

SEZIONE D

SISTEMA D'ALIMENTAZIONE

	Sezione
*Carburatori .. .. .	.. D.6
Comando indicatore livello carburante .. .. .	.. D.2
Doppi serbatoi carburante (Cooper "S") .. .. .	.. D.10
*Filtro aspirazione aria .. .. .	.. D.7
Pompa d'alimentazione (Moke) .. .. .	.. D.8
Pompa d'alimentazione :	
Tipo PD .. .. .	.. D.3
Tipi SP e AUF .. .. .	.. D.4
Collaudo .. .. .	.. D.5
Serbatoio carburante .. .. .	.. D.1
Serbatoio carburante (Moke) .. .. .	.. D.9

* A queste operazioni deve far seguito il controllo dei gas di scarico



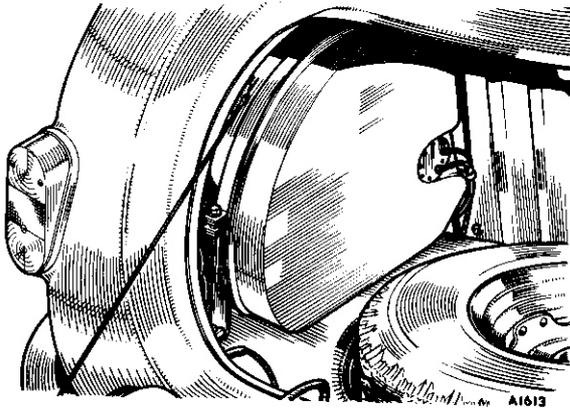


Fig. D.1

Il serbatoio del carburante sistemato sul lato sinistro del bagagliaio

Sezione D.1

SERBATOIO DEL CARBURANTE

Distacco

- (1) Svitare il tappo di scarico (eventuale) di tre giri o staccare il tubo flessibile della pompa e svuotare il serbatoio.
- (2) Togliere il tappo del bocchettone di riempimento e staccare il cavo elettrico dal comando dell'indicatore di livello. Allentare la fascetta di bloccaggio del tubo di sfiato e rimuovere il serbatoio dal bagagliaio tirando, allo stesso tempo, il tubo del carburante e quello di sfiato attraverso i fori del pianale. Prendere nota della staffa di supporto situata sotto il serbatoio.

CAMIONCINO, FURGONE E TRAVELLER ATTUALI

- (3) Togliere le sei viti della flangia ed i distanziali ed abbassare, poi, il serbatoio.

TRAVELLER (MODELLI DI VECCHIA PRODUZIONE)

- (4) Staccare il rivestimento della scocca al di sopra del serbatoio e rimuovere le finiture metalliche dal supporto dello schienale del sedile posteriore.
- (5) Sollevare il pianale del bagagliaio,

staccare la batteria ed allontanare il pannello di rivestimento dal serbatoio.

- (6) Svuotare il serbatoio e scollegare il tubo di mandata del carburante ed il tubo di drenaggio. Svitare il tappo del bocchettone di riempimento.
- (7) Staccare il cavo del comando dell'indicatore di livello e rimuovere il tubo di sfiato del serbatoio.
- (8) Svitare le viti della staffa di supporto e rimuovere il serbatoio dalla vettura.

Riattacco

BERLINE

- (9) Eseguire le operazioni del distacco nell'ordine inverso, tenendo presente che il tubo di sfiato deve passare per lo stesso foro del cablaggio principale. Rimontare la piastra prima di stringere la staffa di supporto.

CAMIONCINO, FURGONE E TRAVELLER

Eseguire le operazioni del distacco nell'ordine inverso.

Sezione D.2

COMANDO INDICATORE LIVELLO CARBURANTE

Distacco

- (1) Staccare il cavo di massa della batteria e scollegare il cavo elettrico dal comando dell'indicatore di livello.
- (2) Assicurarsi che il pelo libero del carburante si trovi al di sotto dell'orificio del comando dell'indicatore.

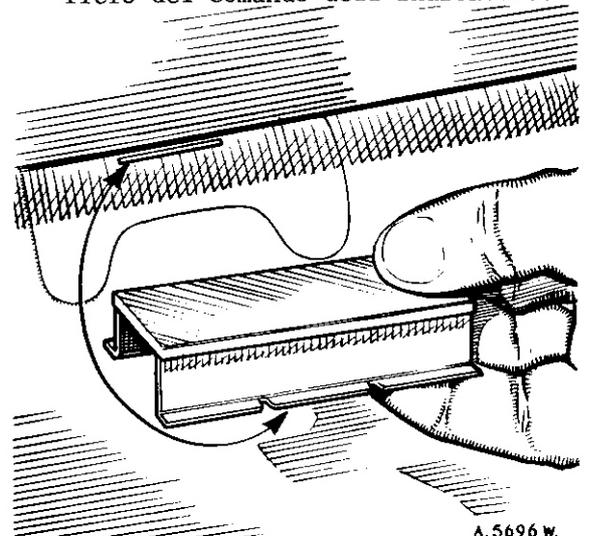


Fig. D.2

La linguetta della staffa di supporto del serbatoio deve essere incastrata nella corrispondente scanalatura ricavata nel pianale

- (3) Staccare il comando dell'indicatore dopo aver svitato le sei viti di bloccaggio. Nei modelli di produzione attuale, svitare la ghiera con l'attrezzo 18G 1001 e staccare con la massima cura il comando dal serbatoio.

Riattacco

- (4) Al rimontare il comando dell'indicatore di livello, usare una nuova guarnizione di tenuta su cui sia spalmato uno strato di sigillante di qualità appropriata.
- (5) Nei modelli di produzione attuale usare una nuova guarnizione di gomma e bloccare la ghiera del comando dell'indicatore con l'attrezzo appropriato.

Sezione D.3

POMPA D'ALIMENTAZIONE - TIPO PD

Gli unici interventi ammessi sulla pompa sono: la pulizia del filtro e la pulizia delle puntine. Se la pompa non funziona, deve essere sostituita.

Distacco

- (1) Staccare i cavi elettrici, allentare le viti dei morsetti e scollegare i tubi del carburante. Staccare la pompa e la staffa di supporto, dopo aver svitato e rimosso le viti di bloccaggio.

Pulizia del filtro

- (2) Staccare la pompa e togliere il coperchio inferiore. Estrarre il filtro e pulirlo con spazzola e benzina. Sostituire la guarnizione del coperchio.

Puntine

- (3) Togliere il coperchio superiore e pulire le puntine muovendo con moto alternato un pezzo di carta pulita inserito tra di esse.
- (4) Assicurarci che le puntine facciano buon contatto elettrico e che la distanza tra l'estremità della lamina superiore ed il suo arresto non sia minore di mm 0,4.

Riattacco

- (5) Eseguire le operazioni del distacco nell'ordine inverso.

Sezione D.4

POMPA D'ALIMENTAZIONE - TIPI SP E AUF 201

La pompa è montata sulla flangia inferiore sinistra del telaio ausiliario posteriore.

Distacco

- (1) Isolare la batteria e scollegare i cavi elettrici della pompa ed i tubi del carburante.
- (2) Svitare e quindi rimuovere il dado di fissaggio al supporto del morsetto della pompa e staccare la pompa assieme al morsetto.

Riattacco

- (3) Eseguire le operazioni del distacco nell'ordine inverso.

Scomposizione

- (4) Svitare il raccordo d'aspirazione dal corpo ed estrarre il filtro e la rosetta di fibra.
- (5) Svitare e quindi rimuovere le viti che fissano il corpo della pompa al corpo portavalvole; separare la membrana, il corpo portavalvole ed il corpo della pompa.
- (6) Estrarre la piastrina di ritegno delle valvole e le valvole, dopo aver svitato e rimosso la vite di bloccaggio della piastrina.
- (7) Svitare l'armatura dal perno folle sul bilanciere interno e rimuovere da essa i rullini di centratura, la molla di contrasto e la rosetta antiurto.

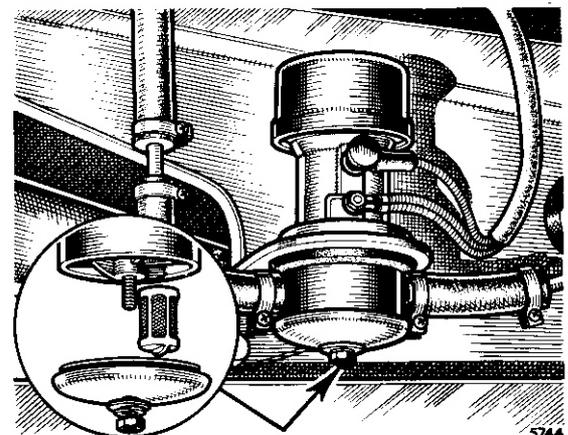
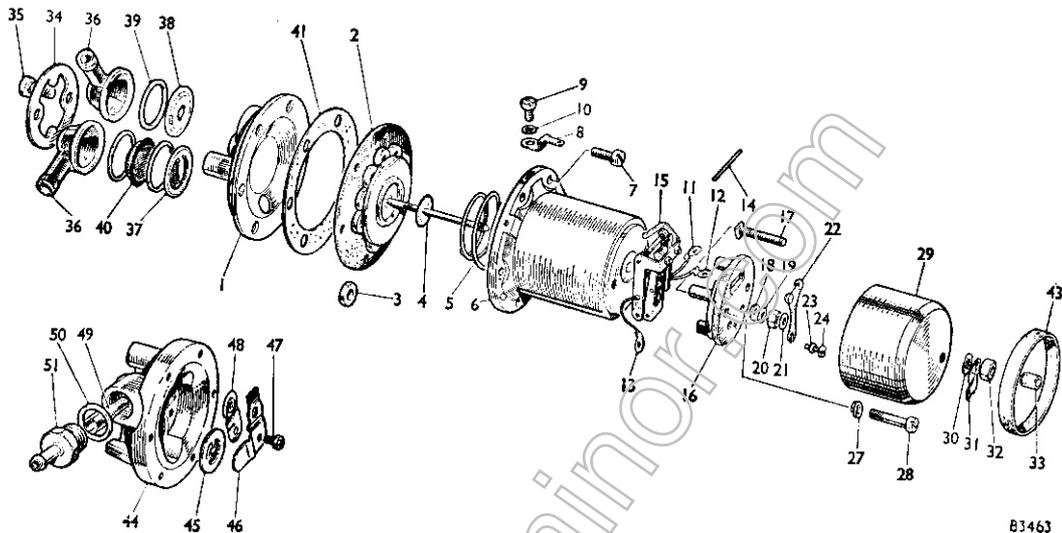


Fig. D.3

Pompa d'alimentazione PD

PARTICOLARI COMPONENTI LE POMPE SP E AUF 201



83463

- | | | |
|--|---|----------------------|
| 1. Corpo portavalvole (AUF 201) | 27. Rosetta di sicurezza | |
| 2. Assieme membrana ed alberino armatura | 28. Vite | |
| 3. Rullino centratura armatura mobile | 29. Coperchio contatti | |
| 4. Rosetta antiurto | 30. Rosetta di sicurezza | |
| 5. Molla armatura | 31. Piastrina morsetto | |
| 6. Corpo pompa | 32. Dado | |
| 7. Vite per corpo pompa | 33. Boccola isolante | |
| 8. Morsetto di massa | 34. Piastrina ritegno valvole (AUF 201) | |
| 9. Vite per morsetto | 35. Vite | |
| 10. Rosetta di sicurezza | 36. Raccordi aspirazione e mandata | } Solo
AUF
201 |
| 11. Capocorda | 37. Valvola aspirazione | |
| 12. Capocorda | 38. Valvola mandata | |
| 13. Treccia di massa | 39. Rosetta di tenuta | |
| 14. Perno oscillazione binaciere | 40. Filtro a rete | |
| 15. Assieme bilancieri | 41. Guarnizione | |
| 16. Supporto isolante | 43. Fascetta di ritegno | } Solo
Tipo
SP |
| 17. Vite terminale | 44. Corpo pompa | |
| 18. Rosetta di sicurezza | 45. Valvola mandata | |
| 19. Rosetta di piombo | 46. Piastrina ritegno valvole | |
| 20. Dado per vite terminale | 47. Vite | |
| 21. Rosetta tenuta coperchio contatti | 48. Valvola aspirazione | |
| 22. Lamina elastica | 49. Filtro | |
| 23. Rosetta | 50. Rosetta | |
| 24. Vite per lamina | 51. Raccordo aspirazione | |

- (8) Togliere dal terminale della pompa il dado, il connettore Lucar e la rosetta e rimuovere la calotta di bachelite.
- (9) Svitare la vite di fissaggio della lamina elastica e staccare il cavo della bobina. Togliere il dado di bloccaggio del terminale e tagliare la rosetta di piombo.
- (10) Svitare le due viti di fissaggio del supporto isolante e scollegare la treccia di massa.
- (11) Scollegare dal terminale della pompa l'altro cavo della bobina e rimuovere la vite dal supporto.
- (12) Estrarre il perno d'oscillazione dei bilancieri dal supporto e rimuovere i bilancieri. Non rimuovere la molla di collegamento.

Verifiche e controlli

- (13) Pulire ed esaminare tutti particolari.
- (14) Controllare la molla di collegamento dei bilancieri. I dati per il controllo sono indicati nelle CARATTERISTICHE PRINCIPALI.
- (15) Controllare lo stato delle valvole e delle molle.
- (16) Se le puntine presentano segni di bruciatura o di vaiolatura, sostituire lo assieme dei bilancieri.

Ricomposizione

- (17) Rimontare le valvole e la piastrina di ritegno delle valvole.
- (18) Avvitare il raccordo d'aspirazione nel corpo portavalvole, dopo aver sostituito la guarnizione.
- (19) Rimontare l'assieme bilancieri.
- (20) Rimontare il terminale della pompa con la rosetta di sicurezza, il cavo più corto della bobina ed una nuova rosetta di piombo. Riavvitare il dado.
- (21) Collegare la treccia di massa alla vite più vicina del supporto isolante, orientandola di modo che il serrafilo sia adiacente alla testa della vite. Avvitare il supporto isolante al corpo della pompa.
- (22) Ricollegare l'altro cavo della bobina e rimontare la lamina elastica. La lamina deve poggiare sul risalto ricavato sulla faccia superiore del supporto mentre il terminale del cavo della bobina deve trovarsi sopra la lamina.
- (23) Orientare la lamina di modo che le puntine facciano buon contatto elettrico e che quando il bilanciere si muove in alto ed in basso, la coppia di puntine della lamina scorra lungo la linea mediana dell'altra coppia. Stringere a fondo la vite di bloccaggio della lamina.

- (24) L'estremità libera della lamina deve potersi allontanare dal risalto del supporto in modo che tra la sua faccia inferiore ed il risalto ci sia sempre una certa luce.
- (25) Rimontare sull'alberino dell'armatura la rosetta antiurto e la molla di contrasto.
- (26) Avvitare l'alberino nel perno folle del bilanciere interno sino a quando con l'applicazione di una pressione costante il bilanciere esterno è sul punto di scattare. Svitare quindi l'alberino di sette fori (per le viti di unione del corpo della pompa e del corpo portavalvole).
- (27) Rimontare i rullini di centratura e bloccare il corpo portavalvole al corpo della pompa mediante le viti.
- (28) Rimontare la calotta di bachelite, le rosette di sicurezza, il connettore Lucar, il dado e la vite terminale.
- (29) Calzare la boccola isolante ed i cappucci parapolvere sui raccordi d'aspirazione e di mandata.

Pompa d'alimentazione tipo AUF 201

Questo tipo di pompa viene montato sui modelli di produzione attuale. Ad eccezione delle operazioni di cui ai punti (4), (6) e (8), tutte le norme date per la pompa SP sono applicabili alla pompa AUF 201. Le sotto-notate operazioni (30) e (31) debbono essere eseguite al posto dell'operazione (4).

- (30) Svitare e quindi rimuovere le due viti della piastrina di fissaggio dei raccordi d'aspirazione e di mandata. Staccare i raccordi, il filtro e le valvole prendendo nota, allo stesso tempo, delle loro posizioni reciproche in modo da rimontare detti particolari nelle posizioni originarie.

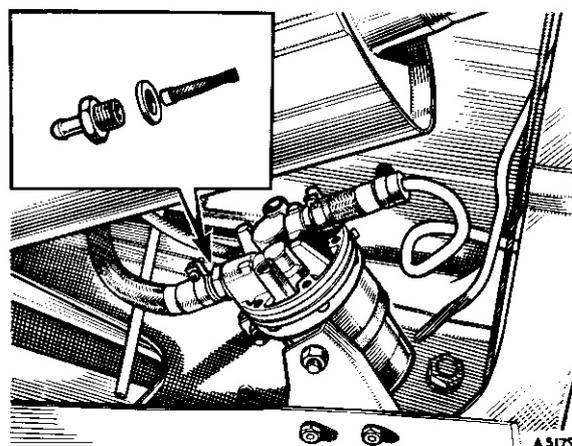


Fig. D.4

Pompa d'alimentazione SP

Registrazione dei contatti (Pompa AUF 201)

- (31) Quando il bilanciere esterno è premuto contro il corpo della pompa, la lamina elastica deve poggiare sullo sbalzo del supporto isolante e tra i contatti deve esistere una luce di $0,76$ mm. Quando il bilanciere ritorna nella posizione di riposo, la lamina deve essere allontanata dallo sbalzo. Regolare la posizione dei bilancieri e/o delle lamina se, a ricomposizione ultimata, non si ottiene il funzionamento di cui sopra.

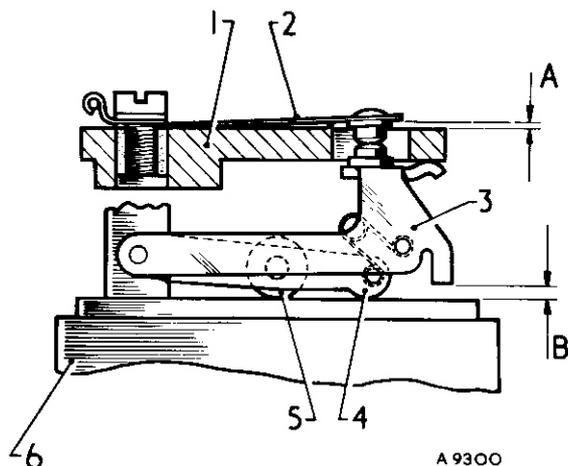


Fig. D.5

Registrazione dei contatti

- A. mm $0,89 \pm 0,12$
 B. mm $1,78 \pm 0,12$
 1. Supporto isolante
 2. Lamina elastica
 3. Bilanciere esterno
 4. Bilanciere interno
 5. Perno folle sul bilanciere interno
 6. Corpo della pompa

Sezione D.5COLLAUDO DELLA POMPA D'ALIMENTAZIONE

- (1) Montare l'adattatore SP sull'apparecchio di collaudo e calzare sulla pompa una calotta con incavatura. Collegare la pompa ad una batteria di 12 V. ed inserire nel circuito un voltmetro ed una resistenza.

Controllo dell'adescamento

- (2) La pompa dovrebbe adescarsi - da secco - in 10 o 15 secondi ed il carburante dovrebbe salire nel recipiente di vetro sino a traboccare dal tubo di drenaggio. Se il livello si innal-

za oltre il forellino del tubo è segno che la pompa è difettosa. Le bollicine d'aria iniziali dovrebbero sparire dopo uno o due minuti; caso contrario è segno che si hanno infiltrazioni d'aria dal lato dell'aspirazione della pompa.

Controllo delle valvole

- (3) Far funzionare la pompa per circa 10 minuti e chiudere poi il rubinetto del carburante. Se la pompa inizia a pulsare entro 12 secondi è segno che la valvola d'aspirazione non chiude bene.

Prova di portata minima

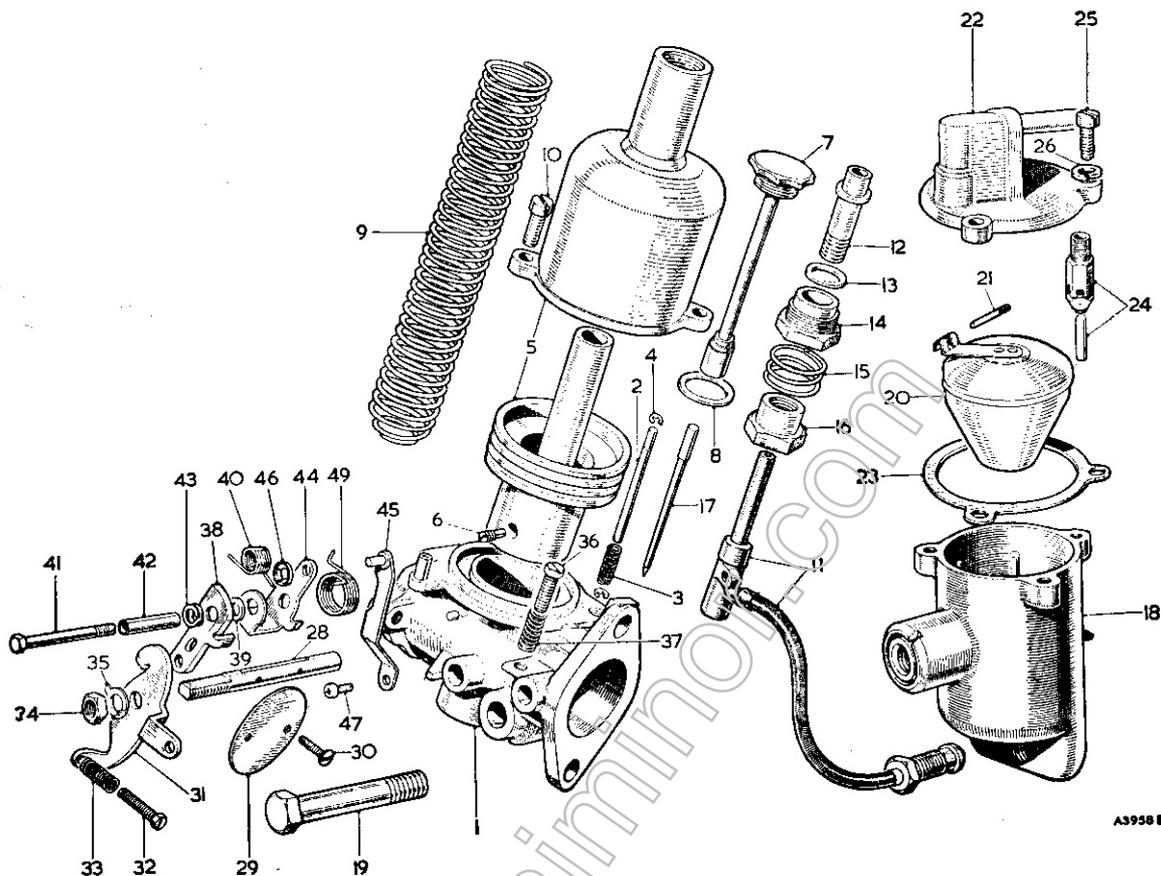
- (4) Aprire parzialmente il rubinetto del carburante ed abbassare gradualmente la lama elastica dei contatti onde ridurre la sua corsa. La pompa dovrebbe continuare a funzionare con frequenza crescente sino a quando si fermerà essendosi annullata la distanza tra i contatti.

Prova di funzionamento con tensione ridotta

- (5) La pompa dovrebbe funzionare in modo soddisfacente con tensione minima di 9,5 Volt.

SISTEMA D'ALIMENTAZIONE

PARTICOLARI COMPONENTI IL CARBURATORE



A3958 E

- | | |
|---------------------------------------|---------------------------------------|
| 1. Corpo | 25. Vite fissaggio coperchio |
| 2. Spina sollevamento stantuffo | 26. Rosetta di sicurezza |
| 3. Molla per spina | 28. Alberino farfalla |
| 4. Anello ritegno spina | 29. Farfalla |
| 5. Camera aspirazione e stantuffo | 30. Vite fissaggio farfalla |
| 6. Vite pressione ago conico | 31. Leva alberino farfalla |
| 7. Ammortizzatore | 32. Vite regolazione minimo veloce |
| 8. Rosetta tappo ammortizzatore | 33. Molla per vite |
| 9. Molla contrasto stantuffo | 34. Dado per alberino farfalla |
| 10. Vite fissaggio camera aspirazione | 35. Rosetta a linguette per dado |
| 11. Getto | 36. Vite per regolazione minimo lento |
| 12. Boccola per getto | 37. Molla per vite |
| 13. Rosetta di ottone per boccola | 38. Leva a camma |
| 14. Dado bloccaggio boccola | 39. Rosetta |
| 15. Molla per dado | 40. Molla per leva a camma |
| 16. Dado registro getto | 41. Perno articolazione leva a camma |
| 17. Ago conico | 42. Boccola per perno |
| 18. Vaschetta a livello costante | 43. Rosetta di sicurezza |
| 19. Bullone fissaggio vaschetta | 44. Leva tirante spostamento getto |
| 20. Galleggiante con levetta | 45. Tirante spostamento getto |
| 21. Asse galleggiante | 46. Anello ritegno tirante |
| 22. Coperchio vaschetta | 47. Vite fissaggio tirante al getto |
| 23. Guarnizione coperchio | 49. Molla per leva tirante |
| 24. Valvola a spillo e sede | |

Sezione D.6CARBURATORI

IMPORTANTE - Le norme per la regolazione, scomposizione e ricomposizione del carburatore contenute in questa Sezione sono applicabili alle vetture sprovviste di dispositivo antinquinante. I carburatori delle vetture provviste di dispositivo antinquinante debbono essere regolati secondo le modalità date nel Supplemento al Manuale per le riparazioni AKD 4957 A.

Scomposizione

- (1) Svitare il tappo della camera d'aspirazione e rimuoverlo assieme all'ammortizzatore.
- (2) Svitare e quindi rimuovere le due viti di fissaggio della camera d'aspirazione; staccare la camera ed estrarre lo stantuffo completo dell'ago conico.
- (3) Staccare il tirante dalla base del getto ed il tubo d'alimentazione di nailon dalla base della vaschetta a livello costante. Estrarre il getto ed il tubo.
- (4) Svitare e quindi rimuovere il dado di registro del getto e la molla di contrasto.
- (5) Svitare il dado di bloccaggio della boccola del getto.
- (6) Staccare la vaschetta a livello costante, dopo aver svitato e rimosso il bullone di ritegno.
- (7) Togliere il coperchio della vaschetta, dopo aver svitato le tre viti di fissaggio. Estrarre il galleggiante dalla vaschetta.
- (8) Svitare l'assieme valvola a spillo.

Verifiche e controlli

- (9) Controllare lo stato della valvola a spillo e della sede. Sostituire entrambe se trovate difettose.
- (10) Se l'ago conico è deformato o comunque danneggiato, sostituirlo. Introdurlo nella sede dello stantuffo di modo che la battuta piana della parte cilindrica si trovi a filo con lo spallamento inferiore dello stantuffo.
- (11) Pulire ed asciugare la camera d'aspirazione; lubrificare l'asta dello stantuffo con olio fluido.

Ricomposizione

Eseguire le operazioni della scomposizione nell'ordine inverso ed effettuare poi la centratura del getto.

Centratura del getto

- (12) Avvitare il dado di registro del getto sino in fondo; sollevare lo stantuffo mediante la spina di controllo dello scorrimento e lasciarlo poi cadere. All'urtare contro la sede del getto dovrebbe produrre un rumore metallico. Ripetere l'operazione dianzi descritta con il dado di registro del getto completamente svitato. Se nel corso di queste due verifiche si nota che la caduta dello stantuffo non avviene liberamente, proseguire come segue:-
- (13) eseguire le operazioni di cui ai punti (3) e (4).
- (14) Riavvitare il dado di registro del getto senza la molla e stringerlo a fondo.
- (15) Allentare il dado di bloccaggio della boccola del getto sino a quando essa può essere girata con le dita.
- (16) Togliere l'ammortizzatore e spingere lo stantuffo contro la sede del getto. Serrare il dado di bloccaggio della boccola.

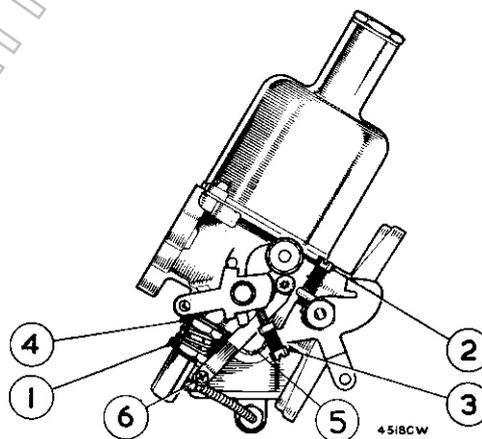


Fig. D.6

Viti per la regolazione del carburatore

1. Dado registro getto
2. Vite regolazione apertura minima farfalla
3. Vite regolazione minimo veloce
4. Dado bloccaggio boccola getto
5. Vite ritegno vaschetta a livello costante
6. Vite fissaggio tirante spostamento getto

- (17) Sollevare lo stantuffo e controllare se la sua caduta è libera. Svitare completamente il dado di registro del getto e ripetere la prova. Se il rumore prodotto dallo stantuffo urtando contro la sede del getto è, in questa seconda prova, più metallico di quello prodotto nella prima, ripetere la centratura del getto.

- (18) Rimontare tutti i particolari che sono stati rimossi; versare olio fluidone nella cavità dell'asta dello stantuffo sino a portarne il pelo libero a circa 12,7 mm dal bordo superiore.

Regolazione del carburatore

Regime di minimo

- (19) Regolare la vite dell'apertura della farfalla sino ad ottenere il regime prescritto.

Miscela

- (20) Far raggiungere al motore la normale temperatura di funzionamento.
- (21) Scollegare il cavo di comando dello starter.
- (22) Svitare la vite di regolazione dell'apertura minima della farfalla sino a portare quest'ultima nella posizione di chiusura e quindi avvitare la vite circa un giro.
- (23) Tenendo il getto premuto contro il dado di registro; ruotare quest'ultimo sino a quando la marcia del motore è regolare, senza perdita di colpi nè fluttuazioni nella velocità.
- (24) Sollevare lo stantuffo circa 1 mm. Se la velocità del motore aumenta momentaneamente, il rapporto di miscela è corretto; se il motore si ferma, la miscela è troppo povera; se, infine, la velocità del motore continua ad aumentare anche dopo aver sollevato lo stantuffo circa 7 mm, la miscela è troppo grassa.
- (25) Regolare la velocità del motore al minimo.
- (26) Regolare la vite del minimo veloce di modo che col motore caldo e funzionante a regime di minimo (farfalla chiusa), tra la leva a camma e l'estremità della vite ci sia una distanza di circa mm 0,4. Avendo regolato il rapporto di miscela, assicurarsi che il motore non richiede altre regolazioni e ricollegare il cavo di comando dello starter.
- (27) L'ingolfamento della vaschetta o il mancato arrivo del carburante in essa possono essere provocati da un'errata altezza di galleggiamento del galleggiante. Per controllare tale altezza, inserire una barretta di 8 mm tra il labbro della vaschetta e la leva incernierata. Piegare la levetta nel punto di raccordo della parte curva con quella rettilinea. Per i carburatori dotati di galleggiante di nailon, usare una barretta di mm 3,18 di diametro.

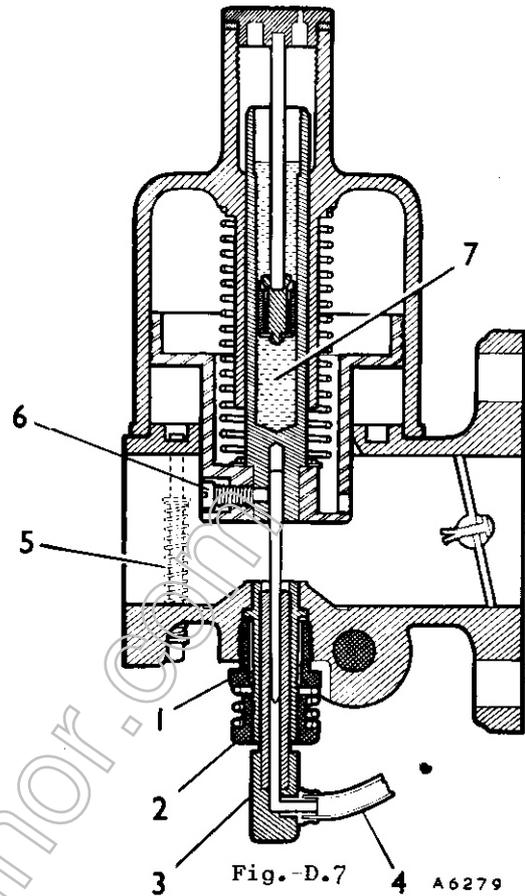


Fig. -D.7 A6279
Sezione longitudinale del carburatore

1. Dado bloccaggio boccola
2. Vite registro getto
3. Testa getto
4. Tubetto di nailon arrivo carburante
5. Spina controllo scorrimento stantuffo
6. Vite fissaggio ago conico
7. Olio per ammortizzatore

Ingolfamento

L'ingolfamento del carburatore può essere dovuto ad un'errata altezza di galleggiamento o a mal funzionamento della valvola a spillo.

- (28) Estrarre, pulire ed ispezionare la valvola a spillo e la sede. Se necessario sostituire entrambe.
- (29) Controllare l'altezza di galleggiamento del galleggiante.

COOPER

Regime di minimo

- (30) Ripetere l'operazione di cui al punto (19) ma, allo stesso tempo, ruotare ambedue le viti del medesimo angolo. Ascoltare il fruscio dell'aria aspirata nei due carburatori. Regolare le viti sino a quando i fruscii sono identici.

Miscela

- (31) Effettuare gli interventi di cui ai punti (20) a (23) su entrambi i carburatori, ruotando i due dadi dello stesso numero di giri.
- (32) Sollevare lo stantuffo del carburatore sinistro 0,8 mm circa. Se la velocità del motore aumenta, la miscela è troppo grassa; se la velocità del motore diminuisce immediatamente, la miscela è troppo povera; se, infine, la velocità del motore aumenta momentaneamente, il rapporto di miscela è esatto.
- (33) Per il carburatore destro, ripetere la operazione di cui al punto (32).
- (34) Se necessario, regolare il regime di minimo lento.

Regolazione della tiranteria, Fig. D.8

- (35) Scollegare il cavo di comando dello starter. Con le due levette di rinvio dell'albero delle farfalle allentate, introdurre uno spessimetro di mm 0,30 tra l'arresto di fine corsa dell'albero e l'albero di comando dello starter. Muovere ciascuna levetta in basso sino a quando il pernetto ricavato su ciascuna di esse appoggi sul dente inferiore della forcella che comanda la farfalla del rispettivo carburatore e quindi serrare i morsetti. Se i due carburatori sono regolati correttamente, tra i pernetti e le forcelle deve esistere il gioco prescritto. Ricollegare il cavo di comando dello starter ed assicurarsi che con il pomello dello starter in posizione di riposo, la testà dei getti si porta contro il dado di registro. Se necessario, eseguire la regolazione del minimo veloce.

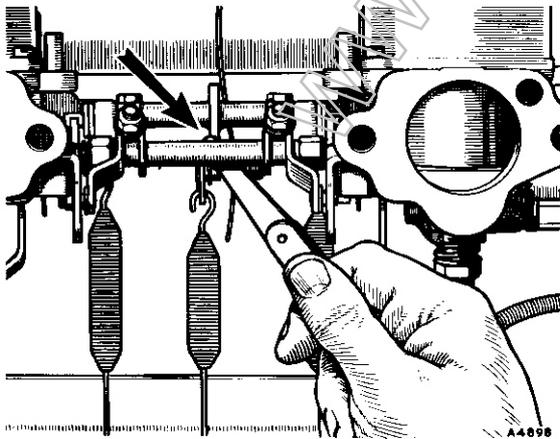


Fig. D.8

Regolazione della tiranteria di comando dei due carburatori con lo spessimetro inserito tra l'arresto e l'albero degli starter.

Sezione D.7FILTRO ASPIRAZIONE ARIA

Sostituire l'elemento filtrante agli intervalli prescritti.

Distacco

- (1) Svitare il dado ad alette, rimuovere il coperchio ed estrarre l'elemento.

Riattacco

- (2) Eseguire le operazioni del distacco nell'ordine inverso.

COOPERFiltri a reticellaDistacco

- (3) Scollegare il tubo di sfiato e staccare i filtri, dopo aver rimosso le 4 viti di bloccaggio.

Pulizia

- (4) Lavare le reticelle con benzina, lasciarle asciugare ed inumidirle con olio di motore.

Riattacco

- (5) Sostituire, se necessario, le guarnizioni di tenuta e, per il riattacco, eseguire le operazioni del distacco nell'ordine inverso.

COOPERFiltro con elemento di carta

Sostituire gli elementi filtranti agli intervalli prescritti.

Distacco

- (6) Svitare i due dadi ad alette e rimuoverli assieme alle rosette; togliere il coperchio ed estrarre gli elementi. Pulire la superficie interna del contenitore. Se si deve staccare anche il contenitore, scollegare la molla di richiamo della leva di comando delle farfalle ed il tubo di sfiato (eventuale) e, poscia, rimuovere il contenitore da sopra i carburatori.

Riattacco

- (7) Eseguire le operazioni del distacco in ordine inverso e, se il contenitore è stato staccato, assicurarsi che le guarnizioni di tenuta siano rimontate nella giusta posizione originaria.

Sezione D.8

POMPA D'ALIMENTAZIONE

(Moke)

La pompa d'alimentazione è situata in un vano ricavato nel longherone sinistro del telaio (Fig. D.9).

Distacco

- (1) Isolare la batteria
- (2) Togliere il coperchio del vano della pompa.
- (3) Scollegare il cavetto dal terminale della pompa.
- (4) Sfilare i tubi flessibili dai raccordi della mandata e dell'aspirazione della pompa, dopo aver allentato le fascette stringitubo.
- (5) Staccare la staffa di ritegno, dopo aver svitato i due dadi di bloccaggio.

Scomposizione e ricomposizione

- (6) Seguire le norme contenute nella Sezione D.4.

Riattacco

- (7) Eseguire le operazioni del distacco in ordine inverso; stringere le fascette stringitubo e bloccare il cavetto di massa con un dado della staffa di ritegno della pompa.

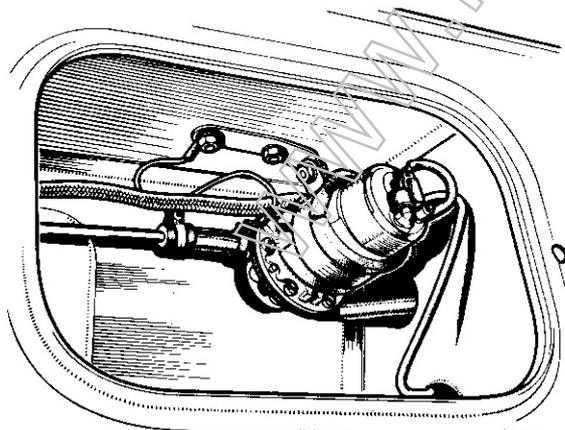


Fig. D.9

Il vano della pompa d'alimentazione ricavato nel longherone sinistro

Sezione D.9

SERBATOIO CARBURANTE

(Moke)

Il serbatoio del carburante è situato nel longherone sinistro, Per accedere al comando dell'indicatore di livello è necessario rimuovere il serbatoio.

Distacco

- (1) Staccare il coperchio del vano anteriore e scollegare il cavetto del terminale del comando dell'indicatore del livello del carburante.
- (2) Scaricare il carburante dal serbatoio (Ved. D.10).
- (3) Scollegare il tubo d'aspirazione dalla pompa.
- (4) Rimuovere il coperchio inferiore dal longherone.
- (5) Rimuovere la vite di fissaggio del serbatoio dalla faccia superiore del longherone.
- (6) Staccare la staffa di ritegno ed abbassare il serbatoio.

Riattacco

- (7) Eseguire le operazioni del distacco nell'ordine inverso.

Sezione D.10

DOPPI SERBATOI

(Cooper "S")

Distacco

Ambedue

- (1) Staccare il pianale rivestito.
- (2) Staccare il cavo di massa della batteria.
- (3) Rimuovere la ruota di scorta.
- (4) Svitare i tappi dei bocchettoni di riempimento.
- (5) Svitare il tappo di scarico del serbatoio sinistro circa 3 giri e far scaricare il carburante dai serbatoi.

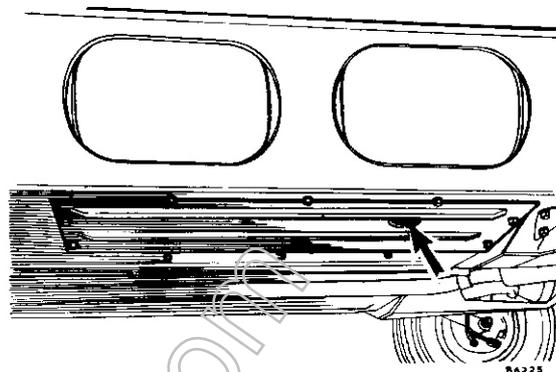
Serbatoio sinistro

- (6) Scollegare i cavi del comando dell'indicatore di livello.
- (7) Togliere la vite di bloccaggio della staffa di ritegno del serbatoio.
- (8) Scollegare il tubo flessibile del carburante ed il tubo di sfiato dal serbatoio.
- (9) Spostare il serbatoio al centro del

bagagliaio e quindi rimuoverlo.

Serbatoio destro

- (10) Rimuovere la batteria dalla vettura, dopo aver scollegato i cavi.
- (11) Eseguire l'operazione di cui al punto (7) e scollegare il tubo flessibile dal serbatoio sinistro.
- (12) Smuovere leggermente il serbatoio dai supporti, avendo cura di non danneggiare i tubi flessibili del carburante. Nel serbatoio rimane sempre una piccola quantità di carburante che bisogna far scaricare in un contenitore quando si stacca il tubo flessibile.
- (13) Staccare il tubo flessibile del carburante.
- (14) Scollegare il tubo di sfiato dal serbatoio e rimuovere il detto dal bagagliaio.



Riattacco

- (15) Eseguire le operazioni del distacco in ordine inverso.
- (16) Assicurarci che la guarnizione di tenuta situata attorno alla sede del tappo di scarico non sia lenta.

Fig. D. 10
Punto d'accesso al tappo di scarico del serbatoio

SEZIONE Da

SISTEMA D'ALIMENTAZIONE

Le norme contenute in questa Sezione si riferiscono unicamente alle vetture dotate di trasmissione automatica e debbono essere integrate con quelle contenute nella Sezione D.

	Sezione
*Carburatore	Da.2
*Filtro aspirazione aria	Da.1

*A queste operazioni deve far seguito il controllo dei gas di scarico



Sezione Da.1FILTRO ASPIRAZIONE ARIA

Le vetture con trasmissione automatica sono dotate di filtro d'aspirazione d'aria con elemento di carta di maggior capacità.

Distacco

- (1) Svitare il dado ad alette.
- (2) Staccare il tubo di sfiato.
- (3) Staccare il filtro dal carburatore.

Sostituzione dell'elemento

- (4) Togliere il coperchio dal contenitore ed estrarre l'elemento di carta.
- (5) Pulire la superficie interna del contenitore.
- (6) Collocare l'elemento nuovo nel contenitore e rimontare il coperchio.

Riattacco

- (7) Eseguire le operazioni del distacco in ordine inverso.

NOTA - Nella stagione invernale, onde ridurre al minimo il rischio di congelamento del carburatore, disporre la presa d'aria del filtro in posizione adiacente al collettore di scarico. Nella stagione estiva, invece, allontanarla dal collettore.

Sezione Da.2CARBURATORE

(Tipo HS4)

Descrizione

Il carburatore tipo HS4 viene montato nelle vetture con trasmissione automatica.

Le norme per la scomposizione e la ricomposizione di questo carburatore sono identiche a quelle contenute nella Sezione D.6 per il carburatore tipo HS2.

IMPORTANTE - Le norme per la regolazione, per la scomposizione e la ricomposizione del carburatore contenute in questa sezione sono applicabili unicamente alle vetture sprovviste di dispositivo antinquinante. I carburatori montati su vetture provviste di dispositivo antinquinante debbono essere revisionati e regolati secondo le modalità contenute nel Supplemento al manuale per le riparazioni AKD 4957 A.

Distacco

- (1) Staccare il filtro d'aspirazione dell'aria, Ved. Sez. Da.1

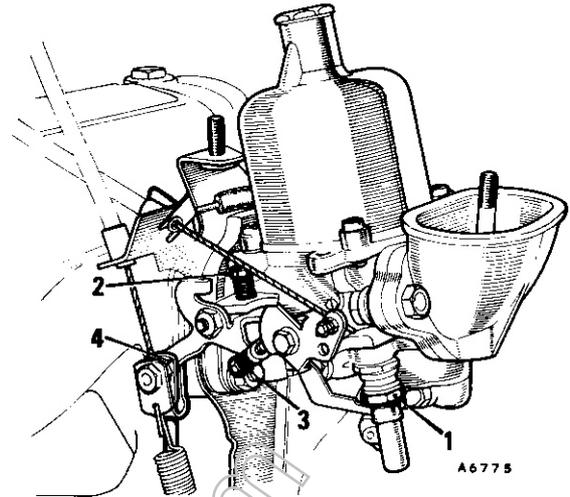


Fig. Da.1

Vista del carburatore HS4

1. Dado registro getto
2. Vite regolazione apertura minima farfalla
3. Vite regolazione minimo veloce
4. Tirante comando regolatore

- (2) Staccare la trasmissione flessibile di comando della farfalla e dello starter il tubetto del correttore d'anticipo a depressione ed il tubo d'arrivo del carburante.
- (3) Staccare l'estremità a forcella del tirante di comando del regolatore dalla leva di comando della farfalla.
- (4) Staccare il carburatore e la staffa d'attacco del flessibile di comando della farfalla, dopo aver svitato e rimosso i dadi di fissaggio completi delle rosette di sicurezza.

Riattacco

- (5) Eseguire tutte le operazioni del distacco nell'ordine inverso e sostituire la guarnizione tra la faccia del collettore e la staffa d'attacco del flessibile e quella tra la faccia del collettore e la flangia d'attacco del carburatore se esse fossero state danneggiate durante il distacco.

Regolazione

Le modalità della registrazione del getto e del regime di minimo, a meno delle sotto-notate eccezioni, sono identiche a quelle contenute nella Sezione D.6.

- (6) Collegare un contagiri al motore.
- (7) Piazzare la leva selettiva nella posizione N e tirare il freno a mano.
- (8) Portare il motore alla normale tempe-

ratura di funzionamento e registrare il getto come si è già detto nella Sezione D.6.

- (9) Dopo aver effettuato la regolazione del carburatore, agire sulla vite di regolazione dell'apertura della farfalla e portare il regime di rotazione del motore a 650 giri/min.(2, Da.1)
- (10) Estrarre il pomello dello starter sino a fine corsa. Agendo ora sulla vite di regolazione del minimo veloce (3, Da.1) portare il regime del motore a 1050 giri. Riportare il pomello dello starter nella posizione di riposo e ricontrollare il funzionamento del motore a regime di minimo.
- (11) Regolare il tirante di comando del regolatore operando come indicato nella Sezione Fa.2.

www.miniminor.com

SEZIONE Db

SISTEMA D'ALIMENTAZIONE

Le istruzioni contenute in questa Sezione si riferiscono unicamente a particolari nuovi o modificati montati nei modelli Mini in occasione dell'introduzione degli impianti elettrici con polo NEGATIVO a massa. Esse debbono essere integrate con quelle date nelle Sezioni D e Da.

	Sezione
Pompa d'alimentazione meccanica - Tipo AUF 705	Db.1
Collaudo	Db.2

Sezione Db.1

POMPA D'ALIMENTAZIONE MECCANICA

(Tipo AUF 705)

Descrizione e funzionamento

La pompa è montata sul lato posteriore sinistro del basamento ed è comandata dall'albero di distribuzione. L'eccentrico ruotando sposta il bilanciere di comando che, a sua volta, aziona il diaframma spingendolo in basso. In virtù della depressione così creata, il carburante è aspirato nel filtro e da qui è convogliato, attraverso la valvola d'aspirazione, nella camera della membrana. Quando l'eccentrico passa sul bilanciere di comando, il diaframma torna a spostarsi verso l'alto sotto la spinta della sua molla e costringe il carburante a passare attraverso la valvola di mandata.

Quando la valvola a spillo della vaschetta a livello costante chiude il foro d'entrata, il diaframma rimane fermo nel punto inferiore della sua corsa ed il bilanciere scatta a folle, sino a quando la pressione s'abbassa.

ManutenzionePulizia del filtro

- (1) Pulire la superficie esterna della pompa e contrassegnare il coperchio ed il corpo in modo da poterli rimontare nella posizione originaria (Per la posizione corretta dei raccordi d'aspirazione e di mandata, vedere la Fig. Db.1).
- (2) Staccare il raccordo di mandata, la guarnizione di tenuta ed il filtro.
- (3) Pulire la camera del filtro e quindi il filtro mediante soffiatura d'aria compressa o con benzina.
- (4) Se necessario, sostituire la guarnizione di tenuta e rimontare quindi il raccordo d'aspirazione. Serrare uniformemente le viti di fissaggio.

Diagnosi dei difetti di funzionamento

- (5) Per controllare la portata della pompa, staccare il tubo d'alimentazione dal carburatore ed introdurre l'estremità libera in un recipiente. Scollegare il cavetto negativo dalla bobina d'accensione e far ruotare l'albero a gomiti azionando il motorino d'avviamento.
 - (a) Portata normale - Esaminare la valvola a spillo e la sede.
 - (b) Portata normale, ma decrescente - Esaminare lo sfiato del serbatoio. Altre cause potrebbero essere :

- intasamento della pompa o del filtro del serbatoio.
- (c) Presenza di bolle d'aria - Infiltrazioni d'aria nell'aspirazione.
- (d) Portata nulla - Scomporre la pompa esaminare le valvole ed il diaframma.

NON INIETTARE ARIA COMPRESSA NELLA POMPADistacco

- (6) Isolare la batteria e staccare il filtro dell'aria per ottenere l'accesso alla pompa.
- (7) Staccare il tubo del carburante che collega la pompa al carburatore. Staccare il tubo d'alimentazione della pompa.
- (8) Svitare e quindi rimuovere i dadi di bloccaggio della pompa e staccare parzialmente la pompa dal motore. Separare il blocchetto isolante dalla pompa con un cacciavite e, poscia, estrarre la pompa ed il blocchetto.

Lo spessore totale del blocchetto e delle sue due guarnizioni non deve essere alterato.

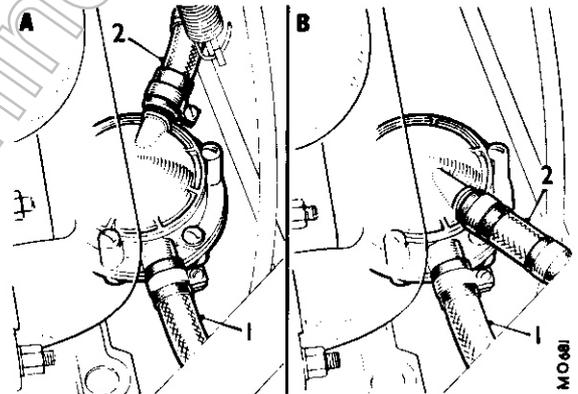


Fig. Db.1

Ubicazione della pompa

- A. 1275 GT
- B. 850/1000 e Clubman
1. Tubo d'aspirazione
2. Tubo di mandata

Scomposizione

(Far riferimento alla Fig. Db.2)

- (9) Contrassegnare il raccordo di mandata, il corpo superiore ed il corpo inferiore in modo da poterli rimontare nelle posizioni originarie (Freccie)
- (10) Staccare il raccordo di mandata, la guarnizione ed il filtro.
- (11) Svitare le tre viti corte e staccare il corpo superiore della pompa.
- (12) Staccare l'assieme valvola aspirazione

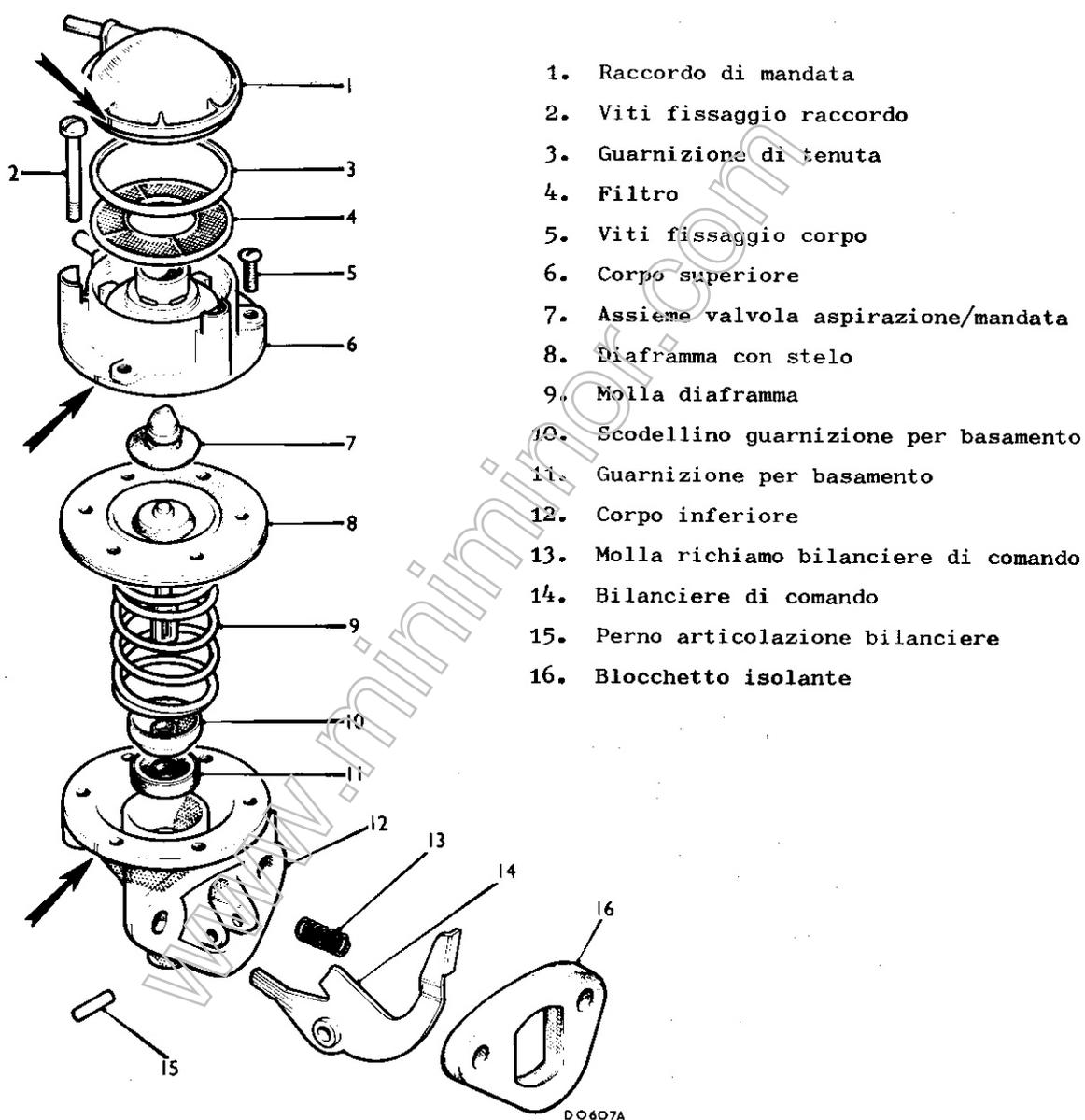


Fig. Db.2

Vista esplosa della pompa d'alimentazione

Le frecce indicano i contrassegni che prima della scomposizione debbono essere apposti sui particolari indicati in modo da poterli rimontare nelle rispettive posizioni originarie

e valvola di mandata.

NOTA - La valvola è pressata nella sede. Durante l'estrazione, aver cura di non danneggiare il bordo della valvola d'aspirazione.

- (13) Premere il diaframma ed il bilanciere di comando contro la molla ed estrarre a colpettini leggeri il perno di articolazione del bilanciere.
- (14) Staccare il bilanciere e la molla.
- (15) Ritirare il diaframma e la molla; lubrificare la guarnizione del basamento ad evitare che si causino danni allo stelo del diaframma.
- (16) Rimuovere la guarnizione e lo scodellino solo se si deve effettuare la sostituzione della guarnizione.
Sostituzione della guarnizione. Avvitare la parte centrale dell'attrezzo 18G 1119 nello scodellino di ritegno ed estrarre il detto dal corpo inferiore.

Verifiche e controlli

Controllare tutti i componenti assicurandosi che non siano usurati. In particolare, esaminare il diaframma, il bordo della valvola aspirazione/mandata e l'inserito del raccordo di mandata.

Ricomposizione

- (17) Eseguire le operazioni della scomposizione nell'ordine inverso e:-
 - (a) pressare lo scodellino di ritegno nel corpo inferiore della pompa mediante l'attrezzo 18G 1119;
 - (b) eliminare tutti gli spigoli vivi esistenti sullo stelo del diaframma; stendere su questo un velo sottile d'olio ed orientarlo in modo che vada a impegnarsi nel bilanciere di comando;
 - (c) assicurarsi che la scanalatura ricavata nella valvola aspirazione/mandata s'impegni nella corrispondente sede e che il bordo sottile della valvola poggia uniformemente per tutto il suo contorno;
 - (d) allineare i fori del corpo inferiore della pompa e quelli del diaframma; abbassare il bilanciere di comando ed avvitare le viti corte senza, però, stringerle a fondo. Rimontare il filtro, la guarnizione ed il raccordo di mandata ed, in ultimo, serrare tutte le viti.
 - (e) Provare la pompa, Ved. Sez. Db.2.

Riattacco

- (18) Eseguire le operazioni del distacco nell'ordine inverso e sostituire tutte le guarnizioni del blocchetto isolante.

- (19) Per adescare la pompa, inserire l'accensione ed azionare il motorino d'avviamento per 20 secondi.

Sezione Db.2

COLLAUDO DELLA POMPA

Se si hanno dubbi sul funzionamento di una pompa, provarla a secco prima di scomporla e dopo di averla ricomposta (Ved. Fig. Db.3)

Collaudo con l'attrezzo 18G 1116

Aspirazione

- (1) Collegare l'attrezzo al raccordo d'aspirazione.
- (2) Far compiere tre corse al bilanciere di comando, servendosi per azionarlo della apposita prolunga. Lo strumento deve indicare una depressione di 150 mm di Hg che, nell'intervallo di 15 secondi, non deve diminuire di più di 50 mm.
- (3) Staccare l'attrezzo.

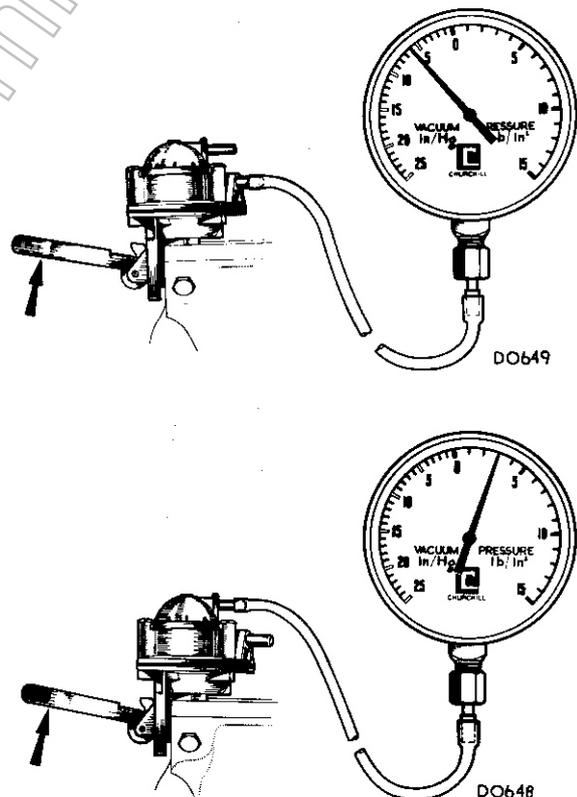


Fig. Db. 3

Collaudo della pompa con l'attrezzo 18G 1116
(Sopra) Rilievo della depressione. (Sotto)
Rilievo della pressione di mandata

Mandata

- (4) Collegare l'attrezzo al raccordo di mandata.
- (5) Far compiere due corse al bilanciere di comando, servendosi per azionarlo dell'apposita prolunga. Lo strumento deve indicare una pressione minima di 0,2 kg/cmq. che, nell'intervallo di 15 secondi, non deve diminuire di più di 0,04 kg/cmq.

Collaudo della pompa senza l'attrezzo

Un'indicazione approssimata del funzionamento della pompa può ottenersi, senza l'uso dell'attrezzo, operando come segue:-

Aspirazione

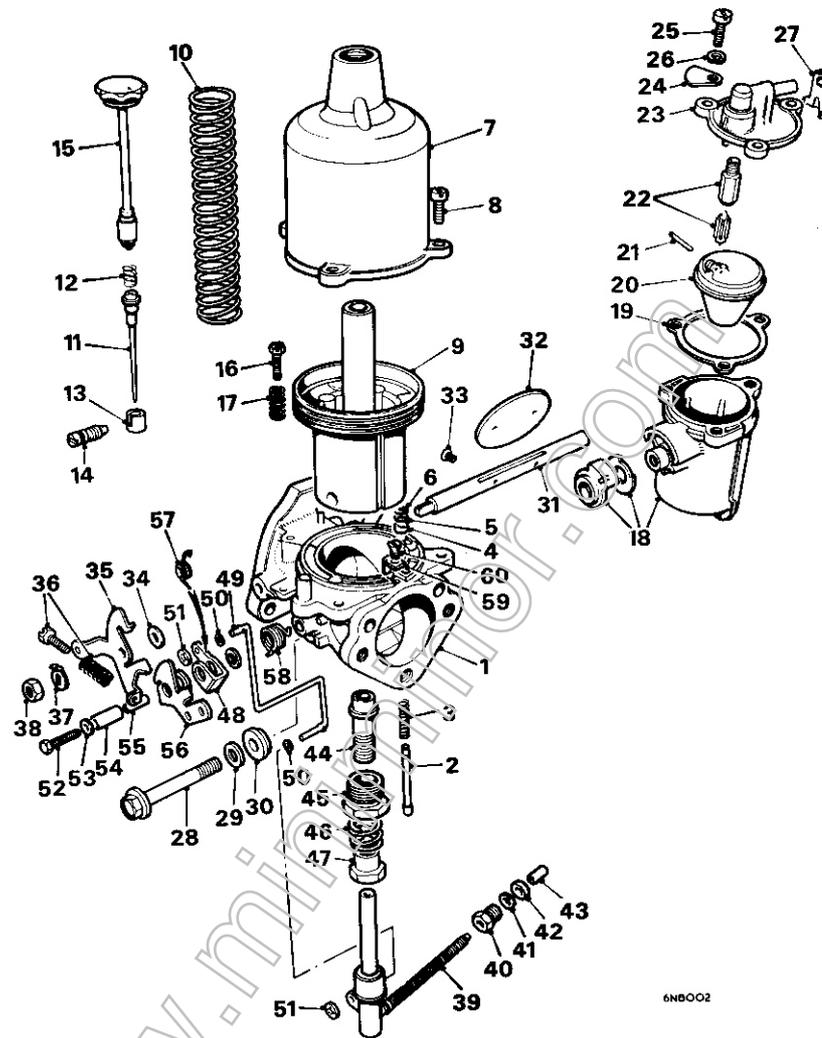
- (1) Tappare il raccordo d'aspirazione con un dito e far compiere al bilanciere di comando tre corse.

- (2) Togliere il dito dal raccordo. Dovrebbe udirsi un rumore provocato dalla aspirazione del carburante nella pompa.

Mandata

- (3) Tappare il raccordo di mandata con un dito ed abbassare il bilanciere di comando sino al termine della corsa. La pressione dovrebbe mantenersi per un massimo di 15 secondi.

www.miniminor.com



CHIAVE DEI SOTTOGRUPPI DEL CARBURATORE TIPO HS4

- | | | | |
|----|---|----|---|
| 1 | Corpo carburatore | 31 | Alberino del gas |
| 2 | Spina di sollevamento del pistoncino | 32 | Dischetto del gas |
| 3 | Molla per la spina | 33 | Vite di bloccaggio del complessivo del dischetto |
| 4 | Rondella di tenuta | 34 | Rondella dell'alberino del gas |
| 5 | Rondella piana | 35 | Levetta di richiamo del gas |
| 6 | Anellino elastico | 36 | Molla e vite del minimo veloce |
| 7 | Camera del pistoncino | 37 | Rosette di sicurezza del dado dell'alberino del gas |
| 8 | Vite - Camera del pistoncino | 38 | Dado dell'alberino del gas |
| 9 | Pistoncino | 39 | Complessivo del getto |
| 10 | Molla | 40 | Dado del tubicino flessibile del getto |
| 11 | Spillo | 41 | Rondella |
| 12 | Molla dello spillo | 42 | Premistoppa |
| 13 | Guida di supporto dello spillo | 43 | Viola |
| 14 | Vite di bloccaggio della guida di supporto dello spillo | 44 | Supporto dell'ugello |
| 15 | Ammortizzatore del pistoncino | 45 | Dado di impegno dell'ugello |
| 16 | Vite di registrazione del gas | 46 | Molla |
| 17 | Molla per la vite | 47 | Dado di registrazione dell'ugello |
| 18 | Vaschetta, distanziale e rondella | 48 | Leva di ripresa |
| 19 | Rondella di giunzione per la vaschetta | 49 | Raccordo della leva di ripresa |
| 20 | Galleggiante | 50 | Rondella del raccordo della leva di ripresa |
| 21 | Perno del galleggiante | 51 | Anello elastico del raccordo della leva |
| 22 | Spillo e sede | 52 | Bulloncino |
| 23 | Dischetto della vaschetta | 53 | Rondella distanziale |
| 24 | Targhetta identificativa | 54 | Tubicino bulloncino esterno |
| 25 | Vite per il dischetto della vaschetta | 55 | Tubicino bulloncino interno |
| 26 | Rondella elastica | 56 | Levetta dell'eccentrico |
| 27 | Separatore | 57 | Molla della levetta dell'eccentrico |
| 28 | Bullone di bloccaggio della vaschetta | 58 | Molla della levetta di ripresa |
| 29 | Rondella piana | 59 | Guida pistoncino camera di aspirazione |
| 30 | Boccola del bulloncino della vaschetta | 60 | Vite di fermo della guida |