

CONTROLLO EMISSIONI ED EVAPORAZIONI

Recipiente d'assorbimento	17.15.13
- Distacco e riattacco	
Collettore di distribuzione dell'aria	17.25.17
- distacco e riattacco	
Controllo della temperatura di aspirazione dell'aria	17.30.00
- descrizione	17.30.02
- verifica di funzionamento	
Pompa dell'aria	17.25.15
- cinghia di trascinamento - distacco e riattacco	17.25.13
- tensione della cinghia di trascinamento	17.25.07
- distacco e riattacco	
Convertitore catalitico	17.50.01
- distacco e riattacco	
Valvola di controllo	17.25.21
- distacco e riattacco	17.25.22
- verifica	
Descrizione	17.00.01
- controllo emissioni albero a gomiti	17.00.02
- controllo perdita evaporazioni	17.00.03
- controllo emissioni di scarico	
Diversore e valvola di sfogo	17.25.25
- distacco e riattacco	
Valvola di chiusura E.G.R.	17.45.05
- distacco e riattacco	
Valvola E.G.R.	17.45.01
- distacco e riattacco	
Flessibili di controllo delle evaporazioni	17.00.02
Valvola di controllo del funzionamento ad accensione tolta	17.40.01
Separatore dei vapori	17.15.02
- distacco e riattacco	



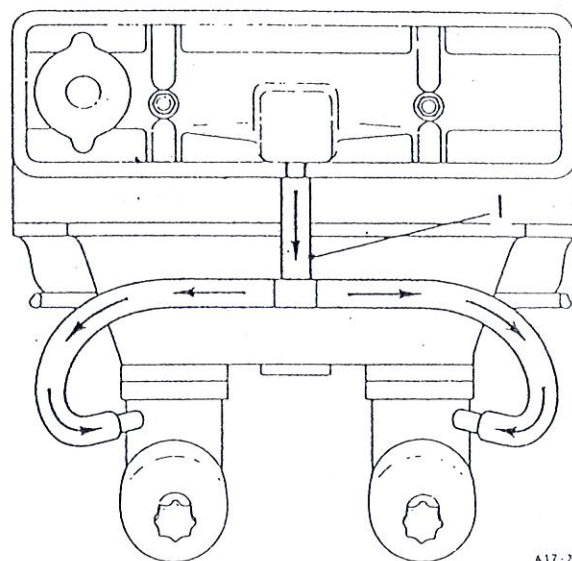
CONTROLLO EMISSIONI

— Descrizione

17.00.01

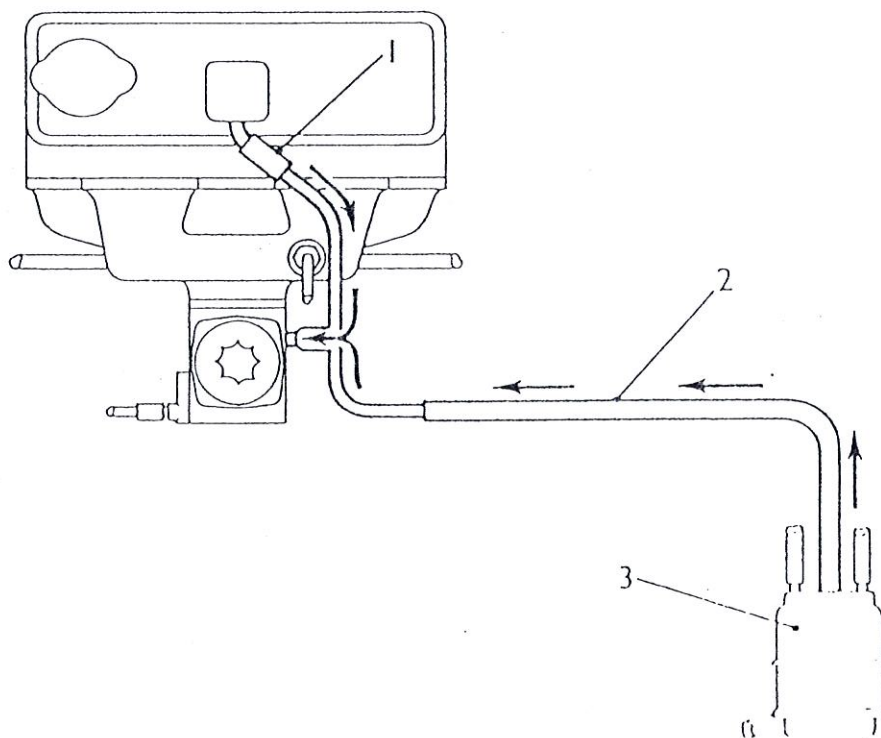
L'uscita di sfiato del motore dal coperchio bilancieri è collegata direttamente al recipiente d'assorbimento. Un flessibile che entra nell'area della depressione dei carburatori (o nell'alloggiamento dei carburatori sui modelli USA), è collegato nel tubo di sfiato del motore da un giunto a 'T'. Quando il motore funziona, la depressione creata, aspira i fumi del motore e soffia via i gas dal basamento nelle camere di combustione, prevenendo in tal modo l'entrata di questi gas inquinanti nell'atmosfera. L'aria necessaria per lo sfiato del motore viene aspirata attraverso il recipiente d'assorbimento del sistema di controllo delle evaporazioni. Ved. 17.00.02 (Modelli USA soltanto).

1. Tubo di spurgo del basamento
2. Tubo di spurgo del recipiente
3. Recipiente d'assorbimento



A17-27

Disposizione del controllo emissioni del basamento
vetture Regno Unito e Europa



A17-26

Disposizione catalitica e non catalitica U.S.A.



SISTEMA DI CONTROLLO DELLE PERDITE DI EVAPORAZIONE (MODELLI USA SOLTANTO)

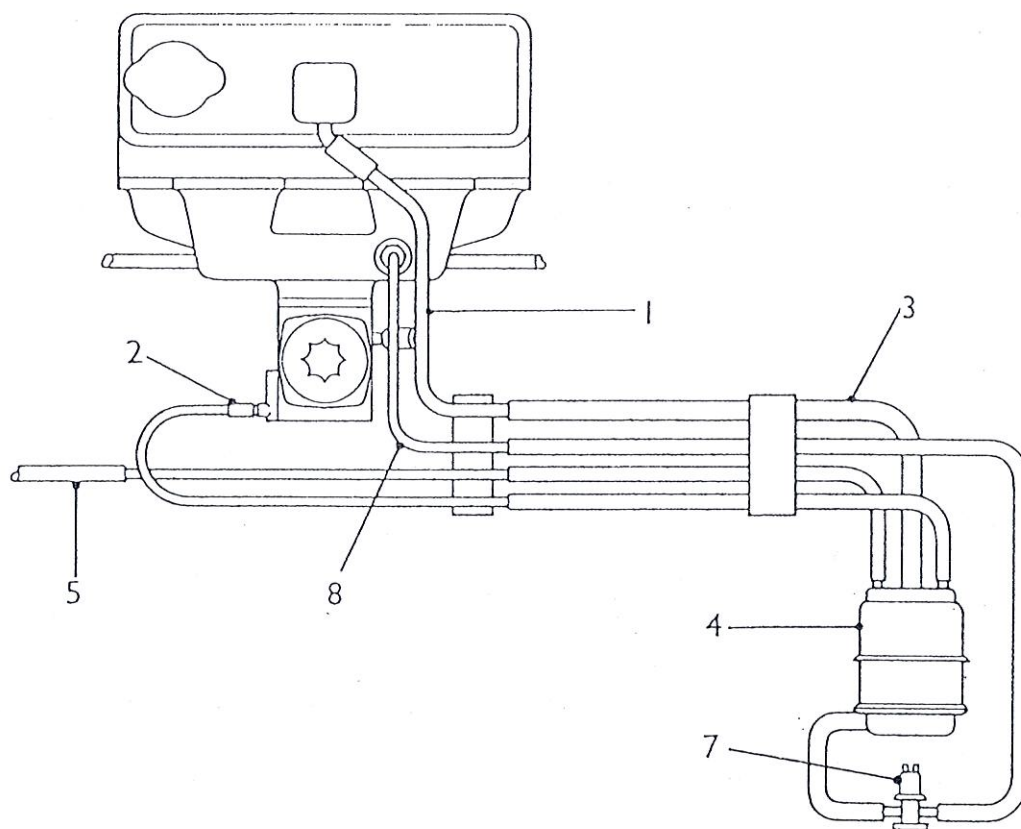
-- Descrizione

17.00.02

Il sistema ha lo scopo di prevenire le emissioni dei vapori di carburante nell'atmosfera. Il vapore raccolto dal serbatoio del carburante e dalla camera del galleggiante del carburatore, viene immagazzinato nel recipiente d'assorbimento mentre il motore è a riposo. Una volta che il motore viene avviato, il vapore viene purificato attraverso il recipiente e viene passato alle camere di combustione insieme con le emissioni del basamento.

Ved. 17.00.01.

continua



A17-25

1. Tubo di sfogo del basamento
2. Tubo di sfogo della camera gall.carburat.
3. Tubo di sfogo del recipiente
4. Recipiente d'assorbimento
5. Tubo di sfogo del serbatoio del carburante
7. Valvola anti-funzionamento ad accensione tolta.
8. Tubo del collettore della depressione



Recipiente d'assorbimento

Il recipiente d'assorbimento consente l'immagazzinaggio dei vapori del carburante mentre la vettura è in parcheggio. Il recipiente che non è idoneo al servizio, contiene granuli attivi di carbone. I tubi del vapore provenienti dal serbatoio del carburante, dalla camera del galleggiante dei carburatori e dal tubo di spurgo, vengono collegati dal sistema di sfiato del motore ai fori sulla sommità del recipiente. Il tubo collettore della depressione è collegato alla valvola anti-funzionamento ad accensione tolta sulla base del recipiente. Il vapore del carburante che entra nel recipiente attraverso i tubi del vapore, viene assorbito dai granuli di carbone. Quando il motore viene avviato, l'aria viene aspirata dal sistema di sfiato del motore attraverso il tubo di spurgo sul fondo del recipiente. L'azione di spurgo che ne consegue mediante il passaggio dell'aria sui granuli, porta i vapori attraverso il sistema di sfiato del motore alle camere di combustione.

Serbatoio del carburante

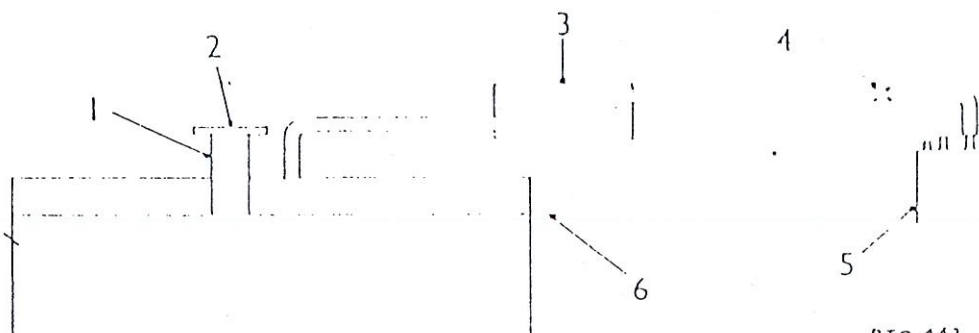
Quando il tappo di riempimento del carburante viene montato correttamente, il sistema viene sigillato e la ventilazione del serbatoio può avvenire soltanto attraverso un separatore di vapori al recipiente d'assorbimento.

Il serbatoio del carburante ha un riempimento limitato che consente un'espansione del 5% del volume del serbatoio. Per conseguire ciò, vi è un restrittore incorporato nel tubo sul recipiente d'assorbimento. Ciò permette soltanto piccoli flussi d'aria e di vapore come avverrebbe in normali condizioni di funzionamento e in condizioni stazionarie. Il restrittore tuttavia non è grande abbastanza per dare sfogo al serbatoio durante il riempimento. Quando il carburante giunge a livello con il fondo del collo del bocchettone di riempimento, la pressione che si determina in seguito alla restrizione, impedisce un ulteriore riempimento del serbatoio al di sopra del livello predeterminato.

Separatore dei vapori

Tra la sommità del serbatoio del carburante e il recipiente d'assorbimento, si trova il separatore dei vapori, incorporato nel tubo. Esso ha lo scopo di fornire un pozzetto al carburante che potrebbe sollevarsi in condizioni stradali o di guida difficili. Pertanto il carburante che viene in tal modo rovesciato dal serbatoio, ritornerà ritorna e non contamina il recipiente d'assorbimento.

1. Tubo di riempimento del carburante
2. Tappo sigillato
3. Separatore dei vapori
4. Restrittore
5. Recipiente d'assorbimento
6. Livello massimo



PTO 442



Valvola anti-funzionamento ad accensione tolta

Lo scopo di questa valvola è eliminare il funzionamento del motore dopo che si è tolto l'accensione. La valvola azionata dal solenoide, è collegata da un flessibile alla base del recipiente d'assorbimento.

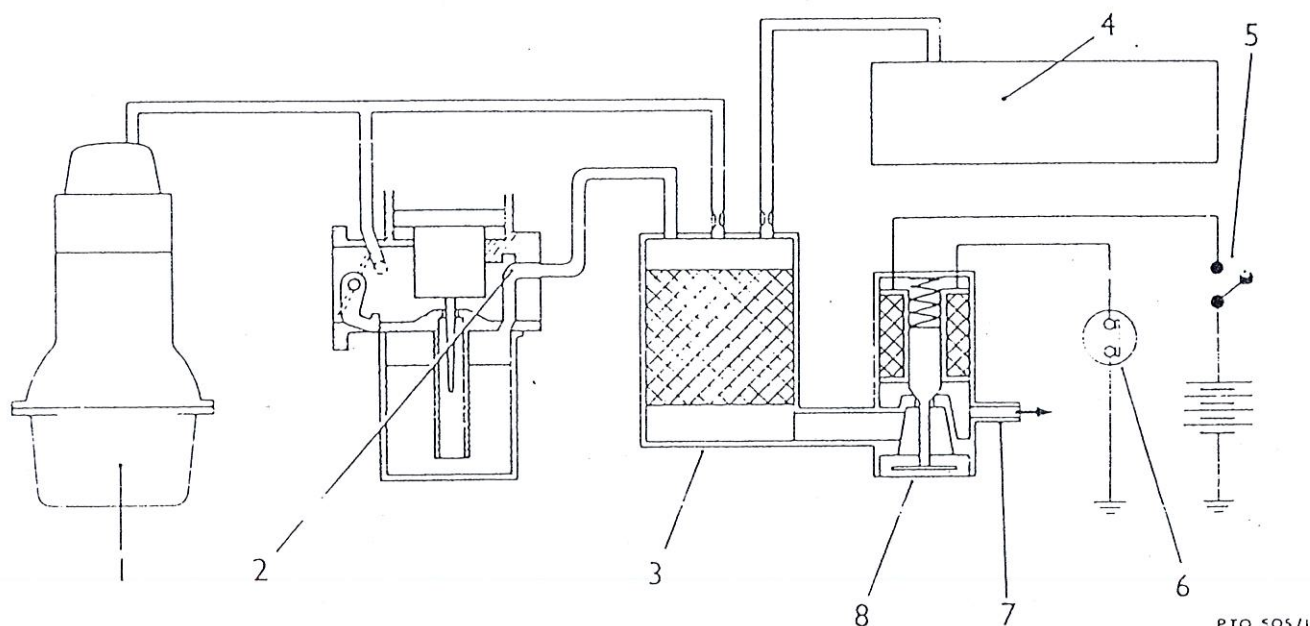
Il flessibile del collettore della depressione è collegato al lato opposto della valvola. Il solenoide è collegato elettricamente da due cavi, uno all'interruttore della pressione dell'olio e l'altro all'interruttore d'accensione.

Quando l'accensione viene spenta, un contatto nell'interruttore chiude e attiva il solenoide aprendo in tal modo la valvola sul collettore della depressione. Nello stesso tempo, lo sfogo del tubo di purificazione all'atmosfera, si chiude.

Dato che la farfalla è ora chiusa, la valvola di sfogo del carburatore ha aperto il passaggio alla camera del galleggiante. Parte della depressione è stata ora trasferita dalla base del recipiente d'assorbimento, attraverso il tubo di sfogo della camera del galleggiante, alla camera del galleggiante, impedendo in tal modo l'entrata di carburante nell'ugello del carburatore.

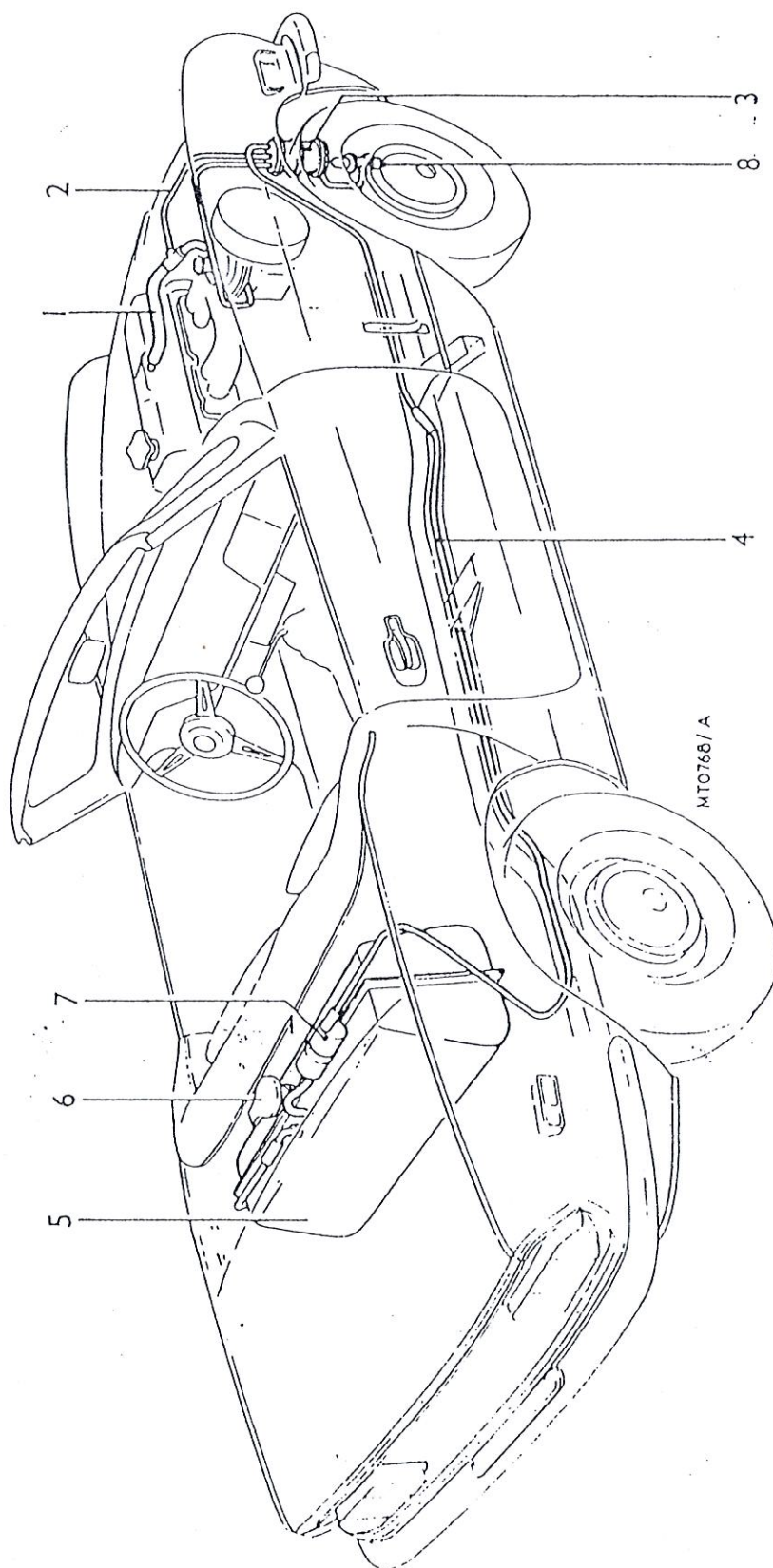
Quando il motore smette di girare, la caduta della pressione dell'olio, aziona l'interruttore della pressione dell'olio, apre il circuito e diseccita la valvola del solenoide.

1. Motore
2. Valvola di sfogo dei carburatori
3. Recipiente d'assorbimento
4. Serbatoio del carburante
5. Interruttore d'accensione
6. Interruttore della pressione dell'olio
7. Depressione del collettore
8. Valvola del solenoide



PTO 505/1





SISTEMA DI CONTROLLO DELLE EMISSIONI D'EVAPORAZIONE DELLA SPITFIRE

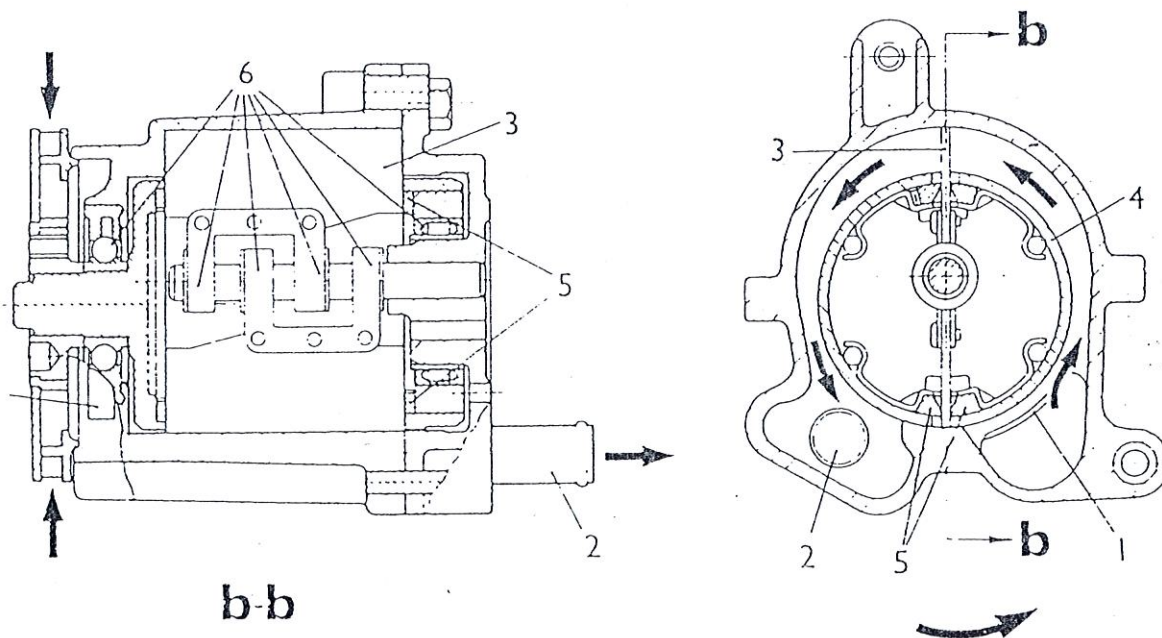
1. Tubo di spurgo del basamento
2. Tubo di spurgo del recipiente
3. Recipiente
4. Tubo d'alimentazione dei vapori
5. Serbatoio pieno (riempimento limitato)
6. Tappo di riempimento del carburante, sigillato
7. Separatore dei vapori
8. Valvola anti-funzionamento ad accensione tolta

I seguenti componenti descritti singolarmente, vengono montati in conformità alla legge che vuol limitare il contenuto di idrocarburi, di ossido nitrico e di monossido di carbonio dei gas di scarico emessi nell'atmosfera.

Pompa dell'aria

La pompa dell'aria del tipo a paletta rotante viene montata sul davanti del motore e viene trascinata da una cinghia dalla puleggia dell'albero a gomiti. La pompa eroga aria sotto pressione a ciascuno dei quattro fori di scarico attraverso un diversore e una valvola di sfogo, la valvola di controllo e il collettore d'aspirazione dell'aria. L'aria pressurizzata si combina con i gas di scarico per continuare e facilitare il completamento del processo di ossidazione nel sistema di scarico.

1. Foro d'entrata
2. Foro di scarico
3. Palette
4. Rotore
5. Staffette di tenuta del carbone
6. Cuscinetti



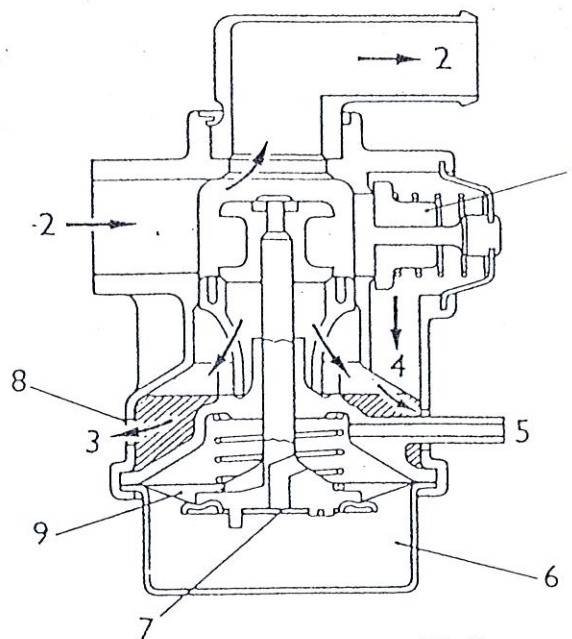
QTO 103



Diversore e valvola di sfogo

Questa valvola ad azione combinata viene incorporata per deviare l'aria dalla pompa durante la decelerazione per prevenire il ritorno di fiamma. La valvola di sfogo permette che l'eccessiva pressione dell'aria ad alte velocità del motore, venga scaricata nell'atmosfera.

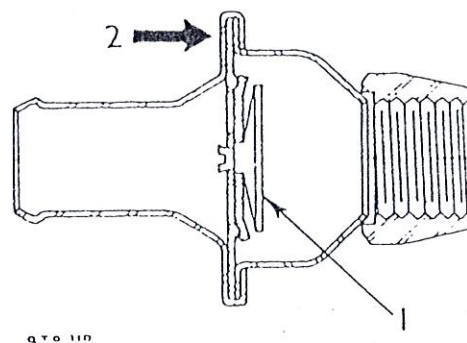
1. Valvola di sfogo
2. Flusso normale dalla pompa dell'aria
3. Aria deviata
4. Arai della valvola di sfogo
5. Depressione del collettore
6. Depressione sincronizzata
7. Caratteristica di sincronizzazione
8. Fori della valvola di sfogo e del diversore
9. Diaframma



A17-29

Valvola di controllo

La valvola di controllo, è una valvola a una via, disposta tra il diversore e la valvola di sfogo e il collettore dell'aria. Essa ha lo scopo di proteggere la pompa dal ritorno di flusso dei gas di scarico. La valvola si chiude se la pressione della pompa scende mentre il motore è in funzionamento, qualora, ad esempio si rompesse la cinghia di trascinamento.



q 70 110

1. Diaframma della valvola
2. Direzione del flusso dell'aria

Collettore dell'aria

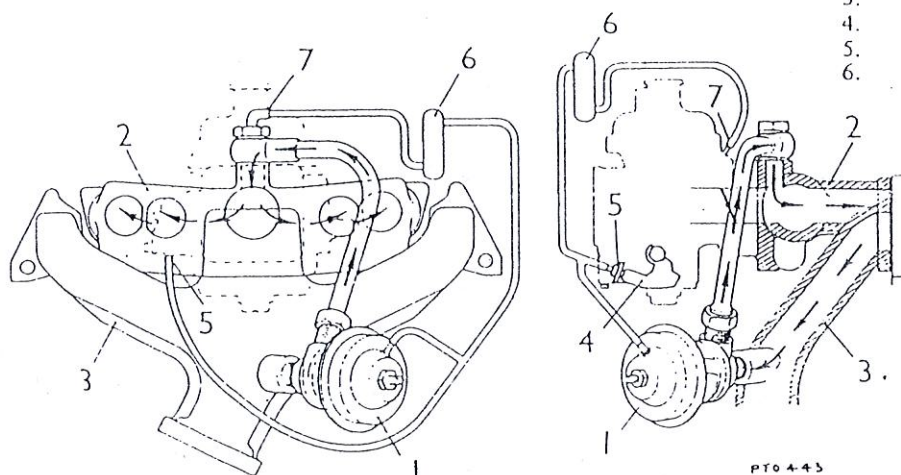
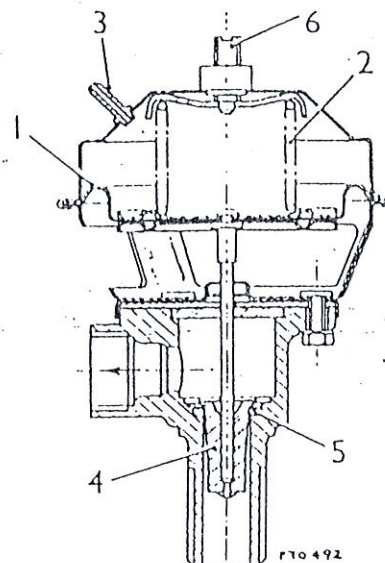
Il collettore dell'aria, infine, ha lo scopo di erogare l'aria pompata, direttamente nei fori di scarico, attraverso i quattro tubi piccoli.

Sistema di ricircolazione dei gas di scarico

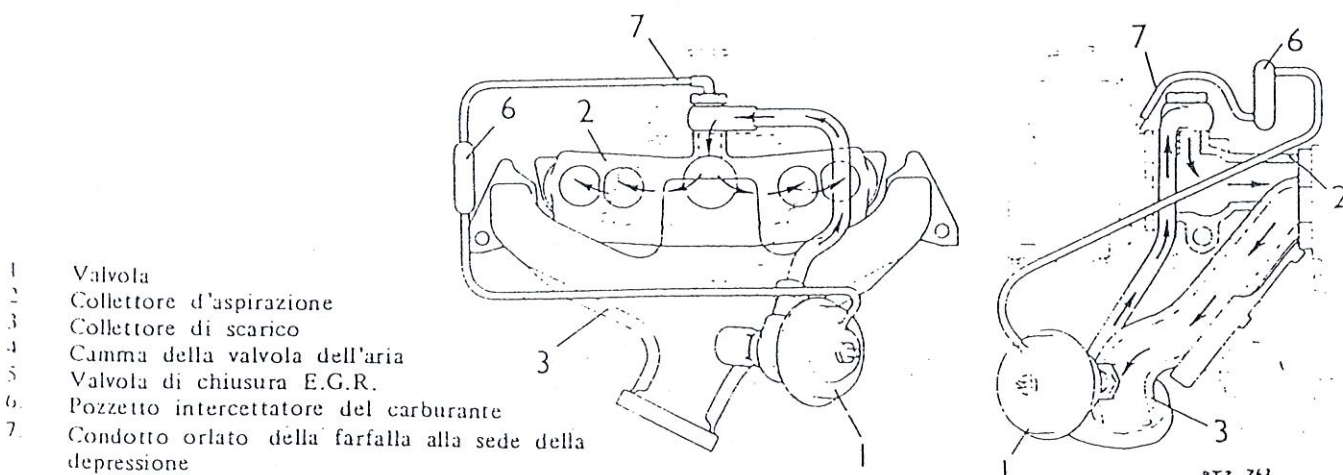
Sul collettore di scarico è montata una valvola per la ricircolazione dei gas di scarico; tale valvola controlla il flusso dei gas di scarico nel collettore d'aspirazione. Il segnale di controllo viene preso dal condotto della farfalla, orlato, che non dà nessuna ricircolazione al regime di minimo o a pieno carico, ma dà una quantità di ricircolazione a seconda del segnale della depressione e del profilo di misurazione della valvola.

E.G.R. Valvola di chiusura (specifica convertitore non catalitico soltanto)

Questa valvola è attaccata al carburatore ed è azionata dal tallone della camma del minimo veloce. Questa valvola arresta il segnale alla valvola E.G.R. quando la valvola dell'aria è in funzionamento mediante l'apertura di uno sfogo dell'aria nel tubo della depressione. La manopola di controllo della miscela (valvola dell'aria) sul cuscinetto dev'essere tirata fuori di circa 6,35 mm prima che il dispositivo di chiusura funzioni e dev'essere spinto dentro di 2,54 mm o tirato completamente fuori prima che la valvola E.G.R. funzioni.



Controllo della depressione, specifica Convertitore Catalitico e Flusso del gas



Controllo della depressione, specifica convertitore non Catalitico e Flusso del gas



SEPARATORE DEI VAPORI

— Distacco e riattacco

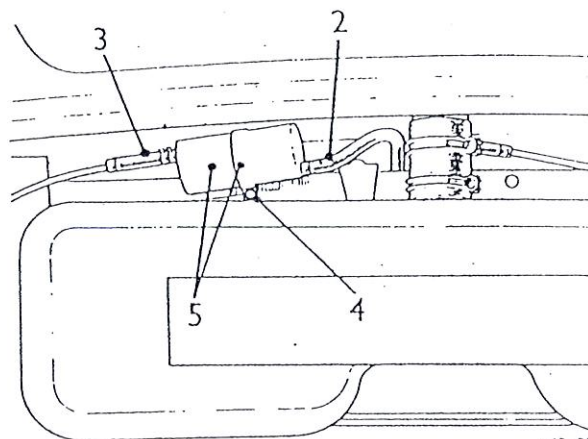
17.15.02

Distacco

1. Togliere il blocchetto di rifinitura del blocchetto dello scompartimento posteriore. 76.13.20
2. Togliere l'imbottitura di rifinitimento del bagagliaio e staccare i cavi elettrici che vanno alla luce d'illuminazione del bagagliaio.
3. Staccare il flessibile che va dal serbatoio del carburante al separatore dei vapori.
4. Staccare il flessibile che va dal separatore dei vapori al recipiente d'assorbimento.
5. Togliere il dado e il bullone di fissaggio del fermaglio di ritegno del separatore dei vapori al serbatoio del carburante.
6. Togliere il fermaglio e il separatore dei vapori.

Riattacco

7. Eseguire le operazioni 1 - 6 nell'ordine inverso.



A17-23

RECIPIENTE D'ASSORBIMENTO

— Distacco e riattacco

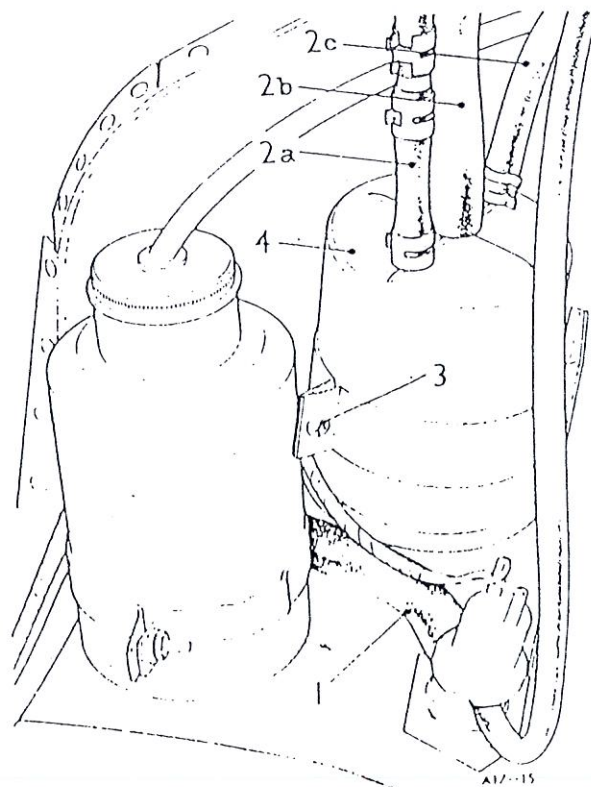
17.15.13

Distacco

1. Staccare il recipiente che va al tubo della valvola funzionamento ad accensione tolta.
2. Staccare dal recipiente:
 - a. il recipiente / tubo serbatoio carburante
 - b. il tubo di spurgo del recipiente
 - c. il tubo di sfiato del carburatore
3. Allentare il morsetto, la vite e il dado
4. Togliere il recipiente.

Riattacco

5. Fissare il recipiente nel morsetto.
6. Eseguire le operazioni 1 - 3 nell'ordine inverso.



A17-15

POMPA DELL'ARIA

— Distacco e riattacco

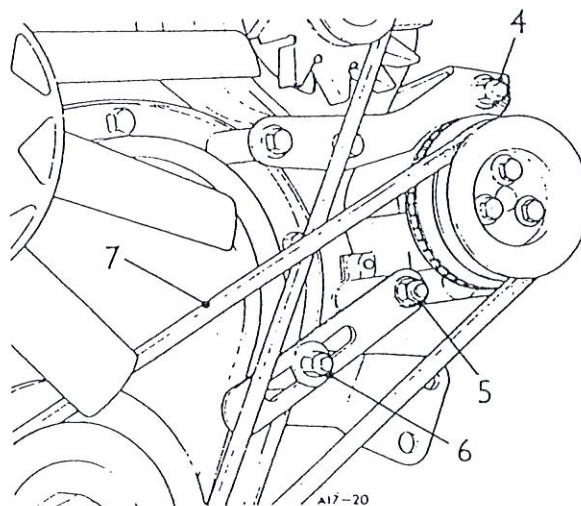
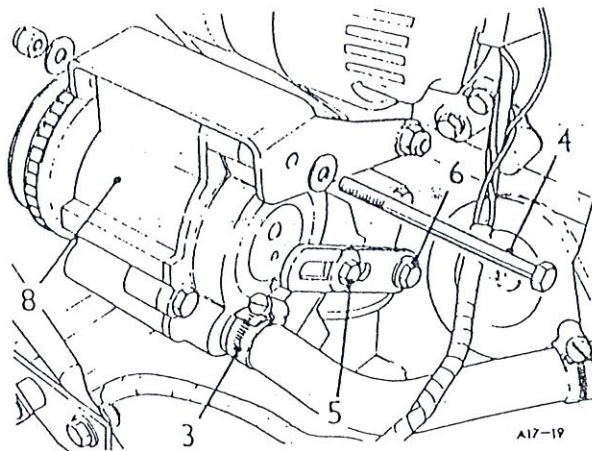
17.25.07

Distacco

1. Togliere il pannello sinistro del motore.
2. Togliere il filtro dell'olio.
3. Staccare il flessibile dell'aria dalla pompa dell'aria.
4. Togliere il bullone del perno della pompa.
5. Togliere il bullone di registrazione.
6. Allentare il bullone del perno della tiranteria.
7. Togliere la cinghia di trascinamento.
8. Togliere la pompa dell'aria.

Riattacco

9. Eseguire le operazioni 1 - 8 nell'ordine inverso, assicurandosi che la cinghia di trascinamento sia tesa correttamente. 17.25.13.



CINGHIA DI TRASCINAMENTO DELLA POMPA DELL'ARIA

— Tensione

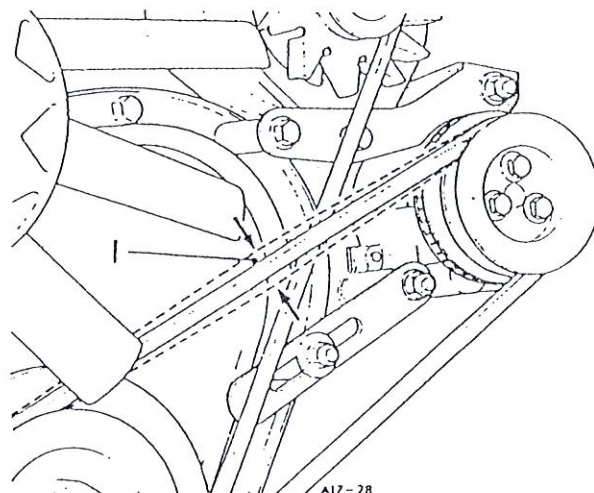
17.25.13

Verifica

1. La regolazione è corretta quando la cinghia di trascinamento può venire deflessa lateralmente di 6,4 mm sia in un senso che nell'altro della sua posizione statica al punto medio della sua corsa.

Tensione

2. Allentare il bullone e il dado della tiranteria di regolazione.
3. Allentare il bullone e il dado del perno della tiranteria di regolazione.
4. Allentare il bullone e il dado del perno della pompa dell'aria.
5. Spostare la pompa verso il motore per allentare la tensione.
6. Spostare la pompa allontanandola dal motore per aumentare la tensione.
7. Eseguire le operazioni 2 - 4 nel senso inverso.
8. Verificare nuovamente la tensione.



CINGHIA DI TRASCINAMENTO DELLA POMPA DELL'ARIA

— Distacco e riattacco

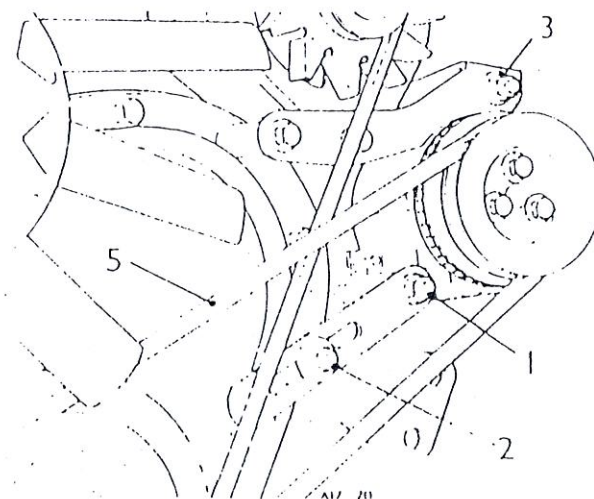
17.25.15

Distacco

1. Allentare il dado e il bullone della tiranteria di registrazione.
2. Allentare il dado e il bullone del perno della tiranteria di regolazione.
3. Allentare il bullone e il dado del perno della pompa dell'aria.
4. Spostare la pompa verso il motore per liberare tensione della cinghia di trascinamento.
5. Togliere la cinghia di trascinamento dalle pulegge.

Riattacco

6. Montare la cinghia di trascinamento sull'albero a gomiti e sulla puleggia della pompa dell'aria.
7. Allontanare la pompa dell'aria dal motore e tendere la cinghia. 17.25.13.



CONTROLLO EMISSIONI

COLLETTORE DI DISTRIBUZIONE DELL'ARIA

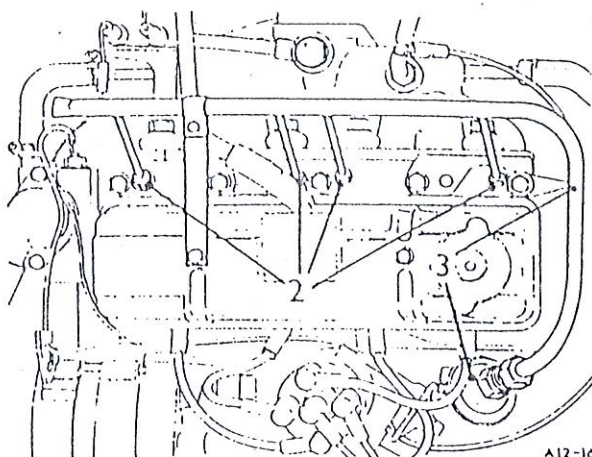
— Distacco e riattacco 17.25.17

Distacco

1. Staccare il flessibile dal diversore e dalla valvola di sfogo — istruzione 1, 17.25.21.
2. Svitare i quattro dadi delle unioni di fissaggio dei tubi d'iniezione dell'aria nei fori di scarico.
3. Ritirare il collettore di distribuzione dell'aria completo della valvola di controllo.
4. Tenere il collettore della distribuzione dell'aria in una morsa mediante la parte esagonale e togliere la valvola di controllo.

Riattacco

5. Eseguire le operazioni 1 - 4 nell'ordine inverso.



VALVOLA DI CONTROLLO

— Distacco e riattacco 17.25.21

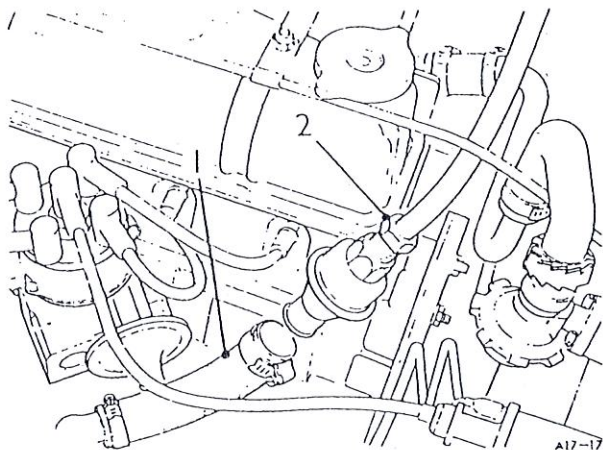
Distacco

1. Staccare il flessibile dell'aria dal diversore e dalla valvola di sfogo alla valvola di controllo.
2. Usare due chiavi ad estremità aperte — una sull'esagono del collettore della distribuzione dell'aria, per sostenere il collettore, e l'altra per togliere la valvola di sfogo, girando in senso antiorario.

AVVERTENZA: Si eviti di forzare sul collettore dell'aria.

Riattacco

3. Eseguire le operazioni 1 - 2 nel senso inverso.



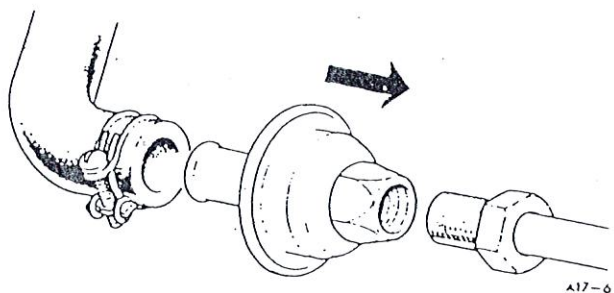
VALVOLA DI CONTROLLO

— Verifica 17.25.22

Verifica

AVVERTENZA: Per questa verifica, non usare una fonte d'aria compressa

1. Togliere la valvola di controllo 17.25.21
2. Soffiare con la bocca attraverso la valvola in entrambi i sensi, a turno. L'aria dovrebbe passare attraverso la valvola soltanto quando viene soffiata dall'estremità della connessione del flessibile in direzione della freccia. Qualora l'aria passasse quando viene soffiata dall'estremità del collettore dell'aria, sostituire la valvola.
3. Riattaccare la valvola di controllo. 17.25.21.



17.25.17

17.25.22



DIVERSORE E VALVOLA DI SFOGO

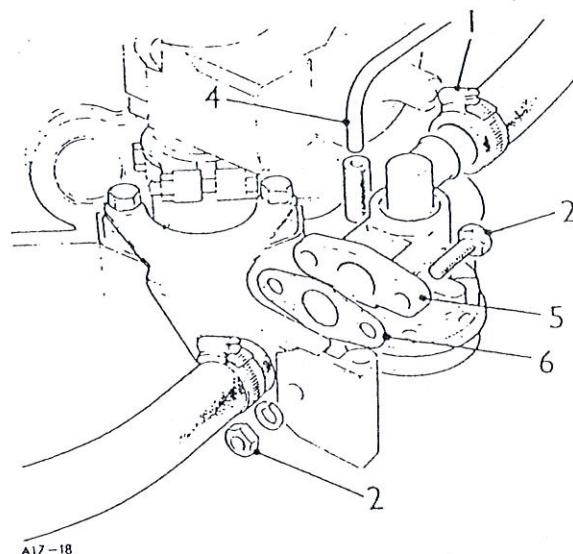
— Distacco e riattacco 17.25.25

Distacco

1. Staccare il flessibile che va dalla valvola di sfogo e dal diversore alla valvola di controllo.
2. Togliere i due dadi e bulloni di fissaggio della valvola alla sua staffa.
3. Togliere la resistenza di conduzione — lasciando i connettori Lucar attaccati.
4. Staccare il tubo della depressione che va alla valvola.
5. Togliere la valvola.
6. Togliere la guarnizione.

Riattacco

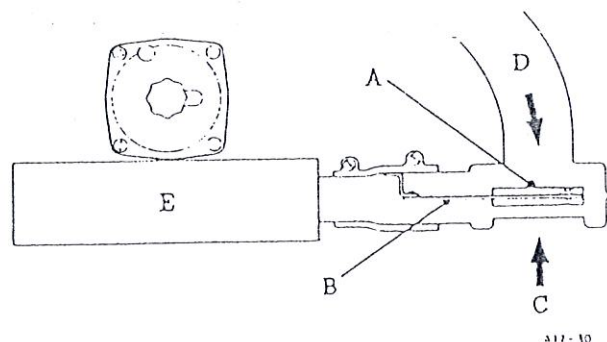
7. Eseguire le operazioni 1 - 6 nell'ordine inverso, usando una nuova guarnizione tra la valvola e la staffa.



CONTROLLO DELLA TEMPERATURA DI ASPIRAZIONE DELL'ARIA

Descrizione 17.30.00

La temperatura dell'aria aspirata sul carburatore è controllata da una valvola di spugna di gomma attaccata ad una piattina bimetallica. Quando il motore è freddo, la valvola chiude l'apertura dell'aspirazione dell'aria dall'atmosfera. Durante questo periodo il carburatore aspira l'aria attraverso il tubo dell'aria calda sul retro dell'aspirazione dell'aria, dalla scatola attaccata al tubo di scarico. Man mano che la temperatura dell'aria dalla scatola del tubo di scarico, aumenta, fa in modo che la piattina bimetallica defletta finché si raggiunge la corretta temperatura d'aspirazione. A questo punto la valvola della spugna di gomma chiude l'apertura alla fornitura d'aria calda.

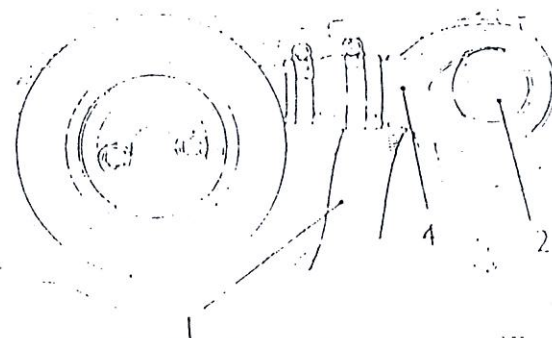


- A Valvola di spugna di gomma
- B Piattina bimetallica
- C Aria dall'atmosfera
- D Aria calda
- E Filtro dell'aria

CONTROLLO DELL'ASPIRAZIONE DELL'ARIA

Verifica di funzionamento

1. Esaminare lo stato del flessibile dell'aria calda che va dalla scatola dello scarico sul retro dell'aspirazione dell'aria. Fare la sostituzione se necessario.
2. Con il motore e il filtro dell'aria freddi, assicurarsi che la valvola di spugna di gomma chiuda effettivamente l'apertura all'atmosfera sul davanti dell'aspirazione.
3. Avviare il motore e assicurarsi che la valvola chiuda progressivamente l'apertura all'alimentazione dell'aria calda man mano che la temperatura di funzionamento del motore aumenta.
4. Fare la sostituzione del complessivo valvola se difettoso.



VALVOLA DI CONTROLLO DEL FUNZIONAMENTO AD ACCENSIONE TOLTA

- Distacco e riattacco

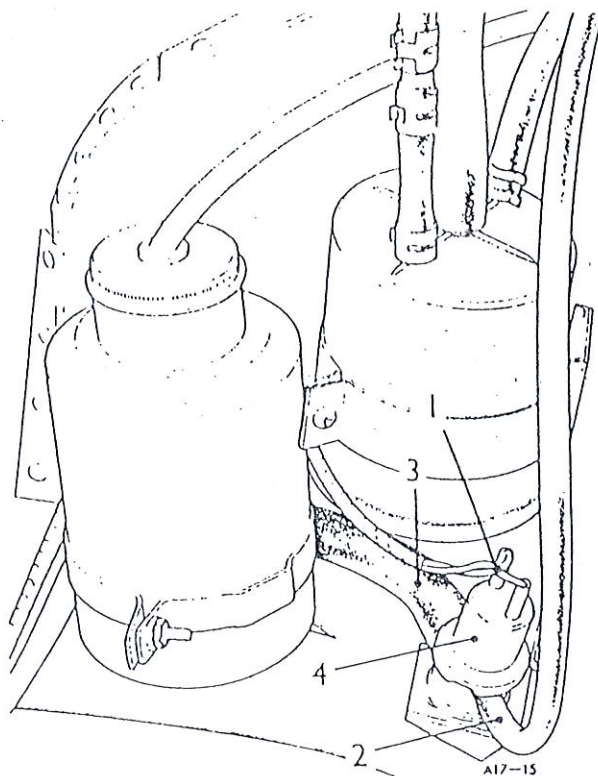
17.40.01

Distacco

1. Staccare i cavi elettrici del solenoide
2. Staccare il tubo di controllo della depressione.
3. Staccare il recipiente sul tubo della valvola di controllo del funzionamento ad accensione tolta.
4. Piegare la valvola e ritirarla dalla sua staffa di ritegno.

Riattacco

5. Eseguire le operazioni 1 - 4 nell'ordine inverso.



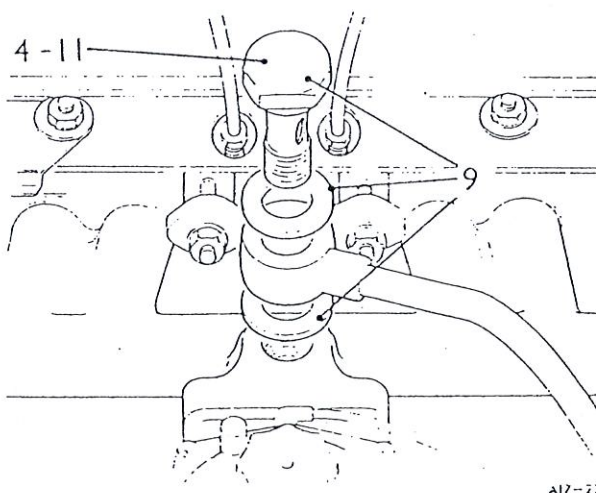
VALVOLA DI RICIRCOLAZIONE DEI GAS DI SCARICO

- Distacco e riattacco

17.45.01

Distacco

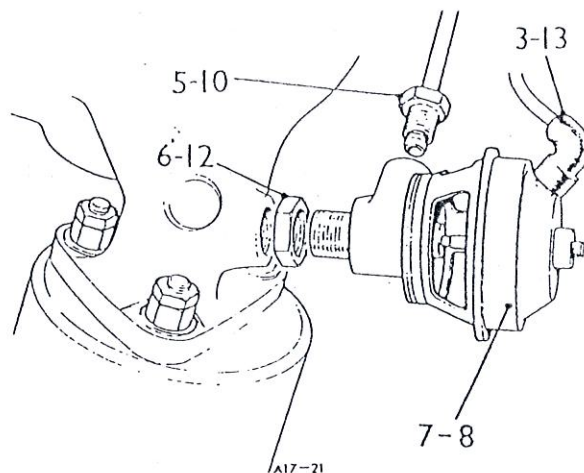
1. Togliere il filtro dell'aria. 19.10.01.
2. Staccare il raccordo a T del tubo della depressione dalla valvola E.G.R. (ricircolazione dei gas di scarico). (Specifica convertitore non catalitico USA soltanto)
3. Oppure staccare l'unico tubo della depressione dalla valvola E.G.R. (Specifica convertitore catalitico USA).
4. Togliere il bullone di unione sul collettore d'aspirazione.
5. Liberare il dado dell'unione sulla valvola E.G.R.
6. Allentare il controdado di fissaggio della valvola al collettore.
7. Svitare (in senso antiorario) la valvola dal collettore.



continua

Riattacco

8. Avvitare la valvola sul collettore di scarico.
9. Lasciando il bullone lasco, montare il tubo di collegamento sul collettore d'aspirazione notando che le rosette di rame vanno montate su entrambi i lati del raccordo orientabile.
10. Montare il tubo sulla valvola e stringere il dado.
11. Stringere il bullone dell'unione.
12. Stringere il controdado della valvola mentre si trattiene la valvola saldamente per evitare di forzare il tubo di collegamento.
13. Montare il raccordo a T del tubo della depressione (Specifica convertitore non catalitico USA) assicurandosi che i tubi laterali siano collegati come segue:
 - a. Valvola di controllo E.G.R. sul carburatore alla valvola E.G.R.
 - b. Valvola E.G.R. al lato della depressione del carburatore attraverso il pozzetto posteriore dei vapori.
14. Montare il filtro dell'aria. 19.10.01.



VALVOLA DI CHIUSURA DELLA RICIRCOLAZIONE DEI GAS DI SCARICO (CONVERTITORE CATALITICO SPECIFICA USA SOLTANTO)

— Distacco e riattacco

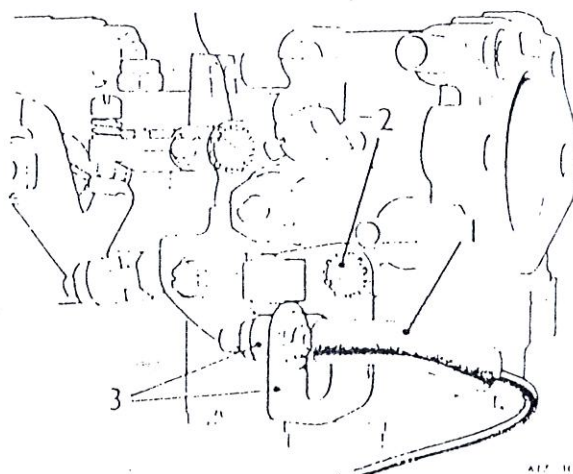
17.45.05

Distacco

1. Staccare il tubo dalla valvola.
2. Togliere la vite e la rosetta antiscuotimento di fissaggio della staffa della valvola al carburatore.
3. Togliere la staffa e la valvola.

Riattacco

4. Eseguire le operazioni 1 - 3 nell'ordine inverso.



CONVERTITORE CATALITICO

- Distacco e riattacco

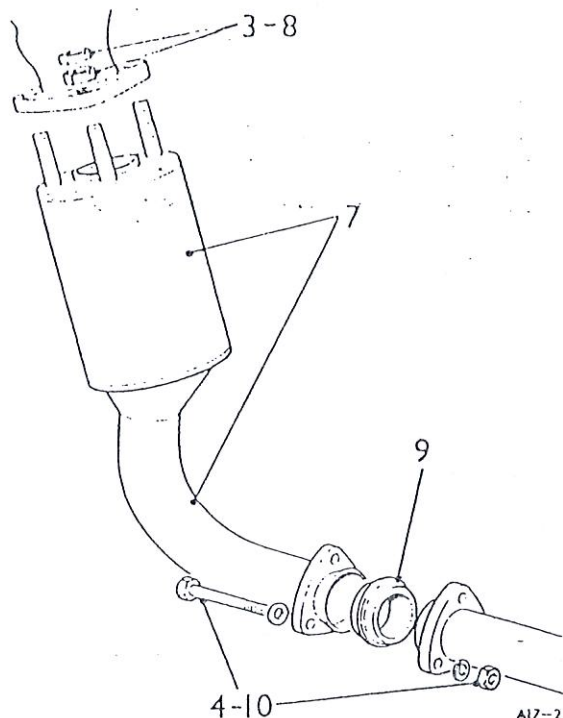
17.50.01

Distacco

1. Collocare la vettura su una rampa di sollevamento.
2. Togliere il filtro dell'aria. 19.10.01.
3. Togliere i tre dadi e i controdadi di fissaggio del convertitore alla flangia del collettore di scarico.
4. Sollevare la vettura e togliere i tre dadi e bulloni di fissaggio del tubo che scende sul tubo principale di scarico.
5. Separare i due tubi e togliere il dispositivo di guarnitura.
6. Abbassare la vettura e togliere le due viti posteriori che fissano il motore al pannello di destra.
7. Mentre si toglie il pannello dal motore, ritirare il convertitore e il complessivo tubi discendenti.

Riattacco

8. Usando una nuova guarnizione, fissare il convertitore al collettore; fissare uniformemente con i tre dadi e controdadi.
9. Far salire la vettura e assemblare il tubo discendente sul tubo principale di scarico, applicando grasso P.B.C. su entrambe le superfici del dispositivo di guarnizione.
10. Montare e stringere uniformemente i tre dadi e bulloni di fissaggio.
11. Far salire la vettura e fissare l'estremità posteriore del pannello del motore con le due viti.





SISTEMA D'ALIMENTAZIONE

Filtro dell'aria (Carburatori doppi SU)	19.10.01
distacco e riattacco	19.10.08
sostituzione elemento	
Filtro dell'aria (Carburatori Stromberg singoli)	19.10.01
Distacco e riattacco	19.10.08
sostituzione elemento	
Valvola automatica dell'aria (Carburatori Stromberg)	19.15.38
distacco e riattacco	
Carburatore (Singolo Stromberg con valvola automatica dell'aria)	19.15.09
distacco e riattacco	19.15.22
complessivo starter - distacco e riattacco	
Carburatore (Stromberg singolo)	19.15.01
- messa a punto e regolazione	
Carburatori (doppi SU)	19.15.24
- sede e ago della camera del galleggiante - distacco e riattacco	19.15.18
- revisione	19.15.30
- pistone e camera d'aspirazione - distacco e riattacco	19.15.02
- messa a punto e regolazione	19.15.11
- distacco e riattacco	
Carburatore (singolo Stromberg)	19.15.35
- membrana - distacco e riattacco	19.15.32
- livello della camera del galleggiante - verifica e regolazione	19.15.24
- valvola dell'ago della camera del galleggiante - distacco e riattacco	
Valvola di derivazione e decelerazione (Stromberg)	19.15.01
- regolazione	19.15.64
- distacco e riattacco	
Pompa d'alimentazione	19.45.05
- pulizia del filtro	19.45.08
- distacco e riattacco	
Filtro principale del carburante - distacco e riattacco	19.25.02
Serbatoio del carburante - distacco e riattacco	19.55.01
Complessivo coperchio bocchettone di riempimento - distacco e riattacco	19.55.08
Flessibile - bocchettone di riempimento / serbatoio - distacco e riattacco	19.40.19
Cavo di controllo della miscela - distacco e riattacco	19.20.13
Pedale dell'acceleratore - distacco e riattacco	19.20.01
Cavo dell'acceleratore (montaggio doppio SU)	19.20.06
- distacco e riattacco	
Cavo dell'acceleratore (Valvola meccanica dell'aria Stromberg)	19.20.06
- distacco e riattacco	
Cavo dell'acceleratore (Valvola automatica dell'aria Stromberg) - distacco e riattacco	19.20.06



FILTRO DELL'ARIA (SINGOLO STROMBERG SPECIFICA USA CONVERTITORE CATALITICO E NON CATALITICO).

— Distacco e riattacco

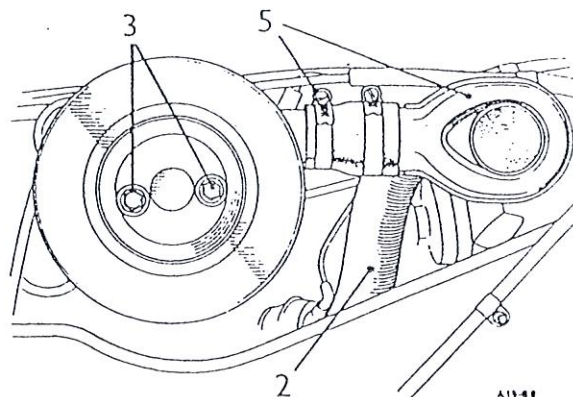
19.10.01

Distacco

1. Staccare i tubi controllo emissioni dalle fascette attaccate alla piastra posteriore del filtro.
2. Staccare il tubo dell'aria calda dall'aspirazione dell'aria calda.
3. Togliere i due bulloni, le rosette piane e di gomma, che fissano il filtro dell'aria al carburatore.
4. Ritirare il filtro dell'aria completo dell'unità di controllo della temperatura dell'aria.
5. Allentare la fascetta del flessibile e togliere l'unità di controllo della temperatura dell'aria.

Riattacco

6. Eseguire le operazioni 1 - 5 nell'ordine inverso usando una nuova guarnizione tra l'aspirazione del carburatore e il filtro dell'aria.



FILTRO DELL'ARIA (DOPPIO USA)

— Distacco e riattacco

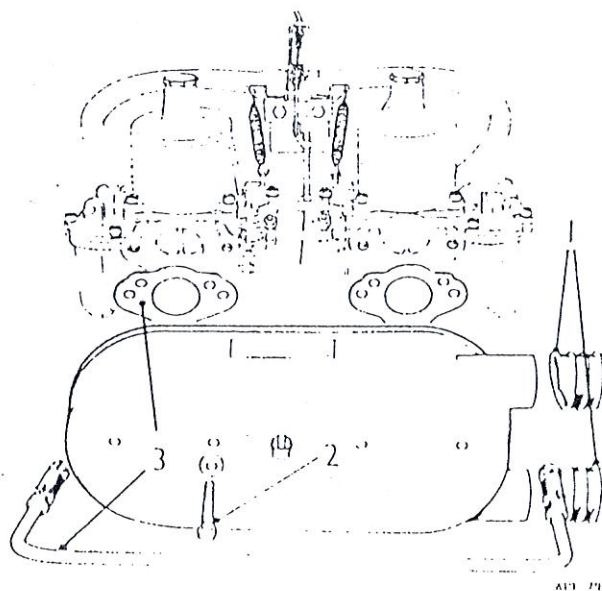
19.10.01

Distacco

1. Togliere i due flessibili d'aspirazione.
2. Togliere i quattro bulloni e le rosette.
3. Togliere il tubo del carburatore e ritirare il filtro dell'aria completo delle due guarnizioni.

Riattacco

4. Eseguire le operazioni 1 - 3 nell'ordine inverso, assicurandosi di montare le due guarnizioni.



FILTRO DELL'ARIA - SOSTITUZIONE DEGLI ELEMENTI (DOPPIO SU)

Distacco e riattacco

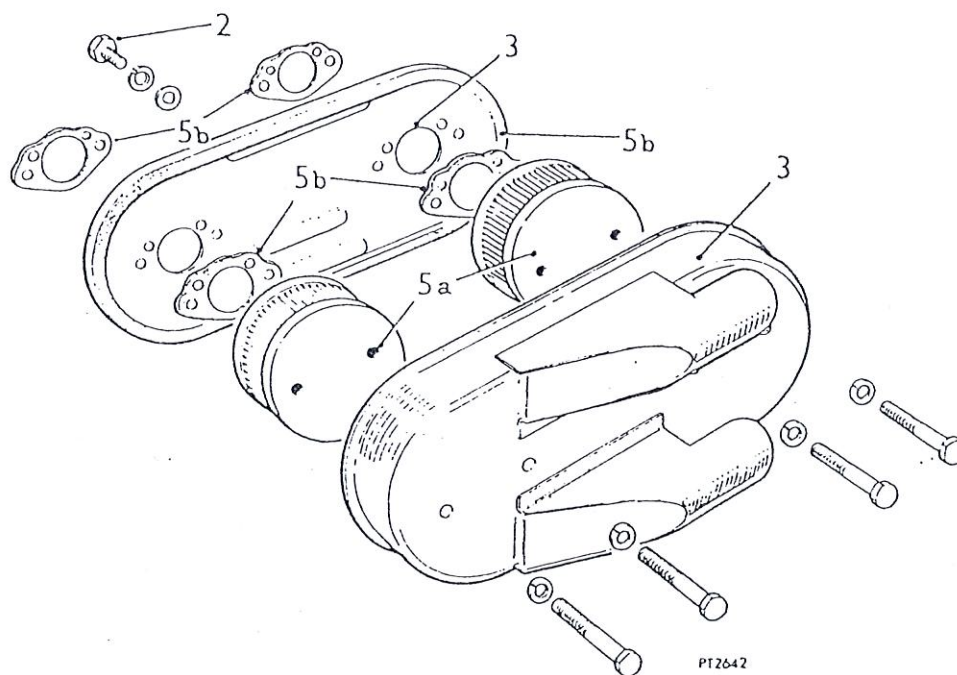
19.10.08

Distacco

1. Togliere il complessivo filtro aria. 19.10.01.
2. Togliere il bullone di fissaggio della piastra del coperchio al recipiente.
3. Separare la piastra del coperchio dal recipiente.
4. Togliere gli elementi di carta e gettarli via.

Riattacco

5. Eseguire le operazioni 1 - 4 nell'ordine inverso, assicurandosi di quanto segue:
 - a. che vengano montati nuovi elementi.
 - b. che le guarnizioni e la protezione della piastra-coperchio vengano sostituite se sono in condizioni insoddisfacenti.



Regolazione della miscela

15. Se la lettura di CO supera appena il limite concesso, regolare la vite del minimo di CO fino ad ottenere la lettura corretta.

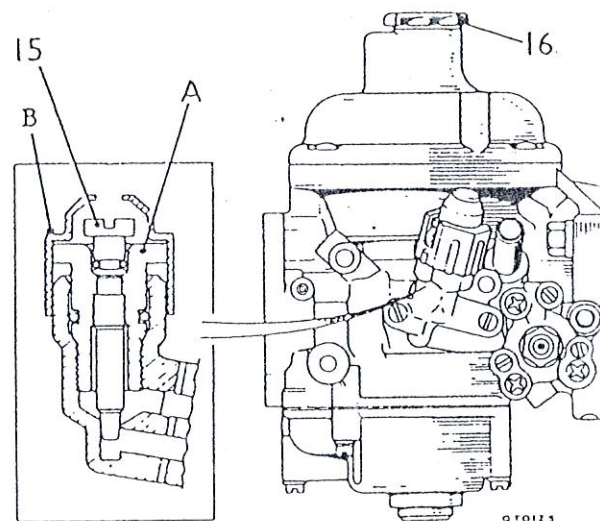
AVVERTENZA: La regolazione dev'essere sempre controllata mediante un analizzatore dei gas di scarico per luce infrarossa non dispersiva.

Non cercare di alterare la regolazione A del minimo CO. Essa è regolata nella fabbrica e sigillata con un coperchio di plastica B.

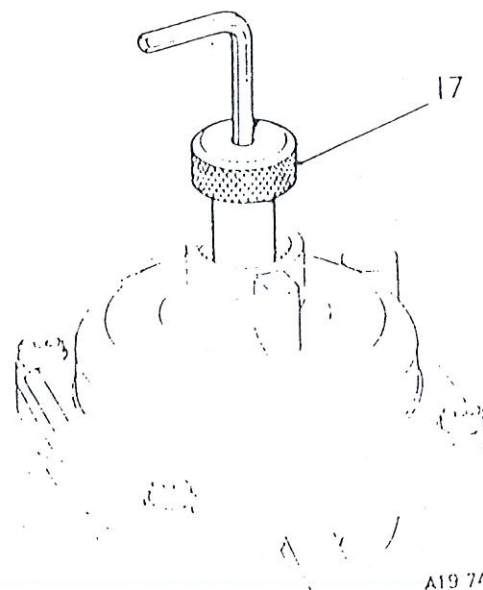
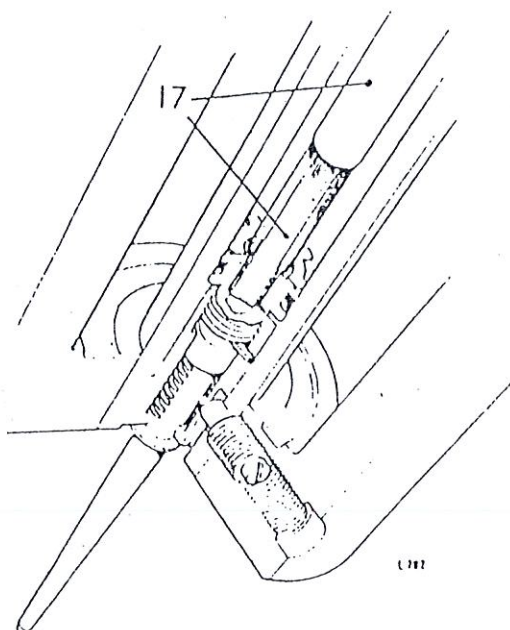
Se la lettura supera notevolmente il limite concesso, occorre osservare il seguente procedimento:

16. Mantenere il motore alla normale temperatura di funzionamento e togliere l'ammortizzatore del pistone.
17. Inserire lentamente l'attrezzo S353 nell'ammortizzatore finchè l'attrezzo esterno s'innesta nella valvola dell'aria e l'attrezzo interno innesta l'esagono nel tappo di regolazione dell'ago.
18. Tenere saldamente l'attrezzo e girare l'attrezzo interno:
- In senso orario per arricchire la miscela.
 - In senso antiorario per impoverirla.
19. Rabboccare l'ammortizzatore del carburatore, assicurandosi che le istruzioni speciali nella Sezione 10 vengano osservate.
20. Ricontrollare la lettura di CO e ripetere le operazioni 16 - 19 fino ad ottenere la lettura entro i limiti prescritti.

AVVERTENZA: L'attrezzo esterno dev'essere innestato correttamente e trattenuto altrimenti si potrebbe danneggiare il diaframma.



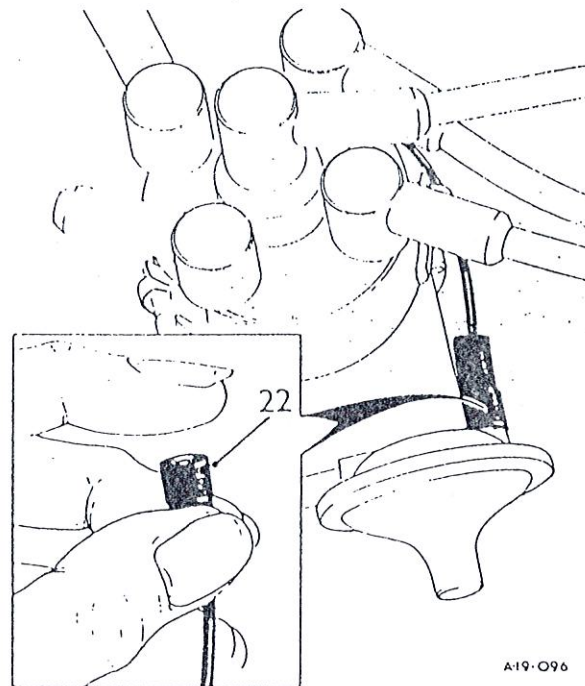
continua



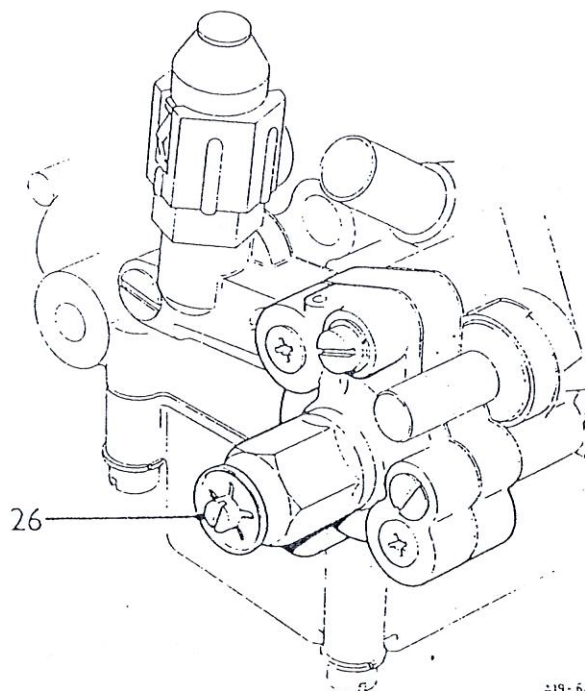
Verifica e regolazione della valvola di derivazione e della decelerazione

21. Mantenere il motore alla normale temperatura di funzionamento.
22. Togliere il tubo della depressione dal distributore e collocare un dito sull'estremità del tubo.
23. La valvola funziona correttamente se la velocità del regime di minimo del motore aumenta di circa 1300 g/m.
24. Qualora la valvola 'galleggiasse' e pertanto non fosse regolata, la velocità del regime di minimo del motore, aumenterà rapidamente a circa 2000 / 2500 g/m.
25. Se occorre fare la regolazione, lasciare il tubo della depressione staccato dal distributore e otturare l'estremità.
26. Avviare il motore e con la fascetta elastica in posizione, girare la vite della valvola di derivazione in senso orario finché il motore aumenta improvvisamente a 2000 / 2500 g/m. La valvola sta ora 'galleggiando' sulla sua sede.
27. Girare in senso antiorario la vite di registrazione finché la velocità del motore scende a circa 1300 g/m.
28. Usando la farfalla, aumentare improvvisamente la velocità del motore e rilasciare immediatamente la farfalla. La velocità del motore dovrebbe scendere a circa 1300 g/m. Se ciò non si verifica, significa che la valvola sta ancora 'galleggiando'. Regolare nuovamente, ripetendo le istruzioni 25 - 28.
29. Una volta ottenuta la corretta regolazione della valvola di derivazione, girare la vite di registrazione della valvola di mezzo giro in senso antiorario per mandare la valvola completamente in sede.
30. Sbloccare il tubo della depressione e collegarlo al distributore.

AVVERTENZA: Se si deve fare la sostituzione, la valvola di derivazione va cambiata come unità completa.



A19-096



219-68



ATTACCO DEI CARBURATORI DOPPI SU

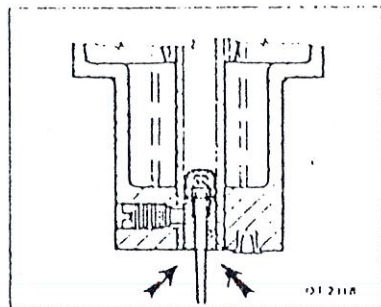
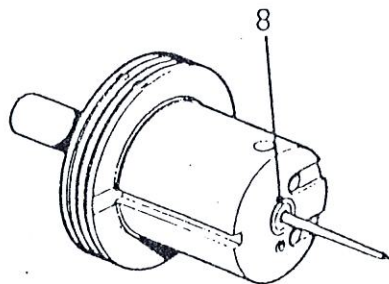
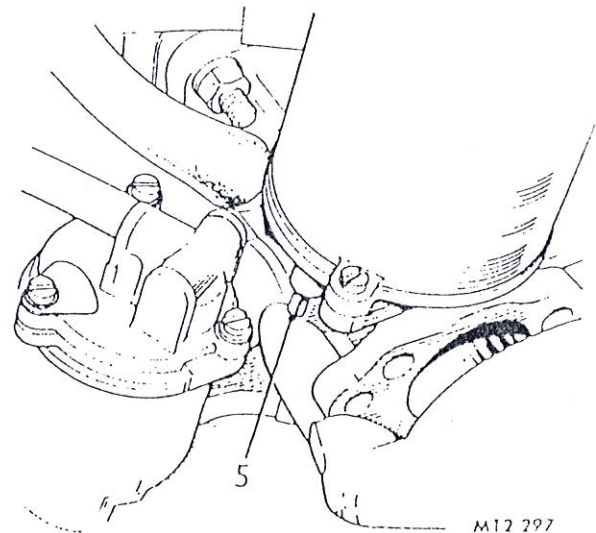
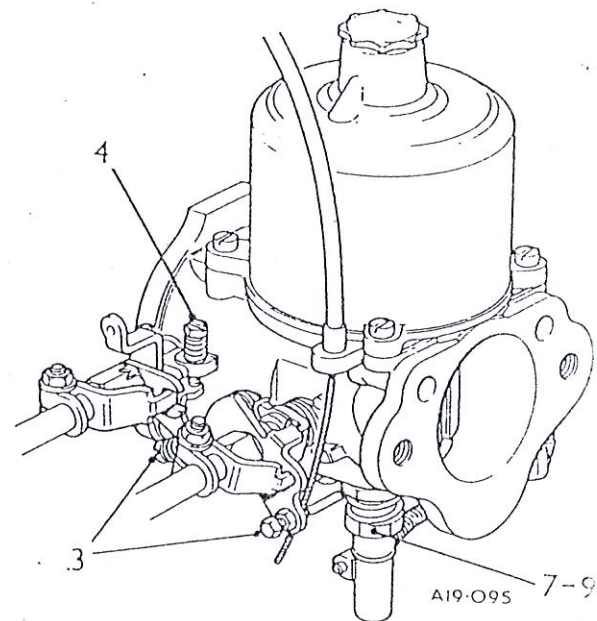
Messa a punto e regolazione

19.15.02

1. Togliere il filtro dell'aria. 19.10.02.
2. Verificare il corretto funzionamento della farfalla assicurandosi che non s'inceppi.
3. Girare in senso antiorario le viti di regolazione del regime di minimo veloce fino a liberarle dalle camme, e staccare il cavo di controllo della miscela dal perno di articolazione (sul retro del carburatore).
4. Girare le viti della farfalla fino a staccarle appena dalle leve con le farfalle chiuse, girare quindi le viti di un giro e mezzo in senso orario.
5. Sollevare il pistone di ciascun carburatore a turno (usare il perno di sollevamento se montato) e assicurarsi che scenda liberamente sul ponte del carburatore. Se uno dei pistoni tende ad incepparsi togliere e pulire il pistone e la camera d'aspirazione. 19.15.30.
6. Sollevare e sostenere il pistone staccato dal ponte del carburatore in modo tale che l'ugello sia visibile.

Nota: Se ciò non è possibile, togliere il complessivo della camera d'aspirazione.

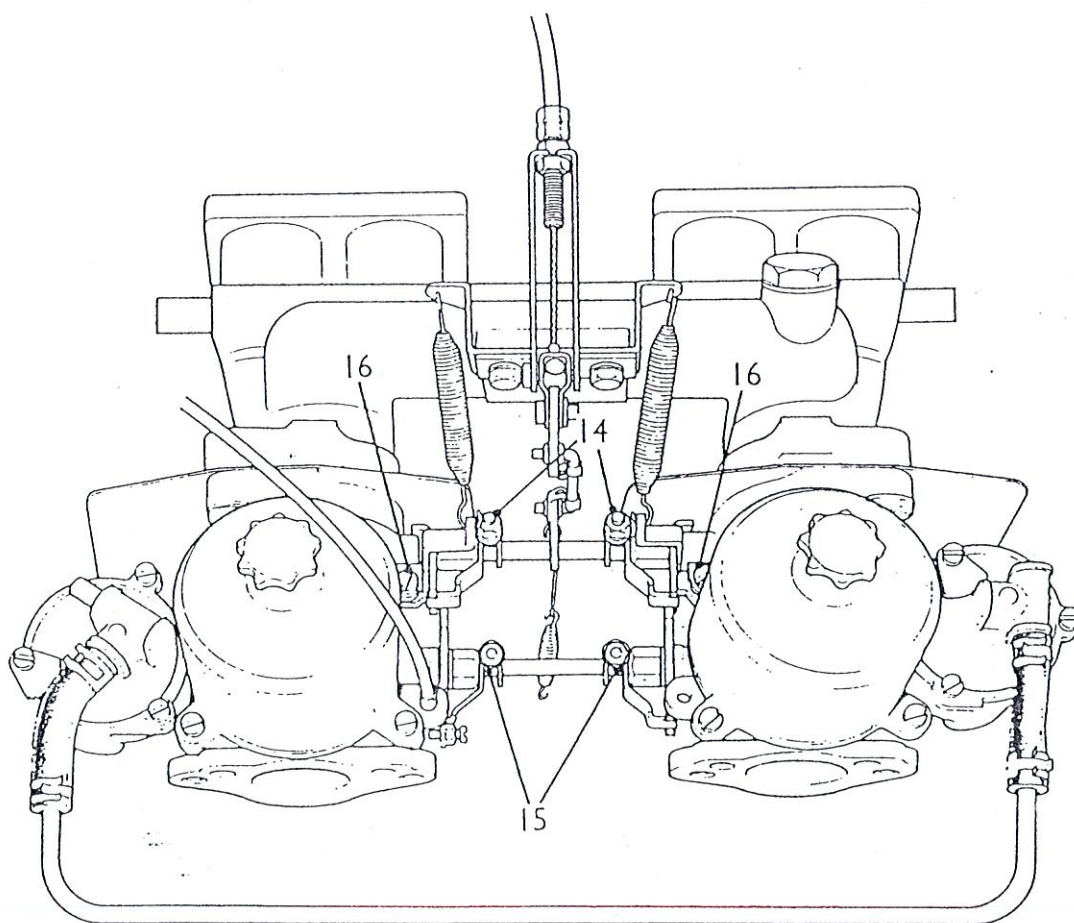
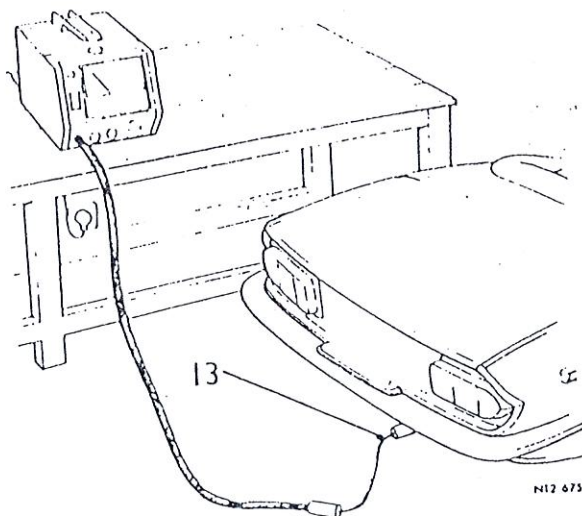
7. Girare i dadi di regolazione dello spruzzo per portare gli ugelli in piano con il ponte del carburatore.
8. Assicurarsi che la punta dell'ago sia in piano con la parte inferiore del pistone.
9. Girare in giù di due giri i dadi di regolazione degli ugelli.



10. controllare il livello dell'olio dell'ammortizzatore del pistoncino. Vedere Sezione 10.
11. Avviare il motore e farlo girare alla velocità del regime di minimo veloce, fino ad ottenere la normale temperatura di funzionamento e continuare per altri cinque minuti.
12. Aumentare la velocità del motore fino a 2500 g/m per trenta secondi.
13. Usando un analizzatore dei gas di scarico, inserire la sonda nel tubo di scarico in conformità con le regolazioni del fabbricante.

Nota: Si può ora iniziare la messa a punto, ma se non si possono ottenere le regolazioni entro tre minuti, portare la velocità del motore a 2500 g/m e quindi continuare. Ripetere questa operazione di purificazione ad intervalli di tre minuti fino alla completa messa a punto.

14. Allentare entrambi i dadi e bulloni di bloccaggio sui collegamenti ad azione reciproca dell'alberino della farfalla.
15. Allentare entrambi i dadi e i bulloni sulle interconnessioni del controllo degli ugelli.
16. Servendosi di un equilibratore, controllare l'equilibrio dei carburatori e fare la registrazione girando le viti di regolazione della farfalla, mentre si mantiene la corretta velocità del regime di minimo. -- vedere i DATI TECNICI.



17. Girare il dado di regolazione dell'ugello su ciascun carburatore, verso il basso per arricchire la miscela, o verso l'alto per impoverirla, della stessa quantità fino ad ottenere la velocità più alta sul contagiri.
18. Girare ciascun dado di regolazione di un lato verso l'alto verso l'alto finché la velocità del motore inizia a scendere appena.
19. Girare i dadi di regolazione verso il basso di un valore minimo fino ad ottenere nuovamente la velocità massima.
20. Controllare la velocità del regime di minimo e se necessario regolare, girando le viti di regolazione della farfalla dello stesso valore.
21. Assicurarsi che la lettura di CO sull'analizzatore dei gas di scarico rientri nei limiti accettati del regime di minimo, vedere **DATI TECNICI**.
22. Se la lettura di CO oltrepassa i limiti, regolare nuovamente i dadi di regolazione del minimo necessario.

Nota: Se occorre fare una regolazione che superi tre lati di dado o mezzo giro, per eseguire questa operazione, si devono togliere i carburatori e fare la revisione.

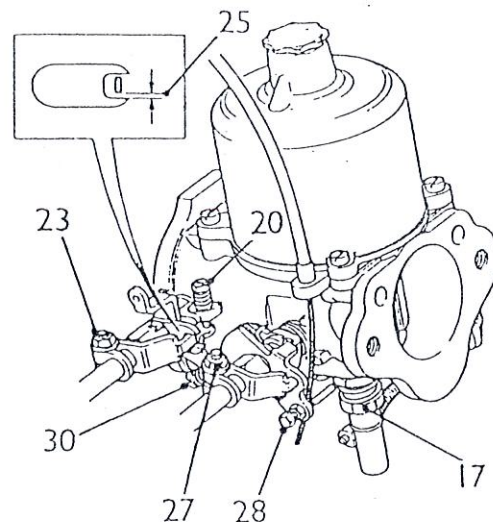
23. Regolare le leve di bloccaggio delle interconnessioni della farfalla finché i perni delle leve vengono a trovarsi sul braccio inferiore delle forcelle.
24. Inserire degli spessimetri di mm 0,75 - 0,89 tra lo zoccolo della piastra del fulcro e il collettore e stringere i dadi di fissaggio e i bulloni mentre si tengono i perni della leva sul braccio inferiore delle forcelle.
25. Assicurarsi che dopo l'istruzione di cui sopra ci sia un certo gioco tra i perni delle leve e il braccio inferiore delle forcelle. Il gioco effettivo non è importante ma dev'essere uguale su entrambe le forcelle.
26. Usando un misuratore di equilibrio, ricontrollare l'equilibrio dei carburatori facendo girare il motore a 1500 g/m.
27. Con le camme del regime di minimo veloce contro i loro rispettivi fermi, stringere i morsetti di interconnessione di controllo degli ugelli, in modo tale che entrambe le camme inizino a muoversi simultaneamente.
28. Collegare il cavo di controllo della miscela al perno di articolazione e assicurarsi che vi sia un movimento libero di mm 1,5 del cavo prima che la camma si muova.

Nota: Il cavo di controllo della miscela è collegato al carburatore posteriore benché l'illustrazione indichi su quello anteriore.

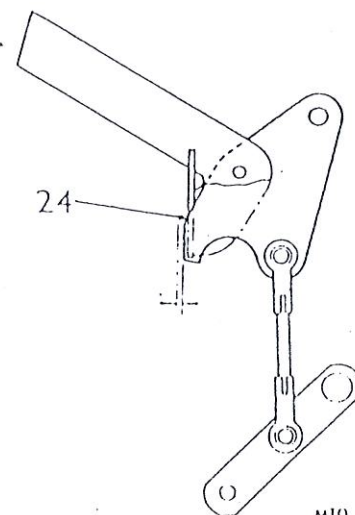
29. Tirare fuori la manopola di controllo della miscela finché la tiranteria sta per spostare l'ugello.
30. Usando un misuratore di equilibrio per assicurarsi che la regolazione sia uguale, girare le viti di regolazione del minimo veloce fino ad ottenere la corretta velocità del regime di minimo veloce. Vedere i **DATI TECNICI** e stringere i dadi di bloccaggio.
31. Montare il filtro dell'aria. 19.10.02.

DATI TECNICI

Velocità del regime di minimo	650 / 850 g/m
Velocità del minimo veloce	1100/1300 g/m
Livello di CO alla velocità di minimo	2,5 / 4,5 per cento.



A19 30



M10 629

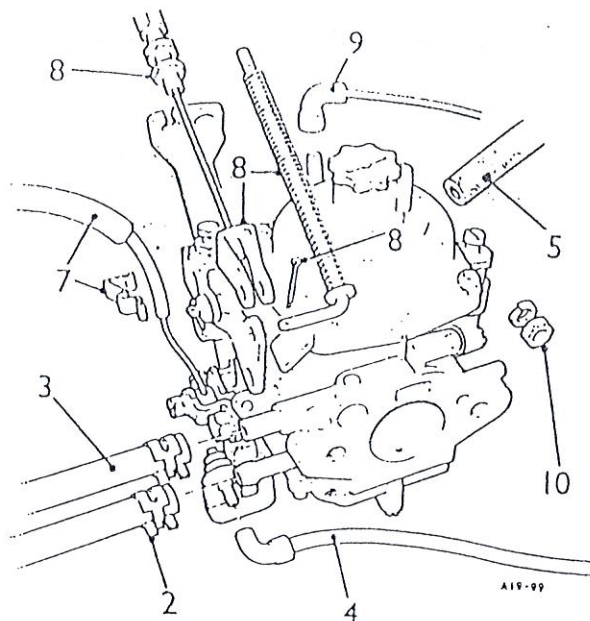
CARBURATORE (SPECIFICA USA CONVERTITORE NON CATALITICO--CARBURATORE STROMBERG CON VALVOLA DELL'A- RIA)

- Distacco e riattacco

19.15.09

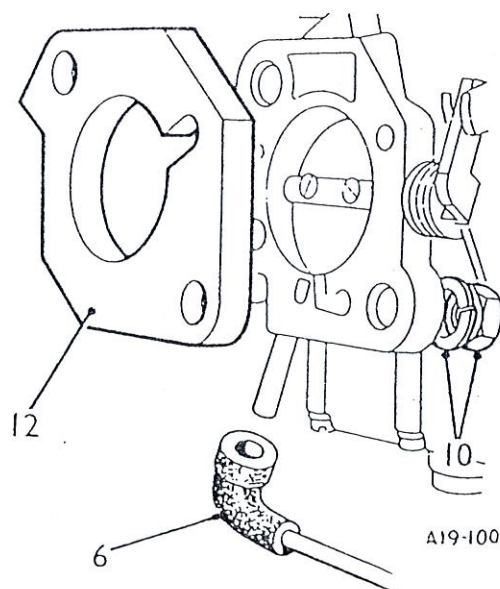
Distacco

1. Togliere il filtro dell'aria. 19.10.01.
2. Staccare dal carburatore il tubo d'alimentazione del carburante.
3. Staccare il tubo di sfogo della camera del galleggiante del carburatore che va al recipiente d'assorbimento. Ved. 17.00.04.
4. Staccare il tubo della depressione dalla valvola di controllo EGR (ricircolazione del gas di scarico).
5. Staccare il flessibile dal carburatore / tubo di sfiato. Ved. 17.00.04.
6. Staccare il flessibile della depressione che va dal carburatore al pozzetto anteriore dei vapori.
7. Staccare il cavo di controllo della miscela. Ved. 19.20.13.
8. Staccare il cavo della farfalla. Ved. 19.20.06.
9. Staccare il flessibile della depressione dal carburatore / pozzetto posteriore vapori.
10. Togliere i due dadi e le rosette elastiche di fissaggio del carburatore al collettore d'aspirazione.
11. Ritirare il carburatore.
12. Togliere il blocchetto di amianto.



Riattacco

13. Pulire le superfici di contatto del carburatore e del collettore e montare un nuovo blocchetto di amianto.
14. Montare il carburatore e fissarlo con i due dadi e le rosette elastiche e stringere uniformemente alla coppia corretta, ved. Sezione 06.
15. Eseguire le operazioni 1 - 9 nell'ordine inverso.

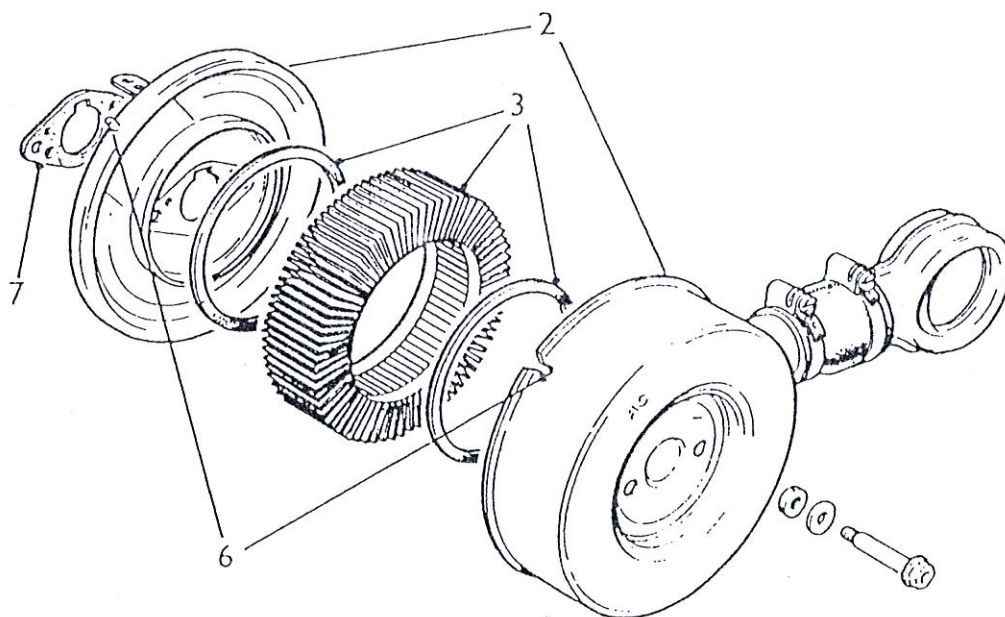


ELEMENTO FILTRO ARIA (STROMBERG SINGOLO
SPECIFICA U.S.A. CONVERTITTORE CATALITICO E
NON CATALITICO)

— Sostituzione

19.10.08

1. Togliere il filtro dell'aria - tralasciando l'istruzione 5, 19.10.01.
2. Separare la piastra posteriore del filtro dell'aria dal recipiente.
3. Togliere l'elemento usato e gli anelli di guarnizione di gomma.
4. Pulire la piastra posteriore e il recipiente.
5. Assemblare un nuovo elemento e gli anelli di guarnizione nel recipiente.
6. Montare la piastra posteriore assicurandosi che il pernetto sul contenitore si disponga nella scanalatura della piastra posteriore.
7. Montare nuovamente il filtro dell'aria 19.10.01., usando una nuova guarnizione.



A11 83

CARBURATORE (STROMBERG SINGOLO)

-- Messa a punto e regolazione

19.15.01

Attrezzi speciali: Analizzatore dei gas di scarico per luce infrarossa non dispersiva.
Attrezzo S353 di regolazione della miscela.

AVVERTENZA: In conformità con i requisiti legali sulle emissioni di scarico, i seguenti articoli NON vanno cambiati o modificati.

- Il complessivo ugelli del carburante.
- Il complessivo pistoni.
- Il coperchio della depressione.

I seguenti articoli non vanno regolati in servizio ma devono venire sostituiti completamente con complessivi già montati in fabbrica.

- La molla di ritorno del complessivo pistoni.
- La valvola automatica.

1. Far girare il motore fino ad ottenere la normale temperatura di funzionamento.

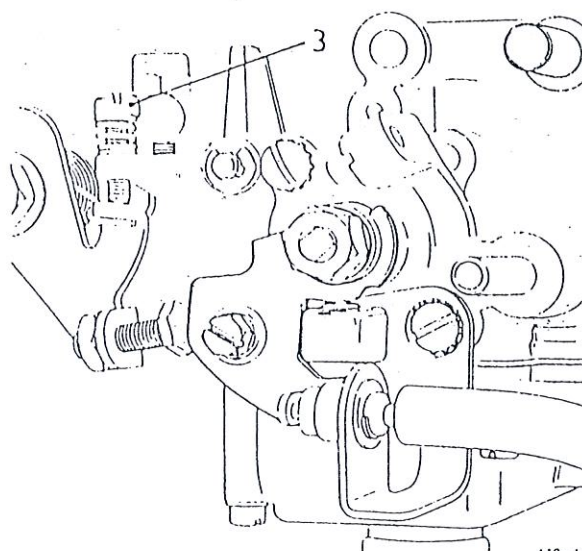
NOTA: Durante il corso delle presenti istruzioni, non lasciar girare il motore a regime di minimo per più di tre minuti senza fare una forte accelerazione di un minuto al regime di 2.000 g/m.

Verifica e regolazione del regime di minimo

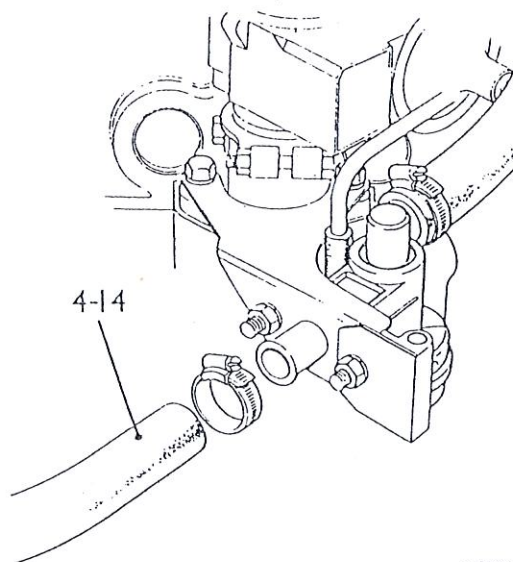
2. Avviare il motore e assicurarsi che il regime di minimo sia stabile a 800/850 g/m.
3. Se occorre fare la regolazione, girare la vite di regolazione della farfalla in senso orario, fino ad ottenere la corretta velocità di minimo. Arrestare il motore.

Verifica e regolazione del monossido di carbonio al regime di minimo

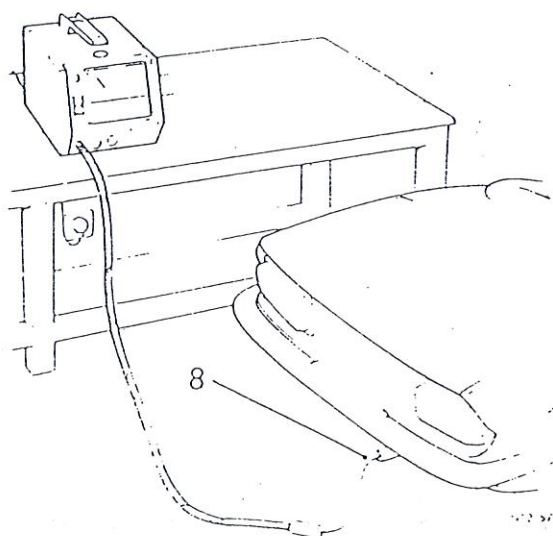
4. Staccare il flessibile di scarico della pompa dell'aria dalla valvola divergente e di sfogo, in modo tale che la pompa dell'aria venga disaerata nell'atmosfera.
5. Avviare il motore, e
6. Verificare e se necessario regolare la messa in fase dell'accensione.
7. Verificare nuovamente il regime di minimo.
8. Inserire la sonda dell'analizzatore il più a fondo possibile nel tubo dello scarico.
9. Controllare la lettura del monossido di carbonio con la cifra data sulla decalcomania del controllo emissioni sulla vettura.
10. Se necessario, regolare la miscela - vedere la regolazione della miscela.
11. Verificare e se necessario regolare il regime di minimo.
12. Ritirare la sonda dell'analizzatore.
13. Arrestare il motore.
14. Collegare il flessibile di scarico della pompa dell'aria alla valvola divergente e di scarico.



A19-49



A19-89



A19-90



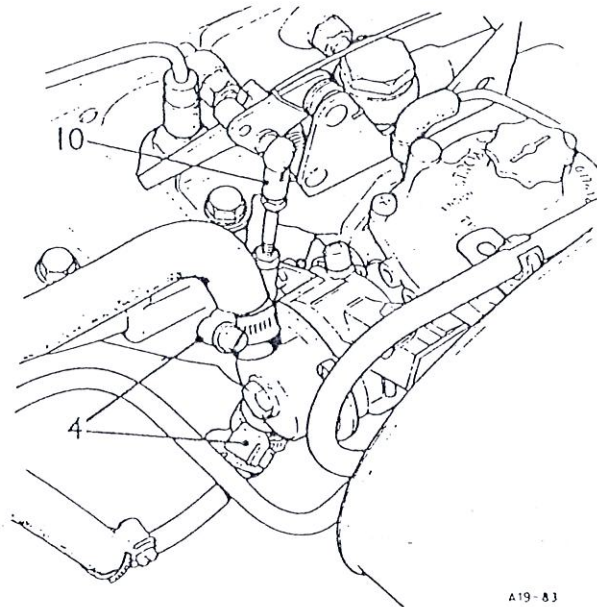
CARBURATORE (SPECIFICA USA CONVERTITORE CATALITICO - CARBURATORE STROMBERG CON VALVOLA DELL'ARIA AUTOMATICA)

— Distacco e riattacco

19.15.09

Distacco

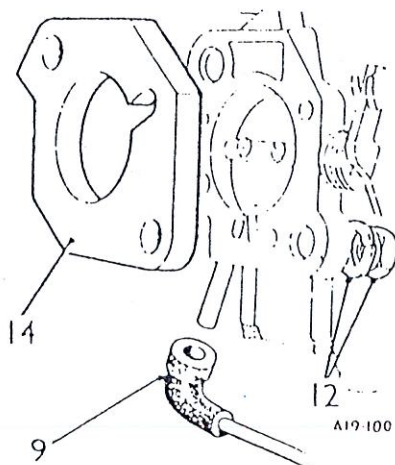
1. Staccare la batteria.
2. Scaricare il sistema di raffreddamento. 26.10.01.
3. Togliere il filtro dell'aria. 19.10.01.
4. Staccare dalla valvola automatica del carburatore i flessibili d'aspirazione e di scarico dell'acqua.
5. Staccare dai tubi i flessibili di controllo delle evaporazioni e delle emissioni.
6. Staccare il tubo di sfogo della camera del galleggiante.
7. Staccare il tubo d'alimentazione che va al carburatore.
8. Staccare il tubo della depressione che va al pozzetto posteriore dei vapori.
9. Staccare il tubo della depressione che va al pozzetto anteriore dei vapori.
10. Staccare la farfalla dal tirante verticale.
11. Staccare il tubo di sfiato del motore che va al carburatore.
12. Togliere le due rosette piane ed elastiche che fissano il carburatore al collettore.
13. Togliere il carburatore.
14. Togliere il blocchetto di amianto.



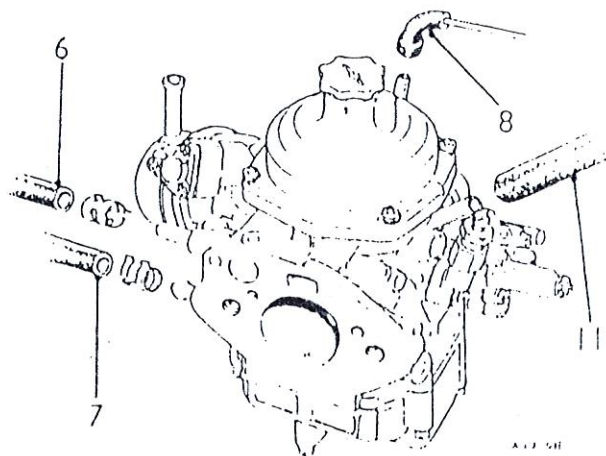
A19-83

Riattacco

15. Pulire le superfici di contatto del collettore e del carburatore.
16. Montare il blocchetto di amianto.
17. Montare il carburatore e fissare con le rosette piane ed elastiche i due dadi, stringendo uniformemente alla coppia corretta - Ved. Sezione 06.
18. Eseguire le operazioni 1 - 10 nel senso inverso.



A19-100



A19-58



CARBURATORI (DOPPI SU - MONTAGGIO)

Distacco e riattacco

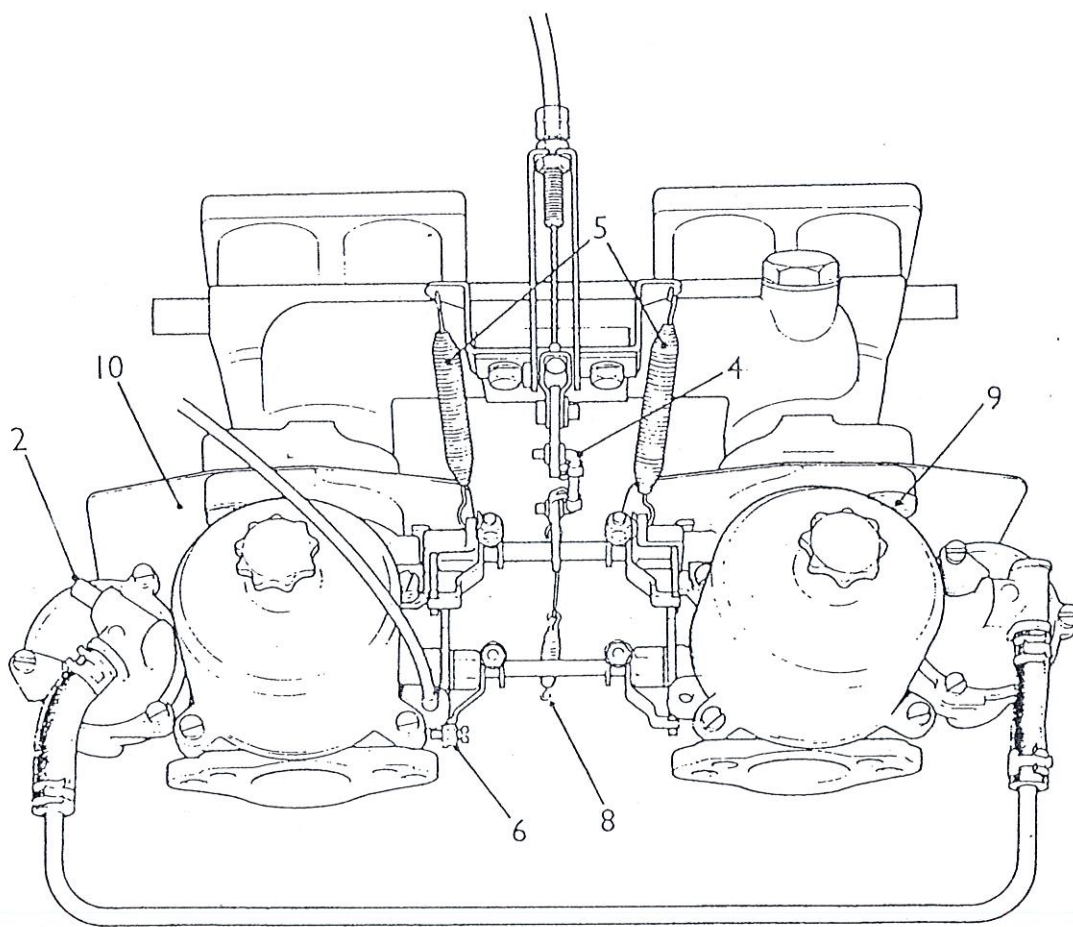
19.15.11

Distacco

1. Togliere il filtro dell'aria. 19.10.01.
2. Staccare il tubo principale d'alimentazione che va alla camera del galleggiante posteriore.
3. Staccare i tubi di sfiato.
4. Staccare l'asta del tirante verticale di controllo della farfalla.
5. Staccare le due molle di ritorno della farfalla.
6. Staccare dal perno di articolazione il cavo di controllo della miscela.
7. Staccare il tubo della depressione che va al distributore.
8. Staccare la molla di ritorno singola della farfalla.
9. Togliere i quattro bulloni (due per carburatore) che fissano i carburatori al collettore.
10. Ritirare i carburatori completi della protezione calore e delle guarnizioni.

Riattacco

11. Eseguire le operazioni 1 - 10 notando che una guarnizione va montata sulla superficie del carburatore e l'altra sulla superficie del collettore con il paracalore in mezzo.



A19-78

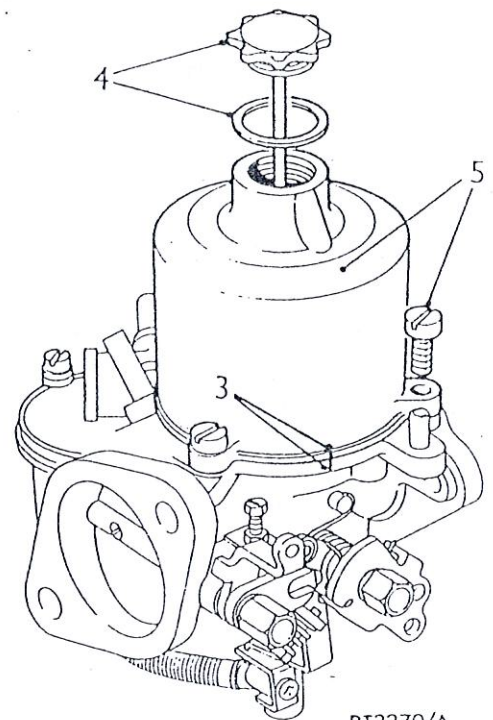


CARBURATORI (DOPPI SU - MONTAGGIO)

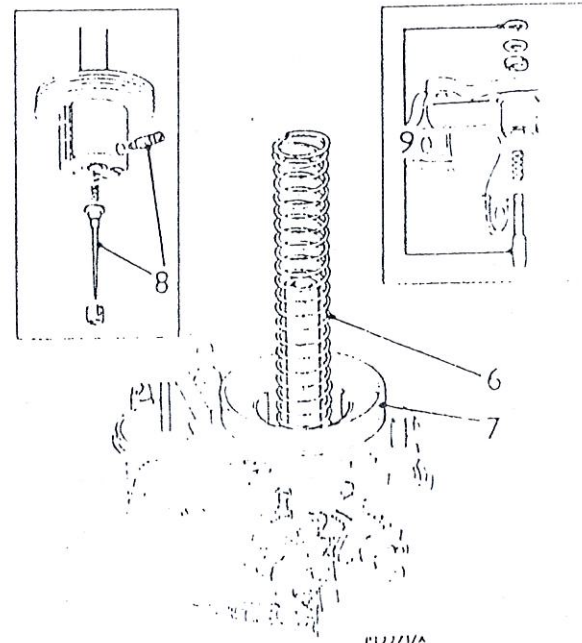
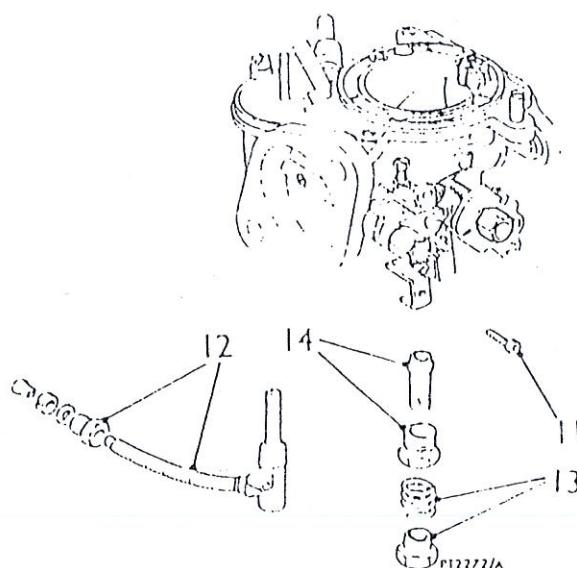
- Revisione e regolazione 19.15.17
- Carburatore - serie vettura 19.15.18

Smontaggio

1. Togliere il complessivo carburatore. 19.15.11.
2. Pulire accuratamente l'esterno del carburatore.
3. Contrassegnare la amera d'aspirazione per assicurarsi che venga montata nella stessa posizione.
4. Togliere l'ammortizzatore e la sua rosetta.
5. Svitare le viti di fissaggio della camera d'aspirazione e togliere la camera.
6. Togliere la molla del pistone.
7. Con la massima cura togliere il complessivo pistone e svuotare l'olio dall'asta del pistone.
8. Togliere la vite di bloccaggio della guida e ritirare il complessivo ago facendo attenzione a non piegare l'ago. Ritirare l'ago dalla guida e togliere la molla dall'ago.
9. Se montato, spingere il perno del pistone verso l'alto, staccare il suo anello di sicurezza e le rosette e ritirare il perno e la molla verso il basso.
10. Liberare la molla di ritorno della leva di presa dalla sua linguetta di ritegno.
11. Sostenere la base di plastica dell'ugello e togliere la vite che trattiene il tirante di presa dell'ugello e la staffa del tirante.
12. Svitare il dado del manicotto flessibile dell'ugello dalla camera del galleggiante e ritirare il complessivo dell'ugello. Notare la pressatreccia, la rosetta e la ghiera all'estremità del tubo dell'ugello.
13. Togliere la molla e il dado di regolazione dell'ugello.
14. Svitare il dado di bloccaggio dell'ugello e staccare il dado e il supporto dell'ugello; ritirare il supporto dal dado.

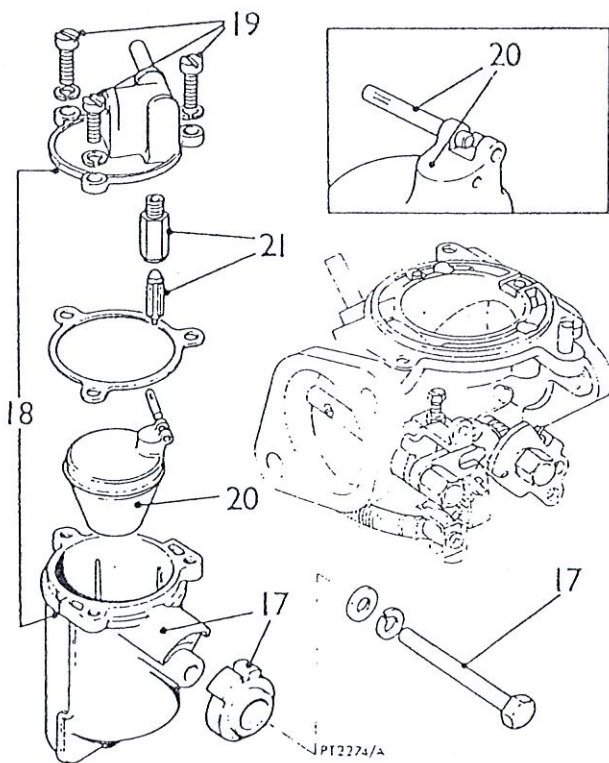
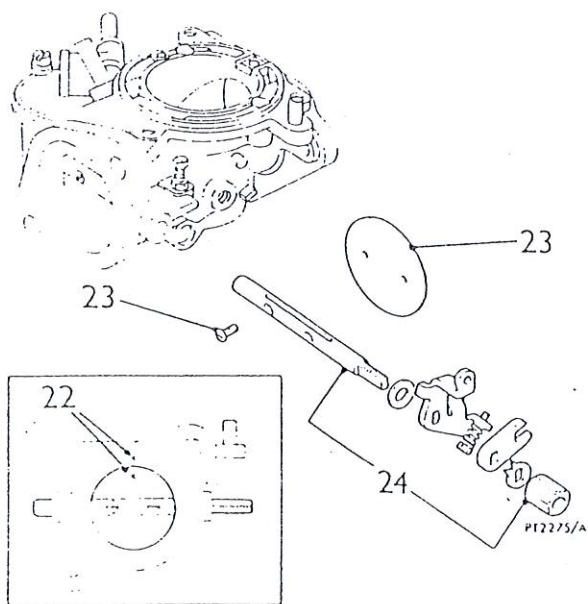
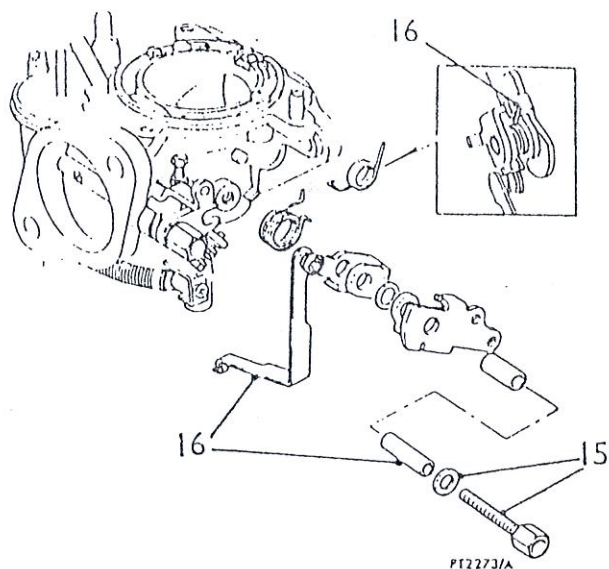


continua



15. Svitare e togliere il bullone perno leva e il distanziale.
16. Staccare il complessivo leva e molle di ritorno, notando i tubi dei bulloni dei perni e la disposizione della camma e delle molle della leva di presa.
17. Svitare il bullone di fissaggio e ritirare la camera del galleggiante e il distanziale.
18. Contrassegnare la disposizione del coperchio e della camera del galleggiante.
19. Togliere le viti di fissaggio del coperchio e staccare il coperchio con la rosetta e il galleggiante. Trattenere la linguetta con il numero parti.
20. Tenere il perno del galleggiante nella sua estremità filettata e ritirare il perno e il galleggiante.
21. Estrarre l'ago del galleggiante dalla sua sede e svitare la sede dal coperchio.
22. Chiusure la farfalla e contrassegnare la relativa posizione del disco della farfalla e della flangia del carburatore.
23. Premere insieme le estremità divise delle viti di ritegno del disco e togliere le viti. Aprire la farfalla e togliere il disco dalla sua scanalatura nell'alberino della farfalla.
24. Liberare le linguette di bloccaggio della rosetta che fissa il dado dell'alberino; togliere il dado e staccare la leva a forcella, il braccio della leva, la rosetta e l'alberino della farfalla; notare la posizione del braccio della leva in relazione all'alberino e alla carcassa del carburatore.

continua



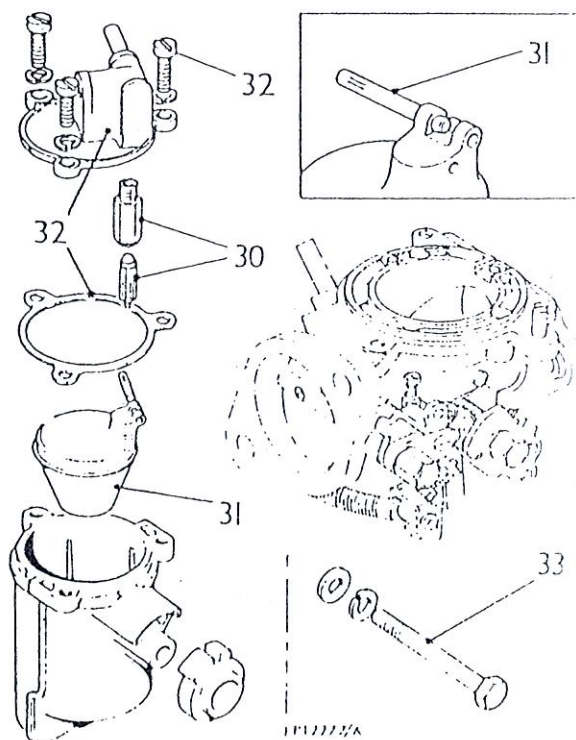
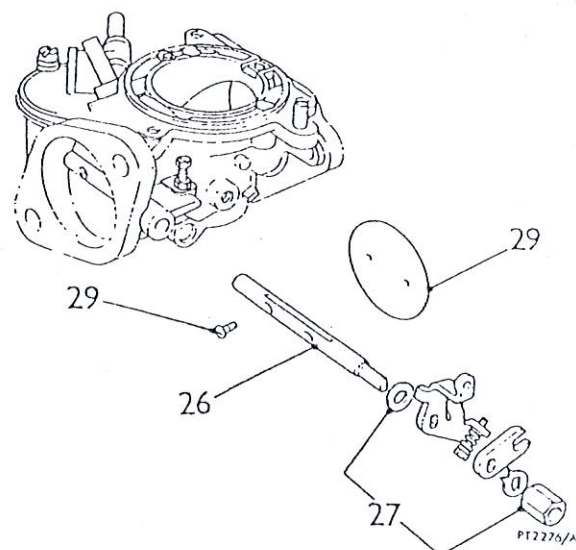
Ispezione

25. Esaminare i componenti come segue:
- Assicurarsi che l'alberino della farfalla non abbia un gioco eccessivo; fare la sostituzione, se necessario.
 - Controllare l'usura dell'ago del galleggiante; cioè se vi sono creste o scanalature nella sede dell'ago, e assicurarsi che il pistoncino a carica elastica sull'estremità opposta, funzioni liberamente. Sostituire l'ago e la sede se necessario.
 - Assicurarsi che tutti gli altri componenti non siano usurati o danneggiati; fare la sostituzione di tutti i componenti non idonei al servizio.

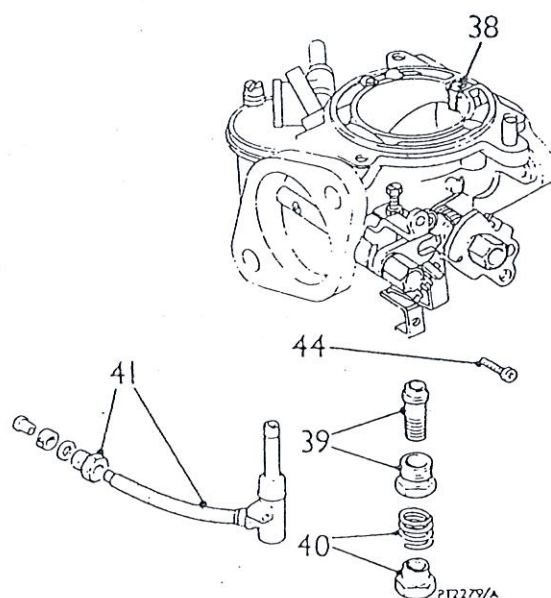
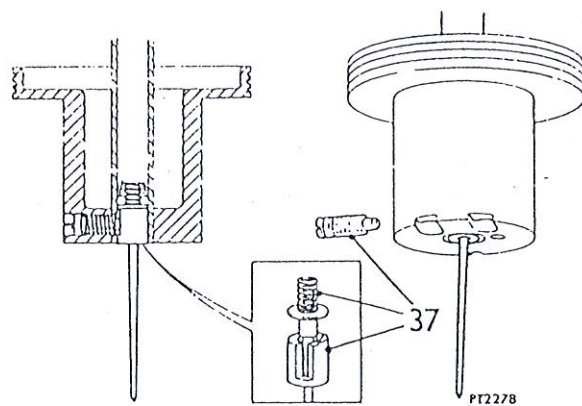
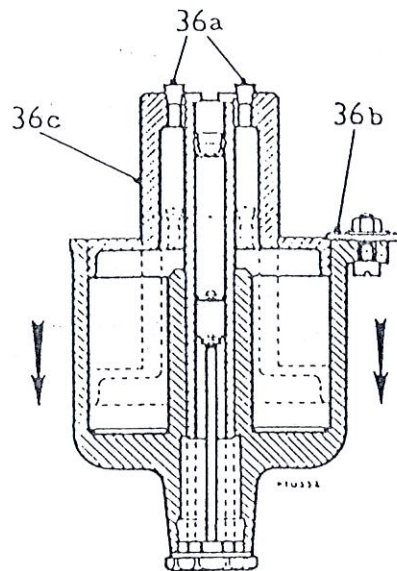
Ricomposizione

- Rimontare l'alberino sulla carcassa, con i fori svassati nell'alberino rivolti verso l'esterno.
- Assemblare la rosetta distanziale, la leva, la leva a forcella, la rosetta di bloccaggio e la rosetta di fissaggio del dado, assicurarsi che l'arresto del minimo sulla leva sia contro la spalletta della vite del minimo sulla carcassa nella posizione chiusa della farfalla. Stringere il dado dell'alberino e bloccare la rosetta con la linguetta.
- Inserire il disco della farfalla nella scanalatura dell'alberino; notare i contrassegni per la ricomposizione. Manovrare il disco nell'alberino finché si potrà chiudere la farfalla, far aprire e chiudere la farfalla a scatto per sistemarla in posizione centrale nella camera cilindrica del carburatore.
- Montare nuove viti di ritegno del disco, ma non stringere a fondo, assicurarsi che il disco si chiuda completamente e regolare la sua posizione come necessario. Stringere a fondo le viti e allargare le copiglie soltanto in misura sufficiente per evitare che esse girino.
- Avvitare la sede nel coperchio della camera del galleggiante; non eccedere nel serraggio. Inserire nella sede l'ago facendo passare dapprima la estremità a cono.
- Riattaccare il galleggiante al coperchio della camera e inserire il perno.
- Riattaccare il coperchio della camera del galleggiante con una nuova guarnizione di giuntura, notando i contrassegni della ricomposizione, stringere uniformemente le viti di fissaggio.
- Riattaccare la camera del galleggiante alla carcassa e stringere il bullone di fissaggio.
- Se montato, riattaccare il perno di sollevamento del pistone, la molla e l'anello elastico. Vedere istruzione 9.
- Togliere pulendo i depositi di carburante dalla camera d'aspirazione e dal pistone, con carburante o con alcool metilico e asciugare.

AVVERTENZA: Non usare abrasivi.



36. Verificare il funzionamento della camera d'accensione e del pistone (senza la molla), come segue:
 - a. Rimontare l'ammortizzatore e la rosetta sulla camera d'aspirazione; tappare temporaneamente i fori di travaso del pistone con tappi di gomma o con Plasticine e inserire il pistone completamente nella camera d'aspirazione.
 - b. Fissare una rosetta piana larga ad uno dei fori di fissaggio con una vite e un dado in modo tale che oltrepassi la camera cilindrica.
 - c. Con il complessivo rovesciato, tenere il pistone e controllare il tempo necessario impiegato dalla camera d'aspirazione a scendere per tutta la lunghezza della sua corsa. Il tempo impiegato dovrebbe essere compreso tra cinque e sette secondi; se questo tempo viene superato, assicurarsi che il pistone e la camera siano puliti e che non vi siano difetti meccanici. Se dopo questa operazione il tempo impiegato non rientra ancora nei limiti prescritti, si deve sostituire il complessivo.
37. Montare la molla e la guida sull'ago e inserire il complessivo nel pistone (con la spalletta dell'ago in piano con la superficie inferiore del pistone) e la scanalatura nella guida disposta in posizione adiacente alla vite di bloccaggio della guida dell'ago. Montare una nuova vite di bloccaggio della guida.
38. Controllare nella carcassa lo stato di sicurezza della chiave del pistone.
39. Riattaccare il supporto dell'ugello; montare e stringere il dado di bloccaggio dell'ugello.
40. Riattaccare la molla e il dado di regolazione dell'ugello; avvitare il dado verso l'alto, il più possibile.
41. Inserire l'ugello nel supporto, montare il dado del manicotto, la rosetta e la pressatreccia sull'estremità del tubo flessibile (se tolto). Il tubo deve sporgere di un minimo di mm 4,8 oltre la pressatreccia. Stringere il dado del manicotto fino a comprimere la pressatreccia; no eccedere nel serraggio altrimenti si provocheranno delle perdite.
42. Rimontare il pistone, la molla e la camera d'aspirazione sulla carcassa (nontando i contrassegni di riattacco) e stringere uniformemente le viti di fissaggio.
43. Eseguire in senso inverso le operazioni 15 - 16.
44. Tenere sollevata la leva della valvola automatica per liberare la pressione sul tirante di presa dell'ugello, riattaccare la staffa del tirante; sostenere l'estremità dell'ugello, di plastica, e stringere la vite di fissaggio.
45. Avvitare il dado di regolazione di due giri completi verso il basso per fornire la regolazione iniziale. (due giri sono 12 lati dei dadi)
46. Riattaccare i carburatori. 19.15.11.
47. Fare la messa a punto e regolare i carburatori. 19.15.02.



LIVELLI DELLA CAMERA DEL GALLEGGIANTE (SINGOLO STROMBERG)

— Verifica e regolazione

19.15.32

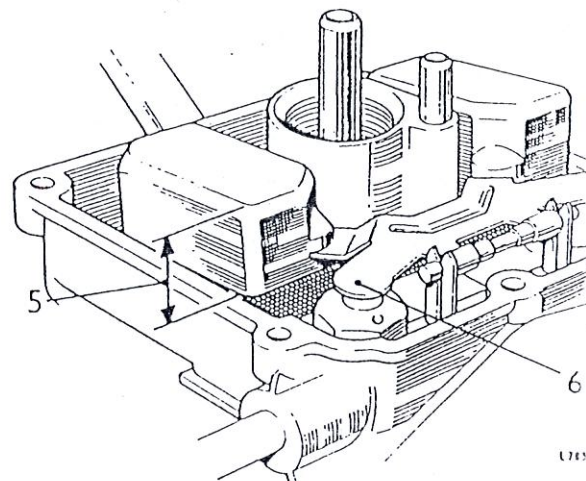
Verifica

1. Togliere i carburatori. 19.15.09.
2. Togliere le sei viti di fissaggio della camera del galleggiante al complessivo. Operazioni 2 e 3, 19.15.24.
3. Togliere la camera del galleggiante.
4. Togliere la guarnizione.
5. Con il carburatore in posizione invertita controllare la distanza tra la superficie della guarnizione sul corpo del carburatore fino al punto più alto di ciascun galleggiante.

NOTA: L'altezza di entrambi i galleggianti dev'essere uguale, cioè mm 16 - 17.

Regolazione

6. Piegarla la linguetta in contatto con la valvola dell'ago ma assicurarsi che entri in sede ad angolo retto sulla valvola per evitare la possibilità di inceppamento.
7. Montare una nuova guarnizione ed eseguire le operazioni 1 - 3 nell'ordine inverso.



MEMBRANA (SINGOLO STROMBERG)

— Distacco e riattacco

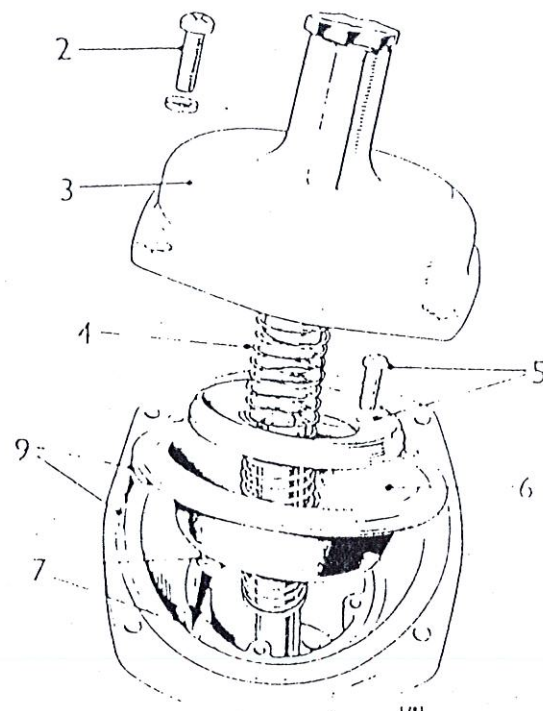
19.15.35

Distacco

1. Togliere il filtro dell'aria. 19.10.01.
2. Togliere le quattro viti di fissaggio del coperchio superiore al corpo del carburatore.
3. Sollevare e togliere il coperchio superiore.
4. Togliere la molla della membrana.
5. Togliere la piastra di ritegno della membrana.
6. Togliere la membrana.

Riattacco

7. Montare la membrana, disponendo la linguetta interna nel recesso della valvola dell'aria.
8. Montare la piastra di ritegno e assicurarsi della corretta disposizione in sede e stringere le viti.
9. Collocare la linguetta esterna della membrana nel recesso nel corpo del carburatore.
10. Montare il coperchio superiore e stringere le viti.
11. Verificare e se necessario rabboccare l'ammortizzatore — Vedere le istruzioni speciali sezione 10.
12. Montare il filtro dell'aria. 19.10.01.



VALVOLA AUTOMATICA DELL'ARIA (SINGOLO STROMBERG)

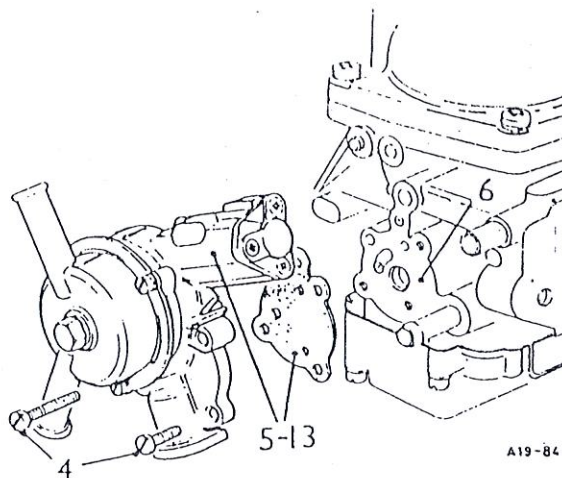
Distacco e riattacco

19.15.38

AVVERTENZA: La valvola automatica dell'aria va sostituita soltanto come unità completa.

Distacco

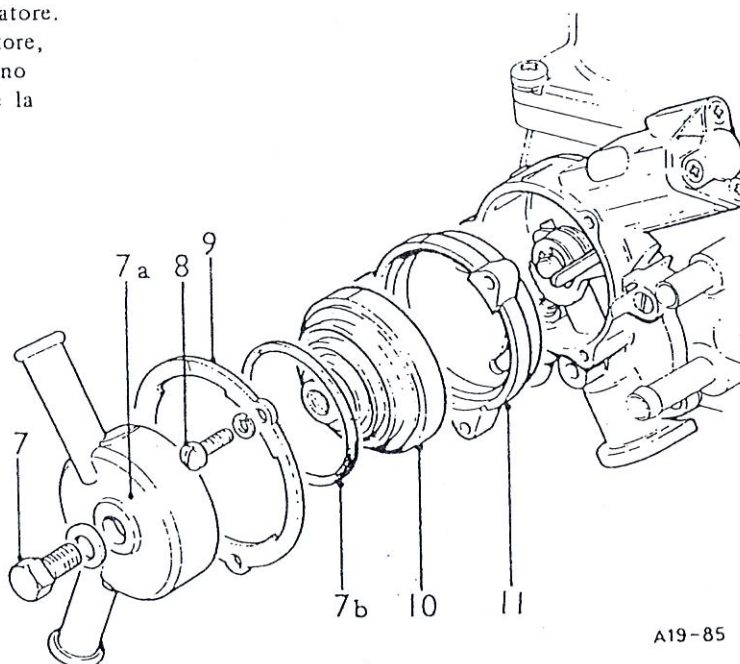
1. Togliere il filtro dell'aria.
2. Togliere il carburatore dal motore.
3. Aprire la farfalla ed evitarne la chiusura inserendo un fermo adatto (di plastica, gomma o di legno tenero) tra la camera cilindrica della farfalla e la farfalla.
4. Togliere le tre viti di ritegno che fissano la valvola automatica dell'aria al carburatore, notando che la vite inferiore è più corta.
5. Sollevare e togliere la valvola automatica dell'aria e la guarnizione.



Riattacco

6. Pulire le superfici di contatto della valvola automatica e del carburatore.
7. Togliere il bullone centrale e la rosetta sulla camicia d'acqua e togliere:
 - a. La camicia dell'acqua.
 - b. L'anello di guarnizione di gomma.
8. Togliere le tre viti e le rosette elastiche di fissaggio dell'anello di ritegno.
9. Togliere l'anello di ritegno.
10. Con la massima cura togliere il paracalore alettato d'alluminio, assicurandosi che la spira bimetallica attaccata, sensibile al calore, non venga sottoposta a sforzo.
11. Togliere l'isolatore di calore.
12. Montare una nuova guarnizione sul carburatore.
13. Montare la valvola automatica sul carburatore, stringendo progressivamente le viti di ritegno alla coppia di 56 - 52 cm kg. Notare che la vite inferiore è più corta.

continua



VALVOLA DELL'AGO DELLA CAMERA DEL GALLEGGIANTE (STROMBERG SINGOLO)

— Distacco e riattacco

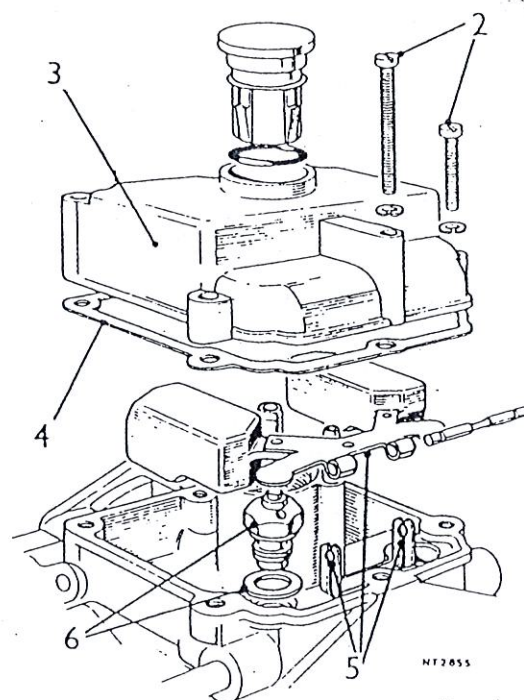
19.15.24

Distacco

1. Togliere i carburatori. 19.15.09.
2. Togliere le sei viti di fissaggio della camera del galleggiante al complessivo.
3. Togliere la camera del galleggiante.
4. Togliere la guarnizione.
5. Togliere il complessivo del galleggiante liberando delicatamente l'alberino dalle fascette di bloccaggio.
6. Togliere la valvola dell'ago e la rosetta.

Riattacco

7. Montare la valvola dell'ago e sostituire la rosetta.
8. Montare il complessivo di galleggiamento.
9. Verificare e se necessario regolare l'altezza di entrambi i galleggianti. Istruzione 5 19.15.32.
10. Sostituire la guarnizione e riattaccare la camera del galleggiante.
11. Riattaccare i carburatori.



SEDE E AGO DELLA CAMERA DEL GALLEGGIANTE (CARBURATORI DOPPI SU)

— Distacco e riattacco

19.15.24

Distacco

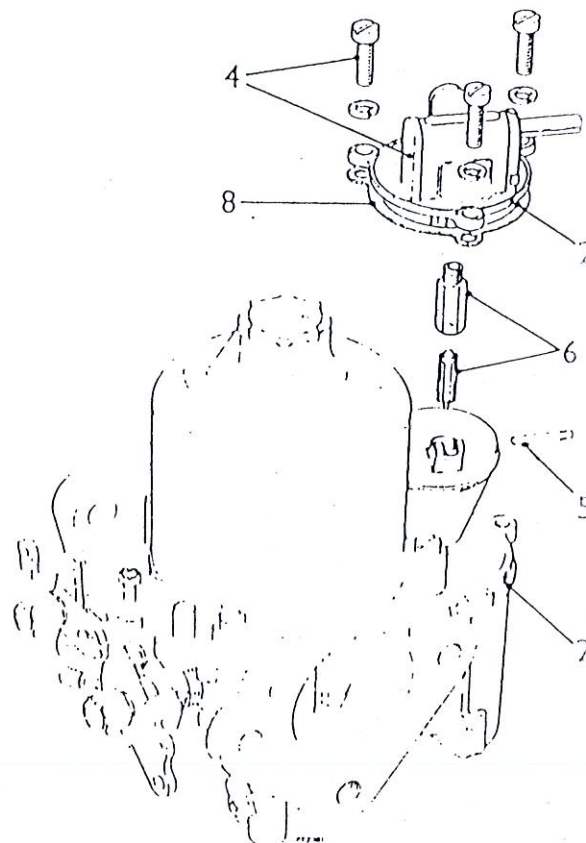
1. Staccare il flessibile del carburante dalla camera del galleggiante, o i due flessibili dal carburatore posteriore.
2. Staccare il tubo di sfiato dal carburatore.
3. Contrassegnare il coperchio e la camera del galleggiante per facilitare la ricomposizione.
4. Togliere le viti di fissaggio del coperchio e staccare il coperchio.
5. Tenere il perno del galleggiante dall'estremità filettata e ritirare il perno e il galleggiante.
6. Estrarre l'ago del galleggiante dalla sua sede.

Ispezione

7. Assicurarsi che l'ago del galleggiante non sia usurato, cioè che non vi siano creste o scanalature nella sede dell'ago; assicurarsi anche che lo stantuffo a carica elastica sull'estremità opposta, funzioni correttamente. Sostituire l'ago e la sede se l'ago è usurato.

Riattacco

8. Pulire ogni sedimento dalla camera del galleggiante e montare una nuova rosetta di guarnizione, se necessario.
9. Eseguire le operazioni 1 - 6 nell'ordine inverso



PISTONE E CAMERA D'ASPIRAZIONE (CARBURATORE SU)

Distacco, pulizia e riattacco

19.15.30

Distacco

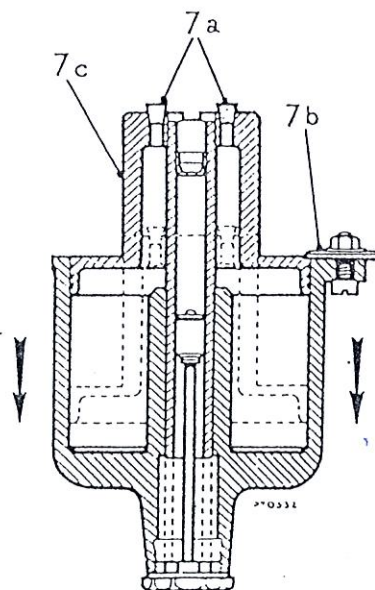
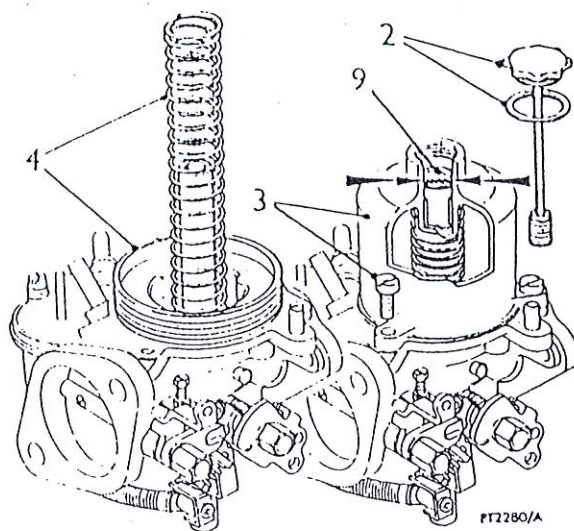
1. Contrassegnare la posizione relativa della camera d'aspirazione e della carcassa del carburatore.
2. Togliere l'ammortizzatore e la sua rosetta.
3. Svitare le viti di fissaggio della camera d'aspirazione e togliere la camera.
4. Togliere la molla del pistone.
5. Con la massima cura sollevare e togliere il complessivo del pistone e svuotare l'olio dall'asta del pistone.
6. Pulire i depositi di carburante dalla camera d'aspirazione e dal pistone, con carburante o con alcool metilico, e asciugare.

AVVERTENZA: Non usare abrasivi.

7. Verificare il funzionamento della camera d'aspirazione e del pistone (senza la molla montata), come segue:
 - a. Riattaccare l'ammortizzatore e la rosetta alla camera d'aspirazione,appare temporaneamente i fori di travaso del pistone con tappi di gomma o con Plasticine e inserire completamente il pistone nella camera d'aspirazione.
 - b. Fissare una rosetta grande su uno dei fori di fissaggio con una vite e un dado in modo tale che oltrepassi la camera cilindrica.
 - c. Con il complessivo rovesciato, tenere il pistone e controllare il tempo impiegato dalla camera d'aspirazione a scendere tutta la lunghezza della sua corsa. Il tempo impiegato dovrebbe essere compreso tra cinque e sette secondi, se questo tempo viene superato, controllare la pulizia della camera e del pistone e assicurarsi che non vi siano danni meccanici. Togliere e sostituire il complessivo se il tempo impiegato non rientra nei limiti prescritti dopo aver eseguito questa operazione.

Riattacco

8. Riattaccare il pistone, la molla e la camera d'aspirazione al carburatore (notando i contrassegni per la ricomposizione) e stringere le viti uniformemente.
9. Rabboccare ogni ammortizzatore del pistone con olio della gradazione raccomandata finché il livello arriva a mm 13 sopra la sommità dell'asta vuota del pistone.
10. Riattaccare ciascun ammortizzatore del pistone con la sua rosetta.



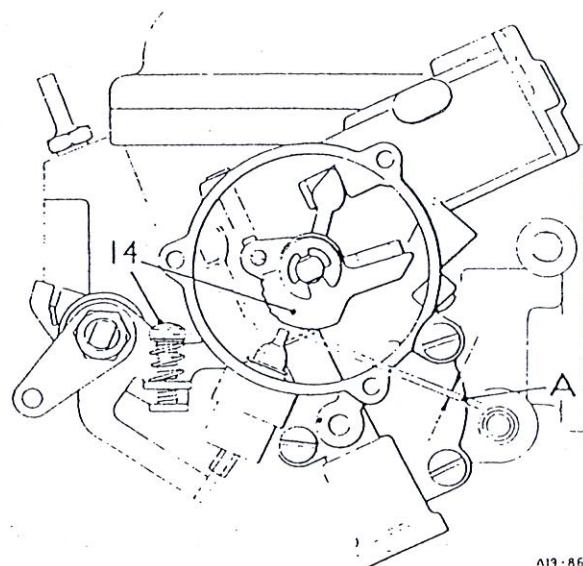
14. Regolare la vite del minimo veloce finchè la distanza tra il circolo base della camma e il perno del minimo veloce rientra nella dimensione A di mm 0,50.
15. Montare in posizione l'isolatore di calore assicurandosi che la leva bimetallica sporga attraverso la scanalatura nell'isolatore.

NOTA: Purchè la valvola automatica sia in completa funzione, l'isolatore può venire montato soltanto in una posizione; il suo retro dev'essere disposto nel corpo della valvola automatica e i tre fori devono essere allineati con i fori filettati nel corpo dello starter.

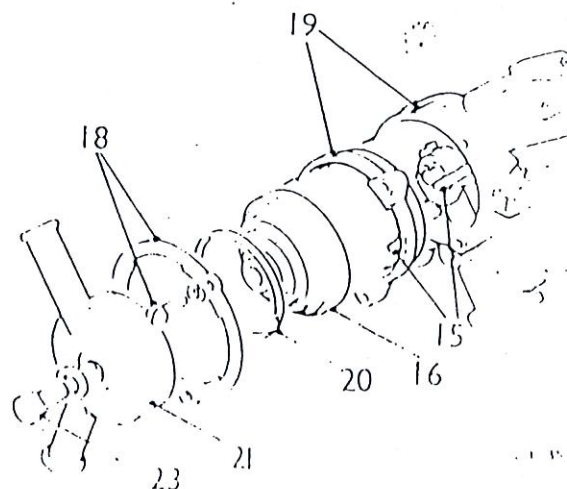
16. Con la massima cura disporre il blocchetto paracalore di alluminio con le palette rivolte verso l'esterno e in maniera tale che il cappio rettangolare sull'estremità esterna della bobina bimetallica sensibile al calore venga montata sulla leva bimetallica.
17. Senza sollevare il blocchetto paracalore dalla sua sede, (ciò è necessario per evitare che il cappio rettangolare si stacchi dalla leva bimetallica), ruotarlo in entrambe le direzioni di 30°-40° SOLTANTO e in entrambi i casi dovrebbe venire spinto indietro elasticamente nella sua posizione statica. Altrimenti, ripetere l'istruzione 18.
18. Montare l'anello di ritegno disponendolo in posizione con le tre viti e le rosette elastiche, ma senza stringere le viti.
19. Ruotare il blocchetto paracalore in senso antiorario per allineare la linea tracciata nel suo bordo esterno con il contrassegno dato sull'isolatore e il corpo della valvola automatica. Mentre lo si tiene in questa posizione, stringere uniformemente le viti di fissaggio dell'anello di ritegno per bloccare il paracalore in questa posizione.

AVVERTENZA: Si dovrebbe girare il paracalore soltanto di 30° - 40°. Si deve evitare una rotazione eccessiva per non danneggiare irreparabilmente la bobina sensibile alla temperatura.

20. Montare l'anello di guarnizione.
21. Montare la camicia dell'acqua senza stringere il bullone centrale di ritegno finchè non venga montato il carburatore sul motore, in modo tale da poter ruotare la camicia dell'acqua per allinearla con i tubi dell'acqua.
22. Riattaccare il carburatore al motore.
23. Collegare i tubi dell'acqua alla camicia dell'acqua e stringere il bullone centrale di ritegno.
24. Verificare e se necessario rabboccare l'ammortizzatore - vedere istruzioni specinli nella sezione 10.
25. Azionare la farfalla prima di cercare di avviare il motore per consentire alla valvola automatica di autoregolarsi.
26. Montare il filtro dell'aria.
27. Avviare il motore e farlo girare fino ad ottenere la normale temperatura di funzionamento.
28. Registrare la vite di regolazione del minimo per dare una velocità di minimo di 800/850 g/m.
29. Quando il motore è freddo, verificare e se necessario rabboccare il sistema di raffreddamento.



A19-86



COMPLESSIVO STARTER (CARBURATORE STROMBERG VALVOLA MECCANICA)

Distacco e riattacco

19.15.52

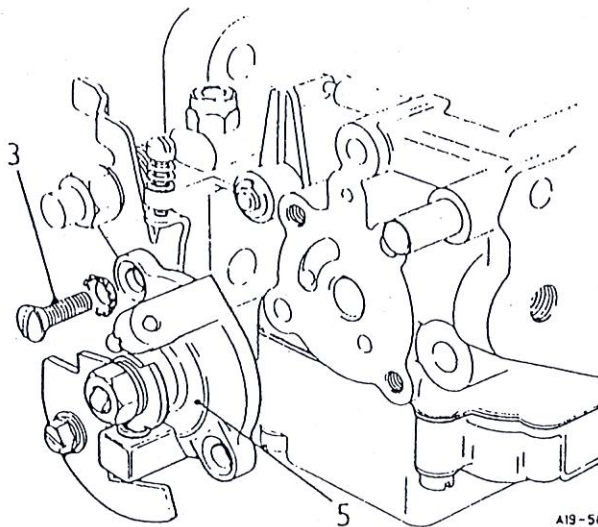
AVVERTENZA: Questo componente va sostituito soltanto come unità completa.

Distacco

1. Staccare il cavo di controllo della miscela.
2. Staccare il tubo della depressione dalla valvola di controllo E.G.R. (ricircolazione dei gas di scarico).
3. Togliere le due viti di fissaggio del complessivo starter al corpo del carburatore.
4. Togliere la valvola di scappamento libero di ricircolazione dei gas di scarico.
5. Ritirare il complessivo starter.

Riattacco

6. Pulire le superfici di contatto del carburatore e dello starter.
7. Eseguire le operazioni 1 - 5 nell'ordine inverso.



VALVOLA DI DERIVAZIONE E DECELERAZIONE (CARBURATORE STROMBERG)

Distacco e riattacco

19.15.64

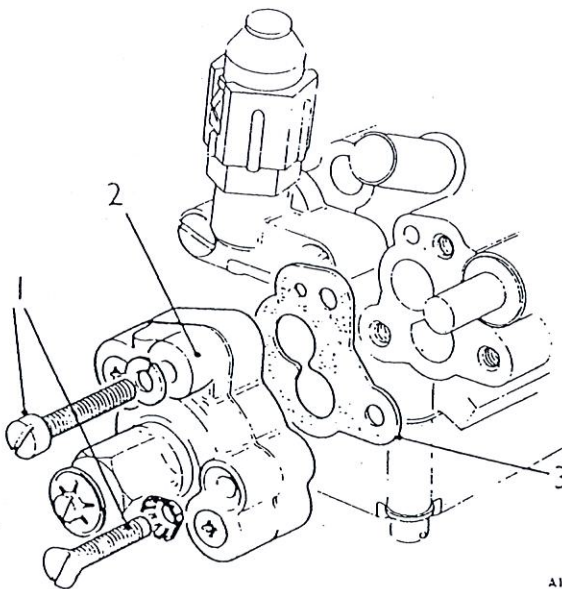
AVVERTENZA: Questo componente va sostituito soltanto come unità completa.

Distacco

1. Togliere le due viti a testa cilindrica e la vite a testa svasata (non quella a testa di croce) che fissano il complessivo della valvola di derivazione al carburatore.
2. Ritirare il complessivo valvola completo.
3. Togliere la guarnizione.

Riattacco

4. Pulire le superfici di contatto del complessivo valvola e carburatore.
5. Montare una nuova guarnizione e attaccare il complessivo al carburatore.
6. Verificare e se necessario regolare la valvola di derivazione e decelerazione, 19.15.01 istruzioni 21 - 30.



PEDALE DELLA FARFALLA

— Distacco e riattacco

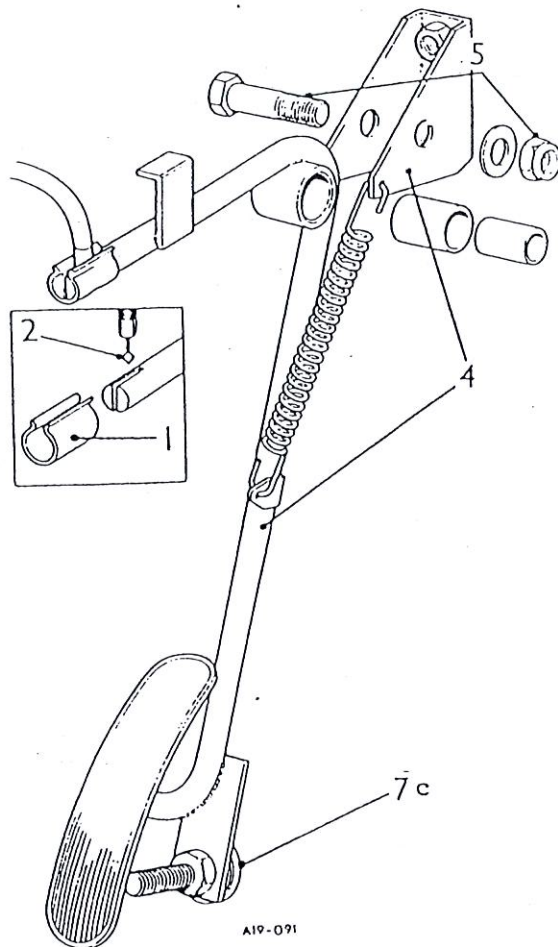
19.20.01

Distacco

1. Togliere il fermaglio di ritegno del cavo.
2. Sollevare e togliere il cavo esposto interno della farfalla dall'estremità a forcella del pedale.
3. Togliere i due bulloni completi delle rosette elastiche e piane, di fissaggio della staffa del pedale al vano motore.
4. Togliere il complesso: staffa e pedale.
5. Togliere il dado, il bullone e la rosetta piana di fissaggio del pedale alla staffa.
6. Togliere il pedale e la molla di ritorno.

Riattacco

7. Eseguire le operazioni 1 - 6 nell'ordine inverso assicurandosi che:
 - a. La molla sia disposta in modo tale che il pedale ritorna.
 - b. La fascetta del cavo sia disposta correttamente in modo tale che il cavo interno non si possa inceppare e uscire.
 - c. Che il fermo del pedale sia disposto e regolato in modo tale che non impedisca l'apertura completa della farfalla.



CAVO DELLA FARFALLA (CARBURATORI DOPPI SU, SPECIFICA UK E EUROPEA)

Distacco e riattacco

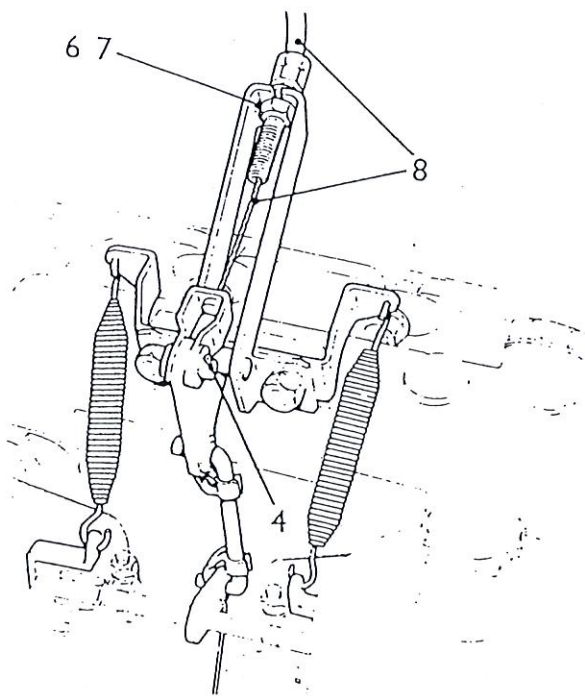
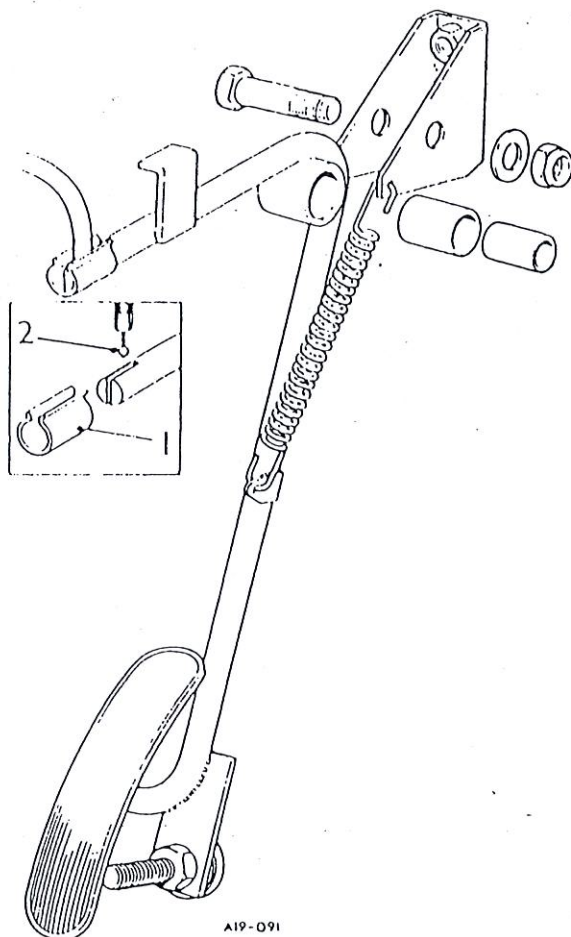
19.20.06

Distacco

1. Togliere dal pedale della farfalla, la fascetta di ritengo del cavo.
2. Ritirare l'estremità esposta del cavo interno dall'estremità a forcella del pedale della farfalla.
3. Tirare il cavo esterno completo del cavo interno, dal vano motore.
4. Togliere la chiavetta trasversale dal perno con testa della tiranteria.
5. Ritirare il perno con testa completo della rosetta.
6. Allentare il controdado di regolazione del cavo.
7. Avvitare il dado di regolazione inferiore che si trova sull'estremità del cavo.
8. Togliere il cavo interno ed esterno attraverso la scanalatura nella staffa del regolatore.

Riattacco

9. Eseguire le operazioni 1 - 8 assicurandosi di quanto segue:
 - a. Che la fascetta del cavo sul pedale sia montata correttamente in modo tale che non esca dalla forcella.
 - b. Che il cavo non sia annodato o soggetto a curve violente.
 - c. Che la tensione del cavo sia regolata in modo tale che il tallone della piastra del fulcro tocchi appena la superficie lavorata alla macchina del collettore.



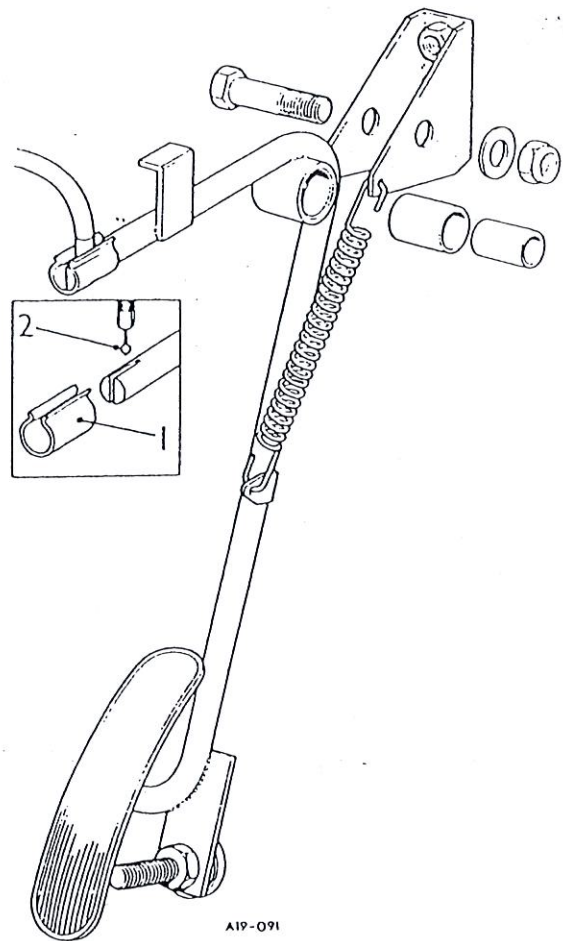
CAVO DELLA FARFALLA (VALVOLA MECCANICA-CARBURATORE STROMBERG)

- Distacco e riattacco

19.20.06

Distacco

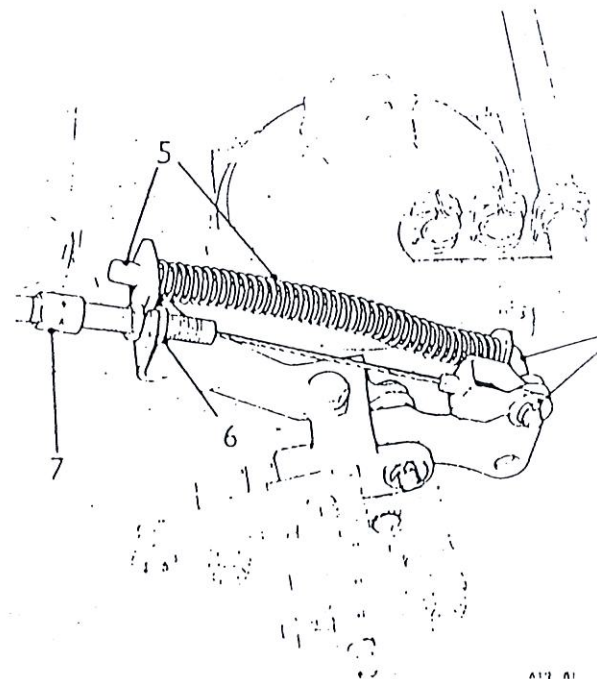
1. Togliere la fascetta di ritegno del cavo dal pedale dell'acceleratore.
2. Ritirare l'estremità esposta del cavo interno dall'estremità forcella del pedale dell'acceleratore.
3. Tirare il cavo esterno completo del cavo interno dal vano motore.
4. Togliere la copiglia dall'asta a carica elastica.
5. Ritirare l'asta e la molla.
6. Avvitare il dado del regolatore inferiore che si trova sull'estremità della filettatura del regolatore.
7. Togliere il cavo completo dell'acceleratore attraverso la scanalatura nella staffa del regolatore.



A19-091

Riattacco

8. Eseguire le operazioni 1 - 7 nell'ordine inverso, assicurandosi di quanto segue:
 - a. Che la fascetta del cavo sul pedale sia montata correttamente in modo tale che il cavo non possa uscire dalla forcella.
 - b. Che il cavo non sia annodato o soggetto a curve violente.
 - c. Che il cavo sia regolato in modo tale che vi sia un movimento libero di mm 1,6.



A12 A1



CAVO DELLA FARFALLA (VALVOLA AUTOMATICA - CARBURATORE STROMBERG)

Distacco e riattacco

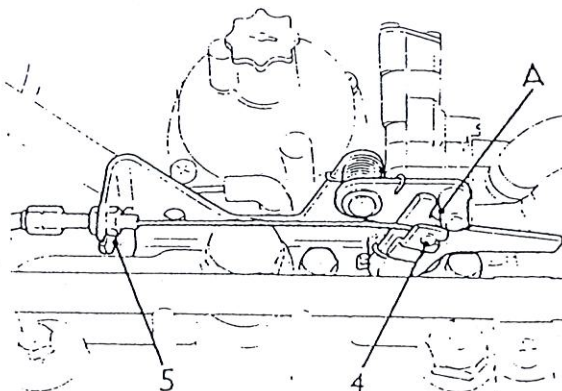
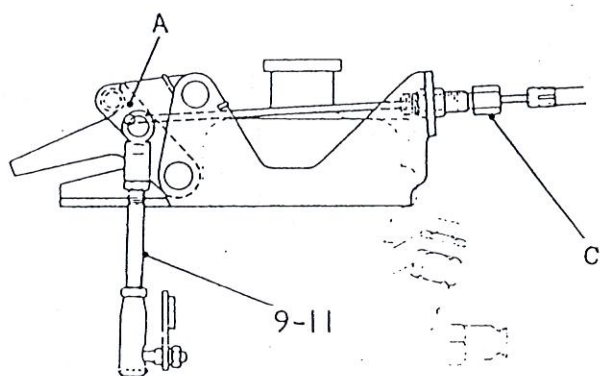
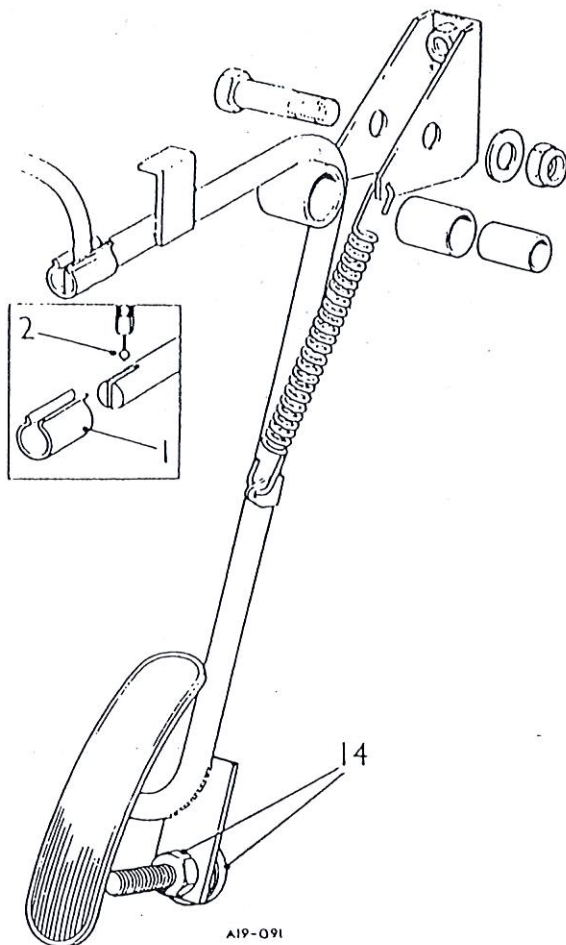
19.20.06

Distacco

1. Togliere la fascetta di integno del cavo dal pedale dell'acceleratore.
2. Ritirare l'estremità esposta del cavo interno dal pedale dell'acceleratore.
3. Tirare il cavo esterno completo del cavo interno dal vano motore.
4. Staccare il nippolo del cavo interno dalla tiranteria dell'acceleratore.
5. Svitare il cavo di regolazione interno dal regolatore e togliere il regolatore del cavo dalla staffa.
6. Liberare il cavo dal coperchio bilancieri e toglierlo dalla vettura.

Distacco e regolazione

8. Avviare il motore e farlo girare fino ad ottenere la normale temperatura di funzionamento come indicato dall'indicatore della temperatura sul cruscotto.
9. Con il motore in funzionamento, staccare l'asta del tirante dalla tiranteria.
10. Attaccare l'asta del tirante alla tiranteria e regolare la sua lunghezza finché vi sarà una distanza minima ad A fra il rullo e la leva di progressione di mm 0,25 e una distanza massima di mm 4,82.
12. Eseguire le operazioni 1 - 6 nell'ordine inverso.
13. Regolare il cavo per eliminare gli allentamenti a C.
14. Verificare e se necessario regolare l'arresto dell'acceleratore per assicurare la completa apertura della farfalla.



A19-82



CAVO DI CONTROLLO DELLA MISCELA

— Distacco e riattacco

19.20.13

Distacco

1. Staccare il cavo interno dal carburatore sul perno di articolazione sul retro del carburatore (SU).

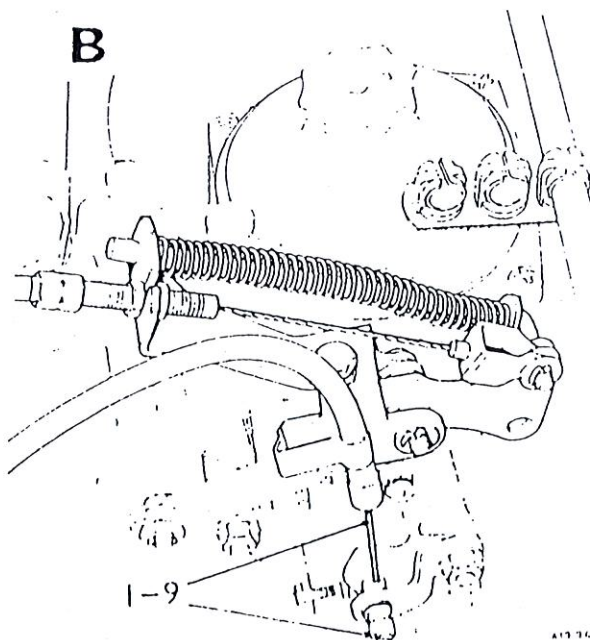
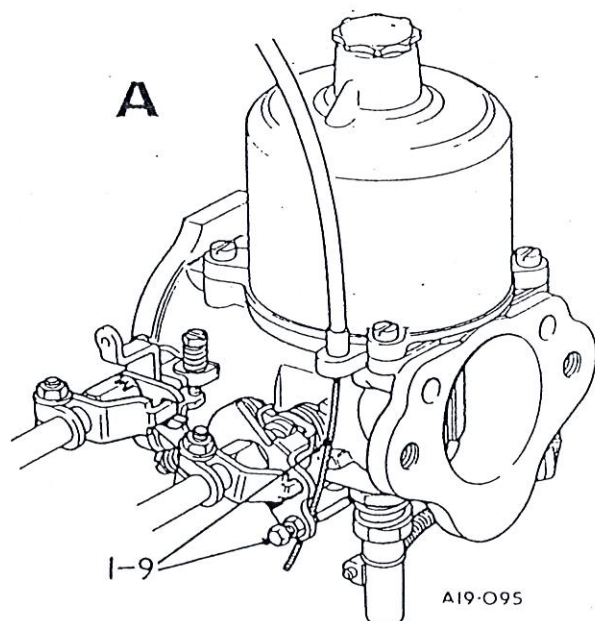
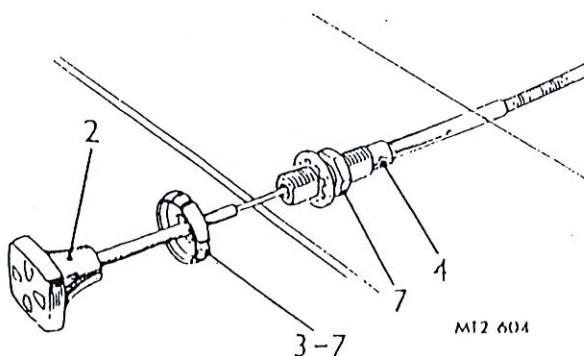
Illustrazione A, Carburatore SU.

Illustrazione B, Carburatore Stromberg.

2. Separare il cavo interno dal cavo esterno tirando la manopola di controllo sul pannello di comando.
3. Con la massima cura svitare e togliere la boccia di fissaggio del cavo esterno al pannello di comando.
4. Togliere il cavo esterno dal pannello di comando.
5. Far cadere il cavo esterno sotto il pannello di comando e tirare il cavo attraverso gli anelli di tenuta del vano motore, nell'interno della vettura, e toglierlo.

Riattacco

6. Inserire il cavo esterno del pannello di controllo sotto il pannello e attraverso gli anelli di tenuta nel vano motore.
7. Fissare il cavo esterno al pannello di controllo con la ghiera e il controdado.
8. Inserire il cavo interno nel cavo esterno dall'interno della vettura.
9. Lasciare un movimento libero del cavo di mm 1,6 prima che la tiranteria stia per lasciare la camma.



SISTEMA D'ALIMENTAZIONE

FILTRO ALIMENTAZIONE PRINCIPALE (SPECIFICA USA CONVERTITORE CATALITICO E NON CATALITICO).

Distacco e riattacco

19.15.02

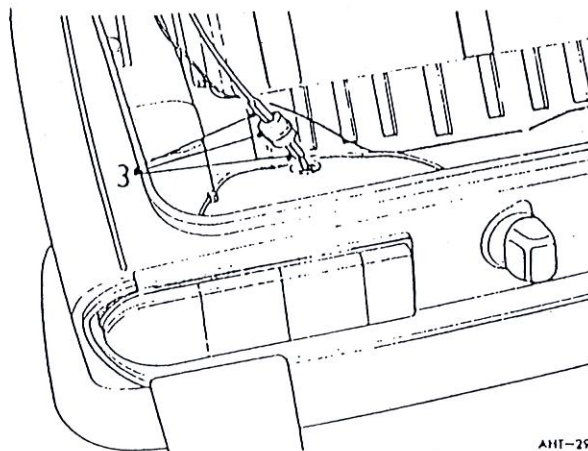
Distacco

1. Staccare la batteria.
2. Togliere il tampone di rifinitura posteriore del bagagliaio.
3. Staccare i tubi d'alimentazione del carburante dal filtro e togliere il filtro.

AVVERTENZA: Se il filtro non dev'essere sostituito o rimontato immediatamente, tappare le estremità dei tubi per evitare perdite di carburante e l'ingresso di materiale estraneo.

Riattacco

4. Se necessario, aprire le estremità dei tubi e montare il filtro assicurandosi che l'estremità del filtro con la parola 'IN' sia rivolta verso l'alto.
5. Eseguire le operazioni 1 e 2 nel senso inverso.



FLESSIBILE-BOCCHETTONE DI RIEMPIMENTO AL SERBATOIO

— Distacco e riattacco

19.40.19

Che comprende il complessivo tappo bocchettone

di riempimento carburante — distacco e

riattacco

19.55.08

Distacco

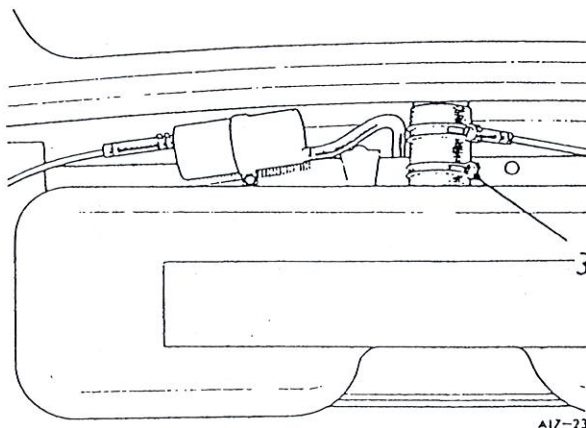
1. Isolare la batteria.
2. Togliere il tampone di rifinitura del bagagliaio. 76.13.20.
3. Allentare la fascetta inferiore di fissaggio del flessibile al serbatoio.
4. Ritirare il complessivo tappo bocchettone di riempimento e flessibile.
5. Allentare la fascetta del flessibile e togliere il flessibile dal complessivo bocchettone di riempimento.

Riattacco

6. Montare il flessibile del bocchettone di riempimento sul complessivo bocchettone di riempimento e stringere la fascetta.
7. Montare il bocchettone di riempimento e il flessibile sul serbatoio e fissare con la fascetta inferiore.
8. Eseguire le operazioni 1 e 2 nell'ordine inverso.

19.25.02

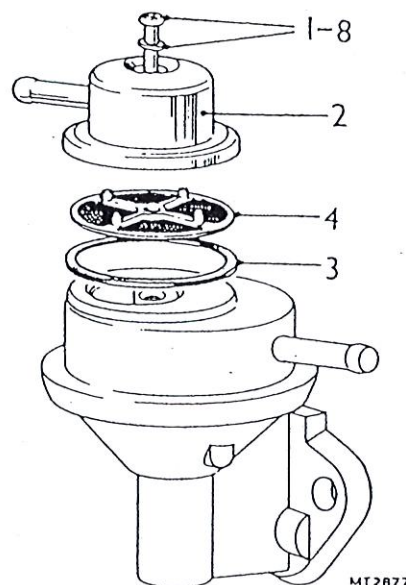
19.40.19



POMPA D'ALIMENTAZIONE

— Pulizia del filtro 19.45.05

1. Togliere la vite di ritegno del coperchio.
2. Sollevare e togliere il coperchio.
3. Togliere l'anello di tenuta.
4. Sollevare e togliere il filtro.
5. Pulire i sedimenti dal coperchio.
6. Pulire ed esaminare il filtro e riattaccarlo.
7. Montare un nuovo anello di tenuta - se necessario.
8. Montare il coperchio e fissarlo con la vite e una nuova rosetta.



POMPA D'ALIMENTAZIONE

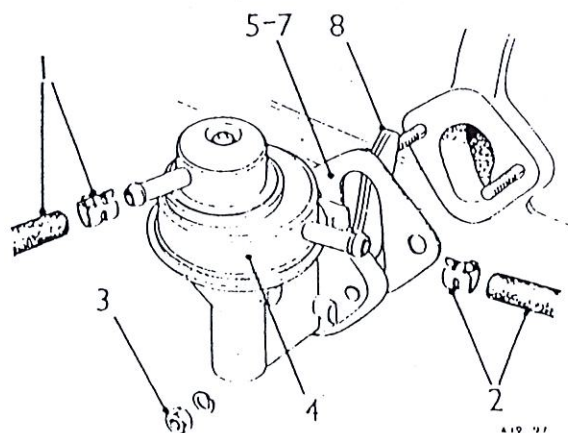
— Distacco e riattacco 19.45.08

Distacco

1. Staccare il tubo dal serbatoio carburante / raccordo d'aspirazione della pompa.
2. Staccare il tubo di scarico dalla pompa.
3. Togliere i dadi di fissaggio della pompa al blocco cilindri.
4. Togliere la pompa.
5. Togliere la guarnizione.

Riattacco

6. Pulire le superfici di contatto della pompa e del blocco cilindri.
7. Montare una nuova guarnizione.
8. Montare la pompa assicurandosi che il braccio d'azionamento corra sulla sommità della camma.
9. Montare e stringere i dadi di ritegno e le rosette elastiche.
10. Montare i tubi d'aspirazione e di scarico del carburante.



SERBATOIO DEL CARBURANTE

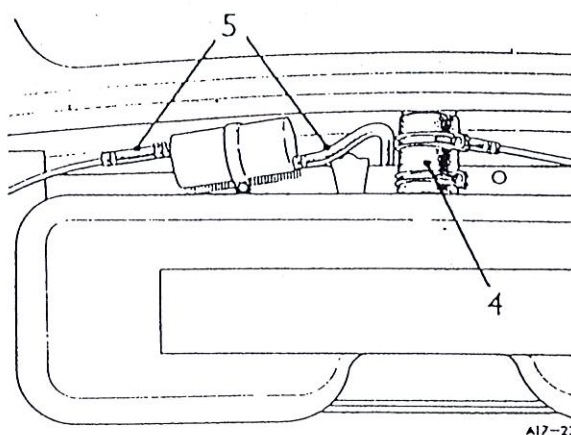
Distacco e riattacco

19.55.01

AVVERTENZA: Questa operazione va eseguita in condizioni in cui le possibilità d'incendio siano minime.

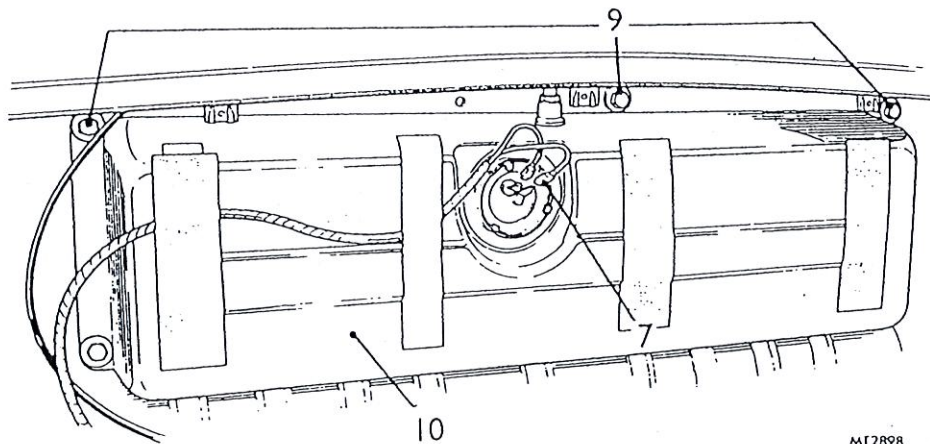
Distacco

1. Isolare la batteria.
2. Travasare carburante dal serbatoio.
3. Togliere il pannello di rifinitura posteriore del bagagliaio.
4. Togliere il flessibile del bocchettone di riempimento, 19.40.19.
5. Staccare i flessibili delle emissioni dal separatore dei vapori (soltanto specifica USA convertitore catalitico e non catalitico).
6. Togliere il pannello di rifinitura posteriore del bagagliaio.
7. Staccare le connessioni Lucar sull'unità emissioni del serbatoio e notare le posizioni per il riattacco.
8. Staccare il tubo di scarico del carburante dalla sommità del serbatoio.
9. Togliere i cinque bulloni e le rosette piane di fissaggio del serbatoio alla carrozzeria.
10. Ritirare il serbatoio del carburante.



Riattacco

11. Eseguire le operazioni 1 - 11 nell'ordine inverso.



SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO

Refrigerante scarico e riempimento	26.10.01
Sistema di raffreddamento - verifica della pressione	26.10.07
Ventilatore - distacco e riattacco	26.25.06
Cinghia del ventilatore - distacco e riattacco	26.20.07
Flessibili - distacco e riattacco	26.30.39
- testata / valvola del riscaldatore	26.30.18
- riscaldatore / tubo pompa dell'acqua	Ved. 80.25.10
- valvola riscaldatore / riscaldatore	Ved. 80.25.09
- collettore d'aspirazione / tubo pompa dell'acqua	26.30.01
- flessibile superiore del radiatore	26.30.07
- flessibile inferiore del radiatore	26.30.46
- termostato / collettore d'aspirazione	
Radiatore - distacco e riattacco	26.40.01
Termostato - distacco e riattacco	26.45.01
- verifica	26.45.09
Accoppiamento viscoso - distacco e riattacco	26.25.19
Pompa dell'acqua - distacco e riattacco	26.50.01
- alloggiamento - distacco e riattacco	26.50.03

REFRIGERANTE

— Scarico e riempimento

20.10.01

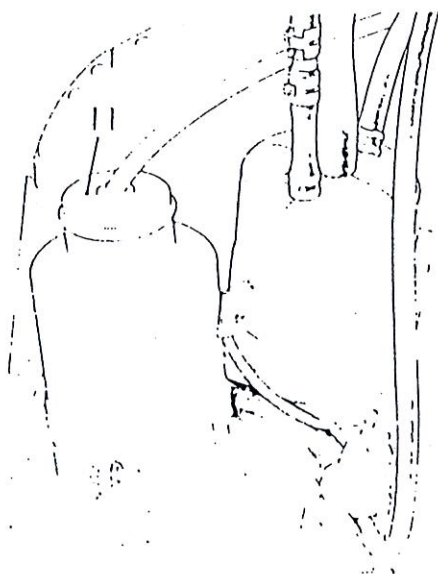
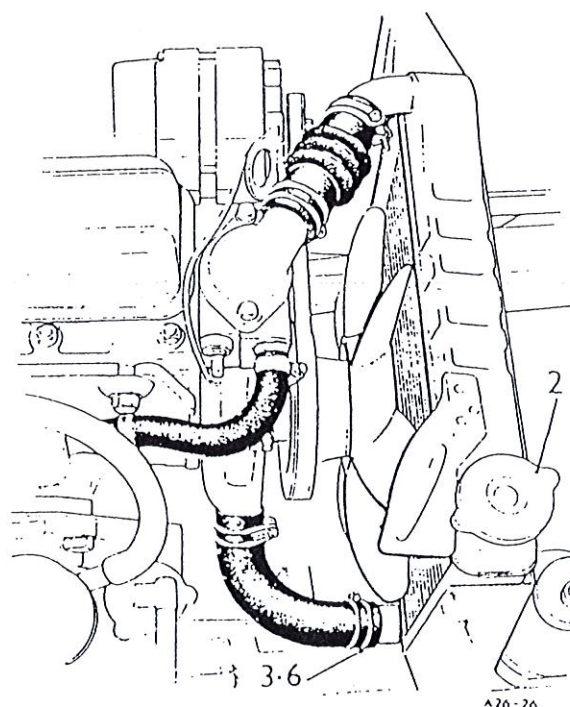
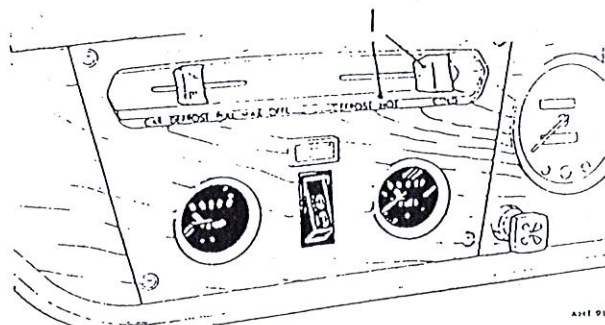
Scarico

AVVERTENZA: Questa operazione va eseguita soltanto quando il refrigerante del motore è freddo o tiepido.

1. Regolare il controllo del riscaldatore nella posizione HOT (caldo).
2. Togliere il coperchio del radiatore.
3. Staccare il flessibile inferiore dal radiatore.
4. Togliere il tappo di scarico del blocco cilindri.
5. Lasciare che il refrigerante si scarichi.

Riempimento

6. Montare il flessibile inferiore del radiatore.
7. Montare il tappo di scarico del blocco cilindri, sostituendo la rosetta di guarnizione.
8. Riempire il radiatore con acqua pulita o con una concentrazione corretta di miscela anticongelante secondo le raccomandazioni del fabbricante — Vedere la sezione 09.
9. Montare il coperchio del radiatore e far girare il motore per circa due minuti.
10. Arrestare il motore, togliere il coperchio del radiatore e fare il rabbocco come necessario fino al fondo del collo del bocchettone di riempimento e riattaccare il coperchio.
11. Fare il rabbocco a metà della bottiglia d'espansione.



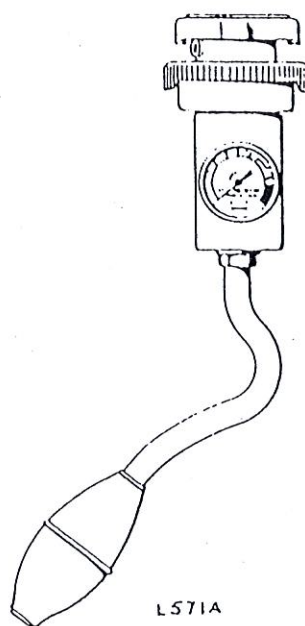
SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO

Verifica della pressione

26.10.07

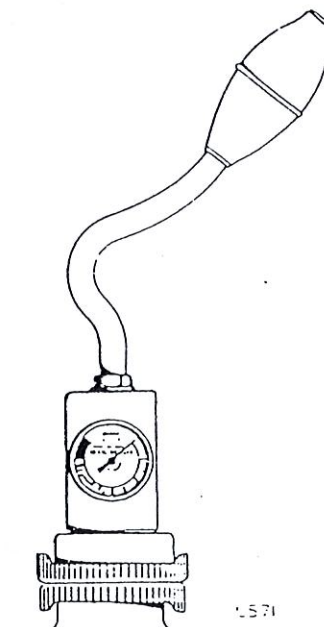
Coperchio del radiatore

1. Pulire in acqua pulita il coperchio del radiatore.
2. Mentre è ancora bagnato, montare il coperchio sul verificatore della pressione.
3. Pompare pressione finché l'indicatore della pressione non sale più. Se il coperchio del bocchettone di riempimento non registra, scartarlo. Scartarlo anche se mantiene una pressione di $0,06 \text{ kg/cm}^2$ al di sotto della cifra stampigliata sul coperchio del bocchettone di riempimento per un periodo di almeno dieci secondi senza pompare ulteriormente.



Radiatore

4. Far riscaldare il motore.
5. Togliere il coperchio del bocchettone di riempimento del radiatore.
6. Fare il rabbocco del sistema di raffreddamento se richiesto.
7. Montare il manometro della pressione sul radiatore.
8. Pompare fino ad ottenere $0,78 \text{ kg/cm}^2$.
9. Verificare se la pressione si mantiene costante per almeno 10 secondi.
10. Assicurarsi che mentre il sistema è pressurizzato non vi siano perdite.
11. Se la pressione scende entro dieci secondi e non vi sono perdite visibili, significa che vi sono perdite interne.



CINGHIA DEL VENTILATORE (SPECIFICA REGNO UNITO E EUROPA)

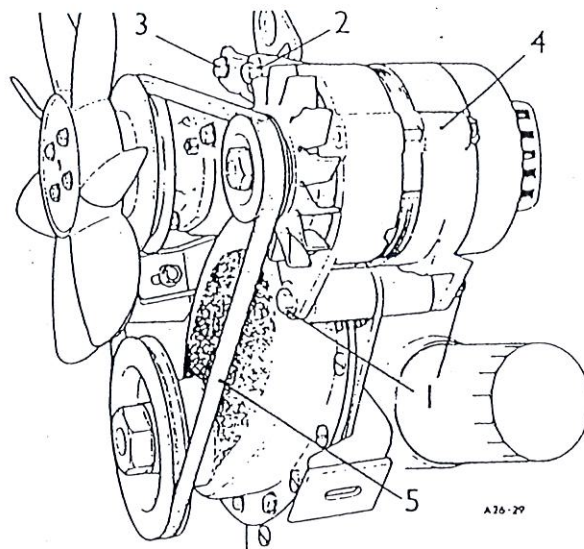
— Distacco e riattacco 26.20.07

Distacco

1. Allentare il perno di articolazione ed il dado sotto l'alternatore.
2. Allentare la vite di fissaggio dell'alternatore al tendicinghia.
3. Allentare la vite di fissaggio del tendicinghia alla pompa dell'acqua.
4. Allentare la cinghia spostando l'alternatore verso il motore.
5. Staccare la cinghia dalle pulegge dell'alternatore, della pompa dell'acqua e dell'albero a gomiti.

Riattacco

6. Montare la cinghia sulle pulegge dell'albero a gomiti, della pompa dell'acqua e dell'alternatore.
7. Regolare la tensione della cinghia. 86.10.05.



CINGHIA DEL VENTILATORE (SPECIFICA CONVERTITORE CATALITICO E NON CATALITICO)

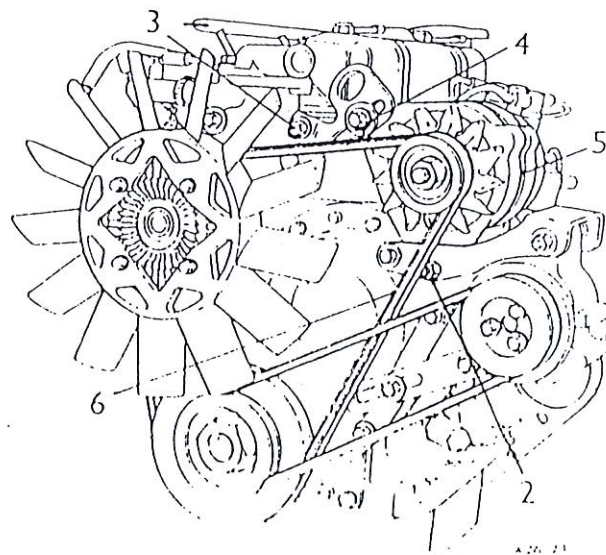
— Distacco e riattacco 26.20.07

Distacco

1. Togliere la cinghia di trascinamento della pompa dell'aria. 17.25.15.
2. Allentare il bullone del perno dell'alternatore.
3. Allentare il bullone di fissaggio della piastra di regolazione sull'alloggiamento della pompa dell'acqua.
4. Allentare il bullone di fissaggio alternatore / piastra di regolazione.
5. Ruotare l'alternatore verso il motore per liberare la tensione della cinghia.
6. Togliere la cinghia del ventilatore dalle pulegge dell'alternatore, della pompa dell'acqua e dell'albero a gomiti.

Riattacco

7. Disporre la cinghia del ventilatore sulle pulegge dell'albero a gomiti, della pompa dell'acqua e dell'alternatore.
8. Regolare la cinghia del ventilatore. 86.10.05.
9. Montare la cinghia di trascinamento della pompa dell'acqua. 17.25.15.
10. Regolare la cinghia di trascinamento della pompa dell'acqua. 17.25.13.



PALETTE DEL VENTILATORE

Distacco e riattacco

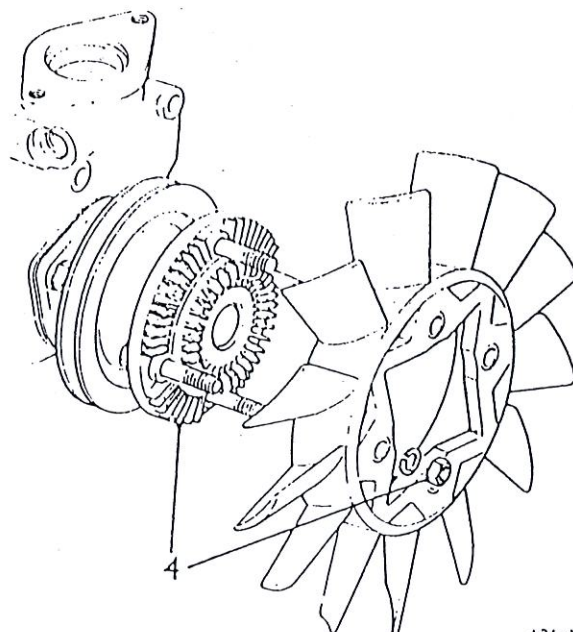
26.25.06

Distacco

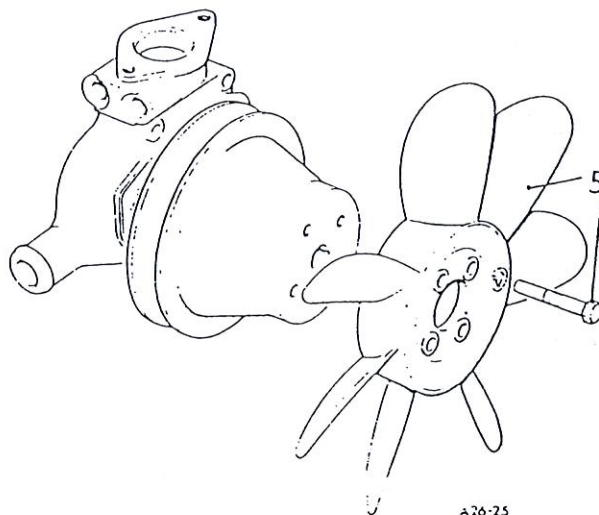
1. Isolare la batteria.
2. Scaricare il sistema di raffreddamento. 26.10.01.
3. Togliere il complessivo alloggiamento pompa dell'acqua completo della pompa dell'acqua e delle palette del ventilatore. 26.50.03.
4. Togliere i quattro dadi e bulloni di fissaggio delle palette del ventilatore all'accoppiamento viscoso. (Specifica USA convertitore catalitico e non catalitico), e togliere le palette del ventilatore.
5. Togliere i quattro bulloni di fissaggio delle palette del ventilatore alla puleggia della pompa dell'acqua e togliere le palette del ventilatore. (Specifica UK e Europa).

Riattacco

6. Eseguire le operazioni 1 - 5 nell'ordine inverso.



A26-18



A26-25



ACCOPIAMENTO VISCOSO (SPECIFICA USA CON-
VERTITORE CATALITICO E NON CATALITICO)

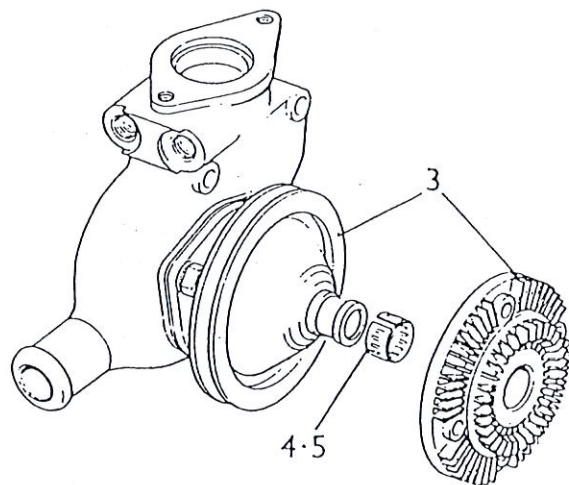
— Distacco e riattacco 26.25.19

Distacco

1. Togliere il complessivo alloggiamento pompa dell'acqua completo delle palette del ventilatore. 26.50.03.
2. Togliere le palette del ventilatore, istruzione 4, 26.25.06.
3. Liberare a pressione l'accoppiamento viscoso dalla puleggia della pompa dell'acqua.
4. Togliere l'anello di tolleranza.

Riattacco

5. Montare un nuovo anello di tolleranza sull'alberino della pompa dell'acqua.
6. Comprimerne l'anello di tolleranza con le dita, mentre si monta l'accoppiamento viscoso sull'alberino.
7. Premere decisamente l'unità sull'alberino tenendo l'anello di tolleranza compresso.
8. Montare le palette del ventilatore.
9. Montare il complessivo alloggiamento della pompa dell'acqua. 26.50.03.



A 76-70

FLESSIBILI

— Distacco e riattacco

AVVERTENZA: Le seguenti operazioni vanno eseguite soltanto quando il refrigerante è freddo o tiepido.

Testa cilindri / valvola riscaldatore	26.30.39
Riscaldatore / tubo pompa dell'acqua	26.30.18
Valvola riscaldatore / riscaldatore	26.30.40
Collettore d'aspirazione / flessibile di ritorno della pompa dell'acqua	26.30.17
Flessibile inferiore del radiatore	26.30.07
Flessibile superiore del radiatore	26.30.01
Termostato / collettore d'aspirazione	26.30.46

Distacco

1. Scaricare il sistema di raffreddamento. 26.10.01.
2. Allentare le fascette del flessibile.
3. Togliere il flessibile.

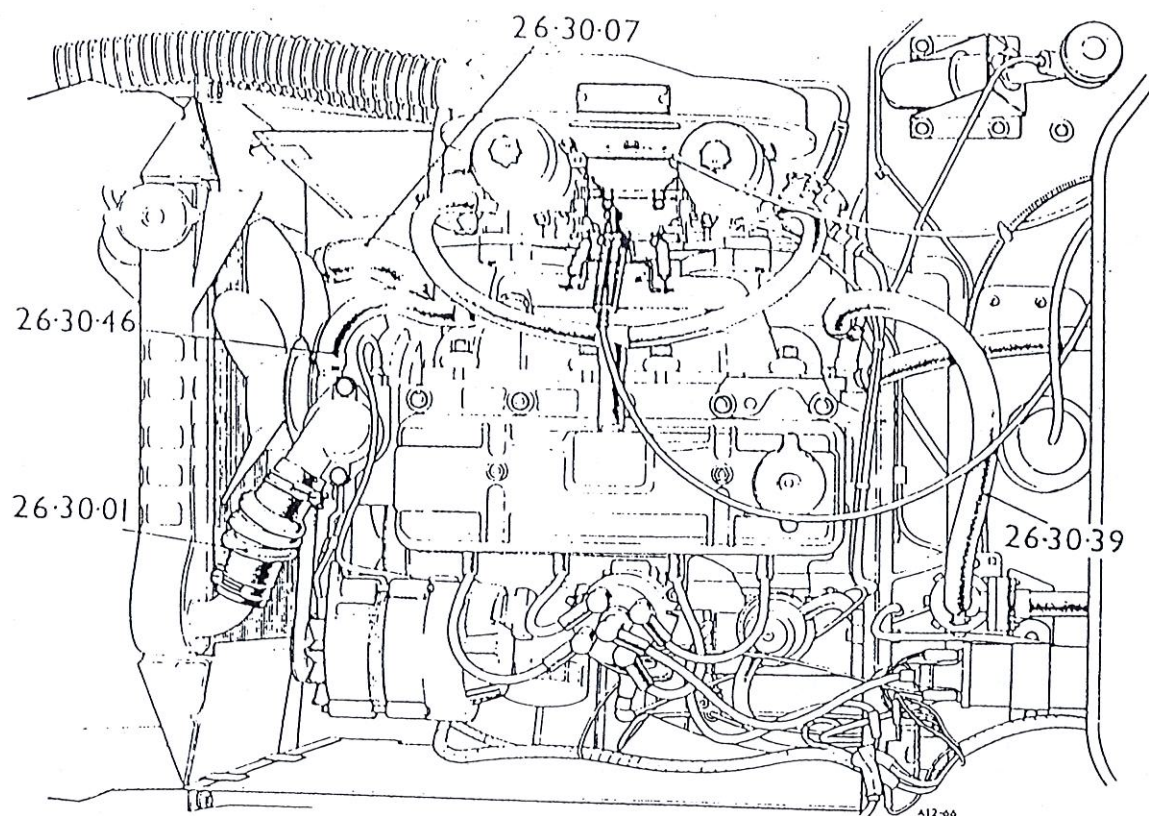
Riattacco

4. Eseguire le operazioni 1 - 3 nell'ordine inverso.

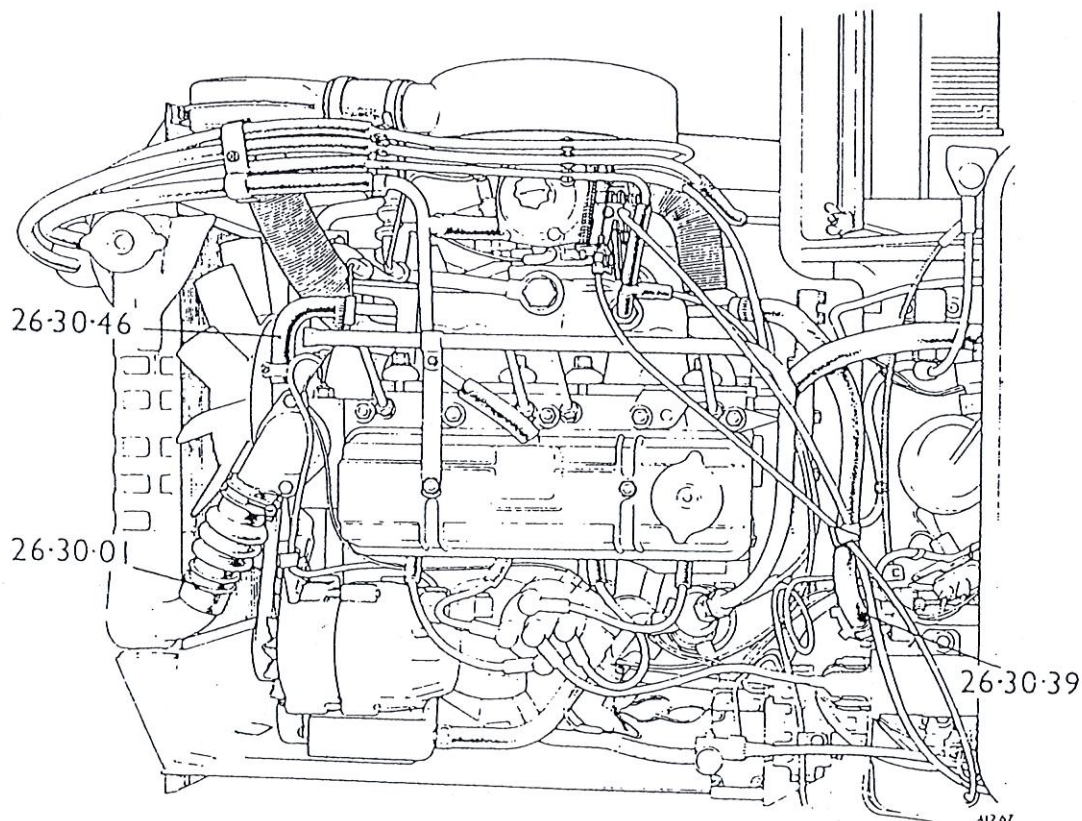


26.30.17





Specifica U.K. e Europea



Specifica U.S.A convertitore non-catalitico



RADIATORE

— Distacco e riattacco

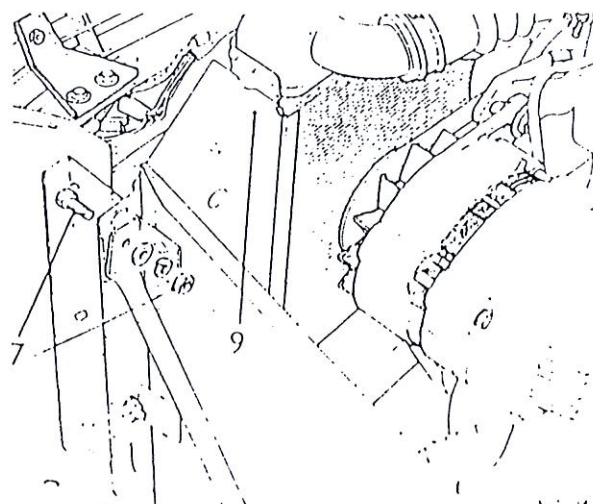
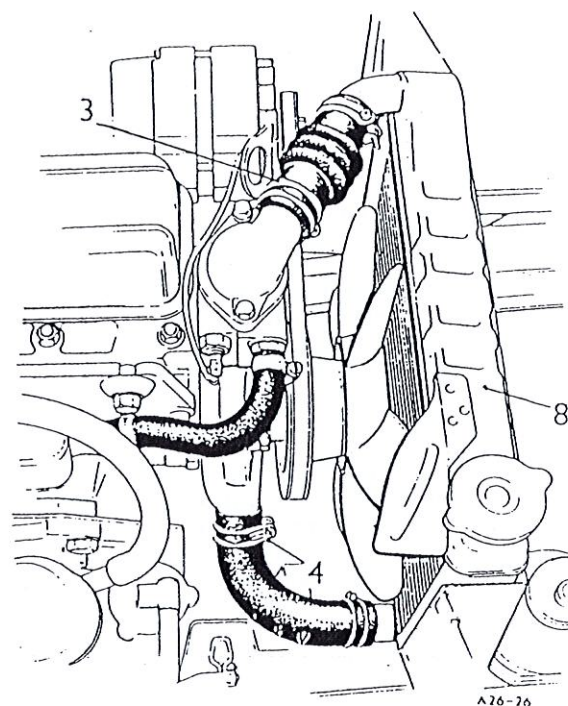
26.40.01

Distacco

1. Isolare la batteria.
2. Scaricare il sistema di raffreddamento. 26.10.01.
3. Staccare il flessibile superiore dall'alloggiamento del termostato..
4. Staccare il flessibile inferiore dall'alloggiamento della pompa dell'acqua.
5. Staccare il tubo di troppopieno dal radiatore.
6. Staccare dai tubi i flessibili di controllo delle evaporazioni e delle emissioni. (Specifica USA convertitore catalitico e non catalitico).
7. Togliere i quattro dadi e bulloni , le rosette piane ed elastiche (due su ciascun lato) di fissaggio del radiatore ai suoi montanti.
8. Ritirare verticalmente il blocco radiatore completo delle sue staffe laterali.
9. Togliere le staffe laterali dal blocco radiatore.

Riattacco

10. Eseguire le operazioni 1 - 9 nell'ordine inverso, assicurandosi di fare il riempimento del sistema di raffreddamento — 26.10.01 — prima di collegare la batteria.



SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO

TERMOSTATO

Distacco e riattacco

26.45.01

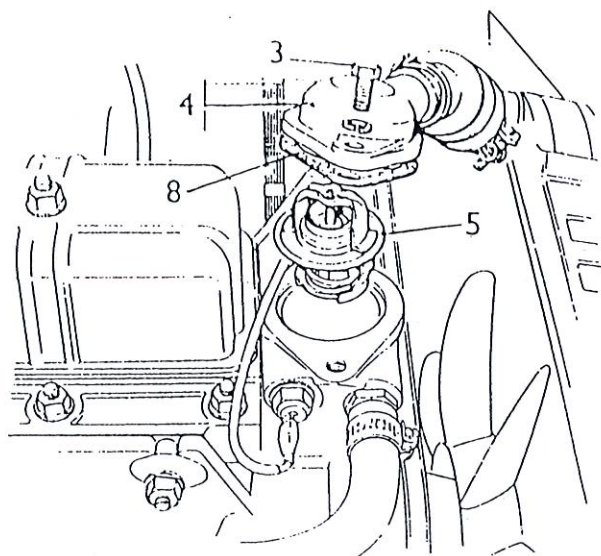
Distacco

AVVERTENZA: Questa operazione va eseguita soltanto quando il refrigerante del motore è freddo o tiepido.

1. Scaicare parzialmente il radiatore, 26.10.01. Scaricare il refrigerante in un recipiente adatto per poterlo poi riusare.
2. Riattaccare il flessibile inferiore.
3. Togliere i due bulloni e le rosette elastiche di fissaggio del gomito del termostato all'alloggiamento della pompa dell'acqua.
4. Sollevare il gomito.
5. Sollevare e togliere il termostato.

Riattacco

6. Pulire le superfici di contatto dell'alloggiamento della pompa dell'acqua e del gomito.
7. Inserire il termostato nell'alloggiamento.
8. Servendosi di una nuova guarnizione, montare il gomito, stringendo i bulloni di ritegno e le rosette elastiche uniformemente alla coppia corretta - vedere la sezione 06.
9. Fare il rabbocco del radiatore e montare il coperchio.



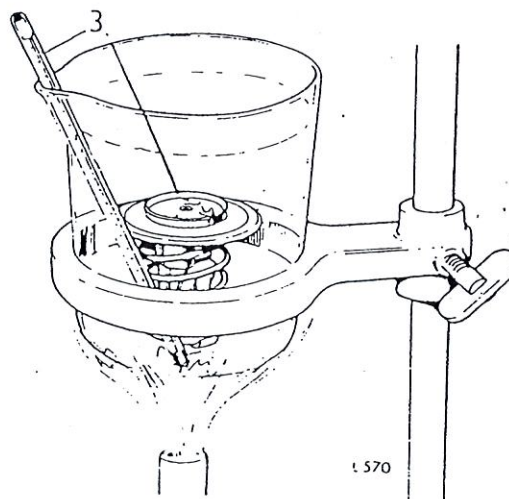
A22-21

TERMOSTATO

— Verifica

26.45.09

1. Togliere il termostato, 26.45.01.
2. Notare la temperatura stampigliata sul termostato, temperatura alla quale esso dovrebbe essere completamente aperto.
3. Collocare il termostato e il termometro centigrado in un bicchiere da laboratorio riempito a metà di acqua. Riscaldare l'acqua e osservare la temperatura alla quale il termostato si apre.
4. Rimontare o sostituire il termostato, come necessario, 26.45.01.



L570



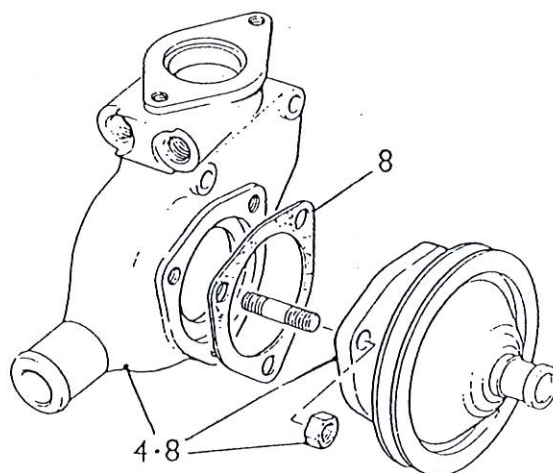
POMPA DELL'ACQUA

— Distacco e riattacco

26.50.01

Distacco

1. Staccare la batteria.
2. Togliere il complessivo alloggiamento della pompa dell'acqua, completo delle palette del ventilatore. 26.50.03.
3. Togliere le palette del ventilatore, istruzione 4 o 5 a seconda della specifica, 26.25.06.
4. Togliere i tre dadi di fissaggio della pompa dell'acqua all'alloggiamento della pompa dell'acqua.
5. Ritirare la pompa dell'acqua (completa dell'accoppiamento viscoso — Specifica convertitore catalitico e non catalitico).
6. Togliere l'accoppiamento viscoso. 26.25.19.



A 26-19

Riattacco

7. Montare l'accoppiamento viscoso. 26.25.19 (Specifica USA convertitore catalitico e non catalitico).
8. Pulire le superfici di contatto dell'alloggiamento della pompa dell'acqua e dell'alloggiamento e, usando una nuova guarnizione, montare la pompa dell'acqua, fissandola con tre dadi e tre rosette elastiche.
9. Montare le palette del ventilatore, eseguendo nell'ordine inverso l'operazione 4.
10. Pulire l'alloggiamento della pompa dell'acqua nelle sue superfici di contatto con la testa cilindri e pulire anche le superfici di contatto della testata, e usando una nuova guarnizione, montare l'alloggiamento della pompa dell'acqua. 26.50.03.
11. Riempire il sistema di raffreddamento prima di collegare la batteria.

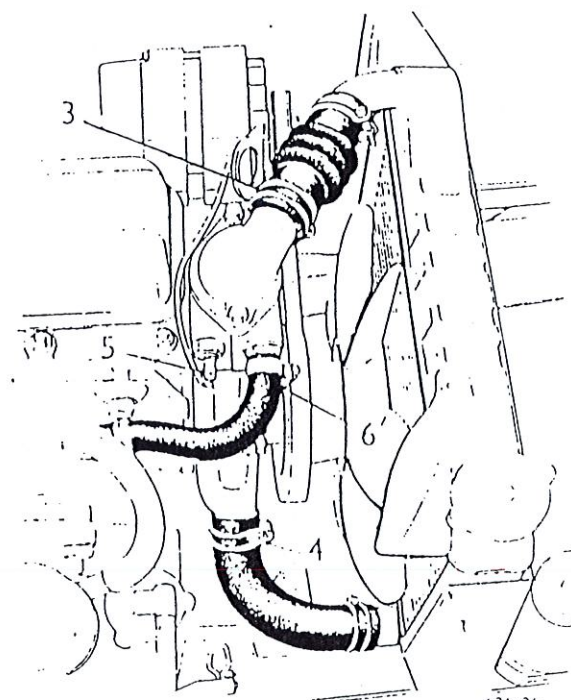
COMPLESSIVO ALLOGGIAMENTO POMPA DELL'ACQUA

— Distacco e riattacco

26.50.03

Distacco

1. Isolare la batteria.
2. Scaricare il sistema di raffreddamento.
3. Staccare il flessibile superiore dall'alloggiamento del termostato.
4. Staccare il flessibile inferiore dall'alloggiamento della pompa dell'acqua.
5. Staccare il cavo che trasmette la temperatura dell'acqua.
6. Staccare il flessibile dall'alloggiamento della pompa dell'acqua al collettore d'aspirazione.



A 26-26



SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO

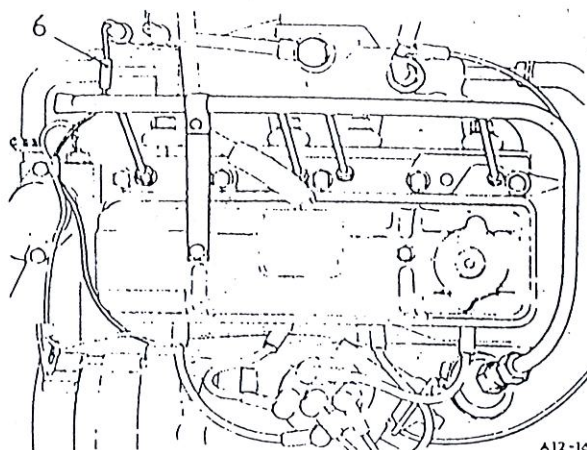
7. Staccare il tubo della depressione dal pozzetto vapori anteriore / distributore. (Specifica USA convertitore catalitico e non catalitico).
8. Staccare il tubo dall'unione con l'alloggiamento della pompa dell'acqua.
9. Togliere i tre bulloni di fissaggio dell'alloggiamento della pompa dell'acqua alla testata.
10. Ritirare l'alloggiamento della pompa completo della pompa dell'acqua, dell'alloggiamento del termostato e del ventilatore.

Riattacco

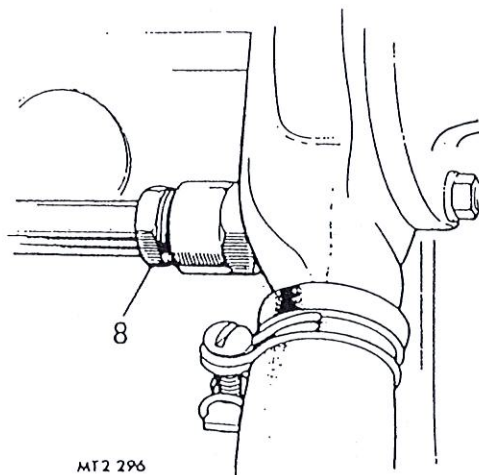
11. Pulire le superfici di contatto dell'alloggiamento della pompa dell'acqua e del blocco cilindri.
12. Usando una nuova guarnizione montare il complessivo alloggiamento della pompa dell'acqua alla testata e stringere uniformemente i tre bulloni di ritegno.
13. Eseguire le operazioni 1 - 8 nell'ordine inverso.

Nota. Illustrazione A: specifica britannica e europea.

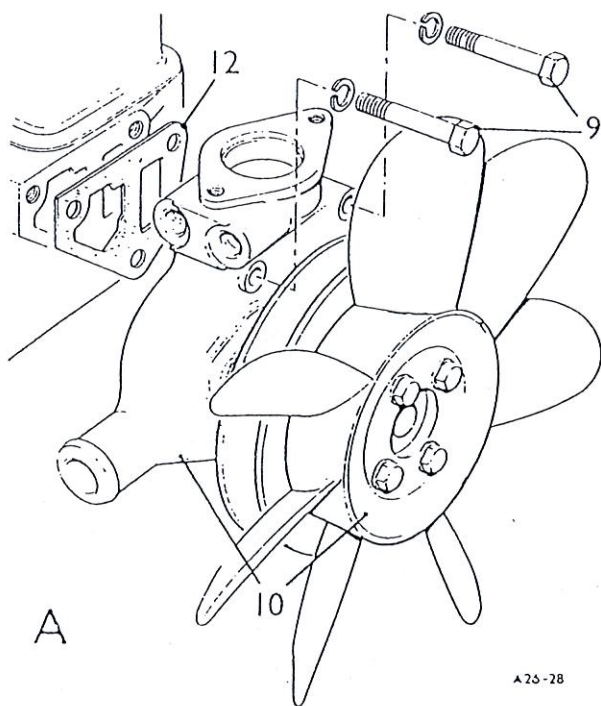
Illustrazione B: specifica U.S.A. convertitore catalitico e non catalitico.



A12-16

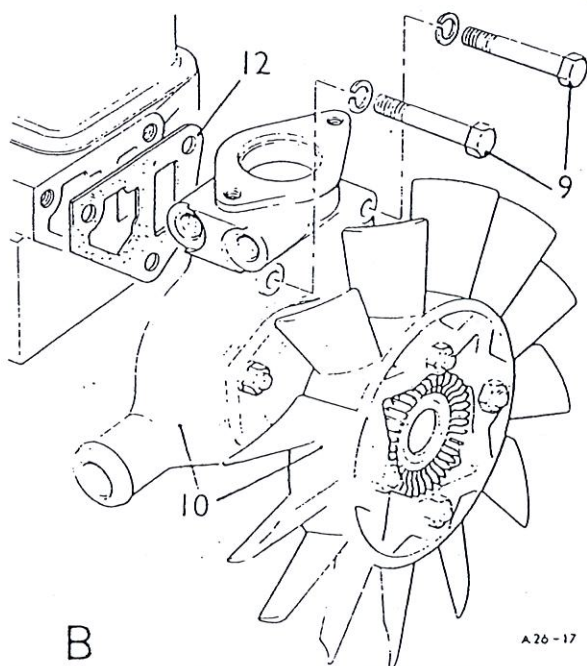


MT2 296



A

A26-28



B

A26-17



SISTEMA DI SCARICO E COLLETTORI

Guarnizione della flangia del tubo di discesa -- distacco e riattacco	30.10.26
Collettore di scarico -- distacco e riattacco	30.15.10
Sistema di scarico -- allineamento -- verifica e regolazione	30.10.30
-- completo -- distacco e riattacco	30.10.01
-- descrizione	30.00.00
Tubo anteriore -- distacco e riattacco	30.10.09
Collettore d'aspirazione -- distacco e riattacco	30.15.02
Tubo intermedio -- distacco e riattacco	30.10.11
Guarnizione del collettore -- distacco e riattacco	30.15.15
Staffette di montaggio -- distacco e riattacco	30.20.07
Tubo posteriore e silenziatore -- distacco e riattacco	30.10.22

SISTEMA DI SCARICO

— Descrizione

30.00.00

Le vetture del mercato U.S.A. che non sono dotate di sistema controllo emissioni di scarico con catalizzatore, hanno un sistema di scarico in due parti che comprende un tubo anteriore che scorre per tutta la lunghezza della vettura fino al collegamento del complessivo silenziatore posteriore. Le altre vetture hanno un sistema di scarico in tre parti comprendente un tubo anteriore, un tubo intermedio, e un complessivo tubo posteriore e silenziatore combinato. Per ulteriori particolari sull'attrezzatura di controllo emissioni di scarico, vedere la Sezione 17.

SISTEMA DI SCARICO COMPLETO

— Distacco e riattacco

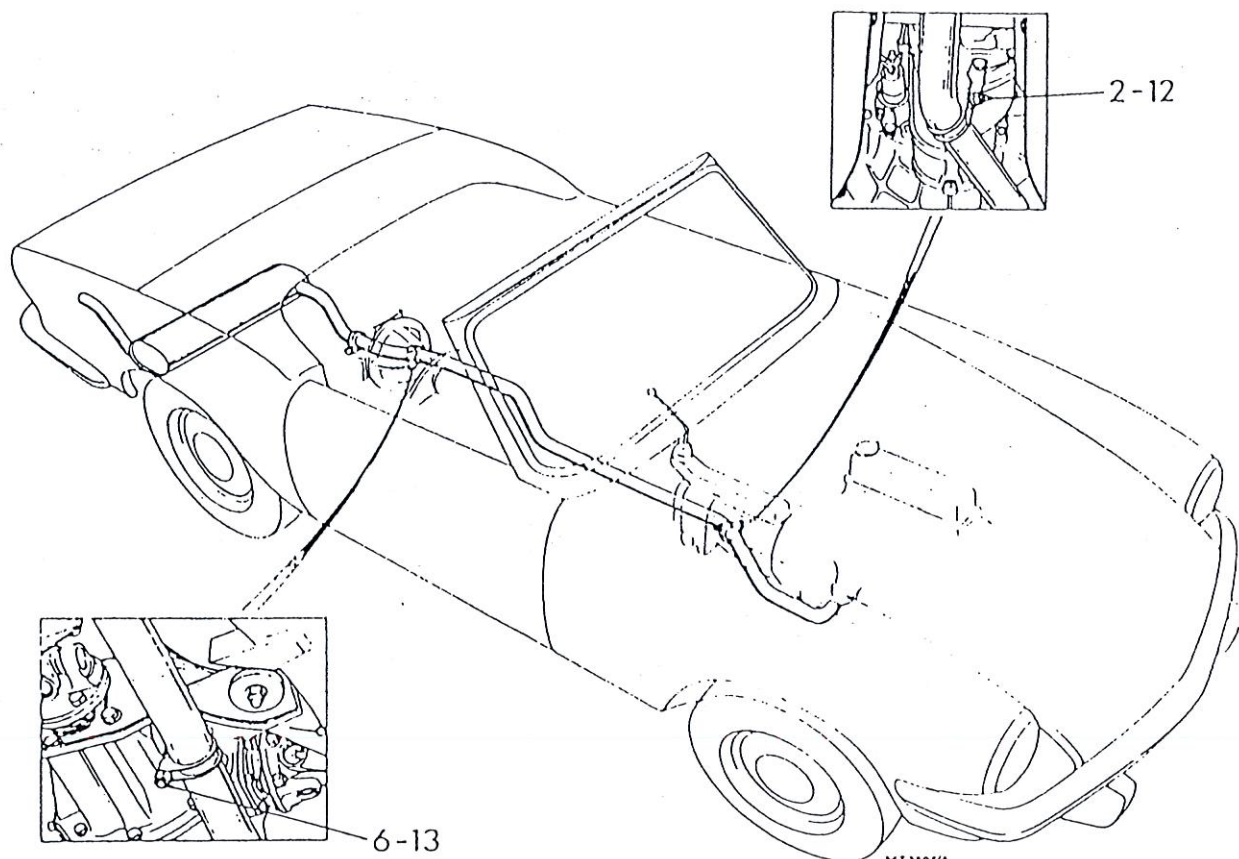
30.10.01

Distacco

1. Togliere il complessivo silenziatore. 30.10.22.
2. Togliere il bullone, il dado e la rosetta per liberare il montante anteriore dalla scatola del cambio.
3. Togliere i dadi e le rosette di fissaggio del tubo anteriore al collettore di scarico.
4. Vetture per il mercato U.S.A. Staccare il tubo controllo emissioni dal tubo anteriore.
5. Staccare il tubo anteriore dal collettore e togliere la guarnizione della flangia del tubo di discesa.
6. Sostenere il sistema di scarico e togliere un bullone, un dado e la rosetta per liberare il sistema di scarico dal montante centrale.
7. Togliere il sistema di scarico dalla vettura.
8. Sistema in tre parti - Allentare il morsetto, o i tre bulloni, i dadi e le rosette sulle vetture con catalizzatore, e separare il tubo anteriore dal tubo intermedio.

Riattacco

9. Sistema a tre parti - Assemblare il tubo anteriore sul tubo intermedio, montare la fascetta, o i tre bulloni, i dadi e le rosette, ma non fare il serraggio.
10. Montare il tubo anteriore, con una nuova guarnizione sulla flangia del tubo di discesa, sul collettore di scarico.
11. Vetture mercato U.S.A. Ricollegare il tubo controllo emissioni al tubo anteriore.
12. Montare il bullone del montante anteriore del sistema di scarico, ma non stringere.
13. Montare il bullone del montante centrale del sistema di scarico, ma non stringere.
14. Montare il complessivo silenziatore. 30.10.22.
15. Controllare l'allineamento del sistema 30.10.30 prima di stringere tutti i morsetti e i bulloni dei montanti.
16. Avviare il motore e assicurarsi che non vi siano perdite di gas dal sistema di scarico.



SISTEMA DI SCARICO E COLLETTORI

TUBO ANTERIORE

-- Distacco e riattacco

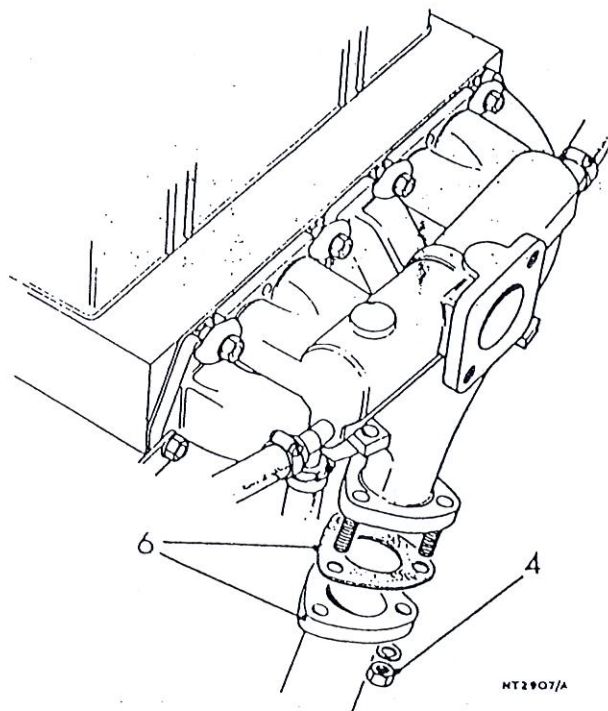
30.10.09

Distacco

1. Sistema a due parti - Togliere il bullone, il dado e la rosetta per liberare il montante centrale del sistema di scarico.
2. Staccare il tubo anteriore dal silenziatore (sistema a due parti) o tubo intermedio (sistema a tre parti).
3. Togliere un bullone, il dado e la rosetta per liberare il montante anteriore dalla scatola del cambio.
4. Togliere i dadi e le rosette di fissaggio del tubo anteriore al collettore di scarico.
5. Vetture mercato U.S.A. Staccare il tubo controllo emissioni dal tubo anteriore.
6. Staccare il tubo anteriore dal collettore e togliere la guarnizione della flangia del tubo di discesa.
7. Ritirare il tubo anteriore dal silenziatore (sistema a due parti) o dal tubo intermedio (sistema a tre parti).

Riattacco

8. Eseguire le operazioni 1 - 7 nell'ordine inverso, e assicurarsi di eseguire quanto segue:
 - a. Montare una nuova guarnizione sul tubo di discesa.
 - b. Controllare l'allineamento del sistema di scarico 30.10.30 prima di stringere il morsetto e i bulloni dei montanti.
9. Avviare il motore e assicurarsi che non vi siano perdite di gas dal sistema di scarico.



TUBO INTERMEDIO

— Distacco e riattacco

30.10.11

Non applicabile alle vetture del mercato U.S.A. che non sono dotate di sistema di controllo emissioni di scarico con catalizzatore.

Distacco

1. Staccare il complessivo silenziatore. 30.10.22.
2. Liberare il tubo anteriore dal tubo intermedio.
3. Togliere un bullone, il dado e la rosetta per liberare il montante anteriore dalla scatola del cambio.
4. Togliere un bullone, il dado e la rosetta, per liberare il sistema di scarico dal montante centrale.
5. Ritirare il tubo intermedio dal tubo centrale.

Riattacco

6. Eseguire le operazioni 1 - 5 nell'ordine inverso, ma non stringere il morsetto o i bulloni dei montanti.
7. Controllare l'allineamento del sistema di scarico 30.10.30 prima di stringere i morsetti e i bulloni dei montanti.



TUBO POSTERIORE E SILENZIATORE

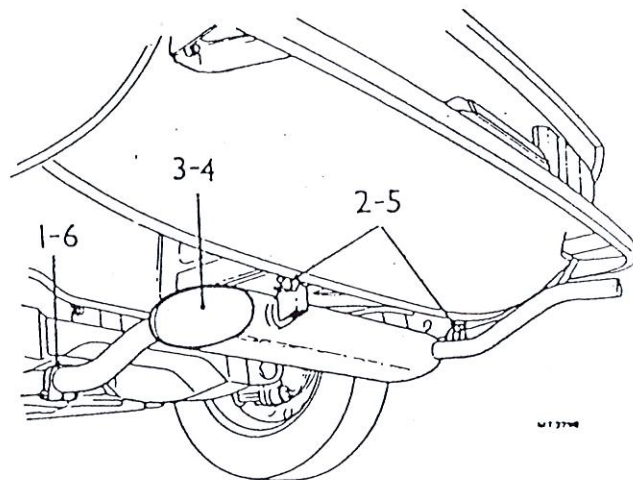
— Distacco e riattacco 30.10.22

Distacco

1. Staccare la fascetta di ritegno del complessivo silenziatore al tubo anteriore (sistema a due parti) o al tubo intermedio (sistema a tre parti).
2. Togliere i due bulloni, i dadi e le rosette e le piastrine di ritegno del silenziatore alle staffette posteriori di supporto notando la posizione delle piastrine del morsetto per il corretto montaggio.
3. Togliere il complessivo silenziatore dalla vettura.

Riattacco

4. Allineare il complessivo silenziatore e farlo scorrere sul tubo intermedio/anteriore.
5. Montare nuovamente i due bulloni, i dadi, le rosette e le piastrine di ritegno.
6. Stringere la fascetta di giunzione.
7. Avviare il motore e assicurarsi che non vi siano perdite di gas dal sistema di scarico.



GUARNIZIONE DELLA FLANGIA DEL TUBO DI DISCESA

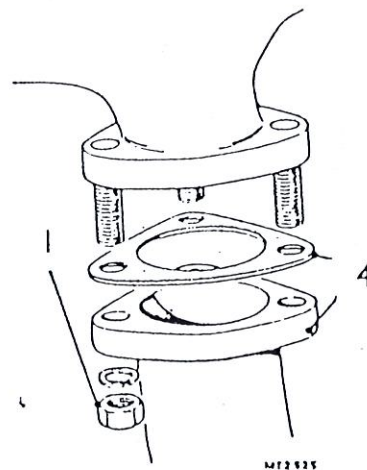
— Distacco e riattacco 30.10.26

Distacco

1. Togliere i dadi e le rosette di fissaggio del tubo anteriore al collettore di scarico.
2. Togliere un bullone, il dado e la rosetta per liberare il montante anteriore dalla scatola del cambio.
3. Vetture del mercato U.S.A. Staccare il tubo controllo emissioni dal tubo anteriore.
4. Staccare il tubo anteriore e togliere la guarnizione della flangia.

Riattacco

5. Eseguire le operazioni 1 - 4 nell'ordine inverso.
6. Avviare il motore e assicurarsi che non vi siano perdite dallo scarico.



SISTEMA DI SCARICO E COLLETTORI

ALLINEAMENTO DEL SISTEMA DI SCARICO

-- Verifica e regolazione 30.10.30

NOTA: Questa operazione va fatta soltanto se vi è un'udibile indicazione che:

- il sistema di scarico sta imbrattando la carrozzeria e/o
- i componenti del sistema di scarico sono disposti in modo tale uno sull'altro che i montanti sono deformati e provocano la vibrazione della carrozzeria.

Verifica

- Assicurarsi che tutti i tubi e silenziatore non siano in contatto con la scocca.

Regolazione

Se necessario, fare di nuovo l'allineamento del sistema di scarico.

- Allentare tutti i bulloni dei morsetti e dei montanti, ri-allineare il sistema se necessario e stringere i bulloni.
- Avviare il motore e assicurarsi che non vi siano perdite di gas dallo scarico.

COLLETTORI

COLLETTORE D'ASPIRAZIONE

-- Distacco e riattacco 30.15.02

* Operazioni 1 - 31 compreso.

COLLETTORE DI SCARICO

-- Distacco e riattacco 30.15.10

* Operazioni 1 - 15 soltanto e 17 - 31 compreso, ad esclusione del No.18.

GUARNIZIONE DEL COLLETTORE

-- Distacco e riattacco 30.15.15

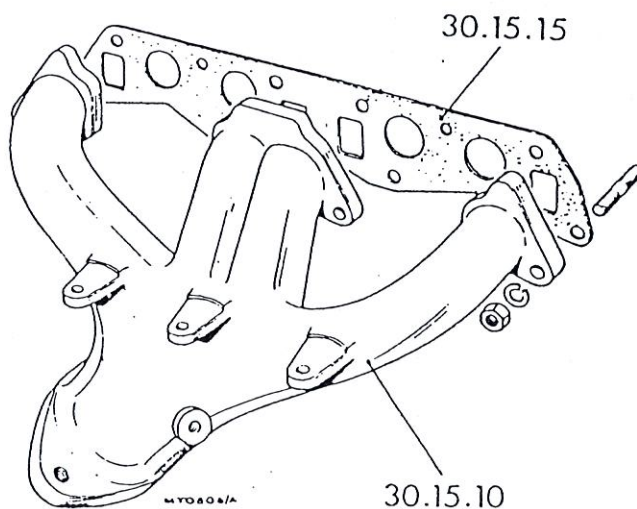
* Operazioni 1 - 6,8,10 - 12 e 17,21 - 26,29 - 31

* Non applicabile alle vetture del mercato U.S.A. dotate di sistema controllo emissioni con catalizzatore. Per queste vetture vedere più avanti sotto l'istestazione separata.

Distacco

- Staccare la batteria.
- Scarica parzialmente il sistema di raffreddamento. 26.10.01.
- Togliere il filtro dell'aria. 19.10.01.
- Staccare i flessibili dell'acqua dal collettore d'aspirazione.
- Staccare il tubo del carburante, il cavo dell'acceleratore e il cavo della valvola dell'aria dai carburatori/e.
- Vetture mercato U.S.A. Staccare le tubazioni sistema controllo emissioni dal collettore d'aspirazione e liberare i tubi dalla sommità del carburatore.
- Togliere i dadi e le rosette di fissaggio del tubo anteriore di scarico al collettore di scarico.
- Togliere un bullone, il dado e la rosetta per liberare il montante anteriore del sistema di scarico dalla scatola del cambio.

continua



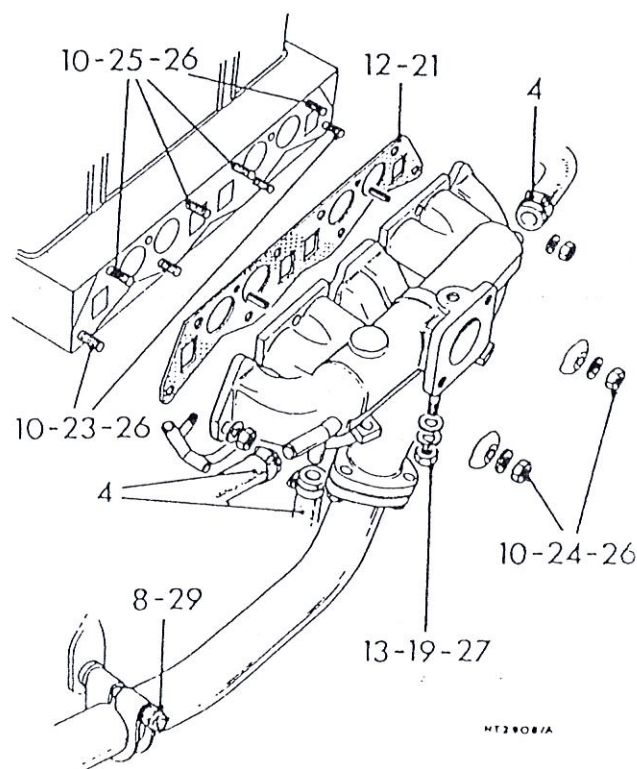
9. Togliere il tubo anteriore staccandolo dal collettore e togliere la guarnizione della flangia del tubo di discesa.
10. Svitare gli otto dadi e rosette e i sei morsetti di fissaggio del complessivo collettore d'aspirazione e di scarico alla testata.
11. Ritirare il complessivo collettori d'aspirazione e di scarico, completi dei carburatori dalla testa cilindri.
12. Togliere e scartare la guarnizione del collettore.

Con il complessivo collettori su un banco da lavoro

13. Lavorando sotto il complessivo, togliere due bulloni o un dado e una rosetta di fissaggio del collettore d'aspirazione al collettore di scarico.
14. Vetture per il mercato U.S.A. Togliere la valvola E.G.R. (ricircolazione dei gas di scarico) e le connessioni dai collettori.
15. Separare il collettore d'aspirazione dal collettore di scarico.
16. Togliere il/i carburatori dal collettore d'aspirazione — due dadi e rosette.

Riattacco

17. Pulire le superfici della guarnizione sui collettori, il/i carburatori e la testa cilindri.
18. Montare il/i carburatori sul collettore d'aspirazione, sostituendo la/le guarnizioni, se necessario.
19. Assemblare il collettore d'aspirazione sul collettore di scarico, montare la rosetta e il dado o i due bulloni, ma non stringere.
20. Vetture mercato U.S.A. Montare la valvola E.G.R. e le connessioni sui collettori.
21. Montare una nuova guarnizione collettori e assicurarsi che i perni di riferimento siano disposti correttamente.
22. Collocare i collettori d'aspirazione e scarico sui perni e sui prigionieri della testa cilindri.
23. Montare, ma non stringere, i due dadi e le rosette di fissaggio delle estremità del collettore di scarico alla testa cilindri.
NOTA: La staffa del tubo dell'acqua è fissata da un dado posteriore.
24. Montare, ma non stringere, i due morsetti, le rosette e i dadi di fissaggio della parte inferiore delle flange dei collettori alla testa cilindri.
NOTA: Su alcuni modelli vengono usati due morsetti più lunghi in questa posizione.
25. Montare, ma non stringere, i quattro bulloni, le rosette e i dadi di fissaggio della parte superiore delle flange dei collettori alla testa cilindri.
NOTA: Sulle vetture del mercato U.S.A. la staffetta antiincendio è fissata dal dado anteriore.



HT3908/A

SISTEMA DI SCARICO E COLLETTORI

26. Con i morsetti disposti correttamente, stringere uniformemente gli otto dadi del collettore.
27. Stringere i due bulloni o un dado di fissaggio del collettore d'aspirazione al collettore di scarico.
28. Montare il tubo anteriore di scarico al collettore di scarico servendosi di una nuova guarnizione per la flangia del tubo di discesa.
29. Montare il bullone, il dado e la rosetta di fissaggio del sistema di scarico alla scatola del cambio.
30. Eseguire le operazioni 1 - 6 nell'ordine inverso.
31. Avviare il motore e assicurarsi che non vi siano perdite dallo scarico.

VETTURE MERCATO U.S.A. DOTATE DI SISTEMA CONTROLLO EMISSIONI SCARICO CON CATALIZZATORE

Distacco

1. Togliere la testata dal motore. 12.29.10.
2. Togliere il complessivo collettore dalla testata e smontare i collettori seguendo le operazioni 10 - 16 descritte prima.

Riattacco

3. Ri-assemblare i collettori e montare il complessivo collettore sulla testata seguendo le operazioni 17-27 descritte sopra.
4. Montare la testata sul motore. 12.29.10.
5. Avviare il motore e assicurarsi che non vi siano perdite dallo scarico.

STAFFETTE DI MONTAGGIO

— Distacco e riattacco 30.20.07

Le staffette di montaggio del sistema di scarico sono fissate ad entrambe le estremità mediante un bullone di fissaggio.

