

VEICOLI A

TUTTI I TIPI

CARATTERISTICHE

REGOLAZIONI

CONTROLLI

SEDE: 20149 MILANO - Via Gattamelata, 41 - Telex 37206 CITITMI - Tel. 3976
- Casella Postale 1752 - C. C. 3/3623

MAGAZZINO CENTRALE RICAMBI: 20010 PREGNANA MILANESE - V.le dell'Industria
- Telex 39511 CITITPRE - Tel. 9390881 (Ricerca Automatica)
- Tel. 9390941 (Segreteria Telefonica)

IMPIEGO DEL MANUALE

PRESENTAZIONE

Il presente Manuale di Riparazione riguardante i veicoli A tutti i tipi si compone di due fascicoli:

Il fascicolo n. 1 riguarda le
CARATTERISTICHE - REGOLAZIONI - CONTROLLI

Il fascicolo n. 2 tratta le operazioni di
STACCHI e RIATTACCHI degli organi

Ogni fascicolo comprende:

- un elenco delle operazioni trattate;
- le operazioni stesse, classificate in ordine numerico;
- l'elenco degli attrezzi citati nel Manuale

NUMERAZIONE

L'ordine delle operazioni e' stato studiato in modo da ottenere la migliore qualita' di lavoro con il tempo piu' breve.

Il numero dell'operazione comprende:

- a) la sigla del veicolo
- b) un numero di tre cifre indicante l'organo o il pezzo
- c) una cifra indicante il tipo di intervento
 - 000 per le caratteristiche del veicolo
 - 00 per le caratteristiche di un organo
 - 0 per i controlli e le regolazioni
 - 1, 4, 7, per gli stacchi e riattacchi
 - 2, 5, 8, per gli smontaggi e rimontaggi
 - 3, 6, 9, per le operazioni di revisione

Aposite tacche nere corrispondenti ai riferimenti dell'elenco delle operazioni facilitano la ricerca delle operazioni.

Le eventuali operazioni menzionate nell'elenco generale e non inserite nella presente edizione saranno inviate con i successivi aggiornamenti.

ATTREZZATURA

L'attrezzatura speciale e' indicata nel testo da un numero seguito dalla lettera T. ed e' fornita, a richiesta, dalla nostra DIVISIONE COMMERCIO RICAMBI.

L'attrezzatura complementare viene indicata nel testo da un numero preceduto dalla sigla MR.

COPPIE DI SERRAGGIO

Queste coppie sono espresse:

- In decanewtons metro (daNm), unita' di misura di coppia:
 $9,81 \text{ Nm} = 1 \text{ Kgm} = 0,981 \text{ daNm}$

Questi valori arrotondati corrispondono approssimativamente al Kgm (precedente unita' di misura), cioe':








$$1 \text{ daNm} = 1 \text{ Kgm}$$

NOTA: Quando l'indicazione "chiave dinamometrica" viene menzionata dopo il valore di una coppia di serraggio, l'operazione deve essere OBBLIGATORIAMENTE eseguita con tale chiave.

OSSERVAZIONI IMPORTANTI

Per ogni ragguglio tecnico inerente questi veicoli, rivolgersi alla nostra DIVISIONE COMMERCIO ASSISTENZIALE.

Per le informazioni relative alla fornitura degli attrezzi, rivolgersi alla nostra DIVISIONE COMMERCIO RICAMBI - CITROEN MILANO (Pregnana) - Telefono 9390881 - 82 - 83 - 84 - 85

Numero dell'Operazione	DENOMINAZIONE
<p>A. 000 A. 01 A. 02</p>	<p>GENERALITA'  ①</p> <p>Caratteristiche generali Protezione degli organi elettrici Interventi sugli organi idraulici (freni)</p>
<p>A. 100-00 A. 112-0 A. 120-0 A. 142-00 A. 142-0 A. 173-0 A. 210-00 A. 210-0 A. 220-0</p>	<p>MOTORE - CARBURAZIONE - ACCENSIONE  ②</p> <p>Caratteristiche e punti particolari dei motori Regolazione dei bilancieri Controllo della fase di distribuzione Caratteristiche dei carburatori Regolazione su carburatori e comandi Controllo dell'alimentazione benzina Caratteristiche dell'accensione Controlli e regolazioni dell'accensione Controllo e regolazione della pressione dell'olio. Controllo della depressione nel carter motore. - Controllo della pressione dell'olio su veicolo - Controllo della depressione nel carter motore</p>
<p>A. 300-0 A. 300-0a A. 312-00 A. 314-0</p>	<p>FRIZIONE  ③</p> <p>Controllo dell'allineamento del gruppo motore-cambio (attrezzo MR). Controllo dell'allineamento del gruppo motore-cambio (attrezzo T). Caratteristiche e punti particolari della frizione Controllo e regolazione del comando frizione.</p>
<p>A. 330-00 A. 334-0</p>	<p>SCATOLA CAMBIO  ④</p> <p>Caratteristiche e punti particolari del cambio Regolazione delle forcelle di comando del cambio.</p>
<p>A. 372-00</p>	<p>TRASMISSIONI  ⑤</p> <p>Caratteristiche e punti particolari delle trasmissioni</p>
<p>A. 410-00 A. 410-0</p>	<p>ASSALE ANTERIORE  ⑦</p> <p>Caratteristiche e punti particolari dell'assale anteriore Controlli e regolazioni dell'assale anteriore: - Controllo dell'inclinazione ruote. - Controllo e regolazione del parallelismo delle ruote anteriori - Regolazione dell'angolo di sterzata - Controllo di un braccio anteriore staccato.</p>
<p>A. 420-00 A. 420-0</p>	<p>ASSALE POSTERIORE  ⑧</p> <p>Caratteristiche e punti particolari dell'assale posteriore Controllo dell'assale posteriore - Controllo dei bracci posteriori su veicolo - Controllo di un braccio posteriore staccato</p>

①

②






③

④

⑤

⑦

⑧

Numero operazione	DENOMINAZIONE
A.430-00 A.430-0	SOSPENSIONE  9 Caratteristiche e punti particolari della sospensione Controllo e regolazione della sospensione - Controllo delle altezze - Regolazione delle altezze - Regolazione dei tamponi di arresto anteriori
A.440-00 A.440-0	STERZO  10 Caratteristiche e punti particolari dello sterzo Controlli e regolazioni dello sterzo: - Controllo e regolazione della divergenza delle ruote anteriori - Regolazione dell'angolo di sterzata
A.450-00 A.451-0 A.453-0 A.454-0	FRENI  11 Caratteristiche e regolazioni dell'impianto frenante Controlli e regolazioni dei freni: - Regolazione degli eccentrici - Spurgo delle tubazioni - Controllo della tenuta degli organi del circuito idraulico - Controllo dello svergolamento di un disco del freno anteriore Controlli e regolazioni del comando dei freni: - Regolazione del gioco al pedale Regolazione del freno a mano (freni a tamburo - freni a disco)
A.530-0 A.540-0	IMPIANTO ELETTRICO  12 Caratteristiche e controlli degli organi elettrici - Dinamo e regolatori - Alternatori e regolatori 12 volts - Motorini d'avviamento Regolazione dei fari
	ATTREZZATURA  14 Elenco degli attrezzi speciali menzionati nel Manuale

9**10****11****12****14**

IDENTIFICAZIONE DI TUTTI I VEICOLI "A"

(Veicoli fabbricati dopo il 1963)

Denominaz. corrente	Sigla di omologazione	Sigla d'officina*	Denominazione commerciale	Sigla targhetta motore	Tipo motore
2 CV	AZ (serie A e AM) 3/63 → 2/70	AZZ	2 CV AZL e 2 CV AZAM 2 CV 4 2 CV 4 2 CV Special 2 CV 6 2 CV 6 2 CV 6 Special, Club 2 CV Special o Club o Special o Charleston	AZ	A 53 (425 cm ³)
	AZ (serie A 2) 2/70 → 9/75	AZA		AYA 2	A 79/1 (435 cm ³)
	AZ (serie KB) 9/75 → 9/78	KB		AYA 2	A 79/1 (435 cm ³)
	AZ (serie KB) 9/78 → 9/79	KB		AYA 2	A 79/1 (435 cm ³)
	AZ (serie KA) 2/70 → 9/78	KA		AK 2	M 28/1 (602 cm ³)
	AZ (serie KA) 9/78 → 7/79	KA		A 06/635	M 28/1 (602 cm ³)
	AZ (serie KA) 7/79 → 7/81	KA		A 06/635	M 28/1 (602 cm ³)
	AZ (serie KA) 7/81 →	KA		A 06/635	M 28/1 (602 cm ³)
DYANE	AYA (serie A e AM) 8/67 → 3/78	AZZ AYA CB	Dyane 4 Dyane 6 Dyane 6	AYA	A 79/0 (425 cm ³)
	AYA2 (serie A e AM) 3/68 → 2/70			AYA 2	A 79/1 (435 cm ³)
	AYA3 (serie A e AM) 8/68 → 10/68			AM	M 4 (602 cm ³)
	AYB (serie A e AM) 10/68 → 2/70			AK 2	M 28/1 (602 cm ³)
	AYA 2 (serie A e AM) 2/70 → 9/75			AYA 2	A 79/1 (435 cm ³)
AY (serie CB) 2/70 →	CB	AM 2	M 28 (602 cm ³)		
MEHARI	AY (serie CA) 10/68 → 7/78	CA	Mehari Mehari	AK 2	M 28/1 (602 cm ³)
	AY (serie CA) 7/78 →	CA		A 06/635	M 28/1 (602 cm ³)
2 CV Furgone	AZU (serie A) 1/63 → 8/72	AZZ	AZU 1/63 → 8/67 AZU 8/67 → 8/72 Citroen 250 Citroen 250	AZ	A 53 (425 cm ³)
	AZU (serie B) 8/72 → 9/75	AZU		AYA	A 79/0 (425 cm ³)
	AK serie AP (AZU) 9/75 → 2/78	AZU		AYA 2	A 79/1 (435 cm ³)
3 CV Forgone	AK 1/63 → 5/68	AZZ AK CD CD	AK AK Citroen 400 Acadiane Acadiane G.P.L.	AM	M 4
	AK (serie B) 5/68 → 8/70			AK 2	M 28/1 (602 cm ³)
	AK (serie AK) 8/70 → 2/78			AK 2	M 28/1
	AY (serie CD) 2/78 →			AM 2 A	M 28/1 (602 cm ³)
	AY (serie CD modif.) 8/80 →			CD	AM 2 A G.P.L.
3 CV Berlina e Break	AM → 5/68	AZZ JA JB JC	AMI 6 AMI 6 Break AMI 6 AMI 6 Break AMI 8 AMI 8 AMI 8 Break e Comm. AMI 8 Break Service	AM	M 4
	AMB			AM	M 4
	AM 2 5/68 → 3/69			AM 2	M 28
	AMB 2 5/68 → 7/69			AM 2	M 28 602 cm ³
	AM 3 3/69 → 7/69			AM 2	M 28
	AM (serie JA)			AM 2	M 28
	AM (serie JB) } AM (serie JC) }			AM 2	M 28
7/69 → 9/78	AM 2	M 28			

* Tutti i veicoli usciti antecedentemente l'Ottobre 1982 avranno come sigla d'officina: AZZ.

 Veicoli non piu' in produzione

BERLINE

	Berline 2 CV T.T.	Berline Dyane T.T.	Berline 3 CV T.T.
Numero dei posti	4	4	4
Pneumatici:			
Tipo: { (senza camera d'aria)	125 - 380 X	125 - 380 X	125 - 380 X
{ (con camera d'aria)	135 - 380 X		
Pressione in Kg/cm ² { ANT. POST.	Vedere libretto "Uso e Manutenzione"		
Dimensioni generali:			
Passo	2,400 m	2,400 m	2,400 m
Carreggiata anteriore	1,260 m	1,260 m	1,260 m
Carreggiata posteriore	1,260 m	1,260 m	1,220 m
Lunghezza totale	3,830 m	3,870 m	3,991 m
Larghezza totale	1,480 m	1,500 m	1,524 m
Altezza totale (a vuoto)	1,600 m	1,540 m	AMI 6: 1,485 m AMI 8: 1,494 m
Distanza dal suolo (a carico)	0,150 m	0,155 m	AMI 6: 0,160 m AMI 8: 0,130 m
Diametro di sterzata	10,700 m	10,700 m	11,400 m
Pesi a vuoto in ordine di marcia	2 CV → 2.1970: 535 Kg 2 CV 2.1970 → : 560 Kg	Ved. tabella pagina 4	AMI 6: 670 Kg AMI 8: 720 Kg
Peso massimo consentito	2 CV → 2.1970: 870 Kg 2 CV 2.1970 → : 895 Kg	Ved. tabella pagina 4	AMI 6: 980 Kg AMI 8: 1050 Kg
Peso massimo rimorchiabile	400 Kg	400 Kg	500 Kg
Partenza in salita con peso massimo rimorchiabile	2 CV → 2.1970: 11% 2 CV 2.1970 → : 12%	11%	11%
Peso massimo sulla sfera del gancio traino	2 CV AZL : 20 Kg 2 CV 4 e 6: 35 Kg	Dyane → 3.1968: 20 Kg Dyane 3.1968 → : 35 Kg	35 Kg
Peso massimo ammesso sul portapacchi	30 Kg	30 Kg	30 Kg
Capacità:			
Serbatoio benzina	2 CV AZL } 20 litri 2 CV 4 } 2 CV 6 : 25 litri	Dyane 4: 20 litri Dyane 6: 25 litri	AMI 6: 25 litri AMI 8: 32 litri
Olio motore (per sostituzione)	2 CV 4: 2,2 litri 2 CV 6: 2,4 litri	Dyane 4: 2,3 litri Dyane 6: 2,3 litri	2,3 litri
Olio del cambio	0,9 litri	0,9 litri	0,9 litri

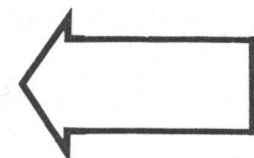
TABLE 1

Number of specimens
 of each species
 and number of
 specimens
 of each sex

Species	Number of specimens	Number of specimens of each sex
1. <i>...</i>	2	2
2. <i>...</i>	2	2
3. <i>...</i>	2	2
4. <i>...</i>	2	2
5. <i>...</i>	2	2
6. <i>...</i>	2	2
7. <i>...</i>	2	2
8. <i>...</i>	2	2
9. <i>...</i>	2	2
10. <i>...</i>	2	2
11. <i>...</i>	2	2
12. <i>...</i>	2	2
13. <i>...</i>	2	2
14. <i>...</i>	2	2
15. <i>...</i>	2	2
16. <i>...</i>	2	2
17. <i>...</i>	2	2
18. <i>...</i>	2	2
19. <i>...</i>	2	2
20. <i>...</i>	2	2
21. <i>...</i>	2	2
22. <i>...</i>	2	2
23. <i>...</i>	2	2
24. <i>...</i>	2	2
25. <i>...</i>	2	2
26. <i>...</i>	2	2
27. <i>...</i>	2	2
28. <i>...</i>	2	2
29. <i>...</i>	2	2
30. <i>...</i>	2	2
31. <i>...</i>	2	2
32. <i>...</i>	2	2
33. <i>...</i>	2	2
34. <i>...</i>	2	2
35. <i>...</i>	2	2
36. <i>...</i>	2	2
37. <i>...</i>	2	2
38. <i>...</i>	2	2
39. <i>...</i>	2	2
40. <i>...</i>	2	2
41. <i>...</i>	2	2
42. <i>...</i>	2	2
43. <i>...</i>	2	2
44. <i>...</i>	2	2
45. <i>...</i>	2	2
46. <i>...</i>	2	2
47. <i>...</i>	2	2
48. <i>...</i>	2	2
49. <i>...</i>	2	2
50. <i>...</i>	2	2
51. <i>...</i>	2	2
52. <i>...</i>	2	2
53. <i>...</i>	2	2
54. <i>...</i>	2	2
55. <i>...</i>	2	2
56. <i>...</i>	2	2
57. <i>...</i>	2	2
58. <i>...</i>	2	2
59. <i>...</i>	2	2
60. <i>...</i>	2	2
61. <i>...</i>	2	2
62. <i>...</i>	2	2
63. <i>...</i>	2	2
64. <i>...</i>	2	2
65. <i>...</i>	2	2
66. <i>...</i>	2	2
67. <i>...</i>	2	2
68. <i>...</i>	2	2
69. <i>...</i>	2	2
70. <i>...</i>	2	2
71. <i>...</i>	2	2
72. <i>...</i>	2	2
73. <i>...</i>	2	2
74. <i>...</i>	2	2
75. <i>...</i>	2	2
76. <i>...</i>	2	2
77. <i>...</i>	2	2
78. <i>...</i>	2	2
79. <i>...</i>	2	2
80. <i>...</i>	2	2
81. <i>...</i>	2	2
82. <i>...</i>	2	2
83. <i>...</i>	2	2
84. <i>...</i>	2	2
85. <i>...</i>	2	2
86. <i>...</i>	2	2
87. <i>...</i>	2	2
88. <i>...</i>	2	2
89. <i>...</i>	2	2
90. <i>...</i>	2	2
91. <i>...</i>	2	2
92. <i>...</i>	2	2
93. <i>...</i>	2	2
94. <i>...</i>	2	2
95. <i>...</i>	2	2
96. <i>...</i>	2	2
97. <i>...</i>	2	2
98. <i>...</i>	2	2
99. <i>...</i>	2	2
100. <i>...</i>	2	2

Number of specimens
 of each species
 and number of
 specimens
 of each sex

Species	Number of specimens	Number of specimens of each sex
1. <i>...</i>	2	2
2. <i>...</i>	2	2
3. <i>...</i>	2	2
4. <i>...</i>	2	2
5. <i>...</i>	2	2
6. <i>...</i>	2	2
7. <i>...</i>	2	2
8. <i>...</i>	2	2
9. <i>...</i>	2	2
10. <i>...</i>	2	2
11. <i>...</i>	2	2
12. <i>...</i>	2	2
13. <i>...</i>	2	2
14. <i>...</i>	2	2
15. <i>...</i>	2	2
16. <i>...</i>	2	2
17. <i>...</i>	2	2
18. <i>...</i>	2	2
19. <i>...</i>	2	2
20. <i>...</i>	2	2
21. <i>...</i>	2	2
22. <i>...</i>	2	2
23. <i>...</i>	2	2
24. <i>...</i>	2	2
25. <i>...</i>	2	2
26. <i>...</i>	2	2
27. <i>...</i>	2	2
28. <i>...</i>	2	2
29. <i>...</i>	2	2
30. <i>...</i>	2	2
31. <i>...</i>	2	2
32. <i>...</i>	2	2
33. <i>...</i>	2	2
34. <i>...</i>	2	2
35. <i>...</i>	2	2
36. <i>...</i>	2	2
37. <i>...</i>	2	2
38. <i>...</i>	2	2
39. <i>...</i>	2	2
40. <i>...</i>	2	2
41. <i>...</i>	2	2
42. <i>...</i>	2	2
43. <i>...</i>	2	2
44. <i>...</i>	2	2
45. <i>...</i>	2	2
46. <i>...</i>	2	2
47. <i>...</i>	2	2
48. <i>...</i>	2	2
49. <i>...</i>	2	2
50. <i>...</i>	2	2
51. <i>...</i>	2	2
52. <i>...</i>	2	2
53. <i>...</i>	2	2
54. <i>...</i>	2	2
55. <i>...</i>	2	2
56. <i>...</i>	2	2
57. <i>...</i>	2	2
58. <i>...</i>	2	2
59. <i>...</i>	2	2
60. <i>...</i>	2	2
61. <i>...</i>	2	2
62. <i>...</i>	2	2
63. <i>...</i>	2	2
64. <i>...</i>	2	2
65. <i>...</i>	2	2
66. <i>...</i>	2	2
67. <i>...</i>	2	2
68. <i>...</i>	2	2
69. <i>...</i>	2	2
70. <i>...</i>	2	2
71. <i>...</i>	2	2
72. <i>...</i>	2	2
73. <i>...</i>	2	2
74. <i>...</i>	2	2
75. <i>...</i>	2	2
76. <i>...</i>	2	2
77. <i>...</i>	2	2
78. <i>...</i>	2	2
79. <i>...</i>	2	2
80. <i>...</i>	2	2
81. <i>...</i>	2	2
82. <i>...</i>	2	2
83. <i>...</i>	2	2
84. <i>...</i>	2	2
85. <i>...</i>	2	2
86. <i>...</i>	2	2
87. <i>...</i>	2	2
88. <i>...</i>	2	2
89. <i>...</i>	2	2
90. <i>...</i>	2	2
91. <i>...</i>	2	2
92. <i>...</i>	2	2
93. <i>...</i>	2	2
94. <i>...</i>	2	2
95. <i>...</i>	2	2
96. <i>...</i>	2	2
97. <i>...</i>	2	2
98. <i>...</i>	2	2
99. <i>...</i>	2	2
100. <i>...</i>	2	2



DYANE

(Veicoli antecedenti al Febbraio 1970)

	AYA (serie A e AM) Dyane 8.1967 → 3.1968	AYA 2 (serie A e AM) Dyane 4 3.1968 → 2.1970	AYA 3 (serie A e AM) AYB (serie A e AM) Dyane 6 AYA 3 1.1968 → 10.1968 AYB 10.1968 → 2.1970
Pesi a vuoto in ordine di marcia:	AYA serie A Berlina = 570 Kg AYA serie AM Berlina = 575 Kg	AYA 2 serie A e AM Berlina = 590 Kg	AYA 3 serie A Berlina = 585 Kg AYA 3 serie AM Berlina = 590 Kg AYB serie A e AM Berlina = 600 Kg
Pesi massimi consentiti:	910 Kg	925 Kg	AYA 3 = 925 Kg AYB = 930 Kg

DYANE

(Veicoli usciti dopo il Febbraio 1970)

	AYA 2 (serie A e AM) Dyane 2/1970 → 9/1975	AY (serie CB) Dyane 6 2.1970 →
Pesi a vuoto in ordine di marcia	590 Kg	605 Kg
Peso massimo consentito	925 Kg	930 Kg

FURGONCINI 2 e 3 CV

	AZU (serie A) AZU (serie B) AZU (serie A) 1.1963 → 2.1972 CITROEN 250 2/1972 → 2/1978	AK AK (serie B) AK (serie AK) AK 1.1963 → 5.1968 AK (serie B) 5.1968 → 8.1970 CITROEN 400 8/1970 → 2/1978
Pesi a vuoto in ordine di marcia	530 Kg → 2.1972 560 Kg 2.1972 →	AK e AKB = 620 Kg AK (serie AK) = 640 Kg
Pesi massimi consentiti	880 Kg → 2.1972 910 Kg 2.1972 →	AK e AKB = 1055 Kg AK (serie AK) = 1115 Kg

PROTEZIONE DEGLI ORGANI ELETTRICI**PRECAUZIONI DA OSSERVARE NEL CASO DI UN INTERVENTO SUL VEICOLO**

Occorre evitare nel modo piu' assoluto le false manovre che rischiano di danneggiare taluni organi elettrici o di provocare un cortocircuito (rischi di incendio).

1. Batteria:

- a) Disinnestare per prima cosa, il capocorda del morsetto negativo della batteria, poi quello del morsetto positivo.
- b) Collegare con prudenza i due capicorda ai morsetti della batteria. Il capocorda negativo deve essere collegato per ultimo.
- c) Prima di fissare il capocorda del negativo, assicurarsi che non ci sia passaggio di corrente. Per far cio', provocare dei contatti intermittenti del capocorda col morsetto negativo. Non si devono notare scintille. In caso contrario significa che c'e' un cortocircuito nell'impianto elettrico ed occorre pertanto porre rimedio.
- d) Assicurarsi che la batteria sia correttamente collegata: il morsetto negativo dev'essere collegato a massa.
- e) Prima di azionare il motorino d'avviamento, assicurarsi che i due capicorda siano correttamente collegati ai rispettivi morsetti.

2. Dinamo - Alternatore - Regolatore:

- a) Non far girare l'alternatore se lo stesso non e' collegato alla batteria.
- b) Assicurarsi, prima di innestare l'alternatore, che la batteria sia correttamente collegata (morsetto negativo a massa).
- c) Evitare di verificare il funzionamento dell'alternatore mettendo in cortocircuito il morsetto positivo e la massa o i morsetti "EXC" e la massa.
- d) Non invertire i fili collegati al regolatore
- e) Non cercare di reinnescare l'alternatore: non ve n'e' mai bisogno e si provocherebbero danni all'alternatore e al regolatore.
- f) Non collegare un condensatore anti-radiointerferenze al morsetto "EXC" della dinamo, dell'alternatore o del regolatore.
- g) Non collegare i morsetti della batteria ad un dispositivo di ricarica e non eseguire mai saldature ad arco (o con pinza per saldare) sul telaio del veicolo, senza aver staccato e isolato i due cavi (positivo e negativo) della batteria e isolato il cavo positivo di massa.

3. Bobina d'accensione:

Non collegare un condensatore anti-radiointerferenze al morsetto "RUP" della bobina.
Montare unicamente il condensatore consigliato dalla fabbrica sul morsetto "+" o "BAT" della bobina.

1. PRECAUZIONI DA PRENDERE**A. Veicoli equipaggiati di freni a tamburo sulle quattro ruote.****IMPIEGARE LIQUIDO PER FRENI CORRISPONDENTE ALLA NORMA SAE J 1703**

Impiegare esclusivamente guarnizioni, gommini e tubi flessibili la cui qualità corrisponda al liquido idraulico sintetico speciale per freni.

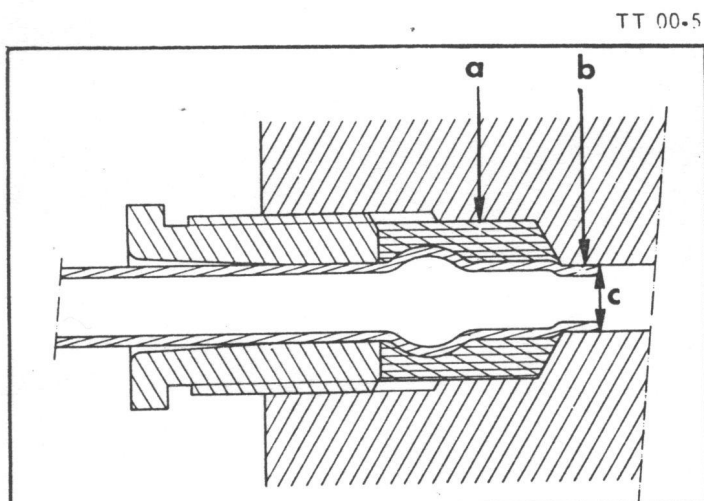
Pulire i pezzi con alcool, oppure con del liquido idraulico della medesima qualità di quella impiegata nell'impianto frenante.

Pulizia del circuito idraulico: esclusivamente con alcool.

B. Veicoli equipaggiati anteriormente di freni a disco**IMPIEGARE LIQUIDO IDRAULICO MINERALE (LHM) NEL CIRCUITO FRENANTE DEI VEICOLI EQUIPAGGIATI DI FRENI A DISCO ANTERIORI.**

Impiegare esclusivamente guarnizioni, gommini e tubi flessibili la cui qualità corrisponda al liquido idraulico minerale (LHM) (riferimento verde). Pulire i pezzi con benzina o con benzina "C", poi soffiarli con aria compressa.

Per accoppiare un raccordo procedere come segue:



- Collocare la guarnizione "a" spalmata con liquido idraulico per freni, sul tubo. Questa guarnizione dovrà essere arretrata rispetto all'estremità "b" del tubo.
- Centrare il tubo nell'alesaggio presentandolo secondo l'asse del foro, evitando qualsiasi forzamento (accertarsi che l'estremità "b" del tubo penetri nel piccolo alesaggio "c").
- Imboccare il dado-raccordo a mano.
- Serrare moderatamente il dado; un serraggio eccessivo provocherebbe una fuga per deformazione del tubo.

NOTA: Coppia di serraggio:

- Tubo \varnothing 3,5 mm
 - Tubo \varnothing 4,5 mm
- } 0,8 a 0,9 daNm

Per costruzione, le varie guarnizioni sono tanto più a tenuta quanto più elevata è la pressione. Non si aumenta quindi la tenuta aumentando il serraggio dei raccordi.

2. VERIFICHE DOPO GLI INTERVENTI

Dopo qualsiasi intervento sui singoli organi o sul circuito idraulico, verificare la tenuta dei raccordi.

I. CARATTERISTICHE GENERALI

TIPO MOTORE	VEICOLO
A 53 (425 cm ³)	AZ (Serie A e AM) 3/1963 → 2/1970 AZU 3/1963 → 8/1967
A 79/0 (425 cm ³)	AZU 8/1967 → 8/1972 AYA (Serie A e AM) 8/1967 → 3/1968
A 79/1 (435 cm ³)	AZ (Serie A 2) 2/1970 → 2/1975 AZ (Serie KB) 9/1975 → 9/1979 AYA 2 (Serie A e AM) 3/1968 → 9/1975 AZU (Serie B) 8/1972 → 9/1975 AK (Serie AP) 9/1975 → 2/1978
M 4 (602 cm ³)	AYA 3 (Serie A e AM) 1/1968 → 10/1968 AK → 5/1968 AM 10/1963 → 5/1968 AMB 10/1963 → 5/1968
M 28 (602 cm ³)	AY (Serie CB) 2/1970 → AM 2 5/1968 → 3/1969 AMB 5/1968 → 7/1969 AM 3 3/1969 → 7/1969 AM (Serie JA) 9/1969 → 9/1978 AM (Serie JB e JC) 9/1969 → 9/1978
M 28/1 (602 cm ³)	AYB (Serie A e AM) 10/1968 → 2/1970 AZ (Serie KA) 2/1970 → AY (Serie CA) 10/1968 → AK (Serie B) 5/1968 → 8/1970 AK (Serie AK) 8/1970 → 2/1978 AY (Serie CD) 2/1978 → AY (Serie CD modificato) 8/1980 →

Tipo motore	A 53	A 79/0	A 79/1	M 4	
				AYA 3	AK
Numero dei cilindri		5 CV	2 orizzontali contrap.		
Potenza fiscale				7 CV	
Cilindrata.....	425 cm ³		435 cm ³	602 cm ³	
Alesaggio	66 mm		68,5 mm	74 mm	
Corsa	62 mm		59 mm	70 mm	
Rapporto compress.	7,5/1	7,75/1	8,5/1	7,75/1	
Potenza effettiva ISO	13,2 kW (18 CV SAE) a 5000 giri/min	15,5 kW (21 CV SAE) a 5450 giri/min	17,7 kW (24 CV DIN) a 6750 giri/min	20,6 kW (28 CV SAE) a 5000 giri/min	19,1 kW (26 CV SAE) a 4500 giri/min
Coppia massima ISO ..	2,9 daNm (2,9 Kgm SAE) a 3500 giri/min	3,1 daNm (3 Kgm SAE) a 3500 giri/min	2,9 daNm (2,9 Kgm DIN) a 4500 giri/min	4,5 daNm (4,4 Kgm SAE) a 3500 giri/min	4,1 daNm (4 Kgm SAE) a 3500 giri/min

Tipo motore	M 28	M 28/1			
Targhetta motore	AM 2	AK 2	A 06/635	AM 2 A	AM 2 G.P.L.
Numero dei cilindri			2 orizzontali contrapposti		
Potenza			7 CV		
Cilindrata			602 cm ³		
Alesaggio			74 mm		
Corsa			70 mm		
Rapporto di compressione	9/1		8,5/1		
Potenza effettiva ISO	21,5 kW (30 CV DIN) a 5750 giri/min	19,1 kW (26 CV DIN) a 5500 giri/min	21 kW (29 CV DIN) a 5750 giri/min	18 kW (25 CV DIN) a 5000 giri/min	
Coppia massima ISO.....	4,1 daNm (4,2 Kgm DIN) a 4000 giri/min	4,1 daNm (4 Kgm DIN) a 3500 giri/min	3,8 daNm (4 Kgm DIN) a 3500 giri/min	3,6 daNm (3,7 Kgm DIN) a 2500 giri/min	

Raffreddamento : ad aria forzata

Lubrificazione: Sotto pressione, alimentata da una pompa a olio del tipo "EATON" montata all'estremità dell'albero a camme.
 - Cartuccia filtrante incorporata sui motori M 28/1 e M 28 11/1969 → 11/1970
 - Cartuccia filtrante esterna sui motori M 28/1 e M 28 11/1970 →

Carburazione: (Vedere tabella dell'Operazione A. 142-00).

- Silenziatore d'aspirazione : Tipo a secco con elemento intercambiabile.
- Carburante impiegato: { Super carburante per il motori M 28, M 28/1 e A 79/1
 Carburante normale per tutti gli altri motori

Accensione:

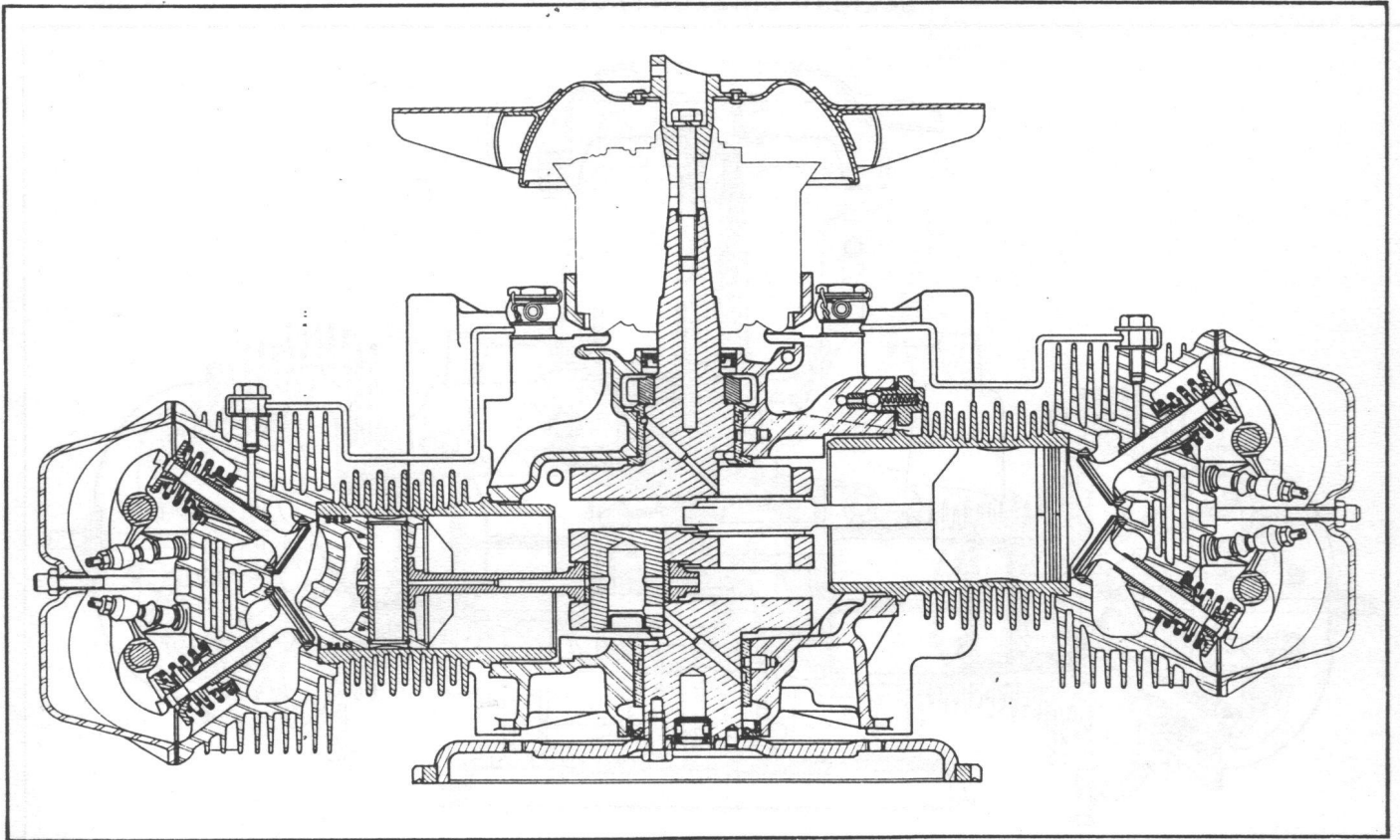
- Spinterogeno all'estremità dell'albero a camme nella parte anteriore del motore.
- Marche: DUCCELLIER o FEMSA
- Candele: *Vedere Note Tecniche corrispondenti*

Distribuzione:

- Albero a camme sotto l'albero motore e pignone con ripresa del gioco
- Eccentricità massima del terminale porta-camma dello spinterogeno : 0,02 mm.

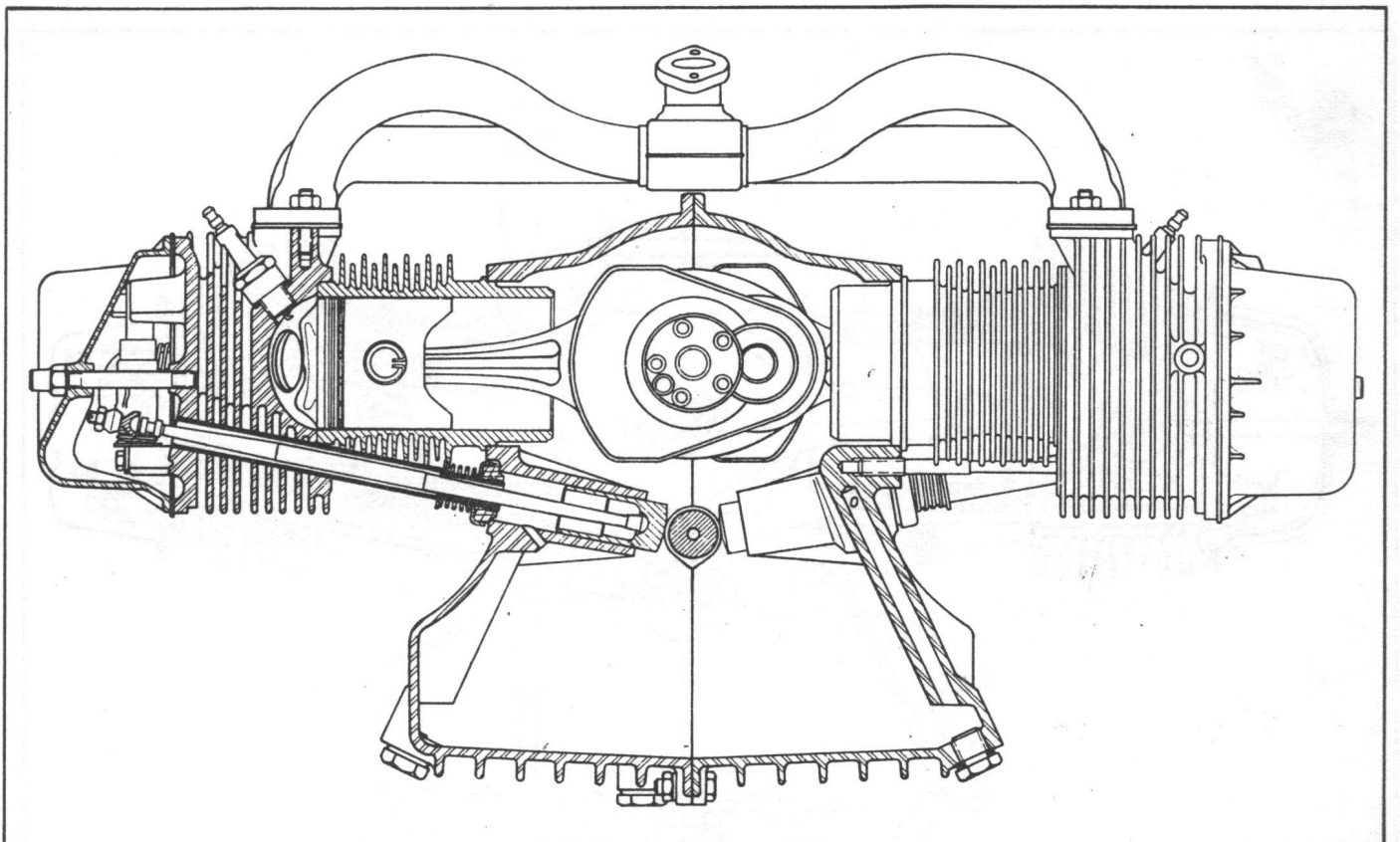
MOTORI A 53 e A 79/0
SEZIONE ORIZZONTALE

A. 10.4



SEZIONE TRASVERSALE

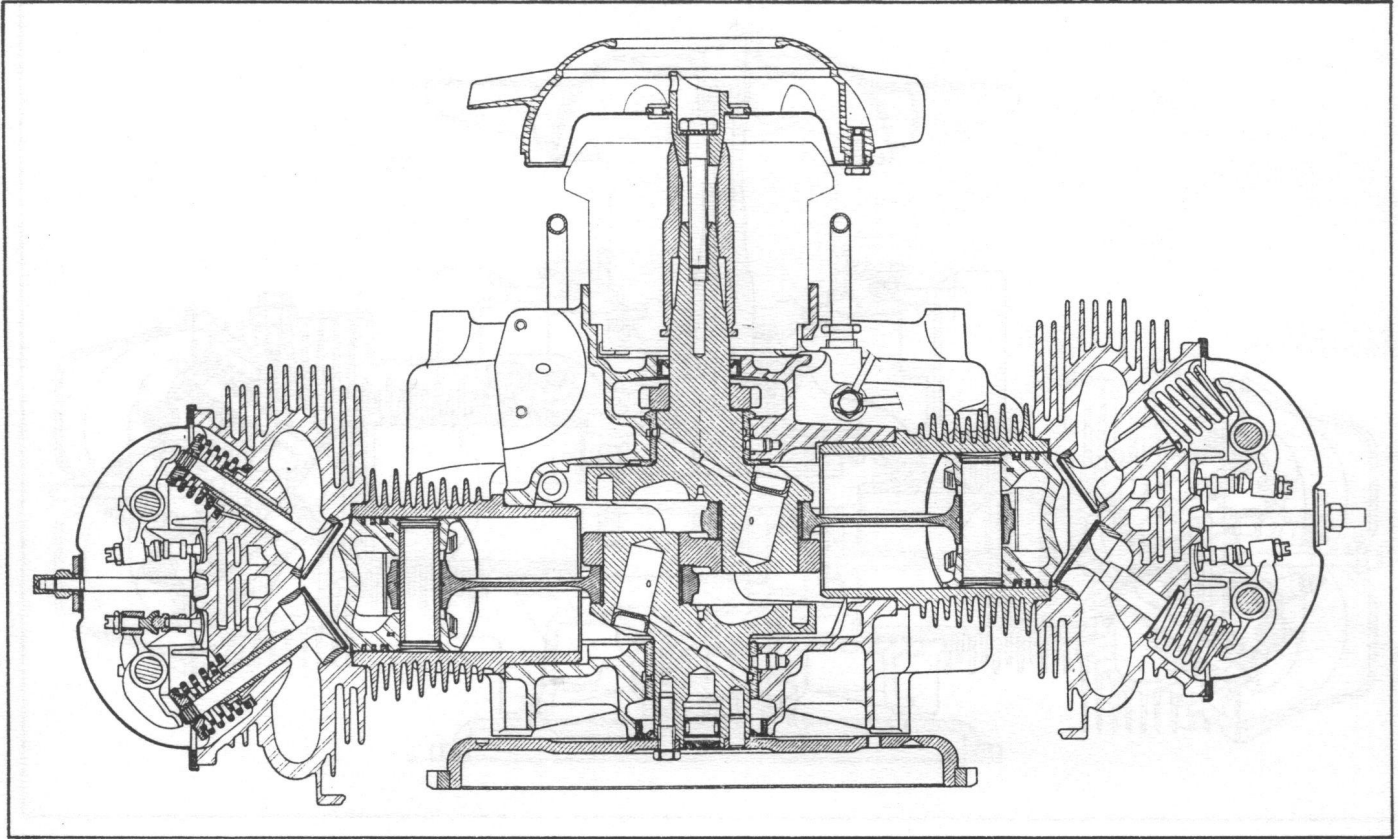
A. 10.5



MOTORE A 79/1

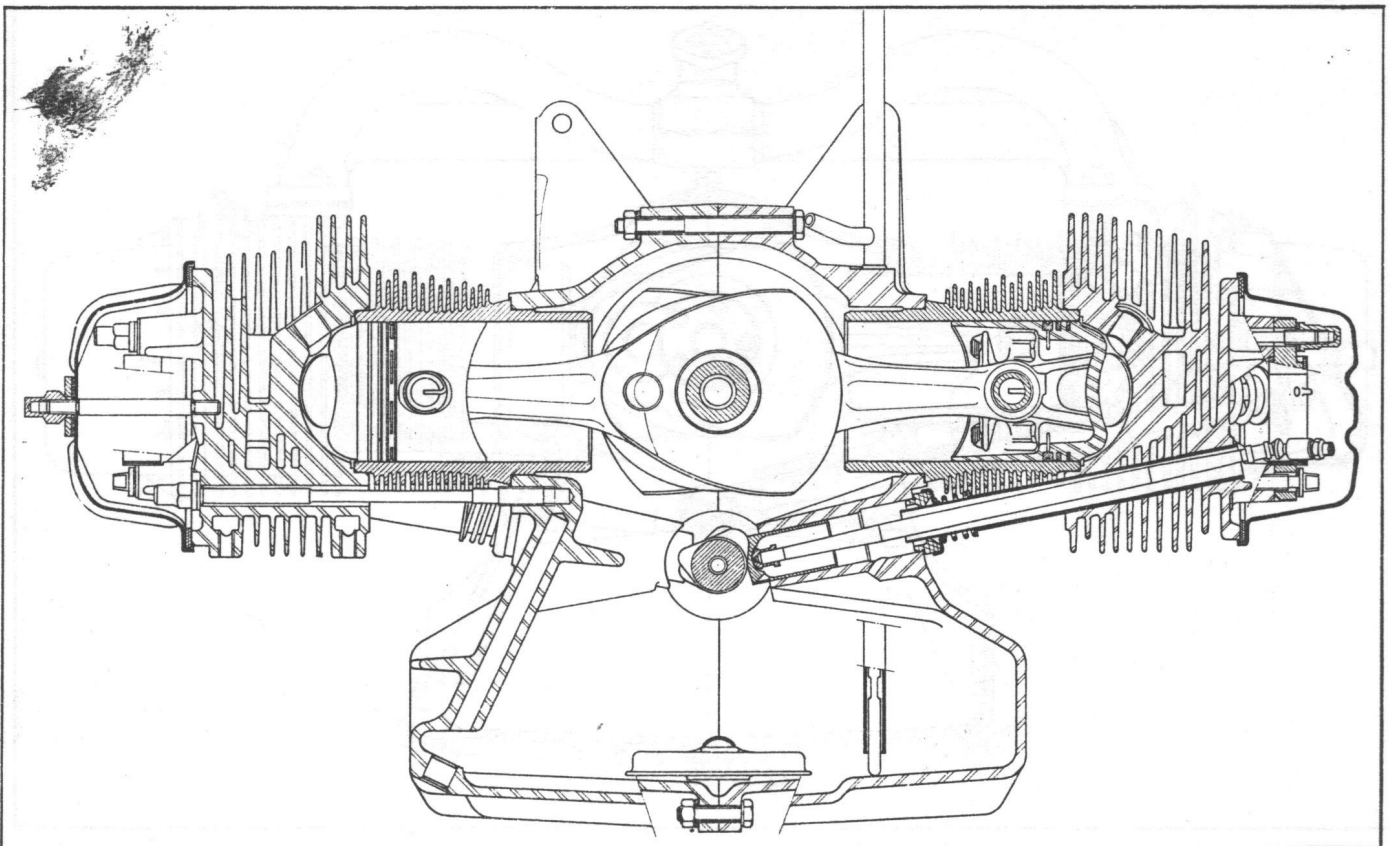
SEZIONE ORIZZONTALE

A. 10-3



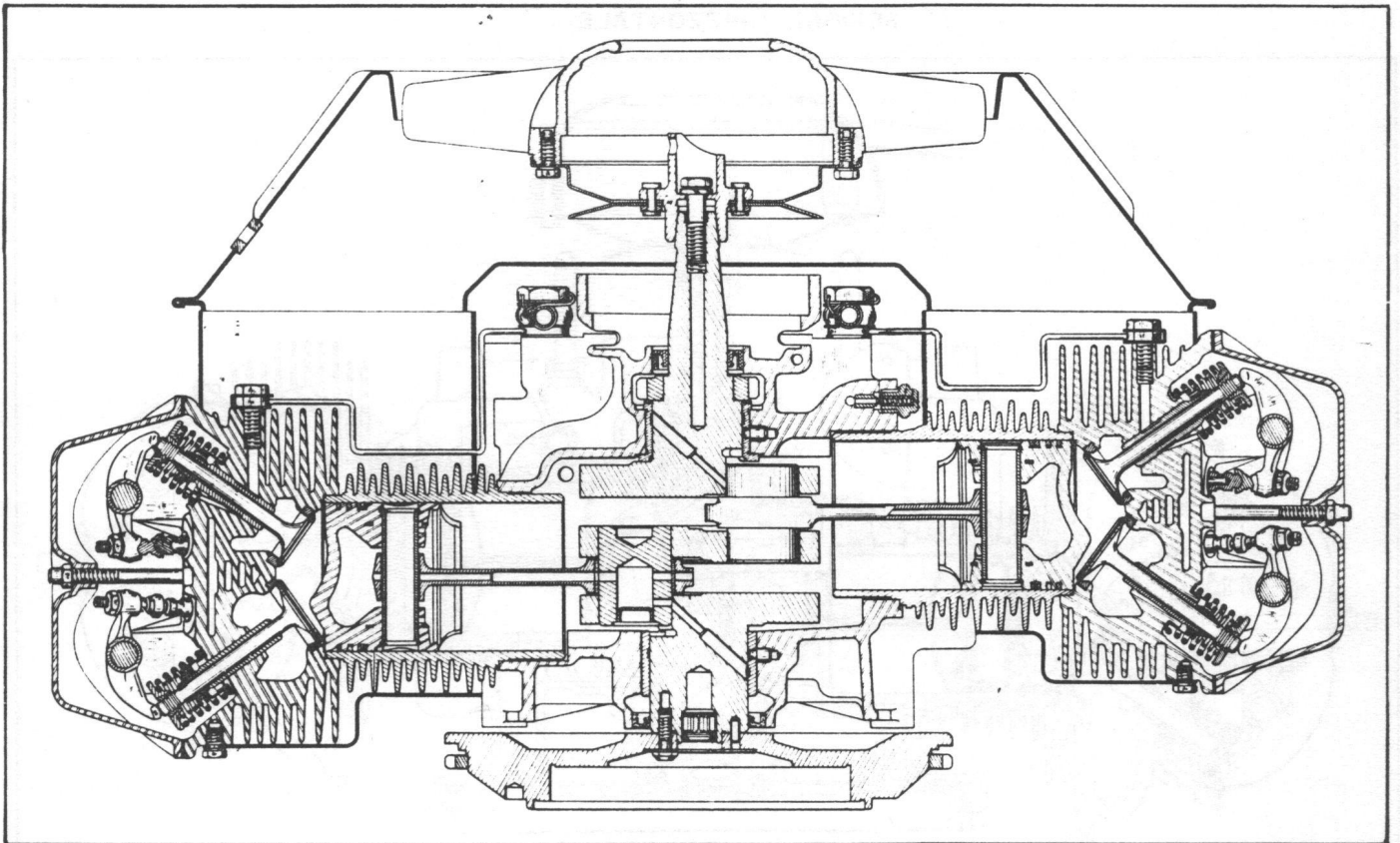
SEZIONE TRASVERSALE

A 10-1



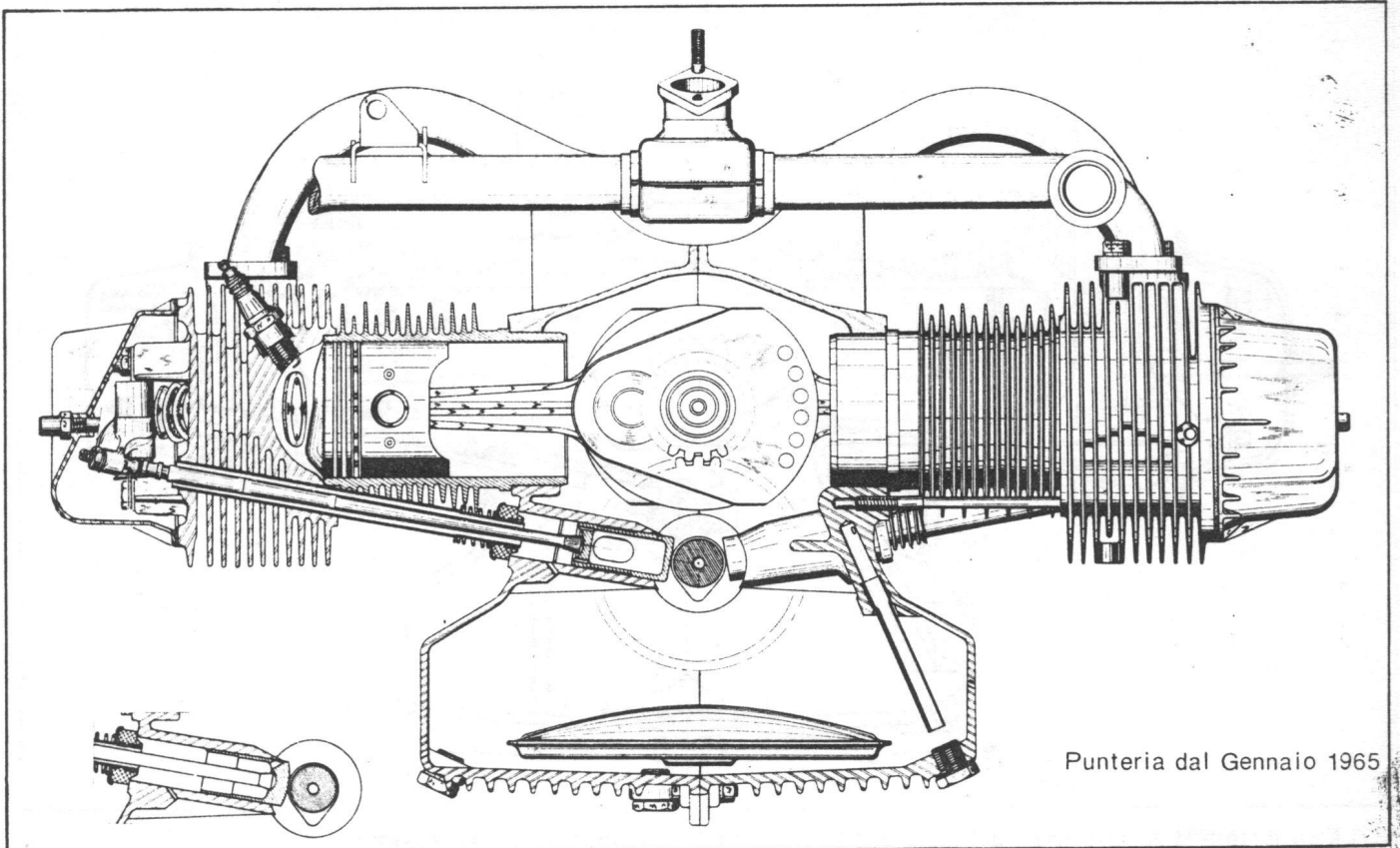
MOTORE M 4
SEZIONE ORIZZONTALE

A 108



SEZIONE TRASVERSALE

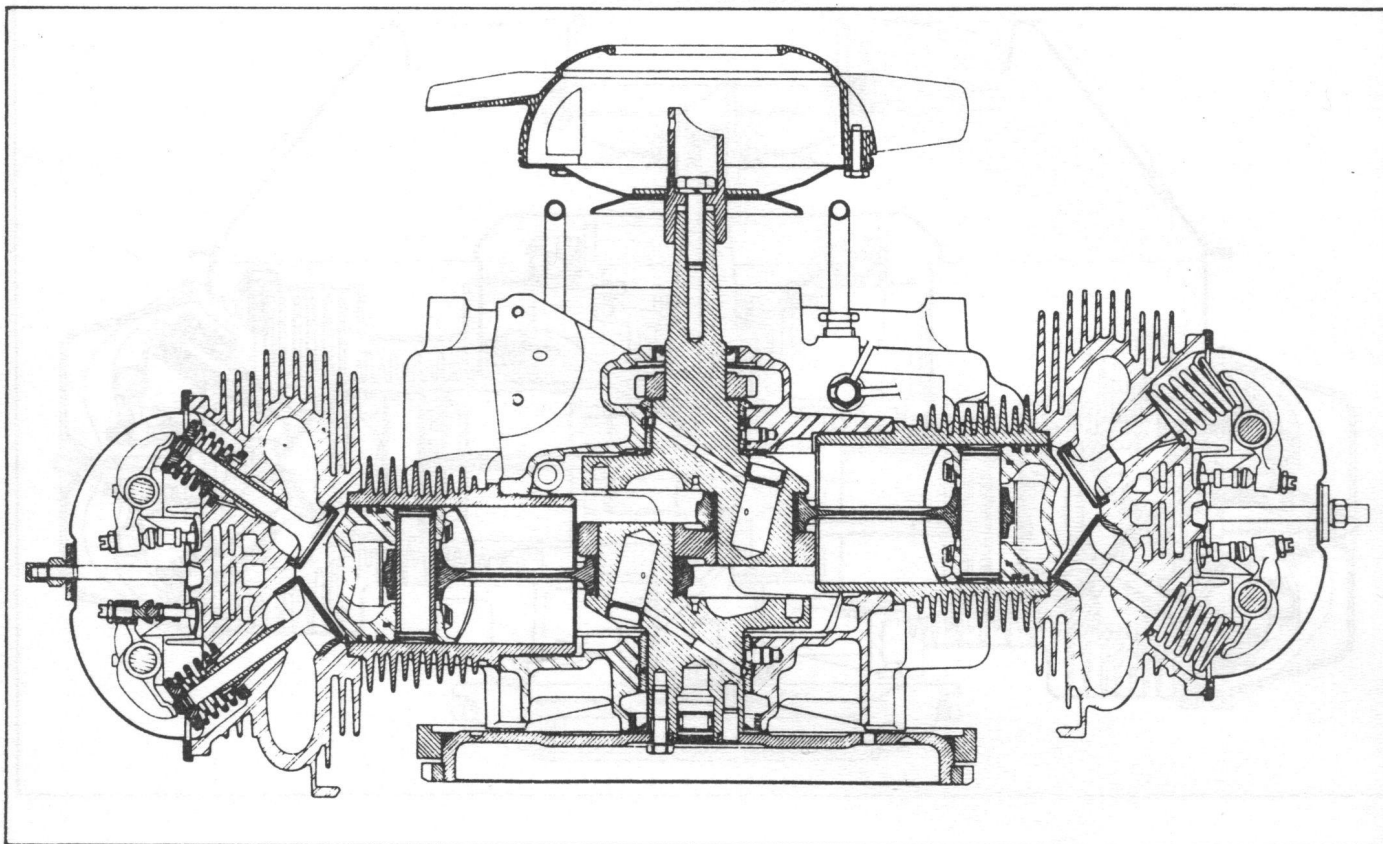
A 109



Punteria dal Gennaio 1965

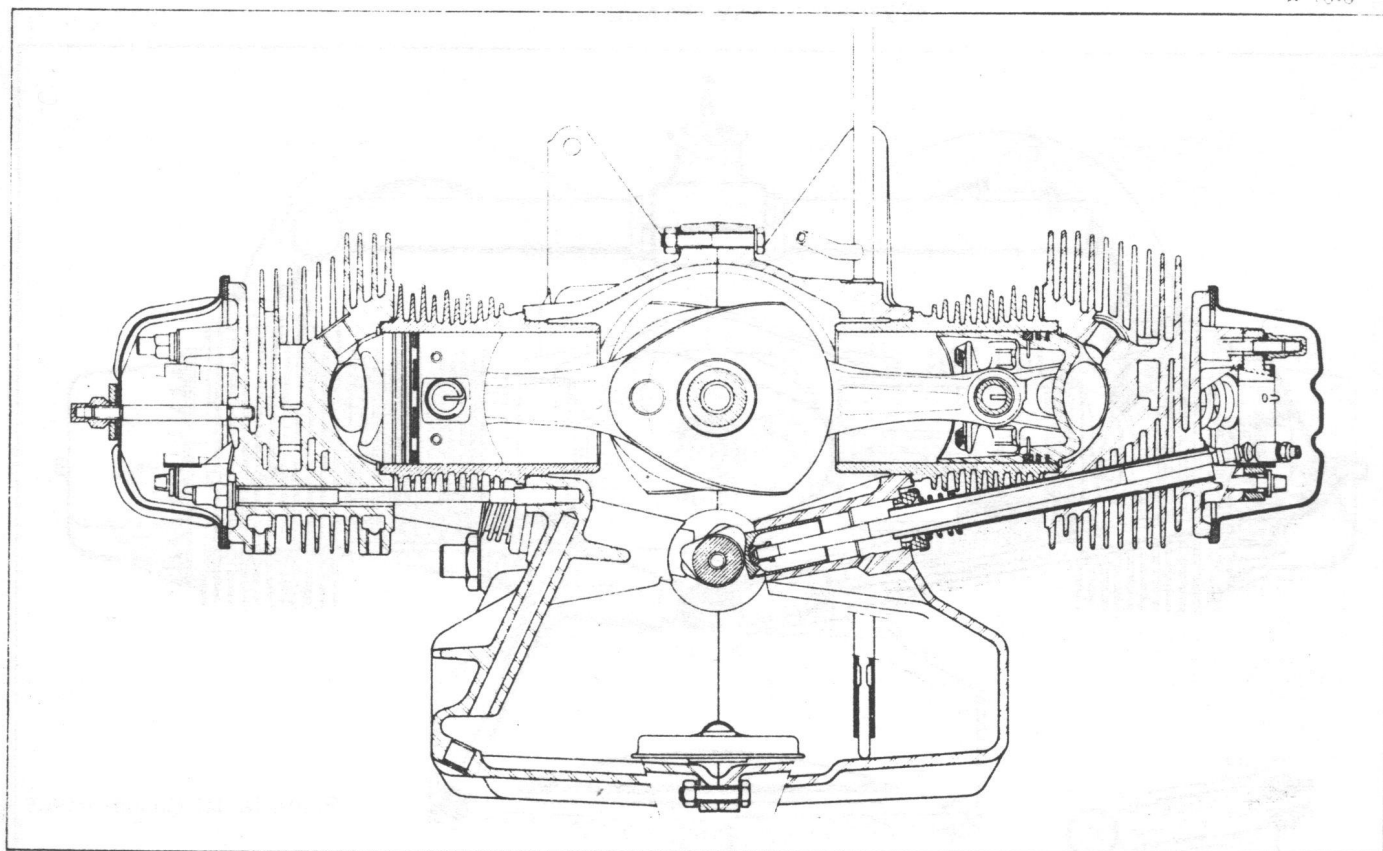
MOTORI M 28/1 e M 28
(Veicoli antecedenti al Dicembre 1969)
SEZIONE ORIZZONTALE

A 10.2



SEZIONE TRASVERSALE

A 10.6



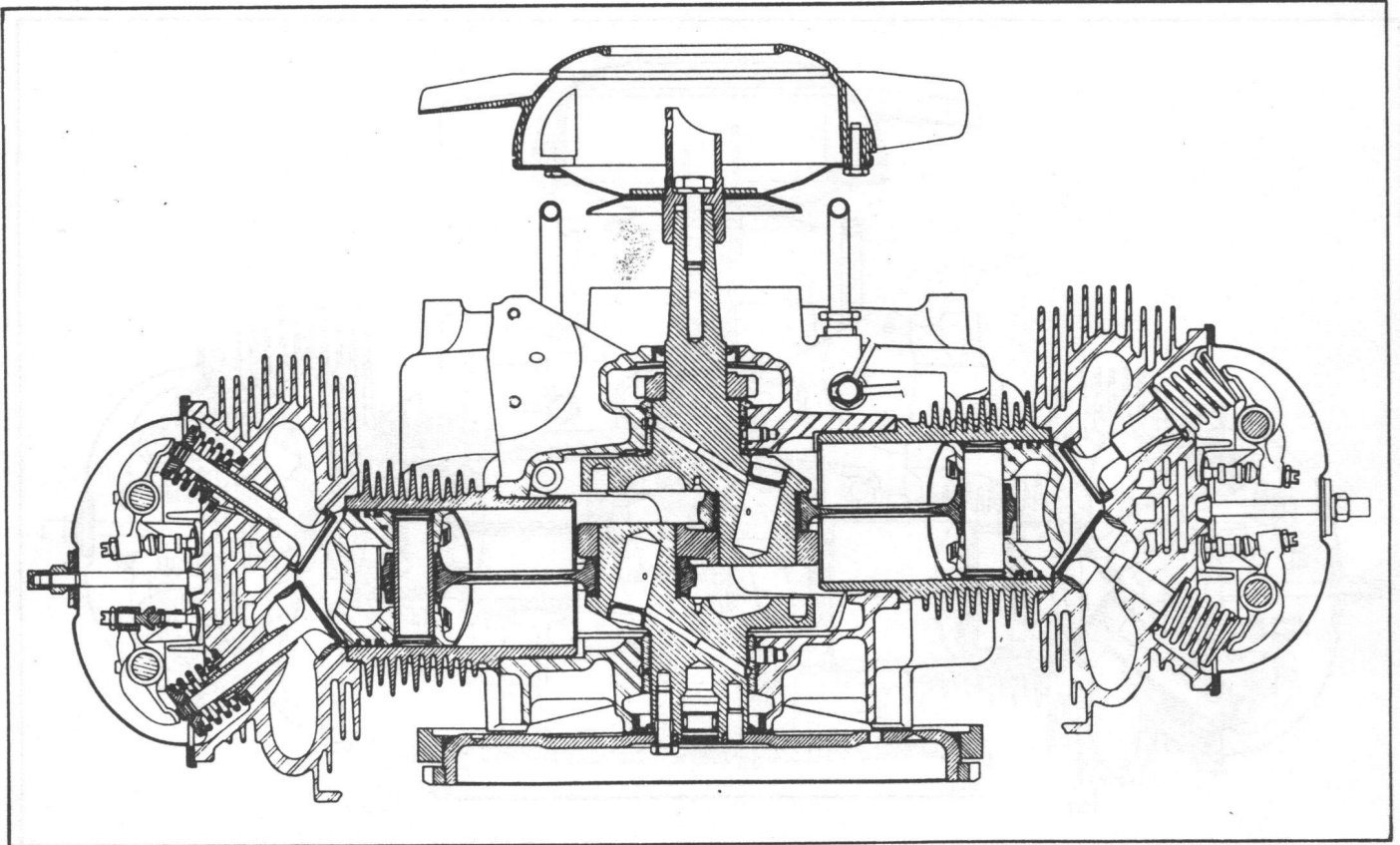
NOTA. Il motore M 28 differisce dal motore M 28/1 solo per il rapporto di compressione

MOTORI M 28/1 e M 28

(Veicoli usciti da Dicembre 1969 a Novembre 1970)

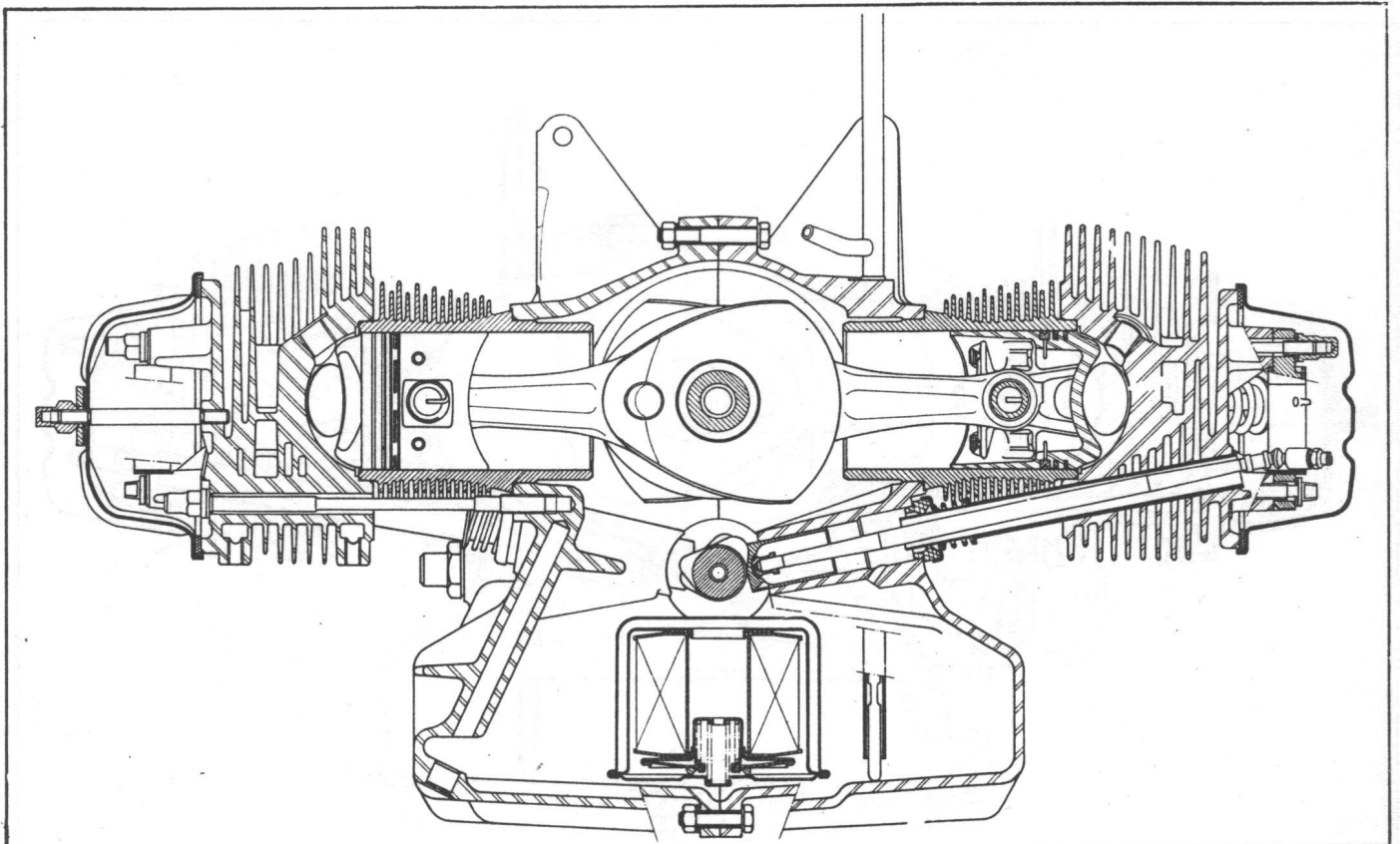
SEZIONE ORIZZONTALE

A. 10.2



SEZIONE TRASVERSALE

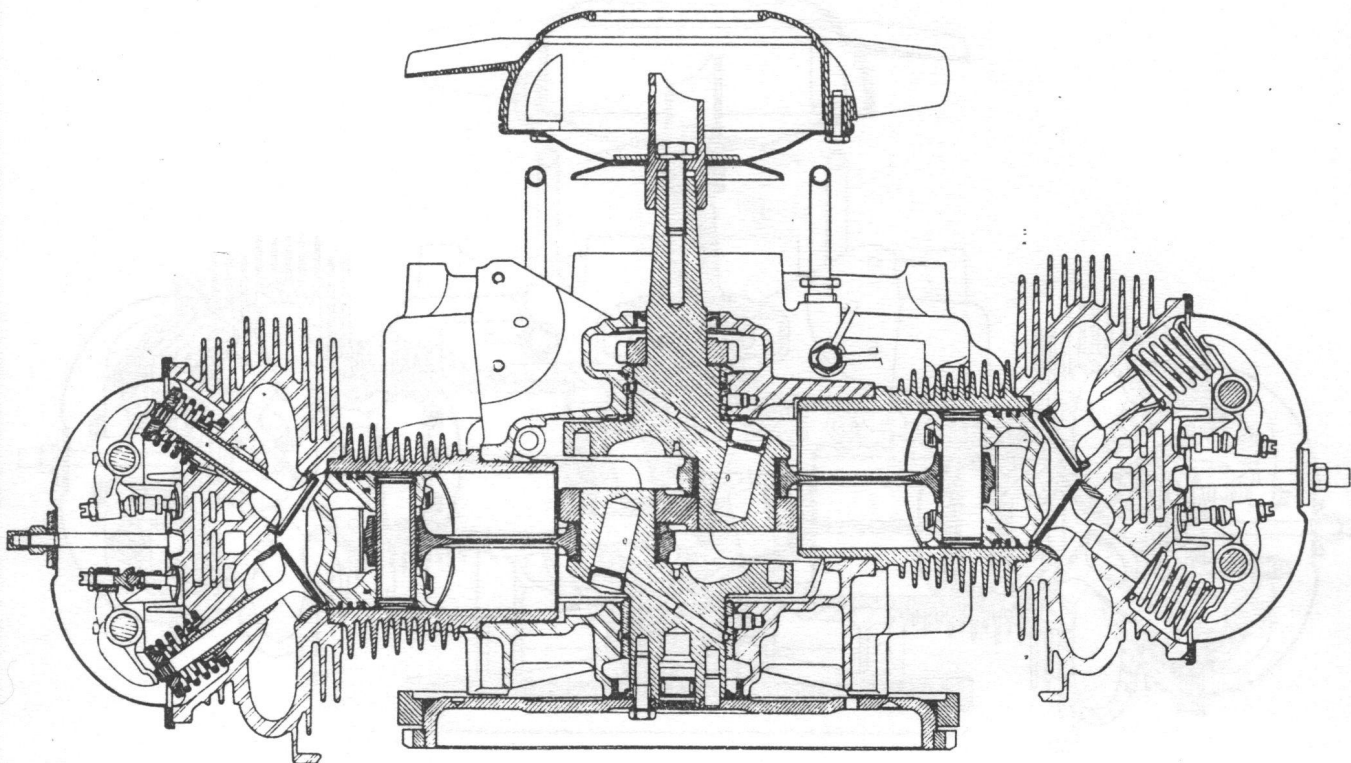
A 10.6_a



NOTA: Il motore M 28 differisce dal motore M 28/1 solo per il rapporto di compressione

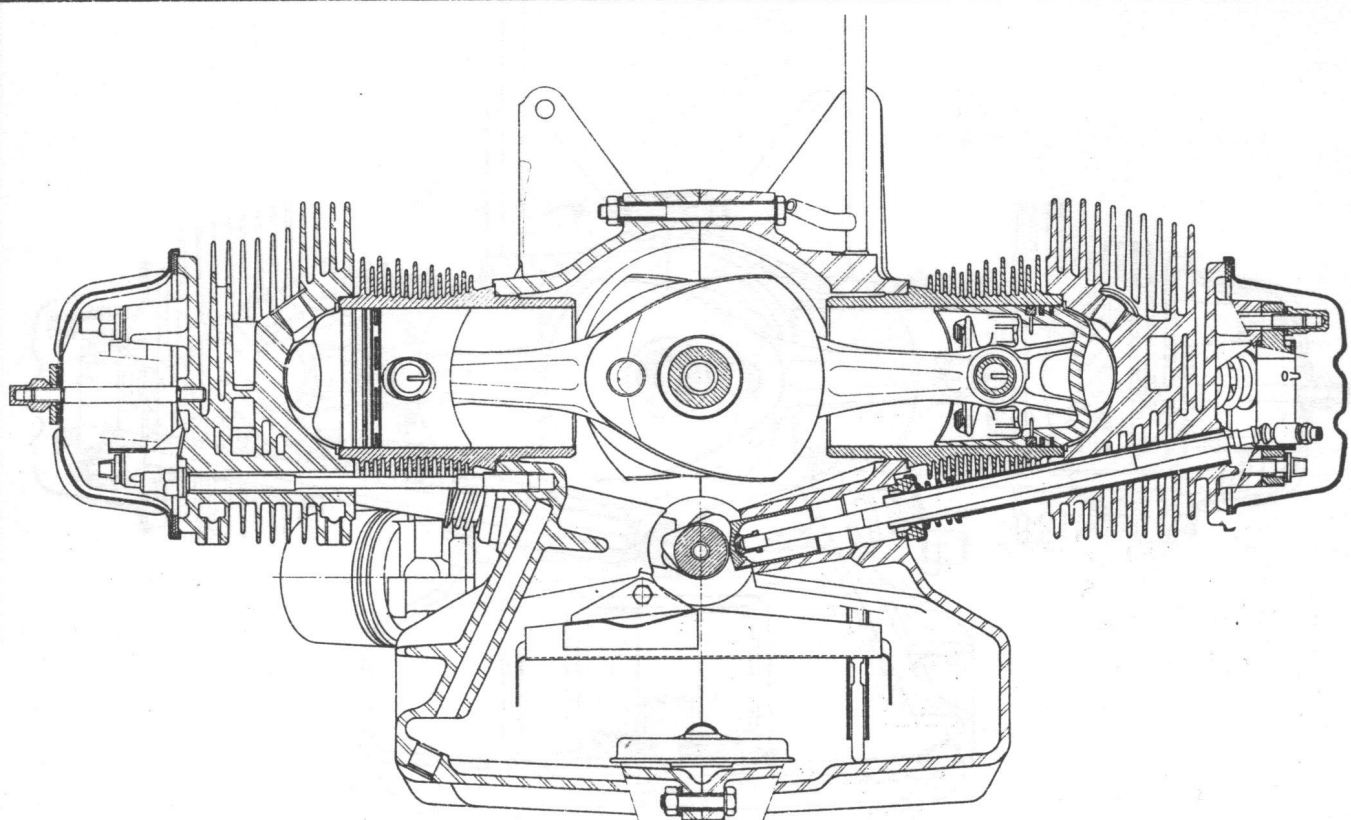
MOTORI M 28 - e M 28/1
(Veicoli usciti dopo il Novembre 1970)
SEZIONE ORIZZONTALE

A 10 2



SEZIONE TRASVERSALE

A 10 7

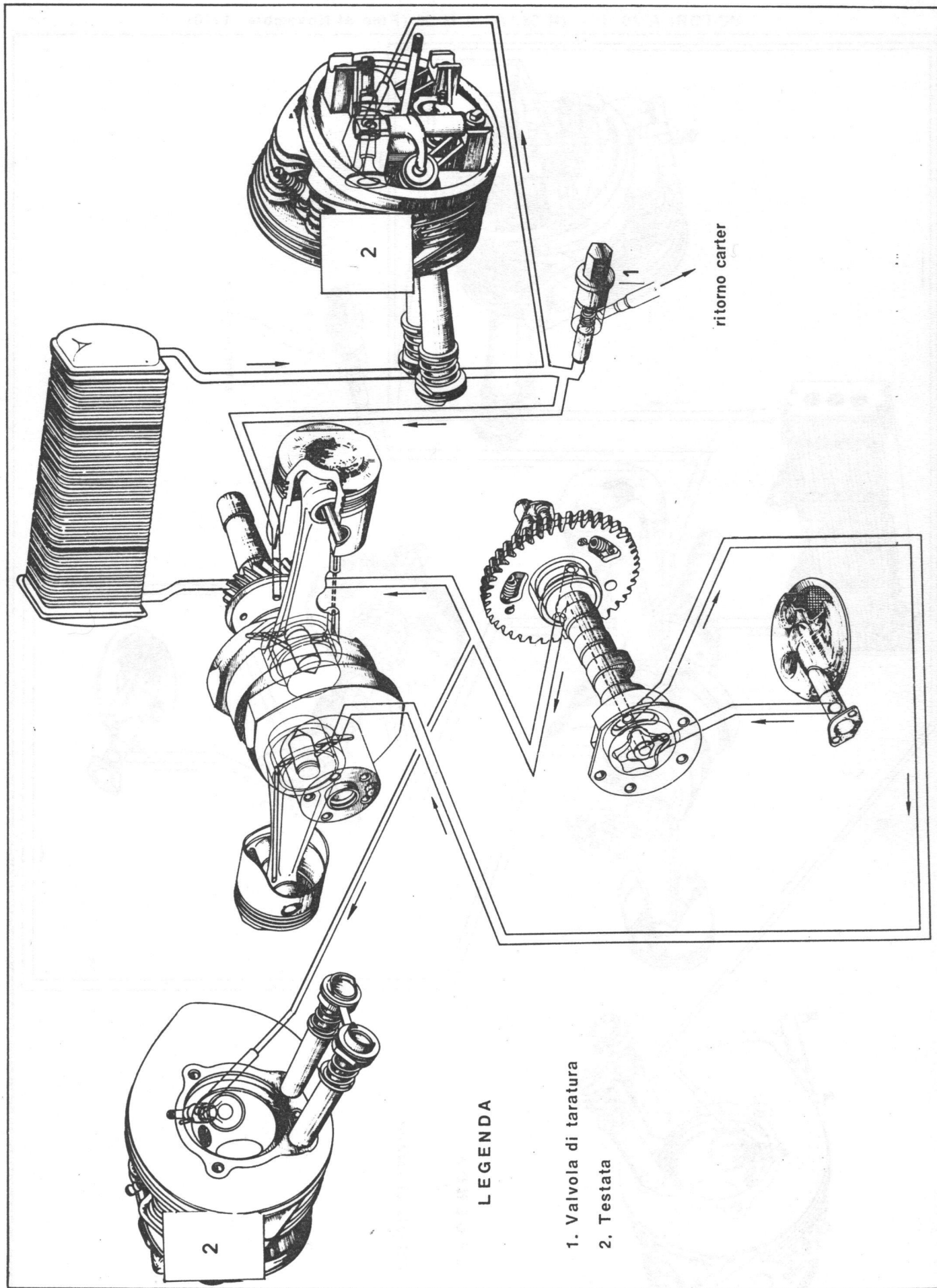


NOTA: Il motore M 28 differisce dal motore M 28/1 solo per il rapporto di compressione

SCHEMA DEL CIRCUITO DI LUBRIFICAZIONE

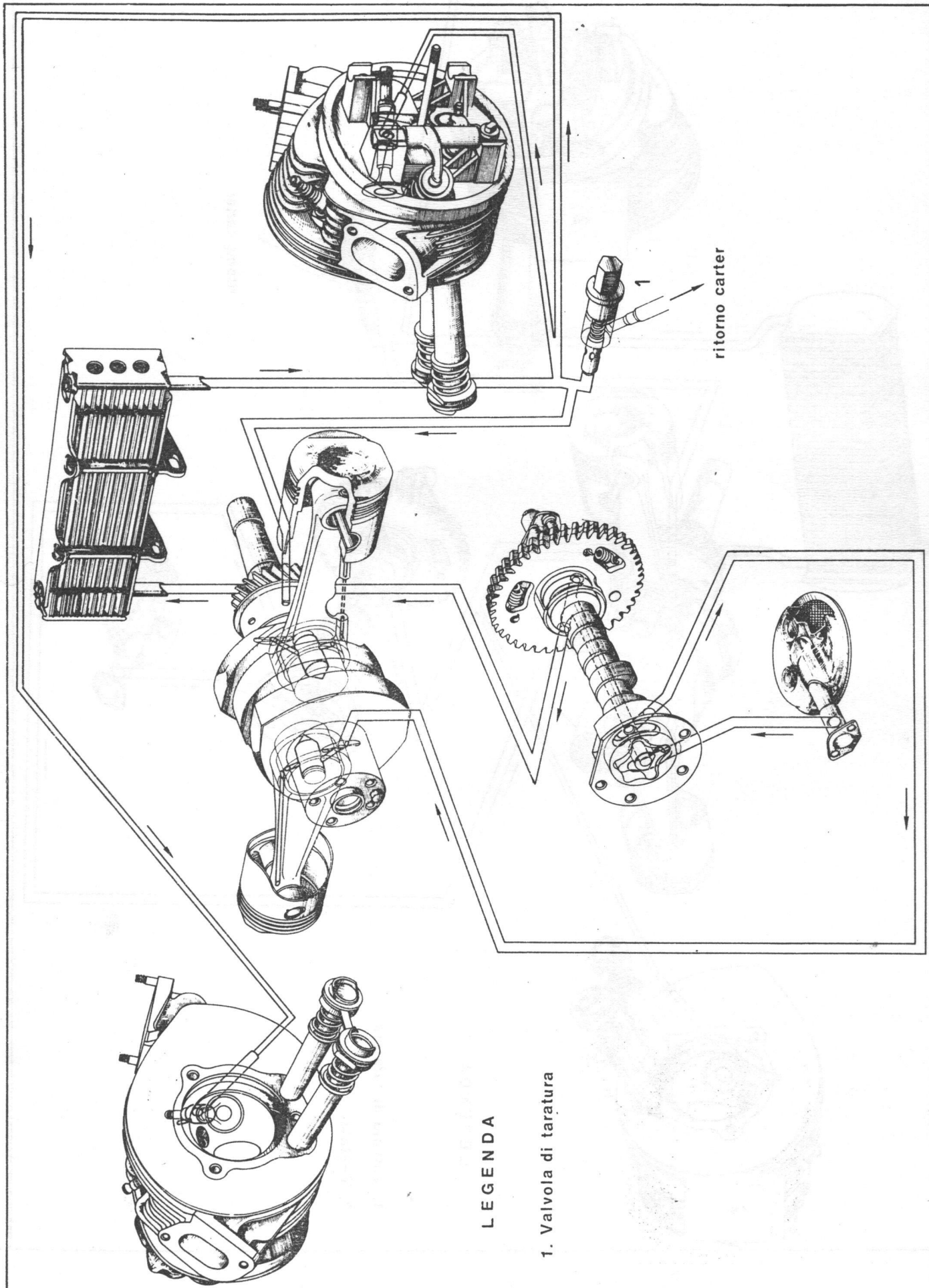
MOTORI A 53 - A 79/0 - M 4

A 22-2



SCHEMA DEL CIRCUITO DI LUBRIFICAZIONE
MOTORI A 79/1 - (M 28/1) e M 28 (Fino al Novembre 1970)

A. 22.3

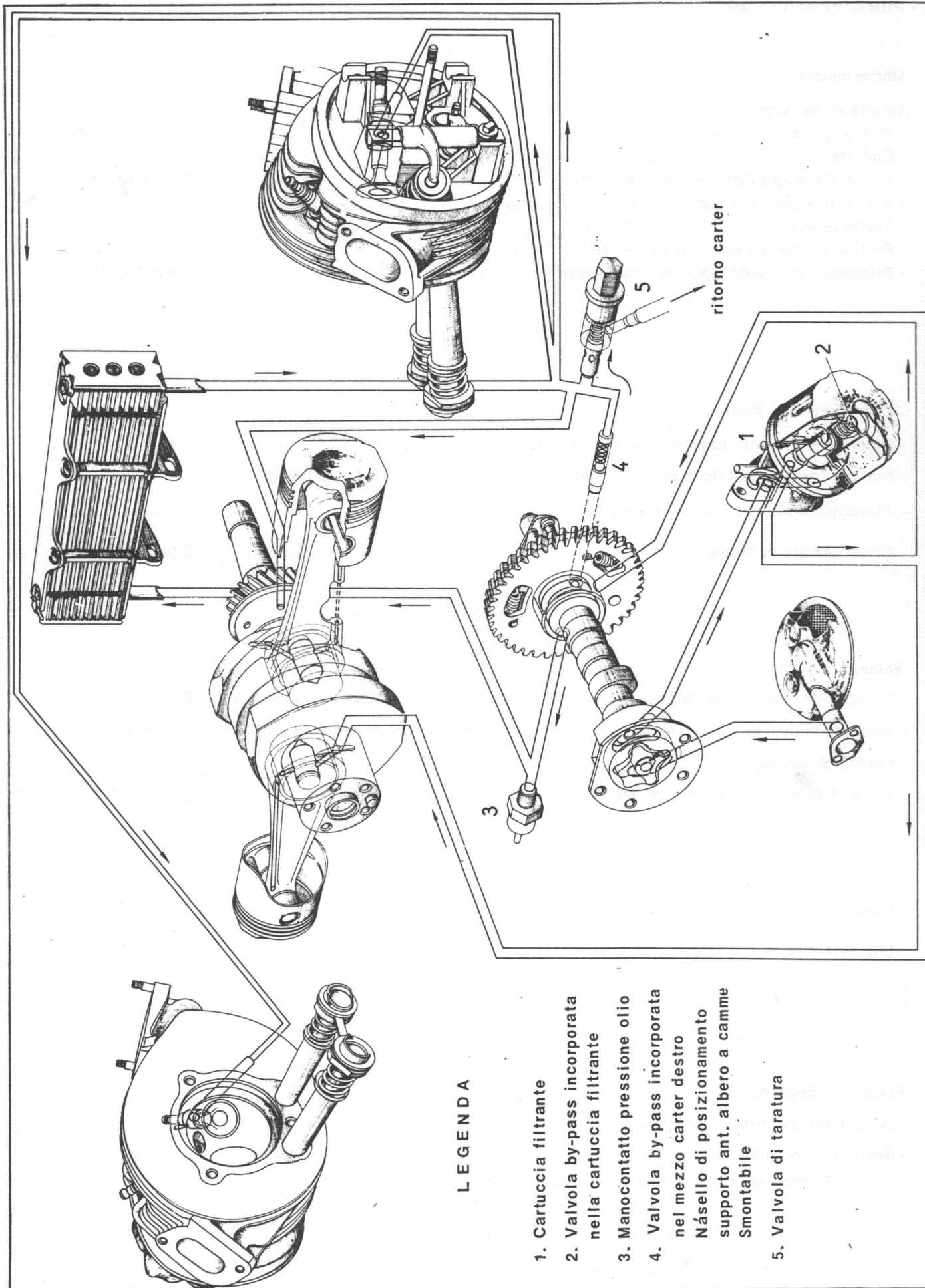


SCHEMA DEL CIRCUITO DI LUBRIFICAZIONE

MOTORI M 28/1 e M 28

(Motori usciti da Novembre 1970)

A. 22 1



LEGENDA

1. Cartuccia filtrante
2. Valvola by-pass incorporata nella cartuccia filtrante
3. Manocontatto pressione olio
4. Valvola by-pass incorporata nel mezzo carter destro
- Násello di posizionamento supporto ant. albero a camme Smontabile
5. Valvola di taratura

II - PUNTI PARTICOLARI

Carter motore:

Coppie di serraggio:

- Dadi e viti d'assemblaggio dei semi-carter 1,5 a 2 daNm
- Dadi dei supporti 3,5 a 4,5 daNm
- Viti di fissaggio della reticella filtrante 0,3 a 0,5 daNm
- Viti di fissaggio dei supporti anteriori sul carter 6 daNm
- Tappo di scarico 3,5 a 4,5 daNm
- Prigionieri dei supporti sul semi-carter 0,6 a 0,8 daNm
- Prigionieri d'assemblaggio dei semi-carter 0,3 a 0,5 daNm

Albero motore - Bielle:

- Gioco laterale dell'albero motore (non regolabile) 0,07 a 0,14 mm
- Non ritoccare le portate anteriori e posteriori dell'albero motore (microturbina)
- Alesaggio delle boccole delle bielle 20,005 $\begin{matrix} +0,011 \\ -0,006 \end{matrix}$ mm
- Gioco assiale delle bielle 0,08 a 0,13 mm

Volano:

- Svergolamento massimo della corona d'avviamento 0,3 mm
- Senso di montaggio della corona: superficie non lavorata orientata verso lo spallamento del volano
- Coppia di serraggio:
 - Viti di fissaggio del volano (da sostituire ad ogni smontaggio) 4 a 4,5 daNm

Cilindri:

- Una sola classe di cilindri.

Pistoni - Segmenti:

- Gli spinotti dei pistoni sono montati liberi.
- Senso di montaggio dei pistoni:
 - Pistone senza il riferimento indicante il senso di montaggio (senza freccia)

Montaggio indifferente

 - Pistone con spinotto sfasato con riferimento indicante il senso di montaggio (→ o ANT.)

Il riferimento deve essere orientato verso il lato distribuzione