



INNOCENTI AUTOVEICOLI S.p.A.

CAPITALE L.2000.000.000 INTERAMENTE VERSATO
MILANO - 20100 via Pitteri 81

A TUTTE LE CONCESSIONARIE AUTO
OFFICINE DIRETTE - OFFICINE
AUTORIZZATE - PUNTI ASSISTENZA

Loro Sedi

CASELLA POSTALE 3291 TELEX 31001 INNOCENI - MILANO
TELEFONO N. 2170 TELEGRAMMI: INNOCENFER
C.C.I.A. MILANO 821478 TRIB. MILANO REG. SOCIETÀ N. 149639

CMO/ASA	DATA
Rif. GO/104.809	29.2.1972

DA CITARE NELLA RISPOSTA

Circolare CMO/ASA n. 7/72

Cavo Batteria vetture Mini 1300 e Mini Traveller 1000

Con riferimento all'oggetto Vi comunichiamo che sulle prime vetture Mini Cooper 1300 e Mini Traveller 1000 consegnate Vi nel mese di febbraio, il cavo batteria che corre parallelo al tubo di scarico sotto il pavimento, può essere ancorato in alcuni punti ad una distanza precaria dal tubo suddetto.

Raccomandiamo pertanto, in occasione dell'esecuzione delle operazioni previste in pre-consegna, del primo tagliando o di verifiche successive, di ispezionare accuratamente tutte le vetture ed eventualmente intervenire affinché il cavo batteria sia distante almeno 15 mm dal tubo di scarico.

Richiamiamo in modo particolare la Vostra attenzione nella zona di curvatura del cavo corrispondente alla nicchia ricavata sotto pavimento all'altezza della scatola a distanza (torretta) comando cambio.

Confidiamo nella Vostra fattiva collaborazione e con l'occasione distintamente Vi salutiamo.

"INNOCENTI AUTOVEICOLI S. p. A. "

(G. Meregalli)

Capo Servizio Assistenza



Vetture 38 39/3 39/6	INFORMAZIONE TECNICA	N° 184	CMO/ASA Sezione Auto
Sezione 6	GUIDA E STERZO	20	
			Data: 1/3/1972

ALLINEAMENTO PIANTONE STERZO - PIGNONE SCATOLA GUIDA

Si rende noto che, nelle ultime centinaia di vetture MINI COOPER 998 cm³, è stato abolito il giunto elastico del piantone sterzo.

Pertanto, sia per dette vetture che per tutte le altre della serie MINI, compresi i nuovi modelli, è necessario attenersi scrupolosamente alle norme di allineamento del piantone col pignone della scatola guida, come già descritto nella Informazione Tecnica n° 141 del 18.7.1967, norme che, per comodità dell'Officina, si riportano nel foglio allegato.

www.miniminio.com

PIANTONE GUIDA SENZA GIUNTO ELASTICO - Norme per l'allineamento fra piantone e pignone

Per evitare danni gravi agli organi di guida delle vetture con piantone sprovvisto di giunto elastico, è necessario un perfetto allineamento fra il piantone ed il pignone della scatola guida; a tale scopo procedere come segue:

A - Controllare l'allineamento verticale

1) Liberare il piantone dalla piastra di fissaggio, rimuovendo il bullone orizzontale **A** che serra il morsetto.

Si possono verificare tre casi:

a) il piantone preme verso l'alto;

b) il piantone cade in basso e per ricondurlo in posizione occorre esercitare una certa pressione;

c) il piantone cade leggermente verso il basso e per riportarlo in posizione basta annullare l'effetto del peso.

2) Nel caso in cui il piantone sia nelle condizioni indicate alla lettera c) il montaggio nel piano verticale è corretto e quindi basta rimontare il bullone **A**.

Nel caso invece, in cui il piantone si trovi nelle condizioni indicate ai punti a) e b) reintrodurre il bullone **A** senza serrare il morsetto, allentare i quattro dadi **B** dei cavallotti di fissaggio della scatola guida in modo che la stessa, libera di ruotare sul suo asse longitudinale, si disponga col pignone coassiale al piantone.

Fissare quindi di nuovo la scatola guida serrando alternativamente i due dadi di ciascun cavallotto.

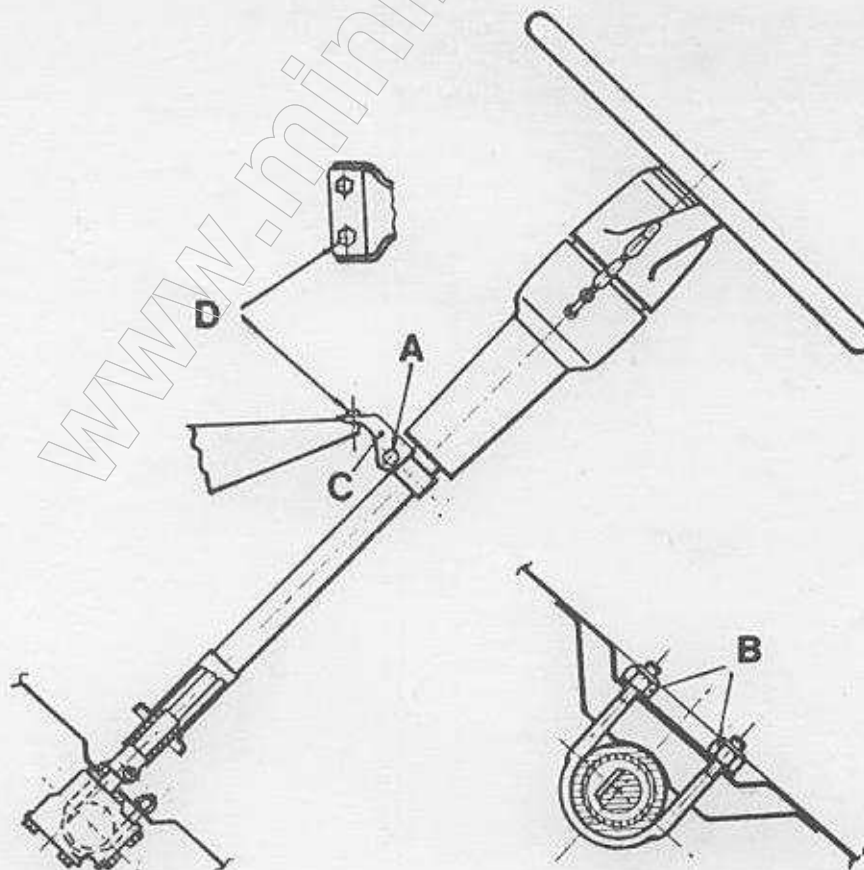
B - Controllare l'allineamento trasversale

Dopo aver effettuato l'allineamento verticale, estraendo di nuovo il bullone **A** il piantone cadrà di un tanto sufficiente a far uscire il morsetto dalla piastra **C**.

Si può in questo modo osservare se il morsetto e la cava dove esso deve inserirsi, risultano allineati o meno.

Nel caso non vi sia allineamento allentare i bulloni **D** e spostare la piastra **C** in senso trasversale fino a che il morsetto entri liberamente nella cava.

A questo punto bloccare a fondo i bulloni **D** e reintrodurre il morsetto nella cava bloccando il tutto con il bullone **A**.



Punti di fissaggio del piantone e della scatola guida

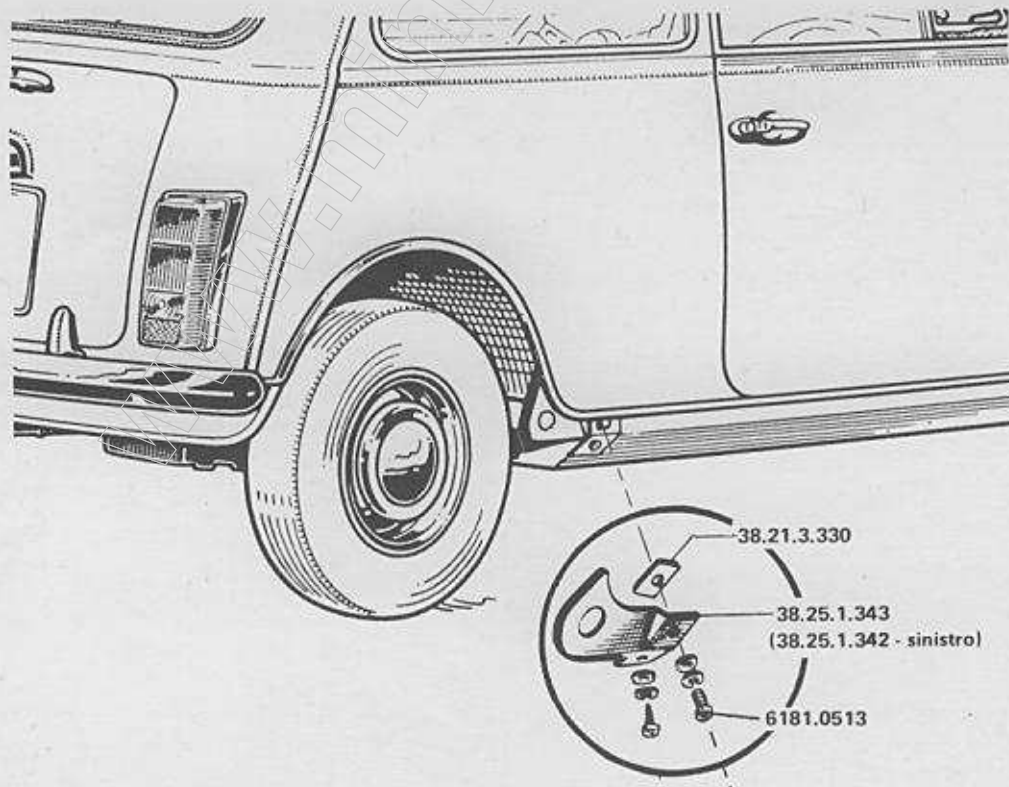


Tutte le Vetture 38 G 38 39	INFORMAZIONE TECNICA	N° 185	CMO/ASA Sezione Auto
Sezione 9	CARROZZERIA	27	Data: 17.4.1972

GUARNIZIONI QUADRANGOLARI FRA SCOCCA E CARTERINI SOSPENSIONI POSTERIORI

Sulle vetture di nuova produzione è stata interposta fra la scocca ed i carterini 38.25.1.342 e 38.25.1.343, di copertura dei perni di oscillazione sospensioni posteriori, sinistra e destra, una guarnizione quadrangolare 38.21.3.330 in espanso, per ovviare ad eventuali infiltrazioni d'acqua che, in assenza di tale guarnizione, potrebbero verificarsi nello scatolato della scocca stessa attraverso il foro laterale per la vite 6181.0513 indicata in figura.

Si raccomanda pertanto in caso di revisione del gruppo, di rimontare sempre tale guarnizione poichè la stessa svolge un ruolo importante per la conservazione della scocca in quella zona.





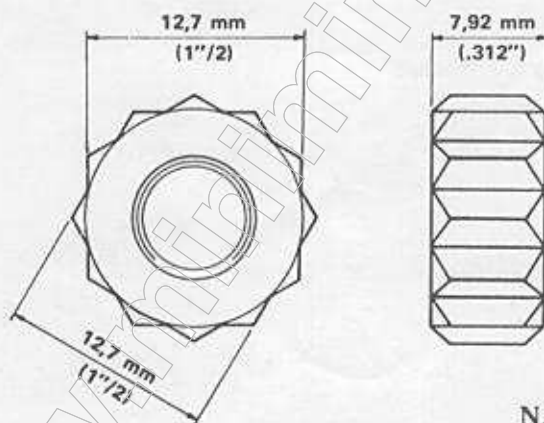
Vetture	B39/6	INFORMAZIONE TECNICA	N.	186	CMO/ASA Sezione Auto
Sezione	1	MOTORE	30	Data: 19/5/1972	

Vetture MINI COOPER 1300

DADI DI SERRAGGIO CAPPELLI DI BIELLA

ATTENZIONE! Per il serraggio dei cappelli di biella dei motori delle MINI COOPER 1300, devono essere usati soltanto i dadi 39.08.6.336 altrimenti si potranno verificare interferenze con la scatola del cambio.

Detti dadi sono riconoscibili per la particolare forma a stella con 12 punte e per le dimensioni riportate in figura.



N.B. - Il disegno non è in scala.

La loro coppia di serraggio è di 4,3 ÷ 4,8 kgm (31 ÷ 35 Lb.piede).



Vetture	B 38/3	INFORMAZIONE TECNICA	N. 188	CMO/ASA Sezione Auto
Sezione	4	CAMBIO AUTOMATICO	13	Data: 24/4/1972

Vetture MINIMATIC

GRUPPO FRIZIONE MARCE AVANTI

Si rende noto che:

- Il gioco assiale del pacco dischi frizione, già stabilito in $0,26 \div 0,52$ mm è stato portato a $0,25 \div 0,90$ mm.
- Sono stati eliminati gli anelli di rasamento da 0,254 e 0,508 mm.
- Sono stati introdotti un disco ritegno frizione dello spessore di 9,21 mm ed un disco intermedio di 1,88 mm nominali che devono essere opportunamente accoppiati con i preesistenti dischi di 8,22 e 1,7 mm, per ottenere il gioco assiale prescritto.
- E' stato introdotto il nuovo anello elastico 38.50.4.463 in sostituzione del preesistente 38.50.4.419.

Il nuovo anello, maggiorato in larghezza, conserva però inalterato lo spessore del pre-modifica e quindi non incide nella determinazione del gioco assiale.

Quando vengono smontati cambi con frizione marcia avanti del vecchio tipo, è bene aggiornare il complessivo secondo detta modifica.

Elenchiamo qui di seguito i particolari vecchi e nuovi interessati alla determinazione del gioco assiale:

Particolari interessati	Spessore	Vecchia frizione	Nuova frizione
Disco ritegno	8,22 mm	38.50.4.417	
Disco ritegno	9,21 mm	—	38.50.4.464
Disco intermedio	1,7 mm	senza numero	
Disco intermedio	1,88 mm		38.50.4.465
Anello di rasamento	0,254 mm	eliminato	—
Anello di rasamento	0,508 mm	eliminato	—
Anello elastico ritegno	—	38.50.4.419	38.50.4.463

NB - La presente Informazione Tecnica si riferisce alla precedente Informazione di modifica Ricambi n. 2/72 del 27.3.1972.



Vetture B 38/3	INFORMAZIONE TECNICA	N 171 2° Ediz.	CMO/ASA Sezione Auto
Sezione 4	CAMBIO AUTOMATICO	12	Data: 20.3.1972

QUESTA INFORMAZIONE TECNICA AGGIORNATA, ANNULLA E SOSTITUISCE LA PARI NUMERO DEL 22.2.1971

COMANDI CAMBIO E LORO REGISTRAZIONE CONVERTITORE E SCATOLA CAMBIO

Vetture MINIMATIC

Si segnala che hanno subito modifiche, rispetto alla soluzione originale:

- A) - Il gruppo leva rinvio ed asta valvola selettiva.
- B) - Il convertitore e la scatola del cambio.

Si segnala inoltre che la modifica di cui al punto A) comporta tra l'altro, un differente procedimento per la registrazione del cavo di comando. Qui di seguito pertanto, oltre agli schizzi relativi alle varie soluzioni adottate, si riportano le descrizioni delle stesse, nonché il nuovo procedimento di registrazione del cavo.

- N.B. - I particolari che nel testo e nei disegni sono stampati in **grassetto** entro un riquadro, sono quelli di nuova introduzione nelle varie modifiche.
- I particolari i cui numeri di catalogo sono contrassegnati con (*) non vengono più forniti a Ricambi perchè esauriti.

A) - GRUPPO LEVA RINVIO ED ASTA COMANDO VALVOLA SELETTIVA

SOLUZIONE ORIGINALE (vedi fig. 1)

- 1 - La leva 38.80.4.114 di rinvio comando marce, ricavata di fusione, è montata sulla scatola 38.48.4.121 (*) mediante il perno 38.80.4.391, il dado 6245.1080 e la bussola distanziale 34.80.2.327 del dado stesso ed è protetta dal lamierino 38.48.4.321.
- 2 - Le forcelle 38.50.4.456 e 38.80.4.405 alle estremità della leva, sono protette rispettivamente dai due soffiotti parapolvere 38.80.4.395 e 38.80.4.396.
- 3 - Sull'alloggiamento del convertitore è montato l'anello paraolio 38.50.4.459 per l'asta di comando 38.50.4.458 (diametro = 6,4 mm).
- 4 - La registrazione del cavo di comando 38.80.4.109 si esegue come descritto nella pubblicazione 5054/A a pag. 13 del capitolo G1.

1° MODIFICA (vedi fig. 2)

- 5 - La leva **38.80.4.115** in lamiera stampata, con serbatoio di grasso e con snodi emisferici a ricupero automatico del gioco sul suo fulcro e alle estremità, sostituisce la leva 38.80.4.114 (1° soluzione) ed è montata sulla **nuova scatola 38.48.4.103** (*) mediante il sistema seguente:

- 6- La nuova leva 38.80.4.115 è supportata dalla colonnina **38.80.4.399** con dado **6205.1060** che sostituiscono il perno 38.80.4.391, il dado 6245.1080 e la bussola distanziale 34.80.2.327.
- 7- La forcella **38.80.4.111** lato cavo di comando, sostituisce la forcella 38.80.4.405.
- 8- La squadretta **38.80.4.359**, distanziale **38.80.4.400** (*) e vite **6001.0635** (*) sostituiscono la forcella 38.50.4.456 lato asta comando.
- 9- L'asta **38.50.4.411** (diametro = 8 mm) della valvola selettoria, sostituisce l'asta 38.50.4.458 (diametro = 6,4 mm).
- 10- L'anello paraolio **38.50.4.412** per l' **asta da 8 mm** sostituisce l'anello paraolio 38.50.4.459 per l'asta da 6,4 mm.
- 11- I particolari riguardanti la 1^a Modifica si possono sostituire in gruppo completo a quelli della soluzione originale soltanto se si sostituisce anche la vecchia scatola del cambio 38.48.4.121 (*) con quella modificata 38.48.4.103 (*).
- 12- Registrazione dei comandi 1^a modifica**
- Installare il gruppo completo comando selezione marce sulla vettura, evitando però di fissare il cavo con la fascetta 6380.0806.
 - Introdurre il cavo, provvisto di un dado di registro 6210.1110, attraverso le apposite bussole in gomma del collare nell'alloggiamento.
 - Montare l'altro dado di registro 6210.1110, il manicotto parapolvere grande 38.80.4.367 e quello piccolo 38.80.4.366, nonché il controdado 6205.1050.
 - Montare sull'estremità del cavetto la forcella 38.80.4.111 e fermarla col controdado in modo che essa si accoppi perfettamente con la leva 38.80.4.115.
 - Portare la leva del cambio in posizione "N" (folle).
 - Estrarre dalla scatola del cambio, sino a fine corsa, l'asta 38.50.4.411 di comando della valvola selettoria e quindi spingerla ancora dentro sino al primo scatto in modo da portare detta valvola in posizione di "folle".
 - Registrare il cavo agendo sui dadi 6210.1110 in modo che i fori sulla forcella 38.80.4.111 siano esattamente allineati col foro sulla leva 38.80.4.115. Effettuare il controllo dell'allineamento mediante la vite 6001.0629: se esatto, fissare quest'ultima con rondella elastica e dado.
 - Registrare, se necessario, l'interruttore di consenso avviamento come indicato nella pubblicazione 5054/A a pag. 11 del Capitolo G1.
- 13- Controllo registrazione comandi 1^a modifica**
- Effettuate le registrazioni di cui sopra, procedere come segue:
- Tirare il freno a mano e premere quello a pedale.
 - Avviare il motore ed inserire la 1^a marcia, controllando che la leva selettoria sia esattamente sulla posizione 1 del settore.
 - Riportare la leva in "folle" e controllare che in questa posizione coincida esattamente con la "N" sul settore.
 - Ripetere questo controllo innestando e disinnestando la "R" (retromarcia) e regolare quindi, se necessario, agendo sui dadi 6210.1110.
 - Montare infine il lamierino di protezione.

2^a MODIFICA (vedi fig. 3)

- 14- La leva di rinvio 38.80.4.115 è stata semplificata mediante eliminazione del coperchietto di ritegno lubrificante ed è montata sulla scatola **38.48.4.129** di nuovo tipo.

- 15 - Detta leva viene supportata ora, dalla vite **6004.0641** unitamente al distanziale **38.80.4.358** particolari che non sono intercambiabili nè con la colonnina 38.80.4.399 della 1ª modifica, nè col perno 38.80.4.391 della soluzione originale.
- 16 - Il coperchio **38.80.4.360** della leva di rinvio, sostituisce il lamierino di protezione 38.48.4.321 delle soluzioni precedenti.
- 17 - Il cavo 38.80.4.109, l'asta 38.50.4.411 di comando valvola selettiva, l'anello paraolio 38.50.4.412 sono rimasti inalterati rispetto alla modifica precedente, mentre la squadretta 38.80.4.359 viene montata **senza** distanziale 38.80.4.400, con la nuova vite **6001.0625**.
- 18 - La registrazione ed il controllo dei comandi si effettuano come già descritto ai punti 12 e 13.

B) - CONVERTITORE E SCATOLA DEL CAMBIO

SOLUZIONE ORIGINALE (vedi fig. 4)

- 19 - Il convertitore 38.14.4.001 è montato con la scatola cambio 38.48.4.121 (*) contemporaneamente alla leva di rinvio ed asta di comando da 6,4 mm della soluzione originale, (vedi punti da 1 a 4).

1ª MODIFICA (vedi fig. 4)

Avviene contemporaneamente alla 1ª modifica subita dalla leva di rinvio e dall'asta di comando (vedi punti da 5 a 13).

- 20 - Il convertitore originale 38.14.4.001 è montato su una nuova scatola cambio **38.48.4.103** (*) che differisce dalla precedente sia per l'alloggiamento dell'anello paraolio dell'asta di comando da 8 mm, che per il supporto della leva di rinvio comando che è del tipo descritto al punto 6.
- 21 - La nuova scatola 38.48.4.103 (*) può sostituire la scatola cambio 38.48.4.121 (*) originale, soltanto se si monta il gruppo completo leva di rinvio e asta da 8 mm del tipo 1ª modifica.

2ª MODIFICA (vedi fig. 5)

Avviene contemporaneamente alla 2ª modifica subita dalla leva di rinvio e suo supporto (vedi punti da 14 a 18).

- 22 - Il convertitore **38.14.4.003** di nuovo tipo, sostituisce il precedente 38.14.4.001. Essi differiscono per la diversa posizione della corona dentata di avviamento. In seguito a ciò l'alloggiamento del convertitore ed il lamierino parapolvere sono stati modificati, per cui:
- 23 - Il convertitore 38.14.4.003 di nuovo tipo, può essere montato soltanto sulla nuova scatola cambio **38.48.4.129**.

ALTRE SOLUZIONI POSSIBILI

- 24 - Il vecchio convertitore 38.14.4.001 può essere montato anche sulla nuova scatola cambio **38.48.4.129** interponendo però fra l'alloggiamento convertitore ed il motorino di avviamento, l'apposito distanziale fornito a Ricambi unitamente a detta scatola (vedi fig. 6).
- 25 - La nuova scatola cambio **38.48.4.129**, corredata del distanziale citato, può sostituire le precedenti scatole cambio 38.48.4.121 (*) e 38.48.4.103 (*), entrambe col vecchio convertitore, utilizzando però leva rinvio 38.80.4.115, vite 6004.0641, con distanziale 38.80.4.358 etc., citate ai punti da 14 a 16, compresa l'asta da 8 mm e registrando il cavo come descritto ai punti 12 e 13.

RIASSUNTO TABULARE DELLE VARIE SOLUZIONI ADOTTATE

A) GRUPPO COMANDI DEL CAMBIO	Soluzione originale (fig. 1)	1 ^a modifica (fig. 2)	2 ^a modifica (fig. 3)
Gruppo scatola cambio completa	38.48.4.121(*)	38.48.4.103 (*)	38.48.4.129
Leva rinvio	38.80.4.114	38.80.4.115	38.80.4.115
Perno per leva rinvio	38.80.4.391	-	-
Bussola distanziale	34.80.2.327	-	-
Dado per perno	6245.1080	-	-
Colonnina supporto leva rinvio	-	38.80.4.399	-
Dado per fissaggio leva rinvio	-	6205.1060	-
Vite per leva di rinvio	-	-	6004.0641
Distanziale	-	-	38.80.4.358
Cavo comando leva	38.80.4.109	38.80.4.109	38.80.4.109
Forcella per cavo	38.80.4.405	38.80.4.111	38.80.4.111
Asta comando valvola selettoria			
(diam. 6,4 mm)	38.50.4.458	-	-
(diam. 8 mm)	-	38.50.4.411	38.50.4.411
Forcelle per detta	38.50.4.456	-	-
Squadretta fra leva ed asta	-	38.80.4.359	38.80.4.359
Distanziale per squadretta	-	38.80.4.400 (*)	-
Vite per collegamento squadretta- -leva	-	6001.0635 (*)	6001.0625
Dado collegamento squadretta-asta	-	6205.1060 (*)	6205.1060 (*)
Paraolio per asta	38.50.4.459	38.50.4.412	38.50.4.412
Protezioni parapolvere:			
Lamierino protezione leva rinvio	38.48.4.321	38.48.4.321	-
Soffietto parapolvere lato cavo	38.80.4.396	-	-
Soffietto parapolvere lato asta	38.80.4.395	-	-
Coperchio di protezione	-	-	38.80.4.360

(*) - Particolari non forniti a Ricambi

Fig. 1 - Gruppo comandi originali

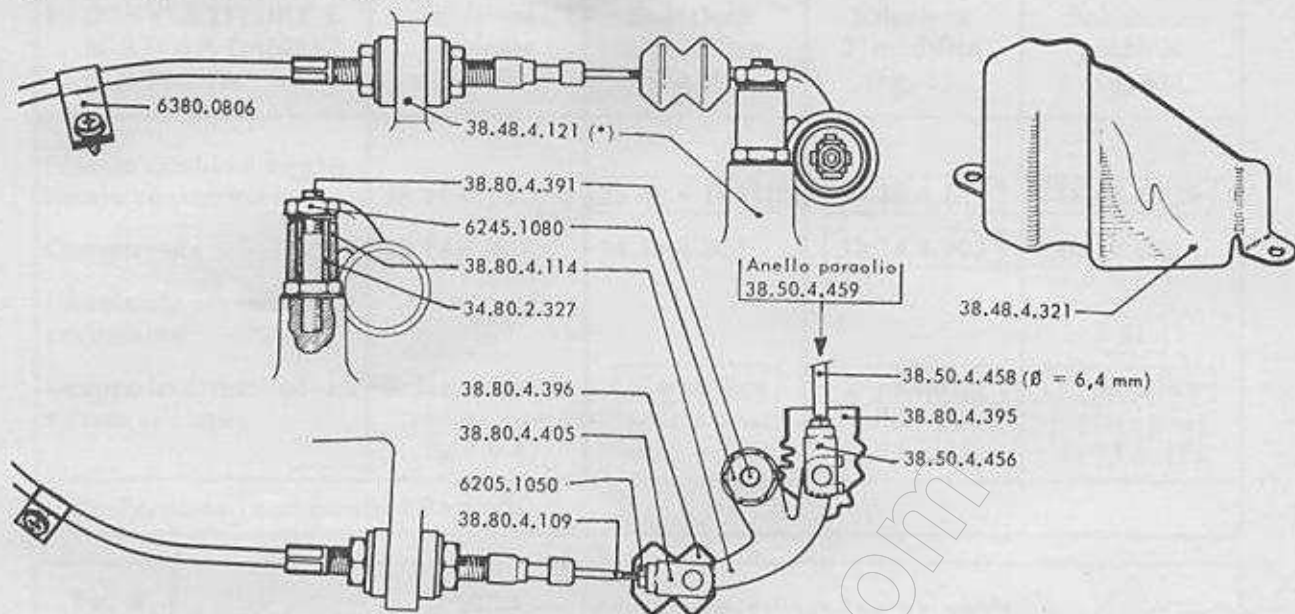


Fig. 2 - Gruppo comandi 1ª modifica

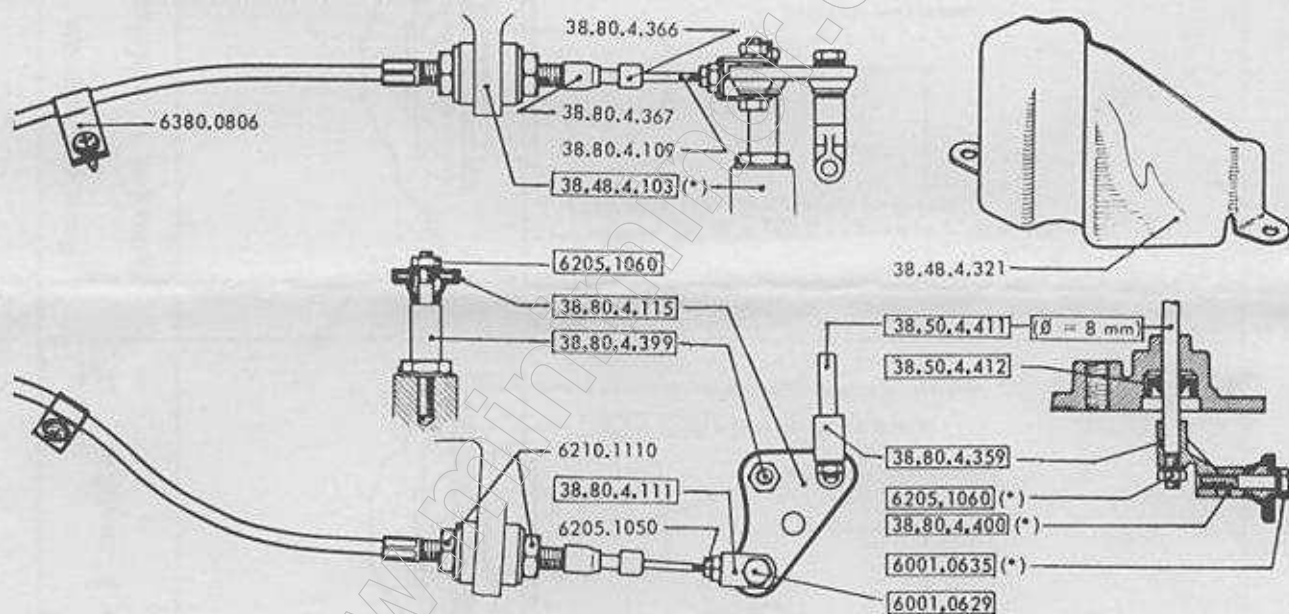
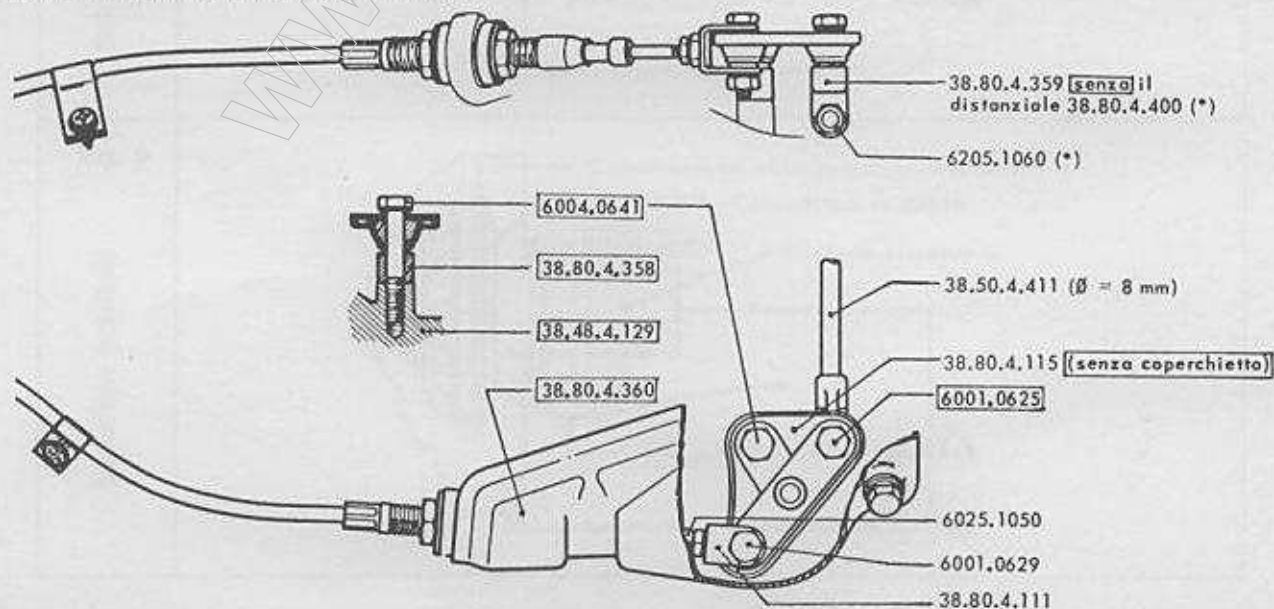
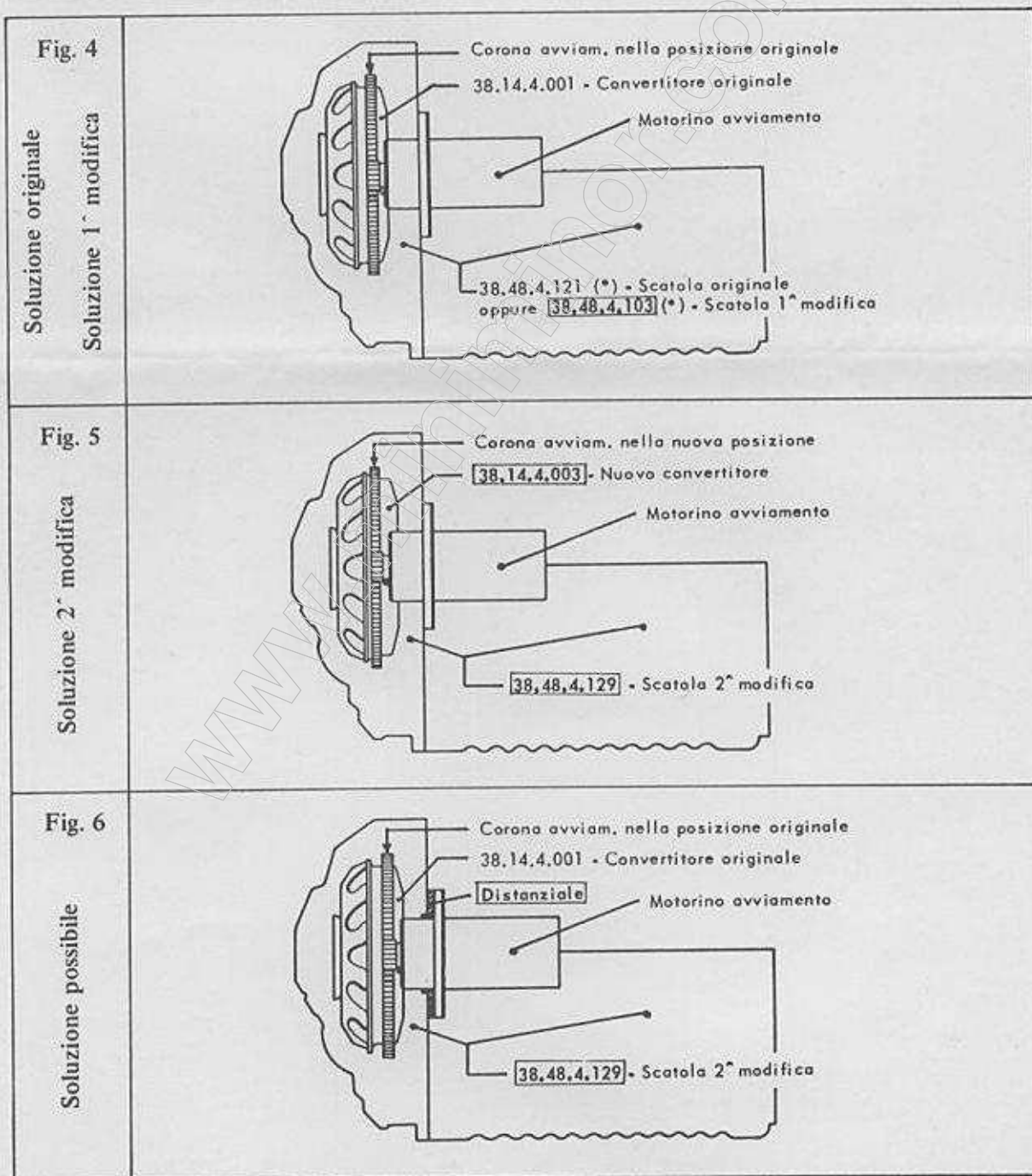


Fig. 3 - Gruppo comandi 2ª modifica



B) CONVERTITORE E SCATOLA CAMBIO COMPLETA	Soluzione originale (fig. 4)	Soluzione 1 ^a modifica (fig. 4)	Soluzione 2 ^a modifica (fig. 5)	Soluzione possibile (fig. 6)
Scatola cambio-alloggiamento convertitore	38.48.4.121(*)	38.48.4.103 (*)	38.48.4.129	38.48.4.129
Convertitore	38.14.4.001	38.14.4.001	38.14.4.003	38.14.4.001
Distanziale per motorino avviamento	-	-	-	SI
Gruppo leva rinvio ed asta valvola selettiva	Soluz. originale (vedere punti da 1 + 4)	1^a modifica (vedere punti da 5 + 13)	2^a modifica (vedere punti da 14 + 18)	2^a modifica (vedere punti da 14 + 18)

(*) - Particolari non forniti a Ricambi

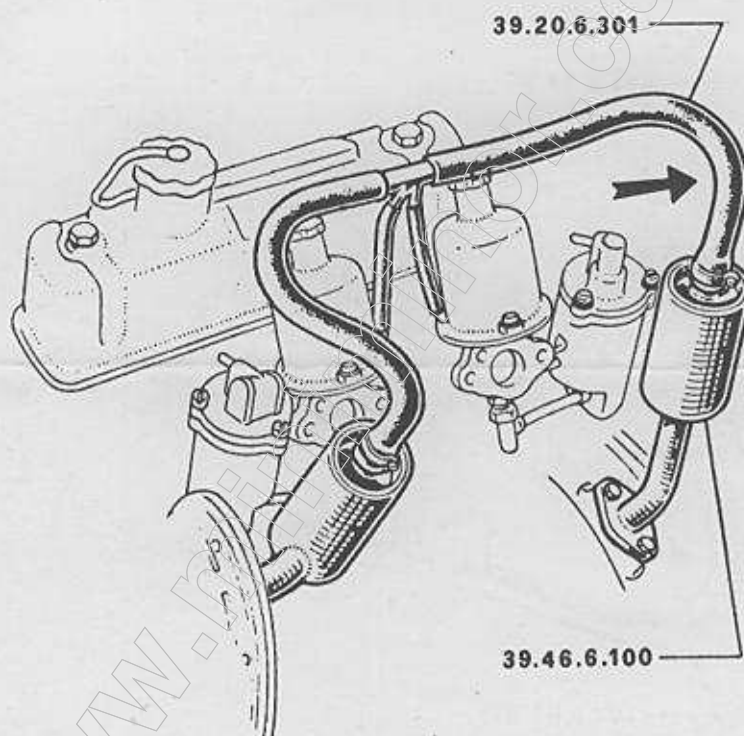




Vetture B 39/6	INFORMAZIONE TECNICA	N. 189	CMO/ASA Sezione Auto
Sezione 0	V A R I E	67	
			Data: 8/5/1972

CONSUMO OLIO MINI COOPER 1300

Si rende noto che l'eccessivo consumo di olio riscontrato su alcune vetture è, nella maggior parte dei casi, dovuto allo strozzamento del tubo in gomma part. n. 39.20.6.301 del circuito di ricircolazione gas di sfiato lato volano, in prossimità dell'attacco al separatore olio part. n. 39.46.6.100 (zona indicata con freccia in figura).



In tale zona, il tubo descrive una curva accentuata che per effetto della temperatura e delle vibrazioni può dare luogo a una piega e quindi provocare una strozzatura. Ne consegue un risucchio di olio dal carter, in una quantità che è in relazione alla temperatura, alla velocità del motore e al grado di strozzamento del tubo stesso. In alcuni casi, il passaggio di olio attraverso il circuito è favorito dalla imperfetta tenuta della piastra (ove esiste) di chiusura dell'alloggiamento previsto per la pompa AC, per un difetto dei prigionieri che hanno la parte non filettata talvolta leggermente sporgente dal piano della piastra e non consentono un serraggio perfetto.

A ciò si può facilmente rimediare, interponendo fra piastra e dado, una rondella piana di spessore.

Nei casi di eccessivo consumo di olio (superiore a kg. 1,2 per 1000 km) suggeriamo, ancor prima di verificare gli accoppiamenti canne-pistoni e steli valvole-guide, di assicurarsi che la tenuta della piastra e la curvatura del tubo, non presentino i difetti sopra descritti.

Occorrendo, in attesa di una soluzione definitiva, si può sostituire il tubo originale con quello del servofreno part. n. 39.74.3.384, (ultimo tipo prestampato) che si adatta perfettamente come dimensioni e che avendo la curvatura ricavata di stampo e non soggetta a piegarsi, elimina l'inconveniente.



Vetture B 38/6 B 38/8 G 38/7 B 39/6	INFORMAZIONE TECNICA	N. 187	CMO/ASA Sezione Auto
Sezione 2		FRIZIONE	
			Data: 19/4/1972

Vetture: Mini 1000 - Mini 1001 - Mini "t" 1000 - Mini Cooper 1300

PEDALE DELLA FRIZIONE

Si porta a conoscenza che il pedale della frizione relativo alle vetture emarginate è stato modificato per consentire un migliore sfruttamento della corsa della pompa di detto comando.

La modifica consiste nello spostamento di 1,5 mm dell'asse del perno per foro di fissaggio del pedale al puntalino della pompa. Ciò consente il livellamento del pedale frizione a quello del freno ed un aumento della corsa del pedale di circa 5 mm.

Ove si riscontrassero nelle vetture sopracitate difficoltà di disinnesto, anche dopo una accurata registrazione della frizione, occorre sostituire il pedale.

Tenere presente che i particolari a Ricambi sono del tipo corretto ed il loro numero di Matricola non ha subito variazioni.

www.minimotors.com



Vetture	38/4	INFORMAZIONE TECNICA	N.	190	CMO/ASA Sezione Auto
Sezione	1	MOTORE		31	
					Date: 7/6/1972

**Vetture Minimatic
DISTRIBUTORE ACCENSIONE**

Si rende noto che i distributori LUCAS 41.265 (n. Cat. 34.32.4.125) finora impiegati solo sulle vetture J5 saranno montati anche sulle vetture Minimatic, in alternativa con i distributori LUCAS 41.251 (n. Cat. 38.32.4.125).

L'angolo di calettamento (anticipo fisso) è di 4° per ambedue i distributori.

Per le curve degli anticipi si rimanda alle Pubblicazioni ASA 5048/A e 5054/A.

www.minimatic.com



Vetture B 38/3 B 38/6 B 38/8 B 39/6 G 38/7	INFORMAZIONE TECNICA	N.	CMO/ASA Sezione Auto
Sezione 6		191	
	SOSPENSIONI	14	Data: 12/6/1972

AMMORTIZZATORI E SPINGITOI DEI CONI IN GOMMA

Vetture: Berline serie Mini 1000 e 1001 (B 38/6 e 38/8)
Mini Matic (B 38/3)
Mini Cooper 1300 (B 39/6)
Giardinette serie Mini "t" 1000 (G 38/7)

In caso di revisione delle sospensioni con coni in gomma, per evitare anomalie nell'assetto della vettura, accertarsi sempre che spingitoidi ed ammortizzatori di ambo i lati siano del tipo prescritto in questa Informazione Tecnica.

Controllare che gli spingitoidi dello stesso assale abbiano testa di egual diametro tenendo presente che uno spingitoio con testa del diametro di 94 mm rende più "dura" a fondo corsa, la sospensione, che non uno con testa da 82,5 mm.

BERLINE

Tutte le vetture berlina equipaggiate con sospensioni a coni in gomma, hanno sospensioni anteriori e posteriori di tipo "abbassato" rispetto a quelle delle vecchie Mini "t" 850 e perciò fornite di spingitoidi ed ammortizzatori, ambedue di tipo corto.

SOSPENSIONI ANTERIORI DELLE BERLINE

Tabella 1

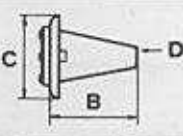
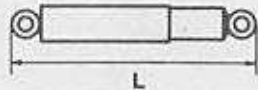
Spingitoidi anteriori corti (Berline)					
Sono montati in alternativa spingitoidi anteriori corti 38.66.5.403 oppure spingitoidi anteriori lunghi 38.66.2.120, della vecchia Mini "t" 850, opportunamente accorciati come indicato in tabella.					
Ambedue gli spingitoidi hanno una testa da 82,5 mm.					
N. catalogo INNOCENTI	Stampigliatura BLMC	Tipo			Note
			B	C	
38.66.2.120	21 A 530	Lungo, da accorciare come indicato qui di seguito:	Accorciare B da 85,4 mm a 81,5 mm asportando materiale dalla estremità D	82,5 mm	Se lo spingitoio è già stato accorciato in Fabbrica, porta come contrassegno un cerchio di vernice GIALLA e come stampigliatura BLMC la sigla 21 A 2442
38.66.5.403	21 A 2442	Corto	81,5 mm	82,5 mm	Sostituirà il precedente 38.66.2.120 accorciato

Tabella 2

Ammortizzatori anteriori (Berline) Armstrong o Girling possono essere montati in alternativa anche singolarmente. Sono gli stessi delle vecchie Mini "t" 850 e si riconoscono in base alle dimensioni qui sotto riportate:		
N. catalogo INNOCENTI		
	Tutto chiuso, massimo	Tutto esteso, minimo
38.66.2.125	L = 244,5 mm	L = 352,5 mm

SOSPENSIONI POSTERIORI DELLE BERLINE

Tabella 3

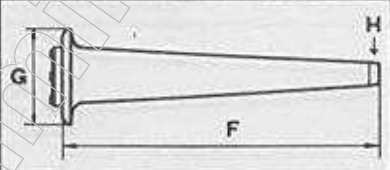
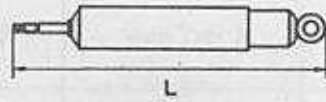
Spingitoi posteriori corti (Berline) Sono montati in alternativa spingitoi posteriori corti 38.70.6.340 con testa da 82,5 mm, oppure spingitoi posteriori lunghi 38.70.2.340 con testa da 94 mm, della vecchia Mini "t" 850, opportunamente accorciati come indicato qui di seguito:					
N. catalogo INNOCENTI	Stampigliatura BLMC	Tipo			Note
			F	G	
38.70.2.340 (post. lungo)	21 A 1684	Lungo, da accorciare come indicato qui di seguito:	Accorciare F da 315 mm a 312 mm asportando materiale dalla estremità H	94 mm	Se lo spingitoio è già stato accorciato in Fabbrica, porta come contrassegno un cerchio di vernice GIALLA e come stampigliatura BLMC la sigla 21 A 2443
38.70.6.340	21 A 1683	Corto	312 mm	82,5 mm	Sostituirà il precedente 38.70.2.340 accorciato

Tabella 4

Ammortizzatori posteriori corti (Berline) Armstrong o Girling possono essere montati in alternativa anche singolarmente. Sono più corti di quelli delle vecchie Mini "t" 850 e si riconoscono in base alle dimensioni qui sotto riportate:		
N. catalogo INNOCENTI		
	Tutto chiuso, massimo	Tutto esteso, minimo
38.70.6.100	L = 291 mm	L = 434 mm

MINI T 1000

Le attuali Mini "t" 1000, come soluzione transitoria, sono equipaggiate con sospensioni anteriori e posteriori "abbassate" identiche a quelle delle Berline. In seguito, saranno definitivamente portate ad un assetto "alto" eguale a quello delle vecchie Mini "t" 850 delle quali conserveranno ammortizzatori e spingitoidi di tipo lungo sia anteriormente che posteriormente. Gli spingitoidi anteriori saranno con testa da 82,5 mm mentre per i posteriori sarà da 94 mm come indicato qui di seguito:

Tabella 5

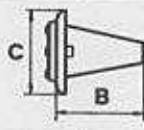
Spingitoidi anteriori lunghi (Mini "t" 1000 versione definitiva)					
N. catalogo INNOCENTI	Stampigliatura BLMC	Tipo			Note
			B	C	
38.66.2.120	21 A 530	Lungo	85,4 mm	82,5 mm	Della vecchia Mini "t" 850

Tabella 6

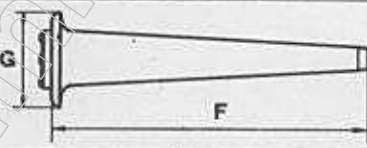
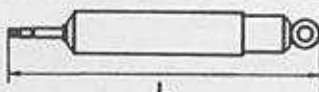
Spingitoidi posteriori lunghi (Mini "t" 1000 versione definitiva)					
N. catalogo INNOCENTI	Stampigliatura BLMC	Tipo			Note
			F	G	
38.70.2.340	21 A 1684	Lungo	315 mm	94 mm	Della vecchia Mini "t" 850

Tabella 7

Ammortizzatori (Mini "t" 1000 versione definitiva)					
Armstrong o Girling possono essere montati in alternativa anche singolarmente. Sono gli stessi delle vecchie Mini "t" 850 sia i posteriori che gli anteriori. Questi ultimi sono montati pure sulle Berline.					
N. catalogo INNOCENTI			Note		
	Tutto chiuso, massimo	Tutto esteso, minimo			
Anteriori	38.66.2.125	Vedi Tab. 2	Vedi Tab. 2	Delle Berline e delle vecchie Mini "t" 850	
Posteriori	38.70.2.108	L = 304 mm	L = 459 mm	Tipo lungo delle vecchie Mini "t" 850	



Tutte le vetture	INFORMAZIONE TECNICA	N. 193	CMO/ASA Sezione Auto
Sezione 1	MOTORE	32	Data: 5/9/1972

GUARNIZIONE FRA CARTER E BASAMENTO MOTORE

Per ragioni di approvvigionamento, la guarnizione in due metà 34.48.2.328 fra carter e basamento è stata sostituita dalla guarnizione 38.48.4.131 anch'essa in due metà.

Tenere presente che, pur essendo lo spessore a scarico della guarnizione post-modifica 38.48.4.131 inferiore a quello della guarnizione pre-modifica 34.48.2.328, esse sono perfettamente intercambiabili, infatti lo spessore delle due guarnizioni **pressate** si eguaglia raggiungendo per ciascuna il valore prescritto di

0,18 mm

www.miniminino.com



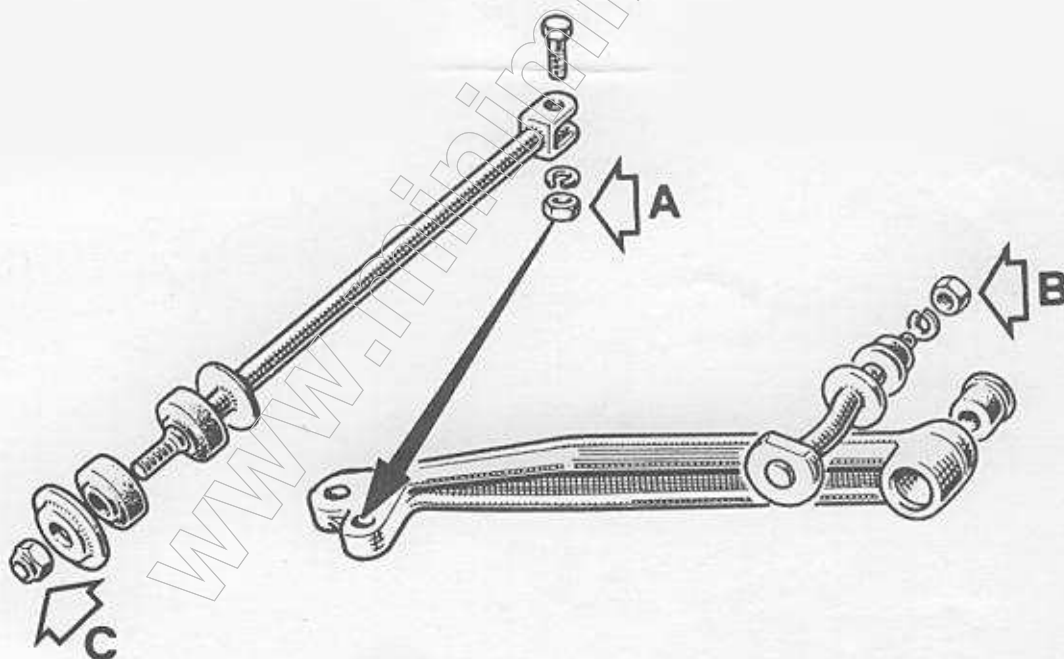
Vetture	36 38 39	INFORMAZIONE TECNICA	N.	195	COM/STA
Sezione	6		SOSPENSIONI	15	
Data: 14/11/1972					

SOSPENSIONI ANTERIORI

Vetture Mini Minor e Mini Cooper (tutti i tipi)

Durante le verifiche di preconsegna nonché durante l'esecuzione dei tagliandi, raccomandiamo vivamente di controllare il corretto accoppiamento ed il serraggio di tutti i dadi delle sospensioni anteriori, con particolare riguardo ai seguenti, indicati con freccia nella figura sottostante:

- A – Dadi 62071080 per le viti 38662301 di unione dei tiranti sinistro e destro ai bracci inferiori delle sospensioni anteriori.
- B – Dadi 62071100 per i perni 39662102 di ancoraggio dei bracci inferiori sinistro e destro delle sospensioni anteriori.
- C – Dadi 62451110 per l'ancoraggio dell'estremità anteriore dei tiranti sinistro e destro al telaio.



VETTURE J5

Anche per le vetture J5 devono essere eseguiti i controlli sopradescritti, intervenendo sulla corrispondente bulloneria delle sospensioni anteriori.

E' inutile sottolineare l'importanza che rivestono tali controlli per il sicuro funzionamento delle vetture.



Vetture B 38/6 B 38/8 G 38/7	INFORMAZIONE TECNICA	N. 194	COM/STA
Sezione 1	MOTORE	33	Date: 14/11/1972

PULEGGIA CON SMORZATORE VIBRAZIONI

Vetture Mini 1000 - Mini 1001 - Mini "t" 1000

Si rende noto che i motori 998 cc delle vetture a margine, contrassegnati dalla sigla 99 H - 503 R, a partire dal numero di matricola 19291 sono equipaggiati di puleggia comando ventilatore del tipo con smorzatore di vibrazioni in sostituzione della semplice puleggia premodifica 31084103.

L'attuale puleggia provvista di smorzatore, reca il numero di matricola 34082106.

Nel caso di interventi sul motore diretti ad eliminare eccessive vibrazioni, si raccomanda di operare la sostituzione della puleggia, montando quella di nuovo tipo.

www.miniminimotor.com

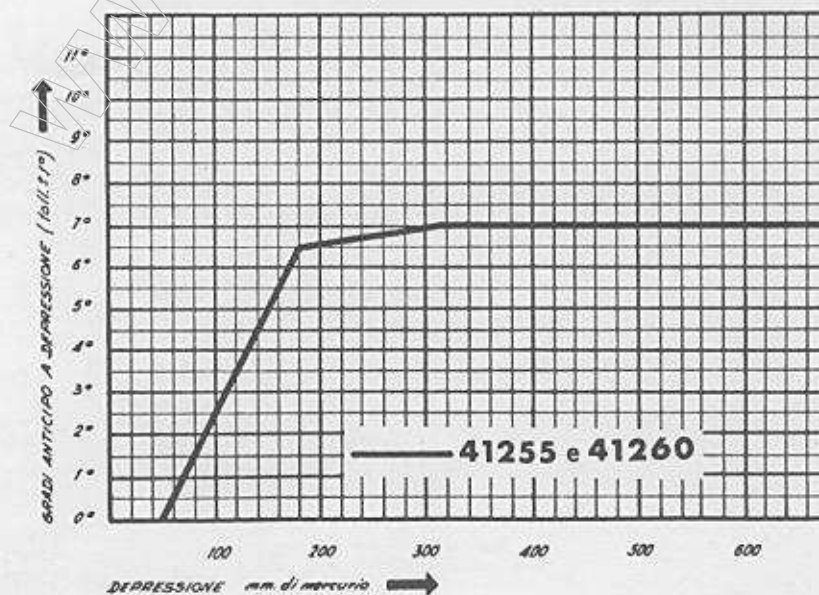
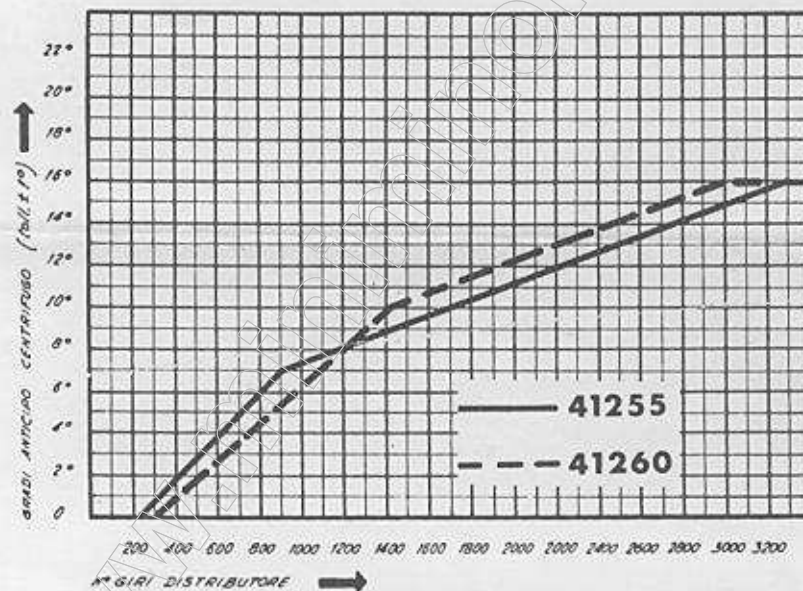


Vetture B 38/6 B 38/8 G 38/7	INFORMAZIONE TECNICA	N. 196	COM/STA
Sezione 1	MOTORE	34	Date: 14/11/1972

DISTRIBUTORE DI ACCENSIONE

Vetture Mini 1000 - Mini 1001 - Mini "t" 1000

Vi informiamo che sulle vetture a margine, equipaggiate con motori 99H-503R, sarà impiegato il distributore di accensione LUCAS tipo 41260 in alternativa a quello attuale LUCAS tipo 41255. I due tipi di distributore hanno caratteristiche di anticipo simili e sono da ritenersi praticamente intercambiabili, come si può rilevare dalle curve seguenti:





Vetture 36/4	INFORMAZIONE TECNICA	N. 192	CMO/ASA Sezione Auto
Sezione 7	FRENI	12	
			Data: 6/8/1972

VETTURE J5

FRENI A DISCO CON PINZE MONOCILINDRO FLOTTANTI

Le vetture J5, a partire dal telaio n. 706001, hanno subito le seguenti modifiche:

- 1) Le pinze bicilindro ad ancoraggio rigido, dei freni a disco anteriori, sono sostituite da pinze MONOCILINDRO ad ancoraggio flottante.
- 2) Lo spessore dei dischi di detti freni passa da 7,62 + 7,74 mm a 10,92 + 11,17 mm.
- 3) Il cilindretto operatore dei freni posteriori passa dal diametro di 19 mm al diametro di 20,3 mm.
- 4) La valvola limitatrice pressione frenata posteriore è stata sostituita con altra, la taratura della quale è di 30 kg/cm² invece dei 35 kg/cm² della precedente. Le due valvole si distinguono fra loro in base ai seguenti numeri stampigliati sull'esagono:
45 per le pre-modifica
37 per le post-modifica
- 5) I cerchi da 4J x 12" sono sostituiti con cerchi da 4½J x 12" che lavorano con uno sbalzo superiore di 6 mm rispetto ai precedenti.
- 6) La carreggiata di conseguenza aumenta come segue:
anteriormente passa da 1310 mm a 1322 mm
posteriormente passa da 1290 mm a 1302 mm.
- 7) Sono usati i pneumatici 155 SR 12, oppure in alternativa i premodifica 5,50 S 12 o i 145 SR 12.
- 8) La sigla distintiva della vettura, che prima era B 36/3, diventa B 36/4.

ATTENZIONE! Per ragioni di omologazione i cerchi 4½J x 12" ed il nuovo impianto freni succitato, non devono essere montati sulle vetture J5 pre-modifica (B 36/3).

NUOVE PINZE FRENI A DISCO (vedi disegni a pag. 3)

Le nuove pinze dei freni anteriori sono composte ciascuna di una staffa 2 fissata rigidamente al contromozzo e di una piastra 3 di reazione (oscillante attorno al perno 4 su detta staffa) sulla quale sono montate sia le pastiglie 12, che l'unico cilindro operatore 7.

Pressurizzando il cilindro, il pistone 14 porta a contatto del disco 1 del freno la sua pastiglia di attrito, mentre la reazione conseguente sul cilindro stesso fa sì che, tramite la piastra di reazione, esso agisca simultaneamente e con eguale forza anche sulla pastiglia all'altro lato del disco.

SOSTITUZIONE DELLE PASTIGLIE DI ATTRITO

- 1) Sollevare anteriormente la vettura e rimuovere le ruote.
- 2) Rimuovere le copiglie, la piastrina elastica di ritegno delle pastiglie di attrito e le pastiglie stesse.
- 3) Pulire accuratamente l'alloggiamento delle pastiglie e la testa del pistone.
- 4) Premere il pistone nel cilindro, montare le pastiglie 12 nuove del tipo prescritto orientandole come indicato in figura ed assicurarsi che esse scorrano liberamente nell'alloggiamento.
- 5) Fissare le pastiglie con la piastrina elastica e relative copiglie.
- 6) Allentare la vite 5 adiacente al perno di oscillazione 4, azionare diverse volte il pedale del freno per centrare le pastiglie sul disco del freno e serrare nuovamente la vite a 0,3 mkg.

RIMOZIONE E SOSTITUZIONE DI UN GRUPPO PINZA

Le operazioni necessarie sono intuitive.

La stampigliatura (TOP) sta ad indicare la parte superiore delle pinze.

Tenere presente che la distanza fra il piedè posteriore della staffa 8 e la parte fissa della pinza non deve superare 1 mm.

Questo controllo può essere effettuato soltanto dopo avere rimosso le pastiglie di attrito.

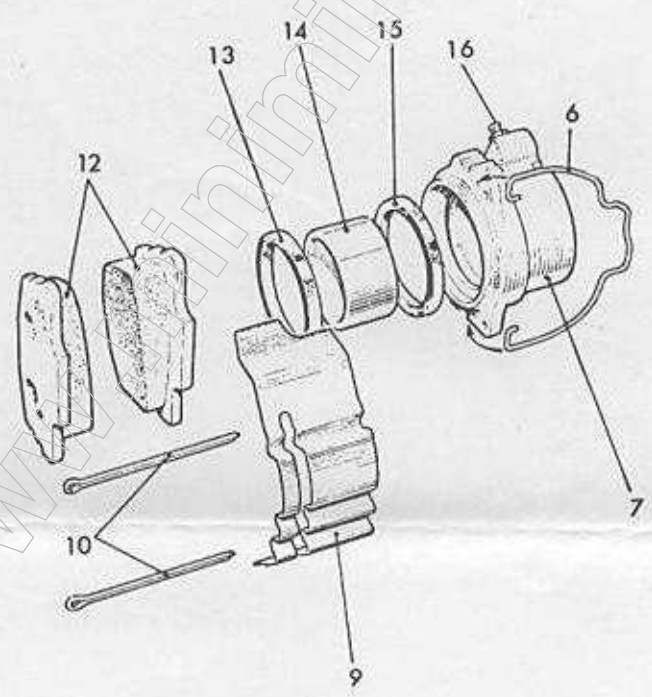
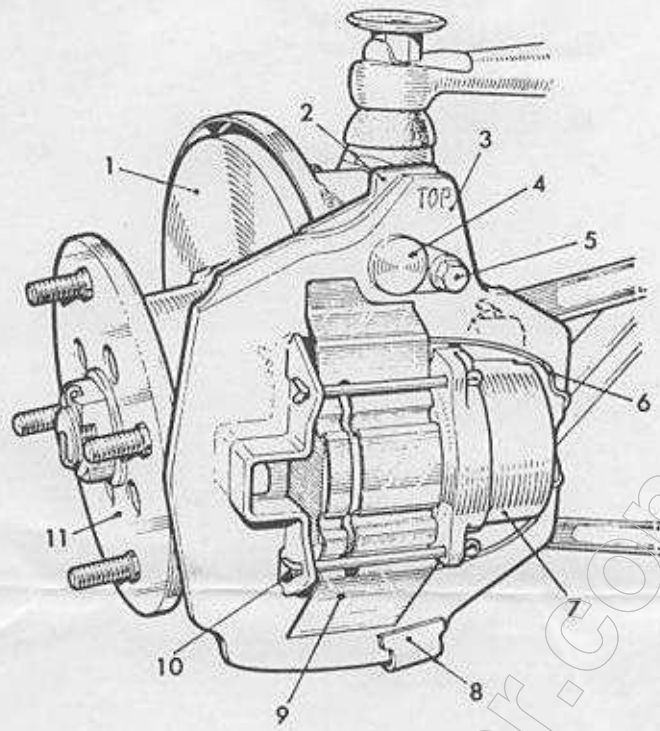
RIASSUNTO DATI

FRENI A DISCO CON PINZE MONOCILINDRO

Tipo pinza	Lockheed, monocilindro, flottante
Diametro del disco	213 mm
Area totale pastiglie	120 cm ²
Area totale piste sui dischi	955 cm ²
Materiale di attrito	MINTEX M 78, FG
Spessore minimo pastiglie	1,6 mm
Diametro cilindri operatori	50,8 mm
Max. eccentricità sulla periferia del disco	0,15 mm
Coppia serraggio vite del perno di oscillazione	0,3 mkg

FRENI POSTERIORI

Diametro cilindretto operatore	20,3 mm
Valvola limitatrice, pressione taratura	30 kg/cm ²



Freni a disco con pinze monocilindro flottanti

1 - Disco del freno; 2 - Staffa di ancoraggio solidale al contromozzo; 3 - Piastra oscillante di reazione; 4 - Perno di oscillazione; 5 - Vite; 6 - Cavallotto elastico di ritegno cilindro; 7 - Cilindro; 8 - Staffa di guida e ritegno della piastra di reazione; 9 - Molla di ritegno delle pastiglie di attrito; 10 - Copiglie di ritegno; 11 - Flangia attacco ruota; 12 - Pastiglie di attrito; 13 - Anello parapolvere; 14 - Pistone; 15 - Anello tenuta; 16 - Vite spurgo.