

**Austin
Morris**



mini clubman

AKM 4674
(Italian)

ADDENDUM

Da impiegarsi con il Manualetto

Traino in panne

ATTENZIONE: Per assicurare che il bloccasterzo non si blocchi quando la vettura viene trainata, è essenziale che la chiavetta dell'accensione venga portata alla posizione '1' e venga lasciata in detta posizione durante il traino.

Se la vettura viene trainata a motore spento — ed è dotata di servofreno — facciamo notare che occorrerà una pressione maggiore per premere il pedale dei freni.

**Austin
Morris** 

Manuale di Istruzioni

Pubblicazione No. AKM 3594 (4a Edizione) — Italian

Stampato dallo Austin Morris Limited

Una offliata della BL Cars Limited

© BL CARS LIMITED 1979

MINI Clubman

Questo Libretto è un'introduzione alla vostra nuova automobile Leyland. La vettura è stata prodotta secondo rigorosi criteri di qualità ed affidabilità e se verrà usata come si deve e mantenuta come previsto nei servizi periodici potrete usarla tranquillamente e senza costosi inconvenienti.

Nelle prime pagine sono spiegati il funzionamento ed i compiti dei vari comandi, interruttori ed altre dotazioni.

Nel corpo principale del Libretto ci sono le istruzioni per l'uso del cricco, la sostituzione delle ruote, il ricambio delle lampadine, la lubrificazione e le operazioni di servizio per i vari organi della vettura.

La regolare manutenzione agli intervalli raccomandati è indispensabile per avere sempre la vettura efficiente e funzionale come in origine e troverete le apposite raccomandazioni della Casa nel 'SOMMARIO DELLA MANUTENZIONE'. Le voci che richiedono attrezzature specializzate vanno affidate alla Concessionaria od Officina Autorizzata. Per le informazioni che servono nei servizi e per l'uso quotidiano della vettura, come ad esempio la pressione delle ruote, i rifornimenti d'olio, ecc., si devono consultare i 'DATI GENERALI'.

Le Concessionarie ed Officine Autorizzate hanno personale addestrato a Vostra disposizione per fare i servizi occorrenti sulla macchina ed i programmi della manutenzione sono riportati nel 'Passaporto dei Servizi'. Cercate l'insegna **Leycare Service**.

Ogni riferimento a lato destro o sinistro è sempre inteso osservando la vettura dal di dietro.

Le caratteristiche di ogni vettura possono variare da un paese all'altro per esigenze di mercato e anche da un modello all'altro. La Casa si riserva il diritto di apportare modifiche in qualsiasi momento anche senza preavviso. La politica di costante miglioramento del prodotto perseguita dalla Casa può comportare cambiamenti o modifiche di piccola o grande entità alle caratteristiche tecniche della vettura. Pur avendo fatto tutto il possibile per garantire la precisione delle informazioni contenute nel presente Libretto, la Casa, la Concessionaria o le Agenzie autorizzate che forniscono il libretto stesso all'automobilista non possono essere ritenute responsabili in nessun modo di eventuali inesattezze e conseguenze che ne potessero derivare.

ATTENZIONE

Molti liquidi ed altre sostanze, impiegati sulle comuni autovetture, sono velenosi e non vanno pertanto ingeriti, nè rovesciati su ferite non ancora rimarginate. Tra le sostanze nocive ricordiamo: l'antigelo, il liquido per freni, il carburante, gli additivi per il lavavetro, i lubrificanti e parecchi adesivi.

| | <i>Pagina</i> |
|---|---------------|
| INTRODUZIONE ALLA VETTURA | |
| COMANDI | 4 |
| STRUMENTI ED INTERRUITORI | 5 |
| ISTRUZIONI DI GUIDA | 10 |
| RISCALDAMENTO E VENTILAZIONE | 16 |
| CARROZZERIA E FINITURE | 18 |
| SEDILI E CINTURE DI SICUREZZA | 24 |
| MANUTENZIONE DELLA VETTURA | |
| PULIZIA | 26 |
| IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO | 28 |
| RUOTE E PNEUMATICI | 30 |
| FRENI | 34 |
| IMPIANTO ELETTRICO | 38 |
| ACCENSIONE | 48 |
| FRIZIONE | 51 |
| IMPIANTO ALIMENTAZIONE CARBURANTE | 52 |
| MOTORE/TRASMISSIONE | 54 |
| STERZO/SOSPENSIONI | 57 |
| DATI GENERALI | 59 |
| SOMMARIO DELLA MANUTENZIONE | 62 |
| LUBRIFICAZIONE | 64 |
| LUBRIFICANTI DI SERVIZIO | 66 |
| ASSISTENZA | 67 |
| MESSA A PUNTO SPECIALE | 69 |

Fig. 1 I comandi

Leva del cambio (1) Le posizioni delle marce sono indicate sul pomello della leva.
 (1) Per innestare la retromarcia, spostare la leva verso destra in folle finché s'incontra resistenza, 'SOLLEVARE' la leva, continuare lo spostamento laterale e quindi spostare la leva all'indietro per innestare la marcia.

Modello Berlina 1977. Le luci della retromarcia si accendono automaticamente quando detta marcia viene selezionata, a patto che l'accensione sia inserita.

Freno a mano (2) Il freno a mano è a leva. Esso agisce meccanicamente sulle ruote posteriori solamente. Per sbloccare il freno a mano, tirare leggermente la leva verso l'alto, premere il pulsante di testa, spingere la leva il basso.

Pedali (3) (4) (5) I pedali sono sistemati secondo la disposizione convenzionale. Il pedale del freno agisce tramite un impianto idraulico sui freni di tutte le quattro ruote e comanda anche l'accendersi delle luci di arresto quando l'accensione è inserita. Non bisogna viaggiare col piede appoggiato sul pedale della frizione, tranne quando si sta per innestare o disinnestare una marcia, oppure viaggiando incolonnati nel traffico molto denso, perchè così facendo si provoca una rapida usura del disco della frizione.

Comando aria (starter) (6) Si usa il comando dell'aria per arricchire la miscela e facilitare l'avviamento del motore a freddo. La miscela aria/carburante si arricchisce man mano che il pomello viene tirato.

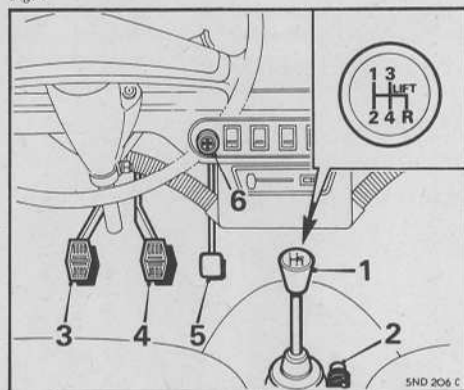
Dopo aver tirato il pomello alla posizione desiderata si può bloccarlo girandolo in senso orario di un quarto di giro.

Per cambiarne la posizione o riportarlo a zero, girare il pomello un quarto di giro in senso antiorario e spingerlo per farlo rientrare.

NON SI DEVE SPOSTARE il pomello quand'è in posizione 'bloccata'.

Nelle 'ISTRUZIONI DI GUIDA' sono riportate alcune osservazioni sull'impiego di questo comando.

Fig. 1



Interruttore di accensione/avviamento e bloccasterzo Fig. 1 **PRENDETE NOTA DEL NUMERO DELLA CHIAVE** nel vostro **DIARIO DI BORDO** ed anche in un'agenda di casa e poi **STACCATE L'ETICHETTA** col numero dal portachiavi. Se occorrono altre chiavi bisogna rivolgersi alla Com-missionaria/Officina Autorizzata.

Fig. 1

Il dispositivo bloccasterzo riduce notevolmente il rischio di furto della vettura.

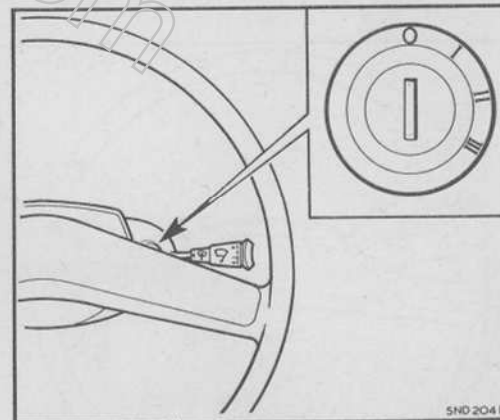
Sblocco Si sblocca lo sterzo infilando la chiavetta e girandola alla posizione 'P'. Se il volante è stato girato per innestare il blocco, bisogna spostarlo leggermente per facilitare il disinnesto del puntale della serratura. Dovendo rimorchiare la vettura in panne la chiave deve essere alla posizione 'P'.

Accensione e avviamento Per inserire l'accensione, girare la chiavetta alla posizione 'II'. Spostandola ancora un poco contro la resistenza offerta dalla molla nella posizione 'III' si aziona il motorino d'avviamento. Bisogna rilasciare la chiavetta non appena il motore parte.

Blocco dello sterzo Par bloccare lo sterzo girare la chiave in senso antiorario alla posizione 'O' e sfilarla. La serratura s'innesta quando si gira il volante.

AVVERTENZA. L'interruttore bloccasterzo/accensione/avviamento e tutti i circuiti elettrici relativi è stato realizzato appositamente per impedire il funzionamento dell'accensione e del motorino d'avviamento quando l'antifurto è innestato. Pertanto, modificando o sostituendo detto interruttore o i fili elettrici connessi si può andare incontro a pericolose conseguenze. Non si deve mai separare l'interruttore d'accensione dal dispositivo bloccasterzo.

Fig. 1



LEVETTE SULLO STERZO

Fig. 2 Comando lavavetro e tergicristallo

Lavavetro Premere la testa della levetta verso il piantone ('A') per azionare il lavavetro.

Il serbatoio del lavavetro va riempito con una miscela di acqua e detersivo apposto UNIPART Screen Wash. Coi climi freddi sarà meglio usare il detersivo UNIPART 'All Seasons' Screen Wash. Per evitare di danneggiare la vernice non si deve usare antigelo per radiatore nel lavavetro.

Tergicristallo Spostando la levetta verso il basso ('B') e lasciandola si ha una tersione unica del parabrezza. La leva ritorna in posizione 'spento' e il tergicristallo si ferma automaticamente alla fine di una passata.

Per azionare il tergicristallo a velocità normale spostare la leva verso l'alto alla prima posizione ('C') e per il funzionamento veloce spostarla alla seconda posizione ('D').

NOTA BENE: Il tergicristallo e il lavavetro non funzionano con l'accensione spenta.

Fig. 2 Indicatori di direzione, abbagliante e trombe

Indicatori di direzione L'interruttore comanda gli indicatori solamente quando l'accensione è inserita.

Spostare la leva in posizione 'E' quando si gira a sinistra ed alla posizione 'F' quando si gira a destra.

Dopo la svolta, il segnale si spegne automaticamente riportando il volante in posizione di marcia rettilinea.

Commutazione fari Quando i proiettori sono accesi mediante l'interruttore generale luci, spostare la leva in avanti ('G') per avere gli abbaglianti; la luce spia (BLU) si accende. Riportare la leva in posizione intermedia per l'anabbagliante.

NOTA BENE: Sulle vetture preparate per i paesi dove il codice prevede il lampeggio dei proiettori in anabbagliante, la posizione per l'abbagliante della leva è in posizione centrale e l'anabbagliante in avanti.

Lampeggiamento fari Portare la levetta verso il volante ('H') per lampeggiare i fari anche se l'interruttore luci non è inserito.

Avvisatori acustici Per suonare le trombe il pomello in cima alla levetta ('J').

Luce interno vettura Detta luce è situata a sinistra del padiglione, spora al montante porta. È comandata da un interruttore montato sulla luce stessa e da un interruttore automatico situato sul montante di entrambe le portiere. Quando entrambe le portiere sono chiuse si può accendere e spegnere la luce mediante l'interruttore sulla lampada.

Fig. 2

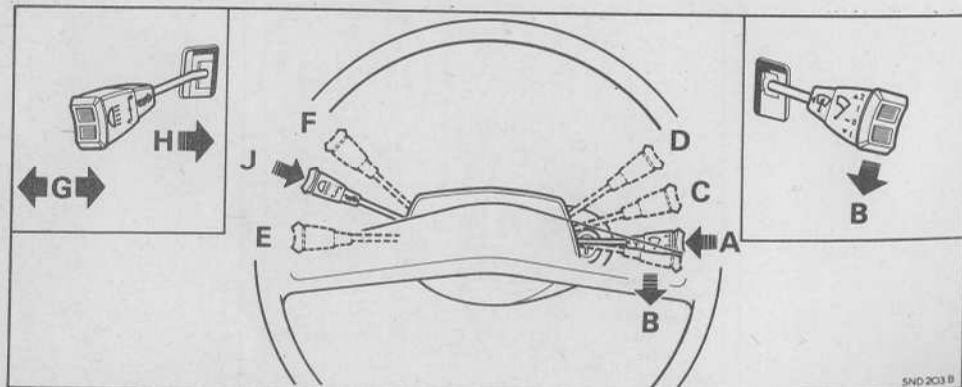


Fig. 3 Strumenti e spie

Strumenti 1. **Tachimetro.** Lo strumento è tarato in miglia e km all'ora, permettendo all'automobilista di rispettare i limiti di velocità espressi dalla segnaletica di paesi diversi. Nel tachimetro è compreso anche un contachilometri che registra la percorrenza totale del veicolo.

2. **Indicatore livello carburante.** Quando l'accensione è inserita lo strumento indica approssimativamente il quantitativo di carburante esistente nel serbatoio. Un'importante osservazione sul rifornimento di carburante compare nel capitolo delle 'ISTRUZIONI DI GUIDA'.

3. **Indicatore di temperatura.** Questo strumento ha tre lettere sul quadrante: C, N, H, che indicano rispettivamente le posizioni di freddo, normale e caldo. La temperatura indicata è quella dell'acqua in uscita dalla testata.

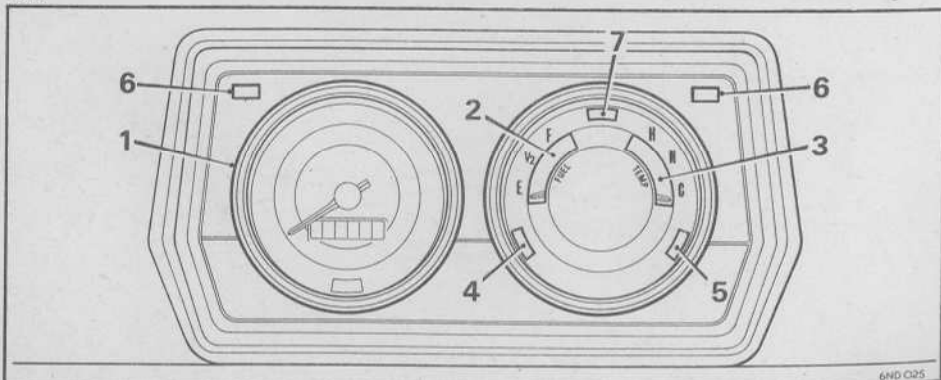
NOTA—Quando si inserisce l'accensione, le lancette dell'indicatore livello carburante e del termometro acqua si spostano lentamente sulla scala graduata, impiegando una trentina di secondi a raggiungere la posizione dell'effettivo valore da segnalare. Questa lentezza di reazione elimina le fastidiose vibrazioni delle lancette.

Spie 4. **Accensione (rossa).** La luce spia deve accendersi con l'accensione inserita e spegnersi immediatamente, non appena il motore viene avviato.

5. **Pressione dell'olio (ambra).** La spia si accende quando l'accensione è inserita e si spegne non appena il motore è in moto: vedere 'ISTRUZIONI DI GUIDA'.

6. **Avvisatori di pericolo frecce (verde).** La spia in questione si accende con luce intermittente quando gli indicatori di direzione vengono azionati. In aggiunta, l'unità di lampeggio dà il tipico ticchettio, onde ricordare al guidatore che le frecce sono in funzione, sempre a luce intermittente. Se la spia non lampeggia come prescritto—peraltro si riscontra luce continua della stessa—si diagnosticherà che una delle lampadine degli indicatori di direzione è bruciata.

Fig. 3



7. **Proiettori abbaglianti (blu).** La spia deve illuminarsi quando i proiettori sono inseriti e quando, ovviamente, la manopola di comando abbaglianti/anabbaglianti è inserita al comando abbaglianti. La luce spia di colore blu si spegne non appena i proiettori vengono portati a luce anabbagliante.

Fig. 4 Interruttori—modelli guida a sinistra

Fig. 5 Interruttori—modelli guida a destra

Interruttori 1. **Illuminazione.** Portare l'interruttore a bilanciere fino alla prima posizione, premendolo verso il basso, onde illuminare il gruppo strumenti ed accendere le luci targa posteriore, fanalini coda, luci posizione.

Per portare in funzione i proiettori, premere ulteriormente sull'interruttore di comando, portandolo alla seconda posizione.

(se in dotazione) 2. **Interruttore di prova mancato funzionamento freni e spia.** Il simbolo riportato sull'interruttore si accende quando il pedale dei freni viene premuto; e ciò ha luogo se si è avuta una perdita di pressione in seno all'impianto freni idraulici, anteriore o posteriore. Per controllare il perfetto funzionamento della lampadina della spia, passare alla voce 'ISTRUZIONI DI GUIDA'.

(se in dotazione) 3. **Lunotto termico posteriore.** Il lunotto entra in funzione soltanto quando l'accensione è inserita. La spia illumina il simbolo sull'interruttore, quando quest'ultimo è nella posizione inserita.

4. **Avvisatori di pericolo.** Per impiegare le frecce quali avvisatori di pericolo, premere l'apposito interruttore: tutti gli indicatori di direzione e le spie (6) sul quadro strumenti entreranno in funzione contemporaneamente, anche se l'accensione non è inserita. Il simbolo sull'interruttore si accenderà altresì quando quest'ultimo è nella posizione inserita.

Fig. 4

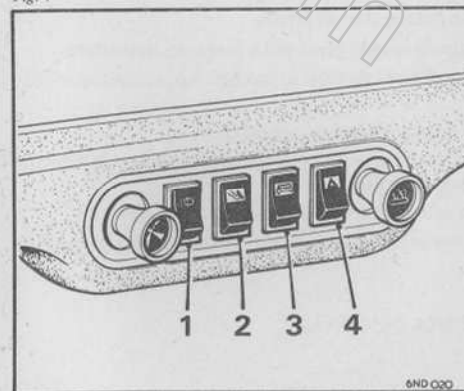
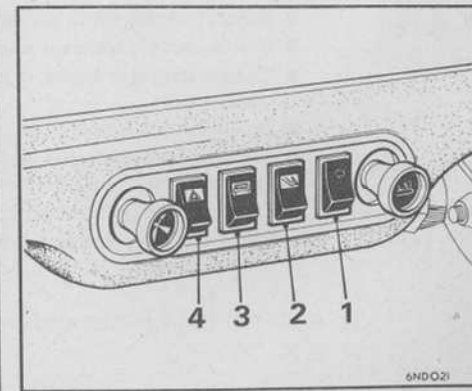


Fig. 5



Rodaggio Il trattamento cui è sottoposta una vettura nuova avrà un effetto determinante sulle sue prestazioni successive. Durante il primo periodo d'impiego bisogna limitare sia il regime di rotazione del motore che la velocità su strada.

Durante i primi 800 km:

NON superare 70 km/h

NON premere l'acceleratore a fondo in nessuna marcia.

NON affaticare il motore guidando ad un regime troppo basso per la marcia impiegata.

A rodaggio finito si potrà aumentare progressivamente la velocità fino ad arrivare alle prestazioni massime.

Come risparmiare benzina

Il consumo di benzina dipende da due fattori critici:

- Tipo di manutenzione della vettura
- Modo di guidare la vettura

Al fine di ottenere il massimo chilometraggio possibile al litro, è indispensabile che il motore della Vs. vettura sia messo in fase correttamente e che la vettura stessa venga mantenuta in 'piena forma' conformemente alle raccomandazioni del Costruttore, che riportiamo nel presente Manualetto.

Vari sono gli elementi che possono pregiudicare significativamente l'economia di marcia della Vs. vettura, quali ad esempio: la pressione di gonfiaggio dei pneumatici, la messa in fase del carburatore, la messa in fase dell'accensione, la pulizia degli elementi del filtro dell'aria e l'allineamento delle ruote anteriori.

Il punto chiave, peraltro, rimane il modo in cui guidate la vettura.

Ci permettiamo di riassumerVi qui di seguito alcuni suggerimenti utili su come risparmiare carburante.

- Assicurarsi sempre che i pneumatici siano gonfiati alla pressione prescritta.
- Togliere il portapacchi se non se ne richiede l'uso. Lo stesso vale per altro eventuali 'pesi morti' nell'abitacolo o nel portabagagli.
- Dopo l'avviamento da freddo, riazzerare lo starter portandolo alla posizione normale non appena il motore sia in grado di funzionare perfettamente a miscela.
- Evitare partenze veloci: accelerare dolcemente da fermo.
- Non condurre la vettura in una marcia troppo bassa più a lungo del necessario.
- Guidare sempre in diretta, se le condizioni stradali lo permettono, senza sovraccaricare il motore.
- Decelerare dolcemente ed evitare frenate brusche e repentine.
- Cercare di prevedere ostruzioni, incroci, curve strette e semafori: regolare la velocità della vettura a seconda del caso, con buon anticipo.
- Evitare quanto più possibile viaggi con troppe partenze/arresti.
- Spegner sempre il motore se si ritiene che la vettura verrà tenuta ferma per più di mezzo minuto.

UNA GUIDA 'LEGGERA' RISPARMIA BENZINA!

ATTENZIONE: Ammortizzatore del pistoncino del carburatore

Un ammortizzatore del pistoncino del carburatore incorrettamente montato o lubrificato può provocare un sensibile aumento nel consumo di carburante. Le istruzioni in merito al rabbocco dell'ammortizzatore del carburatore (de cui a pagina 52 del presente Manualetto) VANNO sempre osservate.

Scelta di carburante Modello Motore 1100/Cambio Meccanico. Impiegare carburante con numero ottani 95 (RON), vale a dire il tipo '3 stelle' nella classifica valida per il Regno Unito.

Rifornimento di carburante Quando si fa rifornimento si eviti di riempire il serbatoio al punto da vedere il carburante nel bocchettone d'introduzione. Se ciò dovesse capitare comunque e la vettura venisse lasciata parcheggiata al sole, la dilatazione dovuta al calore potrebbe provocare dei trabocchi di carburante, con tutti i pericoli inerenti alla presenza di benzina così esposta. Se il serbatoio viene involontariamente riempito troppo si abbia cura di parcheggiare la vettura all'ombra con il bocchettone del carburante il più in alto possibile.

Serbatoio carburante vuoto Se il serbatoio del carburante si dovesse vuotare del tutto, dopo il rifornimento bisognerà innescare la pompa di alimentazione.

Una volta finito il rifornimento, si faccia girare continuamente il motore col motorino d'avviamento per una ventina di secondi, ovvero finché il motore parte.

Istruzioni di guida

Chiusura del tappo del bocchettone di rifornimento carburante **Modelli 1977.** Per togliere il tappo, inserire la chiavetta (particolare ingrandito) e ruotarla portandola in alto, quindi sfilare il tappo del bocchettone di rifornimento.

Fig. 1

Modelli fino al 1977. La UNIPART commercia uno speciale tappo del bocchettone di rifornimento carburante, dotato di chiavetta, per questi particolari modelli.

Avviamento Verificare che la leva del cambio sia in folle.

Se il motore è freddo, tirare il comando dell'aria (starter). In condizioni di freddo intenso, può darsi che occorra tirare lo starter del tutto.

Inserire l'accensione, controllare che la luce spia dell'accensione e della pressione olio sia accesa e che ci sia benzina nel serbatoio, e quindi azionare il motorino d'avviamento.

Non appena il motore parte, abbandonare la chiavetta dell'accensione e riscaldare quindi il motore ad un minimo alquanto veloce (vedi "Riscaldamento del motore").

Assicurarsi che la spia della pressione dell'olio si spenga non appena il motore è stato avviato, accertandosi altresì che la spia dell'accensione si spenga quando appunto il motore è stato avviato.

Comando aria (starter) Far rientrare completamente il comando non appena il motore gira regolarmente senza di esso. Si usi sempre il minimo di starter necessario e per il più breve tempo possibile. Non si usi lo starter quando il motore è già caldo.

Fig. 2

I primi 6 mm circa di corsa (A) aprono leggermente la farfalla del carburatore dando un minimo in folle veloce, ma senza modificare la composizione della miscela.

Fig. 1

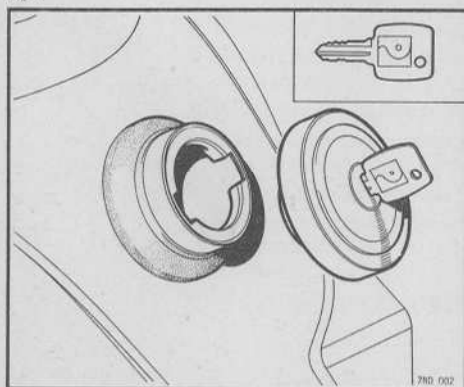
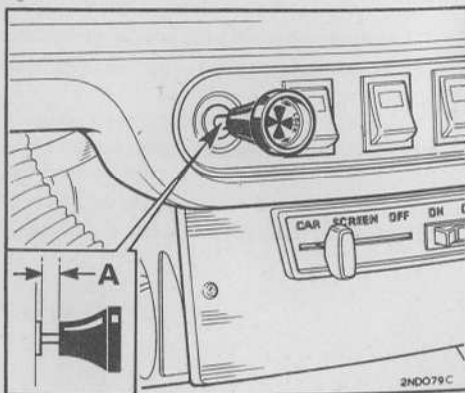


Fig. 2



Riscaldamento del motore Far girare il motore abbastanza velocemente a circa 1000 giri/min, che corrispondono ad una velocità di 25 km/h in quarta, affinché consegua la temperatura di regime nel minor tempo possibile. Non si faccia girare il motore lentamente in folle quand'è freddo perché così facendo si ha un'eccessiva usura dei cilindri. È assai meno dannoso partire col motore ancora freddo che farlo girare lentamente al minimo con la macchina ferma.

Indicatore temperatura acqua Col motore in moto, lo strumento indica la temperatura dell'acqua in uscita dalla testata.

Al disinserimento dell'accensione la lancetta ritorna alla posizione di "freddo".

Poiché il surriscaldamento può causare gravi danni, bisogna controllare ogni tanto lo strumento. Dopo la fase iniziale di riscaldamento ogni improvviso aumento della temperatura va immediatamente investigato.

Assicurarsi sempre che la tensione della cinghia del ventilatore sia corretta, prima di interpellare il Concessionario e Commissionario.

Spia dell'accensione La luce (1) deve illuminarsi quando l'accensione è inserita e spegnersi non appena il motore viene avviato. In caso contrario, si diagnosticherà un guasto in seno all'impianto di carica della batteria. Assicurarsi sempre che la tensione della cinghia del ventilatore sia corretta, prima di interpellare il Concessionario o Commissionario.

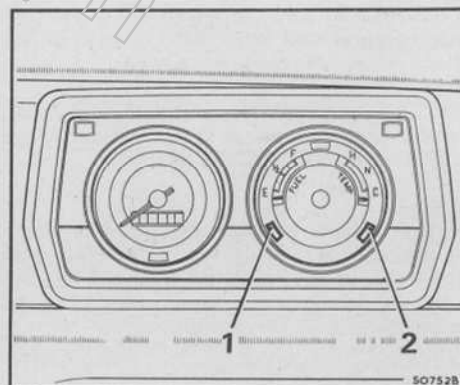
Fig. 3

Luce spia pressione olio La luce spia (2) si accende quando l'accensione è inserita, e si spegne non appena il motore parte.

Fig. 3

Se rimane accesa, arrestare immediatamente il motore e ricercarne le cause. S'incominci dal livello dell'olio.

Fig. 3



Riscaldatori dei carburatori Le camere di aspirazione e di immissione dei carburatori sulle vetture d'esportazione ai paesi con clima freddo sono dotate di speciali riscaldatori. Detti riscaldatori sono regolati termostaticamente ed entrano in funzione all'atto dell'inserimento dell'accensione con temperatura inferiori a 4°C.

Se fa veramente molto freddo può darsi che occorra aspettare una trentina di secondi con l'accensione inserita prima di fare l'avviamento del motore.

Freni bagnati Dopo il lavaggio della vettura, o dopo aver viaggiato su strade bagnate od allagate i freni perdono di efficienza. Bisogna quindi asciugarli premendo leggermente il pedale del freno diverse volte consecutivamente con la vettura in movimento.

Quando si usano sistemi di lavaggio ad alta pressione si tenga il freno a mano tirato.

Peso trasportabile Bisogna fare attenzione al peso complessivo trasportato dall'autoveicolo. Nel calcolare il carico della vettura bisogna includere anche il peso eventualmente sistemato sul portapacchi del tetto e la spinta esercitata sul punto di attacco da un eventuale rimorchio.

Peso massimo trasportabile: 318 kg equivalenti a quattro persone più 45 kg di bagaglio.

Pressione di gonfiaggio I carichi e le pressioni dei pneumatici devono rispettare le norme nazionali eventualmente esistenti in materia.

Portapacchi sul tetto Sul portabagagli del tetto è meglio trasportare pacchi ingombranti piuttosto che pesanti. Il peso massimo trasportabile sul tetto della macchina è infatti di 40 kg. Si tenga presente che qualsiasi carico sul tetto può influire sulla manovrabilità della vettura, specialmente se ci sono venti laterali, ed in curva.

Rimorchio Il peso massimo rimorchiabile è precisato nei 'DATI GENERALI'. In prima marcia si possono superare pendenza di 1:8 se il rimorchio non supera detto peso. Può darsi che il peso massimo del rimorchio vada ulteriormente limitato in condizioni particolari o se vi sono dei regolamenti stradali in materia. La spinta verso il basso esercitata dal rimorchio o dalla roulotte sul gancio di attacco della vettura dovrebbe essere compresa fra 34 e 45 kg. Questo dato ha però solamente un valore di massima, e l'automobilista potrà decidere se superarlo o meno, ricordandosi però che questa spinta sul punto d'attacco, è così pure ogni carico trasportato sul tetto, vanno calcolati nel valutare la portata massima della vettura, che non dev'essere mai superata.

L'UNIPART ha realizzato una nuova staffa per l'attacco del rimorchio e tutti i servizi elettrici necessari per la vostra vettura. Viaggiate tranquilli e sicuri e montate gli accessori di traino UNIPART.

Traino della vettura Interruttore avviamento e bloccasterzo. Con la chiavetta dell'accensione nella posizione contrassegnata dalla lettera 'P', l'interruttore risulta disinserito: il bloccasterzo è disimpegnato. Detta posizione va impiegata sempre quando si procede al traino della vettura, in seguito ad incidente, panne, ecc.

LA UNIPART ha messo in commercio un'apposita cinghia per traino d'emergenza.

IMPIANTO FRENI SDOPPIATO

Spia mancato funzionamento freni Facciamo notare che l'impianto freni idraulici è costituito da due circuiti indipendenti. Se la pressione idraulica viene a mancare in un dato circuito, l'altro circuito permetterà pur sempre di effettuare una frenata d'emergenza impiegando le altre due ruote della vettura ed arrestando quindi la vettura come di consueto, impiegando il pedale del freno. Questo funzionamento imperfetto verrà riscontrato dall'accensione della spia.

Fig. 4

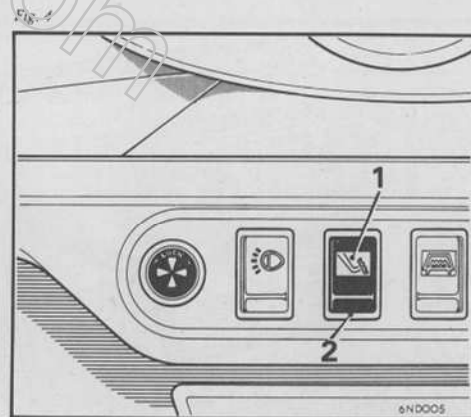
SE LA SPIA SI ACCENDE IN UN QUALSIASI MOMENTO, TRANNE CHE QUANDO SI PROCEDE A COLLAUDARE IL FUNZIONAMENTO DELLA LAMPADINA STESSA, SARA' INDISPENSABILE INVESTIGARE IMMEDIATAMENTE LA CAUSA.

A meno che, in seguito ad un esame scrupoloso, risulti possibile impiegare pur sempre la vettura—senza pregiudicare la sicurezza—raccomandiamo caldamente all'utente di non procedere: interpellare invece un meccanico qualificato. Anche nel caso in cui l'utente sia convinto di non correre alcun rischio, se continua ad impiegare la vettura in dette condizioni non ideali, gli ricordiamo che questa azione andrà intrapresa soltanto in veri casi di emergenza, impiegando sempre tutte le precauzioni ed evitando di utilizzare eccessivamente i freni. E' importante ricordare altresì che, in alcuni casi, occorre prendere nella debita considerazione se o meno una guida su strada con vettura semi-imperfetta comporti un'infrazione del Codice della Strada.

Per controllare il funzionamento della spia e del circuito, premere l'interruttore (2). Se la lampadina funziona a dovere, la luce (1) si accenderà: non appena l'interruttore viene rilasciato, la luce si spegnerà.

Per controllare il funzionamento dell'impianto idraulico, applicare la normale pressione sul pedale dei freni. La spia rimarrà spenta se l'impianto funziona a dovere.

Controllare regolarmente e frequentemente sia l'impianto sia la lampadina della luce spia.



Riscaldatore dell'aria Fig. 1
L'impianto di climatizzazione è stato realizzato per mandare nell'abitacolo aria riscaldata dall'acqua di raffreddamento motore oppure a temperatura ambiente. L'alimentazione dell'acqua calda del radiatore al riscaldatore è comandata da una valvola che la chiude quando non serve. Due comandi sulla plancia e due ventilatori separati permettono di variare a piacere il volume, la distribuzione e la temperatura dell'aria. Naturalmente non si può avere il riscaldamento massimo sinché il motore non ha conseguito la temperatura di regime.

Comando temperatura Fig. 1
Il comando della temperatura (1) sul quadro degli interruttori comanda una valvola dell'acqua che regola il quantitativo d'acqua calda circolante nell'impianto di riscaldamento. Si ha il riscaldamento massimo quando il pomello è completamente rientrato.

Tirare il comando alla posizione desiderata e bloccarlo girandolo di un quarto di giro in senso orario. Per cambiare la posizione del comando, bisogna prima sbloccarlo girando il pomello di un quarto di giro in senso antiorario, e quindi tirare o spingere alla nuova posizione.

NON BISOGNA SPOSTARE il comando tirando o spingendo il pomello quando è in posizione 'bloccata'.

Col comando tirato tutto fuori, nell'abitacolo entra aria a temperatura ambiente esterno. L'aria entra per effetto dinamico quando il veicolo è in movimento oppure spinta dall'apposito ventilatore comandato dall'interruttore (3).

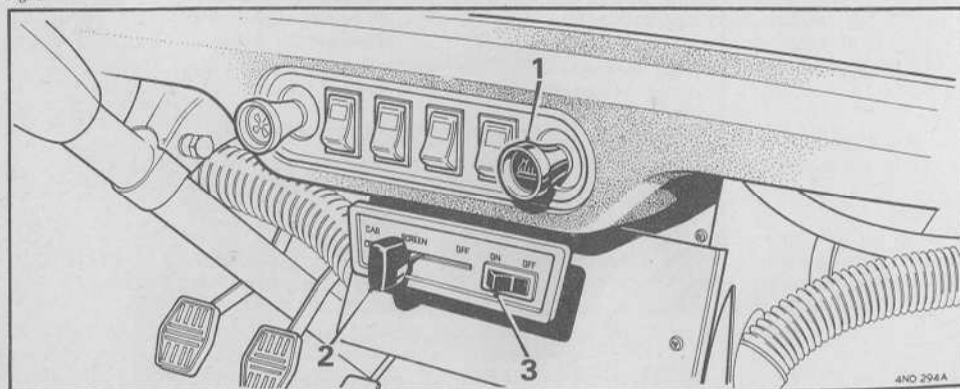
Distribuzione dell'aria Fig. 1
La distribuzione dell'aria è regolata dalla levetta (2) che ha le seguenti posizioni:

Interno vettura (car): L'aria viene mandata principalmente nell'abitacolo, ma un pò anche al parabrezza.

Parabrezza (screen): L'aria è diretta al parabrezza, ma un pò va anche nell'abitacolo.

Chiuso (off): Non vi è erogazione d'aria.

Fig. 1



Alimentazione d'aria
L'aria è prelevata da una presa rivolta in avanti. L'effetto dinamico della velocità di traslazione della vettura fornisce un volume d'aria sufficiente alle velocità superiori ai 40 km/h.

Elettroventilatore Fig. 2
Alle velocità più basse, oppure per aumentare il volume d'aria erogato nell'abitacolo, c'è un doppio elettroventilatore comandato dall'interruttore (3). Le ventole prelevano l'aria davanti alla presa d'aria e dall'interno vettura tramite una valvola unidirezionale (4). Mescolando in questo modo le alimentazioni dell'aria si aumenta la temperatura in uscita dal riscaldatore.

Sola ventilazione
L'impianto funziona come nel caso precedente, ma non vi è il riscaldamento dell'aria. La distribuzione comunque è comandata dalla levetta come nel caso precedente.

Gruppo di ventilazione Fig. 3
Due bocchette di ventilazione sono sistemate, una per lato, nella plancia. L'impianto di ventilazione funziona solamente con la vettura in movimento, ed il volume d'aria aumenta coll'aumentare della velocità. Le bocchette sono orientabili e regolabili agendo sul pomello centrale (indicato dalla freccia).

Per aumentare l'erogazione d'aria, girare il pomello in senso orario.

Per diminuire l'erogazione d'aria, girare il pomello in senso antiorario.

NOTA.—Se nella vettura vengono aspirati vapori ed odori sgradevoli emessi dalle altre macchine, spegnere l'elettroventilatore del riscaldamento, portare la leva della saracinesca in posizione 'OFF' (chiuso) e chiudere le bocchette di erogazione aria nella plancia, finché non migliorano le condizioni esterne.

Lunotto termico posteriore
Ricordiamo che le specialissime resistenze sono piazzate sullo sviluppo del lunotto termico, all'interno, pertanto quando si procede alla sua pulizia, impiegare la massima attenzione, onde assicurarsi che le resistenze del lunotto durino al massimo. Sconsigliamo pertanto le seguenti operazioni.

1. Non raschiare etichette, distintivi, e simili dal lunotto.
2. Non pulire il lunotto se si portano anelli alle dita.
3. Non stipare articoli duri od in metallo, i quali possono sfregare facilmente contro il lunotto.
4. Non lavare il lunotto con soluzioni abrasive forti.

Fig. 2

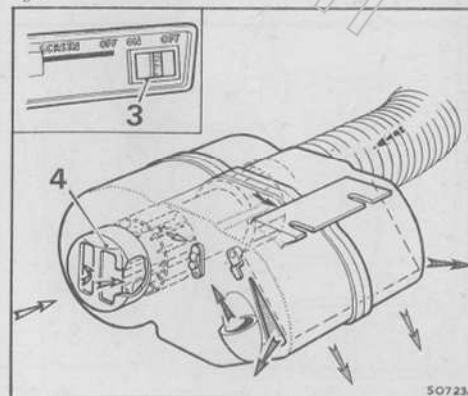
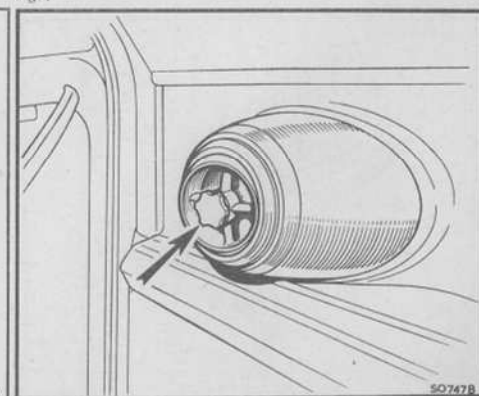


Fig. 3



Numeri d'ordine delle chiavette Onde ridurre il rischio di furto, le serrature non recano alcun numero d'ordine. Raccomandiamo al proprietario od al guidatore di prendere debita nota di detti numeri di codice (vedere quanto detto a Pag. 5).

Serrature delle portiere Ambo le portiere possono essere chiuse dall'esterno, impiegando l'apposita chiavetta.

Fig. 1

Per chiudere, girare la chiavetta verso l'avantreno (posizione 'A'), riportarla in verticale e sfilarla.

Per aprire, portare la chiavetta verso il retrotreno (posizione 'B'), riportarla in verticale e sfilarla.

Per aprire, premere il pulsante (1). Quando la portiera è chiusa con la chiave, detto pulsante non funziona.

Fig. 2 Si possono bloccare entrambe le portiere dall'interno della vettura spostando il gancio apposito (1). Quando una portiera è bloccata dall'interno, bisogna chiudere la portiera opposta dall'esterno con la chiavetta d'accensione.

Non si può inserire il dispositivo di blocco (1) con la portiera aperta; pertanto, è impossibile chiudersi fuori dalla macchina dopo essersi dimenticati la chiavetta nell'accensione.

Per bloccare, tirare il gancio (1) all'indietro (vedi riquadro A).

Per sbloccare, spingere il gancio (1) in avanti (B).

Per aprire, tirare la maniglia apriporta (2).

Alzacristallo Per aprire i vetri nelle portiere, girare la manovella alzacrystallo (3).

Fig. 2

Fig. 1

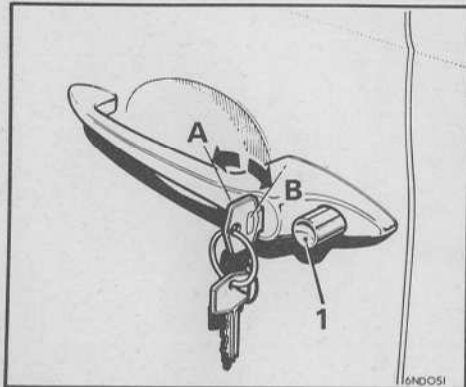
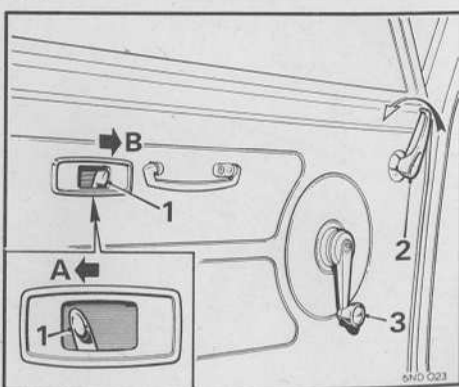


Fig. 2



Deflettori posteriori **Berlina.** I deflettori posteriori sono incernierati sul bordo davanti e sono provvisti di un catenaccio articolato.

Fig. 3

Per aprire i deflettori, tirare il catenaccio in avanti e spingere i deflettori all'esterno.

Per chiudere i deflettori, tirare il catenaccio verso dentro e quindi spingerlo all'indietro finché scatta in posizione bloccata.

Vetri posteriori scorrevoli **Giardinetta.** Entrambe le finestre laterali posteriori hanno i vetri che scorrono in profilati appositi.

Fig. 4

Per aprire i vetri, piegare verso dentro la linguetta incernierata di sicurezza (1) fino a scapolare la piastra di arresto (2) e tirare i vetri alla posizione desiderata, usando il tirante apposito esistente nel bordo anteriore di ciascun vetro.

Quando si chiude a chiave la vettura, bisogna accertarsi che le linguette di fermo dei vetri laterali siano bloccate.

Vano bagagli **Berlina.** Girare la maniglia in senso antiorario per sbloccare il gancio. Chiudere lo sportello e girare la maniglia in senso orario per bloccare il gancio.

Si può bloccare il coperchio portabagagli in posizione chiusa con la chiave delle portiere.

Fig. 3

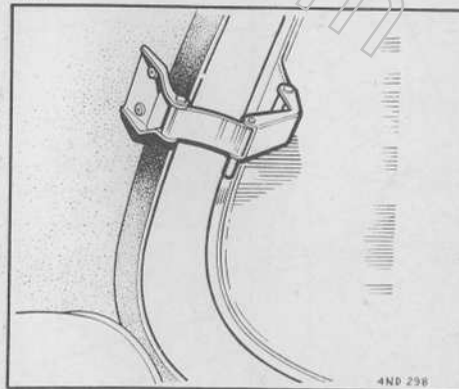
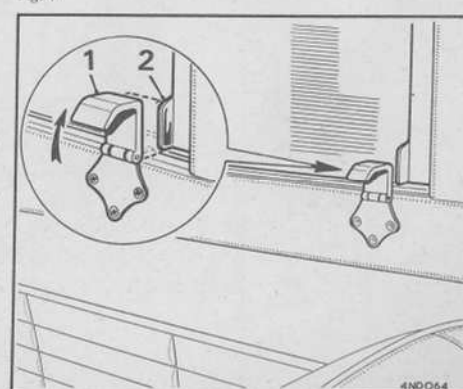


Fig. 4



Portiere posteriori Giardinetta. Per aprire le portiere posteriori, sbloccare la maniglia con la chiavetta apposita e girare la maniglia stessa in senso antiorario. Le portiere sono trattenute in posizione completamente aperta dai tiranti appositi mentre si effettuano le operazioni di carico e scarico.

Per bloccare, chiudere le portiere e girare la maniglia in senso orario. Infilare la chiavetta e girarla di mezzo giro in senso antiorario; si può infilare e sfilare la chiavetta soltanto in verticale.

AVVERTENZA: I fumi dello scappamento vengono risucchiati nella vettura se si guida con lo sportello del vano bagagli o con le portiere posteriori aperte, con pericolo d'intossicazione per il guidatore ed i passeggeri.

Qualora fosse necessario guidare la macchina con lo sportello o le portiere posteriori aperte, si possono limitare notevolmente gli effetti nocivi adottando i seguenti accorgimenti:

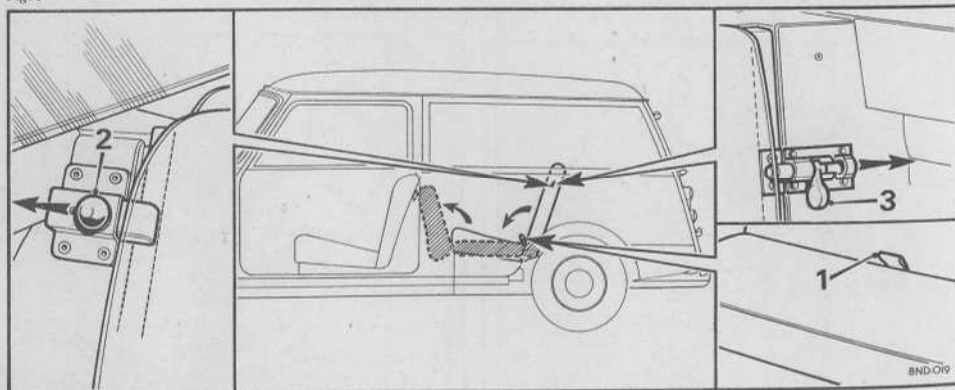
1. Chiudere tutte le finestre.
2. Aprire completamente le bocchette di ventilazione nella plancia.
3. Regolare i comandi del riscaldatore affinché vi sia la massima circolazione di aria calda o fredda e avviare il motorino del ventilatore.
4. Viaggiare a velocità limitata.

Pianale portabagagli Giardinetta. Lo schienale dei posti posteriori può essere ribaltato in avanti per aumentare la superficie del pianale portapacchi quando si vuole disporre di una maggiore portata.

Fig. 5 Impiegare il gancetto centrale di sollevamento (1) e ritirare il cuscino del sedile portandolo in posizione verticale. Aprire le porte posteriori. Pressare entrambe le manopole (2) di comando del fermo del sedile, portandole verso i finestrini, quindi spingere in avanti lo schienale del sedile. Ribaltare lo schienale portandolo alla posizione normalmente occupata dal cuscino del sedile.

Le vetture di tipo precedente erano dotate di bulloni scorrevoli (3) che tenevano fermo in posizione verticale lo schienale del sedile.

Fig. 5



Coperchio cofano Fig. 6 Si apre il cofano spostando la levetta (1) verso sinistra; per facilitare lo spostamento della levetta è bene premere contemporaneamente col palmo della mano sul coperchio cofano. Il cofano si solleva spinto dalla molla del gancio ma è trattenuto ancora dal gancio di sicurezza (2).

Spingere verso dentro il gancio di sicurezza e sollevare completamente il cofano. Sganciare il puntone di sostegno (3) dall'apposito supporto (4) e sistemare l'estremità del puntone nella staffa (5).

Per chiudere il cofano, sistemare il puntone del proprio supporto ed abbassare il coperchio. Premere sul cofano con entrambe le mani finché si sente che il gancio ed il catenaccio scattano, bloccandolo.

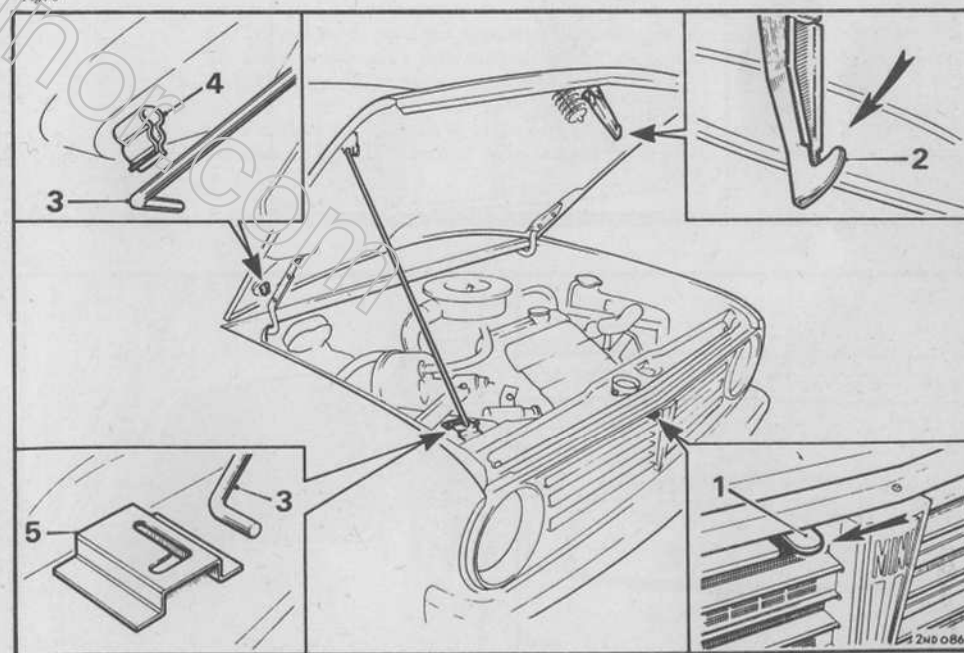
Lubrificazione Per garantire il perfetto funzionamento delle serrature, cerniere, ganci di sicurezza, ecc., bisogna lubrificare adeguatamente i particolari suddetti.

Serrature. Iniettare un piccolo quantitativo di olio motore leggero nelle toppe delle serrature e attorno ai pulsanti. **Non si deve oliare il bloccasterzo.**

Cerniere. Spalmare un po' di grasso od olio sui giunti mobili delle cerniere.

Ganci cofano. Spalmare un po' di grasso sulle superfici mobili del meccanismo di sgancio cofano ed oliare i punti di articolazione della leva di sgancio e del gancio di sicurezza.

Fig. 6



SPECCHIETTI

Interno Lo stelo di supporto dello specchio retrovisore interno può essere riposizionato facilmente, entro l'arco di rotazione permesso dal raccordo all'interno della piastrina di sostegno. La ventosa, tra lo stelo dello specchio ed il parabrezza, fissa detto supporto nella posizione prescelta dal guidatore. Oltre a ciò, facciamo notare che—dal momento che lo stelo non è riaccordato alla testina dello specchio retrovisore sulla mezzera orizzontale (come invece illustrato in figura)—lo specchio può si venir spostato più in alto o più in basso, ruotando l'assieme entro un arco di 180°. Raccomandiamo di posizionare lo specchio retrovisore interno in alto, quando il carico vettura è quello normale, oppure in basso, quando la vettura viene caricata appieno.

Fig. 8 Modelli 1977 è presente uno specchio retrovisore inclinabile. Per ridurre l'abbagliamento dai proiettori delle vetture retrostanti, premere in avanti la levetta (1) onde inclinare lo specchio.

Retrovisori esterni Lo specchio retrovisore installato sulla portiera (il quale deve essere piazzato orizzontalmente) è regolabile direttamente dal posto di guida—a secondo della testa del guidatore—pertanto non occorre che il guidatore scenda dalla vettura: la registrazione può essere effettuata a finestrino aperto.

Fig. 7

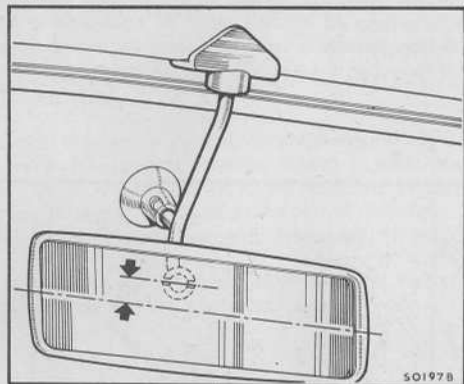


Fig. 8

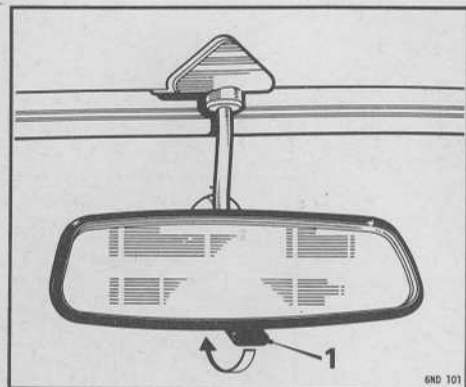
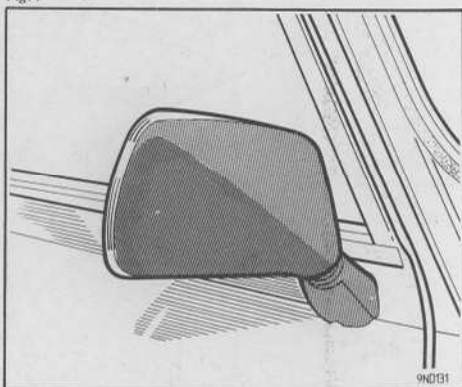


Fig. 9



Visiere parasole Modelli 1977. Sul retro delle visiere riscontriamo una bustina portatesserini (lato guidatore) ed uno specchio (lato passeggero).

Tasche delle portiere Modelli 1977. Le portiere anteriori sono dotate di apposite tasche per conservarvi i dépliant della vettura, le carte geografiche ecc.

Portacenere Anteriore. Nella plancia è previsto un portacenere di tipo girevole.

Per l'uso, spingere un lato del portacenere per far uscire l'altro.

Per svuotare il portacenere pieno, farlo uscire come spiegato in precedenza e inclinarlo in avanti facendo attenzione finché si distacca. Per evitare di spandere per errore la cenere nell'abitacolo si tenga il portacenere coperto mentre lo si smonta.

Per rimontare il portacenere, impegnare il bordo inferiore nel supporto e spingerlo in posizione.

Posteriore. Il portacenere è sistemato nel tunnel a pavimento.

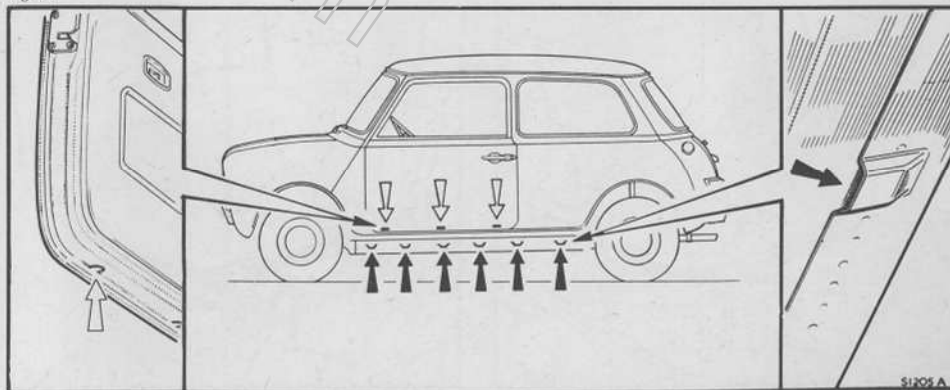
Per svuotare il portacenere, tirare via la linguetta e sfilarlo.

Fori di scarico acqua Periodicamente bisogna esaminare i fori di scarico acqua per controllare che non siano ostruiti: si usi un filo di ferro abbastanza rigido per controllare ed eventualmente sturare i fori suddetti.

Se applicato sbadatamente, il sigillo del fondo vettura può otturare i fori di scarico acqua. È pertanto opportuno mascherare con del nastro adesivo o con dei tappi provvisori i fori suddetti prima di applicare il sigillo. A lavorazione finita ricordarsi di togliere le maschere.

Se si solleva la vettura col cricco sistemato sotto il pavimento c'è pericolo di deformare i fori di scarico; si usino sempre per il cricco i punti di attacco appositi.

Fig. 10



Registrazione del sedile
Fig. 1 e 2
Alzare la leva a molla (1) che si trova sotto all'angolo anteriore sinistro del sedile, quindi spostare il sedile portandolo alla posizione prescelta. Rilasciare la leva, onde bloccare il sedile in detta posizione.

L'arco di spostamento del sedile—cioè l'ulteriore avanzamento od arretramento dello stesso per offrire una maggiore regolazione a seconda dei desiderata del guidatore o passeggero—può essere modificato, riposizionando il sedile stesso sulle staffe anteriori di ancoraggio (2). L'illustrazione riporta l'assetto al punto massimo arretrato.

Accesso ai sedili posteriori
Basta ribaltare i sedili anteriori.

Fermo di sicurezza del sedile
Fig. 1 e 2
Sganciare il fermo, esercitando trazione sulla manopola (3)—sita sul lato esterno del sedile—quindi ribaltare lo stesso in avanti. Il fermo del sedile si impegna automaticamente, quando il sedile viene riportato alla normale posizione.

Registrazione dello schienale
Lo schienale del sedile può essere registrato in varie posizioni.

Fig. 1 e 2
Sollevare la maniglia di chiusura (4) e spostare lo schienale portandolo alla posizione prescelta, quindi premere la maniglia verso il basso per bloccare lo schienale.

La maniglia di chiusura (4) è sita sui sedili come illustrato, a seconda del tipo di interlacciatura sedile che risultava in produzione per la Vs. vettura.

CINTURE DI SICUREZZA
La vettura è dotata di cinture di sicurezza di tipo automatico che si impegnano in una fibbia di aggancio/sgancio a pulsante a pressione.

Impiego delle cinture
Assicurarsi sempre che la cintura di sicurezza sia disposta regolarmente e mai attorcigliata attorno al corpo del guidatore/passeggero o tra questi ed il punto di ancoraggio.

Non cercare mai di impiegare la cintura di sicurezza per più persone, anche nel caso si tratti di bambini. E' disponibile uno speciale raccordo per cintura di sicurezza per il sedile posteriore, particolarmente adatto per bambini.

Quando la cintura di sicurezza non è richiesta, assicurarsi di riporla ordinatamente.

Fig. 1

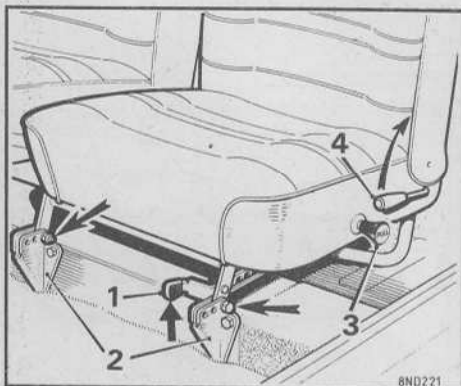
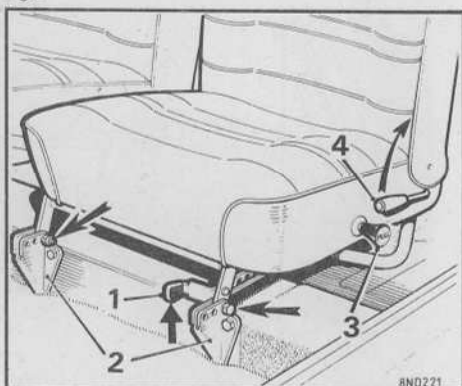


Fig. 2



Tipo automatico
Fig. 3
La bobina (1) delle cinture di tipo automatico permette all'indossatore di muoversi liberamente. La cintura di sicurezza si blocca immediatamente, quando la vettura viene frenata repentinamente ed a fondo, oppure nelle curve veloci.

Per allacciare la cintura, portare la sezione a linguetta (2) sopra le spalle ed a cavallo del petto, quindi raccordare la cintura nel relativo montante nell'alloggiamento (3), sulla consolle centrale, più accanto all'indossatore. Se la cintura è stata bloccata a dovere, si udirà il tipico scatto.

Per sganciare la cintura, premere il pulsante (4) più vicino all'indossatore.

Per portare la cintura a riposo, lasciare che questa si riavvolga nell'avvolgimento, coadiuvando manualmente l'operazione per gli ultimi centimetri di cintura. Posizionare il fermo spostabile (5), quanto più in alto possibile, in modo che la linguetta risulti facilmente afferrabile quando appunto la cintura di sicurezza è nuovamente richiesta.

Controllo del funzionamento delle cinture automatiche

ATTENZIONE: La prova qui sotto riportata va eseguita solo in condizioni sicure, vale a dire su rettilineo asciutto, asfaltato, e non congestionato dal traffico.

Indossare le cinture, condurre la vettura a 5 miglia/ora (8 km/h) e frenare bruscamente. Il dispositivo automatico di serraggio deve entrare immediatamente in funzione e bloccare la cintura. E' essenziale che il guidatore ed il passeggero si trovino seduti nella normale posizione e che non prevedano le conseguenze dell'azione frenante.

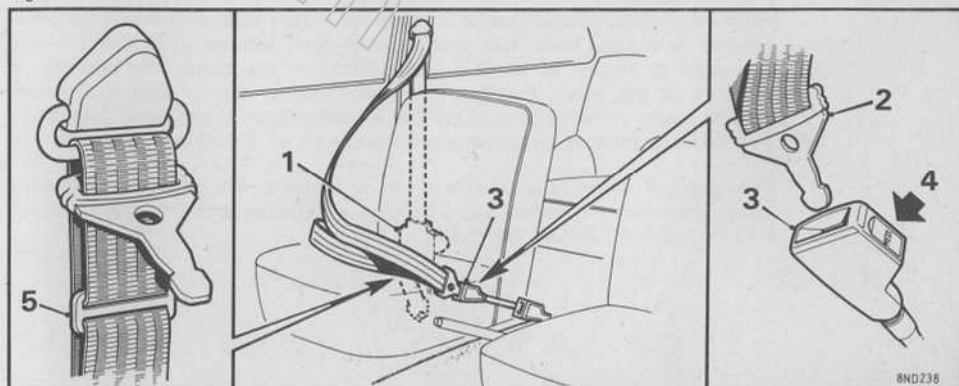
Se la cintura di sicurezza non funziona come prescritto, interpellare immediatamente il Concessionario o Commissionario.

Ispezione delle cinture

Ispezionare regolarmente la trama delle cinture, onde rilevare segni di sfregamento od usura: prestar particolare attenzione ai punti di ancoraggio ed ai registri di impegno.

Se le cinture di sicurezza sono già state sottoposte ad eccessivo sforzo, in seguito a scontri od altro, sarà indispensabile rinnovarle.

Fig. 3



Interno vettura *Tappetini:* Pulire i tappetini con spazzola semirigida o con l'aspirapolvere, preferibilmente prima di lavare la carrozzeria. Pulire a fondo i tappetini, di tanto in tanto. Diluire una parte di **UNIPART Upholstery Cleaner** (detersivo speciale per finiture) con otto parti di acqua tiepida. Applicare la soluzione con una certa forza, impiegando la spazzola semi-rigida, quindi ripassare con una spugna o panno umidi. Non lavare a secco i tappetini.

Rifiniture con rivestimento in plastica: queste vanno pulite con l'apposita soluzione diluita. Pulire le particolari sezioni macchiate, impiegando **UNIPART Upholstery Cleaner** (detersivo speciale per finiture), in piccole dosi, sulle superfici che vanno trattate, utilizzando una spazzola od un panno. Lasciare asciugare per cinque minuti, quindi ripassare l'area con panno o spugna umidi.

Finiture con rivestimento in nylon: Asportare tutta la sporcizia non appiccicata alle finiture, impiegando un aspirapolvere od una spazzola. Facciamo notare che il pelo in nylon è stato trattato con soluzioni chimiche, onde risultare più resiliente e più restio alla sporcizia. Impiegare sempre tutte le cure del caso, in fase di pulizia delle finiture. Ricorrere all'agente pulitore **UNIPART Nylon Cleaner** (soluzione per rifiniture con rivestimento in nylon). Per eliminare macchie, applicare la soluzione emarginata, quindi asportare con panno pulito—da passarsi nella direzione del pelo—fino ad eliminare completamente la macchia. **NON FREGARE.** Quando l'area trattata risulta asciutta, spazzolarla delicatamente, prima in contropelo e poi nella direzione del pelo.

UNIPART Upholstery Cleaner (soluzione per pulizia finiture): la soluzione può essere impiegata per pulire e ripristinare tutti i materiali comuni per finiture e superfici in gomma, peraltro non la si dovrà utilizzare su superfici verniciate.

Carrozzeria L'esterno e le finiture della carrozzeria vanno regolarmente curati per proteggerli dagli effetti nocivi dell'inquinamento atmosferico, della pioggia e del fango.

La carrozzeria va lavata di frequente con una spugna morbida e acqua abbondante contenente lo speciale **UNIPART Car Shampoo**. Prima di usare la spugna è meglio ammorbidire le chiazze di fango indurito con un po' d'acqua. Le macchie più resistenti vanno tolte con un secondo lavaggio con acqua pura, usando eventualmente la spugna. Quand'è asciutta, la carrozzeria va lucidata con una pelle di daino umida. Oltre a questa manutenzione regolare, se si usa la macchina in condizioni particolarmente nocive, come ad esempio in presenza di salsedine marina o su strade dov'è stato gettato il sale per sciogliere la neve, o in ambienti dove l'atmosfera è fortemente inquinata, è opportuno lavare la vettura due volte, pulendo anche la parte sottostante della scocca con un getto d'acqua. Se ci sono parti della scocca danneggiate, bisogna coprirle subito con una mano di vernice, in attesa di poter effettuare una riparazione completa e definitiva al più presto possibile. Prima di ritoccare con la vernice eventuali graffi o leggere abrasioni, bisogna pulire accuratamente la superficie interessata. Le macchie di grasso o di catrame si tolgono con un po' di benzina/acqua ragia.

Per asportare la pellicola di sporco che si deposita nel traffico e mantenere un'apparenza sempre nuova, basta lucidare la carrozzeria con l'apposito lucido per autovetture **UNIPART Car Polish**.

Parti lucide Non si devono usare prodotti abrasivi sui particolari inossidabili, cromati, d'alluminio o di plastica lucida, e neppure lucidi per metallo. Eliminare le macchie di grasso di pece con benzina/acqua ragia e lavare di frequente con acqua e shampoo per autovetture **Unipart**. Dopo che si è tolto lo sporco, lucidare le parti interessate con uno straccio pulito ed asciutto o con una pelle di daino finché ritornano brillanti. La leggera opacità che si forma sui particolari inossidabili o placcati che non hanno ricevuto una regolare manutenzione si può togliere con lo speciale preparato **UNIPART Chrome Cleaner**. Spalmando di tanto in tanto un leggero velo d'olio o grasso minerale si proteggono ulteriormente questi particolari, specialmente d'inverno, quando le strade sono cosparse di sale per sciogliere la neve. Questa forma di protezione non dev'essere però usata sulle parti di plastica.

Parabrezza Se il parabrezza risulta sporco, pulirlo con l'apposito **UNIPART Glass Cleaner** (soluzione pulizia vetri).

Ricordare di assicurarsi sempre che il contenitore dell'acqua per il lavavetro sia pieno: aggiungere l'apposita soluzione **UNIPART Screenwash** (soluzione lavavetro), rispettando le proporzioni date, onde garantire la massima visibilità attraverso il parabrezza, specie durante il periodo invernale od in condizioni climatiche poco ideali.

Cinture di sicurezza Ricordiamo che queste non devono essere sbiancate con candeggina o tinte. Se le cinture risultano sporche, lavarle con spugna ed acqua tiepida, impiegando sapone neutro, quindi lasciarle asciugare all'aria. Non impiegare sapone con componente caustica, né smacchiatori o detersivi vari. Non asciugare le cinture di sicurezza con il Phon, né esporle alla luce diretta del sole.

I prodotti **UNIPART** citati qui sopra sono reperibili presso il locale concessionario o commissionario o presso i rivenditori **UNIPART**. Far riferimento a Pag. 65, che riporta una distinta completa di tutti i prodotti escogitati appositamente per la vostra vettura.

Tappo del bocchettone di rabbocco del radiatore

Fig. 1

L'impianto di raffreddamento è di tipo pressurizzato, quando caldo, pertanto la pressione andrà scaricata poco alla volta quando appunto si procede a svitare il tappo (1). Raccomandiamo di usare un panno, onde evitare scottature: ruotare il tappo lentamente, in senso anti-orario, fino al primo arresto. Lasciare il tappo in detta posizione, fino a quando tutta la pressione in seno al radiatore non risulti sfogata. Premere quindi il tappo, in basso, vincendo la resistenza della molla, onde oltrepassare i fermi di sicurezza del tappo stesso, quindi continuare a ruotare nella medesima direzione anti-oraria, fino al completo distacco del tappo. Assicurarsi sempre che il radiatore venga dotato dell'apposito tappo, contrassegnato dal numero '15'.

Scolo del radiatore

Fig. 1

Se l'impianto di raffreddamento è caldo, ricordare sempre le precauzioni dette al paragrafo precedente, all'atto di svitare il tappo stesso. Togliere il tappo di scolo del blocco cilindri (2) e staccare il flessibile inferiore dal radiatore. Quando occorre staccare il flessibile inferiore per scolare e/o lavare il radiatore, richiedere sempre l'intervento del Concessionario.

Rabbocco

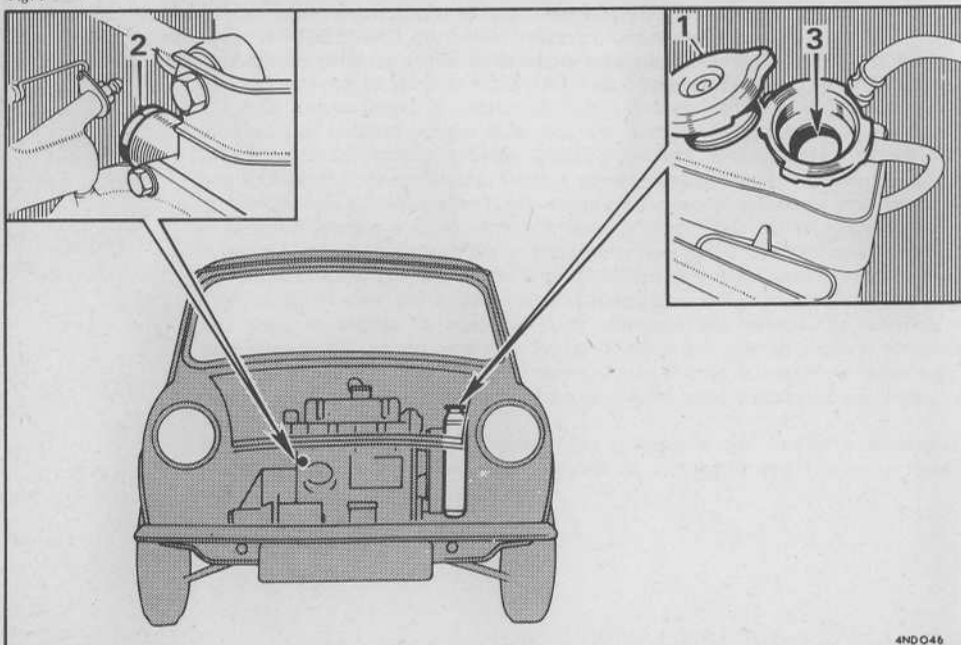
Fig. 1

Rimontare il tappo di scolo ed assicurarsi che tutti i raccordi dei flessibili siano ben saldi.

Onde evitare spreco di refrigerante, dovuto a tracimazione, aggiungere soltanto un ammontare di refrigerante sufficiente per colmare la sezione di fondo del collettore. Far girare il motore, riscaldandolo, quindi aggiungere quantità sufficiente di refrigerante per portare il livello stesso appena appena al di sotto del collo del tappo (3). Ciò fatto, riinstallare il tappo.

NOTA: Spingere all'interno il comando di riscaldamento sul riscaldatore, onde dar modo all'acqua nell'impianto di riscaldamento di circolare completamente, durante le operazioni di scolo o rabbocco dell'impianto emarginato.

Fig. 1



4ND046

Precauzioni control il gelo

Quando gela, l'acqua aumenta di volume, e se non si prendono le necessarie precauzioni c'è veramente pericolo che spacchi il radiatore, il blocco cilindri o il riscaldatore. Siccome è impossibile scaricare l'acqua dal riscaldatore quando si svuota l'impianto di raffreddamento, è indispensabile usare l'antigelo nell'acqua durante il periodo invernale. La concentrazione totale di antigelo non deve scendere al di sotto del 30% in volume onde assicurare di mantenere invariate le importanti proprietà di anticorrosione del refrigerante.

Raccomandiamo l'impiego del prodotto **antigelo Universale UNIPART Universal anti-freeze** per conferire la massima protezione possibile all'impianto di raffreddamento.

Nel caso in cui non si reperisse l'antigelo UNIPART Universal, ricordiamo che è ammesso l'impiego di qualsiasi antigelo conforme alla Norma Britannica B.S. 3151 o 3152. Gli antigelo conformi a dette Norme sono compatibili con il prodotto UNIPART Universal e possono essere impiegati con lo stesso. Peraltro, è assolutamente vietato miscelare UNIPART Universal con altri antigelo di tipo universale.

Dopo aver rabboccato l'impianto di soluzione anticongelante del caso, ricordare di incollare l'apposita etichetta in un punto ben visibile nel vano motore annotando altresì il tipo di antigelo, onde assicurarsi che—per eventuale rabbocco—venga impiegato lo stesso tipo.

L'anticongelante può essere lasciato nell'impianto di raffreddamento per due anni, a patto che il peso specifico dello stesso venga controllato di tanto in tanto e che si aggiunga altro antigelo, a seconda del caso. Il controllo del peso specifico va eseguito da officina autorizzata. Trascorsi i due anni, l'impianto deve essere scoloro e lavato, inserendo un tubo nell'orifizio di rabbocco: far passare un getto d'acqua, fino a quando tutte le scorie presenti nell'impianto siano state eliminate. Assicurarsi che l'impianto di raffreddamento non presenti perdite: ispezionare tutti i raccordi e rinnovar quei flessibili difettosi. Rabboccare la corretta soluzione di anticongelante.

Le quantità raccomandate di antigelo sono riportate nella tabella che segue.

Non impiegare soluzione anticongelante per il radiatore nell'impianto del lavavetro. Impiegare sempre l'apposita soluzione per lavavetro, escogitata per non danneggiare la vernice della vettura.

| Percentuale di antigelo | Inizio del congelamento | Congelamento totale | Quantitativo di antigelo |
|-------------------------|-------------------------|---------------------|--------------------------|
| % | °C | °C | Litri |
| 33 $\frac{1}{3}$ | -19 | -36 | 1,18 |
| 50 | -36 | -48 | 1,8 |

Surriscaldamento

Quando una vettura viene usata in località dove la temperatura ambiente supera i 35°C si può ridurre il rischio di surriscaldamento (che potrebbe verificarsi specialmente nel traffico urbano o quando si percorrono salite molto ripide) montando un ventilatore a sei pale, pezzo no. 2A 998, provvisto di rinforzo 2A 803. Si potrà anche smontare il termostato, ma solamente come misura di emergenza del tutto eccezionale. Quando si toglie il termostato, bisogna montare al suo posto un manicotto cieco, pezzo n. 11G 176.

Consultare sempre la Commissionaria o un'Officina Autorizzata un certo tempo prima della partenza.

Pressioni di gonfiaggio Si fa presente agli automobilisti che i valori minimi di usura dei pneumatici e la pressione di gonfiaggio hanno precisi limiti legali in alcuni paesi. Controllare la pressione dei pneumatici ogni settimana, compresa la ruota di scorta, e gonfiare ai valori riportati nei 'DATI GENERALI'. La ruota di scorta va tenuta ad una pressione leggermente superiore a quelle più elevate raccomandate e quindi regolata immediatamente prima dell'uso.

La pressione va controllata coll'apposito manometro per pneumatici UNIPART con le gomme fredde, e non dev'essere ridotta nei pneumatici caldi se l'incremento rispetto alla pressione normale è dovuto alla temperatura. I pneumatici vanno soggetti ad un lieve calo di pressione dovuto a perdite naturali. Peraltro la perdita di pressione in una settimana non deve superare 0,14 kg/cm²; se le perdite di pressione risultano maggiori del previsto bisogna cercarne le cause. Si può aumentare la pressione dei pneumatici coll'apposita pompa a pedale UNIPART.

La guida con pneumatici a pressione insufficiente può essere pericolosa e provoca inoltre la rapida usura dei pneumatici col pericolo di rovinare anche i fili che compongono la carcassa. Sulle vetture nuove la ruota di scorta è gonfiata ad una pressione superiore a quella raccomandata che bisogna controllare e regolare prima dell'uso.

Valvole e cappellotti Verificare che i cappellotti siano avvitati a fondo sulle valvole a mano soltanto. Non si deve stringerli troppo con chiavi o attrezzi per non rovinare le sedi valvola in gomma. Il cappello ha il compito d'impedire l'ingresso della polvere nella valvola e funge anche da ulteriore guarnizione che impedisce le fughe d'aria se il nucleo della valvola è danneggiato.

Manutenzione dei pneumatici L'eccessiva deformazione localizzata del pneumatico dovuta ad urti contro le banchine dei marciapiedi, mattoni o sassi sulla strada, buche nell'asfalto ecc., può provocare la rottura delle tele. Si raccomanda pertanto di fare tutto il possibile per evitare tali ostacoli.

Le macchie di olio e di grasso vanno tolte dalle gomme con un pò di benzina usata con economia. Non si deve usare invece il kerosene (petrolio), che è nocivo alla gomma.

I sassolini ed altri piccoli oggetti aguzzi che restano incastrati nel pneumatico vanno tolti con un temperino o qualcosa di analogo. Trascurando questa precauzione potrebbero col tempo perforare la carcassa.

Pneumatici senza camera d'aria. La penetrazione di un oggetto appuntito nella carcassa non comporta di solito lo sgonfiaggio del pneumatico, se lo si lascia conficcato. Il pneumatico potrà essere riparato in seguito quando è più agevole. La perforazione causata da oggetti penetrati di piccolo diametro può essere riparata con l'apposito corredo di riparazione che viene fornito dalle Case dei pneumatici.

NOTA BENE— La riparazione di forature mediante l'inserimento di tappi di gomma nei pneumatici senza camera d'aria è da considerarsi sempre e solamente una soluzione provvisoria: **bisogna fare la vulcanizzazione permanente al più presto possibile.**

Bilanciamento ruote e pneumatici La presenza di ruote e pneumatici non equilibrati può essere la causa di un'usura anormale dei pneumatici e di vibrazioni nello sterzo. In questi casi bisogna consultare la Concessionaria/Officina autorizzata.

Sostituzione dei pneumatici Si possono smontare e rimontare i pneumatici soltanto dal bordo interno del cerchio ruota.

Un punto bianco o di altro colore in vicinanza del tallone indica il punto più leggero del pneumatico. Questo punto va montato in corrispondenza della valvola per facilitare l'equilibratura della ruota.

Manutenzione Trascurando la manutenzione del cricco si può andare incontro ad improvvise difficoltà proprio nel momento di maggior bisogno, se capita di dover cambiare una ruota in viaggio. Ogni tanto il cricco va pulito e oliato leggermente sulla filettatura per prevenire la formazione di ruggine.

Come si usa il cricco Portare la vettura dove c'è un fondo solido per appoggiare il cricco e tirare il freno a mano.

Per evitare che la macchina si possa spostare, sarà bene sistemare due calzatoie (una davanti ed una dietro) contro una ruota sul lato opposto a quello da sollevare. Questa raccomandazione è particolarmente importante quando si deve alzare la vettura su di una strada in pendenza.

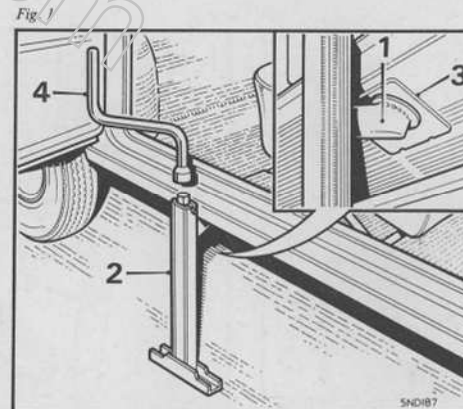
Distacco della ruota Quando si intende staccare una ruota, togliere in prima sede il coprimozzo (se in dotazione) ed allentare i dadi di bloccaggio della ruota, prima di sollevare la vettura.

ATTENZIONE: Non lavorare mai sotto la vettura, quando l'unico attrezzo di sollevamento impiegato è il cricco. Piazzare sempre appositi supporti sotto al falso telaio del lato od estremità della vettura che si intendono sollevare.

Berlina Fig. 1 Su ciascun lato della vettura, accanto al pannello di soglia, rileviamo l'apposita presa per il cricco di sollevamento (3). Assicurarsi sempre che l'alloggiamento in questione non sia intasato.

Inserire il braccio di sollevamento (1) del cricco (2) ben a fondo nell'alloggiamento (3), assicurandosi che la base del cricco sia ben salda al suolo. Il cricco deve risultare leggermente inclinato verso l'esterno (nella punta superiore), onde compensare lo spostamento radiale della vettura, man mano che questa viene sollevata dal suolo.

Impiegare il girabacchino (4) per azionare il cricco e sollevare il particolare lato della vettura. Ambo le ruote risulteranno quindi staccate dal suolo.



Giardinetta Il cricco fornito con la vettura è stato escogitato per permettere di sollevare solo una ruota per volta, sulla scorta di quanto qui sotto schematizzato.

Ruote anter. Piazzare il cricco, in modo che il braccio di sollevamento non tocchi la targa.
Fig. 2 Ruotare a mano il dado di sollevamento (3), fino a quando il piano di appoggio del cricco (1) risulti in contatto accanto all'estremità dell'elemento (2) del falso telaio: la proiezione del punto di appoggio del cricco (1) deve attestarsi contro il bordo posteriore del falso telaio (2) come illustrato.

Installare l'impugnatura (4), tenendo il lato con la dicitura 'RAISE' (sollevamento) rivolto verso l'esterno ed azionare nella direzione indicata sulla leva, onde sollevare la ruota dal suolo.

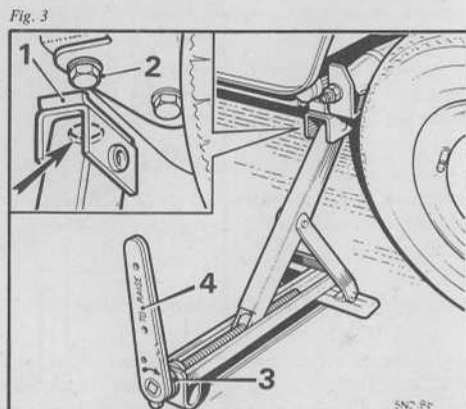
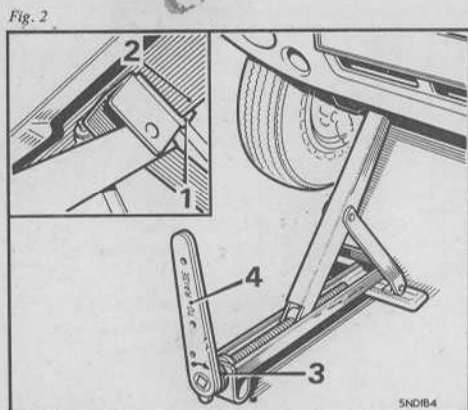
Per abbassare la ruota, occorrerà invertire la leva (4), in modo che il lato stampigliato 'LOWER' (abbassamento) risulti rivolto verso l'esterno. Azionare quindi il cricco nella direzione indicata sull'impugnatura.

Ruote posteriori Posizionare il piano di appoggio del cricco (1) sotto al falso telaio posteriore, immediatamente sotto al supporto del puntone del braccio radiale. La proiezione della testina del cricco deve attestarsi contro il piano esterno del falso telaio: il foro sul piano di sollevamento della testina del cricco (indicato in figura) deve impegnarsi sulle teste delle viti (2) presenti sul piano inferiore del falso telaio. Installare ed azionare l'impugnatura del cricco, come già detto per il sollevamento delle ruote 'Anteriori'.

Copriruota **Modelli 1977.** I copriruota sono tenuti fermi da appositi dadi di bloccaggio sulle ruote.
Fig. 4 Per la riinstallazione, serrare appena appena i dadi con l'apposita chiave, quindi procedere serrandoli a fondo in diagonale, vale a dire: 1-3-4-2, alla coppia 63 Nm, 6,4 kgf m, 45 lbf/piede.

Coprimezzo e copriruota **Modelli fino al 1977.** L'eventuale rifinitura è tenuta ferma dal coprimezzo.
Fig. 5 Per togliere il coprimezzo, inserire l'apposita leva in una delle sfenestrature tra il bordo del coprimezzo e la ruota, quindi scalzare il coprimezzo facendo leva lateralmente.

Per rimontare il copriruota, posizionarlo in sede, quindi piazzare il coprimezzo sopra a due dei risalti al centro della ruota e percuotere il piano esterno con la mano (con un colpo secco), battendo sopra al terzo risalto.

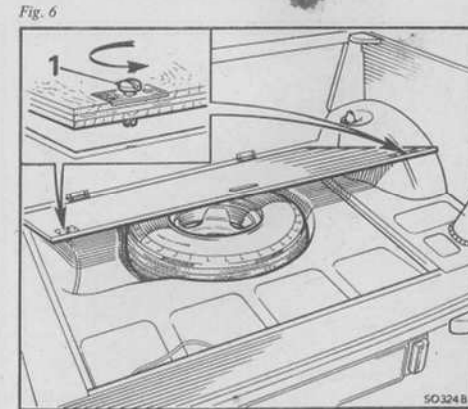
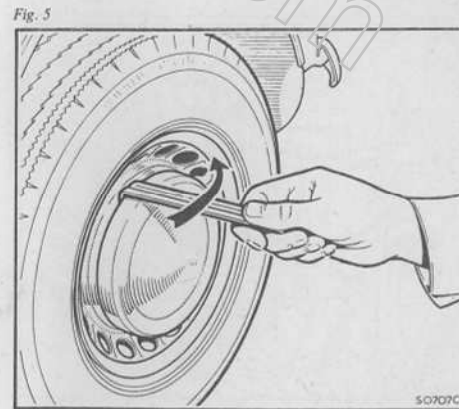
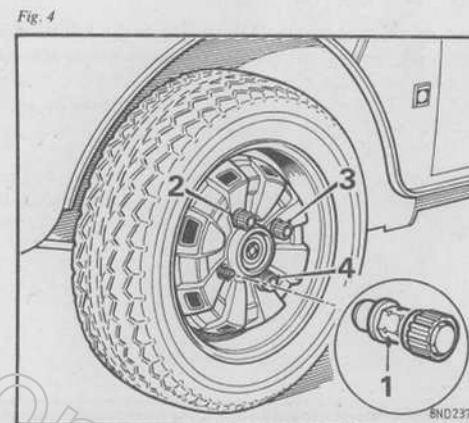


Ruota di scorta **Berlina.** La ruota di scorta è sistemata nel pozzetto esistente nel baule.

Fig. 6 **Giardinetta.** La ruota di scorta è sistemata sotto il pavimento del pianale portabagagli. Il pianale è fermato da due fermagli a vite (1). Girare i fermagli in senso antiorario per aprirli, e sollevare il pianale a mano serrandolo nella scanalatura apposta.

Pneumatici a tele radiali I pneumatici a tele radiali sono installati quale equipaggiamento standard sulla vostra vettura: ogni ricambio deve contemplare pneumatici di tipo e marca eguali.

Non raccomandiamo il cambio di posizione delle ruote (rotazione), in quanto è assolutamente indispensabile che ciascun semiasse venga dotato di quella particolare ruota già bilanciata.



Livello liquido nelle pompe di comando Mantenere il livello del liquido nei serbatoi freno e frizione al fondo del collo di rifornimento o a filo con la tacca di livello (1) riportata sul serbatoio del cilindro maestro dei freni.

Fig. 1 e 2

Tappi d'introduzione Prima di rimettere i tappi d'introduzione sui serbatoi del freno (1) e della frizione (2), controllare che i fori di sfogo (3) non siano ostruiti.

Rabbocco Se necessario, rabboccare con **Liquido per freni tipo universale UNIPART** od altri liquidi per freno con punto minimo di ebollizione 260°C (500°F) conformi alla norma FMV SS116 DOT3 oppure SAEJ 1703. **NON impiegare altri tipi di liquidi per freno.** Se si richiede un rabbocco abbastanza frequente, si dovrà sospettare una perdita dall'impianto: reperirla e ripristinarla immediatamente.

NOTA BENE—Il liquido per freni è dannoso alla vernice. Attenzione quindi che non vada a contatto delle superfici verniciate.

Fig. 1

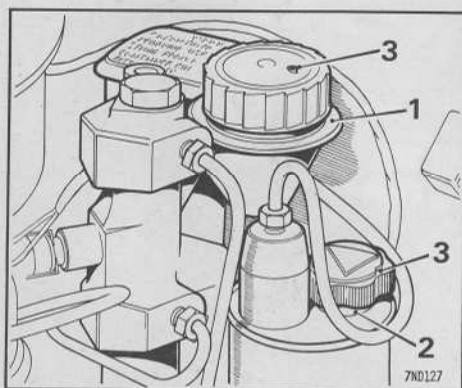
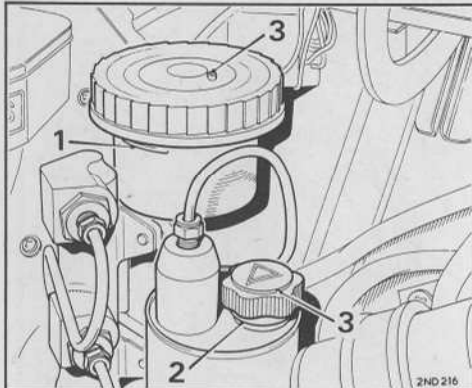


Fig. 2



Registrazione L'eccessiva corsa del pedale dei freni indica che bisogna registrare le ganasce per mantenere una buona ed uniforme frenata.

Anteriori Si usi il martinetto fornito con la borsa degli attrezzi per sollevare una ruota alla volta: vedi le istruzioni per l'uso del cricco a pagina 31.

Fig. 3

Girare ambedue i registri (indicati dalla freccia) nella direzione di rotazione della ruota in marcia avanti fino a bloccare la ruota. Svitare un registro del minimo necessario a permettere alla ruota di girare liberamente.

Far girare la ruota velocemente, premere con forza il pedale dei freni per centrare le ganasce e controllare la registrazione appena apportata.

Ripetere sull'altro registro. Ripetere la stessa operazione sull'altra ruota anteriore.

Posteriori Sollevare una ruota, vedi 'Come si usa il cricco', e liberare il freno a mano.

Fig. 4

Svitare il registro del minimo necessario a permettere alla ruota di girare liberamente. Abbassare il martinetto e ripetere l'intera operazione sull'altra ruota posteriore.

ATTENZIONE: Non espletare alcuna operazione sotto alla vettura, quando questa è stata sollevata soltanto con il normale cricco. Sarà sempre auspicabile l'impiego di appositi supporti sotto al falso telaio, sul lato od estremità della vettura che sono stati sollevati con il cricco.

Freno a mano Il freno è registrato automaticamente dalla regolazione dei freni posteriori. Se c'è un'eccessiva corsa della leva del freno a mano sarà bene consultare la Commissionaria/Officina Autorizzata.

Fig. 3

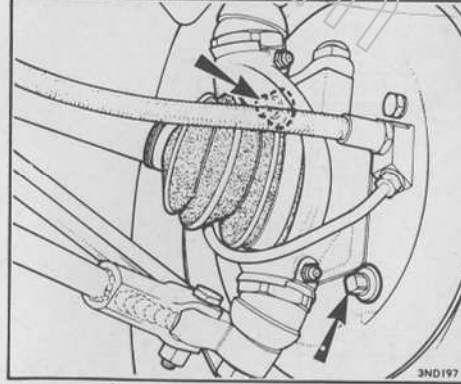
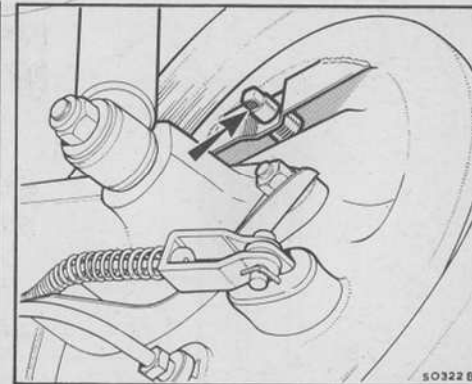


Fig. 4



Cavi del freno a mano Sollevare la vettura col cricco (vedi 'Come si usa il cricco' a pagina 31) e liberare il freno a mano. Sistemare dei supporti adatti sotto i telaietti anteriori o laterali della vettura, a seconda dei casi. **Non lavorare mai distesi sotto la vettura sostenuta unicamente dal cricco.**

Fig. 5

Spalmare di grasso tutto attorno ai cavi ed ai profilati (1).

Lubrificare con dell'olio i perni (2) del settore oscillante. Spalmare di grasso attorno allo spinotto della leva di comando e sul cavo (3) adiacente alle staffe di ancoraggio molle.

Controllo guarnizioni freni Usare il cricco fornito con gli attrezzi e sollevare una ruota alla volta: vedi 'Come si usa il cricco' a pagina 31.

Per controllare le guarnizioni dei freni posteriori bisogna liberare il freno a mano, smontare la ruota e allentare i registri delle ganasce, togliere le viti che fissano il tamburo e sfilare il tamburo stesso.

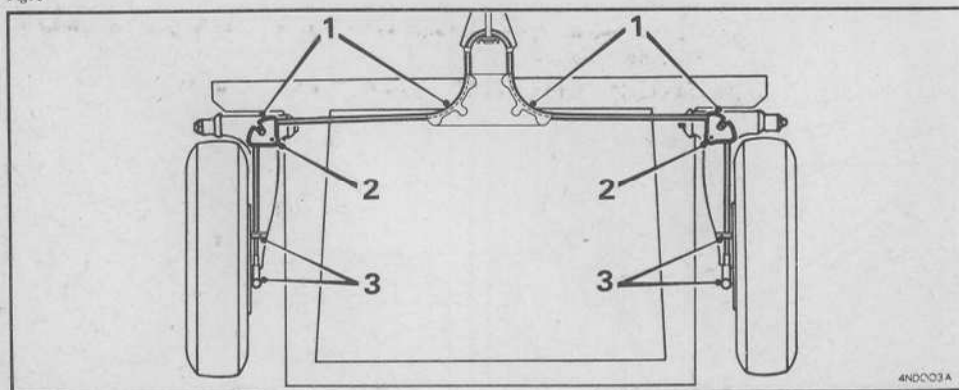
Osservare l'usura delle guarnizioni dei freni e lavare la polvere presente sul disco portafreno e sul tamburo, meglio di tutto con dell'alcool metilico (denaturato). **La polvere delle guarnizioni è pericolosa alla salute se viene aspirata e pertanto non si deve soffiare sul tamburo.**

Accertarsi che la guarnizione restante sia sufficiente per arrivare al prossimo controllo senza scendere al di sotto del limite minimo di sicurezza. Rimontare il tamburo e la ruota e registrare le ganasce.

Sostituzione ganasce freni Quando si rende necessaria la sostituzione dei ceppi dei freni, è essenziale usare solamente ganasce originali, che recano il tipo esatto di guarnizione. I ceppi nuovi vanno montati sempre su ambo le ruote dello stesso assale (e quindi non bisogna mai sostituire un ceppo alla volta o quelli di una ruota sola.). Inoltre, potrebbe essere pericolosa la frenatura non equilibrata che si avrebbe con guarnizioni non omogenee.

I ceppi di ricambio sono disponibili presso la Commissionaria/Officina Autorizzata.

Fig. 5



4ND003A

Freni a doppio circuito **ATTENZIONE**

Quale precauzione di sicurezza nel caso di mancato funzionamento dell'intero impianto frenante, facciamo notare che i freni agiscono sulle quattro ruote in due circuiti distinti. La luce spia di mancato funzionamento dei freni si accende se si ha una perdita di pressione in uno dei circuiti frenanti. Nel caso di malfunzionamento di un circuito idraulico ad una coppia di freni, l'altra coppia funzionerà normalmente **SE IL PEDALE DEI FRENI VIENE PREMUTO AL PUNTO MASSIMO DELLA SUA CORSA. PREMERE IL PEDALE PORTANDOLO OLTRE L'AREA DI RESISTENZA NULLA, FINO A QUANDO LA SECONDA COPPIA DI FRENI NON SIA ENTRATA IN FUNZIONE. NON POMPARE IL PEDALE DEI FRENI CREDENDO DI RIPRISTINARE LA PRESSIONE MANCATE. NON POSIZIONARE TAPPETINI SPESSI SUPPLEMENTARI CHE DELIMITEREBBERO LA CORSA DEL PEDALE.**

Manutenzione preventiva Oltre all'ispezione periodica dei particolari dell'impianto frenante, raccomandiamo caldamente di apportare un'ispezione più particolareggiata—eventualmente rinnovando sottogruppi che lo richiedono—a tutto il sistema, man mano che la vettura invecchia, al fine di reperire speditamente gli effetti dell'usura del deterioramento.

Raccomandiamo quanto segue:

- (1) Esaminare, ad intervalli non superiori a quelli prescritti nel Sommario della Manutenzione, i seguenti particolari: pastiglie dei freni a disco, segmenti dei freni a tamburo, flessibili e tubazioni.
- (2) A fronte delle normali condizioni operative, ricordiamo che il liquido per i freni va rinnovato completamente ogni 18 mesi o 18.000 miglia (30.000 km), a seconda di quale delle due ricorrenze abbia luogo per prima.
- (3) Tutte le tenute/guarnizioni liquido dell'impianto idraulico andranno rinnovate unitamente a tutti i flessibili, ogni 3 anni o 36.000 miglia, a seconda di quale delle due ricorrenze abbia luogo per prima. In detta occasione, inoltre, occorrerà ispezionare scrupolosamente tutte le superfici di lavoro dei pistoncini e delle canne dei cilindri maestri ed altri servocilindri, rinnovando quei particolari che lo richiedono.

Ricordiamo inoltre quanto segue:

- (a) Impiegare sempre ed esclusivamente liquido freni raccomandato dalla Casa.
- (b) Non lasciare mai il liquido freni in contenitori non tappati, in quanto questo assorbe rapidamente l'umidità e, se impiegato, può risultare estremamente pericoloso.
- (c) Tutto il liquido freni scaricato dall'impianto od impiegato per l'operazione di spurgo è da gettare.
- (d) Ricordiamo soprattutto che è di rigore la massima pulizia.

Polarità L'impianto elettrico installato sulla vettura è con massa al NEGATIVO (-), pertanto occorrerà rispettare detta polarità. Un'inversione di polarità danneggerà permanentemente i dispositivi a semiconduttori che fanno parte di alcuni sottogruppi elettrici.

Prima di procedere all'installazione di qualsiasi accessorio elettrico, assicurarsi sempre che la polarità dello stesso sia quella della vettura.

BATTERIA

Sede di installazione **Berlina.** La batteria è alloggiata nell'apposito vano in seno al bagagliaio: per staccare la batteria, occorre sganciare la fascetta di sicurezza e sfilare il coperchietto.

Giardinetta. Per accedere alla batteria, rialzare il cuscino del sedile posteriore, portandolo in verticale: impiegare a questo fine la maniglietta centrale. Ciò fatto, togliere la calottina in plastica sopra alla batteria.

Manutenzione generale Eliminare tutta la sporcizia e l'umidità dallo sviluppo superiore della batteria. Assicurarsi sempre che i terminali siano ben saldi e spalmare un po' di vaselina sugli stessi.

Non lasciare la batteria installata quando questa è scarica per più del necessario. Se la batteria non viene impiegata regolarmente, assicurarsi che sia completamente carica, quindi—ogni 4 settimane—sottoporla a carica centellinare, onde non danneggiare permanentemente gli elementi.

Rabbocco **Quando si controlla l'elettrolito negli elementi, non impiegare una luce scoperta. Non rabboccare con acqua comune.** Assicurarsi sempre che la vettura sia in piano.

Fig. 1

Durante la stagione calda (od in occasione di lunghi viaggi), può darsi che il livello dell'elettrolito vada rabboccato più frequentemente rispetto agli intervalli raccomandati nella sezione 'SOMMARIO DELLA MANUTENZIONE'.

'Pacemaker' (Tipo A7, A9, A11/9). I livelli dell'elettrolito (1) sono visibili attraverso la carcassa trasparente della batteria: oppure li si può controllare, ribaltando completamente il coperchietto di disaerazione (2) su un lato. Il livello dell'elettrolito in ciascun elemento deve essere tale da ricoprire appena appena le piastre separatrici (3). Per evitare trasudamento, non rabboccare la batteria per i primi 30 minuti dopo che questa è stata caricata, a meno che la carica sia per il tramite del normale impianto dinamo della vettura.

Per rabboccare i livelli, sollevare il coperchietto di disaerazione ed immettere acqua distillata nella canalina (4), onde coprire le scanalature rettangolari di rabbocco (5): il fondo della canalina principale deve risultare appena appena pieno di acqua distillata. Calzare quindi saldamente in sede il coperchietto. Il corretto ammontare di acqua distillata verrà distribuito automaticamente a ciascun elemento. Durante i periodi invernali, ricordare di portare il motore in moto subito dopo il rabbocco, onde perfezionare la miscela dell'elettrolito.

IMPORTANTE: Il coperchietto di disaerazione deve essere tenuto sempre chiuso, tranne che quando si procede al rabbocco della batteria. Se il coperchietto viene sollevato—durante la carica centellinare o rapida della batteria—si avrà la tracimazione dell'elettrolito.

La batteria installata sulla vostra vettura non permette l'impiego dell'apposita attrezzatura monocellulare per il riscontro della condizione di scarica.

Il coperchietto di disaerazione non deve essere staccato dalla batteria.

CARICAMENTO DELLA BATTERIA ED AVVIAMENTO SOVRALIMENTATO

AVVERTENZA: Bisogna rispettare scrupolosamente le precauzioni seguenti per evitare di danneggiare gravemente il circuito di carica o gli organi elettrici della vettura.

Tamponamento della batteria E' assolutamente vietato impiegare un caricabatteria ad alto regime quale dispositivo coadiuvatore per l'avviamento.

Fig. 2

—Quando si collega un'altra batteria per tamponare quella scarica di bordo, bisogna fare attenzione che:

- la batteria tampone abbia la medesima tensione nominale di quella di bordo,
- i cavi di collegamento abbiano le dimensioni sufficienti a portare la corrente di avviamento,
- i cavi vengano intercollegati uno alla volta e sulla batteria tampone per primo,
- i cavi vengono collegati tra morsetti della batteria nell'ordine seguente—Prima il + (positivo) al + (positivo) e poi il - (negativo) al - (negativo).
- Il regime motore venga ridotto a 1000 giri/min o anche meno prima di scollegare la batteria tampone. Non si deve mai scollegare la batteria di bordo quando il motore è in moto.

Carica della batteria

Un caricabatteria ad alto regime può essere impiegato soltanto se la batteria è stata staccata completamente dall'impianto elettrico della vettura. Alcuni tipi di batterie che non richiedono manutenzione—ad esempio quelle al calcio piombo—possono risultare irreparabilmente danneggiati dall'impiego di caricabatteria ad alto regime. In caso di dubbio, interpellare il Concessionario.

- Nel caricare la batteria di bordo da una fonte esterna quale ad esempio un caricabatteria di compensazione, bisogna fare attenzione che:
- il caricabatteria abbia la medesima tensione di quella nominale della batteria,
- il cavo positivo (+) del dispositivo di carica sia collegato al morsetto positivo (+) della batteria,
- il cavo negativo (-) del caricabatteria sia collegato al morsetto negativo (-) della batteria.

Fig. 1

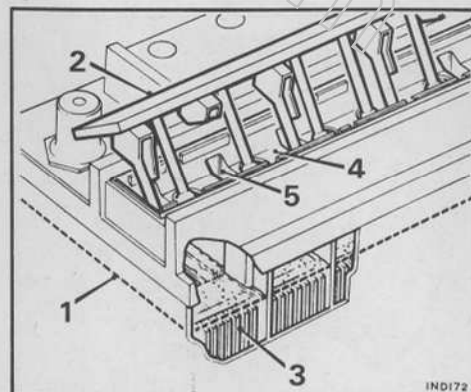
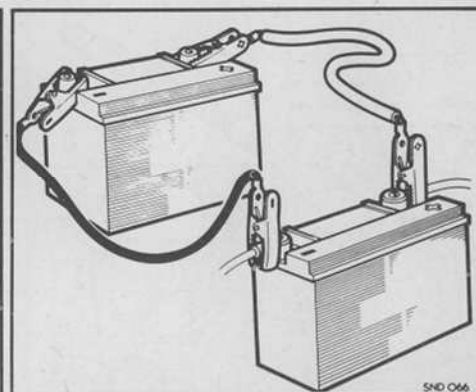


Fig. 2



Fusibili di linea Riportiamo qui di seguito i circuiti protetti da fusibile di linea: avvisatori di pericolo, luce abitacolo (8/15A). Radio: impiegare il valore prescritto dal fabbricante della stessa.

Fig. 3

Per la sostituzione di una valvolina fusibile, tener fra le dita un'estremità del tubicino (1), calzare in sede, ruotare e sfilare l'estremità opposta. Si potrà quindi accedere al fusibile (2).

Fusibili bruciati Il malfunzionamento di un dato fusibile è comprovato dalla mancata entrata in funzione di tutte le unità protette da detta valvolina di sicurezza: inoltre, ispezionando a vista la valvolina stessa, si confermerà se o meno questa è bruciata.

Prima di sostituire un fusibile bruciato, ispezionare il collegamento dei circuiti che non sono più asserviti, onde rilevare eventuale corto circuito od altro malfunzionamento/guasto. Se il nuovo fusibile salta immediatamente e non si riesce a reperire il guasto/malfunzionamento, occorrerà interpellare il Concessionario o Commissionario il quale provvederà ad un'ispezione più particolareggiata del circuito dato.

Fig. 4 Le valvoline fusibili sono installate a protezione dei seguenti accessori e relativi circuiti:

(1) **Fusibile 1-2 (17/35A).** Luci freno, luci retromarcia, indicatori direzione, lunotto termico posteriore, riscaldatore carburatore.

Le unità suddette funzionano soltanto quando l'interruttore dell'accensione si trova alla posizione 'II'.

(2) **Fusibile 3-4 (12/25A).** Avvisatori acustici, lampeggiatore proiettori, circuito mancato funzionamento freni.

Quando si richiede il funzionamento distinto di un accessorio dato, indipendentemente dall'accensione, procedere ad allacciare lo stesso al capocorda N. 4 (cavi color porpora).

(3) **Fusibile 5-6 (12/25A).** Motorino elettroventilatore, tergicristallo, motorino lavavetro, radio.

I complessivi emarginati funzionano solo quando l'interruttore dell'accensione è alle posizioni 'I' oppure 'II'.

Fig. 3

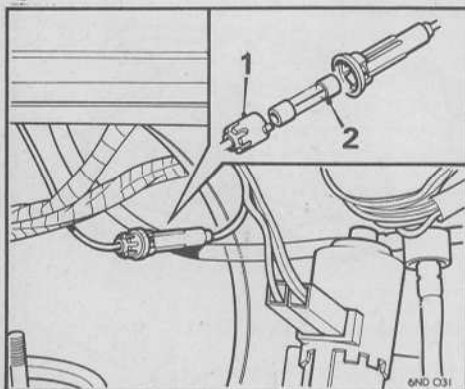
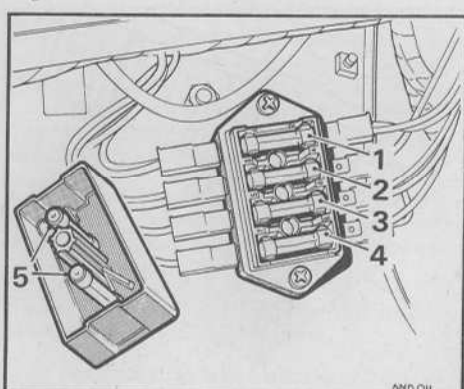


Fig. 4



(4) **Fusibile 7-8 (8/15A).** Fanalini di coda e luci di posizione, luci cruscotto.

Fusibili di ricambio Il coperchietto della scatola portafusibili può alloggiare due valvoline di ricambio. Il valore di salto dei fusibili è contrassegnato su ciascuna valvolina: si tratta di

(5) fattore corrente (8A, 12A, 17A) oppure fattore di salto (15A, 25A o 35A).

PROIETTORI

Gruppi ottici I proiettori sono composti da gruppi con ottica stagna oppure con lampadina smontabile.

Ottica stagna **Smontaggio.** Svitare la vite (1) che fissa il pannello della prolunga cuffia anteriore e sfilare la prolunga (2). Svitare le tre viti che tengono l'anello interno (3), togliere l'anello interno (4) e sfilare il gruppo ottico (5).

Fig. 5

Sfilare la spina a tre piedini (6) da dietro il gruppo ottico.

Lampadina sostituibile **Smontaggio.** Seguire lo stesso procedimento già spiegato sopra per smontare il gruppo ottico.

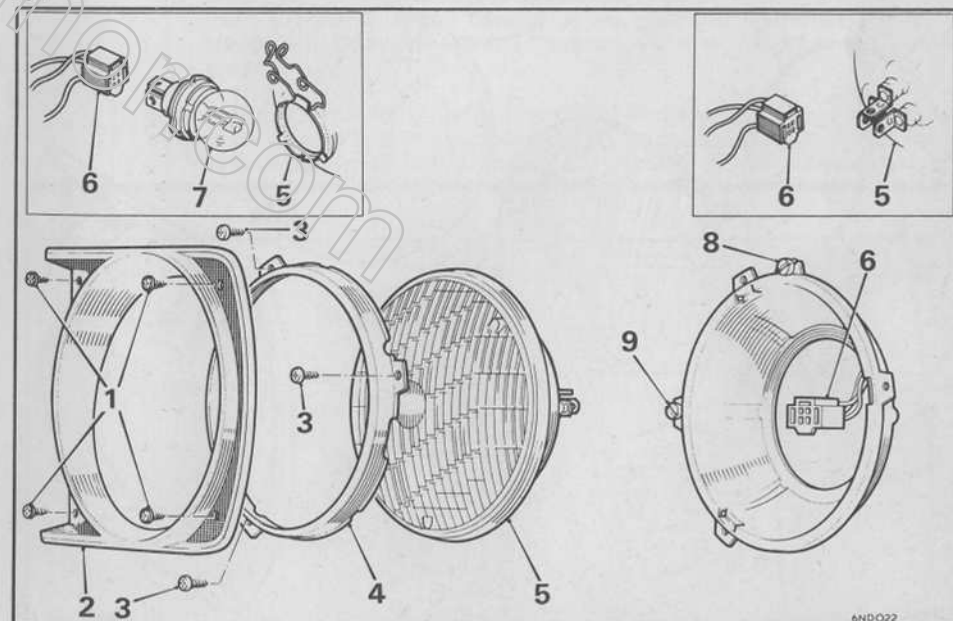
Fig. 5

Sostituzione lampadina proiettore. Liberare la molletta dalle alette sulla parabola e sfilare la lampadina (7). Montare la lampadina nuova nella parabola con la flangia (7) ubicata nella scanalatura apposita del riflettore. Rimettere la molletta con le spire appoggiate nella base della flangia della lampadina e le estremità fermate sotto le alette del riflettore.

Montaggio. Collegare la spina a tre piedini e sistemare il gruppo ottico nell'ogiva di supporto con le tre alette ubicate nelle scanalature apposite esistenti nell'ogiva stessa.

Rimontare l'anello interno e la prolunga della cuffia (quattro viti).

Fig. 5



PROIETTORI Tipo facoltativo

Fanale **Smontaggio.** Svitare le viti (1) che tengono fermo il pannellino di prolunga della calandra anteriore e sfilare la prolunga (2). Sfilare le tre viti di registrazione del fanale (3), una alla volta, dalle relative sedi. Sfilare il complessivo del fanale dal supporto e sfilare il connettore dalla lampadina.

Fig. 6

Lampadina del proiettore Far scattare i fermagli (4) verso l'esterno e sfilare la lampadina dal portalampe.

Fig. 6

ATTENZIONE: Prima di installare una lampadina nel proiettore, è essenziale assicurarsi che il risalto registrabile (5) sia piazzato correttamente, cioè come qui sotto specificato:

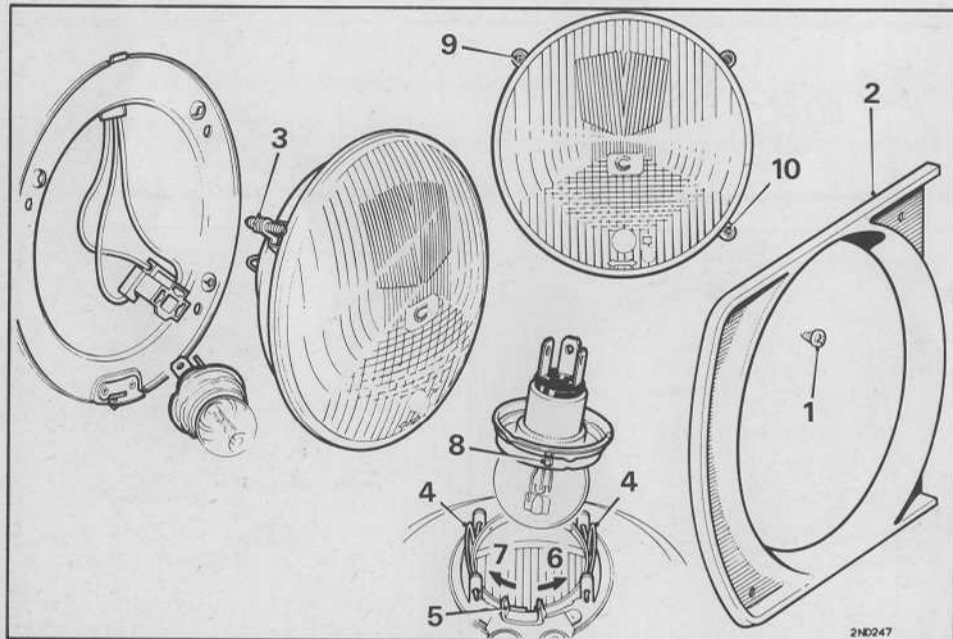
(6) per Paesi con guida a sinistra

(7) per Paesi con guida a destra

Installare la lampadina, assicurandosi che il risalto (8) si impegni nella gola. Richiudere i fermagli (4).

Montaggio. Installare il connettore sulla lampadina. Calzare ciascuna vite di registrazione (3) nella relativa sede. Installare la prolunga della calandra (2).

Fig. 6



Orientamento proiettori Ciascun proiettore è dotato di due viti di registro per fare l'orientamento degli abbaglianti. La vite (8) serve per regolare il fascio luminoso sul piano verticale, e la vite (9) è quella per la regolazione sul piano orizzontale. I due fasci luminosi devono essere paralleli in posizione di marcia rettilinea e inclinati di $1/2^\circ \pm 1/4^\circ$ sotto l'orizzontale oppure orientati in conformità alle diverse norme eventualmente in vigore nel paese interessato.

Fig. 5

Bisogna ricordare che l'orientamento dei proiettori risente del carico della vettura e conseguente flessione delle sospensioni. Pertanto l'orientamento va sempre fatto col carico normale previsto per questa vettura. Il controllo e la regolazione sono operazioni da affidare alla Concessionaria od officina autorizzata che dispongono delle attrezzature speciali necessarie.

Fig. 6 Proiettore facoltativo. Togliere la prolunga della calandra (2). Registrare la vite (9), onde modificare l'assetto orizzontale del proiettore e registrare la vite (10) modificando l'assetto verticale.

Luci anteriori di posizione ed indicatori di direzione Per smontare una lampadina per la luce combinata di posizione e di direzione, svitare le due viti (1) e sfilare il trasparente (2) Per arrivare alle lampadine di direzione (3) e di posizione (4).

Fig. 7

Le lampadine sono di tipo a baionetta.

Luci freno/coda, frecce e retromarcia **Berlina** per sostituire una lampadina, svitare le viti (1) che tengono fermo il vetro (2). Le lampadine sono site nell'ordine illustrato: frecce (3), freno/coda (4), retromarcia (5).

Fig. 8

Facciamo notare che la lampadina delle luci freno/fanalini di coda è dotata di piedini sfalsati per assicurare la corretta sostituzione. Nel caso in cui la lampadina delle frecce si bruciasse, si può installare al suo posto una lampadina delle luci di retromarcia (che è identica), fino a quando non si sia recuperata la lampadina corretta.

I modelli Berlina 850 e Berlina 1000 di tipo precedente sono dotati di lampadina simile, senza per altro l'interscambiabilità della lampadina della luce di retromarcia. Per sostituire una lampadina, attenersi alla procedura qui sotto schematizzata.

Fig. 7

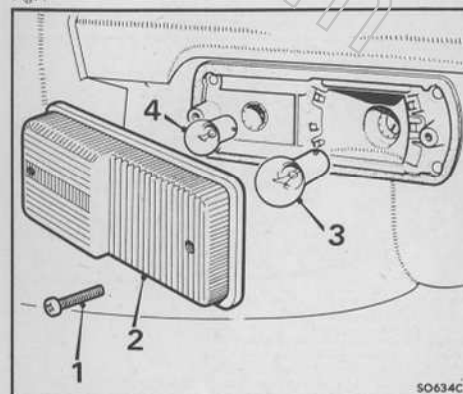


Fig. 8

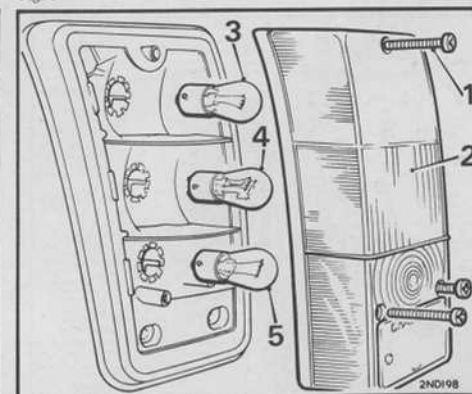


Fig. 9 Giardinetta. Dovendo sostituire le lampadine procedere come spiegato per la 'Berlina'.

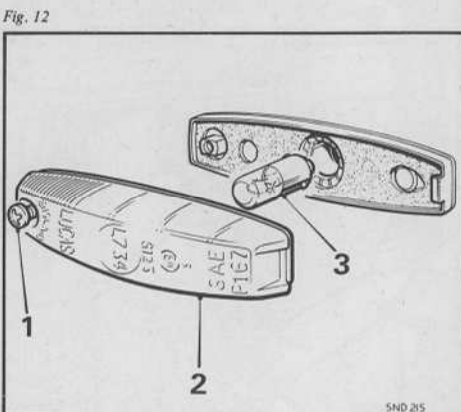
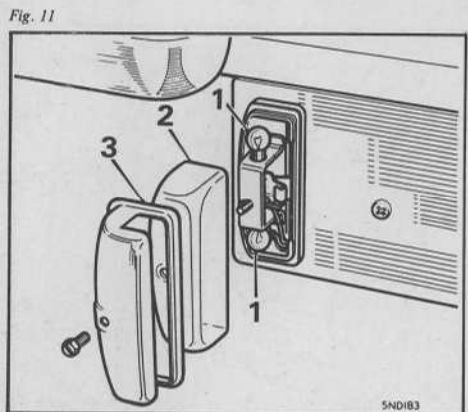
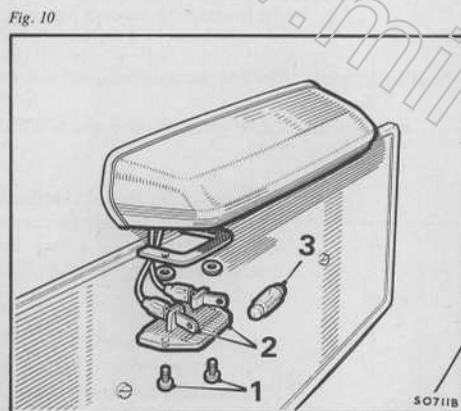
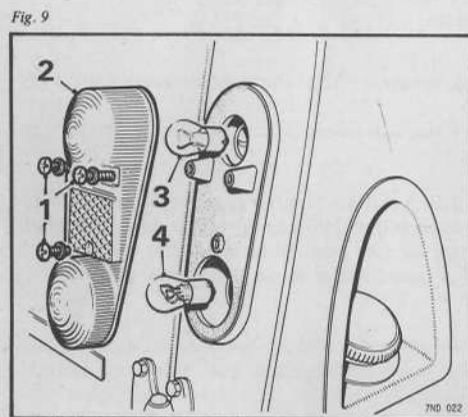
Luce targa Fig. 10 **Berlina.** Si arriva alle lampadine (3) togliendo le viti (1) che fissano il trasparente e sfilando con attenzione il trasparente ed il portalampada (2) dal gruppo luce. Sfilare la lampadina (3). Quando si monta la lampadina nuova bisogna accertarsi che i serrafili siano fissati a dovere sul portalampada.

Fig. 11 Giardinetta. Si arriva alle lampadine (1) svitando la vite di ritegno e asportando il coperchio metallico (3) ed il trasparente (2).

Entrambe le lampadine hanno l'attacco a baionetta.

Ripetitori laterali frecce Fig. 12 Svitare la vite (1) e sfilare il paraluce (2), onde accedere alla lampadina (3).

(se in dotazione)



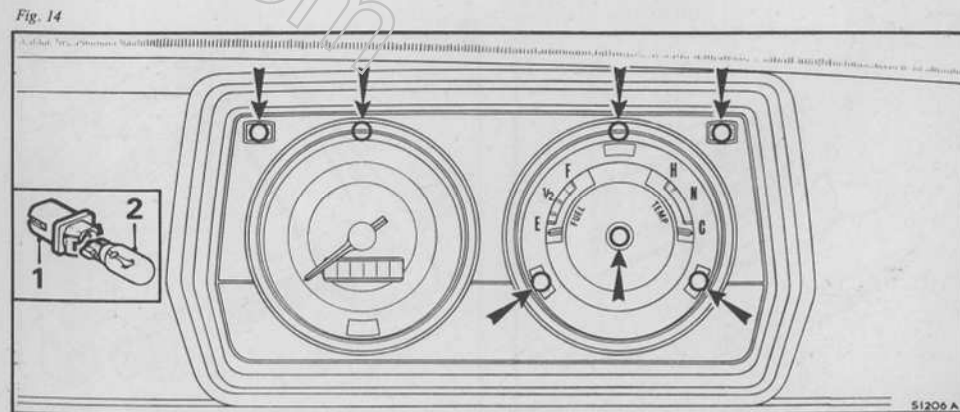
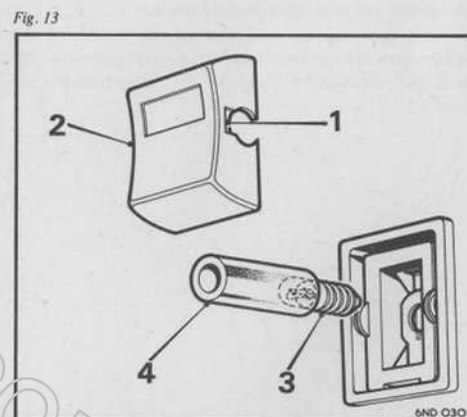
SOSTITUZIONE DELLE LAMPADINE

Interruttori Fig. 13 Inserire un cacciavite sotto all'intaglio (1) su ambo i lati dell'interruttore (2) e scavarlo dall'interruttore. Svitare la lampadina (3), impiegando la chiusura esterna in plastica di un connettore per cavi (4) che si accoppia saldamente sulla lampadina. Esercitare una lieve pressione sul connettore e svitare la lampadina.

Rinnovare la lampadina e rimontare il bilanciante dell'interruttore. Viene illustrato in figura l'interruttore degli avvisatori di pericolo.

Luci cruscotto e spie Fig. 14 **Quadro strumenti.** Per accedere al gruppo di illuminazione della strumentazione ed alle lampadine delle luci spia occorre passare attraverso l'apertura sita sotto al piano portapacchi del cruscotto.

Per installare una lampadina nuova, sfilare il relativo portalampade (1) e sfilare la lampadina senza zoccolo (2).



Luce interno vettura Per sostituire la lampadina, premere sulle due estremità del trasparente di plastica fino a sfilarne le linguette (1) dalle sedi corrispondenti nel basamento. Fig. 15 Sarà quindi semplice staccare la lampadina cilindrica (2) dal portalampada.

Racchette tergicristalli Per rimontare una racchetta sul braccino, ricordiamo che è ammesso sfilare la racchetta, quando l'anellino elastico (1) viene tenuto staccato dalla gola di impegno. Fig. 16 Rimontare la racchetta nella posizione richiesta e pressare a fondo sull'alberino (2), fino ad ottenere il saldo accoppiamento in sede con l'anellino elastico.

Sostituzione delle spazzole Queste vanno sostituite preferibilmente ogni 12 mesi. Sfilare la racchetta, staccandola dal parabrezza, quindi inserire un cacciavite (3) tra la racchetta (4) ed il portaspazzole (5). Ciò fatto, sfilare il portaspazzole dalla racchetta. Calzare quindi il nuovo complessivo sulla racchetta.

Getti del Lavavetro I getti vanno orientati affinché lo spruzzo vada a colpire il bordo superiore del parabrezza.

Motorino di avviamento È montato sul lato destro del motore, sulla scatola del volante. Non ha bisogno di lubrificazione tra una revisione e l'altra.

Se il pignoncino di avviamento resta imprigionato nella corona del volante, di solito si potrà sbloccarlo girando la testa quadra dell'albero dell'indotto con una chiave.

Fig. 15

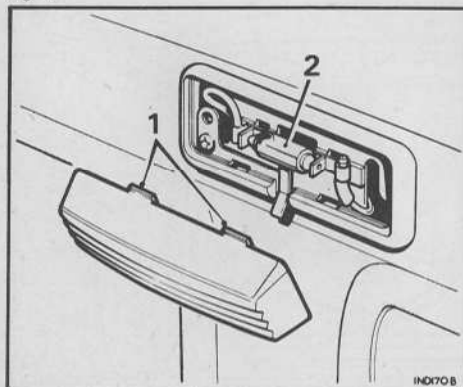
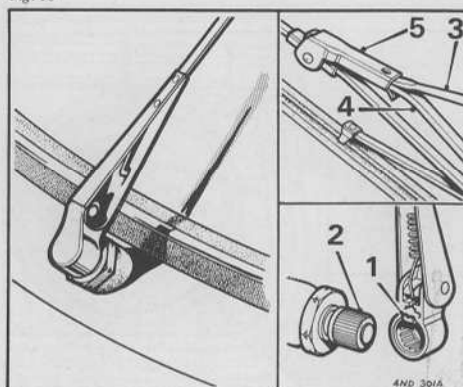


Fig. 16



| Lampadine di ricambio | | Volt | Watt | N. di Partic |
|---|---------|------|-------|--------------|
| Proiettori, vetture guida a sinistra (tranne Europa— anabbagliante a DS) .. .. . | .. .. . | 12 | 50/40 | BFS 415 |
| Proiettori, Europa (tranne Francia— anabbaglianti verticali) .. .. . | .. .. . | 12 | 45/40 | GLB 41f |
| Proiettori, Francia (anabbaglianti verticali) .. .. . | .. .. . | 12 | 45/40 | GLB 41 |
| Frecce .. .. . | .. .. . | 12 | 21 | GLB 38.. |
| Fanalini di posizione .. .. . | .. .. . | 12 | 5 | GLB 989 |
| Luce targa (Berlina) .. .. . | .. .. . | 12 | 5 | GLB 254 |
| Luce targa (Girdinetta) .. .. . | .. .. . | 12 | 5 | GLB 989 |
| Fanalini di coda e luci stop .. .. . | .. .. . | 12 | 21/6 | GLB 380 |
| Luce abitacolo .. .. . | .. .. . | 12 | 6 | GLB 254 |
| Spie e luci cruscotto .. .. . | .. .. . | 12 | 2,2 | GLB 2132 |
| Lampadine ripetitori .. .. . | .. .. . | 12 | 4 | GLB 233 |
| Interruttori .. .. . | .. .. . | 14 | 0,75 | GLB 284 |
| Luci della retromarcia (Berlina 1977) .. .. . | .. .. . | 12 | 21 | GLB 382 |
| Fendinebbia posteriore .. .. . | .. .. . | 12 | 21 | GLB 382 |

| Fanali tipo stagno | | Volt | Watt | N. di Partic |
|---|---------|------|-------|--------------|
| Proiettori (solo Regno Unito—anabbaglianti sinistra) .. .. . | .. .. . | 12 | 60/45 | GLU 101 |
| Proiettori (guida a sinistra—anabbaglianti a destra) .. .. . | .. .. . | 12 | 60/50 | GLU 513 |

Schermo dell'accensione Le vetture più recenti sono dotate di uno schermo di plastica per l'accensione sul davanti del motore. Questo schermo dev'essere smontato per poter eseguire certe operazioni sul motore (vedi 'SOMMARIO DELLA MANUTENZIONE'). Svitare i due galletti in alto e l'unico galletto in basso, girandoli di un quarto di giro in senso antiorario, e sollevare lo schermo completo. Si faccia attenzione di rimontarlo in posizione esatta.

Distributore d'accensione (Lucas) Aprire le mollette di ritegno e smontare la calotta del distributore. Togliere il braccio del rotore (1).

(Lucas) Controllare le puntine (2) e se sono bruciate pulirle con tela smeriglio o pietra di carborundum di grana molto fine. Pulire i contatti con uno straccio imbevuto di benzina. Se le puntine sono vaiolate o usurate bisogna sostituire il gruppo completo dei contatti.

Fig. 1
Pulizia dei contatti

Lubrificazione Spalmare leggermente di grasso la camma (3) e il montante principale (4). Versare poche gocce d'olio sul tampone di feltro (5) in cima all'alberino dell'eccentrico e attraverso la luce (6) tra la piastra dei contatti e l'alberino per lubrificare le masse centrifughe.

NON OLIARE IL TAMPONE DI FELTRO che tocca il piano dell'eccentrico.

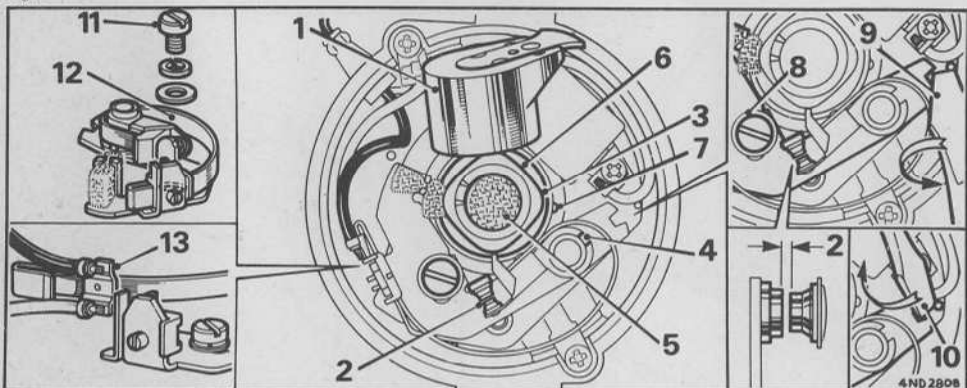
Ogni 40.000 km, oltre alla manutenzione periodica ordinaria bisogna lubrificare il cuscinetto centrale del martelletto (ruttore) versando una goccia d'olio in ciascuno dei due fori (7) nella piastra di base.

Pulire attentamente il lubrificante superfluo e controllare che le puntine siano perfettamente pulite ed asciutte.

Distranza tra i contatti Girare l'albero motore finché le puntine sono completamente aperte. Controllare la distanza tra i contatti (2) con uno spessore (vedi 'DATI GENERALI') che deve toccare ma scorrere tra i contatti. Se la distanza si differenzia notevolmente dal valore dello spessore, allentare la vite (8) di fissaggio della piastra di supporto dei contatti e registrare la distanza infilando un cacciavite tra la scanalatura nell'estremità della piastra ed il dentino; girare il cacciavite in senso antiorario (9) per aumentare la distanza ed in senso orario (10) per diminuirla. Serrare di nuovo la vite di fissaggio.

Rimontare il braccio del rotore, innestare la scanalatura nell'alberino e spingere con decisione verso il basso. Pulire dentro e fuori la calotta del distributore, in particolar modo tra gli elettrodi, e rimontarla sul distributore.

Fig. 1



Sostituzione del gruppo dei contatti Togliere la vite di fissaggio (11) assieme alle rondelle elastica e piana, sollevare il gruppo dei contatti (12), comprimere la molla e liberare la piastrina terminale (13) dall'estremità della molla. Prima di montare il nuovo gruppo dei contatti, lavare bene le puntine con benzina o alcool metilico ed ingrassare leggermente il perno (4). Ripristinare la piastrina terminale (13) sull'estremità della molla del martelletto, presentare il gruppo dei contatti sulla base del distributore e serrare leggermente la vite di fissaggio (11). Assicurarsi che la molla del ruttore sia fermata per bene nel suo registro sull'isolatore e registrare la distanza tra i contatti.

Fig. 1

Ogni volta che si sostituisce il gruppo dei contatti bisogna ricontrollare la distanza dopo i primi 800 km, perché durante questo periodo il tallone dei contatti si assesta riducendo la distanza.

Distributore (Ducellier) Staccare le mollette di ritegno e togliere la calotta del distributore unitamente alla spazzola (1).

Fig. 2

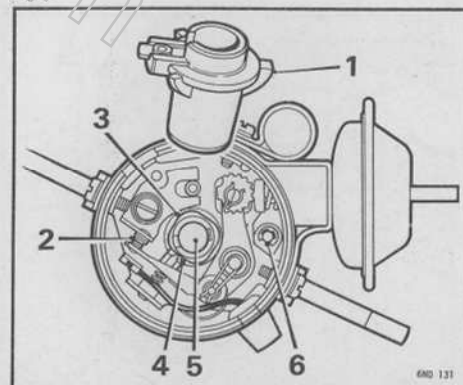
Puntine di contatto Ispezionare le puntine (2) e se risultano bruciate od usurate procedere alla loro sostituzione. Questo intervento va affidato al Concessionario o Commissionario in quanto si richiede speciale attrezzatura elettronica di prova per la corretta registrazione in fase di montaggio delle puntine.

Lubrificazione Applicare un leggero velo di grasso sulla camma (3) e lubrificare il tamponcino di pressione (4). Aggiungere alcune gocce di olio sul tamponcino in feltro (5) sopra l'alberino dell'eccentrico. Ruotare l'albero motore fino a quando la colonnetta orientabile (6) della massa del distributore risulti visibile attraverso la sfenestratura nella piastrina di base: lubrificare detta colonnetta con una goccia di olio e ripetere sulla colonnetta opposta.

Eliminare con cura tutto il sovrappiù di lubrificante ed assicurarsi che le puntine di contatto siano perfettamente pulite ed asciutte.

Rimontare la spazzola, impegnare la gola nell'alberino e calzare saldamente verso il basso. Pulire l'interno e l'esterno della chiusura del distributore, prestando particolare attenzione agli elettrodi, quindi rimontare la calotta.

Fig. 2



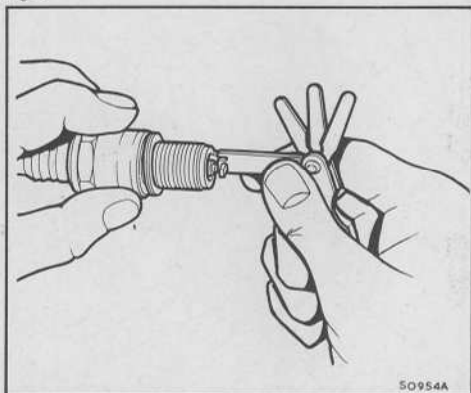
Candele Pulire le candele, preferibilmente con un apposito apparecchio ad aria compressa, e regolare la distanza degli elettrodi a 0,64 mm.
Fig. 3

A tale scopo si usi l'apposito calibro Champion. Si abbia cura di spostare sempre l'elettrodo laterale, mai quello centrale.

Nel montare candele nuove bisogna verificare che siano del tipo raccomandato (vedi **'DATI GENERALI'**) e che la distanza tra gli elettrodi sia esatta.

Messa in fase dell'accensione La messa in fase dell'accensione è registrata dinamicamente, onde ottenere l'optimum di prestazioni motore con un'efficiente regolazione dell'emissione di scarico. L'attrezzatura elettronica di registrazione collaudo va impiegata sempre per controllare la regolazione dell'anticipo e dell'anticipo automatico. Il controllo e la registrazione della regolazione di messa in fase dell'accensione vanno espletati esclusivamente dal vostro Concessionario o Commissionario: far riferimento alla voce **'DATI GENERALI'**.

Fig. 3



Pompa idraulica comando frizione Le istruzioni per il controllo del livello dell'olio sono date assieme alla pompa idraulica di comando freni, vedi pagina 34.

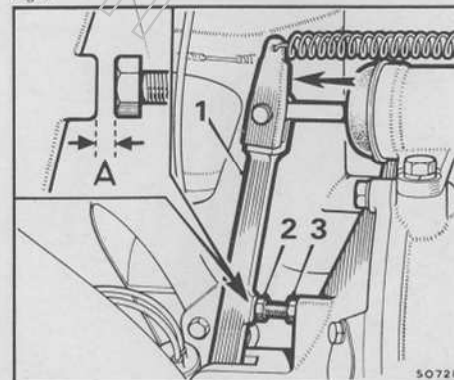
Regolazione della leva disinnesto frizione È importante mantenere un certo gioco tra il cuscinetto reggispinta della frizione ed il disco di spinta. Su tutte le vetture tale gioco viene regolato con precisione in fabbrica prima della spedizione. Però, coll'aumentare dell'usura, tale gioco diminuisce gradatamente, finché al limite se si trascura di regolarlo si arriva anche allo slittamento della frizione.
Fig. 1

Controllo Spingere all'infuori la leva di disinnesto, fino in fondo alla sua corsa a vuoto.

Una luce di 0,5 mm va mantenuta tra la leva di disinnesto (1) e la testa del bullone di arresto (2). Controllare la tolleranza suddetta con uno spessimetro.

Registrazione Per registrare questa tolleranza, allentare il controdado (3) e girare il bullone (2) fino a conseguire il valore desiderato.

Fig. 1



Lubrificazione Svitare la calotta di lubrificazione in punta alla camera di aspirazione del carburante e sfilare la calotta stessa con il relativo pistoncino. Rabboccare con olio, fino al livello $\frac{1}{2}$ pollice (13 mm) al di sopra dello sviluppo superiore dello stelo del pistoncino cavo. Non impiegare mai lubrificante di tipo pesante.

Fig. 1

Se non si effettua la lubrificazione dello smorzatore del pistoncino, si avrà il suo irregolare funzionamento e conseguente riduzione dell'accelerazione.

Controllo dell'inquinamento atmosferico Il carburatore è dotato di speciali dispositivi che aiutano a ridurre le emissioni di scarico. Una registrazione imperfetta o l'installazione di sottogruppi non conformi alle caratteristiche prescritte possono invalidare il funzionamento dei dispositivi.

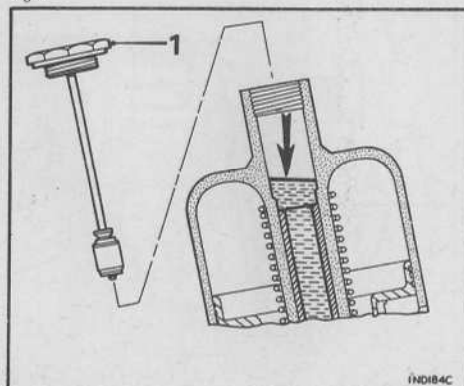
IMPORTANTE: Se le vetture devono risultare conformi a particolari regolamenti delle emissioni di scarico, tutte le registrazioni del caso andranno espletate solo se si dispone di un contagiri di precisione e di un analizzatore dei gas di scarico (misuratore del CO).

La messa a punto del carburatore deve contemplare esclusivamente la regolazione dei regimi di minimo e minimo sostenuto e la regolazione della miscela al regime del minimo. Si tratta di operazioni che vanno affidate alla cura del Vostro Concessionario o Commissionario.

Registrazioni Il perfetto funzionamento del motore e di eventuale apparecchiatura di regolazione dell'emissione di scarico (di cui può essere dotata la vettura) dipende non solo dalla corretta registrazione del motore ma anche dell'anticipo, gioco valvole/punterie, distanza puntine platinato dello spinterogeno e distanza degli elettrodi delle candele. E' essenziale pertanto che questi particolari vengano controllati prima di procedere alla regolazione del carburatore.

Carburatore con registrazione sigillata (se in dotazione) Tutte le registrazioni di messa a punto vanno espletate dal vostro Concessionario o Commissionario.

Fig. 1



INDIBAC

Pompa alimentazione carburante La pompa emarginata (ed i relativi raccordi) va controllata, onde rilevare eventuali perdite. La pompa è montata sul lato carburatori del motore.

Acceleratore Lubrificare sempre l'alberino del pedale ed il leveraggio di comando del carburatore.

Regolazione della temperatura aria Rileviamo un comando di regolazione della temperatura dell'aria, installato sulla presa di aspirazione del filtro omonimo. Quando il motore è freddo, l'aria viene aspirata dall'area scatola del collettore di scarico. Quando la temperatura dell'aria entrante nel filtro omonimo aumenta, la valvola di regolazione si apre ed immette aria più fresca, onde mantenere costante la temperatura.

Ispezione Ogni 12.000 miglia (20.000 km) od ogni 12 mesi. Prender nota della posizione della valvola, quando il motore è freddo. Comprimerla (1) e rilasciarla. La valvola deve ritornare alla sua posizione originale. Ispezionare la sede valvola, onde rilevare eventuali segni di usura o deterioramento.

Fig. 2

Elemento del filtro dell'aria Occorrerà rinnovare l'elemento ad intervalli di 12.000 miglia (20.000 km) od ogni 12 mesi oppure con maggior frequenza, se la vettura viene impiegata in zone estremamente polverose.

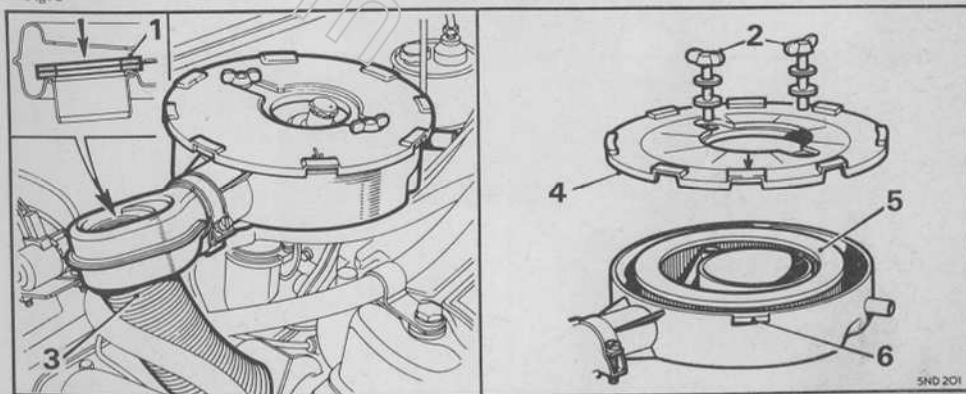
Fig. 2 Svitare i due dadi ad alette (2) che tengono fermo il filtro dell'aria al carburatore ed al collettore aria, quindi sfilare il tubo (3) dalla flangia di regolazione della temperatura dell'aria e sfilare il complessivo del filtro dell'aria. Togliere la chiusura superiore (4), scalzandola con un cacciavite; questo va piazzato sotto alle sfinstature sullo sviluppo inferiore della chiusura stessa. Gettare l'elemento (5), pulire scrupolosamente la padella ed installare un nuovo elemento.

Assicurarsi che l'anello torico in gomma sia correttamente posizionato nella gola sulla sezione sottostante della chiusura superiore. Rimontare la chiusura con il risalto (6) sulla padella.

Rimontare il complessivo del filtro dell'aria, infilare il tubo (3) della flangia di regolazione della temperatura aria, quindi rimontare e serrare i due dadi (2).

Non spostare l'elemento in questione, in altre occasioni.

Fig. 2



SND 201

L'ammontare di olio impiegato per il rabbocco motore varia a seconda delle condizioni climatiche e a seconda del tipo e gamma di viscosità dell'olio impiegato normalmente. Il consumo di olio può risultare leggermente elevato se il motore non è stato ancora rodato completamente. Impiegare sempre ed esclusivamente olio che rientri nelle gamme di viscosità indicate nel presente Manualletto, interpellando inoltre il Concessionario o Commissionario per reperire il tipo di olio più idoneo.

Fig. 1 MOTORE/CAMBIO SINCRONIZZATO

Controllo livello olio La vettura deve essere su terreno perfettamente pianeggiante.

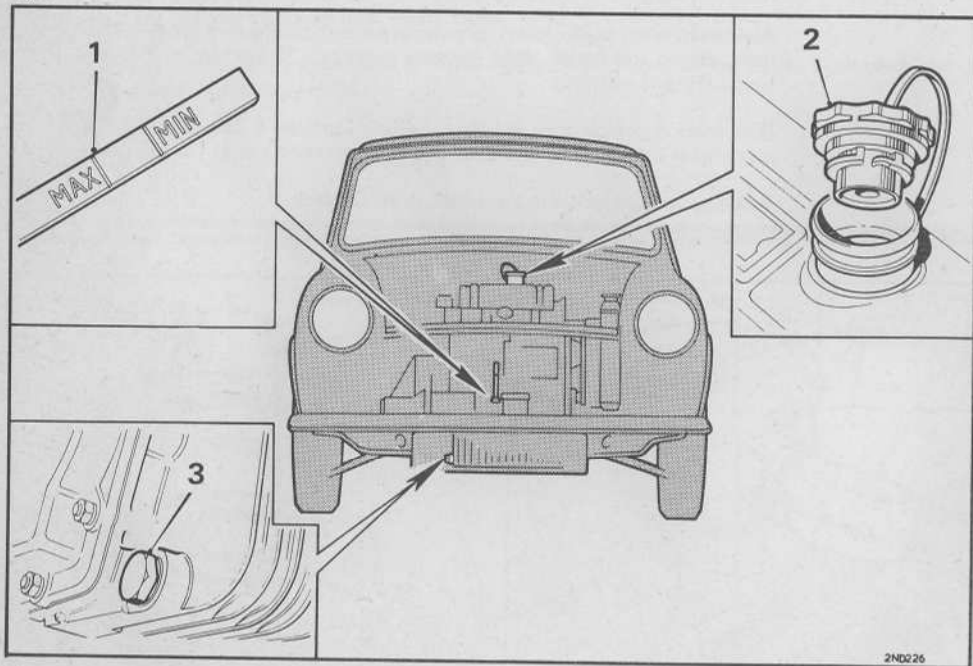
Il livello dell'olio nella coppa del motore è indicato sull'astina (1) situata sul lato anteriore del motore stesso. Il livello va mantenuto tra i segni di 'MIN' e 'MAX' e non si deve mai permettere che scenda al di sotto del segno di 'MIN'.

Tappo introduzione olio Il bocchettone d'introduzione (2) è sul davanti del coperchio bilancieri ed è dotato di tappo. Nel tappo è incorporato un filtro per la presa d'aria dello sfianto del basamento motore.

Scarico dell'olio Per scolare l'olio motore togliere il tappo magnetico (3) situato sul lato destro della scatola di trasmissione. Questo lavoro va fatto a motore caldo.

Pulire il tappo di scarico; controllare che la guarnizione di rame sia in buone condizioni e rimontare il tappo.

Fig. 1



2ND0226

Introduzione olio Riempire la coppa col giusto quantitativo d'olio (vedi 'DATI GENERALI'). Fare andare il motore per un breve periodo (per riempire il filtro), spegnerlo ed aspettare alcuni minuti prima di controllare di nuovo il livello coll'astina apposita.

Impiegare soltanto quegli oli prescritti (vedere il capitolo 'LUBRIFICANTI DI SERVIZIO').

Filtro dell'olio Tipo a cartuccia a perdere: svitare la cartuccia del filtro (1), staccandola dalla calotta superiore (2) e gettare la cartuccia vecchia, unitamente alla guarnizione.

Fig. 2

Lubrificare la guarnizione (3) della nuova cartuccia, impiegando olio motore, quindi avvitare la cartuccia sulla calotta del filtro. **SERRARE SOLTANTO CON LA FORZA DELLE MANI: NON ECCEDERE.**

Gioco valvole La regolazione va apportata quando la punteria è sul dorso della camma, per cui bisogna ruotare l'albero motore per portare ciascuna valvola alla posizione di controllo.

Controllo Svitare i dadi del coperchio bilancieri, smontare il coperchio stesso ed infilare uno spessore da 0,305 mm. tra il bilanciere e lo stelo della valvola (vedi il riquadro). Il calibro deve scivolare tra le due parti col motore freddo. Per girare l'albero motore togliere le candele, innestare la quarta e spingere avanti la vettura. Controllare il gioco di ciascuna valvola nell'ordine seguente:

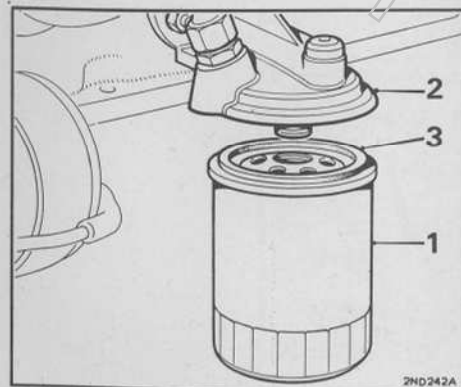
Fig. 3

Valvola No. 1 con la No. 8 tutta aperta. Valvola No. 8 con la No. 1 tutta aperta.
Valvola No. 3 con la No. 6 tutta aperta. Valvola No. 6 con la No. 3 tutta aperta.
Valvola No. 5 con la No. 4 tutta aperta. Valvola No. 4 con la No. 5 tutta aperta.
Valvola No. 2 con la No. 7 tutta aperta. Valvola No. 7 con la No. 2 tutta aperta.

Regolazione Allentare il controdado della vite di registro sull'estremità opposta del bilanciere e girare la vite in senso orario, per ridurre, ed in senso antiorario per aumentare il gioco. A regolazione avvenuta, serrare nuovamente il controdado, tenendo la vite con un cacciavite per impedirle di ruotare.

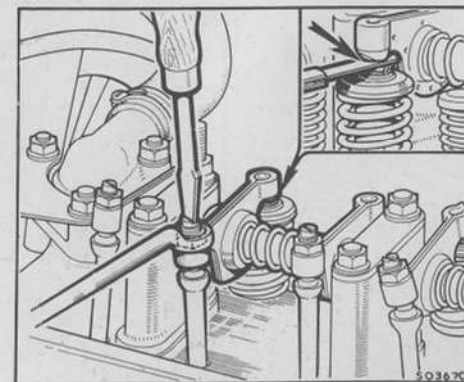
Verificare che la guarnizione di sughero sia ancora utilizzabile e rimontare il coperchio bilancieri.

Fig. 2



2ND0242A

Fig. 3



2ND0367C

Cinghia di comando Impiegare uno dei seguenti metodi per controllare la tensione della cinghia di comando:

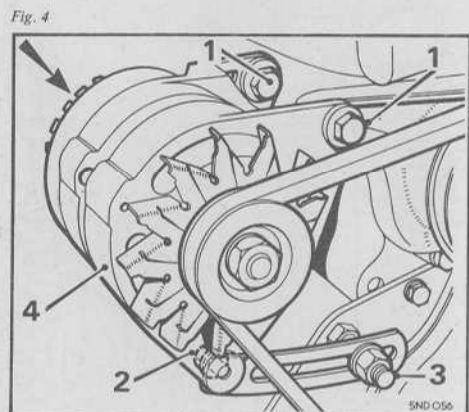
- Tensione**
- (a) Impiegare l'apposita chiave ed applicare un carico di 14,9–15,6 Nm, 11–11,5 lbf/piede, 1,5–1,6 kgf m in senso orario, al dado di fermo della puleggia dell'alternatore. Se la tensione della cinghia è corretta, questa slitterà quando sottoposta al carico suddetto.
 - (b) Applicare uncarico di 33,4–36,4 N, 7,5–8,2 lbf, 3,3–3,6 kgf ad angolo retto a metà corsa tra le pulegge. Si deve riscontrare un cedimento della puleggia pari a 0,25 pollici (6 mm).

E' importante assicurarsi che la tensione della cinghia sia registrata al corretto fattore: se non si dispone degli attrezzi prescritti, interpellare il Concessionario o Commissionario.

NOTA: Installare una nuova cinghia, con l'attore medio di tensione, quindi far girare il motore per cinque minuti a 1000 giri/minuto. Spegnerne il motore, quindi registrare la cinghia alla tensione corretta.

Registrazione Fig. 4 Per registrare la tensione della cinghia, allentare i bulloni (1) ed il dado del raccordo asolato di registrazione (2), quindi spostare l'alternatore nella posizione richiesta. Far leva se necessario solo sulla staffa lato puleggia (3) e non su altro sottogruppo. Onde evitare di danneggiare la staffa terminale, impiegare quale leva un pezzo di legno od un attrezzo in piombo. Serrare i bulloni e controllare nuovamente la tensione della cinghia. **NON TENDERE ECCESSIVAMENTE LA CINGHIA**, in quanto ciò imporrà un carico eccessivo sui cuscinetti di comando, allungando la cinghia stessa.

Pulizia dell'alternatore Fig. 4 Pulire le aperture di disaerazione della chiusura terminale lato anelli di contatto, come indicato dalla freccia.



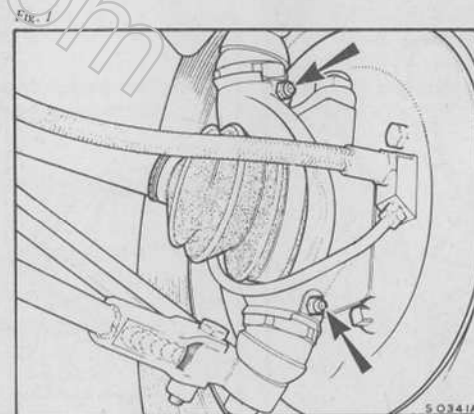
Allineamento delle ruote anteriori L'allineamento delle ruote anteriori deve essere mantenuto costantemente a fronte della registrazione prescritta dalla Casa (vedere la voce 'DATI GENERALI'). Un' errata registrazione darà irregolare ed eccessiva usura dei pneumatici.

Inoltre, una registrazione imperfetta può provocare eccessiva articolazione dei giunti dei semiassi, cosa questa che a sua volta darà sfregamento dei tiranti della sospensione—da parte delle ruote—in condizione di tutto sterzo.

Controllare e registrare l'allineamento delle ruote anteriori, impiegando sempre l'attrezzatura apposita: sarà meglio affidare le operazioni ad un'officina specializzata presso il Concessionario/Commissionario.

LUBRIFICAZIONE DELLO STERZO

Giunti sferici dello snodo Fig. 1 Rileviamo due ingrassatori per la lubrificazione (indicati con freccia) su ciascun fuso. Per la lubrificazione, rabboccare gli ingrassatori in questione con uno dei grassi prescritti. Onde assicurare la completa penetrazione del lubrificante, raccomandiamo di espletare l'operazione con la vettura sollevata dal suolo. Se i nippli degli ingrassatori sono già pieni di grasso, risulterà di solito impossibile immetterne una quantità ulteriore.



LUBRIFICAZIONE DELLE SOSPENSIONI

Sospensioni anteriori **Articolazione interna braccio del supporto superiore.** Rileviamo un nipplo di ingrassaggio su ciascun braccio superiore. Per la lubrificazione, immettere grasso di tipo raccomandato nei nippoli suddetti.
Fig. 2

Sospensioni posteriori **Bracci radiali.** Rileviamo un nipplo ingrassatore su ciascuno dei bracci radiali posteriori. Per la lubrificazione, rabboccare i nippoli con uno dei grassi prescritti, fino a quando si riscontri il sovrappiù di grasso sulla boccola interna.
Fig. 3

Fig. 2

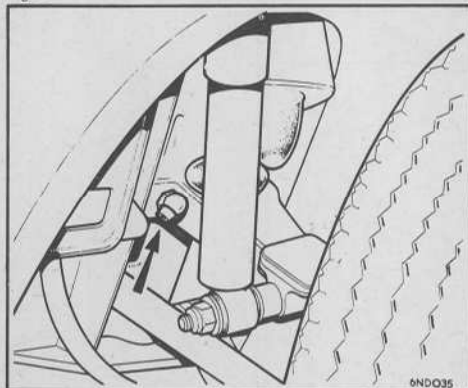
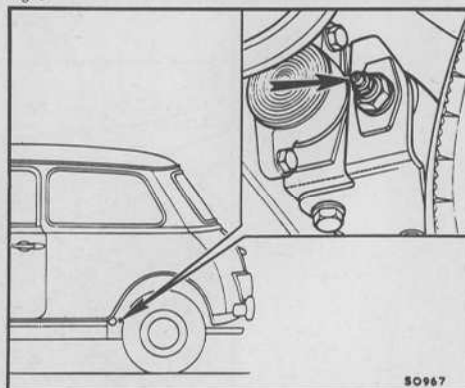


Fig. 3



DATI GENERALI

Durante il rodaggio, ricordiamo che alcune registrazioni possono variare rispetto ai dati riportati alle pagine seguenti. Si tratta peraltro di variazioni che verranno rettifiche dal Concessionario o Commissionario in occasione del Tagliando Gratuito Dopovendita: in seguito, dette nuove registrazioni dovranno essere mantenute per l'intera vita della vettura.

MODELLI CON MOTORE 10H—CAMBIO MECCANICO

| | | | |
|--|---|---|---------|
| Motore | Tipo di motore | 10H | |
| | Alesaggio | 2,543 poll. (64,58 mm) | |
| | Corsa | 3,296 poll. (83,72 mm) | |
| | Numero di cilindri | 4 | |
| | Cilindrata | 67 poll. ³ (1098 cm ³) | |
| | Rapporto di compressione: H.C. .. | 8,5:1 | |
| | Ordine di accensione | 1, 3, 4, 2. | |
| | Gioco valvole (a freddo) | 0,012 poll. (0,3 mm) | |
| | Regime del minimo | 750 giri/minuto | |
| | Regime minimo sostenuto a vuoto .. | 1100-1200 giri/minuto | |
| | Indice di lettura analizzatore dei gas di scarico a regime del minimo. .. | 3% CO con carburatore FZX 1045 oppure FZX 1160 3-4, 5% CO con carburatore FZX 1066 | |
| | Accensione | Distanza contatti rottore | |
| Distributore Lucas | | 0,014-0,016 poll. (0,38-0,40 mm) | |
| Distributore Ducellier | | 0,015 poll. (0,38 mm) (solo registrazione iniziale) | |
| Candele | | UNIPARTI GSP 161 oppure Champion N-9Y | |
| Distanza elettrodi candele | | 0,025 poll. (0,64 mm) | |
| Messa in fase stroboscopica a 1000 giri/minuto | 12° P.P.M.S. (tubazione depressione staccata) | | |
| Impianto alimentazione carburante | Carburatore | S.U. tipo HS4 con regolazione temperatura aria. | |
| | Caratteristica | FZX 1045, FZX 1066 o FZX 1160 | |
| | Molla | Rossa | |
| | Spillo | ABP | |
| | Pompa alimentazione carbur. | S.U. meccanica | |
| Numero minimo ottani | 95 | | |
| Trasmissione | Rapporti totali di trasmissione: | | |
| | Con sincronizzatore | Prima | 12,13:1 |
| | | Seconda | 7,63:1 |
| | | Terza | 4,93:1 |
| | | Quarta | 3,44:1 |
| | | Retromarcia | 12,19:1 |
| 1000 giri/minuto in quarta (circa) .. | | 16 miglia/ora 26 km/ora | |

Data generali

| | | |
|----------------------------|---|--|
| Impianto elettrico | Polarità | Massa al negativo (terra) |
| | Batteria: | |
| | Lucas tipo Pacemaker | A7 A9 A11/9 |
| | Capacità a 20 ore | 30 amp 40 amp 45 amp |
| Capacità | Serbatoio carburante: | |
| | Berlina (modello U.K.) | 5½ galloni (25 litri; 6,6 gall USA) |
| | (modello Export) | 7½ galloni (34 litri; 9 gall USA) |
| | Giardinetta (UK ed Export) | 6 galloni (27 litri; 7,2 gall USA) |
| | Rifornimento motore con cambio filtro | 8½ pinte (4,83 litri, 10,2 pinte USA) |
| | Impianto di raffreddamento: | |
| senza riscaldatore | 5½ pinte (3 litri—6,3 pinte USA) | |
| con riscaldatore | 6½ pinte (3,55 litri—7,5 pinte USA) | |
| Ruote e pneumatici | Dimensioni ruote | 3,50B x 10 |
| | Dimensioni pneumatici | 5.20-10, esempio Dunlop senza camera d'aria. |
| | Pressione gonfiaggio pneumatici: | |
| | condizioni normali: anteriori | 24 libbre/pollice ² 1,7 kg/cm ² 1.66 bars |
| | posteriori | 22 libbre/pollice ² 1,5 kg/cm ² 1.52 bars |
| | a pieno carico: posteriori e anteriori | 24 libbre/pollice ² 1,7 kg/cm ² 1.66 bars |
| | Pneumatici a tele radiali | |
| | Dimensioni pneumatici | 145—10, esempio Dunlop senza camera d'aria |
| | Pressioni di gonfiaggio: | |
| | Tutte le condizioni: anteriori | 28 libbre/pollice ² 1,97 kg/cm ² 1.93 bars |
| posteriori | 26 libbre/pollice ² 1,8 kg/cm ² 1.79 bars | |

| | | |
|-----------------------------|-------------------------------------|--|
| Dimensioni | Carreggiata: anteriore | 47½ poll. (1,214 m) |
| | posteriore | 46½ poll. (1,18 m) |
| | Diametro di sterzata: Berlino | 28 piedi e 6 poll. (8,55 m) |
| | Giardinetta | 29 piedi (8,84 m) |
| | Allineamento ruote anteriori | 1/8 poll. (1,6 mm) di divergenza o 0° 15' incluso l'angolo |
| | Passo: | |
| | Berlina | 6 piedi 8½ poll. (2,036 m) |
| | Giardinetta | 7 piedi ½ poll. (2,138 m) |
| | Lunghezza totale | |
| | Berlina | 10 piedi 4½ poll. (3,16 m) |
| | Giardinetta | 11 piedi 2 poll. (3,4 m) |
| | Larghezza totale | 4 piedi 7½ poll. (1,41 m) |
| | Altezza totale: | |
| | Berlina | 4 piedi 5 poll. (1,35 m) |
| Giardinetta | 4 piedi 5½ poll. (1,36 m) | |
| Distanza (minima) dal suolo | 6½ poll. (15,63 cm) | |

| | | |
|-------------|------------------------------|------------------|
| Pesi | Peso massimo trainabile | |
| | (per pendenze 1:8 in prima): | |
| | Berlina | 8 cwt (406,5 kg) |
| | Giardinetta | 6 cwt (305 kg) |

Far riferimento alla voce 'Istruzioni di guida' per quello che riguarda il carico vettura, portapacchi e pesi forcella per traino

| | | |
|----------------------------------|---------------------|----------------------------|
| Peso in ordine di marcia: | Berlina | 1406 libbre (638 kg) circa |
| | Giardinetta | 1514 libbre (686 kg) circa |

SOMMARIO DELLA MANUTENZIONE

IL SERVIZIO LEYCAR

I Concessionari e i Commissionari della British Leyland, che offrono il servizio emarginato, vi forniranno - su richiesta - la distinta d'officina di servizio Leycar, la quale riporta tutti i particolari dei lavori eseguiti agli intervalli prescritti, nonché dati in merito ad ulteriori riparazioni necessarie. Questi fogli sono aggiornati, man mano che le modifiche relative alla manutenzione di routine vengono incluse, pertanto le distinte in questione possono differire leggermente dal Sommario di Manutenzione pubblicato nel presente Manuale.

Per le istruzioni particolareggiate in merito alla manutenzione, far riferimento alle pagine riportate tra parentesi a ciascuna voce.

In aggiunta alla manutenzione periodica, raccomandiamo di espletare i seguenti controlli settimanali:

| | |
|---|--|
| Controllare/rabboccare olio motore (54) | Controllare il funzionamento dell'equipaggiamento standard, vale a dire: luci esterne, tergicristallo ed avvisatori di pericolo |
| Controllare/rabboccare il serbatoio liquido freni (34) | Ispezionare i pneumatici, rilevando la profondità del battistrada ed eventuali tagli, tele esposte od imperfezioni tortiglie, rigonfiamenti (30) |
| Controllare/rabboccare il livello elettrolito batteria (38) | Controllare/registrare la pressione di gonfiaggio dei pneumatici, compresa ruota di scorta (34) |
| Controllare/rabboccare impianto raffreddamento (28) | Assicurarsi che le ruote siano ben serrate (33) |
| Controllare/rabboccare contenitore lavavetro (6) | |

INTERVALLI DI MANUTENZIONE

Espletare i servizi indicati con una X nelle colonne a fianco.

A—Ogni 6.000 miglia (10.000 Km) od ogni 6 mesi.

B—Ogni 12.000 miglia (20.000 Km) od ogni 12 mesi.

Operazioni comprese all'intervallo 3.000 miglia (5.000 Km) od ogni 3 mesi.

I controlli facoltativi sono riportati nella colonna C.

MOTORE

| | | | |
|--|---|---|---|
| Controllare/rabboccare l'olio motore (54) | | | X |
| Rinnovare olio motore e filtro (54-55) | X | X | |
| Montare nuovo elemento nel filtro aria (53) | | X | |
| Rabboccare lo smorzatore del pistoncino del carburatore (52) | X | X | |
| Controllare/registrare il carburatore, nonché le registrazioni miscela e minimo* | X | X | |
| Rinnovare filtro sfiato motore (54) | | X | |
| Controllare/registrare il gioco valvole (55) | | X | |
| Assicurarsi che non vi siano perdite dagli impianti riscaldamento e raffreddamento | X | X | |
| Controllare/rabboccare l'impianto di raffreddamento (28) | X | X | X |
| Controllare/registrare il funzionamento dei lavavetro e rabboccare l'omonimo contenitore (6, 46) | X | X | X |
| Controllare la cinghia di comando: registrare o sostituire (56) | X | X | X |
| Lubrificare l'alberino del pedale dell'acceleratore e la relativa tiranteria di comando: controllare il funzionamento dell'assieme | X | X | |

ACCENSIONE

| | | | |
|--|---|---|--|
| Pulire/registrare le candele (50) | X | | |
| Installare nuove candele (50, 59) | | X | |
| Controllare i contatti dello spinterogeno: registrare o rinnovare (48) | X | X | |
| Lubrificare lo spinterogeno (48) | X | X | |
| Controllare messa in fase accensione e dati relativi allo spinterogeno, impiegando apposita attrezzatura elettronica*† | X | X | |

CONTROLLO DELLE EMISSIONI DE SCARICO

| | | | |
|---|--|---|--|
| Controllare la volvola di regolazione della temperatura aria (53) | | X | |
|---|--|---|--|

TRASMISSIONE

| | | | |
|---|---|---|---|
| Controllare/rabboccare il serbatoio liquido frizione (34) | X | X | X |
| Controllare/registrare tolleranza fermo di richiamo (51) | X | X | |

| | A | B | C |
|--|---|---|---|
| | | | X |
| | X | X | |
| | | X | |
| | X | X | |
| | X | X | |
| | | X | |
| | X | X | X |
| | X | X | X |
| | X | X | |
| | X | X | |
| | | X | |
| | X | X | X |
| | X | X | |

STERZO E SOSPENSIONI

| | | | |
|---|---|---|---|
| Assicurarsi che non vi siano perdite d'olio dalla cremagliera sterzo | X | X | X |
| Assicurarsi che non vi siano perdite di fluido dagli smorzatori idraulici | X | X | X |
| Controllare condizione e saldo accoppiamento soffiotti e snodi sterzo | X | X | X |
| Controllare bullone serraggio piantone di guida* | X | X | |
| Controllare/registrare allineamento ruote anteriori (57)* | X | X | |
| Lubrificare tutti i punti di ingrassaggio (57, 58) | X | X | |

FRENI

| | | | |
|--|---|---|---|
| Controllare a vista i tubi flessibili, i tubi idraulici ed i raccordi rilevando sfregamenti, rotture, perdite e corrosione | X | X | X |
| Controllare/rabboccare il serbatoio liquido freni (34) | X | X | X |
| Lubrificare i cavi ed il leveraggio meccanico del freno a mano | X | X | |
| Ispezionare le guarnizioni freno, rilevando usura e controllare la condizione dei tamburi (36) | | X | |
| Controllare/registrare funzionamento freno a mano ed a pedale (35) | X | X | X |

IMPIANTO ELETTRICO

| | | | |
|---|---|---|---|
| Controllare il funzionamento dell'equipaggiamento standard, vale a dire luci esterne ed interne, avvisatori acustici, avvisatori di pericolo e tergicristallo | X | X | X |
| Controllare/rabboccare l'elettrolito della batteria (38) | X | X | X |
| Pulire ed ingrassare gli allacci alla batteria (38) | X | X | |
| Controllare/registrare l'allineamento dei proiettori (43) | X | X | X |
| Controllare e, se necessario, sostituire le racchette dei tergicristallo (46) | X | X | X |

TUBI DI SCARICO TUBAZIONI CARBURANTE E FRIZIONE

| | | | |
|---|---|---|---|
| Controllare a vista le tubazioni emarginate ed i raccordi, rilevando eventuali sfregamenti, perdite e corrosione* | X | X | X |
| Controllare l'impianto di scarico, rilevando eventuali perdite ed assicurandosi che sia ben saldo | X | X | X |

RUOTE E PNEUMATICI

| | | | |
|---|---|---|---|
| Assicurarsi che i pneumatici siano conformi con le caratteristiche del fabbricante (60) | X | X | X |
| Controllare/registrare la pressione di gonfiaggio degli stessi, compresa la ruota di scorta (30, 60) | X | X | X |
| Controllare i pneumatici, rilevando profondità battistrada ed ispezionando a vista gli stessi, onde rilevare tagli, tele scoperte, tortiglie e rigonfiamenti (30) | X | X | X |
| Assicurarsi che le ruote di strada siano ben salde (33) | X | X | X |

CARROZZERIA

| | | | |
|---|---|---|---|
| Lubrificare tutte le serrature e tutte le cerniere (non il bloccasterzo) (21) | X | X | |
| Controllare la condizione e l'ancoraggio dei sedili e delle cinture di sicurezza (25) | X | X | X |
| Assicurarsi che gli specchietti retrovisori non siano incrinati o rigati | X | X | X |

GENERALITA'

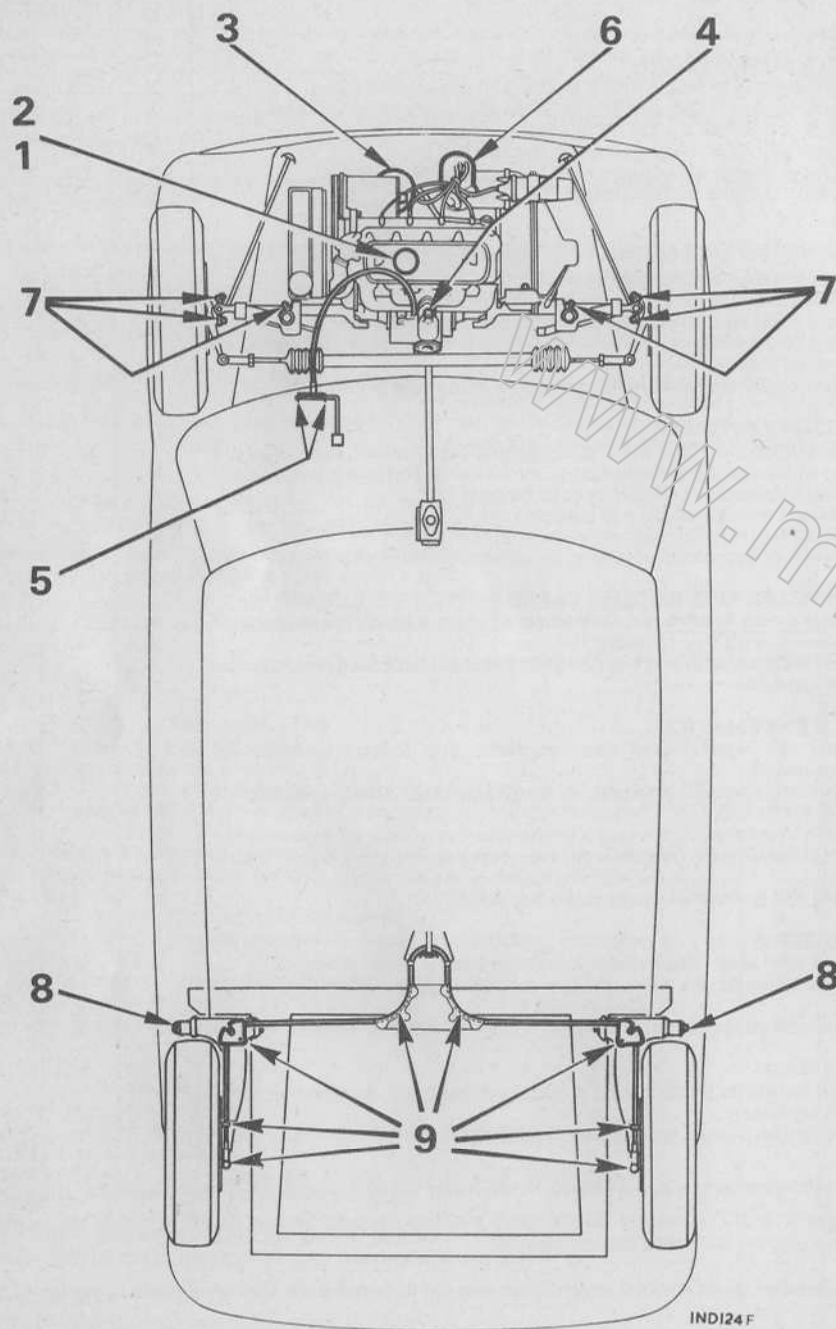
| | | | |
|---|---|---|---|
| Provare la vettura su strada/banco a rulli e controllare il funzionamento di tutti gli strumenti* | X | X | |
| Annotare eventuali lavori supplementari richiesti* | X | X | X |

* Le voci contrassegnate con asterisco vanno curate dal Concessionario/Commissionario.

† Il cappuccio dell'accensione dovrà essere rimosso secondo quanto illustrato a pag. 48, prima di eseguire i lavori sulle parti contrassegnate.

NOTA: Prendere buona nota dei suggerimenti dati dal Concessionario/Commissionario in merito a quanto segue:

1. Cambio più frequente dell'olio motore.
2. Manutenzione supplementare freni (37).



INDI24 F

Controlli settimanali o prima di intraprendere un lungo viaggio

- (1) MOTORE/TRASMISSIONE. Ispezionare il livello dell'olio, impiegando l'asticciola e rabboccando se necessario.

Ogni 3.000 miglia (5.000 km) od ogni 3 mesi—Lubrificazione facoltativa

- (1) MOTORE/TRASMISSIONE. Ispezionare il livello dell'olio, impiegando l'asticciola e rabboccando se necessario.

Ogni 6.000 miglia (10.000 km) od ogni 6 mesi

- (2) MOTORE/TRASMISSIONE. Scolare l'olio vecchio e rifornire la trasmissione/motore con olio nuovo.
- (3) FILTRO DELL'OLIO. Installare una nuova cartuccia del filtro.
- (4) CARBURATORE. Togliere la calotta di punta della camera di aspirazione e rabboccare con olio, fino al corretto livello.
- (5) ACCELERATORE. Lubrificare la tiranteria di comando dell'acceleratore, il cavo ed il fulcro del pedale.
- (6) SPINTEROGENO. Lubrificare l'eccentrico, il perno del ruttore, le masse e l'alberino centrale. **Non oliare lo stoppino dell'eccentrico.**
- (7) SNODI DELLO STERZO
- (8) BRACCI RADIALI DELLE SOSPENSIONI POSTERIORI
- } Lubrificare come già detto al paragrafo **STERZO/SOSPENSIONI** (Verdere pag 57 e 58).
- (9) FRENO A MANO. Lubrificare le articolazioni dei segmenti ed i leveraggi dei cavi (pag 36).

SERRATURE E CERNIERE. Lubrificare tutte le cerniere e tutte le serrature cofani e portiere. **Non oliare il bloccasterzo.**

Per oli e grassi raccomandati, far riferimento sul retro della pagina.

Il motore della Vs. nuova vettura è stato rifornito di olio speciale per proteggerlo durante il periodo di rodaggio. Il motore andrà sciolato dopo 1.000 miglia (1.500 km) e rifornito con apposito lubrificante di servizio prima di guidare la vettura ad alta velocità.

Gli altri sistemi di lubrificazione sono riforniti di olio ad alta prestazione che vanta una lunga durata.

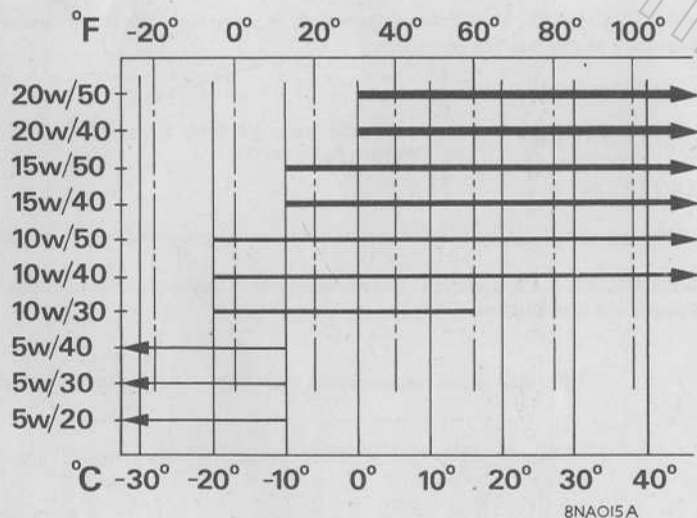
Impiegare sempre ed esclusivamente olio di primissima scelta e di corretta gamma di viscosità, sia per il motore sia per la scatola cambio, durante gli interventi di manutenzione e quando si effettua il rabbocco. L'impiego di olio di tipo non corretto può causare un elevato consumo di olio e di carburante, provocando seri danni ai componenti.

Gli oli di caratteristica corretta contengono speciali additivi che eliminano gli acidi corrosivi che si formano durante la combustione, impedendo inoltre la formazione di morchia che può intasare le canaline di lubrificazione. È assolutamente vietato impiegare additivi supplementari. Attenersi sempre agli intervalli raccomandati per i servizi.

Gruppo motore /trasmissione

Usare un olio di buona marca conforme alle norme B.L.S. OL.02 oppure MIL-L-46152 oppure A.P.1, di qualità SE con una gamma di viscosità che copra l'intera gamma di temperature ambiente incontrate nella vostra zona.

Viscosità
S.A.E.



Gamme temperatura/viscosità olio polivalente per motore a benzina.

Crema di sterzo

Impiegare il prodotto BP Energlease FG L Fluid Grease. Una crema di sterzo completamente a secco richiede per il suo rifornimento una quantità di grasso liquido pari a 100 cm.c. Questo lubrificante è reperibile presso gli Agenti Rappresentanti BP.

Punti d'ingrassaggio

Usare grasso al litio polivalente N.L.G.I., di consistenza no. 2.

Pezzi di ricambio ed accessori

Ricordiamo che gli accessori ed i ricambi originali BL ed UNIPART sono stati escogitati appositamente per la Vs. vettura e sono garantiti dalla speciale Dichiarazione Servizio Vetture BL. A FRONTE DI DETTA GARANZIA, SI FA NOTARE CHE SOLTANTO CON L'INSTALLAZIONE DI RICAMBI UNIPART E PEZZI ORIGINALI BL RISULTERÀ POSSIBILE FAR RIVALERE RECLAMI IN GARANZIA.

Conformemente alla politica della Casa, tesa al continuo miglioramento dei propri prodotti, la serie UNIPART viene aggiornata costantemente con l'introduzione di nuovi componenti. I pezzi di ricambio UNIPART andranno impiegati sempre per tutte le operazioni di riparazione o manutenzione della Vs. vettura.

Per ulteriori informazioni in merito ai particolari UNIPART interpellare il locale Concessionario o Commissionario BL.

I pezzi di ricambio ed accessori BL ed UNIPART vengono forniti in confezioni e scatole riportanti uno dei seguenti marchi, od entrambi:



8NA031

Montando pezzi che non siano quelli originali si può influire negativamente sulle caratteristiche di sicurezza del mezzo. In alcuni paesi è proibito per legge montare pezzi che non corrispondono alle norme della Casa costruttrice. L'automobilista che acquista accessori durante un viaggio all'estero farà bene a controllare che l'accessorio e la sua ubicazione sulla vettura rispettino le norme di legge vigenti in materia nel proprio paese.

Prodotti UNIPART per la manutenzione della vettura

L'impiego dei seguenti prodotti, scelti dalla gamma UNIPART, permette di conservare nel migliore dei modi l'aspetto e le condizioni della Vostra automobile.

| | | |
|----------------------------------|-------|--|
| Grasso e sporco sul motore | .. .. | UNIPART Engine Cleaner |
| Tappeti | .. .. | UNIPART Upholstery Cleaner |
| Sedili, rivestimenti e sellerie | .. .. |  |
| Padiglione | .. .. |  |
| Lavaggio | .. .. | UNIPART Car Shampoo |
| | | UNIPART Car Sponges (Spugne) |
| | | UNIPART Chamois-leather (pelle di daino) |
| Vetri | .. .. | UNIPART Glass Cleaner |
| Serbatoio lavavetro | .. .. | UNIPART Screenwash (soluzione lavavetro) |
| Carrozzeria | .. .. | UNIPART Car Polish |
| Cromature e parti lucide | .. .. | UNIPART Chrome Cleaner |
| Prodotti per l'inverno: | | |
| Parabrezza e finestre ghiacciati | .. .. | UNIPART De-icer Spray (Sbrinatori) |

Borsa attrezzi supplementari Presso tutte le Concessionarie e Officine Autorizzate si può ordinare un corredo di attrezzi supplementare UNIPART. Detto corredo, fornito in un rotolo di tela impermeabile, contiene i seguenti attrezzi:

| | |
|------------------|------------------------|
| 8 chiavi fisse | 2 cacciaviti |
| 1 chiave inglese | 1 serie di spessimetri |
| 2 paia di pinze. | |

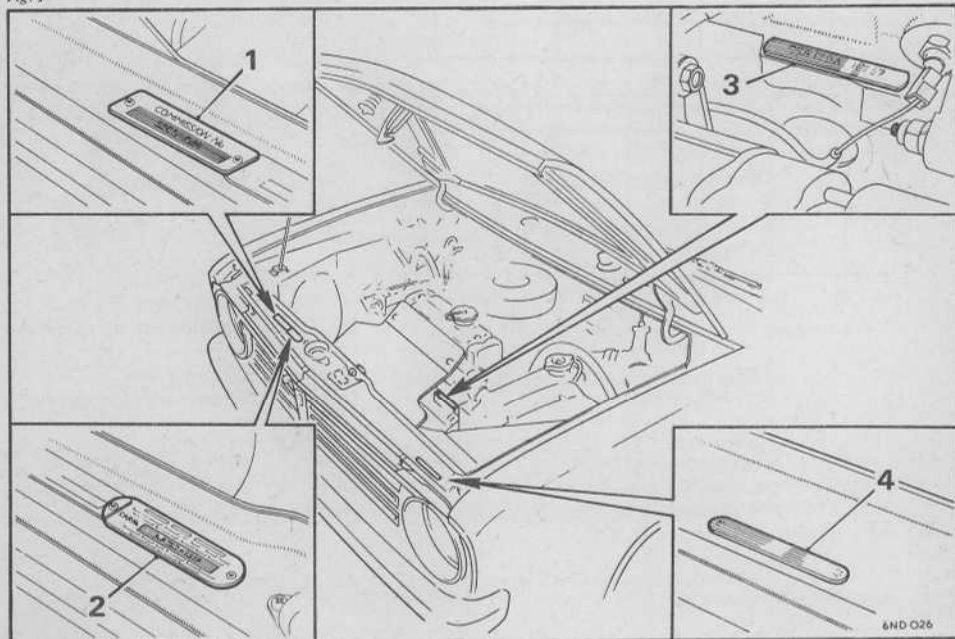
Questo corredo può essere ampliato a piacere scegliendo nella gamma di piccoli attrezzi e utensileria manuale UNIPART.

Identificazione In tutte le comunicazioni con il vostro Commissionario o Commissionario, citate sempre il numero d'ordine della vettura, il numero serie della stessa ed il numero di codice del motore. Quando le comunicazioni si riferiscono a particolari della carrozzeria, occorrerà citare altresì il numero d'ordine della carrozzeria.

Fig. 1

- (1) **Numero d'ordine.** Questo è stampigliato su una targhetta installata sul piano di riscontro del fermacofano.
- (2) **Numero vettura.** Questo è stampigliato su una targhetta sita accanto alla targhetta con il "Numero d'ordine" suddetto.
- (3) **Numero motore.** Stampigliato su un blocchetto o piastrina metallica sul lato destro del monoblocco.
- (4) **Numero della carrozzeria.** Stampigliato su targhetta raccordata al piano di riscontro del chiudi-cofano.

Fig. 1



MESSA A PUNTO SPECIALE BL

La Leyland ST ha approntato una nutrita serie di accessori e particolari specialistici, per vendita al pubblico, con il preciso scopo di aumentare le prestazioni della vostra vettura, sia per competizione sia per impiego normale su strada. E' possibile pertanto ottenere varie fasi di messa a punto motore, procedendo all'installazione di un particolare Pluspac. Ciascun Pluspac è un kit a sé, contenente le particolari istruzioni per il montaggio.

I componenti Pluspart BL per la messa a punto speciale (Special Tuning) sono disponibili anche per maggioreare gli altri impianti della vettura, quali ad esempio freni, sospensioni e sistema di raffreddamento, conformemente alla prestazione maggiorata del motore.

Altri elementi quali ad esempio barre di antirollio, kit luci supplementari, kit per radiatore olio, abbellimenti vari per carrozzeria e rivestimenti tipo 'rally' sono disponibili ed elencati nell'apposito dépliant AKM 3305, pubblicazione questa ottenibile dalla BL Special Tuning che riporta una distinta completa di tutti gli elementi Pluspart e Pluspac.

La vostra nuova vettura è di tipo standard, approntata, escogitata e messa a punto per fornire la massima prestazione, consistentemente al massimo grado di affidabilità. Una messa a punto al di là del livello standard tende a ridurre l'affidabilità della vettura, pertanto l'installazione di particolari Pluspacs—eccezioni fatta per il Pluspac 'A'—potrebbe rendere nulla la dichiarazione 'Owners Service Statement'. Peraltro, l'affidabilità risulterà perlomeno compatibile con quella di altre vettura di simile prestazione.

In alcuni Paesi, ricordiamo che le locali leggi contemplano alcuni parametri relativi all'inquinamento atmosferico, fattori di sicurezza e limiti rumore per le autovetture. Pertanto, prima di apportare qualsiasi modifica o maggiorazione alla vostra vettura, sarete tenuti ad assicurarvi che le modifiche e le aggiunte risultino conformi a quanto specificato dai vigenti regolamenti (Ministero dei Trasporti) o che non contravvengano detti parametri.

I particolari della Leyland ST sono reperibili presso i Concessionari e Grossisti Leyland ST nel Regno Unito. Per una distinta completa di detti Concessionari e Grossisti, nonché altre informazioni in merito ai Pluspacs o Plusparts reperibili per la vostra vettura, contattare la:

LEYLAND ST
British Leyland UK Limited
Abingdon
Oxfordshire OX14 1AU
Telefono 0235-25251



www.minimino.com

**Austin
Morris**



mini clubman