENTAZIONE

Mediante pompe elettriche FISPA in numero di due aspiranti dal serbatoio munito di livello benzina.
Filtro benzina sistemato sul lato destro, subito dopo le pompe elettriche con cartuccia facilmente sostituibile.
Carburatori WEBER a doppio corpo tipo 42 DCOE6 con pompa meccanica e starter.
I tre carburatori prelevano aria attraverso un unico filtro a grande portata, ad azione catalittica.

LUBRIFICAZIONE

Lubrificazione a circolazione forzata per tutti gli organi principali del motore ottenuta a mezzo di una pompa ad ingranaggi eccentrici alleggiata nell'interno della coppa motore ed azionata da ingranaggi.
La pompa aspira olio dalla coppa del motore e, dopo passaggio totale attraverso un filtro lo manda agli organi da lubrificare.
Una pompetta ad elica immersa comandata da una cinghia trapezoidale provvede a mantenere in circolazione l'olio attraverso un radiatore posto di fianco a quello dell'acqua, tale accorgimento assicura basse temperature all'olio.
Il filtro é posto sul lato destro del basamento e smontabile dal disotto delle vetture.
La pressione normale dell'olio dai bassi agli alti regimi é di Kg. 3 ÷ 5.
Tale pressione si registra a mezzo della valvola di limitazione installata sul corpo del filtro stesso.
L'olio s'introduce attraverso il bocchettone posto sulla testa del motore
Il livello si verifica a mezzo dell'asta infilata nel raccordo situato nella fiancata sinistra della coppa sotto il collettore di scarico.
La capacità di olio é di circa lt. 9.

RAFFREDDAMENTO

Il raffreddamento del motore a circolazione di acqua é ottenuta a mezzo di una pompa centrifuga e ventilatore comandati direttamente dall'albero motore a mezzo di una cinghia trapezoidale a tensione regolabile.
Un radiatore per acqua posto davanti alla ventola produce un forte smaltimento di calore.
Il flusso di acqua attraverso il radiatore é inoltre regolato automaticamente a mezzo di un termostato, applicato sulla testa del motore.
Questo dispositivo serve per facilitare il riscaldamento del motore specialmente in partenza.
La temperatura dell'acqua é controllata a mezzo di indicatore sul cruscotto collegato con tubo inserito nella parte superiore del radiatore.
La temperatura dell'acqua non deve superare i 90°c.-
Il rubinetto per lo scarico dell'acqua é posto nella parte inferiore della vaschetta del radiatore.
La quantità totale dell'acquaé di litri 14 circa.

ACCENSIONE

La accensione é ottenuta con distributore posto sul lato anteriore sinistro del motore, comandato da una coppia di ingranaggi elicoidali e alimentato da batteria.

Distributore Marelli ST.111 DTEM K D destro con anticipo automatico.

Anticipo fisso di partenza 12°.

Escursione dell'anticipo automatico 30°

Anticipo massimo totale dello spinterogeno 42°

Ordine di accensione 1 - 5 - 3 - 6 - 2 - 4

Gioco fra contatti del ruttore mm. 0,4

Gioco fra le punte delle candele mm. 0,5

Diametro e passodelle candele a filetto lungo 14 x 1,25

Bobine N° 2 tipo Marelli SB 11 DT.

Candele per usi moderati	**Marelli**	250 B
	Bosch	250 T B
	Lodge	2 HLN opp. 3 HLN opp. HLN.
	Champion	NA 10
	K L G	Fe 80
	Marchal	34 HF
Candele per usi gravosi	**Marelli**	CBW 1000 B
	Bosch	270 T2
	Champion	NA 12
	Lodge	47 RL
	KLG	Fe 250
	Marchal	33 HFS

AVVIAMENTO

L'avviamento è ottenuto mediante motorino elettrico tipo Marelli MT 23 A CV. 1,2 comandato dal pulsante a chiavetta su l cruscotto

SOSPENSIONE MOTORE

Il motore inclinato rispetto al piano di simmetria verticale-longitudinale di 4°, e spostato sul lato destro di 48 mm, si appoggia a 4 silentbloc.

FRIZIONE

Monodisco elastica a secco con comando oleodinamico a mezzo di due pompette: una sul pedale 3/4" ed una sulla frizione da 7/8".
La corsa del pedale è regolata a mezzo di dado posto sul puntone della pompetta ricevente.

CAMBIO

A quattro velocità e retromarcia; Sincronizzatori per innesto di tutte le velocità. Ingranaggi sempre in presa. La leva di comando è diretta e posta al centro della scatola.

Rapporti del cambio

1^	rapporto	0,333	=	3
2^	"	0,544	=	1,84
3^	"	0,770	=	1,3
4^	"	1	=	1
RM	"	0,315	=	3,17

PONTE

Ponte posteriore tipo rigido con coppia conica ipoidale

Rapporto normale di riduzione	13/46	= 3,54	= 0,28
Possibilità di sostituire con	13/43	= 3,31	= 0,302
"	13/49	= 3,77	= 0,265
"	12/49	= 4,09	= 0,244

Il ponte è collegato al telaio a mezzo di balestre cantilever e puntone elastico smorzante le vibrazioni.

AUTOTELAIO

Dimensioni principali

Carreggiata a terra:	anteriore	1390 mm
" "	posteriore	1360 mm
Passo.		2600 mm
Altezza minima da terra		130 mm
Peso vettura a vuoto		1300 Kg.
Peso complessive a piene carico . . .		1400 Kg.

Il telaio eccezionalmente rigido è costituito da longheroni, traverse e crociere tubolari di sezioni circolare ed ellittica, in relazione alla sollecitazione agente.

SOSPENSIONE ANTERIORE

Tipo a quadrilatero trasversale deformabile con molleni a spirale e con perni che agiscono su sospensioni in gomma.
Ammortizzatori telescopici tipo GIRLING F 4,5. Oppure KONI - 82.1019.
Barra stabilizzatrice trasversale per limitare l'angolo di rollio.

SOSPENSIONE POSTERIORE

E' a balestre Cantilever frenate nella corsa di andata e ritorno da due ammortizzatori tipo GIRLING F. 7,5.
Barra stabilizzatrice trasversale per evitare il rollamento della vettura in curva.

STERZO

La scatola è montata a sinistra ed è del tipo a circolazione di sfere con gioco regolabile.
Essa è comandata da un piantone con giunto elastico per smorzare le vibrazioni ed agisce direttamente sulle barre di sterzo mediante una doppia leva.
La convergenza delle ruote anteriori misurata sul cerchio all'altezza del mezzo è di mm. 5 o 6 . Il raggio minimo di sterzata è di 5,3 metri.

FRENI

Il sistema frenante con comando idraulico agisce sulle quattro ruote di cui le due anteriori munite di freni a disco dal ϕ di 306 mm e quelle posteriori con freni a tamburo da 305 x 76 mm.

I freni anteriori sono a ricupero automatico del gioco mentre quelli posteriori sono a registrazione con accentrici situati sui dischi porta freni.
Il gioco per i freni a tamburo deve essere di 0,3mm. sul raggio.
I freni delle ruote posteriori vengono anche comandati meccanicamente mediante leva a mano posta sotto il cruscotto.
Il sistema frenante è munito di servo comando a depressione posto di fianco al motore, lato destro, che riduce al minimo la pressione del piede sul pedale.
La depressione esistente nella bombola del servo freno che raggiunge circa 280 MM. di mercurio è ottenuta collegando il gruppo con i condotti di aspirazione del motore.

R U O T E

A dischi forati da 550 x 16 con attacco al mozzo per mezzo di 4 prigionieri.

P N E U M A T I C I

Anteriori e posteriori = Pirelli 650 x 16" opp. Firestone 600 x 16.

Pressione di gonfiaggio a freddo	Anteriori	1,7	Kg/cmq.
	Posteriori	1,7	Kg/cmq.
" " per uso sportivo	Ant. e Poster.	1,9	"

IMPIANTO ELETTRICO

Batteria: E' collocata nella parte posteriore destra di fianco al bagagliaio ed è facilmente ispezionabile.
Capacità: 62 Amp/h
Tensione: 12 Volts
Tipo: 6 V X 11

Dinamo: Tipo Marelli DN 44 A - 12 V.- - con regolazione di tensione
E' fissata sul lato sinistro del motore ed è comandata dall'albero motore mediante cinghia trapezoidale a tensione regolabile.
Potenza normale 250 Watt- Rotazione vista dal lato comando: Destra.

Motorino avviamento: Tipo Marelli MT 23 A 1,2 12D9.

IMPIANTO DI VENTILAZIONE E RISCALDAMENTO

La vettura è munita di completo impianto di ventilazione e di riscaldamento che oltre a migliorare le condizioni di temperatura dell'abitacolo passeggeri produce contemporaneamente lo sbrinamento dei cristalli.
L'impianto illustrato nello schema allegato è costituito delle seguenti parti:

N° 1 - Entrata acqua calda nel radiatore
2 - Farfalla comando aria fresca secondo passeggero
3 - Entrata aria fresca lato secondo passeggero
4 - Gruppo radiatore
5 - Comando regolatore circolazione acqua
6 - Comando farfalla e ventilatore immissione aria radiatore
7 - Comando farfalla lato - passeggero e aspiratore
8 - Comando farfalla e ventilatore lato pilota
10 - Sportello radiatore
11 - Uscita acqua dal radiatore
12 - Farfalla entrata aria nel radiatore
14 - Entrata aria lato pilota
15 - Rubinetto supplementare
16 - Farfalla entrata aria lato pilota
17 - Presa aria radiatore con ventilatore
18 - Presa aria lato pilota con ventilatore
19 - Ritorno acqua sull'aspirazione pompa motore
20 - Presa acqua calda sulla testa del motore
21 - Aspiratore acqua calda dall'alleggiamento motore
22 - Regolatore afflusso acqua calda
23 - Deviatore aria sul cristallo anteriore
24 - Deviatore aria sul cristallo posteriore
25 - Presa frontale senza motorino

Il funzionamento dell'impianto si basa sull'introduzione di aria calda o fredda nell'interno dell'abitacolo a mezzo dei convogliatori con prese frontali 17 - 18 - 21 muniti di ventilatore con motorino elettrico e della presa 25 senza.
Il radiatore (4) attraverso il quale l'aria aumenta il suo contenuto termico, è costituito da una rete di tubi in cui circola l'acqua calda del motore prelevata nel punto più caldo (20) sul boccaglio di uscita dalla testa e restituita in circolazione sul condotto di aspirazione della pompa del motore (19) .
La circolazione di acqua calda è ottenuta a mezzo della leva (5) sul pannello comando, che agisce su un regolatore a teppo (22).
Il rubinetto ausiliario (15) , posto vicino alla pompa acqua, deve essere chiuso durante le stagioni calde.
Dopo pochi minuti di funzionamento del motore l'acqua è già sufficientemente calda per potere cedere calore all'aria che si può introdurre aprendo la farfalla (12) del convogliatore a mezzo della leva (6) Il ventilatore (17) su questo convogliatore è messo in azione dalla stessa leva (6). Quando questa raggiunge la fine corsa.
Le altre due prese di aria (21 e 18) sono munite di vintilatore elettrico azionato dalle leve rispettivamente (6 e 7) che agiscono sulle farfalle (2 e 16). La presa (18) porta aria sui piedi del pilota con il convogliatore (14) manovrando la leva (8).
Una ventola (21) posta sul lato sinistro è azionata da un motorino elettrico da 50 W. aspira l'aria calda dall'interno dell'alloggiamento motore e la soffia all'esterno attraverso la griglia di sfogrico laterale sinistra.
Il moto di questo aspiratore è comandato dalla leva (7) nella fine corsa.
In altri termini i ventilatori elettrici (18 - 17 - 21) sono azionati rispettivamente dalle leve (8 - 6 - 7) alla fine della loro corsa, il loro funzionamento è controllato da tre lampadine spia poste sul cruscotto in corrispondenza di ogni leva.
Per maggiore sicurezza le tre ventole sono sotto chiave, e funzionano solo a circuito elettrico del motore chiuso.

PRESTAZIONI DELLA VETTURA

Rapporto al ponte..... 13/46 - 0,2825 - 3,54
Gomme: 6,50 x 16" - **sviluppo medio Mt.** 2,3

V E L O C I T A' **Km./ORA**

Giri del motore	1^ Velocità 0,333	2^ Velocità 0,544	3^ Velocità 0,770	4^ Velocità 1
1000	12,95	21,16	29,95	38,9
1500	19,43	31,7	44,9	58,3
2000	25,9	42,3	59,9	77,8
2500	32,3	52,9	74,8	97,2
3000	38,8	63,4	89,8	116,7
3500	45,3	74	104,8	136,6
4000	51,8	84,6	119,8	155,6
4500	58,2	95,2	134,7	175
5000	64,7	105,8	149,7	194,5
5500	71,2	116,3	164,7	213,9

Alle alte velocità i valori dati debbono essere moltiplicati per il coefficente di maggiorazione dovuto alla forza centrifuga.

S A. 17. II°

PRESTAZIONI DELLA VETTURA

Rapporto al ponte .....13/46 =0,2825 = 3,54

Gomme: 6,50 x 16" - sviluppo medio mt.2,3

V e l o c i t à Km/ora

Giri del motore	1°Velocita 0,295	2°Velocità 0,483	3°Velocità 0,736	4°Velocità 1
1000	11,5	18,85	28,7	39
1500	17,25	28,3	43	58,5
2000	23	37,7	57,4	78
2500	28,5	47	71,7	97,5
3000	34,5	56,5	86	117
3500	40	66	100	136,5
4000	46	75,4	115	156
4500	51,7	85	129	176
5000	57,5	94	144	195
5500	63,3	104	158	215

MANUTENZIONE

Le normali operazioni di manutenzione sono state raccolte come espresso:
Dopo i primi 800 Km. sostituire l'olio del differenziale.

OGNI 1000 CHILOMETRI

1°) Motore: verificare il livello olio ed eventuale aggiunta.
2°) Radiatore: verificare il livello ed eventuale aggiunta di acqua preferibilmente distillata.
3°) Pneumatici: verificare la pressione.

OGNI 4000 CHILOMETRI

4°) motore: sostituire l'olio e la cartuccia del filtro.
5°) Pompa acqua: lubrificare con apposito ingrassatore a mano e non superare la pressione di 0,2 ÷ 0,3 atmosfere.
6°) Perni sospensione anteriore: lubrificare per mezzo degli appositi raccordi a siringa.
7°) Giunti di trasmissione: lubrificare per mezzo raccordi a siringa.
8°) Sterzo a snodi: lubrificare per mezzo raccordi a siringa e controllare il livello dell'olio nella scatola dello sterzo.
9°) Mozzi posteriori: lubrificare per mezzo dei raccordi a siringa.
10°) Frizione: controllo del livello olio nel serbatoio della pompetta ed eventuale aggiunta.
11°) Batteria: verificare il livello ed eventuale aggiunta di acqua distillata.
12°) Serbatoio olio dei freni: verificare il livello ed eventuale aggiunta di liquido per freni.
13°) Candele: pulire e controllare la distanza delle punte (0,5) mm.
14°) Contatti del ruttore: pulire e controllare la distanza(0,4) mm.
15) Cinghia [illegible] controllare la tensione.
16°) Catena comando distribuzione: verificare la tensione e controllare.
17°) Premistoppa pompa acqua: verificare la tenuta e se necessario sostituirla.
18°) Gioco pedale frizione: controllare l'esistenza di mm. 10 di corsa prima di iniziare il distacco.
19°) Freni anteriori: la regolazione è automatica ;
20°) Scatola sterzo: regolare il gioco a mezzo di apposito bullone il massimo sforzo torcente ammesso è di 7 Kgm.

OGNI 10.000 Km

21°) Distributore di accensione: smontare e lubrificare cuscinetti e boccole.
22°) Cambio: verificare il livello ed eventuale aggiunta di olio.
23°) POnte: verificare il livello ed eventuale aggiunta di olio.
24°) Collettore dinamo: ispezionare, pulire, lubrificare con apposito oliatore e con grasso dal lato della puleggia.
25°) Valvole: controllare il gioco con l'albero a camme.
26°) Freni posteriori; controllare il gioco fra ganascia e tamburo, avvitando completamento il perno di regolazione e lasciarlo in seguito svitato di mezzo giro, per ottenere il giusto gioco.
27°) Freno a mano: lubrificare le guaine a mezzo dei due appositi ingrassatori a siringa.

28°) Filtro benzina: controllare ed eventualmente sostituire la cartuccia.

O G N I 20.000 KM

29°) Scatola cambio: sostituire completamente l'olio.
30°) Differenziale : sostituire completamente l'olio.
31°) Scatola sterzo: sostituire completamente l'olio.
32°) Mezzi anteriori: riempire di grasso.
33°) Freni a disco :controllare lo spessore delle piastrine anti frizione ed eventualmente sostituirle.

A MIGLIORE CHIARIMENTO PER LA REGOLAZIONE DI CUI AI PUNTI 8-15-16-18-19-26 SI DEVE OPERARE COME SEGUE :

8°) Sterzo: in occasione delle normali revisioni è necessario procedere ad un controllo completo degli organi dello sterzo allo scopo di pulire e lubrificare le articolazioni dei tiranti,nonchè il gruppo della scatola sterzo.

15°)Cinghia dinamo: per mantenere in tensione la cinghia quando fosse diventata lenta, è necessario allentare il dado della staffa che abbraccia la dinamo al basamento, dopo di che si stabilisce la tensione adatta a mezzo dello spostamento della dinamo stessa.
Per le cinghie dell'agitatore dell'olio la tensione si regola riducendo il numero degli spessori sulla puleggia conduttrice.

./.

16°) Catena comando distribuzione: se dopo un certo periodo si verificasse la necessità di mettere in tensione la catena si svita il dado centrale, si tolga la rondella di appoggio ed il grano sottostante a mezzo di apposito estrattore.
Si ruota l'accentrico con uno sforzo di circa 0,1 Kgm e lo si ferma nella posizione voluta a mezzo del grano e delle due serie di fori.
Si completa poi il serraggio con rondella e dado.

18°) Regolazione frizione: il gioco fra frizione e spingidisco che deve essere di circa 2,5 mm, con il consumo del materiale antifrizione si annulla, provocando lo slittamento della frizione stessa.
Si elimina questo inconveniente ripertando il gioco nella quota dovuta per mezzo del puntalino regolabile, sistemato sulla seconda pompa. Il gioco di 2,5mm sullo spingidisco corrisponde a uno spostamento del pedale di 4 mm.

19°) Freni: nel montaggio della suola quando se ne esegue la sostituzione è importante mettere a punto il parallelismo perfetto fra suola ed anello del tamburo per non avere un consumo anormale del freno.
Questa messa a punto è favorita da due viti di regolazione.
Nel montaggi dei freni adisco è necessario controllare che i piani del disco abbiano un parallelismo con i piani interni del corpo freni quasi perfetto.
Le massime tolleranze ammesse sono di pochi centesimi di mm.

ALIMENTAZIONE (CON CARBURATORI)

MEDIANTE POMPA LUCAS TIPO FP (FIG. 4) IMMERSA NEL SERBATOIO.
LA POMPA 2 FP ASPIRA BENZINA ATTRAVERSO IL FILTRO (1) SUL FONDO DEL SERBATOIO (E), E LA MANDA IN PRESSIONE AI CARBURATORI (C) ELIMINANDO COSÌ GLI INCONVENIENTI DEI VAPORI STAGNANTI NEI TUBI.
LA MANDATA DELLA BENZINA È OTTENUTA A MEZZO DI UNA POMPETTA CENTRIFUGA (D) IN ASSE CON UN MOTORINO ELETTRICO (F) CHE RUOTA A 2900 GIRI, LA SUA QUANTITÀ IN FUNZIONE DELLA PRESSIONE VARIA DA 130 A 230 LT/H.
LA PRESSIONE MANTENUTA COSTANTE ATTRAVERSO UNA VALVOLA DI SCARICO (B) PUÒ ESSERE VARIATA A MEZZO DI UNA VITE A CONTRODADO DA 0 A 0,4 ATM.
LA PRESSIONE DI ESERCIZIO È REGOLATA A 0,25 ATM. (SULLA POMPA).
LA POMPA ISOLATA ELETTRICAMENTE RICEVE CORRENTE DA DUE FILI CHE ENTRANO NELLA PARTE SUPERIORE DELLA POMPA E SONO PROTETTI DA INFILTRAZIONI DI BENZINA CON UN TUBO FLESSIBILE FISSATO SULLA POMPA E SUL SERBATOIO.
IL FILTRO BENZINA È SISTEMATO SUL LATO DESTRO SUPERIORE, CON CARTUCCIA FACILMENTE SOSTITUIBILE.
CARBURATORI WEBER A DOPPIO CORPO TIPO DCOE 8 CON POMPA MECCANICA E STARTER.
I TRE CARBURATORI PRELEVANO ARIA ATTRAVERSO UN UNICO FILTRO A GRANDE PORTATA, AD AZIONE CATALITTICA.

CORRISPONDENZA NUMERI SCHEMA DI LUBRIFICAZIONE TAV. X

N° 1 - Motore
N° 2 - Motore
N° 3 - Pompa acqua
N° 4 - Sterzo e sospensione
N° 5 - Giunti albero di trasmissione
N° 6 - Semiasse ponte
N° 7 - Scatola sterzo
N° 8 - Scatola cambio
N° 9 - Scatola ponte
N°10 - Pedaliera
N°11 - Dinamo
N°12 - Distributore d'accensione
N°13 - Collettore dinamo
N°14 - Freno a mano
N° 15 - Cambio
N°16 - Scatola ponte
N°17 - Scatola sterzo
N°18 - Mozzi anteriori

USO DELLA VETTURA

La vettura viene consegnata ai clienti dopo avere subito un severo collaudo ed un rodaggio prolungato tanto del motore, quanto degli organi della trasmissione, per cui essa può subito essere impiegata a piena prestazione, senza pericolo per la sua efficienza.
In tale modo non è necessario applicare dei diaframmi al carburatore o procedere alla sostituzionedell'olio lubrificante dopo i primi 1000 km, come si usa per le normali vetture di serie in commercio.

1°) Si raccomanda prima di partire di accertarsi oltre alla benzina del tipo indicato, il pieno di acqua nel radiatore, il pieno di olio nella coppa, e la giusta pressione dei pneumatici.

2°) Nell'effettuare le normali operazioni di avviamento ricordarsi di controllare che la leva del cambio sia nella posisione di folle, può liberamente oscillare da destra a sinistra.
Azionare la leva a tiretto dello starter onde facilitare la partenza specie a motore freddo, ruotare la chiavetta che posta sul lato sinistro dal pannello, mettere in azione il motorino di avviamento, finchè il motore non è avviato.
Non premere il pedale dell'acceleratore fino a che il motore non sia leggermente caldo specie nella stagione invernale.
Evitare di spingere subito il motore in velocità, ma dare tempo all'olio di scaldarsi affinchè possa circolare liberamente.

3°) Durante la marcia osservare ogni tanto che il manometro dell'olio segni la pressione.
Non si tenga continuamente in piede sul pedale della frizione anche per eliminare possibili slittamenti della stessa.
Mantenere la temperatura dell'acqua fra i 60° e gli 85°, non superare mai i 100° .

4°) L'arresto del motore si ottiene ruotando la chiave della messa in moto.

5°) Precauzione invernale: se la vettura durante l'inverno deve rimanere inoperosa con temperature prossime o inferiori a 0°C è necessario aggiungere all'acqua i normali anticongelanti.

CORRISPONDENZA NUMERI SCHEMA DI LUBRIFICAZIONE - TAV. X

N°	1	-	Motore
	2	-	Motore
	3	-	Pompa acqua
	4	-	Sterzo e sospensione
	5	-	Giunti albero di trasmissione
	6	-	Semiasse ponte
	7	-	Scatola sterzo
	8	-	Scatola cambio
	9	-	Scatola ponte
	10	-	Pedaliera
	11	-	Dinamo
	12	-	Distributore
	13	-	Collettore dinamo
	14	-	Freno a mano
	15	-	Cambio
	16	-	Scatola ponte
	17	-	Scatola sterzo
	18	-	Mozzi anteriori

IRREGOLARITA' CONSTATAZIONI E RIMEDI

MOTORE CHE NON PARTE

Batteria scarica: caricare o sostituire la batteria.
Motore troppo legato: olio troppo denso o qualche organo con aggiustaggio troppo preciso. (Questa ultima eventualità è possibile dopo una revisione non troppo occurata eseguite da officine non specializzate.)
Mancanza di tenzione alla candele: interruttore di massa avariato; contatti ossidati dello spinterogeno (caso molto raro)
Carburatori senza carburante: pompe avariate, filtri sporchi od ostruiti.
Scarsa compressione: eccessivo lavaggio delle canne cilindri od eccessiva usura dei segmenti e deficiente tenuta delle valvole o mancanza del gioco del comando.
Candele umide: troppo fredde o sporcate per eccessivo numero dei tentativi di partenza.

MOTORE CHE NON DÀ TUTTA LA POTENZA

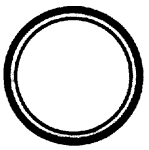
Scarsa compressione: il motore fuma allo sfiato: i segmenti sono usurati o rotti: sostituirli.
Candele con porcellana isolante bianca: candele troppo calde: sostituirle con tipo appropriato.
Carburante non adatto: il motore autoaccende se il carburante è poco anti-detonante: il carburante è troppo freddo per cui non brucia entro il tempo dovuto.
Fasatura non appropriate: eventualità che può accadere dopo una revisione mal fatta. Centrollare e fasare.
Molle valvole rotte: il motore sfarfalla.
Anticipo accensione non appropriata: centrollare e fasare secondo i dati già espesti.

RIFORNIMENTI - CONSUMI E PRESCRIZIONI

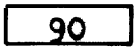
Consumo normale del combustibile (secondo le norme Cuna)
Lt 13 x 100 Km.
Consumo medio variabile a secondo della velocità, della strada, della frequenza dei rallentamenti e delle accelerazioni.
Si raccomanda di non superare mai i 6000 giri al 1° del motore.
Autonomia di marcia Km 450 circa.

PARTE DA RIFORMIRE	QUANTITA'	P R E S C R I Z I O N I
Serbatoi carburante	Lt 78	SUPERCORTEMAGGIORE N.O. 98/100 R.M.
Radiatore e motore	Lt 11	Aequa possibilmente distillata
Coppa motore	Lt 9	Inverno: AGIP BP ENERGOL OLIO PER MOTORI SAE 40 Estate : AGIP BP ENERGOL CORSE SAE 50/M
Scatola cambio	Kg 1,5	AGIP BP ENERGOL CAMBIO E DIFFERENZIALE SAE 90
Scatola differenziale	Kg 2	AGIP BP ENERGOL CAMBIO E DIFFERENZIALE SAE90EP
Scatola guida	Kg 0,2	AGIP BP ENERGOL CAMBIO E DIFFERENZIALE SAE 250
Serbatoio freni	Kg 0,4	CASTROL WAKEFIEL GIRLING BRAKE FLUID AMBER (EXTRA HIGHT DUTY H 204/57)
Serbatoio frizione	Kg 0,2	Olio tipo 6273 - STANDARD
Boccole e cuscinetti		AGIP BP ENERGREASE L 3
Giunti sterzo		AGIP BP ENERGREASE A 1

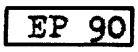
SIMBOLI PER SCHEMA LUBRIFICAZIONE TAV. N° X



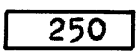
AGIP BP ENERGOL OLIO PER MOTORI SAE 40: Inverno
AGIP BP ENERGOL CORSE SAE 50/M : Estate



AGIP BP ENERGOL Cambio SAE 90



AGIP BP ENERGOL Differenziale SAE EP 90



AGIP BP ENERGOL Scatola sterzo SAE 250

AGIP BP ENERGREASE A 1

AGIP BP ENERGREASE L 3

ATTREZZI IN DOTAZIONE

La borsa per attrezzi fornita in dotazione alla vettura contiene:

N°	1	martinetto per sollevamento vettura
N°	1	braccio appoggio martinetto
N°	1	serie di chiavi fisse da 6 22 mm.
N°	1	chiave per candele
N°	1	chiave a rullino
N°	1	chiave per carburatori
N°	1	chiave curva per ruote
N°	1	martello di acciaio
N°	1	pinza universale
N°	1	cacciavite

N° 1 Faro anteriore sinistro
N° 2 Luce di posizione anteriore sinistra e lampeggiatore
N° 3 Faro antinebbia sinistro
N° 4 Faro antinebbia destro
N° 5 Luce di posizione anteriore destra e lampeggiatore
N° 6 Faro anteriore destro
N° 7 Lampeggiatore laterale sinistro
N° 8 Trombe elettriche
N° 9 Lampada illuminazione cofano motore
N° 10 Interrutore lampade illuminazione motore
N° 11 Dinamo
N° 12 Motorino d'avviamento
N° 13 Batteria
N° 14 Lampeggiatore laterale destro
N° 15 Tergicristallo
N° 16 Bobine
N° 17 Presa aria con ventola e motorino
N° 18 Presa aria con ventola e motorino
N° 19 Aspiratore
N° 20 Avviamento
N° 21 Contachilometri
N° 22 Termometro acqua
N° 23 Indicatore livello benzina
N° 24 Manometro olio
N° 25 Contagiri
N° 26 Spia intermittenza rossa
N° 27 Spia fari verdi
N° 28 Spia dinamo rossa
N° 29 Contatto strisciante sul piantone
N° 30 Commutatore tergicristallo
N° 31 Spia ventola gialla
N° 32 Interruttore plafoniera interna
N° 33 Interruttore retromarcia
N° 34 Commutatore fari anabbaglianti e fari antinebbia
N° 35 Tiretto comando luci
N° 36 Accendisigaro
N° 37 Leva cambio luce sul volante
N° 38 Comando condizionatore aria
N° 39 Regolatore dinamo
N° 40 Spia gialla per ventola
N° 41 Relais trombe
N° 42 Relais intermittenza
N° 43 Devilux
N° 44 Interruttore idraulico stop.
N° 45 Radio
N° 46 Valvola fusibile volante
N° 47 Valvola abbagliante sinistra
N° 48 Valvola abbagliante destra
N° 49 Valvola anabbagliante e antinebbia
N° 50 Valvola fanalino citta e spie fari

N° 51 Valvola fanalino targa e posizione posteriore
N° 52 Valvola trombe
N° 53 Valvola tergicristallo
N° 54 Valvola luce interna accendisigaro
N° 55 Valvola alzacristallo
N° 56 Valvola aspiratore,ventola spia
N° 57 Valvola pompa elettriche
N° 58 Valvola spia dinamo intermittenza
N° 59
N° 60 Morsettiera in gomma
N° 61 Interruttore luce portiera destra
N° 62 Spia ventola gialla
N° 63 Alzacristallo destro
N° 64 Valvola volante
N° 65 Illuminazione plafoniera
N° 66 Illuminazione plafoniera
N° 69 Moterino alzacristallo sinistro
N° 70 Interruttore luce portiera sinistra
N° 71 Antenna radio sinistra
N° 72 Galleggiante benzina
N° 73 Pompa benzina
N° 74 Antenna radio destra
N° 75 Fanale posizione e intermittenza destro
N° 76 Fanale stop destro
N° 77 Fanale retromarcia destro
N° 78 Targa illuminazione
N° 81 Fanale retromarcia sinistro
N° 82 Fanale stop sinistro
N° 83 Fanale posizione e intermittenza sinistro
N° 84 Spia fari abbaglianti azzurra

A - Linea pompa elettrica
C - Linea fanalino targa posizione
D - " intermittenza sinistra posteriore
E - " intermittenza destra posteriore
F - " stop
G - " fanalino retromarcia
I - " segnalatore benzina
L - " corrente antenna sinistra
M - " interruttore radio antenna sinistra
N - " corrente antenna destra
O - " interruttore radio antenna destra
P - " illuminazione interna
Q - " ritorno illuminazione interna

DALLA MORSETTIERA AI VARI APPARECCHI POSTERIORI

A -	Alla prima pompa elettrica	mm²	1	Rosso	mt	0,90
B -	" seconda pompa elettrica	"	1	Rosso	"	0,90
C -	" fanalino targa	"	0,50	Nero	"	1,40
C -	" fanale posizione sinistro	"	0,50	Nero	"	2,40
C -	" fanale posizione destro	"	0,50	Nero	"	1,00
D -	" intermittenza sinistro	"	0,50	Celeste	"	2,40
E -	" intermittenza destro	"	0,50	Celeste	"	1,00
F -	" stop destro	"	1,00	Bianco	"	1,00
F -	" stop sinistro	"	1,00	Bianco	"	1,00
G -	" fanale retromarcia destro	"	1,00	Marrone	"	1,00
G -	" fanale retromarcia sinistro	"	1,00	Marrone	"	2,40
I -	" segnalatore benzina	"	0,50	Giallo	"	1,20
L -	" corrente antenna sinistra	"	1,60	Arancio	"	2,40
M -	" interruttore radio antenna sinistra	"	1	Nero	"	2,40
N -	" corrente antenna destra	"	1,60	Arancio	"	0,50
O -	" interruttore radia antenna destra	"	1	Nero	"	0,50
P -	" illuminazione interna	"	0,80	Verde	"	5,00
Q -	" ritorno illuminazione interna	"	0,80	Verde	"	5,00

DALLA SCATOLA VALVOLE AI VARI APPARECCHI

Da 47 a 1	(faro sinistro)	mm²	1,6	Rosso	mt	3,50
" 48 " 6	(faro destro)	"	1,6	Rosso	"	2,80
" 49 " 34	(commutatore anabbagliante antinebbia)	"	2,5	Bianco	"	1,5
" 50 " 2	(Posizione destra)	"	0,5	Nero	"	2,80
" 50 " 5	(posizione sinistra)	"	0,5	Nero	"	3,50
" 50 " 27	(spia luci)	"	1	Bianco	"	1,70
" 51 " 33	(interruttore retromarcia	"	1	Rosso	"	2,80
" 51 " C	(morsettiera)	"	1	Nero	"	4,40
" 52 " 41	(relais trombe)	"	2,5	Bianco	"	1,65
" 53 " 30	(interruttore tergicristallo	"	1	Rosso	"	1,55
" 54 " P	(morsettiera)	"	0,8	Verde	"	4,40
" 55 " 60	(alzacristallo sinistro)	"	2,50	Bianco	"	2
" 55 " 63	(alzacristallo destro)	"	2,50	Bianco	"	1,50
" 56 " 19	(aspiratore)	"	1	Rosso	"	2,00
" 56 " 17-18-19	(ventole)	"	1,6	Bianco	"	3,80
" 56 " 31-40-62	(spie ventole)	"	1	Rosso	"	1,50
" 57 " A	(pompe elettriche)	"	1,5	Rosso	"	4,50
" 58 " 28	(spia dinamo)	"	1	Rosso	"	1,50
" 58 " 42	(relais intermittenza)	"	1	Rosso	"	2,10
" 47 " 84	(spia fari abbaglianti)	"	1	Bianco	"	1,50
" 48 " 43	(devielyx 56 B)	"	2,50	Bianco	"	1,70
" 57 " 35	(tiretto luci 57)	"	1	Nero	"	1,20

Da	53	a	46	(Valvola volante radio)		mm²				
"	52	"	20	(interruttore avviamento)		mm²	2,50	Bianco	Mt.	1,80
"	53	"	35	(tirette luci 30)		"	2,50	Bianco	"	1,20
"	54	"	45	(corrente radio)		"	2,50	Bianco	"	0,90
"	55	"	39	(regolatore dinamo)	(51)	"	4	Nero	"	0,90
"	58	"	20	(interruttore avviamento)		"	2,50	Bianco	"	1,80

DAL REGOLATORE DINAMO, RELAIS INTERMITTENZA, DEVIOLUX, RELAIS TROMBE AI VARI APPARECCHI

Da	59	(r.d. Df)	A	11	(dinamo)		mm²	0,8	Celeste"	4,10
"	39	(r.d. 54)	"	12	(mot. avviamento)		"	6	Nero "	1,70
"	39	(r.d. +)	"	11	(dinamo +)		"	4	Nero "	4,10
"	39	(r.d. 61)	"	28	(spia dinamo)		"	0,8	Giallo "	1,30
"	39	(r.d.)	"		massa		"	1,60	Bianco "	0,70
"	42	(r.i.l.)	"	37	(cambio luce)		"	1,00	Bianco "	0,80
"	42	(r.i.p.)	"	26	(spia intermittenza)		"	0;80	Giallo "	0;80
"	42	(r.i.+)	"	44	(interruttore stop)		"	1	Bianco "	5,00
"	43	(d. 56)	"	35	(tiretto 56)		"	2,50	Bianco "	1,00
"	43	(d. 49)	"	37	(volante 49)		"	0,50	Nero "	0,60
"	43	(d. 73)	"	35	(tiretto 57)		"	2,5	Bianco "	1,00
"	41	(r.t.)	"	8	(trombe)		"	2,5	Bianco "	4,80
"	41	(r.t.)	"	29	(contatto strisciante)		"	1	Nero "	1

DAI VARI STRUMENTI FRA DI LORO

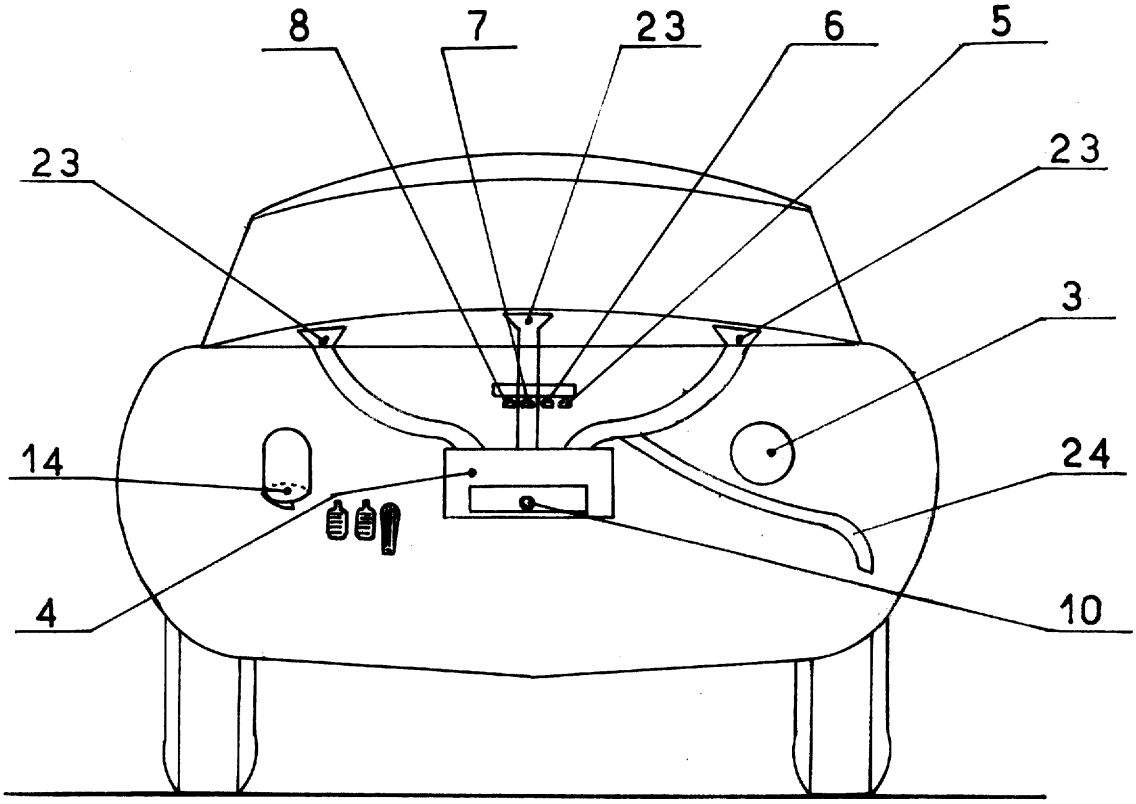
Da	13	(batteria)	a	12	(motorino di avviam.)		mm²	25	Nero "	4,40
"	3 e 4	(fari antinebbia)	a	34	(interruttore antineb)		"	1,6	Arancio"	0,80
"	6	(fari)	"		massa		"	1	Nero "	0,60
"	1	(fari)	"		massa		"	1	Nero "	3,60
"	17	(ventola)	"	38	(comando ventola)		"	0,8	Verde "	3,30
"	30	(interruttore +)	"	15	(tergicristallo +)		"	1	Rosso "	0,60
"	30	(interruttore i)	"	15	(tergicristallo i)		"	1	Bianco "	0,60
"	30	(interruttore df)	"	15	(tergicristallo df)		"	0,8	Celeste"	0,60
"	20	(chiave)	"	12	(motorino di avviam)		"	1,6	Bianco "	2,60
"	30	(interruttore)	"	15	(tergicristallo)		"	0,8	Verde "	0,60
"	13	(batteria)	"		massa		"	25	Nero "	0,50
"	20	(chiave)	"	16	(bobine)		"	1,6	Bianco "	2,60
"	32	(interr. plafon.)	"	Q	(ritorno corrente)		"	0,8	Verde "	4,60
"	32	(interr. plafon.)	"	70	(interr. porta sinistra)		"	0,8	Verde "	2,45
"	32	(interr. plafon.)	"	61	(interr. porta destra)		"	0,8	Verde "	1,60
"	33	(interr. retrom.)	"	G	(fanali retromarcia)		"	1	Marrone"	6,00
"	37	(volante D)	"	E	(intermitt. destra)		"	0,8	Celeste"	4,80
"	44	(stop)	"	F	(stop)		"	1	Bianco "	3,90
"	37	(volante S)	"	D	(intermitt. sinistro)		"	0,8	Celeste"	4,80

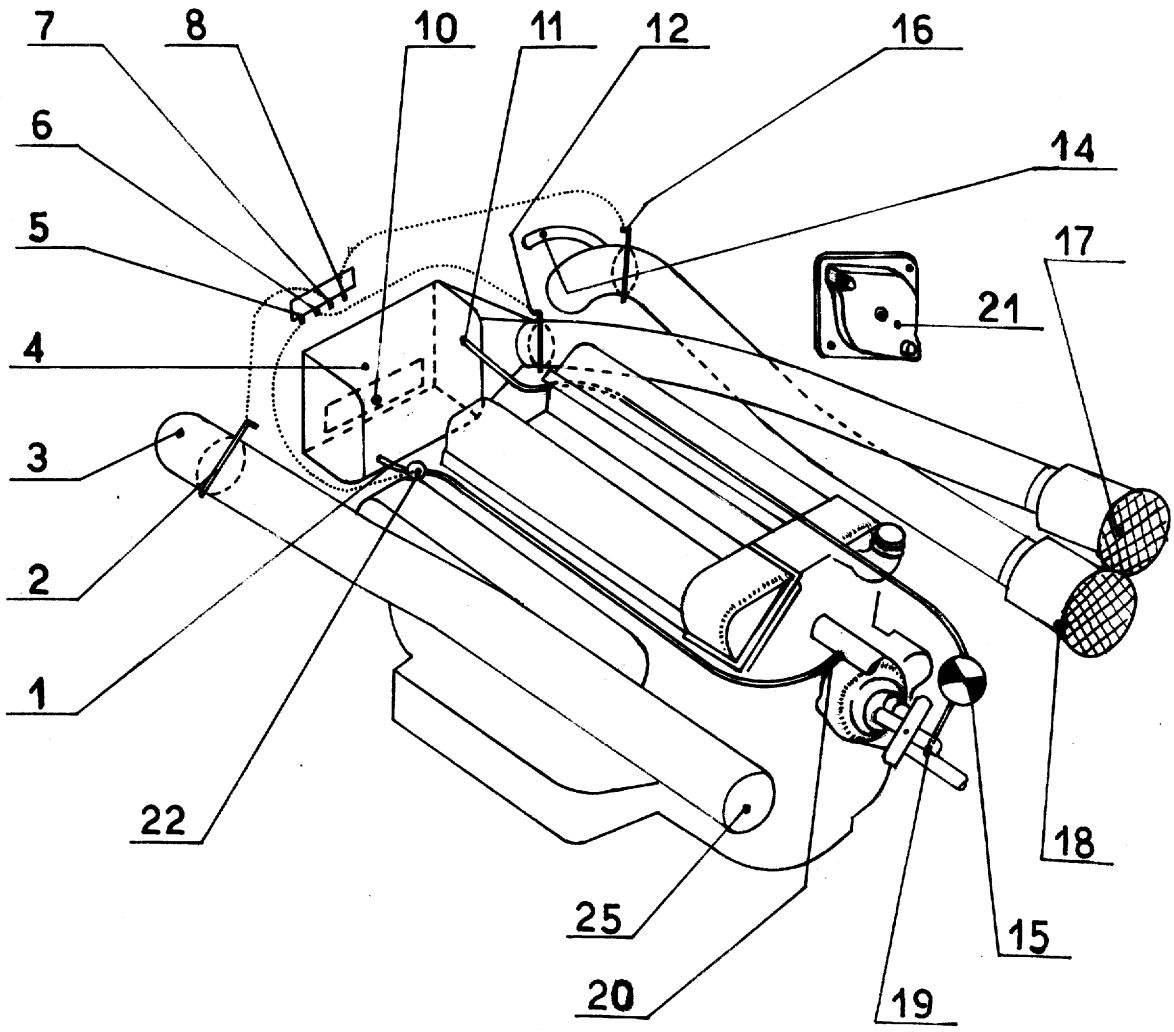
CAVETTI ELETTRICI PER VETTURA 3500 G.T.

Sezione - Colore - Lunghezza

Da	37 (volante) S	A	2 (intermittenza sinis)	mm²	0,8	Celeste	mt. 3,90
"	37 (volante) D	"	5 (intermittenza destra)	"	0,8	Celeste	" 3,10
"	23 (indicatore benzina	"	I (segnalatore benzina	"	0,80	Giallo	" 4,70
"	45 (Radio)	"	L (corrente antenna sin.	"	1,60	Arancio	" 4,20
"	45 (Radio)	"	M (inter.radio ant.sin.	"	1	Nero	" 4,20
"	45 (Radio)	"	N (corrente antenna des.	"	1,60	Arancio	" 4,20
"	45 (Radio)	"	O (inter.radio ant.des.	"	1	Nero	" 4,20
"	35 (tiretto)	"	25-24-23-22-21(segnalate)	"	0,8	Celeste	" 0,70
"	28 (spia dinamo)	"	23-22 (segnalatori)	"	1	Rosso	" 1,50
"	38 (comando ventola)	"	31(spia ventola)	"	0,8	Giallo	" 0,40
"	34 (interruttore)	"	3-4(fari antinebbia)	"	1,6	Arancio	" 4,40
"	18 (ventola)	"	19(ventola)	"	1	Bianco	" 1,50
"	18 (ventola)	"	38(comando ventola)	"	0,8	Verde	" 3,30
"	19 (ventola)	"	38(comando ventola)	"	0,8	Verde	" 2,60
"	31 (spia ventola)	"	40(62-spie ventole)	"	1	Rosso	" 0,20
"	40 (spia ventola)	"	38-62(spia ventole)	"	0,8	Giallo	" 0,80
"	34 (commutatore)	"	1 anabbagliante sinistro)	"	1	Bianco	" 4,10
"	34 (commutatore)	"	6 anabbagliante destro)	"	1	Bianco	" 3,20
"3	a 4(fari antinebbia)	"	(massa)	"	1	Nero	" 1,30
"	8 (tromba)	"	(massa)	"	2	Nero	" 1,70
"	37 (volante S)	"	7 (lamp.laterale sinistro	"	0,8	Celeste	" 1,5
"	37 (volante D)	"	14 (Lamp.laterale destro)	"	0,8	Celeste	" 2,00

Nelle vetture non munite di alzacristallo la valvola fusibile 55 viene inserita sólo nella linea dell'accendisigari, che passa quindi dal 54 al 55.





IMPIANTO VENTILAZIONE E RISCALDAMENTO TAV. V.

SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO

Tooling esch nrs: 3500 GT e GTI.

MASERATI AUTOMOBILI MODENA

Minorazioni banco e biella maggiorazioni pistoni giochi e coppie di serraggio

Nº 0·66
11.11.70

Cozza

Tp. motore / alesaggio × corsa		3485 c.c. 6 cilindri 86 × 100	3692 c.c. 6 cilindri 86 × 106	4014 c.c. 6 cilindri 88 × 110	4136 c.c. 8 cilindri V. 88 × 85	4719 c.c. 8 cilindri V. 93,9 × 85	4930 c.c. 8 cilindri V. 93,9 × 89
Minorazioni banco	ϕ Nominale	76,175 $^{-0,005}_{-0,015}$	65 $^{-0,005}_{-0,015}$	65 $^{-0,005}_{-0,015}$	76,175 ± 0,005	76,175 ± 0,005	76,175 ± 0,005
	1°	75,921	64,746	64,746	75,921	75,921	75,921
	2°	75,667	64,492	64,492	75,667	75,667	75,667
	3°	75,413.	64,238	64,238	75,413	75,413	75,413
	4°	75,159	63,984	63,984	75,159	75,159	75,159
Minorazioni biella	ϕ Nominale	57,115 $^{0}_{-0,02}$	57,115 $^{0}_{-0,020}$	57,115 $^{0}_{-0,020}$	53 $^{+0,025}_{+0,015}$	53 $^{+0,025}_{+0,015}$	53 $^{+0,025}_{+0,015}$
	1°	56,861	/	/	52,761	/	/
	2°	56,607	/	/	52,507	/	/
	3°	56,353	/	/	52,253	/	/
	4°	56,099	/	/	51,999	/	/
Maggiorazioni pistoni	ϕ Nominale	86 $^{0}_{+0,01}$	86 $^{0}_{+0,01}$	88 $^{0}_{+0,01}$	88 $^{0}_{+0,01}$	93,9 $^{0}_{+0,01}$	93,9 $^{0}_{+0,01}$
	1°	86,1	86,1	88,1	88,1	94	94
	2°	86,2	86,2	88,2	88,2	94,1	94,1
	3°	86,3	86,3	88,3	88,3	94,2	94,2
	4°	86,4	86,4	88,4	88,4	94,3	94,3

Giochi e rasamenti

I giochi fra perni e bronzine di banco e biella devono essere 0,04÷0,06 mm. mentre il gioco laterale deve variare fra 0,10÷0,15 mm. Il gioco minimo fra pistone e canna è di 0,05÷0,06 mm. misurato alla base del pistone stesso. I segmenti nuovi vanno montati con apertura 0,3–0,4 mm. Gli anelli di rasamento per il gioco laterale sono disponibili le seg. magg. 1° magg. + 0,06 2° + 0,13 3° + 0,19 4° + 0,25 m/m. Quota nominale dell'anello 2,35 m/m.

Tiraggi

Il tiraggio fra canna e basamento è di 0,02 mm. e il montaggio si esegue portando il basamento alla temperatura di 160° indi mettere la canna fredda corredata di gommino. Il tiraggio fra testa e guida valvole è di 0,01÷0,02 mm. mentre il gioco fra guida e valvole è di 0,04 mm. Il tiraggio delle sedi valvole è di 0,15 mm. a freddo e per montarle usare lo stesso procedimento usato per le canne.

Coppia di serraggio bulloneria

Testa	Kgm. 13,5	Ft.Lbs 98 motori 6 cil.	Kgm. 11,04	Ft.Lbs. 80 mot. 8 cil.
banco	" 10,35	" 75	" 10.35	" 75
biella	" 6,5	" 48	" 7	" 51
Puleggia alb. man.	" 22	" 160	" 9,6	" 70
sottotelaio	" 4,5	" 32,5	"	"
mozzi post	" 22	" 160	"	"

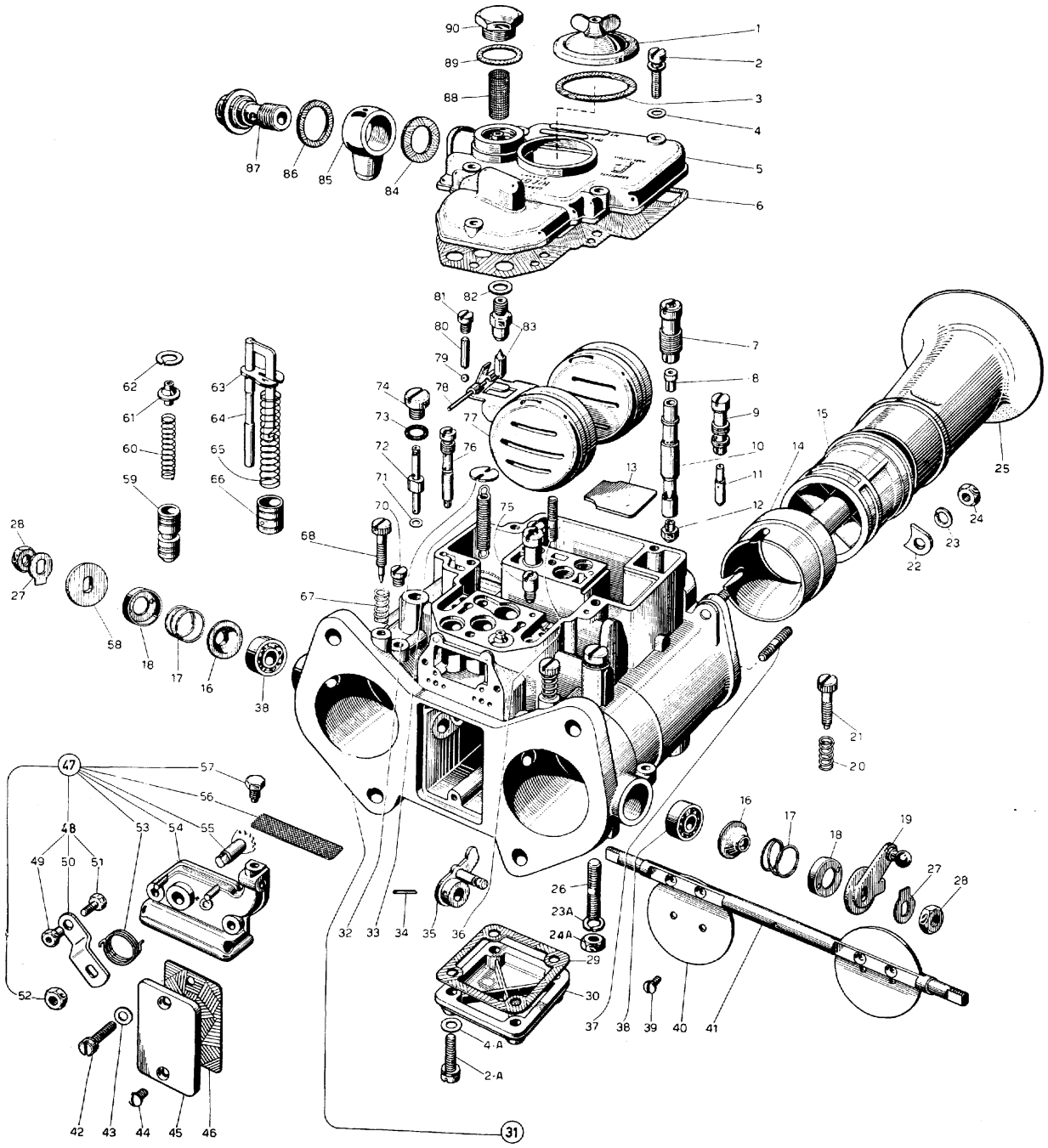
30-12-to Consulto Kgm. dato 11 serraggio testa e c. agg. to Kgm bullo = 7 Kgm bullo = 4-1-72 aggiunto Valori maggiorazioni rasamenti Lubrif.

CARBURATORI WEBER

Tipo 42 DCOE 8

Applicazione

MASERATI 3500 G. T.



Nelle ordinazioni indicare: numero di matricola del particolare richiesto, la eventuale taratura e il numero e tipo del carburatore.

Fig.	Q.	DENOMINAZIONE	Numero di ordinazione
1	1	**Coperchio ispezione getti**	4629a
2	5	Vite fissaggio coperchio carburatore	665
2A	4	Vite fissaggio coperchio fondo vaschetta	665
3	1	Guarnizione per coperchio ispezione getti	2808
4	5	Rosetta piana	1356
4A	4	Rosetta piana	1356
5	1	**Coperchio carburatore**	5850a
6	1	Guarnizione per coperchio carburatore	4611
7	2	Porta-tubetto emulsionatore	TS 868
8	2	Getto aria di freno	969 *
9	2	Portagetto del minimo	1590
10	2	Tubetto emulsionatore	TS 671 *
11	2	Getto del minimo	974 *
12	2	Getto principale	TS 195 *
13	1	Piastrina per vaschetta carburatore	4610
14	2	**Diffusore**	4777a *
15	2	**Centratore**	4733a *
16	2	Copripolvere	5802
17	2	Molla	5803
18	2	Coperchietto ritegno molla	5804

Fig.	Q.	DENOMINAZIONE	Numero di ordinazione
19	1	**Leva comando farfalle**	5981a
20	1	Molla registro farfalle	38
21	1	Vite registro farfalle	970
22	4	Piastrina ritegno presa aria	4979
23	4	Rosetta elastica	N 74
23A	1	Rosetta elastica	N 74
24	4	Dado per presa aria	A 458
24A	1	Dado ancoraggio carburatore	A 458
25	2	**Presa d'aria a trombetta**	4572a
26	1	Vite prigioniera	A 188
27	2	Rosetta di sicurezza	4612
28	2	Dado esagono	2706
29	1	Guarnizione per coperchietto	4617
30	1	Coperchietto fondo vaschetta	4616
31	1	**Corpo carburatore**	non di ricambio
32	1	Piattello ancoraggio molla	4636
33	1	Molla ritorno alberino	TS1306
34	1	Spina fissaggio leva	1349
35	1	**Leva comando pompa**	5809a
36	1	Vite prigioniera	5420

Fig.	Q.	DENOMINAZIONE	Numero di ordinazione
37	4	Vite prigioniera	A 188
38	2	Cuscinetto a sfere	5801
39	4	Vite fissaggio farfalle	3718
40	2	Valvola a farfalla	4712
41	1	Alberino porta farfalle	5800
42	2	Vite fiss. comando avviamento	1153
43	2	Rosetta piana	2496
44	2	Vite fiss. coperchietto	18
45	1	Coperchietto vano pompa	4614
46	1	Guarnizione per coperchietto	4615
47	1	**Comando avviamento** comprendente:	4609a
48	1	— **Leva comando avviamento** completa di:	5785a
49	1	— Dado per vite	4103
50	1	— Leva avviamento	5784
51	1	— Vite fissaggio filo	4102
52	1	— Dado fissaggio leva	335
53	1	— Molle richiamo leva	4368
54	1	— **Coperchio supporto guaina**	4855a
55	1	— **Alberino avviamento**	4650a
56	1	— Reticella filtrante	4647
57	1	— Vite fissaggio guaina	3311
58	1	Rosetta di rasamento	5797
59	2	Valvola avviamento	4620
60	2	Molla per valvola avviamento	4621
61	2	Ritegno e guida molla	4622
62	2	Anello elastico	4135
63	1	Piastrina ritegno molla	5799
64	1	**Asta comando pompa**	5847a
65	1	Molla per stantuffo	5816
66	1	**Stantuffo pompa**	5345a
67	2	Molla per vite reg. minimo	38
68	2	Vite registro minimo	864
70	2	Vite ispezione fori progressione	5896
71	2	Guarnizione getto pompa	5782
72	2	Getto pompa	5783 *
73	2	Anello di tenuta	5796
74	2	Tappo a vite	5781
75	1	**Valvola aspirazione e scarico**	2948a *
76	2	Getto avviamento	3492 *
77	1	**Galleggiante**	4626a
78	1	Perno fulcro	1829
79	2	Sfera per valvola	756
80	2	Premisfera	TS1033
81	2	Vite ritegno premisfera	337
82	1	Guarnizione per valvola a spillo	1975
83	1	**Valvola a spillo**	5330a/m*
84	1	Guarnizione per raccordo	TS 610
85	1	Raccordo sferico	1687
86	1	Guarnizione per raccordo	4083
87	1	Tappo a vite per raccordo	1688
88	1	Reticella filtrante	4064
89	1	Guarnizione per tappo filtro	4083
90	1	Tappo ispezione filtro	4063

(*) Particolari tarati di regolazione.

REGOLAZIONE

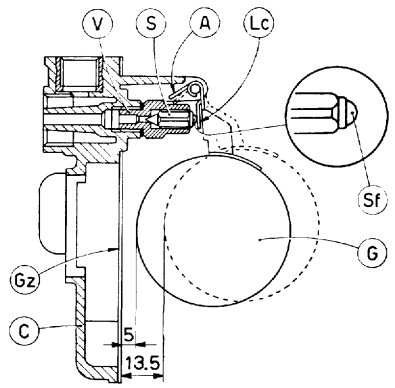
Figura	Quantità	Numero di ordinazione	DENOMINAZIONE	Taratura in mm.
14	2	4777a	Diffusore	30
15	2	4733a	Centratore di miscela	3,50
12	2	TS 195	Getto principale	1,25
11	2	974	Getto del minimo	0,55/F2
72	2	5783	Getto pompa	0,45
76	2	3492	Getto avviamento	0,60/F5
10	2	TS 671	Tubetto emulsionatore	F 15
8	2	969	Getto aria di freno	1,55
83	1	5330a/m	Valvola a spillo	2,00
75	1	2948a	Valvola di aspirazione e scarico pompa	chiusa
77	1	4626a	Galleggiante (peso)	gr. 26
—	—	—	Livellatura galleggiante	5 (**)

La S.p.A. E. WEBER non risponde di anomalie di funzionamento dovute ad arbitrarie modifiche apportate alla regolazione indicata nel presente Catalogo.

(**) NORME PER LA LIVELLATURA DEL GALLEGGIANTE

Per effettuare la livellatura del galleggiante è necessario attenersi alle seguenti norme:

- accertarsi che il galleggiante (**G**) sia del peso stabilito (**gr. 26**), non presenti perdite od ammaccature e possa liberamente ruotare sul perno fulcro;
- accertarsi che la valvola a spillo (**V**) sia bene avvitata nel suo alloggiamento e che la sferetta (**Sf**) del dispositivo ammortizzatore incorporato nello spillo (**S**) non sia bloccata;



- tenere il coperchio carburatore (**C**) in posizione verticale come indicato in figura in quanto il peso del galleggiante (**G**) farebbe abbassare la sfera mobile (**Sf**) montata sullo spillo (**S**);
- con coperchio carburatore (**C**) verticale e linguetta (**Lc**) del galleggiante a leggero contatto con la sfera (**Sf**) dello spillo (**S**), i due semigalleggianti (**G**) devono distare **mm. 5** dal piano del coperchio (**C**) con guarnizione (**Gz**) montata e bene aderente al piano stesso;
- a livellatura effettuata controllare che la corsa del galleggiante (**G**) sia di **mm. 8,5** modificando eventualmente la posizione dell'appendice (**A**).
- Qualora il galleggiante (**G**) non fosse giustamente impostato, modificare la posizione della linguetta (**Lc**) del galleggiante stesso fino a raggiungere la quota richiesta, avendo cura che la linguetta stessa sia perpendicolare all'asse dello spillo (**S**) e che non presenti sul piano di contatto, intaccature che possono influire sul libero scorrimento dello spillo stesso;
- montare quindi il coperchio carburatore ed accertarsi che il galleggiante possa muoversi liberamente senza attriti sulle pareti della vaschetta.

AVVERTENZE

Il controllo della livellatura del galleggiante deve essere effettuato ogni qualvolta venga sostituito il galleggiante e la valvola a spillo ingresso carburante: in quest'ultimo caso è opportuno sostituire anche la guarnizione di tenuta assicurandosi che la nuova valvola a spillo venga bene avvitata nel suo alloggiamento.

Soc. p. Az. EDOARDO WEBER - Fabbrica Italiana Carburatori
Sede Legale in Milano - Stabilimento: BOLOGNA - Via Timavo 33 - Tel. 417.995 (ITALIA)

Tipografia Labanti e Nanni - Bologna