

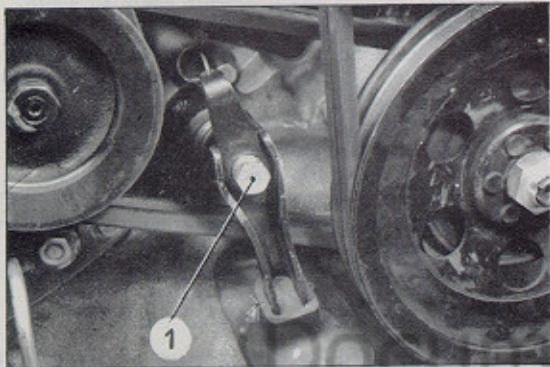
REGOLAZIONI DI BASE

VEICOLI CON S.C.I.

OSSERVAZIONI:

- Le regolazioni di base devono essere effettuate quando il veicolo si comporta in modo insoddisfacente oppure quando il motore si blocca frequentemente.
- Le regolazioni di base sono composte di sei operazioni diverse che dovranno essere obbligatoriamente effettuate nell'ordine indicato.
- Il motore dev'essere caldo e il veicolo dovrà aver viaggiato almeno per qualche minuto onde evitare una successiva evoluzione delle regolazioni effettuate. Le regolazioni di base dovranno essere effettuate con la massima accuratezza.

1408



I - REGOLAZIONE DEL GIOCO DI DISINNESTO

1. Preregolazione:

OSSERVAZIONE: il motore dev'essere caldo. Una regolazione effettuata a motore freddo rischia di rivelarsi errata a motore caldo.

Fare girare il motore al minimo. Collocare la prolunga della manovella d'avviamento.

Allentare la vite di regolazione (1) della forcella frizione per frazioni di giro, fino all'istante in cui la prolunga viene leggermente trascinata ma può essere facilmente immobilizzata a mano.

2. Regolazione:

Serrare il dado (1) di due giri.

II - CONTROLLO DEL GIOCO D'INNESTO

3. Accertarsi che la molla di richiamo della forcella sia in buon stato e correttamente fissata. Fare cadere la pressione nel cilindro tramite il comando ausiliario della frizione. Verificare che la forcella non subisca forzamenti.

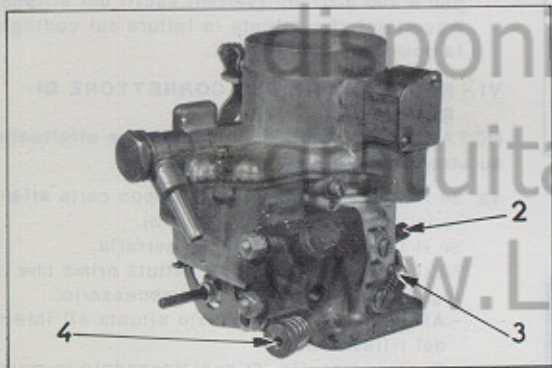
In caso contrario ripetere la regolazione del gioco di disinnesto che in questo caso è probabilmente troppo elevato.

III - REGOLAZIONE DEL MINIMO

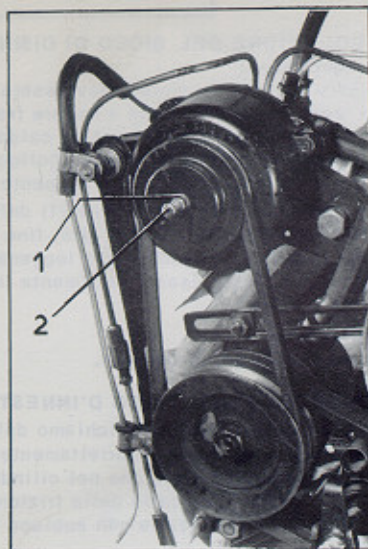
NOTA: Questa regolazione dev'essere effettuata a motore caldo.

4. Avvitare a fondo senza forzare, la vite di regolazione (4) del minimo accelerato.
 5. Agire sulla vite di arresto (2) della farfalla secondaria per ottenere un regime di: 550 giri/min circa (veicoli usciti prima del 9/68) 625 giri/min (veicoli usciti dal 9/68).
 6. Agire sulla vite di regolazione (3) di arricchimento in un senso o nell'altro per ottenere il regime più rapido rispetto all'apertura della farfalla realizzato precedentemente.*
 7. Allentare in seguito progressivamente la vite di arresto (2) per portare il regime fra: 550 e 600 giri/min (veicoli usciti prima del 9/68) 625 e 675 giri/min (veicoli usciti dal 9/68). Accertarsi che durante la lettura sul contagiri la pompa AP non carichi.
 8. Se il regime non è stabile, agire nuovamente sulla vite di regolazione (3) dell'arricchimento (procedere in maniera molto progressiva).
- NOTA: Dopo ogni regolazione della vite (2) della farfalla secondaria, dare un colpo di acceleratore con il comando manuale della frizione in posizione "innesto" in modo da essere certi che la farfalla ritorni in battuta sulla vite.

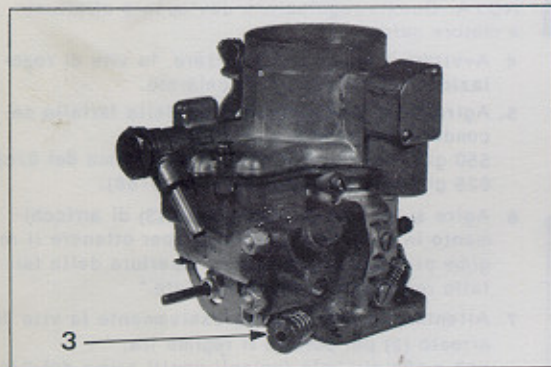
1360



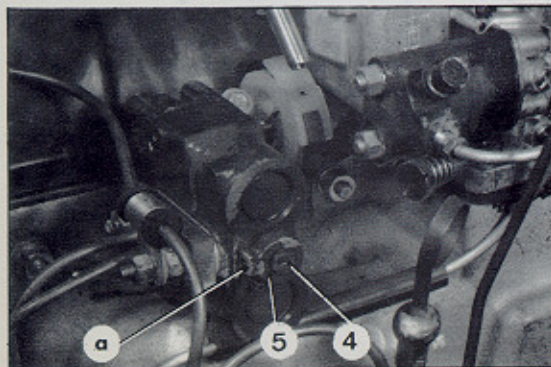
92 338



1360



3389



OSSERVAZIONE: Per la realizzazione delle operazioni seguenti e' indispensabile l'impiego di un contagiri elettronico (2436-T). Questo contagiri verra' collocato in derivazione sul morsetto di uscita (terminale rosso della bobina).

Il contagiri elettronico dovra' essere periodicamente tarato in funzione dell'impiego.

Esso dovra' corrispondere alle seguenti norme:

- Quadrante di grande diametro graduato da 0 a 1500 giri/min massimo.
- Lancetta stabile durante il funzionamento.

IV - REGOLAZIONE DELLA VELOCITA' DI PARTENZA

NOTA: Questa regolazione dev'essere effettuata a motore caldo e con il veicolo posto su suolo piano e orizzontale.

9. Avviare il motore, innestare la 1a e accelerare molto lentamente. Il veicolo dovra' iniziare a muoversi fra:

700 e 750 giri/min (veicoli usciti prima del 9/68)

725 e 775 giri/min (veicoli usciti dal 9/68)

10. In caso contrario procedere come segue:

Fermare il motore. Sbloccare il controdado (1) della vite di regolazione (2) sul regolatore centrifugo.

Se l'innesto avviene ad un regime superiore a 750 o 775 giri/min allentarla.

Bloccare il controdado (1).

V - REGOLAZIONE DEL MINIMO ACCELERATO

NOTA: Questa regolazione dev'essere effettuata a motore caldo.

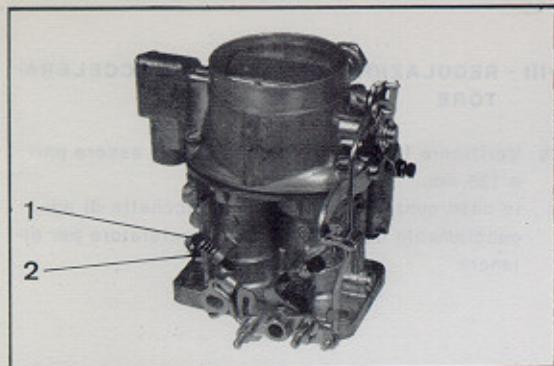
11. Con il motore al minimo allentare la vite di regolazione (3) del minimo accelerato fino ad ottenere un regime compreso fra 875 e 925 giri/min (veicoli usciti prima del 9/1968) e fra 850 e 900 giri/min (veicoli usciti dal 9/1968). Accertarsi che durante la lettura sul contagiri la pompa AP non carichi.

VI - REGOLAZIONE DEL CORRETTORE DI REINNESTO

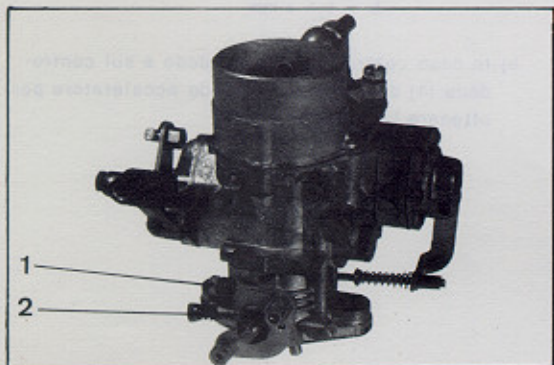
NOTA: Questa regolazione dev'essere effettuata su strada a motore caldo.

12. Se il tempo di reinnesto e' troppo corto allentare la vite (4) (senso antiorario).
Se il tempo e' troppo lungo serrarla.
Se il rilievo "a" viene in battuta prima che la regolazione sia corretta, e' necessario:
 - Allentare la vite d'arresto situata all'interno del rilievo "a".
 - Ruotare l'anello (5) posizionandolo in modo da ottenere una possibilita' di regolazione massima nei due sensi.
 - Serrare la vite d'arresto.

1237



2395



VII - REGOLAZIONE DEL MINIMO

NOTA:

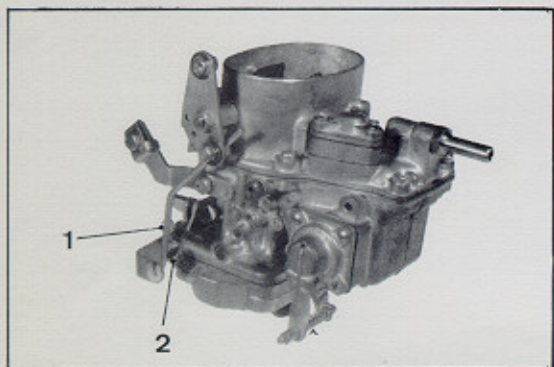
La suddetta regolazione dev'essere effettuata a motore caldo.

E' indispensabile impiegare un contagiri. Quest'ultimo dovrà essere molto preciso e di facile lettura da 0 a 1500 giri/min.

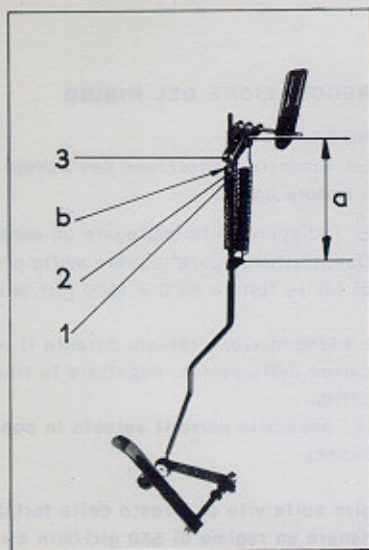
La lettura viene falsata durante il tempo di carica della pompa: aspettare la fine fase di carico.

(E' possibile porre il veicolo in posizione bassa).

13. Agire sulla vite di arresto della farfalla (1) per ottenere un regime di 550 giri/min circa.
14. Per effettuare la suddetta regolazione ricercare, tramite la vite di arricchimento (2), il regime piu' rapido.
15. Allentare in seguito lentamente la vite di arresto (1) quindi riportare il regime motore fra:
 - 550 e 600 giri/min (veicoli usciti prima del 10/1968)
 - 625 e 675 giri/min (veicoli usciti dal 10/1968).



VEICOLI T.T.



VIII - REGOLAZIONE DEL COMANDO ACCELERATORE

16. Verificare la quota "a": essa dovrà essere pari a 135 mm.
In caso contrario spostare la placchetta di agganciamento delle molle dell'acceleratore per ottenere

$$a = 135 \text{ mm}$$

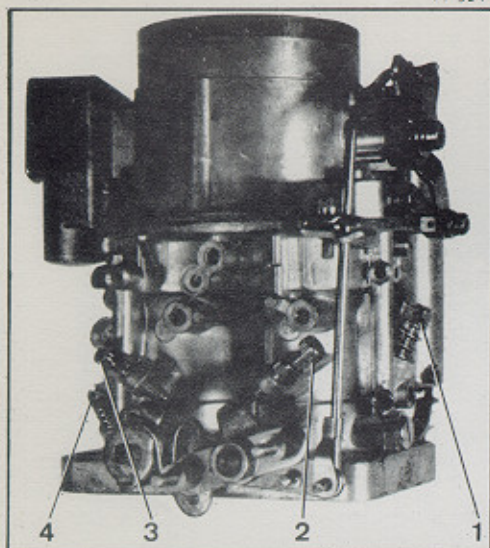
- 17 a) Con il pedale dell'acceleratore premuto a fondo, aprire le o la farfalla al massimo e controllare la quota "b" fra i pezzi (2) e (3). Questa quota dovrà essere pari a:

$$b = 1 \text{ a } 4 \text{ mm}$$

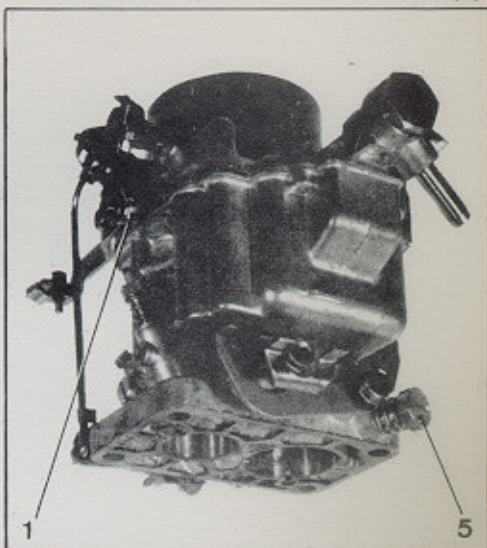
- b) In caso contrario agire sul dado e sul controdado (1) dell'asta di comando acceleratore per ottenere la suddetta quota.

VEICOLI D.T.T.
usciti dal 9/1972

11 524



11 525



REGOLAZIONE DEL MINIMO

OSSERVAZIONE IMPORTANTE:

E' tassativamente proibito intervenire sulle viti di arresto (2) e (3) delle farfalle dei corpi primario e secondario, dato che esse sono regolate con un micrometro in fase di fabbricazione.

REGOLAZIONE DEL MINIMO

La regolazione del minimo deve essere effettuata su un motore con i carburatori e l'accensione correttamente regolati e munito di un filtro aria abbastanza pulito.

1. Accertarsi del corretto ritorno delle farfalle dei corpi primario e secondario in posizione di riposo.
2. Allentare la vite di espansione del congiuntore-disgiuntore.
3. Fare girare il motore per portare l'olio ad una temperatura da 70 a 80° C.
Conservare questa temperatura per tutta la durata delle operazioni di regolazione del minimo.
4. Agire sulla vite di miscela (1) per ottenere, secondo il tipo di veicolo un regime di:
 650 ± 25 giri/min.
5. Veicoli con s.c.i.: agire sulla vite (5) del minimo accelerato per portare il regime motore a
 900 ± 25 giri/min.