

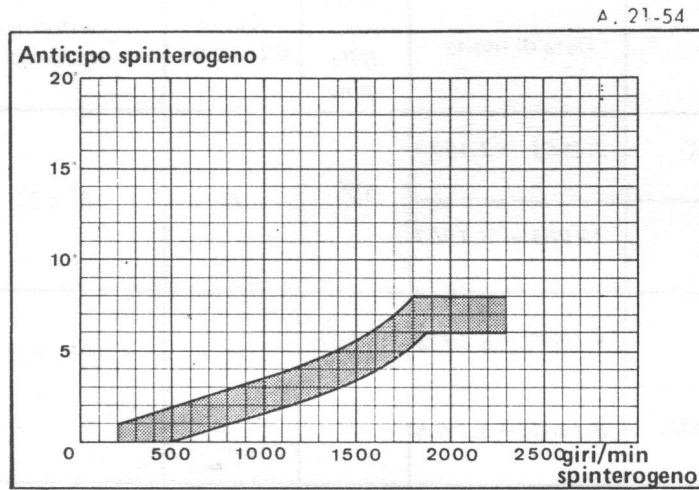
CANDELE

Per quanto concerne le marche e i tipi di candele prescritte, riportarsi alle Note Tecniche riguardanti l'argomento specifico.

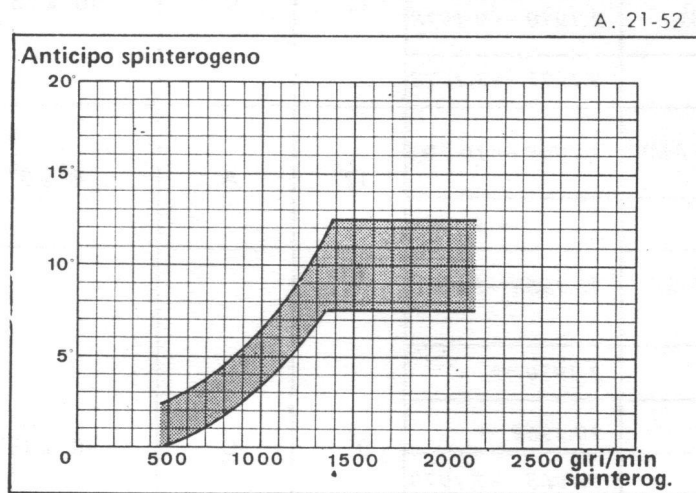
CONDENSATORE

Capacità : 0,18 a 0,28 Microfarad.

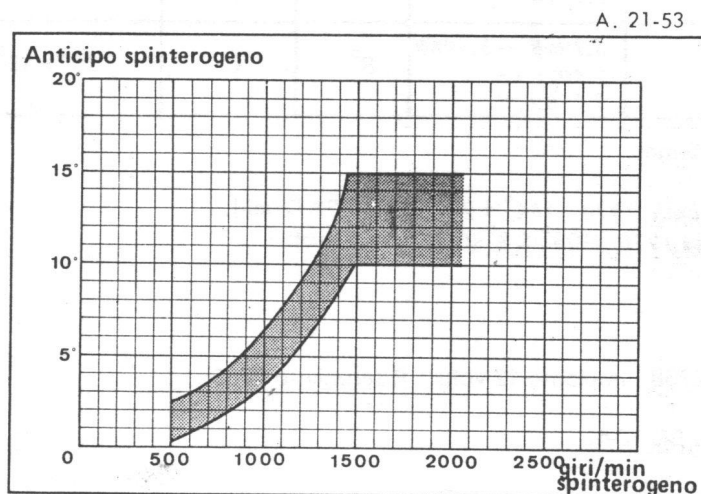
CURVE D'ANTICIPO CENTRIFUGO.



← CURVA A

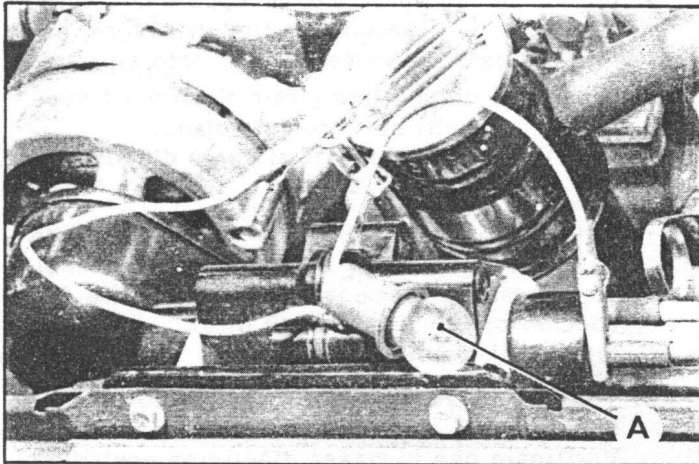


← CURVA B



← CURVA C

I - CONTROLLO DEL PUNTO D'ACCENSIONE



1. Collegare una lampada spia A, fra il morsetto "—" (riferimento blu) della bobina d'accensione e la massa (per esempio, il coperchio del bocchettone di riempimento olio).

Staccare i fili delle candele.

2. Inserire il contatto.

3. Introdurre una spina $\varnothing 6$ mm, (oppure una spina MR 630-51/15 per i motori del tipo A 79/1, M 28/1 oppure M 28), nel foro del carter motore, lato sinistro, inserendola fra il tubo di scarico e la testata.

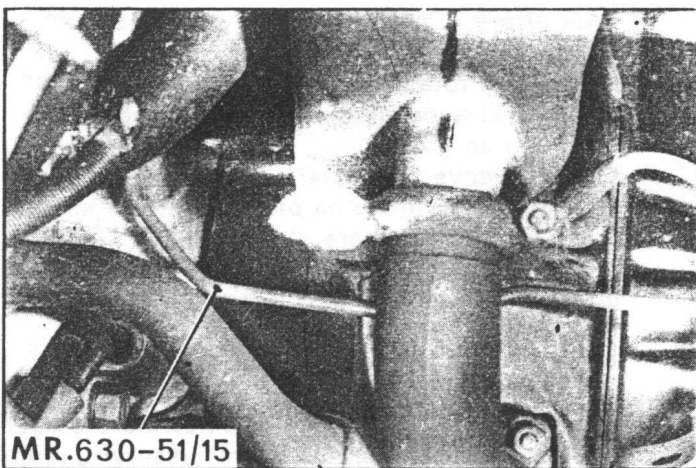
Mantenere la spina in appoggio sul volano.

4. Ruotare il motore, tramite il volano, nel corretto senso di marcia.

Al momento in cui la spina si inserisce nel foro del volano (punto d'accensione), la lampada spia deve accendersi.

Se la lampada si accende prima del punto d'accensione del veicolo (anticipo) oppure dopo il suddetto punto (ritardo), con un angolo superiore a 1° ($2/3$ di un dente oppure $2/3$ della gola di un dente della corona del motorino d'avviamento), si dovrà procedere alla regolazione del punto d'accensione.

Contrassegnare il punto d'accensione sul volano rispetto ad un punto preso sul carter.

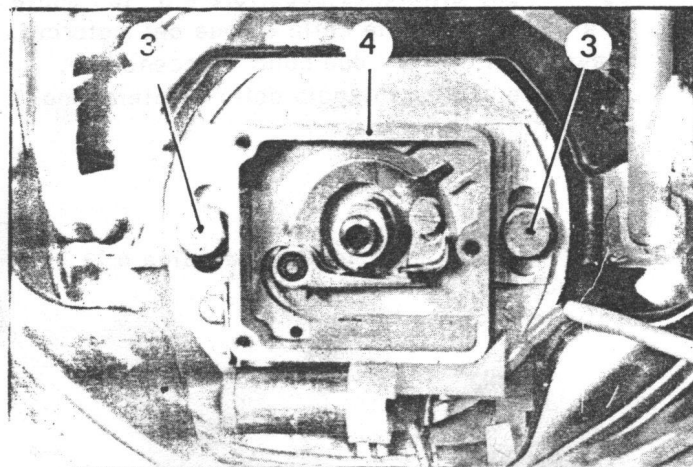
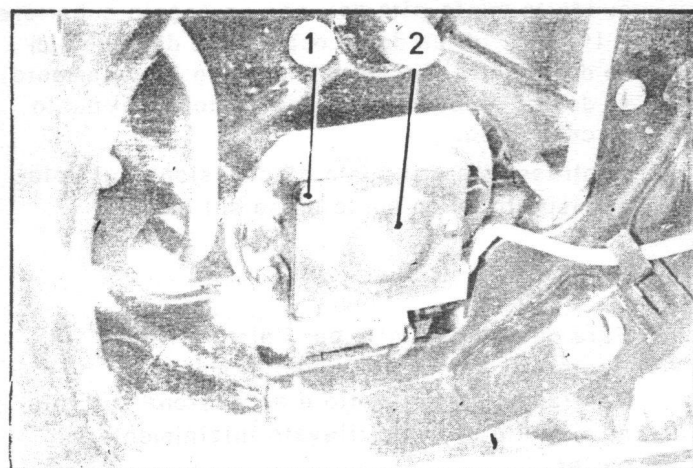
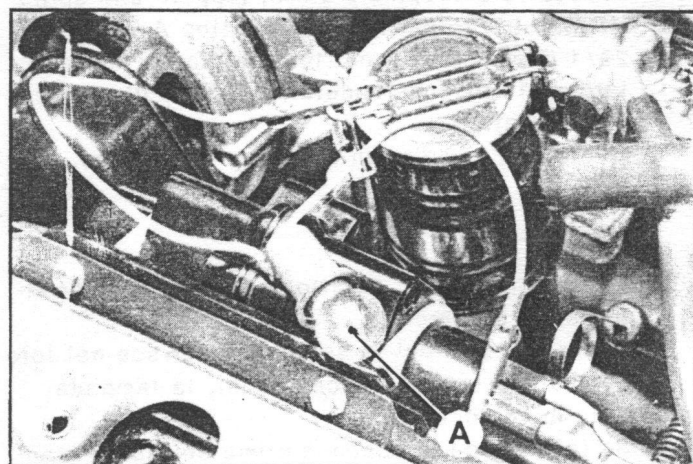
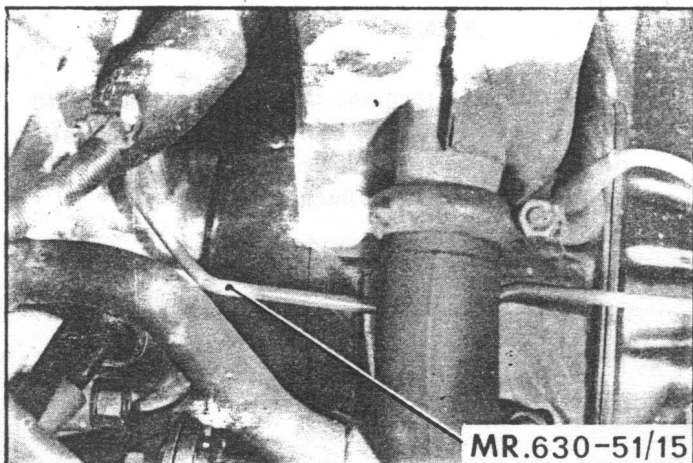


5. Fare questo controllo per l'altro cilindro:
Ruotare il volano nel senso di marcia.
Contrassegnare il punto d'accensione sul volano rispetto al punto rilevato inizialmente sul carter.

Se vi è una differenza superiore a 3° (un dente e la gola di un dente della corona del motorino d'avviamento), fra i due punti d'accensione, procedere allo smontaggio dello spinterogeno e sostituire la camma.

6. Togliere il contatto, **togliere la spina e la lampada spia A.**
Collegare i fili alle candele.

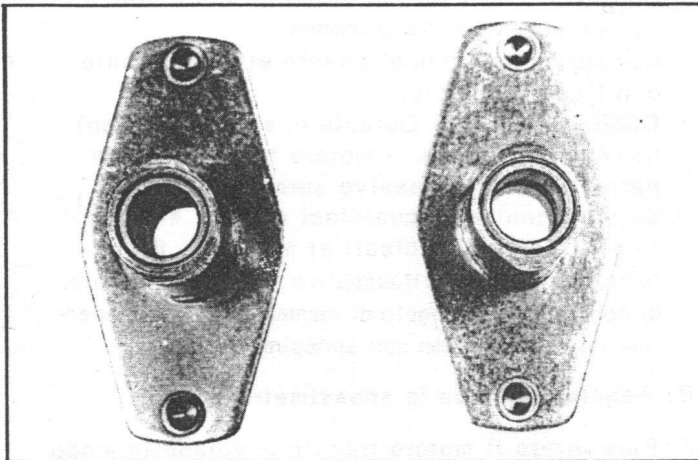
II - REGOLAZIONE DEL PUNTO D'ACCENSIONE



1. Togliere la griglia della calandra.
Togliere il ventilatore (estrattore 3006-T bis).
2. Introdurre una spina \varnothing 6 mm oppure una spina MR 630-51/15, secondo il tipo di motore, nel foro previsto sul carter motore, lato sinistro.
3. Tramite il volano fare girare il motore finché la spina penetri nel foro del volano.
Il motore si trova quindi al punto d'accensione.
4. Staccare i fili delle candele.
Collegare una lampada spia A fra il morsetto "-" (riferimento blu) della bobina d'accensione, e la massa (per esempio, il coperchio del bocchettone di riempimento olio).
Inserire il contatto.
5. Togliere le tre viti (1) e il coperchio (2) dello spinterogeno.
Verificare che le masse d'anticipo centrifugo siano in posizione di riposo.
6. Allentare le due viti (3) di fissaggio dello spinterogeno.
Cercare in seguito l'esatto punto di stacco delle linguette ruotando la scatola (4).
La lampada spia si accende nel preciso istante in cui avviene lo stacco.
Serrare le viti (3).
Fissare il coperchio (2) tramite le tre viti (1) (rondelle a ventaglio sotto testa).
Togliere la spina di regolazione.
7. Fare girare il motore (tramite il volano) nel senso di marcia: la lampada si spegne.
Fermare la rotazione nel momento in cui la lampada si accende nuovamente (il motore ha compiuto un giro).
La spina deve introdursi nel foro del volano. Se il foro del volano ha oltrepassato la spina, significa che il motore è ritardato.
Si dovrà quindi regolare il punto d'accensione su quest'ultimo cilindro; in nessun caso l'anticipo dovrà essere inferiore a:
12° (motori A 53 - A 79/0 - A 79/1 - M 4)
8° (motori M 28/1 - M 28).
Fra il punto d'accensione di un cilindro e quello dell'altro cilindro non dovrà esservi una differenza superiore a 3° (un dente più la gola di un dente della corona motorino d'avviamento).
In caso contrario, sostituire l'eccentrico.
8. Togliere la spina di regolazione.
Collocare il ventilatore e la griglia della calandra.

III - CONTROLLO DELL'APERTURA DEI CONTATTI

8383



Nuova camma

Vecchia camma

NOTA: L'attuale camma e' intercambiabile con la precedente.

La nostra Divisione Commercio Ricambi fornisce solamente le camme del modello recente.

Questo controllo puo' essere effettuato senza procedere a smontaggi, solo tramite un oscilloscopio a schermo grande oppure con un apparecchio di controllo angolo di camma o di un Dwellmetro.

L'angolo di chiusura dei contatti dovra' essere di:

- $144^\circ \pm 2^\circ$ ($80\% \pm 2\%$ Dwell) \longrightarrow 2.1970

- $109^\circ \pm 3^\circ$ ($60\% \pm 2\%$ Dwell) 2.1970 \longrightarrow

e sui veicoli usciti precedentemente ma muniti della nuova camma, corrispondente ad un'apertura dei contatti di $0,4 \pm 0,05$ mm

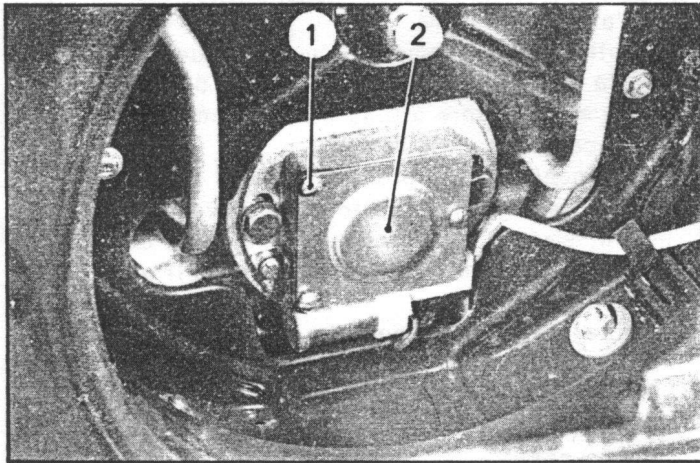
Su di uno stesso spinterogeno non dovra' esservi una differenza superiore a $1^\circ 30'$ fra gli angoli di chiusura dei due eccentrici della camma.

NOTA:

- L'oscilloscopio permette di effettuare un esame completo dell'accensione e in modo particolare la verifica dell'angolo di chiusura e della differenza possibile fra gli angoli di chiusura dei contatti.
- L'apparecchio di controllo angolo di camma permette di verificare l'angolo di chiusura dei contatti ma non permette di verificare se vi sono angoli diversi fra i due eccentrici della camma.

IV - REGOLAZIONE DEI CONTATTI

5114



- Togliere la griglia della calandra.
- Staccare il ventilatore (estrattore 3006-T bis).
- Togliere le viti (1) e il coperchio (2) della scatola dello spinterogeno.

Verificare lo stato dei contatti: se si notano fenomeni di erosione, e' necessario sostituire i contatti (vedere operazione corrispondente) e controllare il condensatore.

A. Regolazione con gli apparecchi di controllo

- Collegare un oscilloscopio oppure un apparecchio di controllo angolo di camma.
- Avviare il motore.

Allentare la vite (4) e spostare il supporto del contatto fisso (3) in modo da ottenere un angolo di chiusura dei contatti di

$144^\circ \pm 2^\circ$ ($80\% \pm 2\%$ Dwell) oppure

$109^\circ \pm 3^\circ$ ($60\% \pm 2\%$ Dwell)

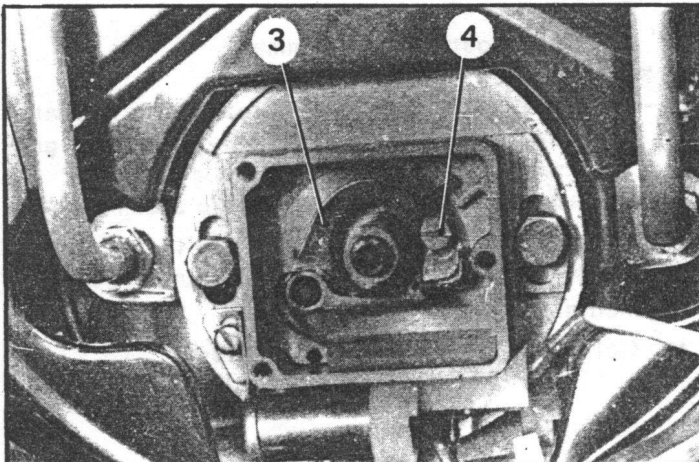
secondo il tipo di veicolo.

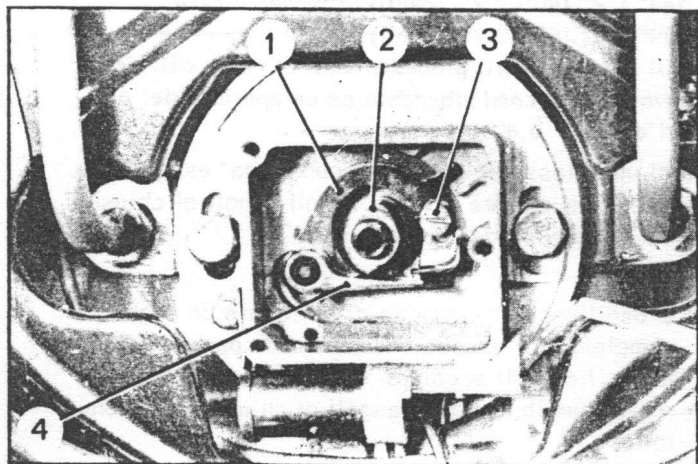
(Vedere capitolo III precedente).

Serrare la vite (4).

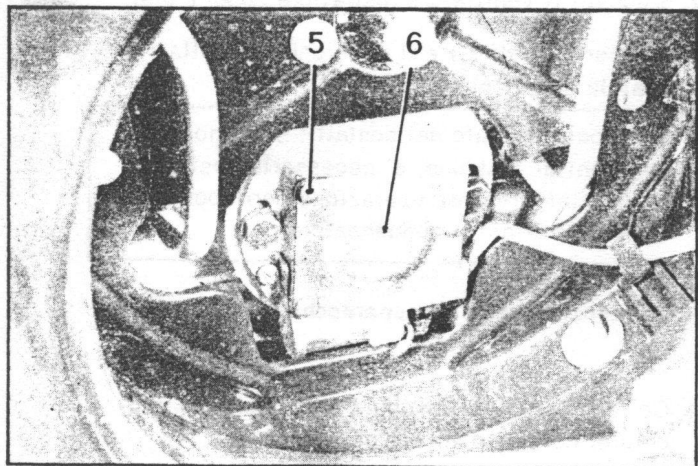
Controllare nuovamente effettuando le eventuali regolazioni.

5152





5152



5114

6. Controllare l'angolo di chiusura dei contatti sui due eccentrici della camma.

Questo controllo puo' essere effettuato solo con l'oscilloscopio.

OSSERVAZIONE: Durante queste operazioni non lasciare girare il motore troppo a lungo per evitare un eccessivo surriscaldamento. Se si riscontra un qualsiasi difetto, effettuare gli interventi indicati al paragrafo 9.

In mancanza di oscilloscopio o di un apparecchio di controllo dell'angolo di camma, regolare l'apertura dei contatti con uno spessimetro.

B. Regolazione con lo spessimetro

7. Fare girare il motore tramite il volano in modo che uno degli eccentrici della camma (2) alzi il martelletto (4) all'altezza massima. A questo punto, l'apertura dei contatti deve essere di 0,4 mm. In caso contrario, allentare la vite (3) e spostare il supporto del contatto fisso (1) fino ad ottenere la corretta apertura.

8. Serrare moderatamente la vite (3).

9. Fare girare il motore in modo che il secondo eccentrico della camma (2) alzi la levetta (4) all'altezza massima.

Controllare nuovamente l'apertura dei contatti. Se la quota rilevata e' inferiore a 0,35 mm oppure e' superiore a 0,45 mm, la camma o l'albero a camme sono difettosi.

Per accertarsene, procedere come segue:

Senza fare girare il motore, togliere lo spinterogeno, smontare la camma e rimontarla dopo averla ruotata di 180° sull'estremita' dell'albero a camme.

Montare lo spinterogeno in modo che la camma sollevi il martelletto all'altezza massima.

Ripetere la misurazione dell'apertura dei contatti:

Primo caso:

- La quota misurata e' ora compresa fra 0,35 a 0,45 mm: cio' indica che l'altro eccentrico della camma e' usurato.

Si dovra' sostituire la camma.

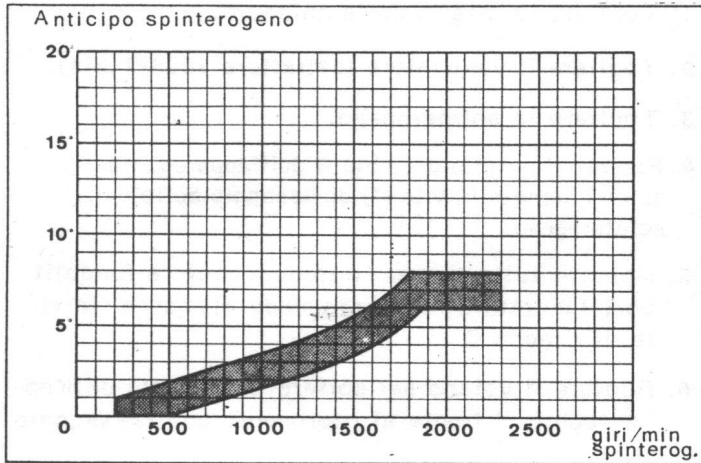
Secondo caso:

- La quota misurata e' identica a quella rilevata precedentemente (inizio del paragrafo 9): significa che l'estremita' dell'albero a camme e' falsata; sostituire quindi l'albero a camme.

10. Montare il coperchio (6) e le tre viti (5) (rondele a ventaglio sulla scatola spinterogeno).
11. Montare il ventilatore.
12. Collocare la griglia della calandra.

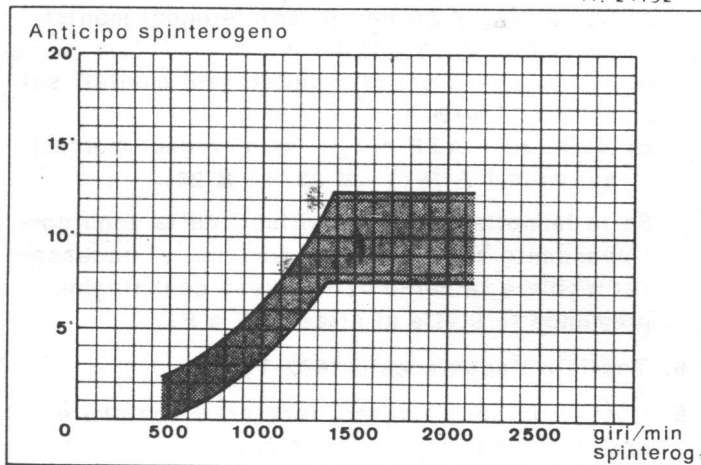
V - CONTROLLO CURVA D'ANTICIPO CENTRIFUGO

A 21-54



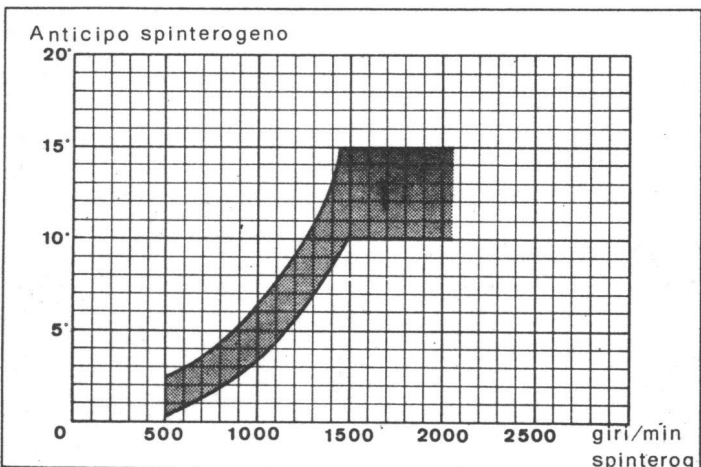
Curva A

A. 21-52



Curva B

A. 21-53



Curva C

OSSERVAZIONI:

- Per essere effettuato senza smontaggi, questo controllo richiede l'impiego di una lampada stroboscopica, uno sfasatore d'angolo di camma e un contagiri. Prima di effettuare il suddetto controllo, realizzare un riferimento del punto d'accensione sul volano e sul carter motore.
- Vedere la tabella (dell'operazione A 210-00), per la corrispondenza dei motori e dei veicoli.

Curva A:

- Motori A 53 e M 4

Curva B:

- Motore A 79/0

Curva C:

- Motori A 79/1 - M 28/1 - M 28

1. **Contrassegnare la posizione del punto d'accensione:**

Collegare una lampada spia fra il morsetto "-" (riferimento blu) della bobina d'accensione e la massa (per esempio, il coperchio del bocchettone di riempimento olio).

Staccare i fili delle candele.

Inserire il contatto.

Tramite il volano, fare girare il motore nel senso di marcia.

Nel preciso istante in cui la lampada si accende, tracciare con precisione, due riferimenti (uno di fronte all'altro), sul volano e sul carter motore (ad esempio, tratto di matita su carta adesiva incollata su una staffa d'accoppiamento sulla scatola cambio).

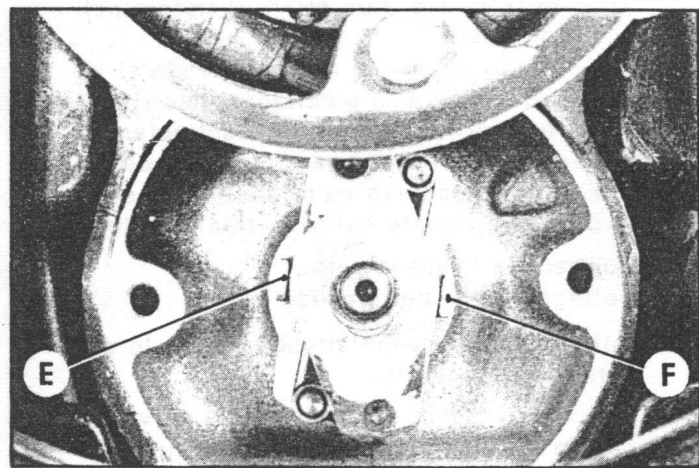
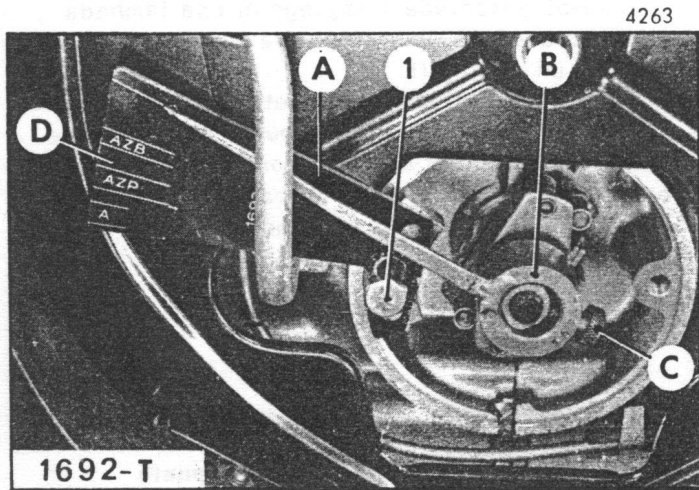
- Togliere la lampada spia.
Collegare i fili delle candele.
- Collocare la lampada stroboscopica, lo sfasatore e il contagiri.
- Avviare il motore e controllare la curva. Se quest'ultima non fosse corretta procedere alla regolazione dell'anticipo centrifugo oppure, alla sostituzione delle masse centrifughe.

5. Fermare il motore.

Togliere la lampada stroboscopica, lo sfasatore e il contagiri.

NOTA: In mancanza della lampada stroboscopica e dello sfasatore e' possibile controllare l'anticipo centrifugo massimo (ved. capitolo VI).

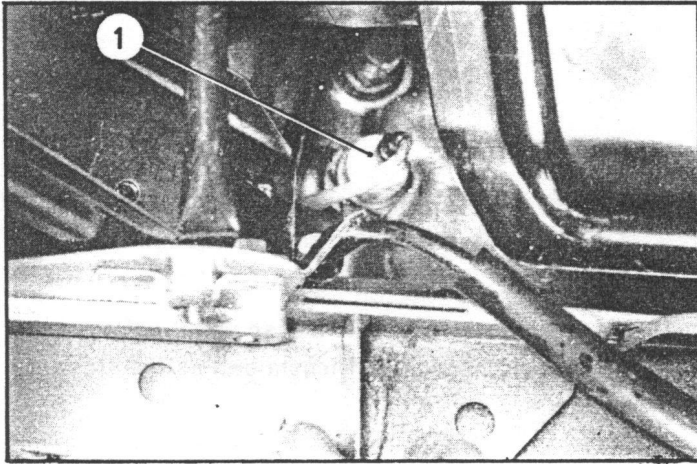
VI - CONTROLLO E REGOLAZIONE DELL'ANTICIPO CENTRIFUGO MASSIMO



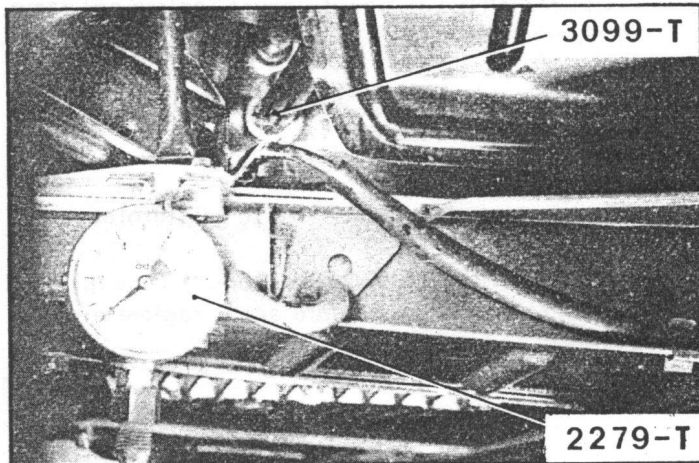
1. Togliere la griglia della calandra.
2. Togliere il ventilatore (estrattore 3006-T bis).
3. Togliere lo spinterogeno.
4. Fissare il settore graduato A dell'apparecchio 1692-T tramite la vite (1) di fissaggio dello spinterogeno.
5. Montare sulla camma (introducendolo a fondo) il portalancetta B, serrando moderatamente la vite di ritegno C.
6. Ruotare il volano per portare la lancetta dell'apparecchio di fronte al riferimento contrassegnato O.
7. Esercitare sul portalancetta, un movimento di rotazione da destra verso sinistra, senza forzare.
A fine corsa la lancetta dovrà trovarsi:
 - a) Nella zona **AZB** per gli spinterogeni montati sui motori **A 53** e **M 4**.
 - b) Nella zona **D** per gli spinterogeni montati sui motori **A 79/0**.
 - c) Nella zona **AZP** per gli spinterogeni montati sui motori **A 79/1 - M 28/1 - M 28**.
 Se la lancetta si trova al di fuori della zona corrispondente al tipo di spinterogeno, e' necessario regolare la corsa delle masse centrifughe, premendo le staffe di arresto **E** e **F**.
8. Togliere l'apparecchio 1692-T,
9. Montare lo spinterogeno, regolare i contatti e registrare il punto d'accensione.
10. Montare il ventilatore.
11. Montare la griglia della calandra.

I - CONTROLLO DELLA PRESSIONE DELL'OLIO SU VEICOLO

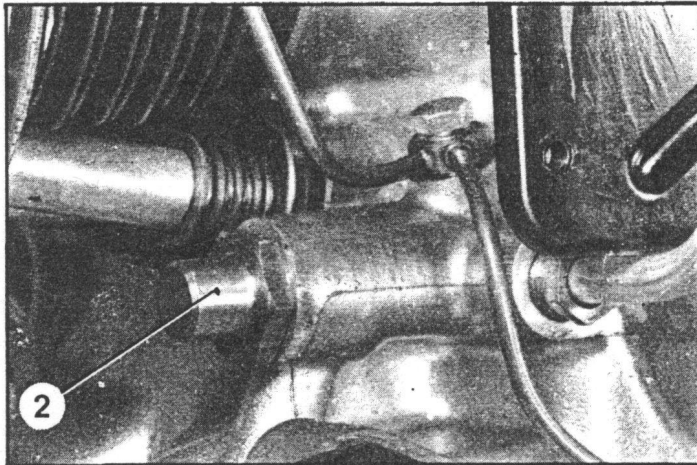
9244



9243



4239



1. Fare girare il motore per portare l'olio ad una temperatura di 80° C. circa.

2. Fermare il motore.

Staccare il mancontatto della pressione dell'olio (lato sinistro del carter motore) oppure il tappo di otturazione se il motore non e' munito di mancontatto.

3. Collocare il raccordo 3099-T (guarnizione di rame) munito del manometro 2279-T graduato da 0 a 10 Kg/cm².

4. Controllare la pressione dell'olio:

a) Motori A 53 - A 79/0 - M 4:

Fare girare il motore per portare il regime a 4000 giri/min.

La pressione dovra' essere di: 2,5 a 3,1 Kg/cm².

Se la pressione olio non e' corretta, modificare il numero di rondelle poste sotto la molla della valvola di scarico (attenzione alla caduta della sfera).

b) Motore A 79/1:

Fare girare il motore per portare il regime a 6000 giri/min.

La pressione dovra' essere di: 4 a 5 Kg/cm²

Se la pressione dell'olio non e' corretta, sostituire la molla del pistoncino della valvola di taratura posta nel tappo (2).

c) Motori M 28/1 e M 28:

Fare girare il motore a 6000 giri/min.

La pressione dovra' essere di: 5,5 a 6,5 Kg/cm².

Se la pressione olio non e' corretta, sostituire la molla del pistone della valvola di scarico posta nel tappo (2).

OSSERVAZIONE: Se questi interventi non danno alcun risultato, e' necessario verificare la pompa dell'olio e il circuito di lubrificazione.

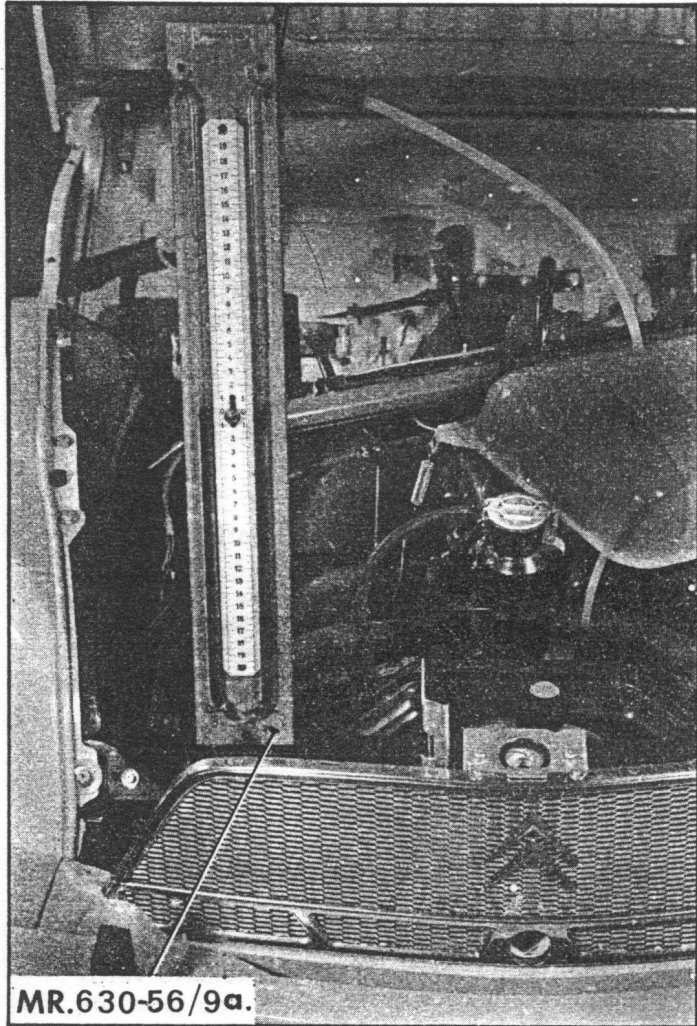
5. Togliere il manometro 2279-T, il raccordo 3099-T e il contagiri.

6. Montare il mancontatto della pressione dell'olio (1) oppure il tappo di otturazione (guarnizione in rame). Collegare il filo del mancontatto.

7. Verificare e ristabilire, se necessario, il livello dell'olio motore.

II - CONTROLLO DELLA DEPRESSIONE NEL CARTER MOTORE

3776



MR.630-56/9a.

1. Per verificare la depressione nel carter motore, impiegare il manometro ad acqua MR 630-56/9 a.

Una delle estremita' dello stesso verra' collegata al tubo in gomma di tenuta dell'astina di misurazione dell'olio.

2. Con il motore al minimo, accelerare leggermente per stabilizzare i livelli del manometro.

ATTENZIONE: il liquido dovra' salire nel ramo di manometro collegato al motore.

Leggere la differenza dei livelli, essa dovra' essere di:

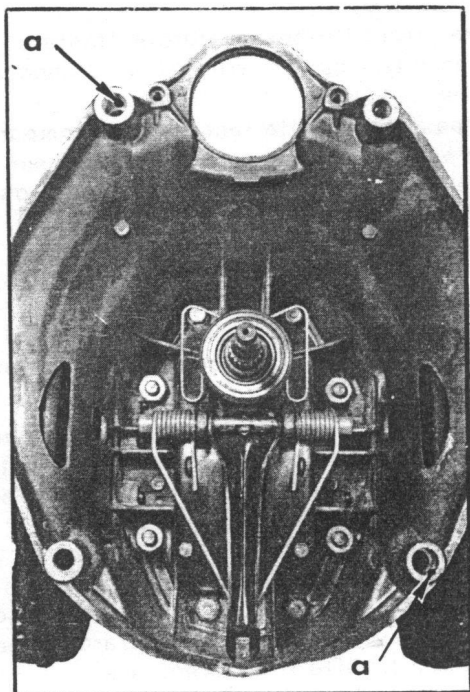
- 5 cm con il motore al minimo

In caso contrario, sostituire lo sfiatatoio.

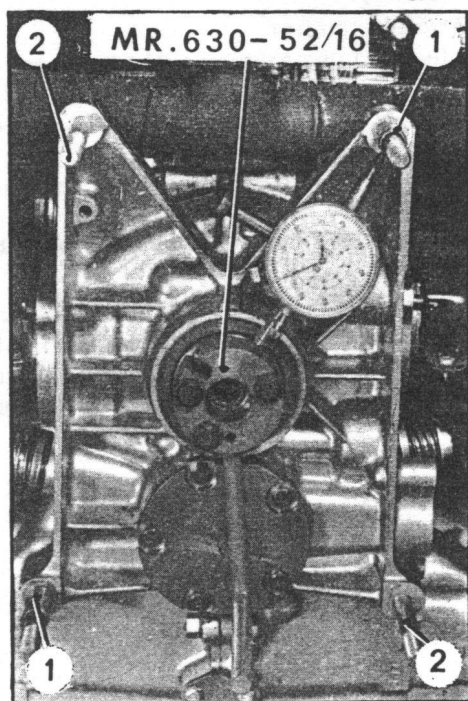
OSSERVAZIONE: la depressione non deve mai scendere a zero qualunque sia il regime di rotazione.

CONTROLLO DELL'ALLINEAMENTO DEL GRUPPO MOTORE - CAMBIO

3921



4377



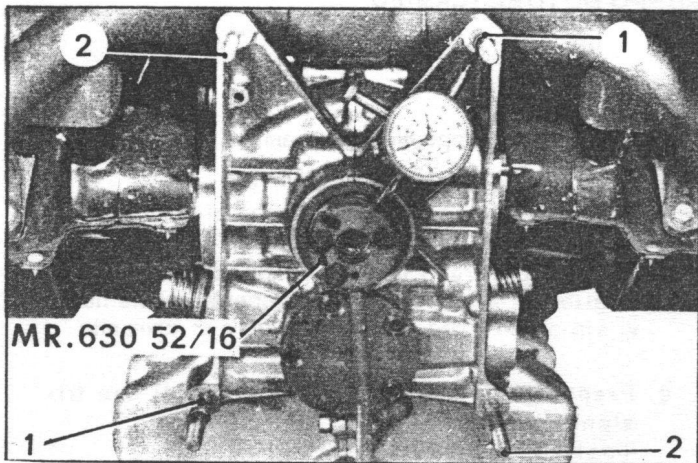
STACCO

1. **Staccare il gruppo motore - cambio.**
2. **Staccare la marmitta di scarico.**
Collocare il gruppo motore-cambio su un banco d'officina.
3. **Disaccoppiare il motore dalla scatola cambio.**
Togliendo la scatola cambio accertarsi che non vi sia alcun forzamento sull'albero di comando
4. **Preparare la scatola cambio (caso di una frizione centrifuga)**
Togliere il tamburo frizione.
Sbloccare e svitare il dado di bloccaggio del cuscinetto (passo sinistro).
ATTENZIONE: durante l'allentamento del dado, sostenere la chiave per non premere sull'albero di comando.
Togliere l'insieme tamburo frizione e relativo meccanismo.
5. **Preparare il motore:**
Staccare il meccanismo e il disco frizione (solo per frizione classica).
Staccare il volano.
Togliere le candele.

CONTROLLI

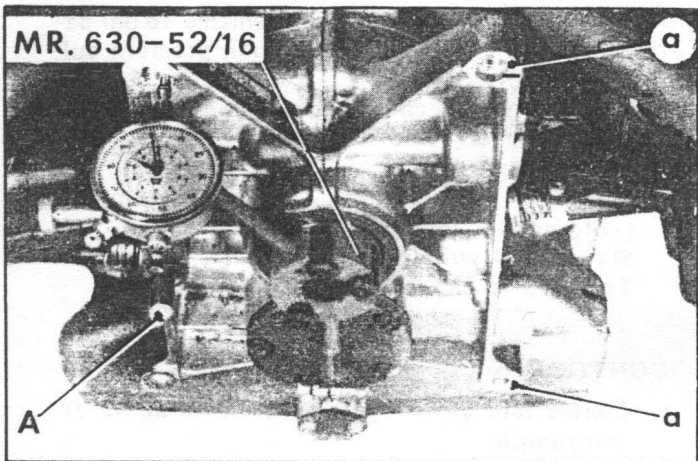
6. **Controllare gli alloggiamenti delle spine di centraggio:**
Togliere le spine di centraggio del carter motore. Controllare accuratamente gli alloggiamenti "a" delle spine di centraggio nel carter motore e soprattutto nella campana frizione. Se gli alesaggi non sono perfettamente cilindrici, significa che il carter è deteriorato e dovrà quindi essere sostituito.
7. **Controllare la posizione dei prigionieri e delle spine di centraggio sul carter motore:**
Fissare il supporto MR 630-52/16 munito del comparatore 2437-T sull'albero motore.
NOTA: si tratta di confrontare la distanza fra l'asse dell'albero motore e le spine di centraggio (1) o i prigionieri (2).
Quando la punta del comparatore entra in contatto con questi pezzi, che sono cilindrici, le lancette del comparatore girano prima in un senso e poi nell'altro.
Si dovrà effettuare la lettura nel preciso istante in cui la lancetta inverte il senso di rotazione.
Collocare le spine di centraggio.
Fare girare l'albero motore e "tastare" successivamente le due spine di centraggio (1).
Le posizioni di inversione del senso di rotazione della lancetta del comparatore dovranno essere identiche a $\pm 0,10$ mm.
Fare girare l'albero motore e "tastare" successivamente i due prigionieri di fissaggio (2).
Le posizioni di inversione del senso di rotazione della lancetta del comparatore dovranno essere identiche a $\pm 0,10$ mm.
Nel caso in cui le posizioni di inversione non fossero comprese nelle tolleranze occorrerà sostituire il carter motore.

4377



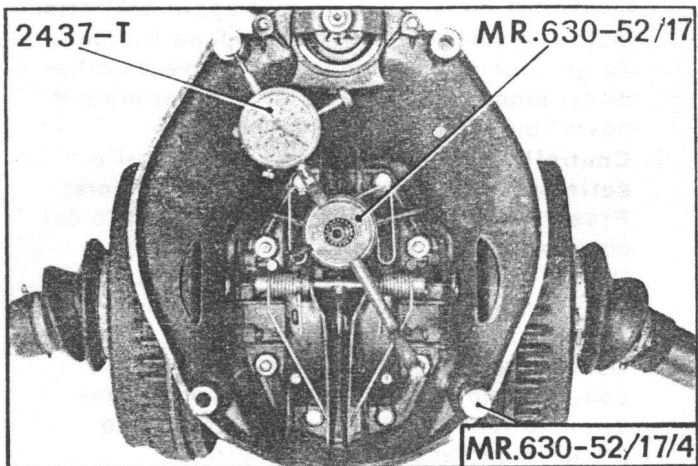
8. **Controllare il piano d'appoggio del carter motore :**
 Togliere le spine di centraggio (1) e i prigionieri (2) (contrassegnare la posizione dei prigionieri).
 Collocare il comparatore sull'asta-supporto A (ved. figura).
 Fare girare l'albero motore e "tastare" successivamente i quattro rilievi "a" d'appoggio del carter motore.
 La posizione delle lancette del comparatore dev'essere la stessa a $\pm 0,10$ mm sui quattro rilievi. In caso contrario, si dovrà sostituire il carter motore.
 Togliere il supporto e il comparatore.

4378



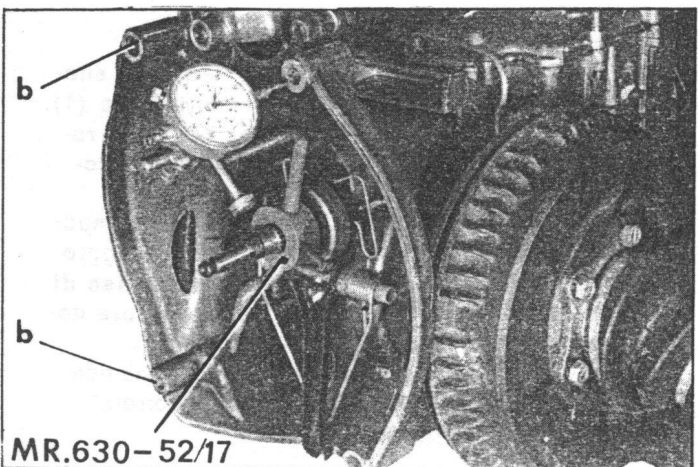
9. **Controllare la posizione degli alesaggi riceventi le spine di centraggio sulla campana frizione:**
 Collocare il supporto MR 630-52/17 (munito del comparatore 2437-T fissato sull'asta piu' corta), sull'albero di comando, quindi serrare la vite di ritegno.
 Collocare i due tondini MR 630-52/17/4 negli alesaggi riceventi le spine di centraggio : trattenervi tramite due dadi ($\emptyset 10$ mm, passo 150).
 Innestare una marcia e fare girare l'albero di comando tramite il differenziale.
 "Tastare" successivamente i due tondini.
 Le posizioni di inversione del senso di rotazione della lancetta del comparatore dovranno essere identiche a $\pm 0,10$ mm.

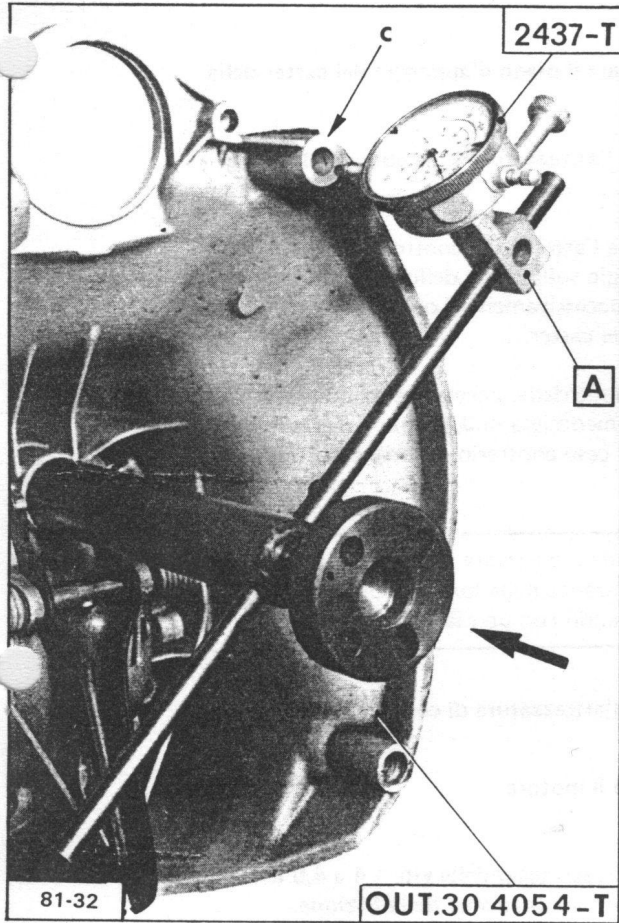
4375



10. **Controllare il piano d'appoggio della campana frizione:**
 Togliere i tondini.
 Montare il comparatore sull'altra asta di supporto. Fare girare l'albero di comando e "tastare" successivamente i quattro rilievi "b" d'appoggio della campana.
 La posizione della lancetta del comparatore dev'essere la stessa a $\pm 0,10$ mm per i quattro rilievi, altrimenti ritoccare o sostituire la campana.
 OSSERVAZIONE: E' possibile riportare nella posizione originale i rilievi fuori tolleranza battendo sugli stessi con una mazzuola. Verificare la loro posizione dopo l'intervento.
 Togliere il supporto e il comparatore.

4376





6. Controllare il piano d'appoggio del carter della frizione:

Montare l'attrezzatura sulla guida dello spingidisco.

Far girare l'attrezzo di controllo mantenendolo in appoggio sulla guida dello spingidisco (→) e tastare successivamente i quattro rilievi "c" d'appoggio del carter.

La posizione delle lancette del comparatore deve essere la medesima di 0,10 mm circa, sui quattro rilievi; in caso contrario occorre sostituire il carter.

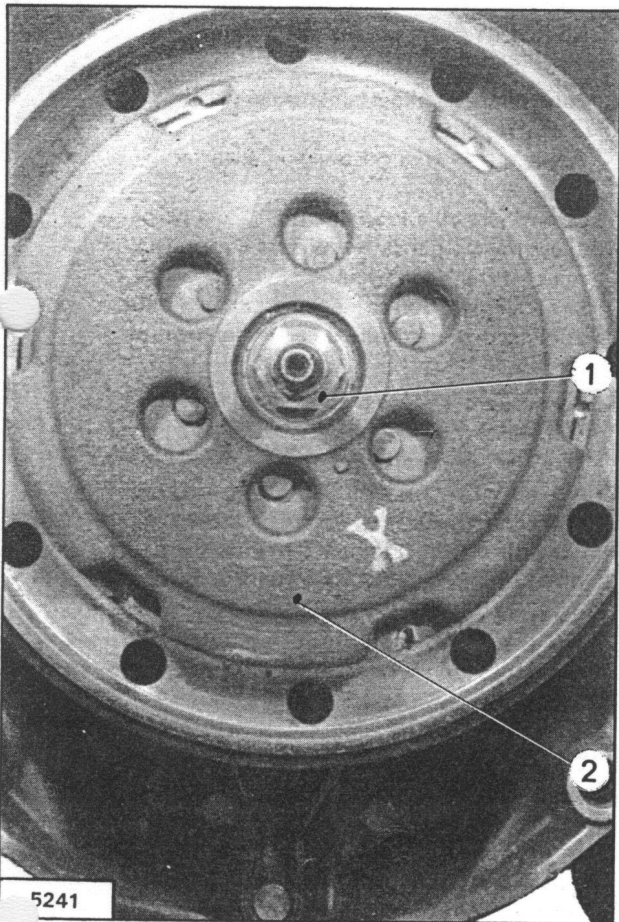
E' possibile raddrizzare il carter e portare i rilievi fuori-tolleranza nella loro posizione d'origine picchiando con un martello.

Togliere l'attrezzatura di controllo.

7. Preparare il motore.

Montare:

- il volano: serraggio delle viti = 4 a 4,5 daNm.
- il disco e il meccanismo della frizione.
- le candele



8. Preparare il cambio:

Montare:

- lo spingidisco,

Frizione centrifuga :

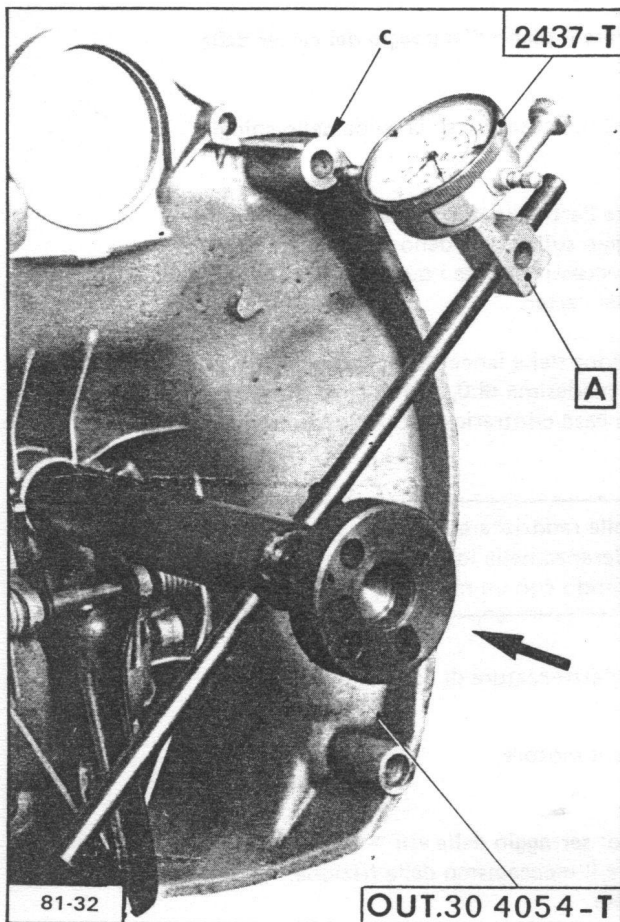
- il gruppo (2) tamburo-mechanismo della frizione,
- il dado (1) di fissaggio; serraggio = 3 a 4 daNm. (*filettatura a sinistra*).

Durante il serraggio, sostenere la chiave per non premere sull'albero di comando.

Bloccare il dado, ribattendo il metallo nella fresatura dell'albero.

Durante questa operazione, far "tenere colpo" sotto il dado per non deteriorare i filetti di ritorno dell'olio dell'albero di comando.

9. Montare il motore.



6. Controllare il piano d'appoggio del carter della frizione:

Montare l'attrezzatura sulla guida dello spingidisco.

Far girare l'attrezzo di controllo mantenendolo in appoggio sulla guida dello spingidisco (→) e tastare successivamente i quattro rilievi "c" d'appoggio del carter.

La posizione delle lancette del comparatore deve essere la medesima di 0,10 mm circa, sui quattro rilievi; in caso contrario occorre sostituire il carter.

E' possibile raddrizzare il carter e portare i rilievi fuori-tolleranza nella loro posizione d'origine picchiettando con un martello.

Togliere l'attrezzatura di controllo.

7. Preparare il motore.

Montare:

- il volano: serraggio delle viti = 4 a 4,5 daNm.
- il disco e il meccanismo della frizione.
- le candele

8. Preparare il cambio:

Montare:

- lo spingidisco,

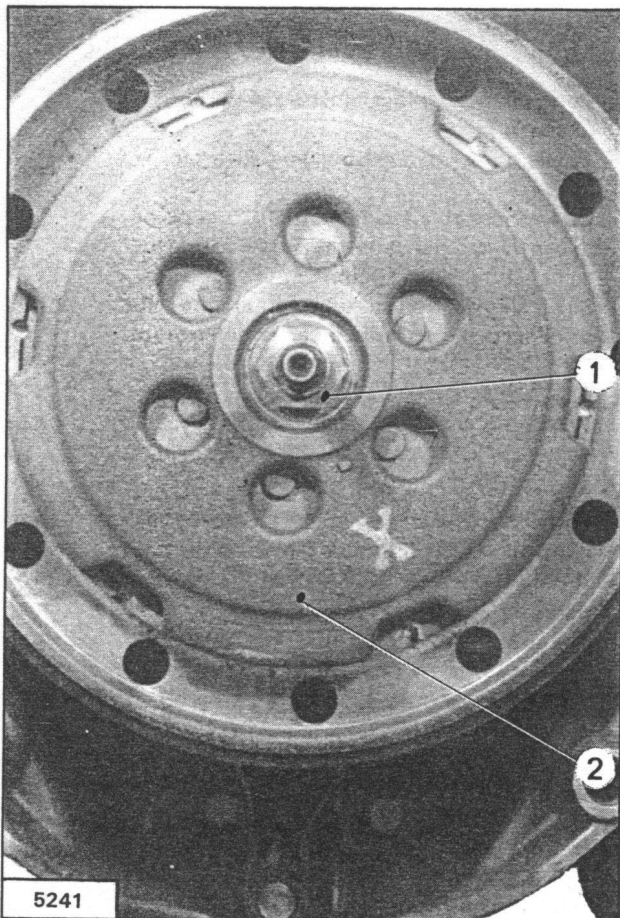
Frizione centrifuga :

- il gruppo (2) tamburo-meccanismo della frizione,
- il dado (1) di fissaggio; serraggio = 3 a 4 daNm. (*filettatura a sinistra*).

Durante il serraggio, sostenere la chiave per non premere sull'albero di comando.

Bloccare il dado, ribattendo il metallo nella fresatura dell'albero.

Durante questa operazione, far "tenere colpo" sotto il dado per non deteriorare i filetti di ritorno dell'olio dell'albero di comando.



9. Montare il motore.

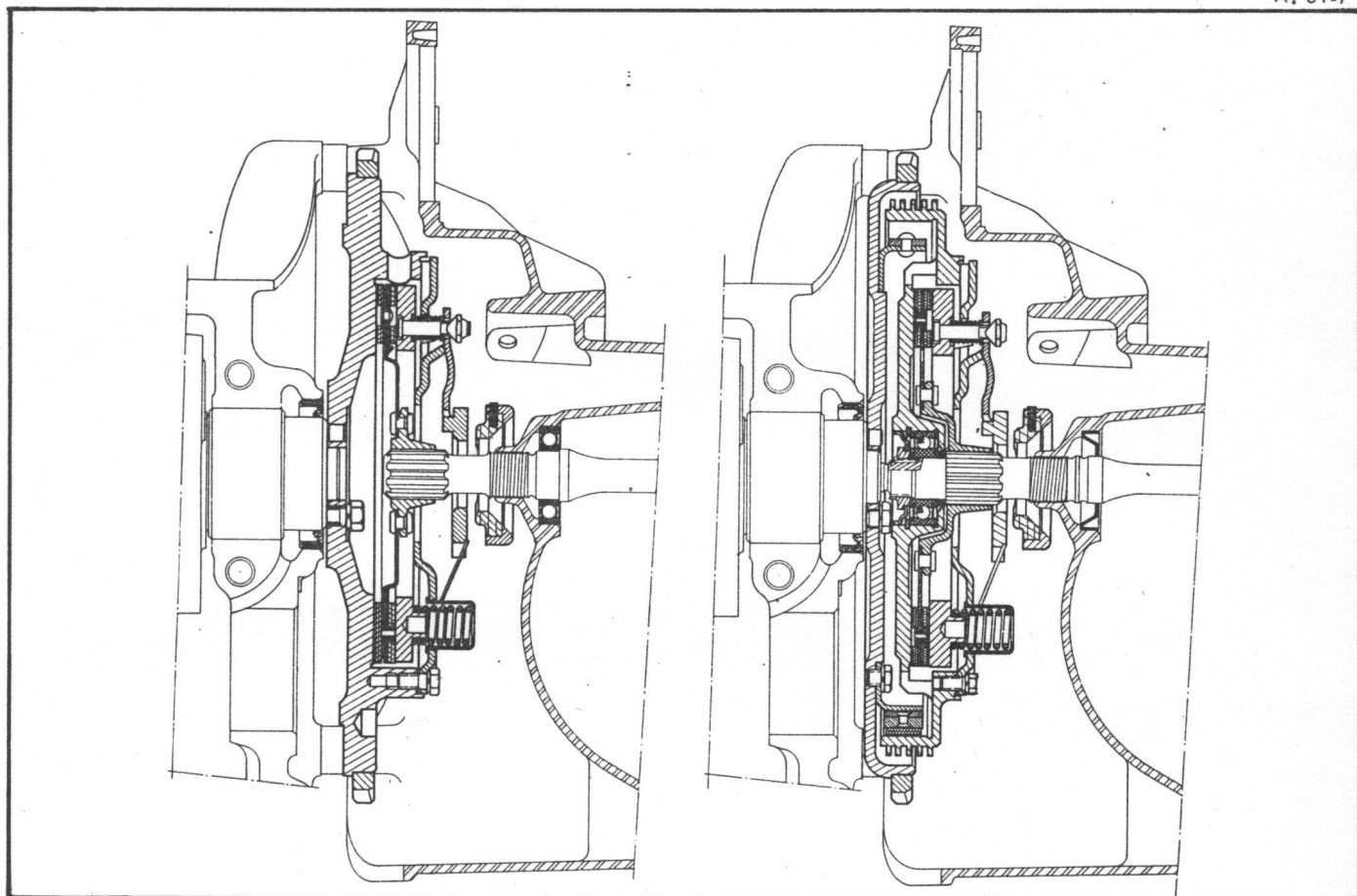
FRIZIONI MONTATE SUI VEICOLI MUNITI DEI SEGUENTI MOTORI

A 53 fino a Febbraio 1970

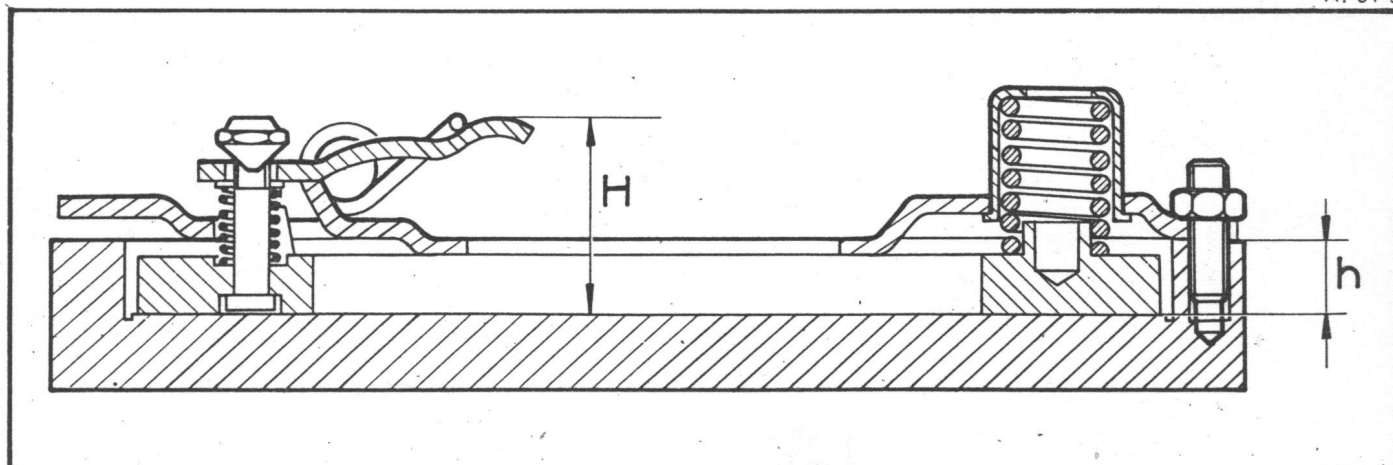
A 79/0 fino a Gennaio 1972

M 4 fino a Ottobre 1968

A. 31-7



A. 31-8



CARATTERISTICHE

Meccanismo: "FERODO" tipo PKH 3 (motori A 53 e A 79/0)
 "FERODO" tipo PKH 4 (motore M 4)

Disco : Tipo progressivo fino al 10/1967 - Tipo "DENTEL" dal 10/1967
 Mozzo del disco: 10 scanalature fino al 4/1966 - 18 denti dal 4/1966
 Guarnitura : Tipo "FERODO" M 8 oppure A 3 S
 Reggispinta : anello grafitato

PUNTI PARTICOLARI

Molla frizione: (motori A 53 e A 79/0)
 - 3 molle (riferimento "rosa")
 - 3 molle (riferimento "arancione")

Molle frizione: (motore M 4)
 - 6 molle (riferimento "rosso rubino")

Distanza fra il piano di giunzione motore - scatola cambio e la faccia del rilievo ricevente il cuscinetto nel tamburo (frizione centrifuga): 5,12 a 5,42 mm.

Coppie di serraggio:

- Dado di fissaggio tamburo frizione sull'albero di comando	3 a 4 daNm
- Vite della corona porta masse centrifughe	0,9 a 1,4 daNm
- Viti di fissaggio del meccanismo frizione	1 a 1,3 daNm
- Gioco fra reggispinta e anello d'appoggio delle levette	0,5 a 1 mm
- Gioco al pedale	10 a 15 mm

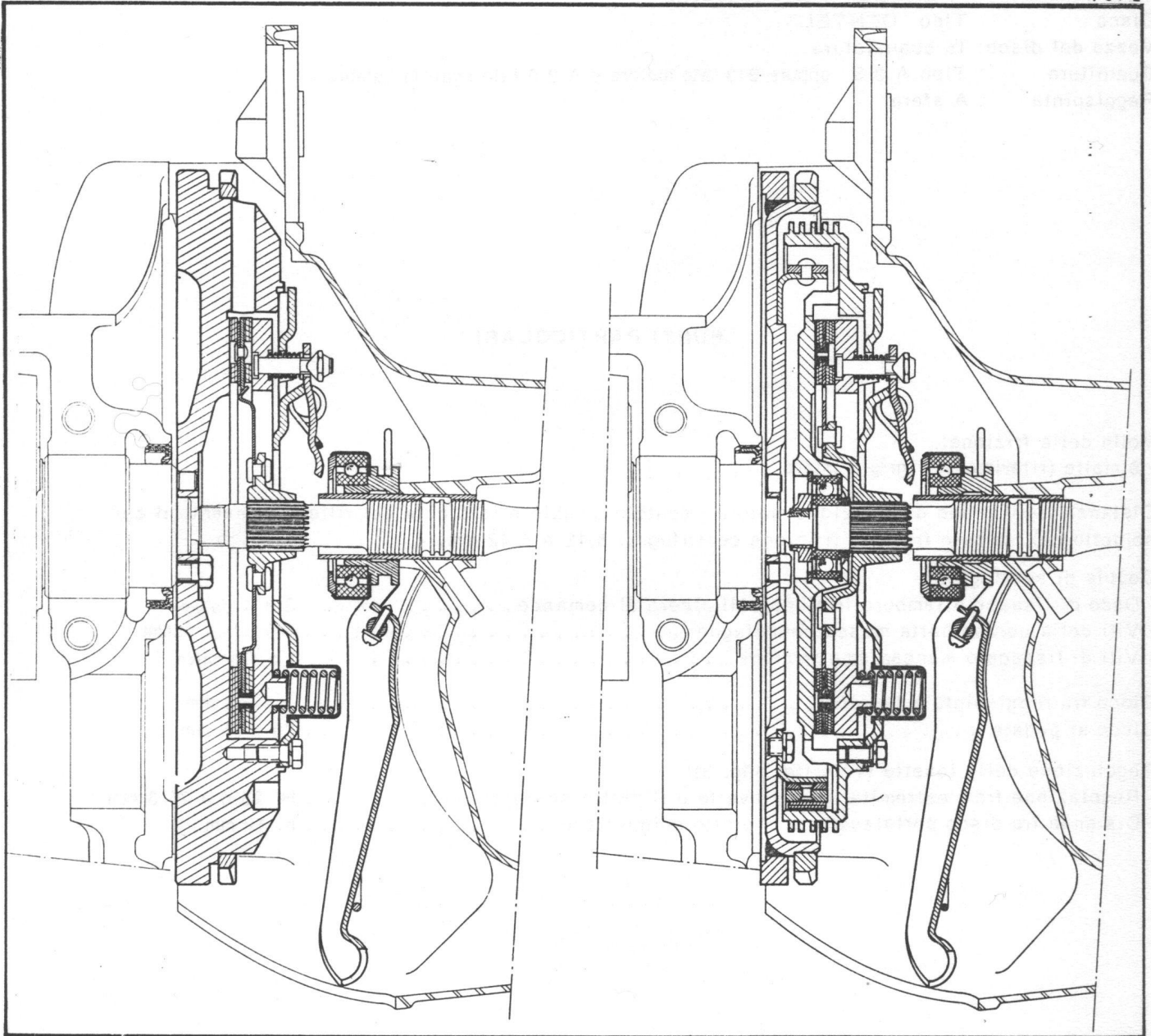
Regolazione delle levette (Ved. fig. pag. 1):

- Distanza fra l'estremità delle levette e il piatto spingidisco	H: 26 a 27,5 mm
- Distanza fra disco portalevete e piatto spingidisco	h: 12 mm

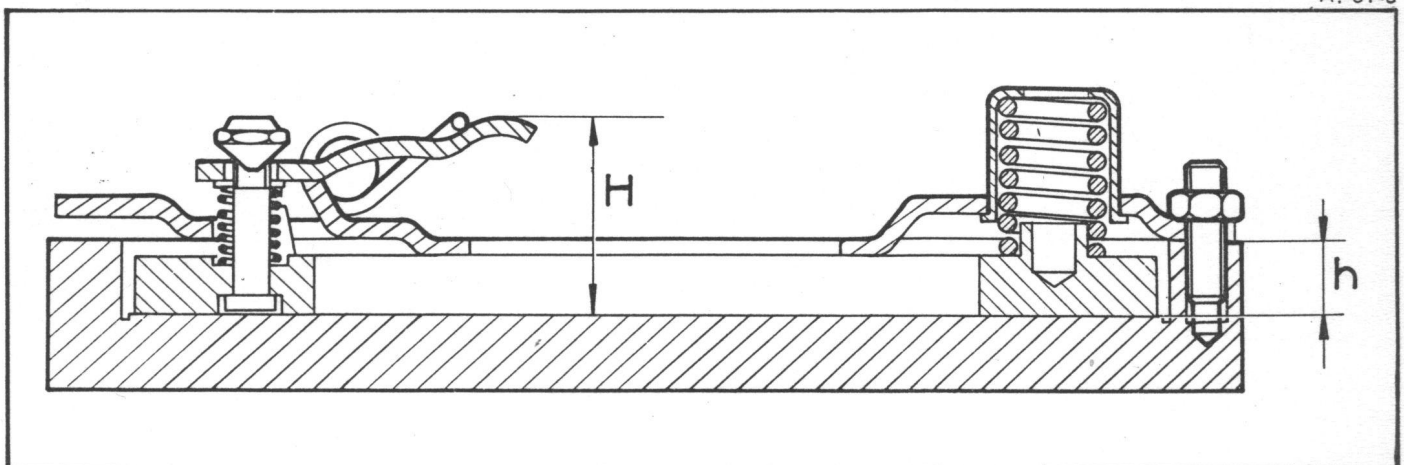
FRIZIONI MONTATE SUI VEICOLI MUNITI DEI SEGUENTI MOTORI

- A 79/0 da Gennaio 1972 a Agosto 1972
- A 79/1 da Marzo 1968
- M 28/1 da Maggio 1968
- M 28 da Febbraio 1970

A. 31-2



A. 31-3



CARATTERISTICHE

Meccanismo : "FERODO" Tipo PKHB. 4,8
 Disco : Tipo "DENTEL"
 Mozzo del disco: 18 scanalature
 Guarnitura : Tipo A 3 S oppure 813 lato motore e A 3 S lato scatola cambio
 Reggispinta : A sfere

PUNTI PARTICOLARI

Molle della frizione:

- 6 molle (riferimento "grigio chiaro")

Distanza fra il piano di giunzione motore - scatola cambio e la faccia del rilievo ricevente il cuscinetto nel tamburo frizione (frizione centrifuga): 5,12 a 5,42 mm.

Coppie di serraggio:

- Dado di fissaggio tamburo frizione sull'albero di comando 3 a 4 daNm
 - Viti della corona porta masse centrifughe 0,9 a 1,4 daNm
 - Viti di fissaggio meccanismo frizione 1 a 1,3 daNm

Gioco fra reggispinta e levette. 1 a 1,5 mm

Gioco al pedale 20 a 25 mm

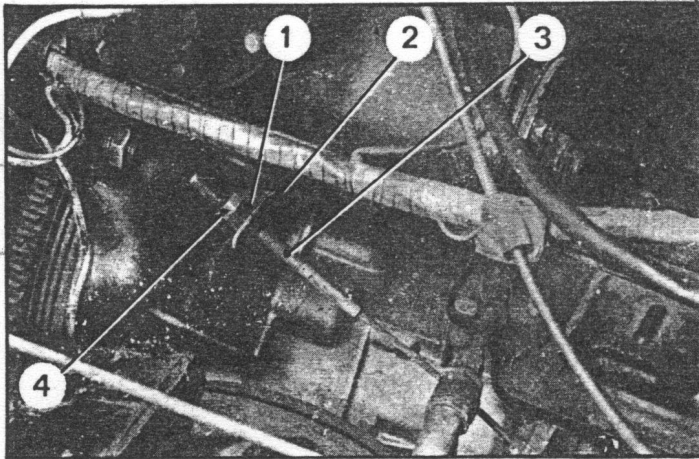
Regolazione delle levette (ved. fig. pag. 3):

- Regolazione fra l'estremità delle levette e il piatto spingidisco H: 25,6 a 26,3 mm
 - Distanza fra disco portalevete e il piatto spingidisco h: 12 mm

REGOLAZIONE DEL GIOCO FRIZIONE

- A. Veicoli AZ (2 CV) → Febbraio 1970
 Veicoli AZU (2 CV) → Gennaio 1972
 Veicoli AK (3 CV) → Ottobre 1967
 Veicoli AM (3 CV) → Dicembre 1963

10 655



Il pattino del pedale frizione dev'essere alla medesima altezza di quello del pedale dei freni. L'altezza del pedale frizione si ottiene tramite spostamento della copiglia di arresto posta in uno dei fori dell'asta del pedale.

1. Regolare il gioco frizione:

Allentare il controdado, quindi serrare o allentare il dado (1) di regolazione per ottenere un gioco da 0,5 a 1 mm fra il dado (1) e la forcella (2). Effettuare questa verifica mantenendo il cavo frizione (3) teso tramite l'estremità libera dello stesso e premendo leggermente sulla forcella della frizione (2), per portare il reggispinta grafitato in contatto con l'anello d'appoggio delle levette.

Serrare il controdado (4)

B. Veicoli AY - AK - AZU - AZL e AM muniti di una pedaliera sospesa.

2. Controllare l'altezza del pedale:

Con il pedale in battuta in "a" l'altezza dello stesso dovrà essere pari a:

$$L = 130,5 \pm 5 \text{ mm}$$

dall'angolo inferiore del pattino alla lamiera del pavimento

In caso contrario, piegare la lamiera del supporto in "a" in modo da realizzare la quota richiesta

Per i soli veicoli AM 11/1971 → :
 l'altezza del pedale deve essere:

$$L = 135 \pm 2,5 \text{ mm}$$

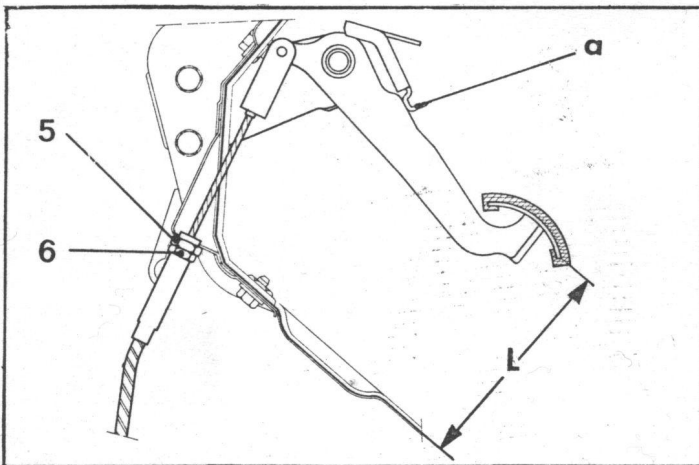
3. Regolare il gioco frizione:

Allentare il controdado (6) e agire sul dado (5) per ottenere un gioco da 1 a 1,5 mm fra il reggispinta a sfere e le levette.

In questa condizione il gioco al pedale deve essere da 20 a 25 mm.

Serrare il controdado (6).

A. 31-1



I - CAMBIO

Con leva di comando
sul coperchio post.
montata sui veicoli

{ AZ usciti fino a Febbraio 1970
AY usciti fino a Ottobre 1968 (fino a Marzo 1968 su AYA)
AZU usciti fino a Gennaio 1972
AK usciti fino a Maggio 1968
AM usciti fino a Febbraio 1968

PUNTI PARTICOLARI

Regolazioni:

- Gioco assiale dell'ingranaggio folle della 2a 0,05 a 0,35 mm
- Gioco assiale del treno intermedio
- 2 cv (non regolabile): coppia precedente (con cuscinetto largh. 18 mm) 0,05 a 0,35 mm
coppia attuale (con cuscinetto largh. 16 mm) 0,45 a 1 mm
- 3 cv (regolabile) 0,10 a 0,20 mm
- Gioco d'ingranamento (pignone-corona) 0,13 a 0,23 mm
- Gioco minimo fra planetari e satelliti 0,1 mm

Coppie di serraggio:

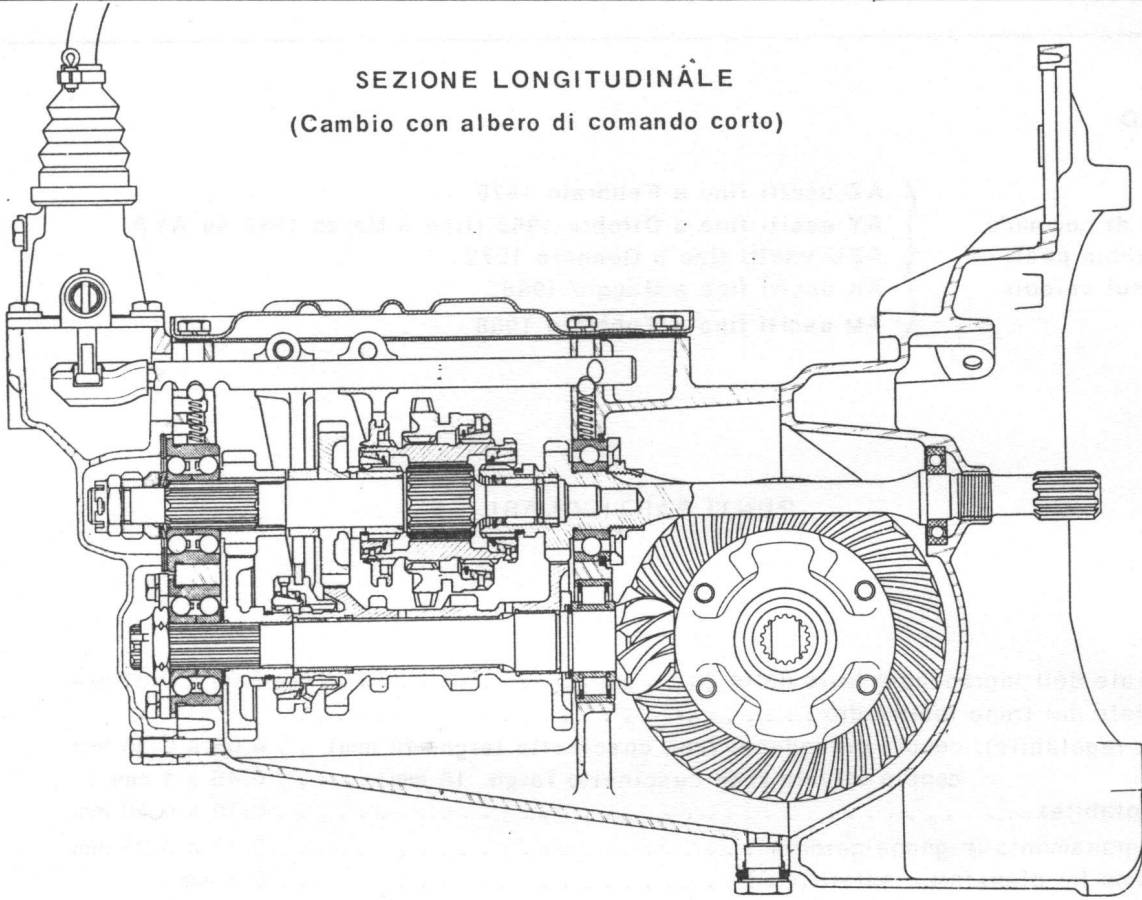
- Dado dell'albero primario 7 a 9 daNm
- Dado albero del pignone conico 7 a 8,5 daNm
- Vite flangia cuscinetto dell'albero di comando 2,5 daNm
- Viti flangia del cuscinetto post. pignone conico 2,5 a 3 daNm
- Dado di fissaggio cuscinetto dell'albero di comando 12 a 14 daNm
- Viti di fissaggio corona del differenziale 7 a 8 daNm
- Dado di fissaggio semiasse nel cuscinetto del supporto 10 a 12 daNm
- Ghiera di fissaggio cuscinetto del semiasse nel supporto 10 a 14 daNm
- Tappo di scarico 3,5 a 4,5 daNm
- Tappo di controllo livello 1 a 1,5 daNm
- Carter frizione (fissaggio): Dado \emptyset 10 mm 3,5 a 4,5 daNm
Viti \emptyset 7 mm 1,5 a 2 daNm
- Coperchio posteriore (viti \emptyset 7 mm) 1,5 a 2 daNm
- Viti di fissaggio supporti semiassi (\emptyset 9 mm) 3,8 a 4,2 daNm

Lubrificazione:

- Tipo di olio TOTAL EP 80
- Capacita' 0,9 litri

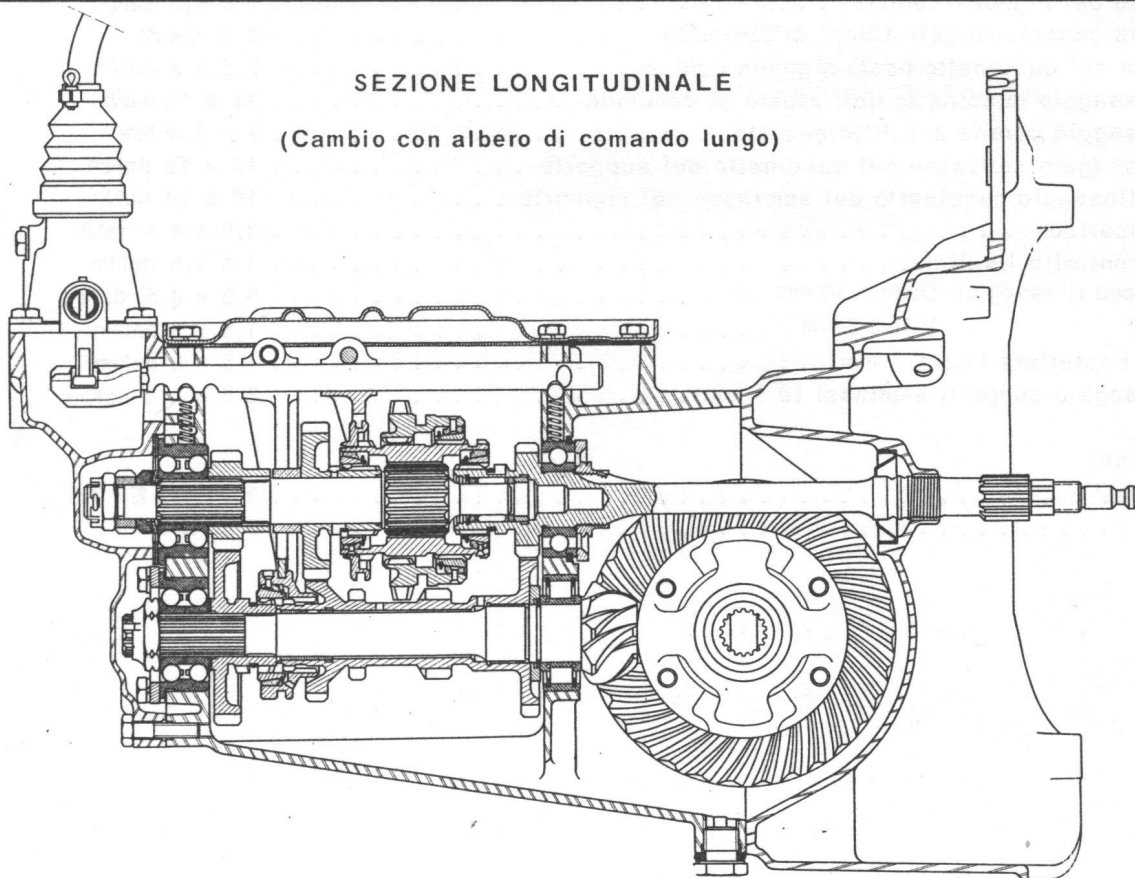
A. 33-1a

SEZIONE LONGITUDINALE
(Cambio con albero di comando corto)



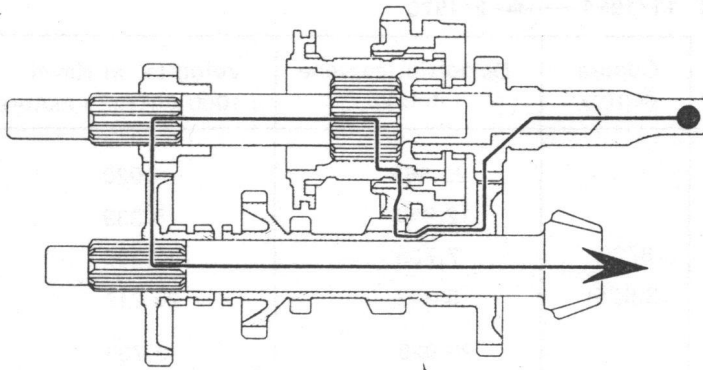
A. 33-1

SEZIONE LONGITUDINALE
(Cambio con albero di comando lungo)

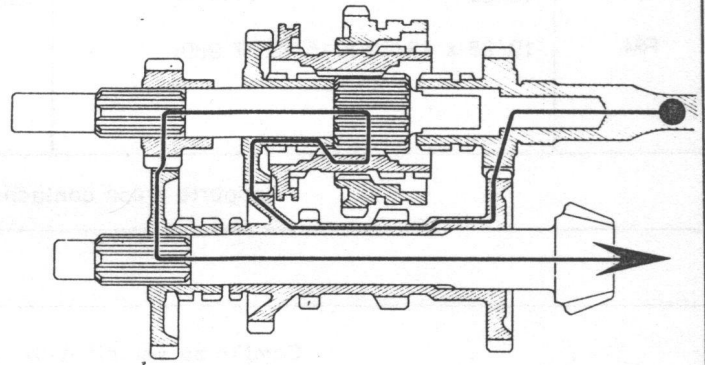


CATENA CINEMATICA

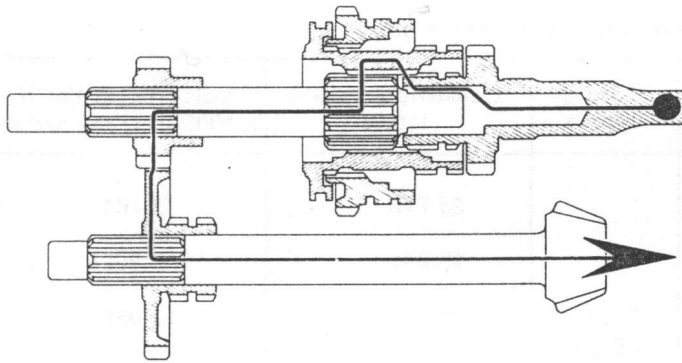
A. 33-5



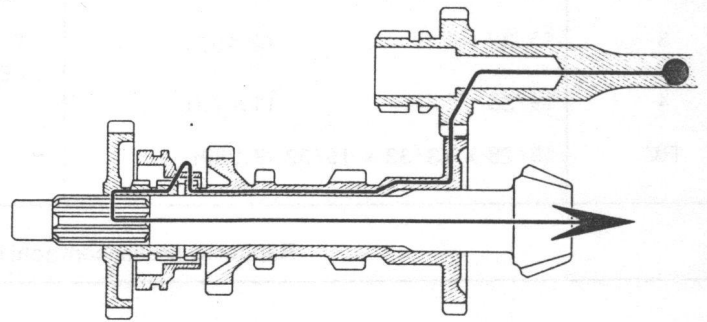
1a



2a

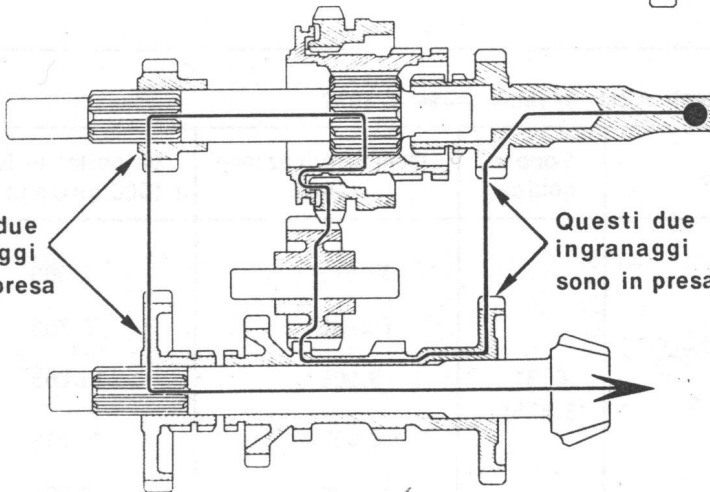


3a



4a

Questi due ingranaggi sono in presa



Questi due ingranaggi sono in presa

RM

Rapporto delle marce (pneumatici da 125 - 380 X con uno sviluppo sotto carico di 1,800 m)

Cambio su veicoli AZ 11/1964 → 2/1970

Marce	Demoltiplicazione del cambio	Coppia conica	Demoltiplicazione totale	Velocita' in Km/h a 1000 giri/min motore
1	19/28 x 14/33 x 15/32 (7,410)		26,863	4,020
2	19/28 x 22/25 x 15/32 (3,572)		12,950	8,339
3	15/32 (2,133)	8/29	7,733	13,966
4	19/28 (1,473)	(3,625)	5,342	20,217
RM	19/28 x 13/33 x 15/32 (7,980)		28,929	3,733

Rapporto presa contachilometri: 6/25

Cambio su veicoli AZU 11/1964 → 3/1968

Marce	Demoltiplicazione del cambio	Coppia conica	Demoltiplicazione totale	Velocita' in Km/h a 1000 giri/min motore
1	19/28 x 14/33 x 15/32 (7,410)		28,713	3,761
2	19/28 x 22/25 x 15/32 (3,572)		13,841	7,802
3	15/32 (2,133)	8/31 (3,875)	8,265	13,067
4	19/28 (1,473)		5,707	18,924
RM	19/28 x 13/33 x 15/32 (7,980)		30,922	3,926

Rapporto presa contachilometri: 5/22

Cambio su veicoli AZU 3/1968 → 1/1972

Marce	Demoltiplicazione del cambio	Coppia conica	Demoltiplicazione totale	Velocita' in Km/h a 1000 giri/min motore
1	18/28 x 14/33 x 15/32 (7,822)		30,311	3,563
2	18/28 x 24/26 x 15/32 (3,595)		13,930	7,753
3	15/32 (2,133)	8/31 (3,875)	8,266	13,065
4	18/28 (1,555)		6,027	17,919
RM	18/28 x 13/33 x 15/32 (8,423)		32,642	3,308

Rapporto presa contachilometri: 5/22