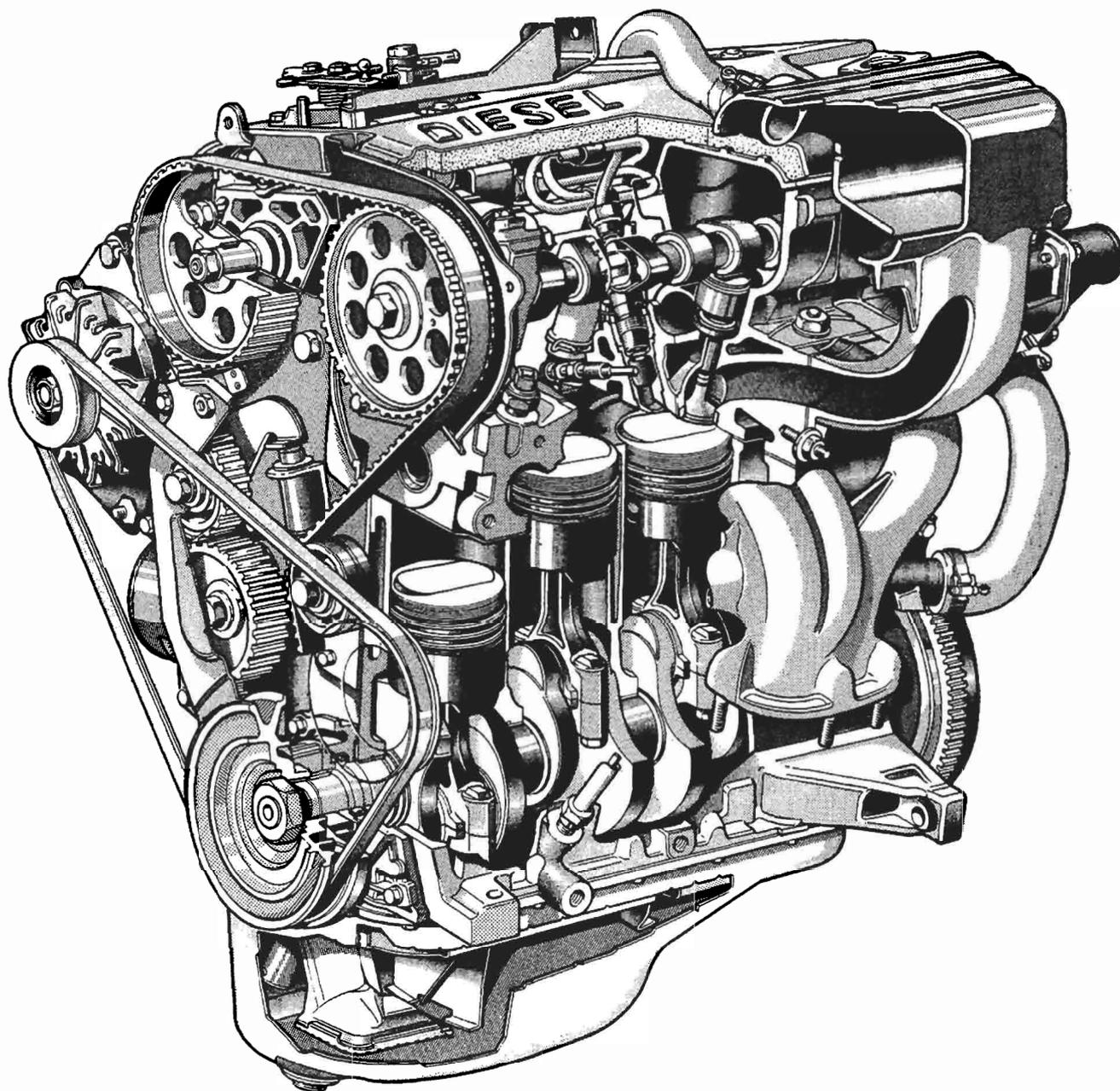


GENERALITA'	1
– Colori - Optionals	2
– Dati di identificazione e ubicazione su vettura	3
– Pesi - Prestazioni - Consumo carburante	4
– Rifornimenti - Caratteristiche dei lubrificanti	5
DATI TECNICI	
MOTORE	
– Dati caratteristici	8
– Curve caratteristiche	9
– Basamento e organi del manovellismo	10
– Testa cilindri e organi della distribuzione	14
– Diagramma della distribuzione	17
– Albero comando organi ausiliari	18
– Lubrificazione	19
– Raffreddamento - Alimentazione	20
FRIZIONE	22
CAMBIO - DIFFERENZIALE	23
FRENI	25
STERZO	26
RUOTE	27
SOSPENSIONE ANTERIORE	28
SOSPENSIONE POSTERIORE	29
IMPIANTO ELETTRICO	30
– Avviamento	31
– Ricarica	32



Motore parzialmente sezionato

00.0

COLORI ESTERNO PASTELLO		MATERIALI E COLORI SEDILI	
		Finta pelle	Tessuto/Finta pelle
		Azzurro rigato 204	Mixer Beige 855
Rosso Garanza	111	●	★
Bianco Corfù	224	●	★
Blu Lord	438	●	★
Azzurro	485	●	★
Nero	601	●	★
Grigio Oslo	626	●	★
Rosso Corsa	854	●	★

★ Solo a richiesta

OPTIONALS (validi solo per il mercato italiano)

Cinture di sicurezza anteriori	●	Tergilavalunotto	▲ ★
Lunotto termico	●	Sedili anteriori reclinabili	▲ ★
Luci emergenza	●	Appoggiatesta sedili anteriori	▲ ★
Cambio a 5 marce	●	Cappelliera	▲ ★
Parabrezza laminato	●	Interno in panno	▲

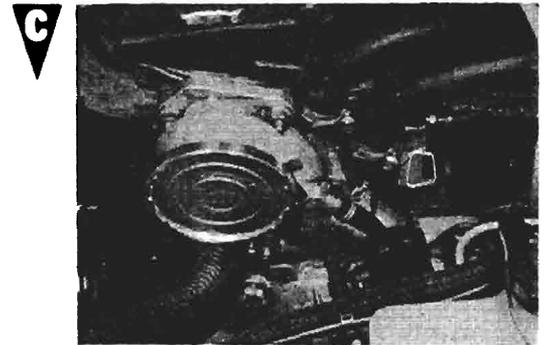
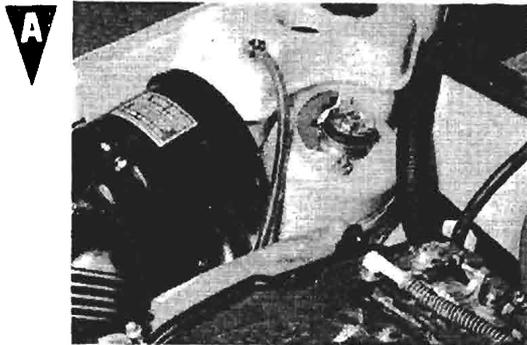
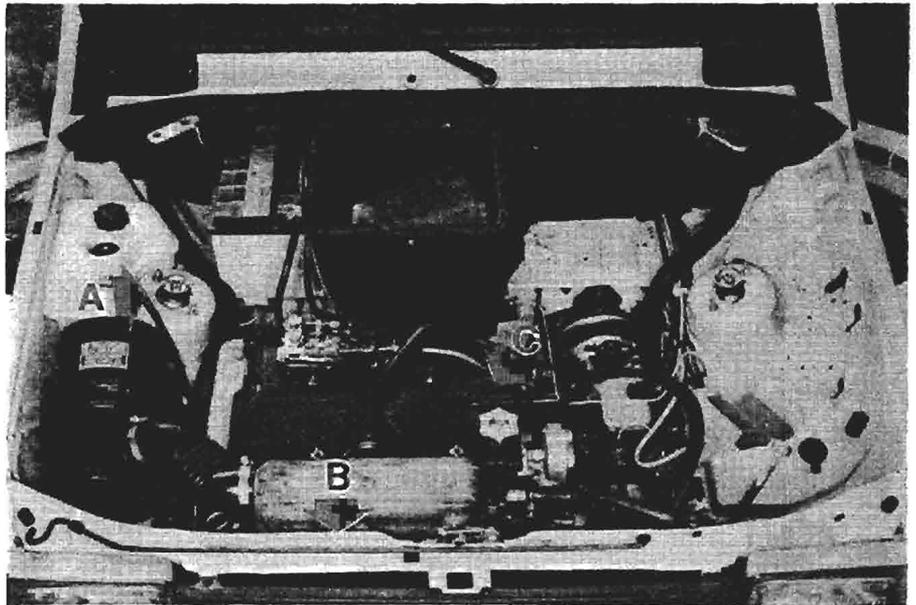
- di serie
- ▲ a richiesta
- ★ pacchetto unico

DATI PER L'IDENTIFICAZIONE

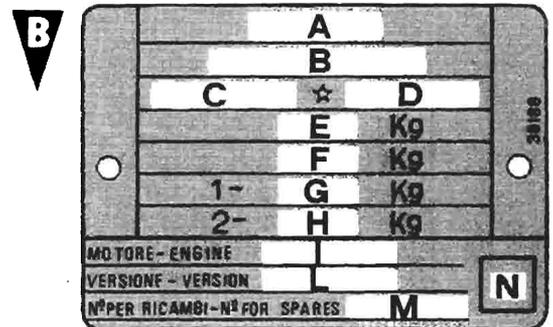
	AUTOTELAIO	MOTORE	VERSIONE	Cambio a 5 marce
	ZFA 141.000	156 A5.000	141 AD 53 A	●

UBICAZIONE SU VETTURA

- A Codice di identificazione del tipo di veicolo e numero del telaio
- B Targhetta riassuntiva di marcatura (normativa CEE)
- C Tipo e numero del motore



- A. Nome del costruttore
- B. Numero di omologazione
- C. Codice di identificazione del tipo di veicolo
- D. Numero progressivo di fabbricazione dell'autotelaio
- E. Peso massimo autorizzato del veicolo a pieno carico
- F. Peso massimo autorizzato del veicolo a pieno carico più rimorchio
- G. Peso massimo autorizzato sul primo asse (anteriore)
- H. Peso massimo autorizzato sul secondo asse (posteriore)
- I. Tipo del motore
- L. Codice versione carrozzeria
- M. Numero per ricambi
- N. Valore corretto del coefficiente di assorbimento fumosità = $1,68 M^{-1}$

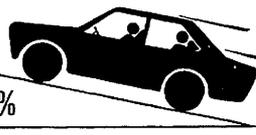


00.0

PESI (valori espressi in kg)

		810
+ 400 = 		1210
 + 		620
Vettura in ordine di marcia		590
		800

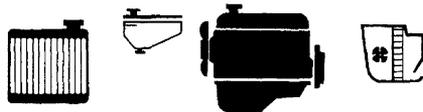
PRESTAZIONI

Velocità km/h 		28	Pendenza a massimo carico 		31
		53			15
		81			9
		110			5,5
		130			3,5
		29			30

CONSUMO CARBURANTE

Consumo carburante secondo norme ECE (litri/100 km) 	Percorso urbano (A)	5,5
	Velocità costante 90 km/h (B)	4,6
	Velocità costante 120 km/h (C)	6,5
	Consumo medio (proposta (CCMC) A + B + C 3	5,5

RIFORNIMENTI

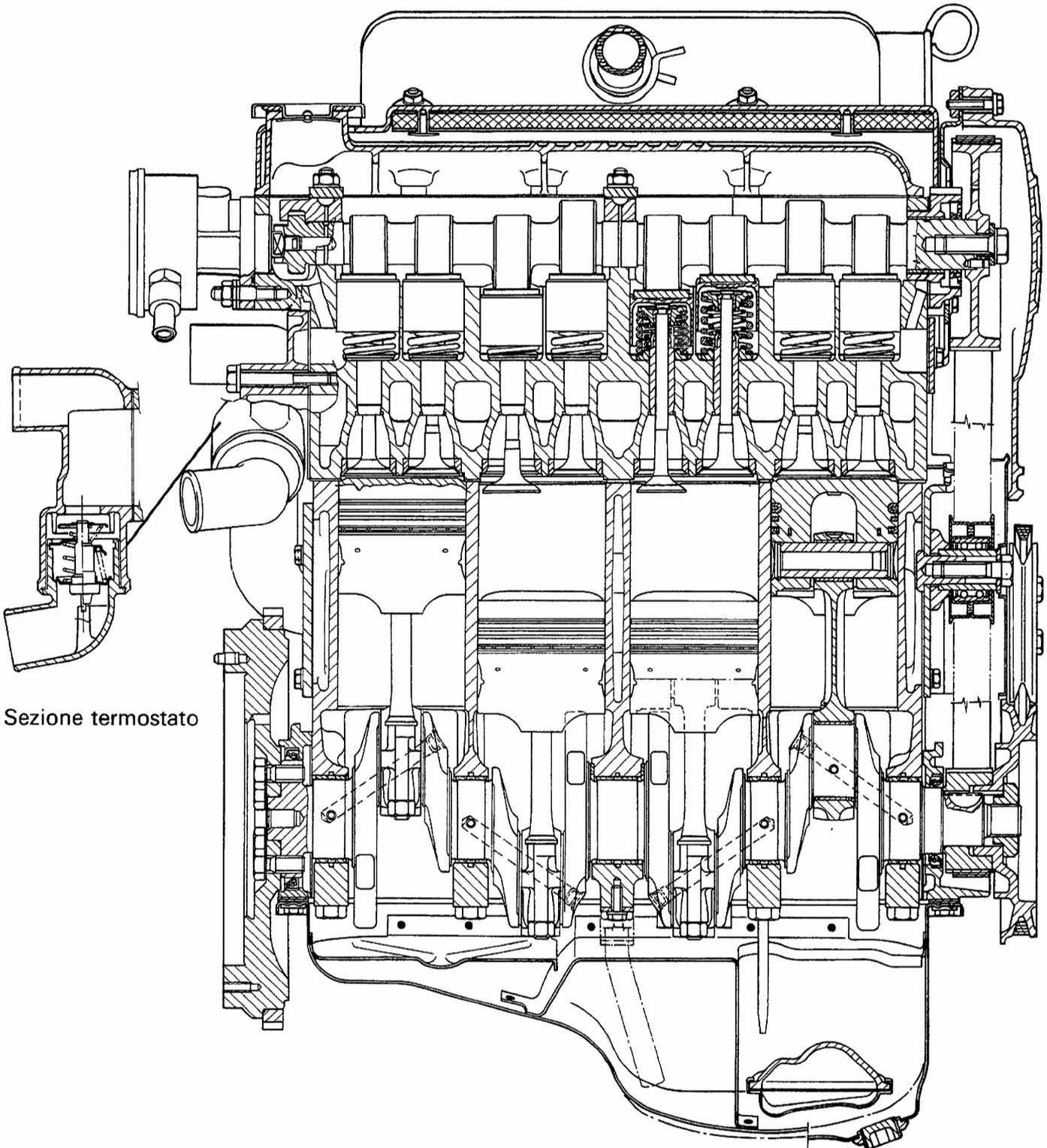
Rifornimento	Parte da rifornire	Quantità	
		dm ³	(kg)
 Gasolio		32	–
50%  + 	 Capacità totale impianto di raffreddamento	5,6	–
 VS Diesel VS Diesel Supermultigrado	Capacità totale  <hr/>  Capacità parziale (sostituzione periodica)	4,05	3,45
		3,45	2,91

CARATTERISTICHE DEI LUBRIFICANTI

Denominazione prodotto	Descrizione Designazione internazionale	Applicazione
SAE 40	Olio per motori Diesel. Servizio API "CD". Soddisfano la specifica MIL-L-2104 C.	Temperatura 0°C ÷ 50°C
SAE 30		Temperatura – 5°C ÷ 30°C
SAE 20 W		Temperatura – 15°C ÷ 15°C
SAE 10 W		Temperatura sotto – 15°C
VS Diesel Supermultigrado	Olio per motori Diesel. Servizio API "CD". Soddisfano la specifica MIL-L-2104 C	Temperatura – 20°C ÷ 40°C

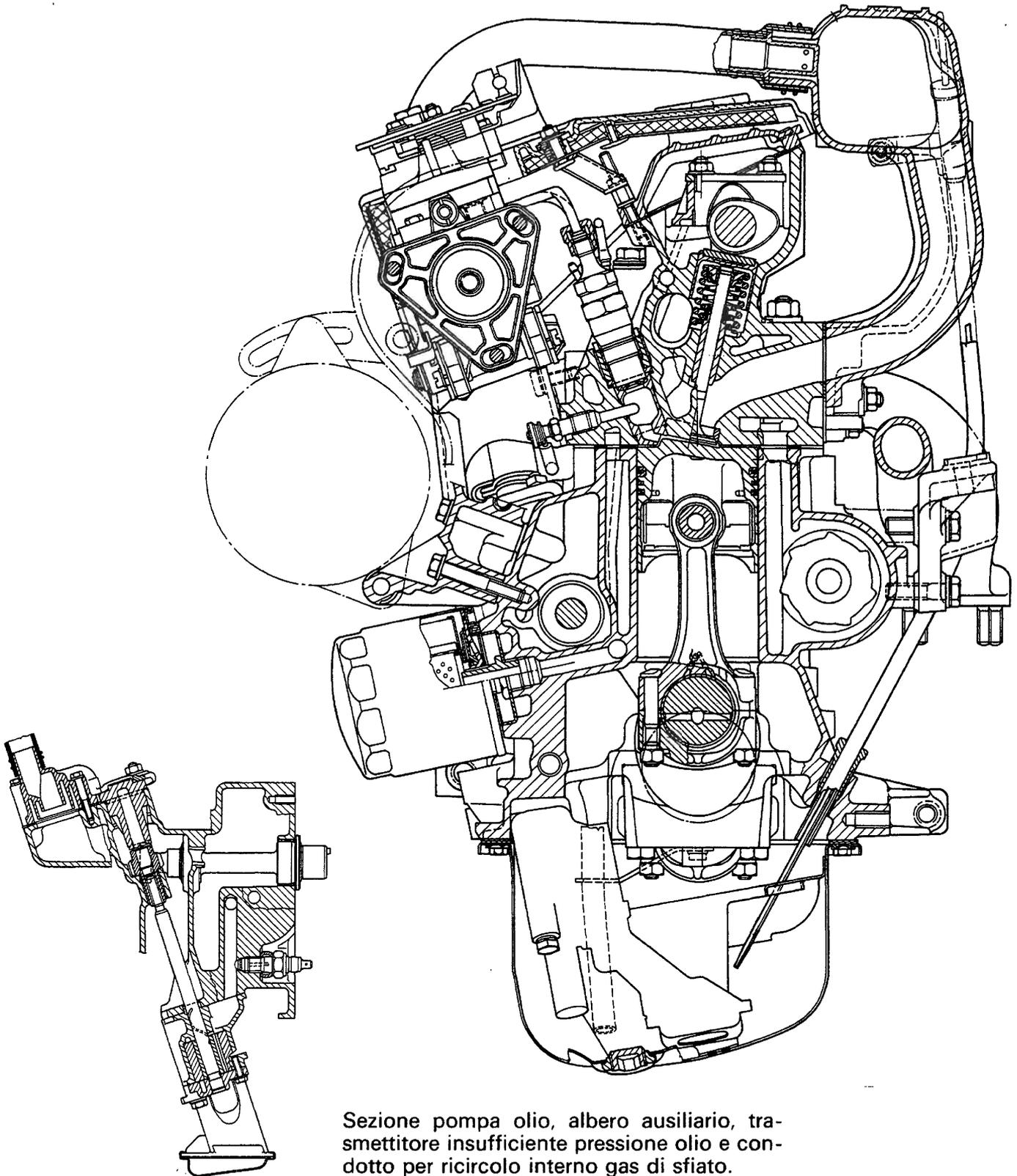
00.10

SEZIONE LONGITUDINALE MOTORE



Sezione termostato

SEZIONE TRASVERSALE MOTORE

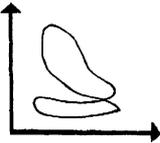
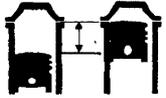
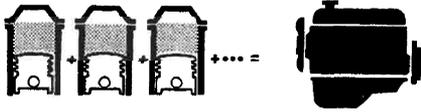
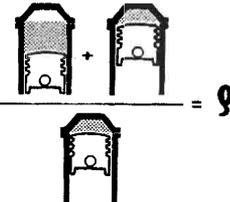
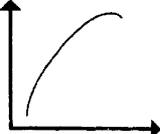
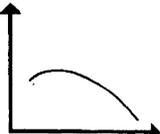


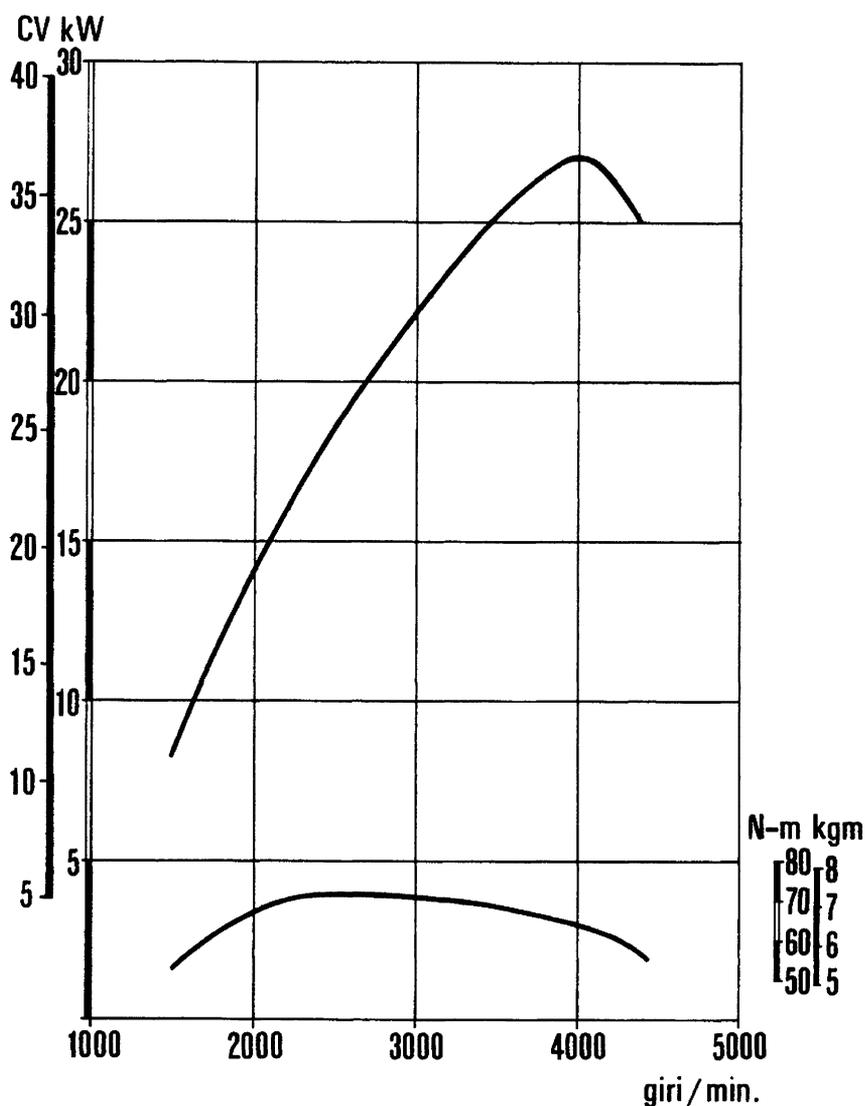
Sezione pompa olio, albero ausiliario, trasmettitore insufficiente pressione olio e condotto per ricircolo interno gas di sfiato.

Motore

00.10

DATI CARATTERISTICI

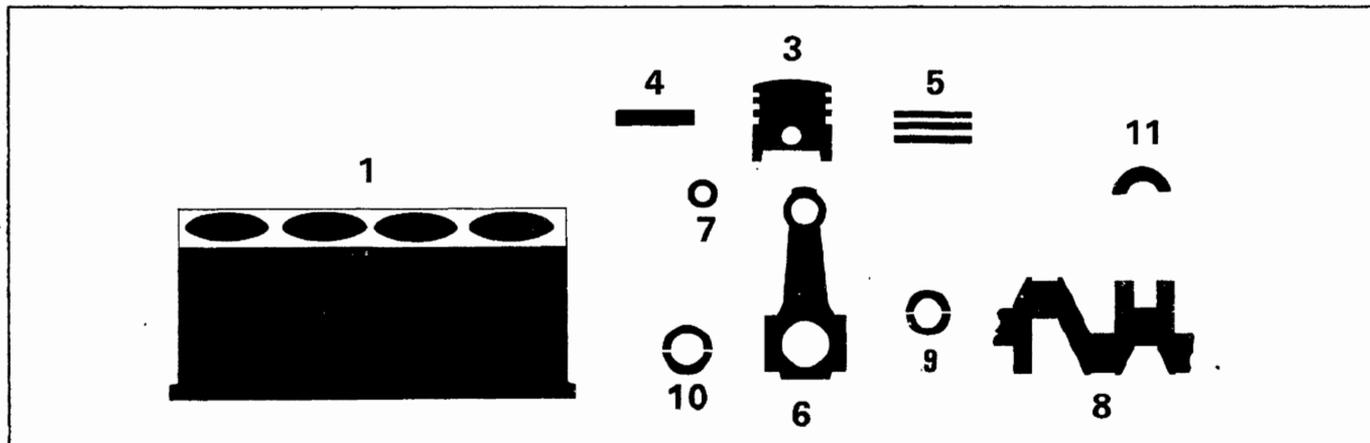
			156 A5.000
	Ciclo		Diesel 4 tempi iniezione indiretta
	Numero cilindri		4
	Canna cilindro (alesaggio)	mm	76,1
	Corsa	mm	71,5
	Cilindrata	cm ³	1300,8
	Rapporto di compressione		20,3 ± 0,7
	Potenza massima CEE	kW (CV)	27,2 (37)
		1/min	4000
	Coppia massima CEE	daNm (kgm)	7,1 (7,2)
		1/min	2500



La curva di potenza illustrata è quella ottenibile a motore revisionato e rodato (50 ore di funzionamento) senza ventilatore, con silenziatore di scarico e filtro aria a livello del mare.

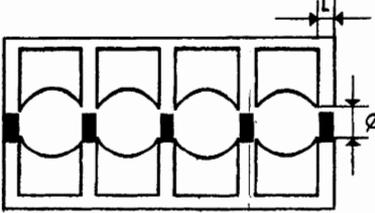
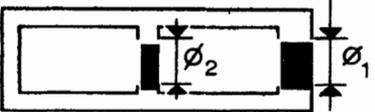
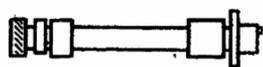
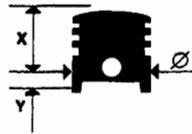
PROVA DI FUNZIONAMENTO AL BANCO

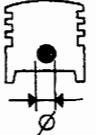
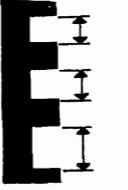
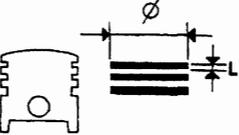
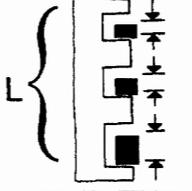
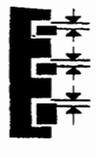
Questa prova viene eseguita unicamente per verificare un buon funzionamento del motore, per effettuare eventuali registrazioni e per constatare l'assoluta mancanza di perdite olio, acqua raffreddamento e combustibile.



MISURE E ACCOPPIAMENTI

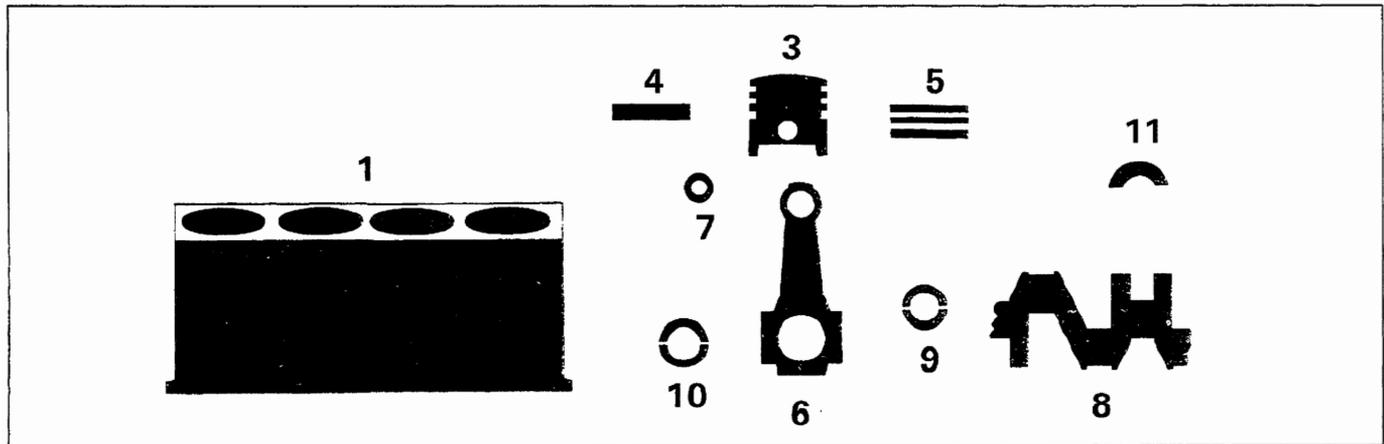
Valori in mm

 <p>Supporti di banco</p>	L	27,640 ÷ 27,700
 <p>Sedi boccole albero comando organi ausiliari</p>	Ø ₁	41,500 ÷ 41,530
 <p>Sedi boccole albero comando organi ausiliari</p>	Ø ₂	39,962 ÷ 39,992
 <p>Canna cilindro</p>	Ø ( 0,010)	76,000 ÷ 76,050
 <p>Stantuffo</p>	X	14
	A	75,950 ÷ 75,960
	C	75,970 ÷ 75,980
	E	75,990 ÷ 76,000
	Ø	0,15 - 0,35 - 0,55
 <p>Differenza di peso fra stantuffi</p>		± 2,5 g

MISURE E ACCOPPIAMENTI		Valori in mm		
3-1	 Stantuffo - Canna cilindro		0,040 ÷ 0,060	
	 Sporgenza stantuffo		0,850 ÷ 1,050	
3	 Sede perno stantuffo		1	22,004 ÷ 22,007
			2	22,007 ÷ 22,010
3	 Cave anelli elastici		1	2,165 ÷ 2,195 ★
			2	2,030 ÷ 2,050
			3	3,020 ÷ 3,040
4	 Perno stantuffo		1	21,994 ÷ 21,997
			2	21,997 ÷ 22,000
				0,2
4-3	 Perno stantuffo - Sede perno		0,007 ÷ 0,013	
5	 Anelli elastici		1	2,075 ÷ 2,095 ★★
			2	1,978 ÷ 1,990
			3	2,975 ÷ 2,990
				0,4
5-1	 Apertura estremità anelli elastici nella canna cilindro		1	0,30 ÷ 0,50
			2	0,30 ÷ 0,50
			3	0,25 ÷ 0,50
5-3	 Anelli elastici Cave anelli elastici.		1	0,070 ÷ 0,120
			2	0,040 ÷ 0,072
			3	0,030 ÷ 0,065

★ misurata sul \varnothing 73 mm ★★ misurata a 1,5 mm dal bordo esterno

00.10

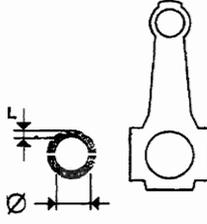
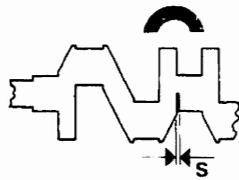


MISURE E ACCOPPIAMENTI

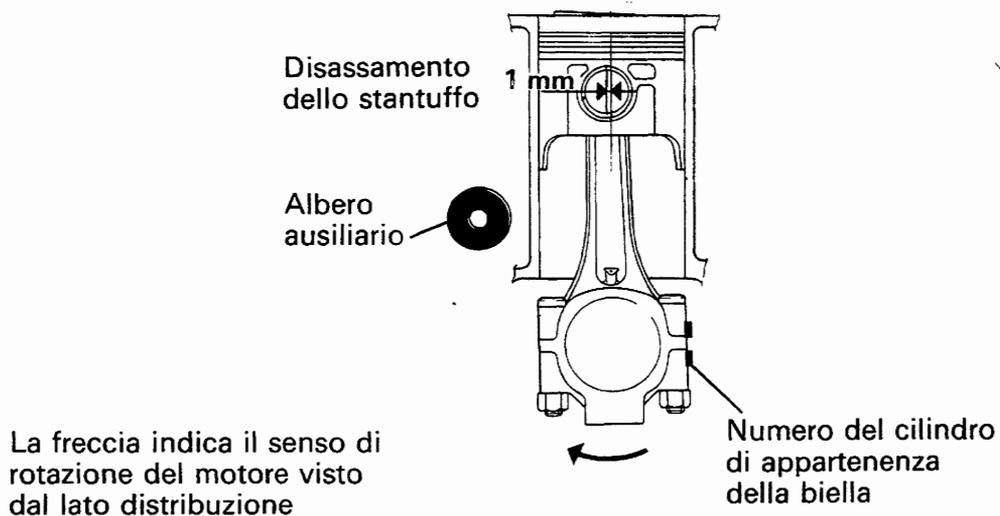
Valori in mm

6		Sede boccola o sede perno piede di biella	Ø ₁	23,939 ÷ 23,972
		Sede cuscinetto di biella	Ø ₂	47,130 ÷ 47,142
		Differenza di peso tra le bielle		± 2,5 g
7		Boccola piede di biella	1	24,016 ÷ 24,041
			2	22,007 ÷ 22,010
4-7		Perno stantuffo Boccola piede di biella		0,007 ÷ 0,019
7-6		Boccola piede di biella Sede boccola		0,044 ÷ 0,102
8		Perni di banco	Ø ₁	48,189 ÷ 48,209
		Perni di biella	Ø ₂	43,988 ÷ 44,008
			L	32,475 ÷ 32,525
9		Cuscinetti di banco	L	1,832 ÷ 1,843
			Ø	0,254 - 0,508
9-8		Cuscinetti di banco - Perni		0,026 ÷ 0,081

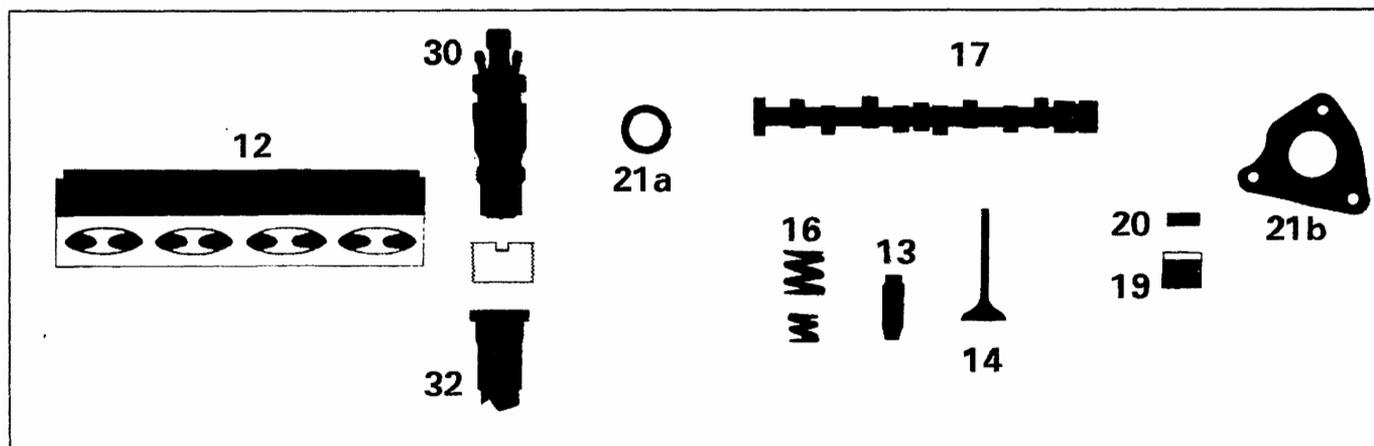
MISURE E ACCOPPIAMENTI

			Valori in mm
10 	Cuscinetti di biella	L	1,539 ÷ 1,550
			
10-8 	Cuscinetti di biella - Perni		0,022 ÷ 0,084
11 	Semianelli di spallamento	S	2,310 ÷ 2,360
			
11-8 	Spallamento albero motore		0,055 ÷ 0,265

Schema del montaggio del complessivo biella-stantuffo e orientamento sul motore



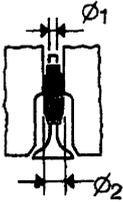
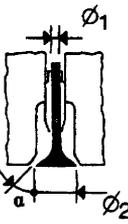
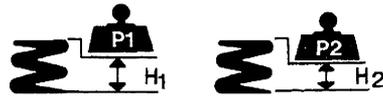
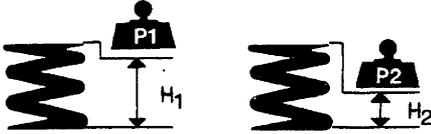
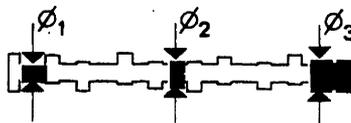
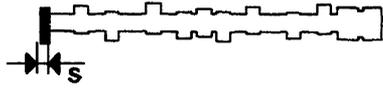
00.10

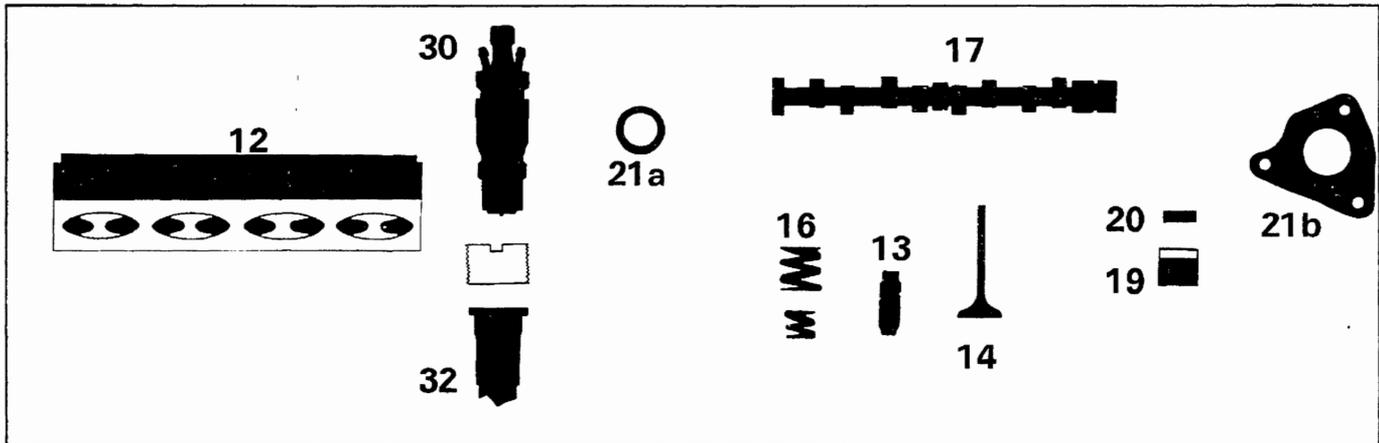


MISURE E ACCOPPIAMENTI

Valori in mm

<p>Sede perni albero distribuzione</p>	ϕ_1	25,045 ÷ 25,070
	ϕ_2	27,045 ÷ 27,070
<p>Sede punterie su testa cilindri</p>	ϕ	37,000 ÷ 37,025
<p>Sede precamera su testa cilindri</p>	ϕ_1	24,050 ÷ 24,071
	ϕ_2	22,150 ÷ 22,200
	ϕ_3	19,150 ÷ 19,200
	X	45,300 ÷ 45,500
<p>Sede guidavalvola su testa cilindri</p>	ϕ	14,950 ÷ 14,977
<p>Sede valvole</p>	α	45° ± 5'
	L	~ 2

MISURE ACCOPPIAMENTI		Valori in mm		
	13 Guidavalvola	\varnothing_1 	8,022 ÷ 8,040	
		\varnothing_2	15,040 ÷ 15,058	
		\varnothing_2 	0,05 - 0,10 - 0,25	
13-12 	Guidavalvola Sede su testa cilindri		0,063 ÷ 0,108	
	14 Valvole		\varnothing_1	7,974 ÷ 7,992
			\varnothing_2	33,850 ÷ 34,150
			α	45° 30' ± 5'
			\varnothing_1	7,974 ÷ 7,992
			\varnothing_2	28,850 ÷ 29,150
			α	45° 30' ± 5'
14-13 	Valvola - Guidavalvola		0,030 ÷ 0,066	
	15 Molla valvola interna	P_1	14,1 ÷ 15,1 daN	
		H_1	31	
		P_2	26,4 ÷ 28,7 daN	
		H_2	21,5	
	16 Molla valvola esterna	P_1	36,7 ÷ 39,6 daN	
		H_1	36	
		P_2	55,9 ÷ 60,8 daN	
		H_2	26,5	
	17 Perna albero distribuzione	\varnothing_1	25,000 ÷ 25,015	
		\varnothing_2	27,000 ÷ 27,015	
		\varnothing_3	29,945 ÷ 29,960	
	17 Spallamento albero distribuzione	S	9,970 ÷ 10,100	



MISURE E ACCOPPIAMENTI			Valori in mm
17		Alzata camma	9,2
17-12		Albero distribuzione Testa cilindri	0,030 ÷ 0,070
19		Punteria	\varnothing 36,975 ÷ 36,995
19-12		Punteria - Testa cilindri	0,005 ÷ 0,050
20		Piattello S (0,05)	3,250 ÷ 4,700
17-20		per controllo messa in fase	0,80
			0,80
		di funzionamento	0,35
			0,40
21		Boccola e supporto per albero distribuzione	\varnothing_1 29,990 ÷ 30,015
			\varnothing_2 33,145 ÷ 33,178
			\varnothing_3 33,026 ÷ 33,056

MISURE E ACCOPPIAMENTI

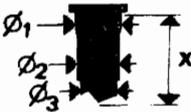
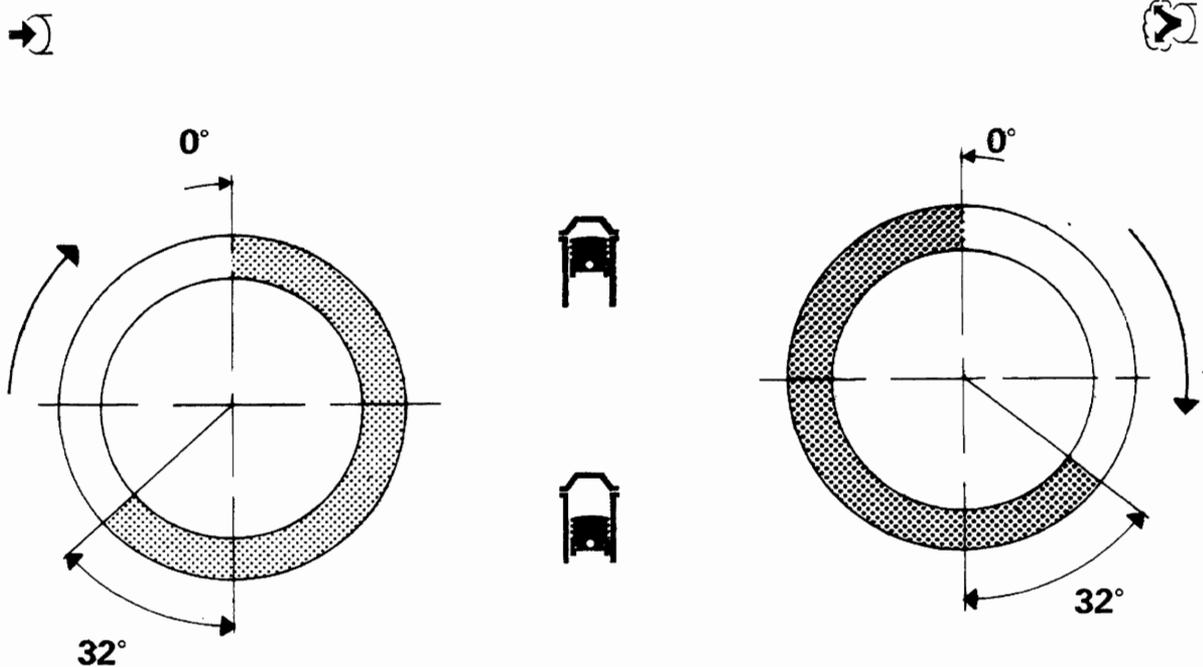
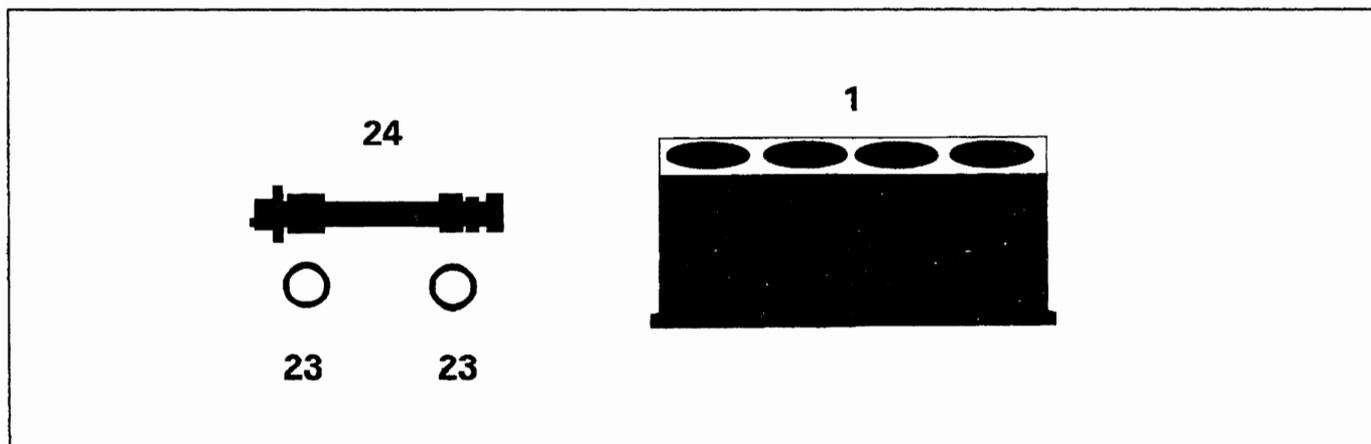
				Valori in mm
17-21a		Perno albero distribuzione Boccola		0,030 ÷ 0,070
21a-21b		Boccola Supporto albero distribuzione		0,089 ÷ 0,152
30		Iniettore	∅	19,870 ÷ 20,000
32		Precamera	∅ ₁	23,960 ÷ 24,000
			∅ ₂	22,050 ÷ 22,100
			∅ ₃	19,050 ÷ 19,100
			X	45,900 ÷ 46,100

DIAGRAMMA DELLA DISTRIBUZIONE

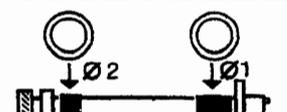


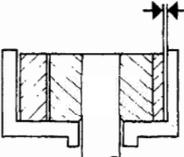
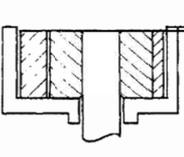
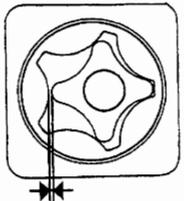
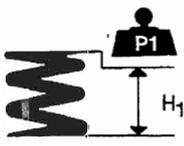
00.10



MISURE E ACCOPPIAMENTI

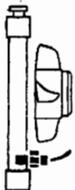
Valori in mm

 <p>17</p>	\varnothing_1  48,084 ÷ 48,104
<p>Boccole per albero comando organi ausiliari nella sede</p>	\varnothing_2  26,000 ÷ 26,020
 <p>24</p>	\varnothing_1 48,013 ÷ 43,038
<p>Perni albero comando organi ausiliari</p>	\varnothing_2 25,929 ÷ 25,954
<p>23-1  Boccole per albero Sedi basamento</p>	<p>deve esistere sempre interferenza</p>
<p>24-23  Perni albero - Boccole</p>	<p>0,046 ÷ 0,091</p>

MISURE E ACCOPPIAMENTI	Valori in mm	
Circuito lubrificazione motore	a circolazione forzata mediante pompa a lobi, con filtro olio a cartuccia in portata totale	
Pompa olio: tipo	a lobi	
Comando pompa	mediante albero comando organi ausiliari	
Valvola regolazione pressione olio	incorporata nella pompa olio	
 <p>tra la periferia dell'ingranaggio e il corpo pompa</p>		0,016 ÷ 0,055
 <p>tra il lato superiore dell'ingranaggio e il coperchio</p>		0,045 ÷ 0,120
 <p>tra ingranaggio conduttore e condotto</p>		0,025 ÷ 0,100
Filtro a portata totale	a cartuccia	
Trasmittitore insufficiente pressione olio	elettrico	
   <p>Pressione di funzionamento a 100°C</p>	3,43 ÷ 4,9 bar	
  <p>Molla valvola regolazione pressione olio</p>	P ₁	2,35 ÷ 2,45 daN
	H ₁	6
	P ₂	4,28 ÷ 4,54 daN
	H ₂	29

00.10

RAFFREDDAMENTO

Circuito di raffreddamento		a circolazione di liquido mediante pompa centrifuga, radiatore ed elettroventilatore a due velocità comandato da interruttore termometrico e serbatoio supplementare di espansione. Termostato a "by-pass controllato" sul condotto di uscita liquido refrigerante dal motore al radiatore.	
Comando pompa liquido refrigerante		mediante cinghia	
 Interruttore termometrico per l'innesto del ventilatore	 	a bassa velocità ●	ad alta velocità ■
		interno 86° ÷ 90°C	esterno 90° ÷ 94°C
		81° ÷ 85C	85° ÷ 89°C
Termostato liquido refrigerante motore	inizio apertura	78° ÷ 82°C	
	apertura massima	95°C	
	corsa valvola	≥ 7,5 mm	
Gioco di montaggio fra le palette della girante e corpo pompa		0,80 ÷ 1,30 mm	
Pressione per controllo tenuta impianto di raffreddamento		0,98 bar	
Controllo valvola di scarico su tappo serbatoio supplementare di espansione		0,98 bar	

● innesto diretto ■ innesto tramite teleruttore

ALIMENTAZIONE

Pompa iniezione a pistone rotante: tipo		BOSCH VE 4/8 F 2000 R 61
Iniettore: tipo		BOSCH 0432217139
Portapolverizzatore: tipo		BOSCH KCA 30 S 41
Polverizzatore: tipo		BOSCH DN 12 SD 1750
Pressione di taratura iniettori	bar	125 ÷ 133
Messa in fase pompa iniezione: – con stantuffo del cilindro n. 1 al P.M.S. (fase di compressione)	mm	corsa stantuffo pompa 0,77
Regime minimo motore	1/min	750 ÷ 800
Regime massimo motore a vuoto	1/min	4360 ÷ 4440

**DATI DI CONTROLLO DELLA POMPA INIEZIONE BOSCH, TIPO VE 4/8F 2000 R 61
PER MOTORE TIPO 156 A5.000**

CONDIZIONI GENERALI DI PROVA

- Olio di prova: CFB
- Temperatura olio di prova: 40° ± 2°C
- Pressione ingresso pompa: 0,2 bar
- Rotazione: destrorsa

CONDIZIONI SPECIFICHE DI PROVA

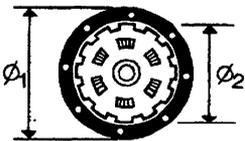
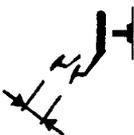
- Iniettori con molla di pressione W5F 2044/4 X e polverizzatori EFEP 182 tarati a 150 bar
- Tubazioni: 2 x 6 x 840 ± 5 mm

Tipo di controllo	Prova N.	Posizione leva regolatore	Regime di rotazione 1/min	Tensione eccitazione comando di arresto V (*)	Controllo anticipo mm (**)	Pressione pompa alimentazione bar	Portata di riflusso cm ³ /100 mandate	Portata per elemento mm ³ /ciclo	Scarto mass. fra le singole portate mm ³ /ciclo
Anticipo	1	massimo	600	12	0,7 ÷ 1,3	-	-	-	-
	2	massimo	1000	12	3 ÷ 3,5	-	-	-	-
	3	massimo	1600	12	4,8 ÷ 5,2	-	-	-	-
	4	massimo	2000	12	6,5 ÷ 7,0	-	-	-	-
Alimentazione	5	massimo	600	12	-	3,7 ÷ 4,3	-	-	-
	6	massimo	1200	12	-	5,4 ÷ 6,0	-	-	-
	7	massimo	1600	12	-	6,2 ÷ 6,8	-	-	-
	8	massimo	2000	12	-	7,4 ÷ 8,0	-	-	-
	9	massimo	600	12	-	-	-	19 ÷ 22	2,5
	10	massimo	1200	12	-	-	-	22,5 ÷ 24	2,5
	11	massimo	2000	12	-	-	-	23 ÷ 25,5	2,5
	12	massimo	2100	12	-	-	-	18 ÷ 24	-
Portata	13	massimo	2150	12	-	-	-	5 ÷ 11	-
	14	minimo	100	12	-	-	-	> 33	-
Avviamento	15	minimo	450 ÷ 550	12	-	-	-	0	-
	16	massimo	2000	0	-	-	-	0	-
Minimo	17	minimo	350	12	-	-	-	9 ÷ 13	2,5

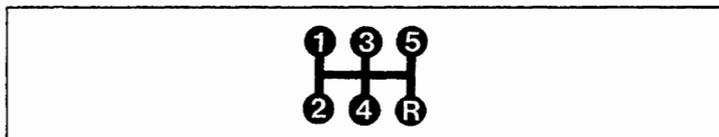
(*) Comando arresto elettrico: tensione minima di funzionamento 8 V. Tensione di esercizio: 11 ÷ 13 V

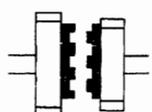
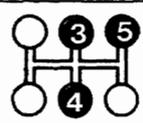
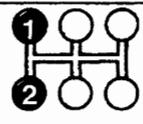
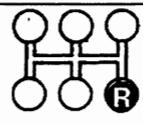
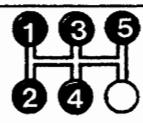
(**) Anticipo automatico: escursione variabile in funzione del carico. Ritardo massimo (con leva regolazione al minimo): 1 ÷ 1,5 mm

Anticipo manuale: escursione di 2,2 mm in anticipo azionando il dispositivo di comando.

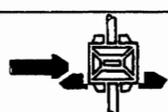
		Valori in mm	
Tipo		monodisco a secco con cuscinetto a contatto	
	Meccanismo di innesto e disinnesto		molla a disco
Carico molla a disco		270 daN	
	Disco condotto	Ø ₁	170
		Ø ₂	120
	Posizionamento pedale frizione	0 ÷ 10 mm al di sopra del piano pedale freno	
Comando frizione		meccanico	

CAMBIO DI VELOCITÀ



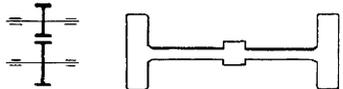
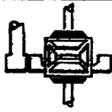
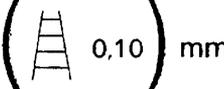
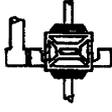
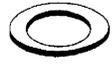
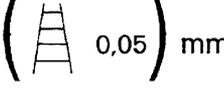
 Sincronizzatori	ad anello elastico (tipo Porsche) 	
	ad anello libero 	
 Ingranaggi	a denti dritti 	
	a denti elicoidali 	
 Rapporto ingranaggi		3,909
		2,055
		1,344
		0,978
		0,780
		3,727

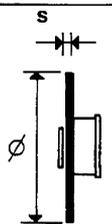
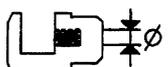
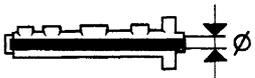
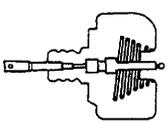
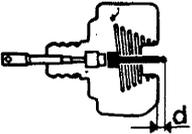
DIFFERENZIALE

 Rapporto	 coppia conica di riduzione	-
	 coppia cilindrica di riduzione	3,866 (15/58)

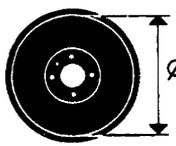
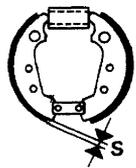
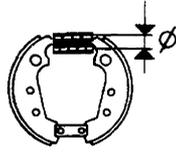
00.21-27

DIFFERENZIALE

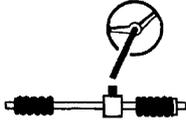
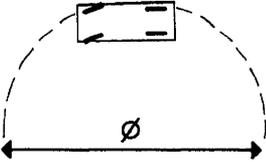
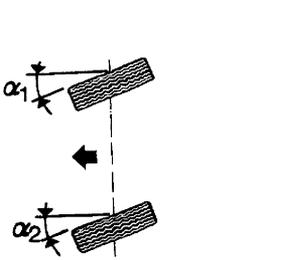
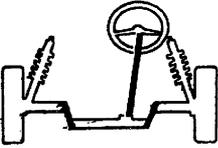
 <p>Rapporto sulle ruote</p>		15,112
		7,944
		5,196
		3,780
		3,015
		14,408
 <p>Cuscinetto scatola interna differenziale</p>	 <p>a rulli conici</p>	
 <p>Registrazione precarico cuscinetti</p>	 <p>mediante anelli</p>	
 <p>Spessore anelli di ricambio</p>	 <p>0,10 mm</p>	0,40 ÷ 1,00
 <p>Interferenza prescritta per ottenere l'esatto precarico cuscinetti</p>	mm	cuscinetti scarichi = 0,12 cuscinetti carichi (350 daN) = 0,08
 <p>Gioco planetari-satelliti</p>	mm	≤ 0,10
 <p>Registrazione giuoco planetari-satelliti</p>	 <p>mediante anelli</p>	
 <p>Spessore anelli di ricambio</p>	 <p>0,05 mm</p>	0,85 ÷ 1,15

FRENI ANTERIORI		Valori in mm	
 <p>Disco</p>	<p>s</p> <p>Ø</p> <p>s</p> <p>consentito</p>	Ø	227
			10,70 ÷ 10,90
			9,35
			9
 <p>Guarnizioni di attrito</p>	s < consentito		1,5
 <p>Pinza</p>	Ø		48
 <p>Cilindro maestro (pompa)</p>	Ø		19,05 (3/4")
 <p>Servofreno</p>			Master-Vac da 6" pneumatico a depressione agente sulle quattro ruote
 <p>Distanza del puntale comando stantuffo idraulico dalla piastra di appoggio cilindro maestro</p>	d		0,825 ÷ 1,025

FRENI POSTERIORI

 <p>Tamburo</p>	<p>Ø</p> <p>s</p> <p>consentito</p>		185,24 ÷ 185,53
			186,33
			186,83
 <p>Ganasce</p>	s < consentito		1,5
 <p>Cilindretti</p>	Ø		19,05 (3/4")

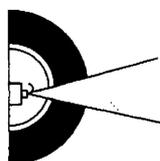
00.41

<p>Tipo</p>	 <p>a cremagliera</p>
<p>Rapporto</p> 	 <p>rotazione volante</p> <p>3,8 giri</p>
<p>Rapporto</p>	 <p>corsa cremagliera</p> <p>130 mm</p>
	<p>Diametro minimo di sterzata</p> <p>9,45 m</p>
 <p>Angolo di sterzata</p>	<p>ruota esterna α_1</p> <p>ruota interna α_2</p> <p>31°</p> <p>$33^\circ 30' \pm 1^\circ 30'$</p>
	<p>Piantone sterzo</p>  <p>con 2 giunti cardanici</p>

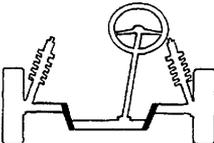
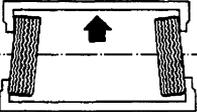
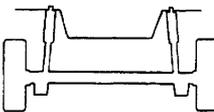
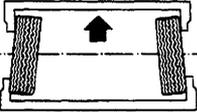
RUOTE

	Pneumatico	tipo	135 SR 13"		
			anteriori	medio carico	2 bar
				pieno carico	2,2 bar
			posteriori	medio carico	2 bar
pieno carico	2,2 bar				

	Cerchio	tipo	4,00 B – 13" H
---	---------	------	----------------



ASSETTO RUOTE

	inclinazione (**) 	$1^\circ \pm 30'$
	incidenza 	$2^\circ 30' \pm 30'$
	convergenza 	$-4 \div 0 \text{ mm}$
	inclinazione (**) 	-
	convergenza (**) 	-

(*) Con pneumatici gonfiati alla pressione prescritta e vettura in ordine di marcia

(**) Angoli non registrabili

00.44

Sospensione anteriore a ruote indipendenti con bracci oscillanti inferiori e montanti telescopici costituiti ciascuno dal montante in lamiera collegato rigidamente all'ammortizzatore idraulico a doppio effetto.

Molla ad elica e tasselli di tamponamento coassiali con gli ammortizzatori.

Snodi che non richiedono ingrassaggio (for-life).

Molle ad elica

Altezza molla sotto un carico di: 275 ± 11 daN	mm	213
Le molle sono suddivise in due categorie, identificabili mediante contrassegno: giallo (1) quelle aventi sotto un carico di 275 ± 11 daN un'altezza di mm		> 213
verde (1) quelle aventi sotto un carico di 275 ± 11 daN un'altezza di mm		≤ 213

(1) Il montaggio deve effettuarsi con molle appaiate dello stesso contrassegno.

Ammortizzatori

Tipo: telescopico a doppio effetto		Way-Assauto
Aperto (inizio tamponamento)	mm	$428,5 \pm 2$
Chiuso (ferro contro ferro)	mm	282 ± 2
Corsa	mm	146,5

Sospensione posteriore a ponte rigido di struttura tubolare e di forma a Ω con incernieramento centrale e bracci di reazione longitudinali.

Molle elicoidali e ammortizzatori telescopici a doppio effetto.

Molle ad elica

Altezza molla sotto un carico di: 257 daN	mm	170
Le molle sono suddivise in due categorie, identificabili mediante contrassegno: giallo (1) quelle aventi sotto un carico di 257 daN	un'altezza di mm	> 170
verde (1) quelle aventi sotto un carico di 257 daN	un'altezza di mm	≤ 170

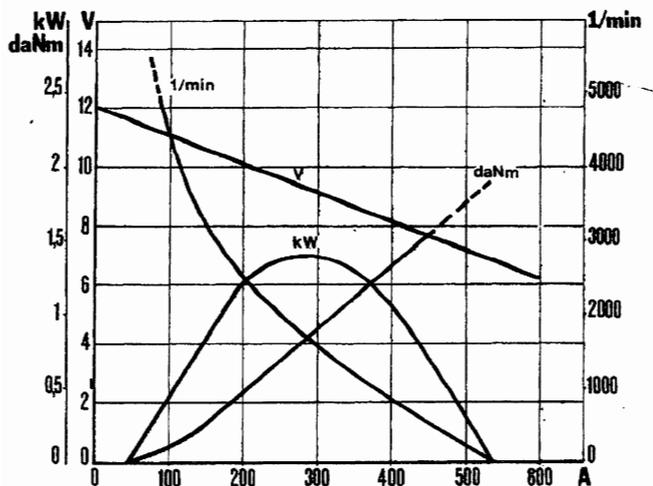
(1) Il montaggio deve effettuarsi con molle appaiate dello stesso contrassegno.

Ammortizzatori

Tipo: telescopico a doppio effetto		Way-Assauto
Aperto (inizio tamponamento)	mm	420 ± 3
Chiuso (ferro contro ferro)	mm	252 ± 3
Corsa	mm	168

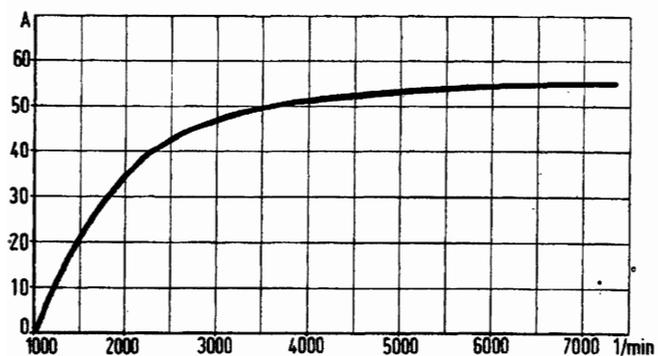
00.55

MOTORINO DI AVVIAMENTO	Lucas Ø 90 - 12 V - 1,4 kW
ALTERNATORE	M. Marelli AA 125 R - 14 V - 55 A
REGOLATORE DI TENSIONE	Elettronico incorporato M. Marelli RTT 119 A
BATTERIA	50 Ah - 12 V - 250 A
CENTRALINA ELETTRONICA COMANDO PRERISCALDO	Bitron 2044021
CANDELETTE PRERISCALDO	M. Marelli UX 2 A Bosch 0.250.201.005



MOTORE AVVIAMENTO
CURVE CARATTERISTICHE

Lucas Ø 90 - 12 V - 1,4 kW



ALTERNATORE
CURVA CARATTERISTICA DI EROGAZIONE
 (a regime termico, con tensione costante di
 13,5 V e spazzole assestate)

M. Marelli AA 125 R - 14 V - 55 A

Motore: tipo		Lucas Ø 90 - 12V - 1,4 kW	
Tensione	V	12	
Potenza nominale	kW	1,4	
Rotazione, lato pignone		destrorsa	
Poli		4	
Avvolgimento di eccitazione		serie	
Innesto		a ruota libera	
Comando		elettromagnetico	
Gioco assiale dell'albero indotto	mm	0,1 ÷ 0,5	
Dati per la prova al banco	Prova di funzionamento (*):		
	corrente	A	275
	velocità	1/min	1700
	tensione	V	9,3
	coppia sviluppata	daNm	0,8
	Prova di spunto (*):		
	corrente	A	510 ÷ 550
	tensione	V	6,7
	coppia sviluppata	daNm	≥ 1,8
Prova a vuoto (*):			
corrente	A	45 ÷ 55	
tensione	V	11,5	
velocità	1/min	7500 ÷ 8500	
Teleruttore	Resistenza dell'avvolgimento (*)		
	strappo	Ω	0,27 ÷ 0,31
	ritegno	Ω	1,07 ÷ 1,11
Lubrificazione	Scanalature interne dell'innesto e boccole albero		VS+ SAE 10 W
	Manicotto d'innesto e relativo disco intermedio		TUTELA MR3

(*) Dati rilevati alla temperatura ambiente di 20°C.

NOTA In sede di revisione non è richiesta la ribassatura dell'isolante tra le lamelle del collettore

00.55**ALTERNATORE**

Tipo		M. Marelli AA125R-14V-55A
Tensione nominale dell'impianto	V	14
Corrente massima	A	55
Velocità di inizio carica a caldo	1/min	950 ÷ 1050
Corrente erogata su batteria a 7000/min ed a regime termico	A	≥ 55
Resistenza avvolgimento induttore, tra i due anelli collettori (*)	Ω	3 ÷ 3,2
Senso di rotazione (visto dal lato comando)		orario
Diodi raddrizzatori di potenza		a ponte precostituito

(*) Dati rilevati alla temperatura ambiente di 20°C

REGOLATORE DI TENSIONE

Elettronico incorporato nell'alternatore	tipo	M. Marelli RTT 119 A
Velocità alternatore per controllo	1/min	6000 ÷ 7000
Corrente per stabilizzazione termica	A	25 ÷ 30
Corrente di controllo	A	5 ÷ 50
Tensione di regolazione (*)	V	14 ÷ 14,4

(*) Dati rilevati alla temperatura ambiente di 20°C

BATTERIA

Tensione nominale	V	12
Capacità (alla scarica di 20 ore)	Ah	50