

SERIE II

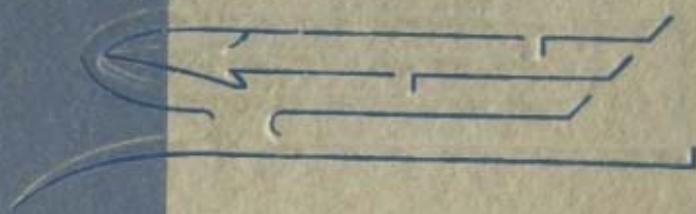
N° 121

Lancia

Lancia Ordea Club - rassegna stampa

ISTRUZIONI
PER L'USO E LA
MANUTENZIONE

Lancia Ordea Club - rassegna stampa



SETTIMA EDIZIONE
OTTOBRE 1947

Lancia Ardea Club - rassegna stampa



Lancia Ardea Club - rassegna stampa

Ardea

**ISTRUZIONI PER L'USO
E LA MANUTENZIONE**



LANCIA & C. - FABBRICA AUTOMOBILI - TORINO - S. A.

SERVIZIO ASSISTENZA TECNICA
Stampato n. 24954

Proprietà riservata della LANCIA & C. - TORINO - S. A.

TIPOGRAFIA L. RATTERO. VIA MODENA 40 - TORINO

PREFAZIONE

In questo opuscolo sono state ordinatamente raccolte le norme necessarie per il buon uso e la normale manutenzione della vettura.

Dalla completa e costante osservanza di queste norme dipendono il regolare funzionamento, la lunga durata, e quindi l'economia nell'esercizio della vettura.

Raccomandiamo perciò ai Sigg. Clienti nel loro interesse, di leggerlo attentamente almeno una volta, per acquistare una conoscenza generale della struttura e del funzionamento dei vari organi della vettura ed essere quindi in grado, volendo occuparsene personalmente, di eseguire con cognizione le varie operazioni di manutenzione e di verifica.

Non sempre però è possibile, se non si dispone di una adeguata attrezzatura, provvedere a tutte le operazioni qui descritte; perciò raccomandiamo i Sigg. Clienti di rivolgersi per qualsiasi occorrenza all'Officina Riparazioni della Fabbrica, alle Filiali od ai Concessionari locali di Vendita, ove troveranno la migliore assistenza. Raccomandiamo di acquistare esclusivamente pezzi di ricambio « Lancia ».

SERVIZIO ASSISTENZA TECNICA

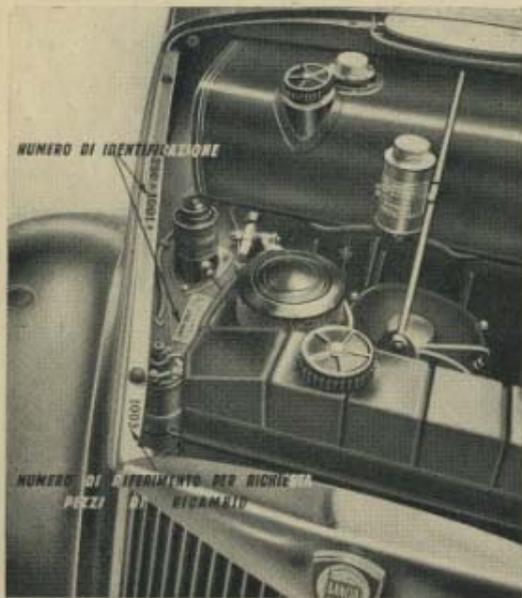


Fig. 1. - Dati per l'identificazione della vettura.

DATI PER L'IDENTIFICAZIONE DELL'AUTOVETTURA E DEL MOTORE

Ogni vettura ed il rispettivo motore sono contraddistinti da appositi numeri di identificazione e precisamente:

la vettura ha il numero di identificazione (caratterizzato dal prefisso 250) impresso al centro del bordo superiore della

fiancata anteriore destra e sulla targhetta applicata sul piano inclinato nell'interno della fiancata stessa.

Esempio: 250 * 1001 * (vedi fig. 1).

il motore ha il numero di identificazione impresso sull'apposito piano sporgente dalla parte superiore destra del blocco cilindro, dietro il puratore.

Esempio: motore 100 N. * 1030 *

NB. Questi numeri sono gli unici che servono all'identificazione della vettura agli effetti di legge e sono quelli riportati sul certificato d'origine e sul libretto di circolazione della vettura stessa.

Oltre questi, su ogni vettura, è impresso un altro numero e precisamente:

il numero di riferimento per le richieste delle parti di ricambio, che, a differenza del precedente, non porta alcun prefisso.

Tale numero è impresso sulla parte anteriore del bordo superiore della fiancata anteriore destra della vettura.

Esempio: 1003 (vedi fig. 1).

NB. - Questo numero deve essere sempre indicato, assieme al numero di identificazione della vettura, nelle richieste delle parti di ricambio ed è quello a cui si riferiscono le indicazioni di inizio del montaggio delle parti modificate, che sono riportate nelle distinte descrittive del Catalogo delle parti di ricambio e nei relativi « bollettini di variazione ».

INDICE

	Pagine
Prefazione	5
Dati per l'identificazione	6

1.

CARATTERISTICHE E DATI PRINCIPALI

Motore	14
Trasmissione	17
Telaio e ruote	17
Impianto elettrico	19
Apparecchi di comando e di controllo	20
Rifornimenti	22
Prestazioni	23
Dimensioni principali	33

2.

NORME PER L'USO DELLA VETTURA

Norme generali	26
Prima di usare la vettura	26
Quando la vettura è nuova	26
Durante la marcia della vettura	27
Limiti di velocità	28
Uso della vettura	28
Avviamento normale del motore	28
Avviamento a freddo	29
Avviamento difficile o mancato	30
Uso del cambio di velocità	32
Soste della vettura	33

Cause più probabili dell'eventuale cattivo funzionamento del motore e loro rimedi

3.

DESCRIZIONE E MANUTENZIONE DELLA VETTURA

MOTORE	38
Distribuzione	38
Regolazione del gioco delle valvole	41
Messa in fase della distribuzione	42
Alimentazione	44
Serbatoio, rubinetti e filtri	44
Carburatore	47
Filtro aria	50
Accensione	50
Messa in fase dell'accensione	51
Bobina	53
Candele	53
Lubrificazione	54
Qualità degli olii	54
Sistema di lubrificazione	54
Circolazione dell'olio	55
Filtro autopulitore a lamelle	58
Valvole di regolazione e di sicurezza	59
Manometro	60
Raffreddamento	60
Pompa acqua	61
Radiatore	62
Miscela incongelabili	63
Persiana del radiatore	64
Ventilatore	65
Termostato	66

	Pagina
Controllo della compressione dei cilindri	67
TRASMISSIONE	68
Frizione	68
Cambio di velocità	71
Albero trasmissione	72
Ponte posteriore	72
GUIDA E STERZO	75
SOSPENSIONE ANTERIORE	76
SOSPENSIONE POSTERIORE	81
Ammortizzatori	81
FRENI	83
Registrazione dei freni	83
Impianto freni sistema SABIF (montato dalla vettura 250-4848)	86
RUOTE E PNEUMATICI	
IMPIANTO ELETTRICO	88
Quadro di distribuzione	90
Scatola delle valvole	92
Scatola di derivazione	93
Dinamo	93
Motorino d'avviamento	94
Batteria d'accumulatori	95
Avvisatore elettroacustico	96
Elettrocalamita « Deviolux » per segnalazioni luminose	96
Proiettori e fanali	97
Fanalino posteriore	100
Indicatori di direzione	101
TELAIO-CARROZZERIA	101
Sollevamento della vettura	102
Manutenzione della carrozzeria	103

4.

RIASSUNTO DELLE NORME DI MANUTENZIONE

	Pagina
Premessa	106
Qualità degli olii	107
Elenco riassuntivo delle operazioni di lubrificazione dei controlli e delle pulizie	108
Prima di usare la vettura	108
Durante l'uso della vettura	108
Dopo i primi 1000 km.	108
Ogni 2000 Km.	109
Ogni 8000 Km.	111
Ogni mese	112
Ogni tre o quattro mesi	112
Lunga inattività della vettura	113

VARIANTI PER VETTURE CON IMPIANTO A 12 VOLT 115

Lancia Ordea Club - rassegna stampa

Lancia Ordea Club - rassegna stampa

1.

**CARATTERISTICHE
E DATI PRINCIPALI**

1.

CARATTERISTICHE E DATI PRINCIPALI

MOTORE (tipo 100).

Numero dei cilindri		4
Diametro dei cilindri	mm.	65
Corsa degli stantuffi	mm.	68
Cilindrata totale	cm ³	903
Rapporto di compressione		6
Potenza effettiva a 4600 giri al 1'	CV	28,8
Potenza tassabile in Italia	CV	12
Peso del motore	kg.	80
Disposizione dei cilindri a V stretto.		

DISTRIBUZIONE (vedere a pag. 38).

Distribuzione a valvole in testa inclinate, comandate da un solo albero di distribuzione, azionato da una catena silenziosa munita di tenditore automatico.
La disposizione degli organi di distribuzione è brevettata.

DATI DELLA DISTRIBUZIONE (*)

Aspirazione	{	apertura P.M.S.
		chiusura 10° dopo il P.M.I.
Scarico	{	apertura 40° prima del P.M.I.
		chiusura 10° dopo il P.M.S.

(*) I dati sopradetti sono ottenuti registrando le valvole di aspirazione e di scarico con un gioco di mm. 0,45. Il gioco normale tra bilancieri e valvole a motore freddo è di mm. 0,30.

ALIMENTAZIONE (vedere a pag. 44).

Carburatore « Zenith » tipo 30 VIML con dispositivo di avviamento.

DATI DEL CARBURATORE

Diffusore	mm.	21
Getto principale	»	0,85
Getto compensatore	»	0,60
Getto del minimo	»	0,65
Getto del dispositivo di avviamento	»	1,10
Valvola del dispositivo di avviamento	»	3,5

Filtro aria silenziatore di grandi dimensioni.

ACCENSIONE (vedere a pag. 50).

Accensione a batteria, con:

Spinterogeno « Marelli » S 33 a 6 Volt ad anticipo automatico, comandato direttamente dall'albero motore a mezzo di un albero obliquo.

Bobina « Marelli » tipo 66504/20.

Candele « Marelli » tipo MW 145 T 7.

Ordine di accensione		2-1-3-4
Anticipo fisso riferito all'albero motore		8°
Anticipo automatico (con inizio a 1250 giri al 1')		28°
Anticipo totale		36°
Gioco tra le punte del rottore dello spinterogeno mm. 0,3 ÷ 0,4		
Gioco tra le punte delle candele » 0,6 ÷ 0,7		
Diametro e passo delle candele » 14 × 1,25		

LUBRIFICAZIONE (vedere a pag. 54).

Lubrificazione a circolazione forzata per tutti gli organi principali, mediante:

Pompa meccanica ad ingranaggi.

Filtro autopulitore a lamelle incorporato in posizione orizzontale nel blocco cilindri.

Pressione normale dell'olio dai bassi agli alti regimi del motore: kg/cm² 0,5-4.

Olio contenuto nella coppa: l. 3.

RAFFREDDAMENTO (vedere a pag. 60).

Raffreddamento a circolazione d'acqua mediante:

Pompa centrifuga e ventilatore.

Radiatore a tubi ed alette. Temperatura dell'acqua controllata da un

elemento termostatico bimetallico inserito nella tubazione di ritorno dell'acqua nel radiatore, e da un

dispositivo a persiane mobili, comandato a mano.

Acqua contenuta nel radiatore l. 3,—
Acqua contenuta nel motore 3,—

Totale l. 6,—

AVVIAMENTO (vedere a pag. 28).

Avviamento con **motorino elettrico** « Marelli » tipo MCD 0,3/6 R4 comandato a mano, munito di una leva situata sul cruscotto.

SOSPENSIONE DEL MOTORE

Sospensione del motore con molle a balestra e supporti di gomma (sistema brevettato).

TRASMISSIONE

FRIZIONE (vedere a pag. 68).

Frizione monodisco a secco

Gioco normale del pedale della frizione mm. 15-20.

CAMBIO VELOCITÀ (vedere a pag. 71).

Cambio velocità in blocco col motore, a quattro velocità e retromarcia; 2^a e 3^a silenziose. Leva di comando centrale.

RAPPORTI DEGLI INGRANAGGI DEL C. V.

1 ^a velocità	3,9:1	3 ^a velocità	1,43:1
2 ^a velocità	2,215:1	4 ^a velocità	1:1
Retromarcia 3,9:1			

Olio contenuto nella scatola del cambio: l. 0,90.

ALBERO DI TRASMISSIONE (vedere a pag. 72).

Albero di trasmissione tubolare, con due giunti elastici ad anelli di gomma.

PONTE POSTERIORE (vedere a pag. 72).

Ponte posteriore di lamiera d'acciaio stampata. Coppia conica a dentatura « Gleason-Hypoid » 8/39.

Rapporto di riduzione 4,875:1.

Olio contenuto nella scatola del ponte l. 1,4.

TELAIO E RUOTE (vedere a pag. 101).

Telaio-carrozzeria monoscocca di lamiera di acciaio, a forma aerodinamica con piano inferiore completamente liscio.

STERZO (vedere a pag. 75).

Sterzo con guida a destra del tipo a settore elicoidale e vite senza fine. Tiranti di accoppiamento e di comando montati su boccole elastiche.

SOSPENSIONE (vedere a pag. 76).

Sospensione anteriore del classico sistema brevettato « Lancia » a ruote indipendenti con molla ad elica cilindrica ed ammortizzatore a liquido.

Sospensione posteriore con molle a balestra semi-elittiche; attacchi anteriori e posteriori montati su boccole elastiche.

AMMORTIZZATORI (vedere a pag. 81).

Ammortizzatori idraulici « Houdaille ».

FRENI (vedere a pag. 83).

Freni del tipo a ganaschia ad espansione.

Comando a pedale idraulico (tipo Lockheed fino alla vettura 250-4867, tipo SABIF dalla vettura 250-4848) sulle ruote anteriori e posteriori.

Comando a mano meccanico completamente indipendente sulle ruote posteriori.

RUOTE (vedere a pag. 87).

A disco speciali alleggerite. Cerchio a base allargata (145 x 400).

PNEUMATICI (vedere a pag. 87).

A base allargata a bassissima pressione (145 x 400). Pressione di gonfiaggio kg/cm² 1,500.

IMPIANTO ELETTRICO (vedere a pag. 88).

Tensione 6 volt

DINAMO

Dinamo Marelli tipo MRED 90/6-2000 R 6 con regolatore di tensione

Potenza normale Watt 90

Rotazione (lato comando) destra

Rapporto di trasmissione: giri $\frac{\text{motore}}{\text{dinamo}}$ $\frac{1}{1,467}$

MOTORINO

Motorino Marelli tipo MCD 0,3/6 R 4

Rotazione (lato pignone) destra

Rapporto di trasmissione: giri $\frac{\text{motore}}{\text{motorino}}$ $\frac{1}{12,25}$

BATTERIA

Batteria a 6 volt, 60 Amp/h 6 x 60 UNI 508

Dimensioni mm. 200 x 175 x 240

Peso con acido kg. 15,800

QUADRETTO DISTRIBUZIONE

Quadretto distribuzione Marelli tipo Q 111.

AVVISATORE ELETTROACUSTICO

Avvisatore elettroacustico Marelli tipo T 27.

TERGICRISTALLO

Tergicristallo Marelli tipo Tg 100 a doppia racchetta.

FANALERIA

Proiettori con lampadine per luci di posizione (n. 2) Watt 5/3

e lampadine a doppio filamento (Bilux) per luci abbaglianti ed anabbaglianti (n. 2) Watt 35/35

Fanale illuminazione targa e segnalatore d'arresto con:

lampadina per illuminazione targa (n. 1)	Watt	5
lampadina per segnalatore d'arresto (n. 2)	»	5/3
lampadine per illuminazione apparecchi di bordo (n. 4)	»	1,5
lampadina per indicatori di direzione (n. 2)	»	3
lampadina per illuminazione interna della vettura (n. 1)	»	5/3
lampadina spia dinamo e segnalatori di direzione (n. 2)	»	0,6

APPARECCHI DI CONTROLLO E DI COMANDO

Sulla tavola porta apparecchi (da sinistra a destra):

- Interruttore per il comando del tergicristallo.
- Comando dei segnalatori di direzione.
- Pulsante dell'avvisatore elettrico (marcia notturna)
- Contachilometri.
- Quadro distribuzione dell'impianto elettrico.
- Interruttore per l'illuminazione apparecchi di bordo.
- Spia per il controllo del funzionamento degli indicatori di direzione.
- Indicatore livello benzina.
- Manometro della pressione dell'olio per la lubrificazione del motore.
- Orologio.
- Spia per il controllo della carica della dinamo.

Sporgenti dal bordo inferiore della tavola porta apparecchi (da sinistra a destra):

- Leva a mano comando areatore.

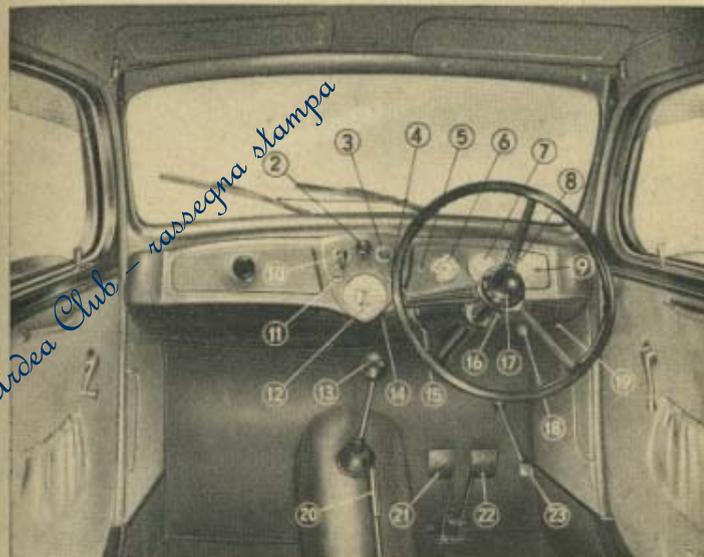


Fig. 2. - Apparecchi di controllo e di comando. - 2, Pulsante avvisatore elettroacustico (marcia notturna). - 3, Quadretto di distribuzione. - 4, Interruttore lampadine illuminazione apparecchi. - 5, Lampadina di spia segnalatori di direzione. - 6, Indicatore livello benzina. - 7, Manometro olio. - 8, Orologio. - 9, Lampadina di spia dinamo. - 10, Leva comando indicatori di direzione. - 11, Interruttore del tergicristallo. - 12, Contachilometri. - 13, Leva comando cambio di velocità. - 14, Leva comando areatore. - 15, Leva comando motorino d'avviamento. - 16, Leva comando dispositivo d'avviamento sul carburatore. - 17, Pulsante avvisatore elettrico (marcia diurna) e segnalazioni luminose (marcia notturna). - 18, Leva erogazione carburante. - 19, Leva comando acceleratore a mano. - 20 Leva comando freno a mano. - 21, Pedale comando frizione. - 22, Pedale comando freni idraulici. - 23, Pedalino comando acceleratore.

- Leva a mano comando motorino d'avviamento.
- Leva a mano comando dispositivo d'avviamento del carburatore (starter).

Leva a mano comando rubinetto della benzina.

Leva a mano comando acceleratore.

Al centro del volante della guida:

Pulsante avvisatore elettrico (durante la marcia diurna) e segnalazioni luminose (durante la marcia notturna).

Sulla pedana (da sinistra a destra):

Pedale comando frizione.

Pedale comando freni.

Pedale comando acceleratore.

Sulla costola del pavimento:

Leva a mano comando freni sulle ruote posteriori.

Leva a mano comando cambio di velocità.

IMPORTANTE. - La manovra per riportare a zero il numeratore parziale del contachilometri deve essere fatta solamente quando la vettura è ferma. Per eseguire detta manovra bisogna girare il bottone di comando nel senso di rotazione delle lancette dell'orologio. Girando in senso opposto il bottone si svita e può perdersi.

RIFORNIMENTI

Carburante (compresa riserva di l. 3,5) l. 30

Acqua (radiatore l. 3 e motore l. 3) l. 6

Olio:

Coppa motore l. 3 — circa

Scatola del cambio l. 0,90 »

Ponte posteriore l. 1,40 »

Scatola guida l. 0,30 »

Sospensione anteriore l. 0,45 »

Serbatoio sospensione anteriore l. 0,25 »

Liquido Lockheed (freni idraulici Marelli) l. 0,25 »

Olio vegetale per freni (freni idraulici SABIF) l. 0,25 »

PRESTAZIONI

Peso massimo totale kg. 1090

Numero dei posti 4

Velocità massime ammissibili dopo un periodo d'uso di 1500 chilometri:

km. circa	1 ^a	2 ^a	3 ^a	4 ^a
	27,5	48,5	75,5	105

Pendenze superabili a pieno carico in:

	1 ^a	2 ^a	3 ^a	4 ^a
	25,2 %	14,2 %	8,15 %	5,1 %

Consumo « normale » per 100 km.

}	benzina	l.	7,5
	olio	kg.	0,080

Consumo medio variabile a seconda delle velocità della strada e della frequenza dei rallentamenti.

Autonomia di marcia: km. 350 circa.

DIMENSIONI PRINCIPALI

Lunghezza massima (esterno paraurti) mm. 3615

Larghezza massima (esterno parafranghi) » 1380

Altezza massima (vettura vuota) » 1510

Altezza minima da terra (sotto carico) » 170

Passo » 2440

Carreggiata a terra

}	anteriore	»	1162
	posteriore	»	1180

Raggio minimo di sterzata » 4570

Peso in ordine di marcia con una ruota di ricambio kg. 720

Lancia Pridea Club - rassegna stampa

Lancia Pridea Club - rassegna stampa

2.

**NORME PER L'USO
DELLA VETTURA**

2.

NORME PER L'USO DELLA VETTURA

NORME GENERALI

1. PRIMA DI USARE LA VETTURA

- a) Accertarsi che nel serbatoio vi sia benzina sufficiente e che il rubinetto di comando si trovi nella posizione « aperto ». (Istruzioni a pag. 46).
- b) Verificare che il radiatore sia pieno d'acqua e, se necessario, riempirlo. Usare possibilmente acqua non dura (calceare). (Istruzioni a pag. 63)
- c) Verificare il livello dell'olio nella coppa motore e, se necessario, ripristinare il livello massimo aggiungendo olio fresco. (Istruzioni a pag. 54).
- d) Assicurarsi della regolare posizione della persiana del radiatore. (Istruzioni a pag. 64).
- e) Verificare la pressione dei pneumatici. (Istruzioni a pag. 87).

2. QUANDO LA VETTURA E' NUOVA

o si è sostituito il motore, allo scopo di permettere il graduale assestamento di tutti gli organi della vettura e specialmente quelli del motore, raccomandiamo ai Sigg. Clienti di non oltrepassare **per i primi 1000 km. le seguenti velocità:**

- in 1^a velocità km/h 25
- in 2^a velocità km/h 40
- in 3^a velocità km/h 60
- in 4^a velocità km/h 90

dopo i primi 1000 km. è necessario:

- a) Vuotare completamente l'olio dalla coppa motore e riempirla con olio fresco. (Istruzioni a pag. 54).
- b) Eseguire la pulizia generale dei filtri dell'olio (Istruz. a p. 58) e di quelli del carburatore. (Istruzione a pag. 46).
Dopo aver eseguite queste operazioni si può sfruttare la vettura al massimo della sua efficienza.

3. DURANTE LA MARCIA DELLA VETTURA

Osservare frequentemente che la lancetta del manometro dell'olio si mantenga nel tratto di quadrante con l'indicazione « normale ».

Se, con il motore a basso regime, la lancetta non raggiunge la zona del quadrante con l'indicazione « normale », la pressione è insufficiente.

Occorre allora ricercare subito la probabile causa fra una delle seguenti:

- a) Insufficiente quantità di olio nella coppa.
Se il livello è disceso al di sotto del minimo ammissibile, occorre riportarlo al valore normale (ved. a pag. 54).
- b) Valvola di regolazione della pressione sporca.
Smontarla e pulirla. (Istruz. a pag. 60).
- c) Filtro autopulitore a lamelle otturato.
Far ruotare, a mano, di qualche giro, la maniglia ed eventualmente smontare il filtro e pulirlo. (Istruz. a pag. 59).
- d) Perdite di olio dalla tubazione del manometro.
Provvedere, se possibile, ad una riparazione con mezzi di fortuna.

Se l'insufficiente pressione dell'olio non dipende da alcuna delle suesposte cause, molto probabilmente è dovuta al cattivo

funzionamento della valvola di sicurezza od a perdite interne che non è possibile eliminare sulla strada.

E' allora necessario, recarsi alla più vicina stazione di servizio, riducendo il più possibile la velocità della vettura, per evitare la grippatura del motore.

4. LIMITI DI VELOCITA'

Dato il perfetto equilibrio del motore il conduttore tende a sorpassare il regime dei giri oltre il quale la buona conservazione del motore può essere compromessa.

Raccomandiamo ai Sigg. Clienti di evitare nel modo più assoluto di oltrepassare le seguenti velocità:

- in 1^a velocità km/h 30
- in 2^a velocità km/h 50
- in 3^a velocità km/h 80

USO DELLA VETTURA

1. AVVIAMENTO NORMALE DEL MOTORE

Per avviare il motore è necessario (vedi fig. 3):

- a) Introdurre nel quadretto distribuzione dell'impianto elettrico, l'apposita chiave (1) spingendola a fondo nella posizione "1". Con questa manovra si accenderà la lampadina rossa di spia della dinamo.
- b) Tirare quindi la leva (3) che comanda il motorino di avviamento.

Appena il motore è avviato, abbandonare la leva (3). Se il motore non si avvia, ripetere la manovra avendo cura di atten-

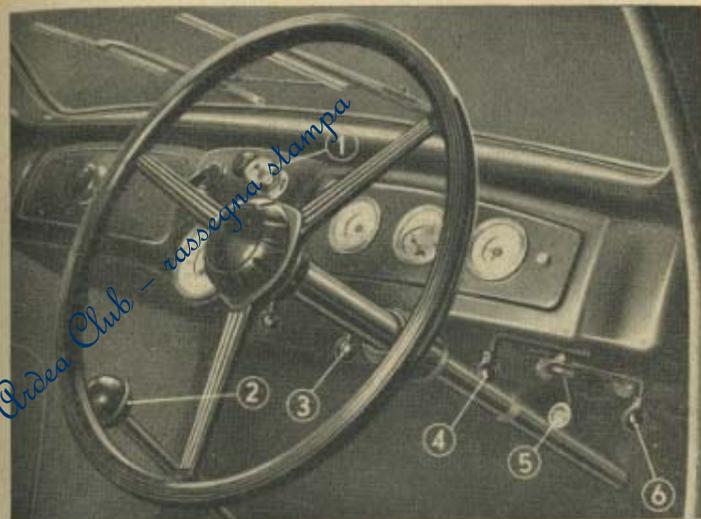


Fig. 3. - Comandi per l'avviamento motore.

1. Chiave innestata a fondo nel quadretto distribuzione nella posizione (1) (Marcia diurna). - 2. Leva del cambio di velocità. - 3. Comando del motorino d'avviamento. - 4. Comando del dispositivo d'avviamento del carburatore (starter). - 5. Comando del rubinetto del serbatoio del carburante (in posizione aperto, «Tutto spinto»). - 6. Comando a mano dell'acceleratore.

dere alcuni istanti tra i successivi tentativi di avviamento per permettere al motorino di fermarsi.

Non osservando tale norma si deteriorano i denti del pignone del motorino e quelli della corona del volano motore.

2. AVVIAMENTO A FREDDO

A motore freddo per facilitare l'avviamento occorre tirare a fondo, contemporaneamente alla leva (3) che comanda il moto-

rino, la leva (4) che comanda il dispositivo d'avviamento del carburatore (starter).

Anche dopo che il motore si è avviato, è bene mantenere quest'ultima leva (4) tirata per qualche secondo.

Raccomandiamo inoltre, quando si avvia il motore, di non premere il pedale, nè tirare la leva a mano (6), che comanda l'acceleratore.

Appena il motore è avviato premere leggermente il pedale dell'acceleratore.

NB. Con la manovra della leva (4), si apre il dispositivo d'avviamento del carburatore (starter) — costituito da un piccolo carburatore — che fornisce una miscela più ricca di quella normale, allo scopo di facilitare l'avviamento del motore a freddo.

Se però si agisce con insistenza sulla leva (4), può succedere che si accumuli nel collettore di aspirazione un eccesso di benzina che non può essere bruciata. In questo caso, per facilitare l'avviamento, è necessario riportare la leva (4) in posizione di riposo e, mentre si agisce sulla leva di messa in moto (3), premere a fondo il pedale dell'acceleratore per permettere al motore di aspirare una maggiore quantità di aria e liberarlo dall'eccesso di benzina.

3. AVVIAMENTO DIFFICILE O MANCATO

Se il funzionamento del motore è normale e si sono eseguite con esattezza tutte le operazioni precedentemente specificate, l'avviamento del motore deve avvenire senza difficoltà anche in condizioni di temperatura sfavorevoli.

Se dopo ripetuti tentativi il motore non si avvia, non insistere nelle manovre per evitare di scaricare la batteria.

Il mancato avviamento può essere ricercato in una delle seguenti cause:

a) La benzina non arriva al carburatore:

- perchè il serbatoio è vuoto;
- perchè il rubinetto di erogazione è chiuso (ved. a pag. 46);
- perchè si è otturato il foro del rubinetto.

Si può provvisoriamente rimediare a quest'ultimo inconveniente staccando il tubo arrivo benzina al carburatore e soffiandovi dentro con forza.

Appena possibile provvedere alla pulizia del rubinetto.

b) Il motorino non si mette in moto.

- Verificare che i morsetti dei cavi elettrici siano ben chiusi agli attacchi della batteria, che siano immuni da solfatazioni e che non siano nè staccati, nè rotti.

Se non sussiste alcuna delle predette cause è segno che la batteria è scarica od esiste un guasto al circuito motorino-batteria-massa (vedi a pag. 94).

c) Manca l'accensione:

- Verificare innanzi tutto che la valvola N. 6 non sia fusa, o che il circuito primario della bobina non sia interrotto o non ben isolato (ved. a pag. 93).
- Verificare le candele e le punte platinato dello spinterogeno (ved. a pag. 52-54).
- Verificare il contatto e l'isolamento del cavo ad alta tensione che va dalla bobina allo spinterogeno e lo stato di conservazione del carboncino all'interno del coperchio dello spinterogeno stesso (vedi fig. 16).

4. USO DEL CAMBIO DI VELOCITA'

La leva di comando del cambio di velocità è del tipo a rotula. La leva è in "folle" quando si trova nella posizione centrale (nessuna marcia è innestata).

Le posizioni della leva per le diverse velocità sono:

- 1^a velocità: avanti a sinistra
- 2^a velocità: indietro a sinistra
- 3^a velocità: avanti a destra
- 4^a velocità: indietro a destra.

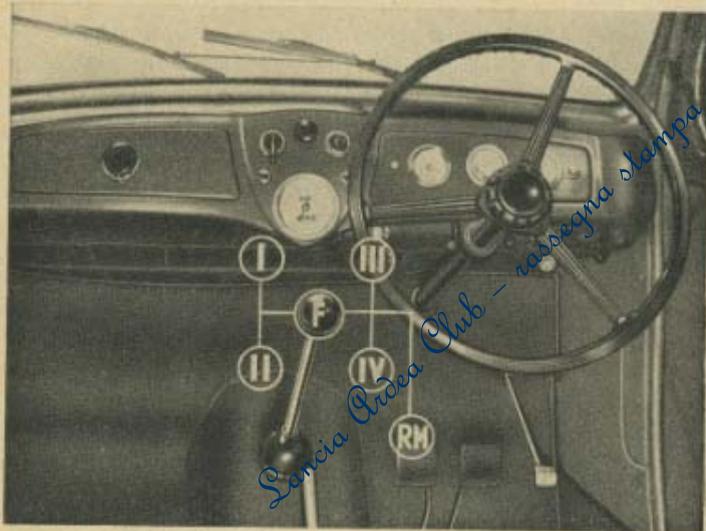


Fig. 4. - Posizioni della leva di comando del cambio velocità.

Per innestare la retromarcia, occorre spostare la leva a destra, vincendo la resistenza di apposite molle interne, quindi portarla indietro.

5. SOSTE DELLA VETTURA

Durante le soste della vettura preferire i luoghi ombreggiati.

Se la vettura deve rimanere ferma per parecchie ore a temperature inferiori a 0°C è necessario, se non si sono usate miscele antigelabili, vuotare completamente l'acqua dal radiatore dal motore (Istruzioni a pag. 63).

CAUSE PIÙ PROBABILI DELL'EVENTUALE CATTIVO FUNZIONAMENTO DEL MOTORE E LORO RIMEDI

1. **DIFFICOLTA' D'AVVIAMENTO** (vedere a pag. 30).

2. **SCOPPIETTII RIPETUTI SPECIALMENTE AD ALTA VELOCITA' ED A PIENO CARICO**

Molto probabilmente l'inconveniente è dovuto alla cattiva alimentazione della benzina, causata da:

a) **Filtri sporchi.**

Smontarli e pulirli (ved. a pag. 46).

b) **Presenza di acqua nella benzina.**

Smontare il filtro a bicchiere posto all'uscita del carburante dal serbatoio e verificare se il recipiente contiene dell'acqua.

In caso affermativo è necessario svuotare completamente il serbatoio, asciugarlo e rifornirlo di benzina nuova, oppure filtrare la benzina attraverso un panno.

c) **Getti del carburatore parzialmente o totalmente ostruiti.**

Smontare il getto principale (3) ed il getto del compensatore (4) e pulirli soffiandovi dentro (ved. a pag. 48 e fig. 12).

3. **MANCANZA DI REGOLARITA' NEGLI SCOPPI E FUMO NERO ALLO SCARICO**

L'inconveniente è dovuto a carburazione troppo ricca che può essere causata da:

a) **Imperfetto funzionamento del galleggiante del carburatore e**

del relativo ago, che lasciano aumentare troppo il livello della benzina.

In questo caso consigliamo di rivolgersi alla Fabbrica ed alle sue Filiali; oppure ai concessionari di vendita, o direttamente ad una stazione di Servizio « Zenith ».

b) **Getti del carburatore che si sono allentati nelle loro sedi oppure guarnizioni dei getti stessi che lasciano passare la benzina.**

Smontare i getti, cambiare, se necessario, le guarnizioni e rimontare i getti stessi, serrandoli bene nelle loro sedi.

4. **ACCENSIONE IRREGOLARE**

— Verificare che la distanza fra le punte delle candele sia quella stabilita (mm. $0,6 \pm 0,7$) e pulirle accuratamente. Se necessario sostituirle;

— Pulire le puntine platinatè dello spinterogeno (usare una limetta molto fine e carta smeriglio);

— Accertarsi che le connessioni ai vari serrafili del circuito, a bassa tensione (valvola, bobina, spinterogeno) e quelle dei cavi che vanno alle candele, siano in buone condizioni;

— Assicurarsi del perfetto isolamento di tutti questi cavi ed eventualmente sostituire quelli che hanno il rivestimento isolante logoro o screpolato.

Se dopo aver compiuto queste verifiche, l'irregolarità persiste il guasto non può essere che nella bobina o nello spinterogeno e bisogna sostituirli.

5. **INSUFFICIENTE PRESSIONE DELL'OLIO** (vedere a pag. 27).

6. ECCESSIVO RISCALDAMENTO DELL'ACQUA DI RAFFREDDAMENTO DEL MOTORE

Le cause più probabili sono:

- a) Insufficienza d'acqua nel radiatore.
- b) Cattiva circolazione dell'acqua.
- c) Persiana del radiatore chiusa.

Occorre:

- a) Assicurarsi che il radiatore sia pieno d'acqua e che la circolazione di questa sia regolare;
- b) Assicurarsi che non vi siano perdite di acqua dai manicotti di gomma della conduttura, dal premistoppa della pompa, dai raccordi d'uscita e d'entrata dell'acqua, dal rubinetto di scarico, ecc.
- c) Controllare il funzionamento del termostato (ved. a pag. 66).
Nella stagione calda, verificare che le persiane del radiatore siano aperte.

Lancia Pridea Club - rassegna stampa

Lancia Pridea Club - rassegna stampa

3.

DESCRIZIONE E MANUTENZIONE DELLA VETTURA

3.

DESCRIZIONE E MANUTENZIONE DELLA VETTURA

MOTORE

Motore a quattro cilindri a V stretto.

Blocco cilindri di ghisa in un sol pezzo con i sopporti di banco.

Testa cilindro di ghisa. Camera di scoppio emisferica con le candele in posizione centrale.

Albero motore di acciaio completamente lavorato ed equilibrato staticamente e dinamicamente. Appoggiato su tre sopporti con cuscinetti di acciaio rivestiti di metallo antifrizione.

Bielle, stampate in duralite, con sezione a doppio T. Lo stantuffo è forato per assicurare la lubrificazione sotto pressione del perno dello stantuffo. Il cuscinetto della testa è di acciaio rivestito di metallo antifrizione.

Stantuffi di alluminio speciale con tre anelli di tenuta ed uno raschiaolio del tipo a gole.

DISTRIBUZIONE

La distribuzione è a valvole in testa inclinate, comandate da un solo albero a boccioli sistemato al centro della testa cilindri e comandato da una catena silenziosa mantenuta nella giusta tensione da un regolatore automatico.

I bilanciini sono applicati su quattro sopporti indipendenti in modo da permettere il comando delle valvole inclinate con

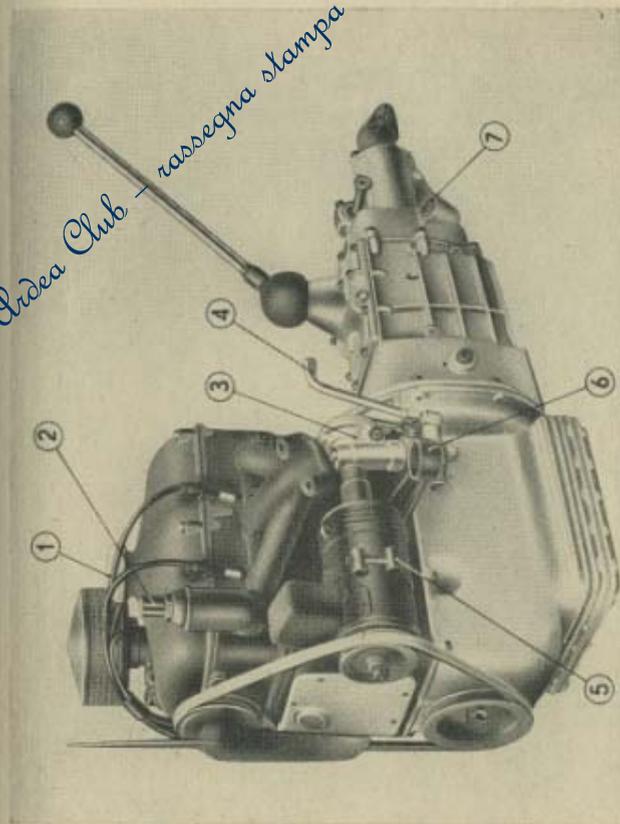


Fig. 5. - Lato sinistro del gruppo motore-cambio di velocità.

1. Bocchettone introduzione olio nel motore. - 2. Corpo del termostato. - 3. Pompa dell'acqua. - 4. Comando rubinetto scarico acqua. - 5. Staffa fissaggio dinamo. - 6. Zampa sostegno motore. - 7. Bocchettone introduzione olio nel cambio di velocità.

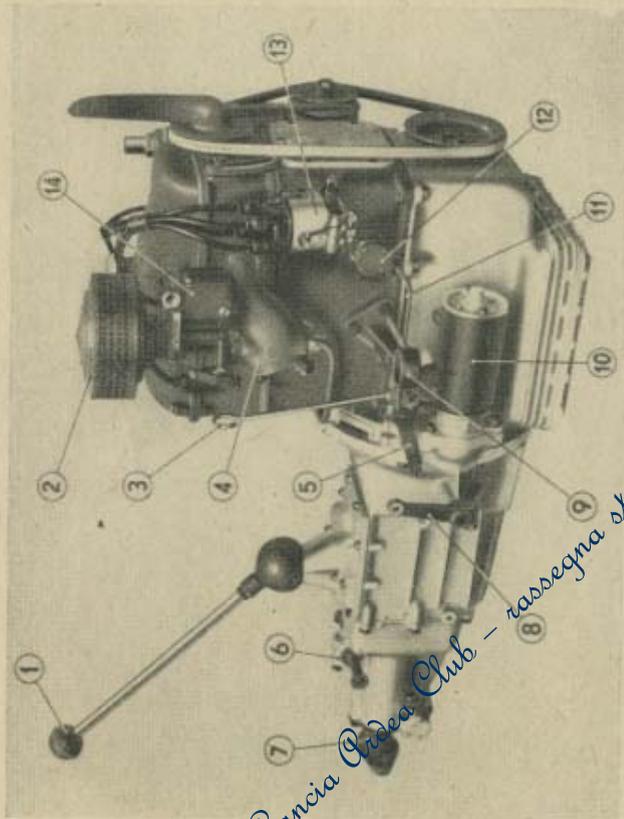


Fig. 6. - Lato destro del gruppo motore-cambio di velocità.

1. Leva del cambio. - 2. Filtro aria. - 3. Asta innalzamento. - 4. Collettore di aspirazione. - 5. Leva del motorino d'avviamento. - 6. Soppo del cambio di velocità. - 7. Forcella del giunto trasmissione. - 8. Leva comando frizione. - 9. Zampa sostegno motore. - 10. Tirino d'avviamento. - 11. Tirante comando filtro olio. - 12. Leva comando filtro olio. - 13. Spinterogeno. - 14. Carburatore.

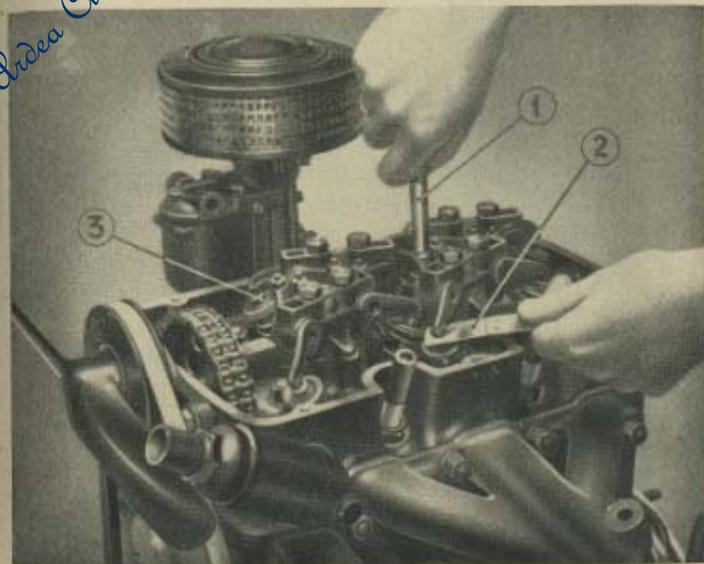


Fig. 7. - Registrazione del gioco delle valvole.

1. Chiave per perno di registro. - 2. Sonda per controllo del gioco (spessore mm. 0,25). - 3. Valvola di aspirazione del cilindro N. 2 (Primo in ordine di accensione).

albero di distribuzione unico, evitando l'interferenza tra le valvole dei cilindri contigui.

Questa caratteristica disposizione brevettata degli organi della distribuzione realizza notevoli vantaggi di semplicità e di ingombro, quindi di peso.

REGISTRAZIONE DEL GIOCO DELLE VALVOLE

Il controllo della registrazione del gioco delle valvole deve essere fatto a motore freddo.

Il gioco prescritto tra la valvola ed il relativo bilanciere, sia

per le valvole di scarico che per quelle di aspirazione è di mm. 0,30.

Almeno ogni 2000 km. di percorso della vettura è buona norma controllare tale gioco, specialmente quando la vettura è usata su percorsi in cui il motore può essere spinto costantemente al regime massimo di giri (autostrade).

Per registrare il gioco tra i bilancieri e le valvole procedere nel seguente modo (vedi fig. 7):

- a) Allentare, con la chiave fissa da mm. 10, il dado di registro delle punterie ed interporre tra il pattino del bilanciere e la valvola, la sonda (2).
- b) Con l'apposita chiave (1), girare opportunamente il perno di registro sino a che non sia ristabilito il gioco normale.
- c) Serrare il dado di registro.

Il frequente controllo della registrazione del gioco delle valvole, assicura la migliore conservazione delle valvole stesse e delle loro sedi.

MESSA IN FASE DELLA DISTRIBUZIONE

Per mettere in fase l'albero distribuzione con l'albero motore, procedere nel seguente modo:

- a) Registrare a mm. 0,45 il gioco tra la valvola aspirazione ed il relativo bilanciere del cilindro N° 2 (vedi fig. 7).
- b) Far girare — con la manovella — l'albero motore fino a che il dente del volano motore segnato con la lettera « O » non venga a coincidere con l'indicazione 1/3 segnata sul bordo della feritoia della scatola del volano (vedi fig. 8) ed il pettine dello spinterogeno sia in corrispondenza del contatto del cavo contrassegnato sulla calotta dello spinterogeno col N° 3.

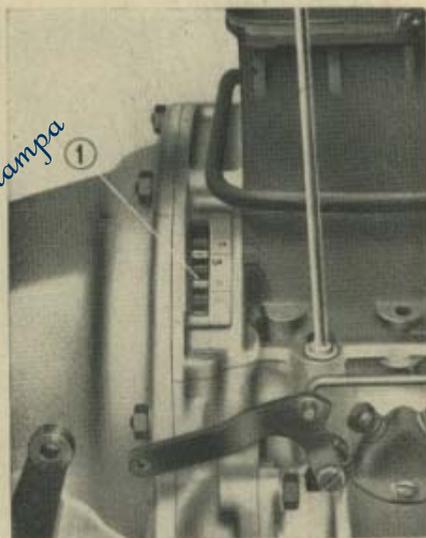


Fig. 8. - Indice per la messa in fase della distribuzione

1. Volano motore.

- c) Far ruotare l'albero distribuzione nel senso di rotazione del motore, fino a che la valvola di aspirazione (3) del cilindro N. 2, registrata col gioco di mm. 0,45, non inizi l'apertura (vedi fig. 7).
- d) A questo punto, fissare la posizione dell'ingranaggio (1-3) sull'albero distribuzione, piantando il grano di riferimento (2) nel foro dell'ingranaggio che viene a trovarsi in esatta corrispondenza con uno dei fori praticati nella flangia dell'albero distribuzione (vedi fig. 9).
- e) Serrare la vite di fissaggio dell'ingranaggio, facendo attenzione che la sporgenza del grano di riferimento entri nell'apposito alloggiamento praticato nella rondella di chiusura interposta tra la vite e l'ingranaggio;

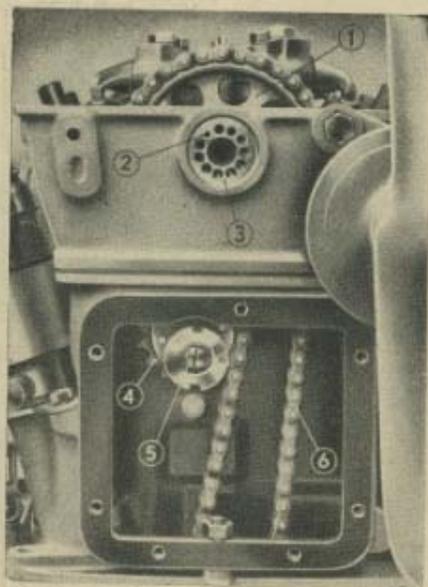


Fig. 9. - Messa in fase della distribuzione.

1-3. Ruota sull'albero di distribuzione. - 2. Grano per la messa in fase. - 4. Pignone tendicateri. - 5. Vite arresto tendicateri. - 6. Cinghia.

- f) Riportare il gioco della valvola di aspirazione del cilindro N. 2 al valore normale di mm. 0,30 e controllare che anche tutte le altre valvole siano regolate a tale gioco.

ALIMENTAZIONE

L'alimentazione del carburante avviene per gravità. Lo schema dell'alimentazione è rappresentato dalla fig. 10.

SERBATOIO, RUBINETTO E FILTRO

Il serbatoio del carburante (2) della capacità di 30 litri — compresi 3 litri e mezzo di riserva — è applicato sulla parte superiore del cruscotto sotto il cofano.

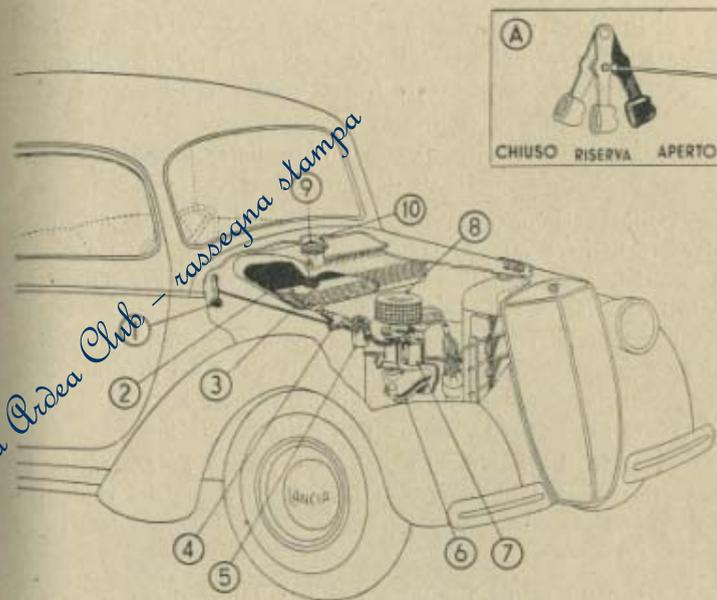


Fig. 10. - Schema dell'alimentazione del carburante.

1. Comando rubinetto serbatoio. - 2. Serbatoio. - 3. Filtro del bocchettone. - 4. Rubinetto erogazione carburante. - 5. Filtro a bicchiere. - 6. Collettore di aspirazione. - 7. Carburatore. - 8. Filtro aria. - 9. Bocchettone introduzione carburante. - 10. Indicatore livello - (A) Posizioni della leva comando rubinetto.

Il carburante si introduce dall'apposito bocchettone (9) situato nella parte destra del serbatoio.

La quantità di carburante contenuta nel serbatoio è misurata da un apposito apparecchio di livello del tipo a galleggiante (10).

La lancetta del quadrante, applicato sulla tavola porta apparecchi, ne dà direttamente la lettura.

L'erogazione avviene a mezzo del rubinetto (4) comandato dalla leva (1), applicata sotto la tavola porta apparecchi.

Questa leva può assumere tre posizioni e precisamente:

- 1° **Aperto** (spinta in avanti);
- 2° **Riserva** (posizione intermedia);
- 3° **Chiuso** (tirata indietro)

Nella posizione « **Aperto** », che è quella normale in cui si deve mantenere quando la vettura è in marcia, si ha l'erogazione del carburante fino al livello del tubo di presa, lasciando intatta la riserva.

Nella posizione « **Riserva** » il carburante penetra attraverso il foro praticato nella parte orizzontale del tubo di presa e si ha così l'erogazione totale del carburante stesso.

Nella posizione « **Chiuso** » non si ha erogazione.

Se si fa il rifornimento di benzina, dopo aver esaurita la riserva, ricordarsi di portare la leva di comando del rubinetto nella posizione « Aperto » per evitare di consumare la riserva senza avvedersene.

La benzina prima di giungere al carburatore passa attraverso **tre filtri**.

Il primo (3), di reticella metallica, applicato all'interno dell'orifizio di entrata, filtra il carburante quando viene introdotto nel serbatoio.

Il secondo, di rete metallica a trama molto fine, saldato al fondo del serbatoio, filtra la benzina arrivata dal serbatoio stesso.

Il terzo a bicchiere (5), è applicato in prossimità del rubinetto di erogazione (4).

Dopo i primi 1000 km e successivamente ogni 2000 km. di percorso della vettura, è bene smontare il filtro del bocchettone e quello a bicchiere e lavarli accuratamente con della benzina.

CARBURATORE

Il carburatore è del tipo 30 VIML « Zenith » con dispositivo di avviamento (vedi fig. 11).

Manutenzione e pulizia

Per eseguire la pulizia del carburatore è necessario allentare le due viti (1) e (2), smontare la vaschetta (4) (vedi fig. 11) e quindi il getto principale (3) ed il getto compensatore (4) (essa contenuti (vedi fig. 12).

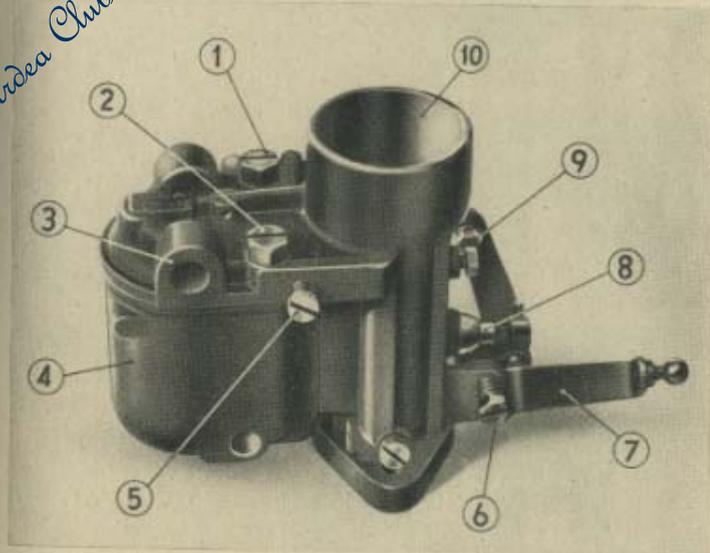


Fig. 11. - Vista esterna del carburatore.

1-2. Viti fissaggio vaschetta. - 3. Borchia arrivo benzina. - 4. Vaschetta. - 5. Vite regolazione minimo. - 6. Vite regolazione apertura farfalla. - 7. Leva comando apertura farfalla. - 8. Dispositivo d'avviamento (starter). - 9. Leva comando dispositivo d'avviamento. - 10. Diffusore.

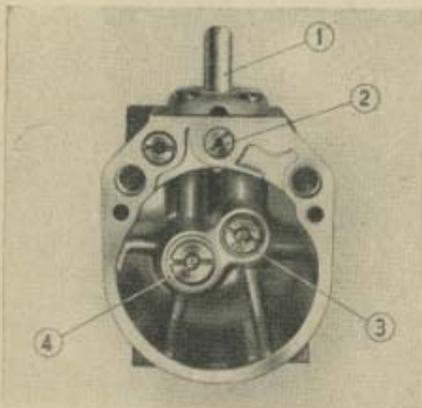


Fig. 12 - Parte interna della vaschetta del carburatore.

1. Blocco emulsionatore -
2. Getto del minimo. - 3. Getto principale. - 4. Getto compensatore.

Lavare la vaschetta del carburatore con della benzina pulita e soffiare nei canali e nei getti (3) e (4), con aria compressa. Non disponendo di un compressore si potrà utilizzare una pompa a mano per gonfiare i pneumatici.

Nel rimontare i getti fare bene attenzione che le guarnizioni di fibra siano al loro posto.

Il blocco emulsionatore non deve mai essere staccato dalla vaschetta, salvo il caso di assoluta necessità. Nel rimontarlo assicurarsi della perfetta tenuta delle guarnizioni.

In caso di perdite verificare che le guarnizioni ed i getti siano in perfetto stato e ben chiusi nelle loro sedi.

Se il galleggiante e la sede di legno non funzionano regolarmente occorre sostituirli.

Regolazione del minimo

Per ottenere un buon funzionamento del motore a marcia lenta, procedere nel seguente modo (vedi fig. 13):

- a) Aprire la vite del minimo (2) di un quarto di giro circa.
- b) Partendo dalla posizione di farfalla chiusa, avvitare di un giro la vite (4) di regolazione della farfalla stessa.
- c) Far girare il motore in modo da riscaldarlo ed avvitare quindi la vite (4) che regola la farfalla sino ad ottenere una velocità del motore leggermente superiore alla richiesta.
- d) Registrare la vite (2) di regolazione del minimo in modo che il motore funzioni regolarmente, quindi diminuire il numero dei giri del motore stesso svitando opportunamente la vite (4) di regolazione della farfalla.
- e) Ripetere la regolazione della vite del minimo (2).

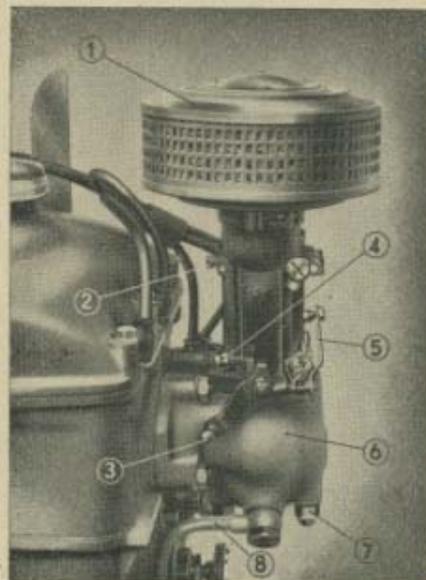


Fig. 13. - Carburatore montato sul motore.

1. Filtro aria - 2. Vite di regolazione minimo. - 3. Leva comando farfalla. - 4. Vite di regolazione della farfalla. - 5. Leva comando dispositivo d'avviamento. - 6. Collettore di aspirazione. - 7. Dado fissaggio carburatore al collettore. - 8. Tubo mandata acqua al collettore.

f) Proseguire in tal modo sino ad ottenere un corretto funzionamento del motore a marcia lenta.

FILTRO ARIA

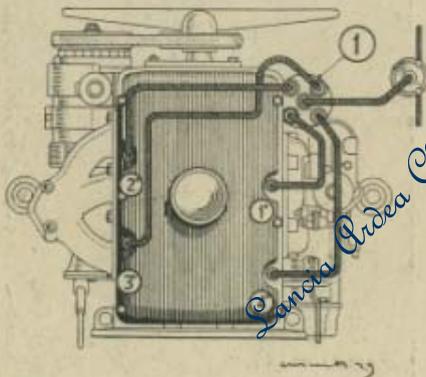
L'aria che viene aspirata dal carburatore è depurata da un apposito filtro silenziatore, applicato direttamente sul carburatore.

Ogni 2000 km. di percorso della vettura è bene smontare il filtro e lavarlo accuratamente con della benzina; quindi lubrificarlo con olio del motore.

ACCENSIONE

L'accensione del motore è a batteria con spinterogeno «Marelli» tipo S 33 a 6 Volt, ad anticipo automatico, comandato direttamente dall'albero motore.

L'ordine di accensione è il seguente: 2-1-3-4.



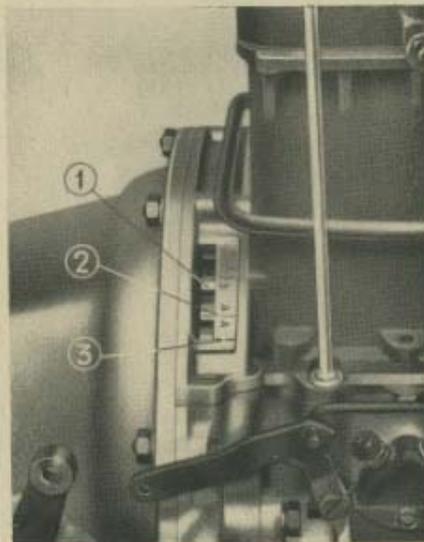
MESSA IN FASE DELL'ACCENSIONE

Lo spinterogeno è montato con un anticipo fisso di 8° gradi, rispetto al punto morto superiore degli stantuffi del motore ed ha un campo di anticipo automatico dell'ampiezza di 28° riferiti sull'albero motore, con inizio a 1250 giri del motore stesso.

Il distacco del contatto platinato deve normalmente essere di 0,3 - 0,4 mm.

La messa in fase dello spinterogeno si controlla nel seguente modo:

a) Girando con la manovella, l'albero motore fino a che il dente del volano che porta incisa la lettera «O» coincida con l'indicazione A/A segnata sul bordo della feritoia della cuffia di protezione del volano motore osservando che le valvole



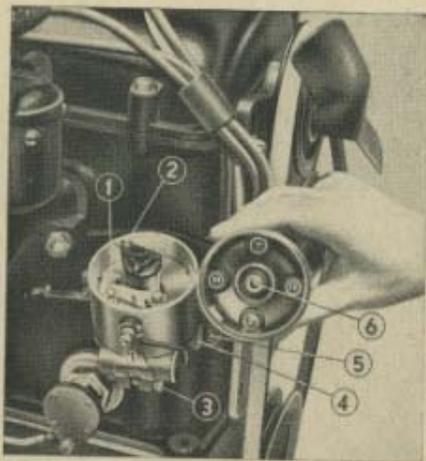


Fig. 16. - Messa in fase dello spinterogeno.

1. Puntine platinatè. -
 2. Spazzola rotante (pettine) in posizione per l'accensione del cilindro N. 2.
 - 3. Vite che blocca la placca dello spinterogeno.
 - 4. Ingrassatore. - 5. Vite che fissa lo spinterogeno al motore. - 6. Carboncino arrivo alta tensione.

del cilindro N. 2, primo in ordine di accensione, siano chiuse (vedi fig. 15).

- b) Portato l'albero motore nella posizione suddetta, se la messa in fase dell'accensione è esatta, la puntina del rotto dello spinterogeno (1) deve iniziare il distacco ed il pettine (2) deve trovarsi in corrispondenza del contatto del cavo contrassegnato sulla calotta dello spinterogeno col N. 1, e collegato al cilindro N. 2 (primo in ordine di accensione) (vedi fig. 16).

Se queste condizioni non si verificano, senza togliere lo spinterogeno dalla sua sede, allentare la vite (3) che stringe la placca di fissaggio al motore, e spostare leggermente, nell'uno o nell'altro senso, il corpo dello spinterogeno, fissarlo, e ripetere la verifica suddetta.

Lo spinterogeno è lubrificato da un ingrassatore a vite (4) che sporge dal fianco sinistro dello spinterogeno stesso.

Ogni 2000 km. di percorso della vettura avvitarlo di due giri il coperchietto dell'ingrassatore.

Se non è possibile avvitarlo perchè a fine corsa, è segno che non vi è più grasso. Svitare allora il coperchietto dell'ingrassatore e riempirlo con grasso fresco.

Usare solo grasso speciale per spinterogeni FT1 V8 della Società « Mabo ».

BOBINA

La bobina, applicata sulla fiancata anteriore destra della vettura all'interno del cofano, è del tipo « Marelli » 66504/20.

Ha due circuiti: uno primario a bassa tensione ed uno secondario ad alta tensione.

Il primo è alimentato dalla corrente della batteria, che dopo aver percorso l'avvolgimento interno della bobina, esce dal serrafilo della bobina stessa e va al serrafilo dello spinterogeno.

Ad ogni interruzione di questo circuito, generata dalla rotazione dell'eccentrico dello spinterogeno, si genera nel circuito secondario della bobina una corrente ad alta tensione che a mezzo del cavo uscente dalla bobina arriva al centro della calotta dello spinterogeno.

Da questa, mediante un contatto a carbone (6) (vedi fig. 16) giunge alla spazzola rotante (2), dalla quale è distribuita ai quattro cavi che fanno capo ad ognuna delle candele del motore.

CANDELE

Le candele che noi consigliamo sono del tipo Marelli MW 145 T7.

Il gioco tra l'elettrodo e l'asticina centrale delle candele deve essere di mm. 0,6-0,7.

Le candele si applicano dall'esterno della testa cilindri e sono facilmente accessibili.

LUBRIFICAZIONE

QUALITA' DEGLI OLII

Per la lubrificazione del motore usare esclusivamente

GARGOYLE MOBILOIL A oppure
VEEDOL MEDIUM 30

Durante l'inverno, ed in caso di temperature molto basse, quando si riscontrassero difficoltà nell'avviamento del motore, consigliamo l'uso del

GARGOYLE MOBILOIL ARCTIC oppure
VEEDOL LIGHT MEDIUM 20

Prima di usare la vettura.

Verificare sempre il livello dell'olio e ripristinare, se necessario, il livello massimo con olio fresco.

Dopo i primi 1000 km. di percorso della vettura e successivamente ogni 2000:

Vuotare completamente la coppa motore e riempirla fino al livello massimo con olio fresco.

SISTEMA DI LUBRIFICAZIONE DEL MOTORE

Il sistema di lubrificazione del motore è del tipo a circolazione forzata. Lo schema della lubrificazione è rappresentato dalla fig. 17.

L'olio si introduce nel motore versandolo dal foro (1), situato al centro del coperchio della testa cilindri e protetto da un tappo che funge anche da sfiatatoio.

Il livello dell'olio si misura con l'apposita asta graduata (18) che porta incise due linee e le indicazioni « Max » e « Min », leggibili estraendo l'asta dalla sua sede.

Le suddette indicazioni corrispondono rispettivamente al livello massimo e minimo ammissibile dell'olio contenuto nella coppa.

L'olio non deve mai scendere al disotto del livello minimo.

CIRCOLAZIONE DELL'OLIO

L'olio della coppa, aspirato dalla pompa ad ingranaggi — montata direttamente dall'albero motore —, viene inviato sotto pressione, per mezzo del tubo (10)-(14), nel filtro a lamelle (17), dopo essere stato filtrato dal filtro a reticella incorporato nella succheruola (11).

Dopo aver attraversato le lamelle del filtro (17) è incanalato nei condotti (8), (9), (23) e va a lubrificare i tre supporti dell'albero motore.

Da questi, l'olio è spinto nei perni dell'albero motore e, attraverso i fori dell'albero stesso, va ai cuscinetti delle teste di biella, e precisamente:

l'olio del supporto centrale lubrifica le due bielle centrali; quello dei due supporti laterali la corrispondente biella di estremità.

Attraverso i fori praticati nello stelo delle bielle, l'olio va a lubrificare i perni degli stantuffi.

Dal condotto (7), l'olio sale a lubrificare l'ingranaggio (6) del tenditore automatico della catena comando distribuzione, prosegue in alto (5), (25), raggiunge l'albero di distribuzione (3) che è cavo, e attraverso appositi fori (2), (24), lubrifica i tre supporti dell'albero distribuzione stesso.

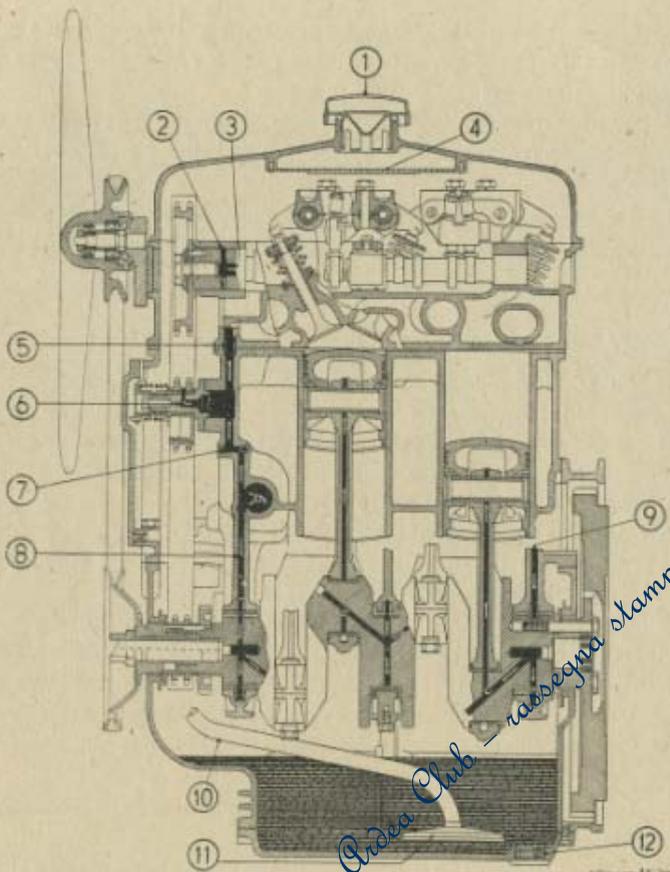
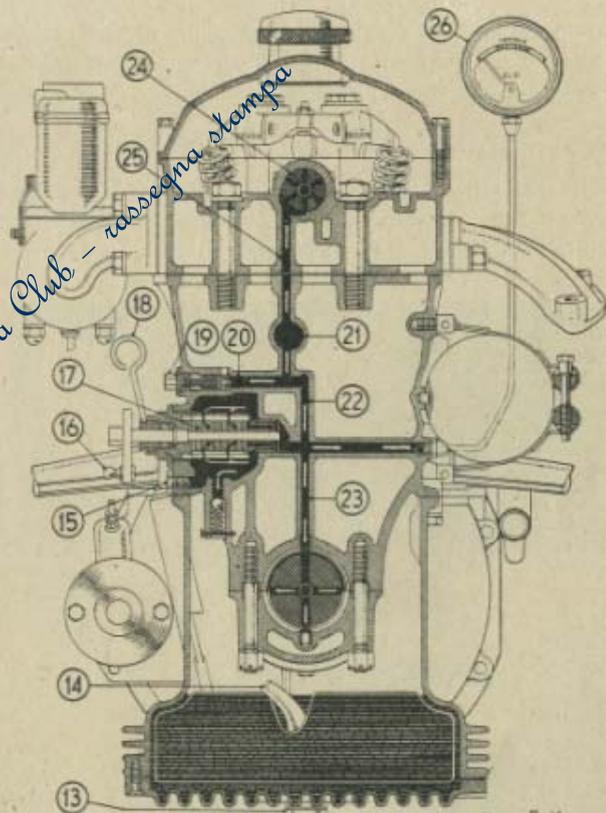


Fig. 17. - Schema lubrificazione del motore.

1. Tappo sfiatatoio per introduzione olio. - 2. Fori lubrificazione albero distribuzione. - 3. Albero distribuzione. - 4. Filtro introduzione olio. - 5-7-22. 25. Canali lubrificazione parte superiore motore. - 6. Ingranaggio tendicatena. - 8-9-23. Canali lubrificazione parte inferiore motore. - 10-14. Tubo aspirazione olio. - 11. Succheruole. - 12-13. Tappo scarico olio. - 15. Tappo



Segue Fig. 17. - Schema lubrificazione del motore.

scarico impurità dal filtro a lamelle. - 16. Leva di comando del filtro a lamelle. - 17. Filtro a lamelle. - 18. Asta indice livello olio. - 19. Valvola regolazione pressione dell'olio. - 20. Condotto della valvola di regolazione. - 21. Condotto lubrificazione tendicatena. - 24. Condotto lubrificazione sopporti albero distribuzione. - 26. Manometro indicatore della pressione dell'olio.

Dai tre suddetti sopporti si diramano opportuni canali, attraverso i quali l'olio lubrifica i bilancini delle valvole.

L'olio, dopo aver lubrificato i bilancini, ritorna nella coppa sgocciolando anteriormente lungo la parete del motore e posteriormente convogliato dall'apposito canale.

FILTRO AUTOPULITORE A LAMELLE

Sul lato destro del blocco cilindri, immediatamente sotto lo spinterogeno, è incorporato, in posizione orizzontale, il filtro autopulitore a lamelle (2) (vedi fig. 18).

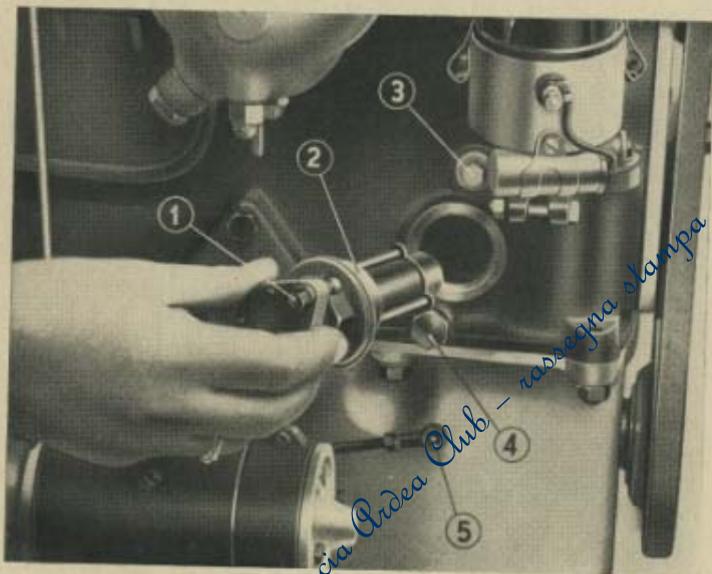


Fig. 18. - Smontaggio del filtro a lamelle.

1. Leva del filtro. - 2. Corpo del filtro. - 3. Valvola di regolazione della pressione dell'olio - 4. Tappo di spurgo. - 5. Tirante comando filtro.

La pulizia di questo filtro avviene automaticamente, ogni qualvolta si avvia il motore, per mezzo di un tirante (5) che collega la leva del filtro (1) alla leva del motorino di avviamento.

Ad ogni manovra della leva di avviamento la leva del filtro ruota di 1/8 di giro e provoca così la pulizia delle lamelle del filtro stesso.

Le impurità e i depositi carboniosi che si staccano dalle lamelle si depositano al fondo della camera del filtro.

Il filtro può anche essere comandato a mano agendo direttamente sulla leva (1) dopo aver staccato il tirante di comando (5).

Ogni 2000 km. di percorso della vettura è bene far compiere al filtro, col motore avviato, una rotazione a mano di almeno due giri e scaricare le impurità svitando l'apposito tappo (4) situato immediatamente sotto il filtro stesso (vedere fig. 18).

Dopo i primi 1000 km. e successivamente ogni 8000 km. di percorso della vettura, scaricare le impurità come prima descritto, per evitare che possano introdursi nei canali del basamento, quindi smontare il filtro e lavarlo accuratamente con della benzina.

VALVOLE DI REGOLAZIONE E DI SICUREZZA

Nel blocco cilindri, immediatamente sopra il filtro autopulitore, è alloggiata la **valvola di regolazione** della pressione dell'olio (3) che esce dal filtro e va al motore.

L'apertura di questa valvola è regolata da una molla tarata ed ha lo scopo di impedire che, col motore a regime massimo, la pressione dell'olio superi i 4 kg./cm² (limite massimo del settore « normale » segnato sul quadrante del manometro).

Quando la pressione dell'olio tende a superare tale valore, la valvola si apre e l'olio si scarica, da un apposito foro, nella coppa motore.

Per smontare questa valvola occorre svitare il tappo di chiusura, estrarre la molla di regolazione e quindi la valvola.

Nella parte inferiore della camera del filtro autopulitore è alloggiata la **valvola di sicurezza**.

Questa valvola è regolata dalla Fabbrica ad una pressione di 6-7 kg/cm² e serve unicamente a proteggere il filtro e le tubazioni da una eccessiva pressione dell'olio, che può essere provocata dal filtro molto sporco.

MANOMETRO

La pressione dell'olio di lubrificazione è controllata dall'apposito manometro applicato sulla tavola porta apparecchi.

Sul quadrante del manometro non sono indicati i valori assoluti della pressione dell'olio, ma vi è riprodotto un settore la cui zona graduata indica la pressione normale.

Se con il motore a basso regime la lancetta del manometro non raggiunge la zona del quadrante graduato contraddistinta dalla parola « Normale » la pressione dell'olio è insufficiente. In questo caso bisogna smontare la valvola di regolazione (3) e pulirla accuratamente, unitamente alla sua sede.

RAFFREDDAMENTO

Il sistema di raffreddamento del motore, a circolazione forzata d'acqua, è costituito (vedi fig. 19):

una pompa centrifuga; un radiatore con persiana comandata a mano; un ventilatore ed un termostato bimetallico.

POMPA DELL'ACQUA

La pompa è fissata sul lato sinistro del motore ed è comandata direttamente dall'albero della dinamo (ved. fig. 20).

Lubrificazione.

A partire dal motore n. 3280 è stato applicato nella pompa

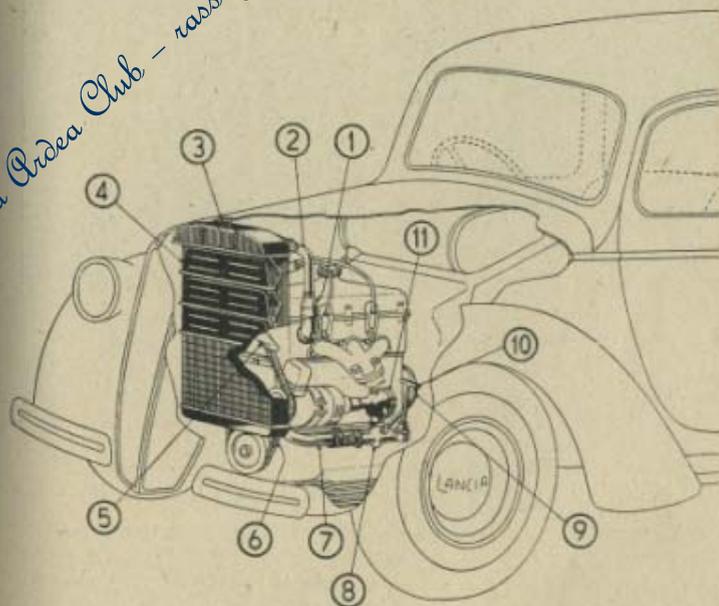


Fig. 19. - Schema raffreddamento motore.

1. Termostato bimetallico. - 2. Tubo entrata acqua nel radiatore. - 3. Bocchettone introduzione acqua nel radiatore. - 4. Persiana del radiatore comandata a mano. - 5. Ventilatore. - 6. Cinghia comando dinamo e ventilatore. - 7. Tubo uscita acqua dal radiatore. - 8. Rubinetto scarico acqua. - 9. Tubo mandata acqua al collettore di aspirazione. - 10. Leva comando rubinetto scarico acqua. - 11. Pompa dell'acqua.

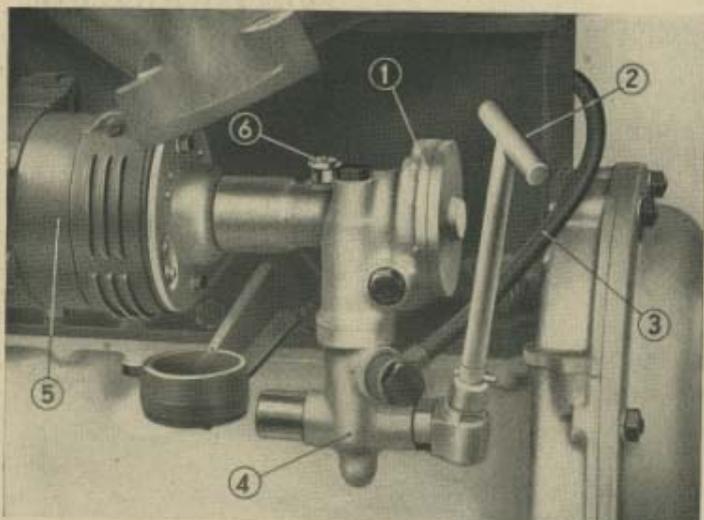


Fig. 20. - Pompa acqua e rubinetto scarico acqua dal radiatore e dal motore.
 1. Pompa acqua. - 2. Leva del rubinetto di scarico. - 3. Tubo mandante acqua al collettore di aspirazione. - 4. Rubinetto scarico acqua. - 5. Dinamo. - 6. Ingrassatore.

dell'acqua un raccordo a valvola per la lubrificazione a pressione dell'alberino di comando.

Ogni 2000 km. di percorso occorre lubrificare l'alberino stesso iniettando nel raccordo a valvola (6), mediante un'apposita pompa, del Mobilgrease N. 2 della Vacuum (vedi fig. 20).

RADIATORE

Il radiatore è del tipo a tubi ed alette, ed è fissato con l'interposizione di blocchetti di gomma alla traversa anteriore della scocca. Il bocchettone di riempimento si trova sulla destra

del radiatore e per accedervi è necessario sollevare il cofano.

Il rubinetto di scarico (4) è situato in basso sul lato sinistro del motore ed è comandato da una lunga leva (2) facilmente accessibile.

La quantità d'acqua contenuta nel radiatore e nel motore è di 6 litri.

Ricambio dell'acqua.

Almeno una volta al mese è necessario cambiare completamente l'acqua contenuta nel radiatore, per evitare che si formino depositi ed incrostazioni dannosissimi al regolare funzionamento del motore.

Il ricambio dell'acqua deve essere fatto con il motore a basso regime, versando l'acqua nella vaschetta superiore del radiatore, lasciando aperto il rubinetto di scarico (4) sino a che non si veda defluire acqua completamente limpida.

A questo momento richiudere il rubinetto di scarico (4) e riempire il radiatore.

Allorchè la vettura rimane ferma a temperature inferiori a 0°C., per evitare i danni che possono essere causati dall'eventuale congelamento dell'acqua è indispensabile vuotare il radiatore ed il motore, aprendo l'apposito rubinetto di scarico (4).

MISCELE INCONGELABILI

La vuotatura del radiatore può essere evitata usando miscele incongelabili.

Le miscele che noi consigliamo sono le seguenti:

Per temperature fino a -5° C:

Acqua	litri 4.800
Glicerina d=1,26	» 0.400
Alcool denaturato 80%	» 0.800
Totale	litri 6,—

Per temperature fino a -17° C:

Acqua	litri 3.600
Glicerina d=1,26	» 0.800
Alcool denaturato 80%	» 1.600
Totale	litri 6,—

NB. Le quantità sopra indicate servono per la preparazione della miscela occorrente al riempimento completo del radiatore e del motore.

PERSIANA DEL RADIATORE

La persiana applicata davanti al radiatore (vedi fig. 21), ha lo scopo di proteggerlo da correnti d'aria troppo fredde. E' comandata a mano, mediante un'apposita maniglia (1), situata a destra del radiatore, e può assumere quattro posizioni:

Aperta - 3/4 Aperta - Chiusa - Chiusa

Durante la stagione calda, dovrà essere costantemente mantenuta aperta; nella stagione rigida completamente chiusa.

Per temperature ambienti variabili tra i 5° ed i 15° C dovrà essere tenuta nelle posizioni intermedie.

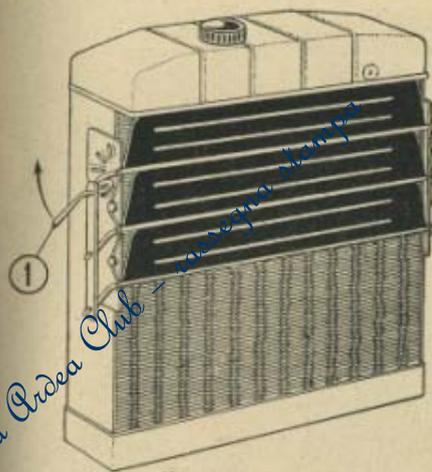


Fig. 21. - Persiana del radiatore.

1. Levetta di comando.

Durante la stagione estiva, raccomandiamo di tenere aperta la persiana del radiatore, per evitare il sovriscaldamento del motore che può provocare gravi danni agli organi del motore stesso e specialmente alla testa ed al gruppo cilindri.

VENTILATORE

Il ventilatore, di alluminio fuso, è comandato dalla stessa cinghia trapezoidale che comanda la dinamo (vedi fig. 22).

Almeno ogni 2000 km. di percorso della vettura controllare la tensione della cinghia, tenendo presente che quando è tesa regolarmente si deve poter far girare a mano il ventilatore senza uno sforzo eccessivo.

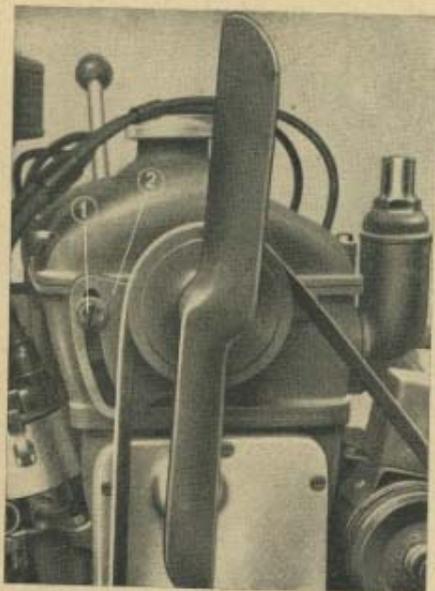


Fig. 22 - Regolazione della tensione della cinghia del ventilatore.

1. Vite fissaggio supporto ventilatore - 2. Supporto del ventilatore

Per regolare la tensione della cinghia del ventilatore è necessario allentare la vite (1) e spostare opportunamente il supporto (2) sino alla giusta tensione; serrare quindi la vite (1).

TERMOSTATO

Nel tubo di mandata dell'acqua dal motore al radiatore, è inserito un termostato bimetallico che ha lo scopo di portare rapidamente l'acqua del motore alla più conveniente temperatura di funzionamento (vedi Fig. 23).

Quando la temperatura dell'acqua è inferiore ai $66^{\circ} \div 70^{\circ}\text{C}$, la farfalla (3) del termostato rimane chiusa strozzando l'afflusso dell'acqua dal motore al radiatore.

In queste condizioni l'acqua giunge al radiatore in quantità minima e la circolazione nel motore avviene attraverso il tubo (3) ed il collettore di aspirazione (vedi fig. 20).

Allorchè la temperatura dell'acqua raggiunge i $66^{\circ} \div 70^{\circ}\text{C}$,

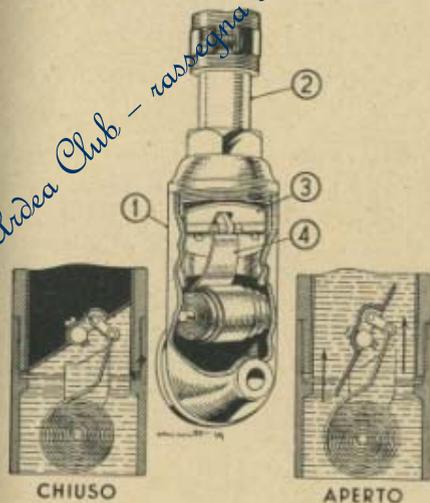


Fig. 23. - Termostato bimetallico

1. Sede del termostato. - 2. Tubo mandata acqua al radiatore. - 3. Farfalla. - 4. Elemento bimetallico.

la farfalla (3) del termostato comincia ad aprirsi e l'acqua affluisce nel radiatore in quantità sempre maggiore; a $86^{\circ} \div 90^{\circ}\text{C}$ la farfalla è completamente aperta e la circolazione diventa normale.

CONTROLLO DELLA COMPRESSIONE DEI CILINDRI

Ogni 2000 km. di percorso della vettura è bene controllare che in tutti i cilindri vi sia una buona compressione.

Per far ciò è necessario:

- a) Togliere dal motore tutte le candele meno quella del cilindro che si vuol provare.
- b) Far girare il motore a mano con l'apposita manovella. Se nella rotazione si incontra una resistenza elastica è segno che lo stantuffo comprime e la tenuta è assicurata.
- c) Ripetere l'operazione per ogni cilindro ed accertarsi che la resistenza che si incontra sia uniforme in tutti i cilindri.

Se in qualche cilindro la resistenza è nulla, od inferiore alla normale, vuol dire che vi è una insufficiente compressione.

Se ciò accade è necessario controllare prima di tutto il gioco tra i bilancini e le valvole con l'apposita sonda e quindi, se necessario, smontare la testa, verificare le valvole e le loro sedi, ed eventualmente, procedere alla smerigliatura delle valvole stesse e delle loro sedi.

Consigliamo, ad ogni modo, i Sigg. Clienti, di rivolgersi, per queste operazioni, direttamente alla Fabbrica od alle sue Filiali.

TRASMISSIONE

FRIZIONE

La frizione è del tipo monodisco secco e non richiede alcuna manutenzione speciale.

Il pedale di comando (1), in buone condizioni di funzionamento, prima di agire sul coprire di distacco della frizione, deve fare una corsa a vuoto da un centimetro a un centimetro e mezzo.

Quando, per l'usura delle guarnizioni del disco, la corsa a

vuoto diminuisce, per impedire che la frizione slitti, è necessario riportarla al valore normale.

Per far ciò è necessario svitare di quanto occorre il dado (4), quindi bloccare il puntone sul perno di comando (3), serrando il dado (2) (vedi fig. 24).

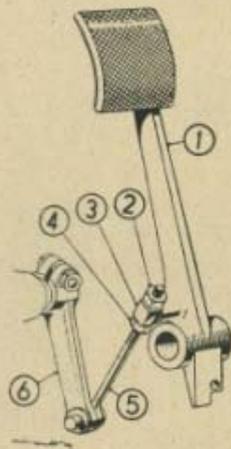


Fig. 24. - Regolazione del gioco del pedale della frizione.

1. Pedale. - 2-4. Dadi fissaggio puntone comando frizione. - 3. Perno per puntone. - 5. Puntone comando frizione. - 6. Leva di rinvio.

Lubrificazione.

Il cuscinetto di spinta è lubrificato a mezzo di un tubicino che fa capo all'orlo superiore della flangia d'attacco al motore della scatola del cambio (ved. fig. 25).

Ogni 2000 km. di percorso della vettura scostare il coperchietto del foro (A) ed introdurre alcune gocce di olio di ricino (da 5 a 8).

Ogni 2000 km. di percorso della vettura, controllare il gioco del pedale della frizione, e, se necessario, registrarlo.

A. Foro per la lubrificazione del cuscinetto della frizione. - 1. Albero motore. - 2. Volano motore. - 3. Disco della frizione. - 4 Sede della molla della frizione. - 5. Molla della frizione. - 6. Lubrificatore cuscinetto della frizione. - 7. Presa diretta. - 8. 2^a velocità. - 9. Catenaccio. - 10. Boccia elastica. - 11. Forcella per innesto marce. - 12. Chlaviastello. - 13. Asta comando marce. - 14. Sopperto elastico posteriore cambio. - 15. Giunto

elastico. - 16. Albero trasmissione. - 17. Coperchio ispezione frizione. - 18. Tappo scarico olio. - 19. Ingranaggi del rinvio. - 20. Ingranaggi 2^a velocità. - 21. Ingranaggi 1^a velocità. - 22. Ingranaggi della retromarcia. - 23. Ingranaggi 3^a velocità. - 24. Albero condotto. - 25. Ingranaggi contachilometri.

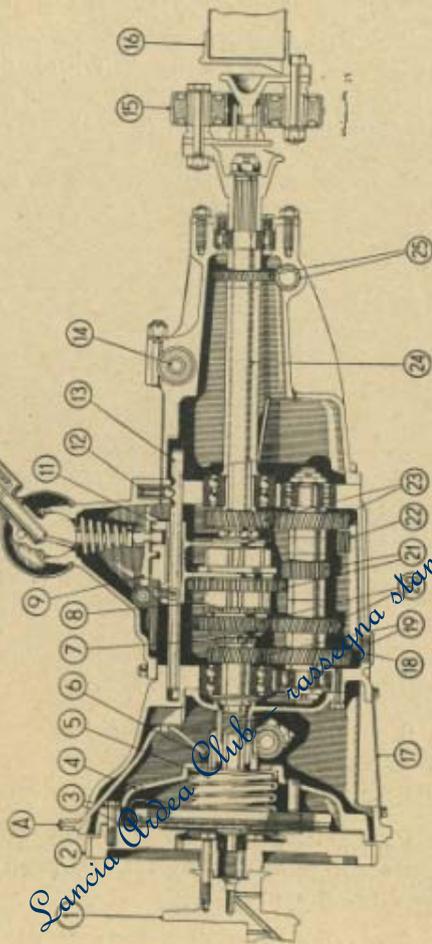


Fig. 25. - Sezione del cambio di velocità e della frizione.

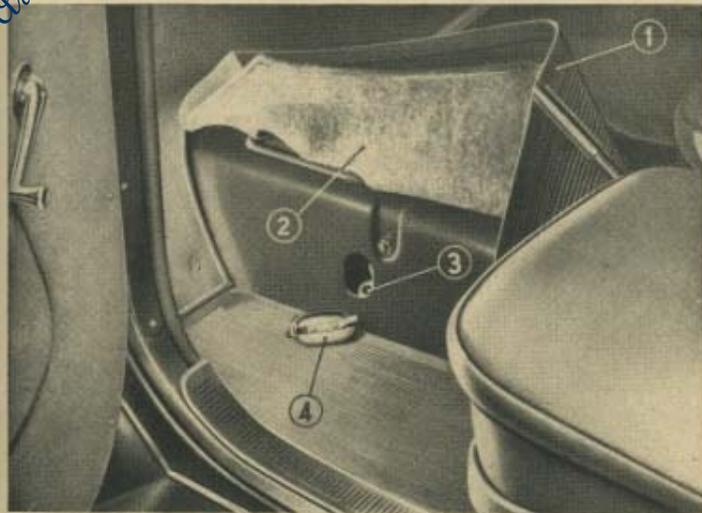


Fig. 26. - Lubrificazione del cambio di velocità.

1. Tappeto della costola centrale del pavimento. - 2. Feltro sottotappeto. - 3. Bocchettone introduzione olio. - 4. Coperchio a molla.

CAMBIO DI VELOCITA'

Il cambio di velocità, in un sol blocco col motore, è a 4 velocità e retromarcia, con la 2^a e la 3^a silenziose e la leva di comando centrale.

Lubrificazione.

Per la lubrificazione del cambio di velocità usare:

GARGOYLE MOBIL OIL ULTRA HEAVY oppure
VEEDOL ULTRA HEAVY

L'olio si introduce da un apposito bocchettone, situato sul lato sinistro della scatola del cambio. Il livello è normale quando l'olio sfiora il bordo del foro d'introduzione.

Il foro di scarico è situato nella parte inferiore della scatola del cambio.

Per introdurre l'olio nella scatola del cambio è necessario alzare la parte sinistra del tappeto della costola in cui è alloggiato l'albero di trasmissione, e togliere il coperchietto (4) che copre l'apertura dalla quale si accede al bocchettone di introduzione (vedi fig. 26).

Ogni 2000 km. di percorso della vettura verificare il livello dell'olio, e se necessario, ripristinarlo con olio fresco.

Ogni 8000 km. di percorso della vettura sostituire completamente l'olio della scatola del cambio con olio fresco.

Il quantitativo di olio necessario per il riempimento della scatola del cambio è di circa litri 0,90.

ALBERO DI TRASMISSIONE

L'albero di trasmissione, tubolare e di grande diametro collegato al cambio di velocità ed al ponte posteriore, mediante due giunti elastici con boccole di gomma.

PONTE POSTERIORE

La scatola del ponte posteriore è di lamiera d'acciaio stampata e saldata elettricamente.

Sia il gruppo differenziale che i semi-alberi sono montati su cuscinetti a sfere (vedi fig. 27).

La coppia conica a dentatura Gleason-ipoide 8/39 dà un rapporto di riduzione 4,875:1.

Lubrificazione.

Per la lubrificazione del ponte posteriore usare

GARCOYLE MOBILOIL ULTRA HEAVY oppure
VEEDOL ULTRA HEAVY

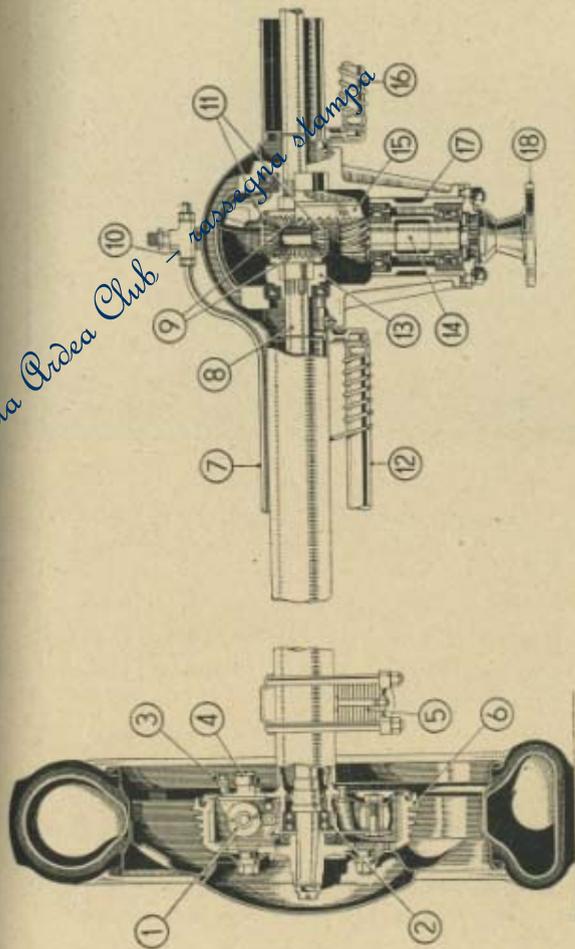


Fig. 27. - Sezione del ponte posteriore.

1. Cilindro comando freno idraulico. - 2. Cuscinetto ruota posteriore. - 3. Vite alitato aria. - 4. Raccordo della tubazione del freno. - 5. Molla a balestra. - 6. Tamburo freno. - 7. Tubo del freno idraulico. - 8. Semi-albero destro. - 9. Planetari del differenziale. - 10. Raccordo tubazione freno idraulico. - 11. SateLLiti del differenziale. - 12-16. Albero comando freno a mano. - 13. Scatola del differenziale. - 14. Pignone conico. - 15. Carona. - 17. Supporto del gruppo differenziale. - 18. Forcella del giunto trasmissione.

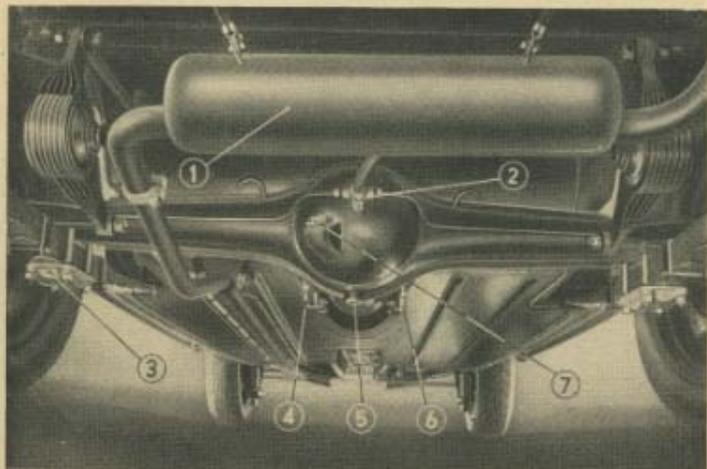


Fig. 28. - Vettura vista di sotto.

1. Marmitta di scarico. - 2. Raccordo dei freni idraulici posteriori. - 3. Piastra appoggio martinello per il sollevamento della vettura. - 4-6. Blocchetti regolazione freno a mano. - 5. Tappo scarico olio dal ponte. - 7. Bocchettone introduzione olio.

L'olio si introduce attraverso un apposito bocchettone situato nella parte posteriore della scatola del ponte (vedi fig. 28).

Il livello è normale quando l'olio sfiora il bordo del foro di riempimento.

Il foro di scarico è situato nella parte inferiore al centro della scatola del ponte.

Ogni 2000 km. di percorso della vettura verificare il livello dell'olio e, se necessario, ripriparlo con olio fresco.

Ogni 8000 km. di percorso della vettura, sostituire completamente l'olio della scatola del ponte con olio fresco.

L'olio contenuto nella scatola del ponte è di circa litri 1,4.

NB. - Per difficoltà di approvvigionamento dell'olio minerale prescritto, il riempimento del differenziale viene talvolta eseguito con

OLIO DI RICINO

In questo caso si raccomanda, nelle aggiunte dell'olio nel differenziale, di accertarsi che non venga introdotto olio di tipo diverso da quello contenuto, in modo da evitare la mescolanza di olio minerale con olio di ricino, non amalgamabili.

Nel caso della sostituzione completa dell'olio stabilita ogni 8000 km. il riempimento può essere fatto sia con olio di ricino che con olio minerale del tipo prescritto, usando la precauzione di scaricare a caldo, attraverso l'apposito tappo, l'olio preesistente.

GUIDA E STERZO

La guida è del tipo a settore elicoidale e vite senza fine, ed è montata su cuscinetti a sfere.

Il tirante comando sterzo ed il tirante di accoppiamento trasversale, sono montati su articolazioni elastiche (v. fig. 29).

Lubrificazione.

Per la lubrificazione della scatola guida usare:

GARCOYLE MOBILOIL ULTRA HEAVY oppure
VEEDOL ULTRA HEAVY

L'olio si introduce dall'apposito bocchettone situato sul coperchio della scatola guida.

Il livello è normale quando l'olio sfiora il bordo del foro d'introduzione.

Per poter accedere alla scatola guida è necessario togliere la maschera del radiatore.

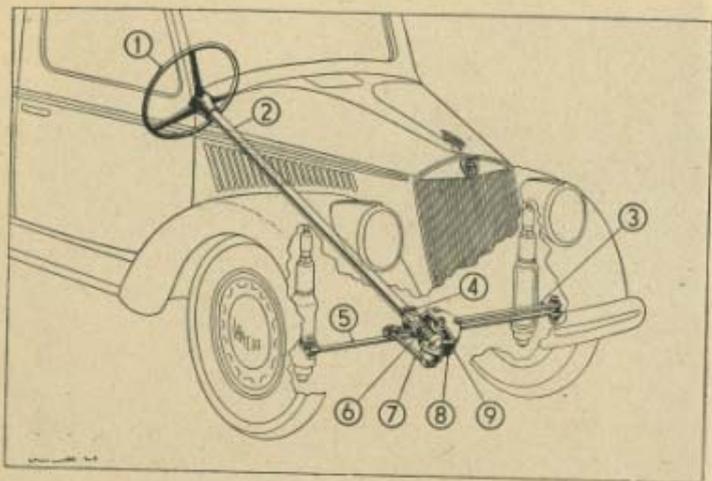


Fig. 29. - Schema dello sterzo.

1. Volante guida. - 2. Piantone. - 3. Tirante comando sterzo. - 4. Bollone unione manicotto al piantone. - 5. Tirante accoppiamento sterzo. - 6. Vite della guida. - 7. Leva comando sterzo. - 8. Scatola guida. - 9. Settore della guida.

Ogni 2000 km. di percorso della vettura, verificare il livello dell'olio e, se necessario, ripristinarlo con olio fresco.

La quantità di olio contenuta nella scatola guida è di circa litri 0,30.

SOSPENSIONE ANTERIORE

La sospensione anteriore del classico tipo brevettato « Lancia » a ruote indipendenti con molle ad elica cilindrica ed ammortizzatori a liquido (vedi fig. 30).

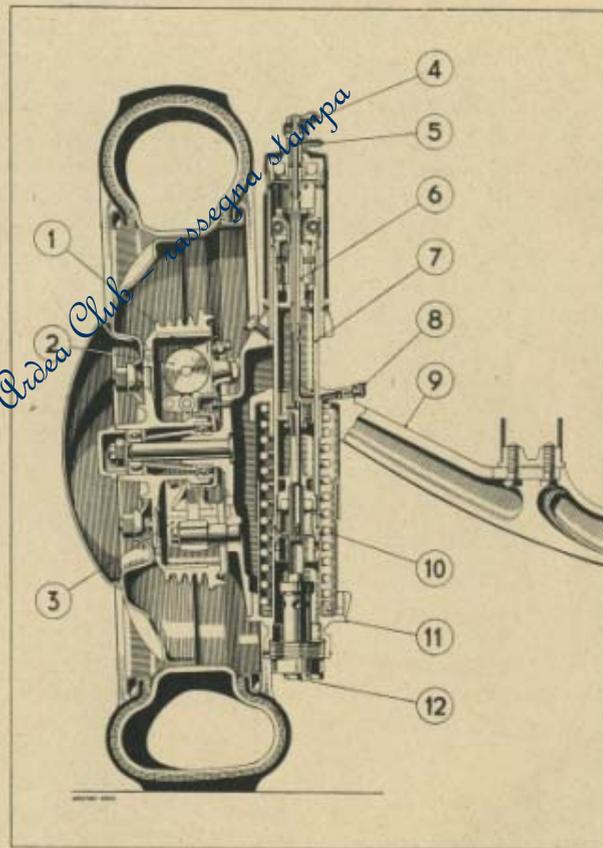


Fig. 30. - Sezione della sospensione anteriore.

1. Tamburo freno. - 2. Cilindro di comando del freno idraulico. - 3. Ceppo freno. - 4. Levetta di regolazione ammortizzatore. - 5. Raccordo introduzione olio. - 6. Stelo. - 7. Asta. - 8. Lubrificatore degli organi inferiori. - 9. Assale anteriore. - 10. Molla principale. - 11. Guida inferiore. - 12. Tappo inferiore.

Alimentatore olio.

Il rifornimento di olio nelle sospensioni avviene a mezzo di uno speciale dispositivo che consiste essenzialmente in un serbatoio applicato sulla parete interna del cruscotto, sotto il cofano e collegato agli organi della sospensione per mezzo di due tubi di gomma (vedi fig. 31 e 31 bis).

Tale serbatoio che, in un primo tempo, era a funzionamento automatico, è ora a funzionamento comandato.

Vi sono due tipi di serbatoio: uno comandato a pedale con alimentazione unica per le due sospensioni (vedi fig. 31) ed uno, di più recente applicazione, comandato a mano, con alimentazione indipendente per le due sospensioni (vedi fig. 31 bis). Nel tipo comandato a pedale la mandata d'olio nelle sospensioni avviene a mezzo di una valvola stantuffo (2), azionata dal pedale (4); ogni qualvolta la sospensione risulta rumorosa per mancanza di olio, occorre dare dalle 7 alle 8 pompate con la leva a pedale (4).

Nel tipo comandato a mano, la mandata dell'olio nelle so-

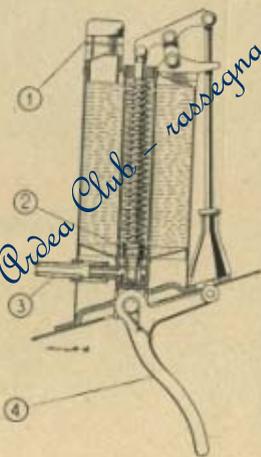


Fig. 31. - Serbatoio e comando alimentatore olio sospensione anter. (montato della vettura 250-4853)

1. Tappo introduzione olio
2. Valvola regolazione olio
3. Tubo mandata olio alle sospensioni
4. Leva di comando.

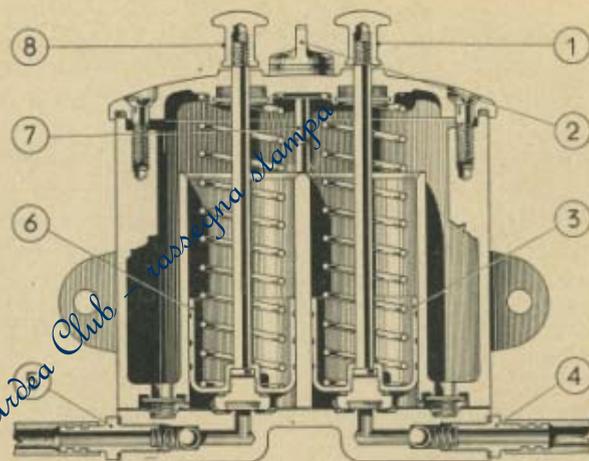


Fig. 31 bis. - Sezione serbatoio sospensione anteriore.

1. Pomello di comando per sospensione sinistra.
2. Tappo introduzione olio.
3. Stantuffo mandata olio alla sospensione sinistra.
4. Tubazione olio alla sospensione destra.
5. Tubazione olio alla sospensione sinistra.
6. Stantuffo mandata olio alla sospensione destra.
7. Asta livello olio.
8. Pomello di comando per sospensione destra.

sospensioni avviene a mezzo di due stantuffi (3) (6); uno per la sospensione destra ed uno per la sospensione sinistra, in modo che l'alimentazione delle sospensioni viene effettuata indipendentemente. Quando una delle sospensioni è rumorosa per mancanza d'olio, occorre portare in alto il pomello del relativo stantuffo e lasciare che discenda da se, sotto l'azione della molla di richiamo interna. Qualora persista il rumore dopo una prima mandata d'olio, ripetere l'operazione.

L'olio che si deve usare per il riempimento del serbatoio è:

GARGOYLE MOBILOIL A della VACUUM
o VEEDOL MEDIUM 30

per sospensione anteriore fino a vettura 250-6930.

GARGOYLE MOBILOIL ARCTIC della VACUUM
o VEEDOL LIGHT MEDIUM 20

per sospensione anteriore da vettura 250-6931.

In mancanza di ARCTIC o di MEDIUM 20, usare una miscela composta da 75% di MOBILOIL A o MEDIUM 30 e da 25% di nafta. (Miscela LANCIA CO 1045).

Ogni 2000 chilometri di percorso della vettura occorre ripristinare con olio fresco il livello del serbatoio.

Il livello è normale quando l'olio sfiora il bordo inferiore del bocchettone di introduzione.

Lubrificazione degli organi inferiori della sospensione.

Ogni 2000 Km.:

- a) Sterzare rispettivamente tutto a destra e tutto a sinistra le ruote anteriori.
- b) Svitare il tappo inferiore (12) (fig. 30).
- c) Girare il coperchietto dell'ingrassatore (8) sino a che non sia scoperto il foro d'introduzione dell'olio;
- d) Introdurre, attraverso il foro dell'oliatore (8), olio nella sospensione sino a che non lo si vede uscire dal tappo inferiore (12).
- e) Riavvitare quindi il tappo inferiore e chiudere l'ingrassatore.

Verifica regolazione ammortizzatore.

Riscontrando, durante l'uso della vettura, rumorosità eccessive alla sospensione, dopo aver accertato che non manchi l'olio di alimentazione e che la lubrificazione delle parti inferiori è regolare, verificare la regolazione dell'ammortizzatore delle sospensioni.

Per la regolazione dell'ammortizzatore occorre avvitare la le-

vetta di regolazione (4) (Vedi fig. 30) fino a che l'estremità inferiore dell'asta interna chiuda il foro di passaggio dell'olio, quindi svitarla di circa due giri (in inverno 2÷3 giri, in estate 1÷2 giri).

Se con la suddetta operazione la sospensione rimane rumorosa, occorrerà provvedere alla revisione di essa.

Raccomandiamo ai Sign. Clienti di non smontare mai la sospensione anteriore.

Qualora si verificasse qualche inconveniente che ne impedisse il regolare funzionamento, raccomandiamo di rivolgersi esclusivamente alla Fabbrica od alle Filiali.

SOSPENSIONE POSTERIORE

La sospensione posteriore è ottenuta con molle a balestra semi-elittiche, molto lunghe e di grande flessibilità.

Gli attacchi anteriori e posteriori sono montati su boccole elastiche.

Ogni 8000 km. di percorso della vettura lavare con petrolio le molle a balestra ed iniettare, con l'apposito apparecchio a pressione, del grasso grafitato tra le foglie.

Per eseguire questa operazione è necessario sollevare la vettura con il martinello applicato sotto l'apposita borchia sul lungherone, finchè la ruota sia staccata dal suolo.

AMMORTIZZATORI

La sospensione posteriore della vettura è integrata da due ammortizzatori idraulici « Houdaille » con termostato, essi sono regolati dalla Fabbrica al momento del montaggio e di norma non dovrebbero essere mai toccati.

Nell'eventualità di doverli regolare per una ragione qualsiasi procedere nel seguente modo:

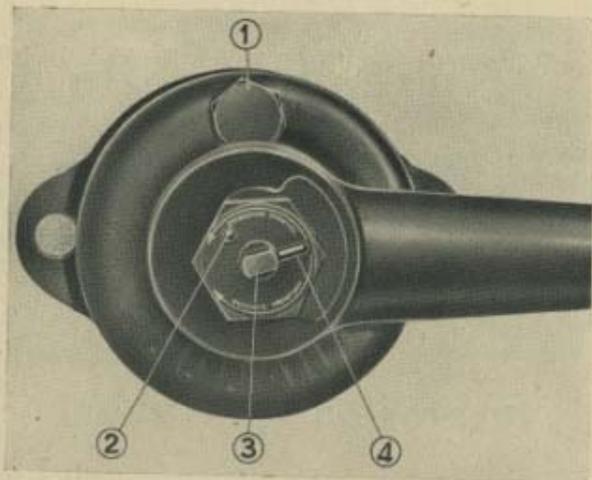


Fig. 32. - Ammortizzatore della sospensione posteriore.

1. Tappo del foro introduzione olio. - 2. Arresto dell'indice. - 3. Perno di regolazione dell'azione frenante. - 4. Indice del perno di regolazione.

Per aumentare l'azione frenante degli ammortizzatori girare verso destra (nel senso di rotazione delle lancette dell'orologio) il perno di regolazione (3); per diminuirla girare il perno stesso in senso contrario. (Vedi fig. 32).

NB. - A causa della notevole sensibilità degli ammortizzatori per variare l'azione frenante è sufficiente far compiere al perno di regolazione (3) dei leggeri spostamenti (3 mm.) misurati all'estremità dell'indice (4) del perno di regolazione stesso.

Ogni 8000 km. di percorso della vettura svitare il tappo (1) e controllare che il livello dell'olio sfiori il bordo inferiore del foro del tappo stesso.

Se il livello è più basso ripristinarlo aggiungendo a mezzo dell'apposita siringa, contenuta nella borsa degli utensili,

OLIO DI RICINO DI 1^a PRESSIONE

FRENI

Sulla vettura sono montati:

Freni idraulici (sistema Lockheed fino alla vettura 250.4847, sistema SABIF dalla vettura 250-4848) sulle quattro ruote comandati mediante una pompa azionata dal pedale.

Freni meccanici sulle ruote posteriori, comandati dalla leva a mano.

Lo schema dell'installazione dei freni è rappresentato dalla fig.

I freni comandati dal pedale sono ben registrati se l'effetto frenante si ottiene con metà corsa del pedale. Il freno a mano è ben registrato quando la leva percorre un arco corrispondente allo scatto di 5 o 6 denti della cremagliera d'arresto della leva stessa prima di bloccare i freni posteriori.

REGISTRAZIONE DEI FRENI

Freno a pedale.

Se per ottenere l'effetto frenante, il pedale deve essere premuto oltre metà corsa, bisogna registrare i freni.

Questa operazione non ha lo scopo di regolare l'azione di un freno rispetto ad un altro, perchè nel sistema idraulico, l'azione di tutti e quattro i freni è sempre automaticamente compensata. Occorre solo registrare i freni, come è spiegato in seguito, per eliminare il gioco formatosi, tra i tamburi ed i ceppi, a causa dell'usura normale dei rivestimenti dei ceppi dei freni.

Per registrare i freni procedere nel seguente modo:

a) Sollevare la vettura con l'apposito martinello in modo da staccare la ruota dal suolo.

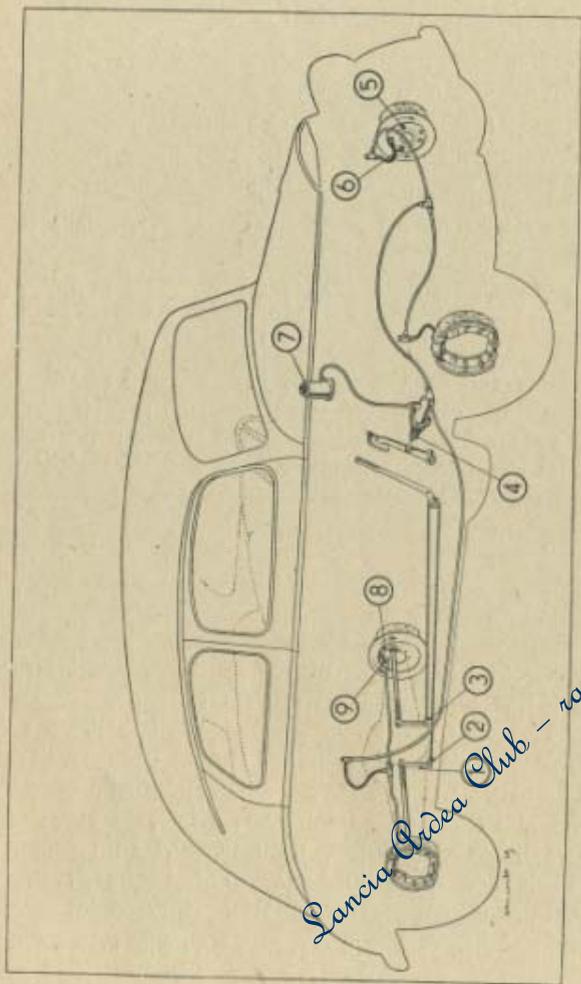


Fig. 23. - Schema dell'installazione dei freni.

1. Leva rinvio comando freni posteriori. - 2-3. Morsetti fissaggio fune freni a mano. - 4. Dado regolazione fissa del gioco del pedale. - 5-6. Dadi per la registrazione dei freni anteriori. - 7. Serbatoio del liquido. - 8-9. Dadi per la registrazione dei freni posteriori.

Lancia Ardea Club - rassegna stampa

- b) Con l'apposita chiave girare i dadi (5-8) verso destra, sino a che, girando a mano la ruota, non si sente strisciare il rivestimento del freno contro il tamburo.
- c) A questo punto, girare i dadi (5-8) in senso opposto di almeno 1/6 (lato dell'angolo), in modo da ristabilire tra il rivestimento del centro e il tamburo, il gioco necessario per permettere alla ruota di girare liberamente senza strisciamento.

Lo stesso procedimento va usato per registrare il gioco della ganaschia simmetrica agendo sui dadi (6-9) e tenendo presente che questi dadi, a differenza di quelli (5-8), vanno girati verso destra per avvitarli e verso sinistra per allentarli.

Seguendo la registrazione dei dadi successivamente per tutte e quattro le ruote, i freni sono registrati e l'azione frenante si ottiene con metà corsa del pedale come prescritto.

Non si deve mai toccare il dado (4) che regola il gioco del pedale sul puntalino di comando della pompa, perchè questo gioco è fissato dalla Fabbrica al momento del montaggio dei freni.

Ogni 2000 km. di percorso della vettura verificare:

- a) che le tubazioni dell'impianto siano in perfetto stato;
- b) che le staffette che fissano i tubi alla vettura non siano allentate;
- c) che il livello del liquido contenuto nel serbatoio non discenda oltre la metà dell'altezza del serbatoio.

Se il livello è inferiore, bisogna riempire il serbatoio (7) usando esclusivamente il preparato originale (Lockheed N. 5 per freni Lockheed, e olio vegetale per freni, sistema SABIF).

Qualsiasi altro surrogato potrebbe senz'altro pregiudicare

il buon funzionamento dei freni, danneggiando in modo irrimediabile le speciali guarniture di gomma dell'impianto.

La Fabbrica declina ogni responsabilità per tutti gli eventuali incidenti e danni causati dal mancato funzionamento dei freni per il motivo suesposto.

Freni idraulici sistema SABIF (della vettura 250-4848).

In questo impianto il serbatoio alimentatore (7) (vedi fig. 33) è munito di un'asta centrale ad occhio, avente il compito di mantenere nell'impianto dei freni, a mezzo di apposita pompa interna al serbatoio, il liquido sotto pressione.

L'asta funziona normalmente quando, tirata verso l'alto, si mantiene stabilmente in questa posizione.

Se l'asta non mantiene la posizione alta l'efficienza dei freni viene ad essere compromessa, perciò occorre far verificare se l'impianto di frenatura presenta delle perdite.

Nelle operazioni di sfiato usare l'asta sul serbatoio per pompare il liquido nelle tubazioni, finché questo esca dal tappo di sfiato senza bolle d'aria, mantenendo l'alimentatore sempre pieno.

Freno a mano.

Per registrare il freno a mano basta allentare uno dei morsetti (2-3) che fissano le funi di acciaio all'estremità della leva del rinvio dei freni posteriori (1), e far scorrere la fune nel morsetto (2-3) fino a che, agendo sulla leva a mano, non si ottiene il bloccaggio dei freni posteriori con lo scatto di almeno 5 denti della leva a mano sulla cremagliera di arresto della leva stessa.

Se anche dopo le registrazioni suindicate, i freni non funzionassero regolarmente, consigliamo i Sigg. Clienti di rivolgersi direttamente alla nostra Fabbrica od alle nostre Filiali per le opportune verifiche e riparazioni.

RUOTE E PNEUMATICI

Le ruote sono del tipo a disco speciali alleggerite con cerchio a base allargata (145x400).

Ogni 8000 km. di percorso della vettura è necessario rinnovare il grasso dei mozzi delle ruote anteriori.

Per far ciò è necessario:

- Togliere i coprimozzi delle ruote anteriori.
- Con chiave regolabile, svitare il coperchio dei mozzi delle ruote.
- Insufflare l'interno del coperchio e riempirlo per 3/4 con MOBILGREASE N. 5.

Per togliere la coppa coprimozzo dalla ruota, introdurre l'apposita leva in uno dei tre vani esistenti sulla ruota in corrispondenza degli attacchi della coppa e fare leva nel senso tangenziale al bordo della coppa e non nel senso radiale.

Per rimontarla, dopo aver calzato la coppa su due dei tre attacchi, sforzare e battere col palmo della mano sul bordo della coppa (non al centro) in corrispondenza del terzo attacco.

I mozzi posteriori non necessitano di alcuna manutenzione. Sulle ruote sono montati pneumatici a base allargata a bassissima pressione (145x400).

La pressione normale di gonfiamento è la seguente:

kg/cm² 1,5.

Questa pressione deve essere costantemente mantenuta sia per garantire una maggiore durata dei pneumatici, sia per assicurare alla vettura la migliore tenuta di strada.

Il pneumatico della ruota di ricambio è conveniente gonfiarlo alla pressione di kg/cm² 1,7.

Prima di usare la vettura verificare la pressione dei pneumatici.

Almeno ogni 4 mesi:

fare il cambio di una gomma usando la ruota di scorta perchè i pneumatici lasciati inoperosi diventano fragili e si screpolano.

IMPIANTO ELETTRICO

L'impianto elettrico è a 6 Volt, sia per l'avviamento del motore che per l'illuminazione.

Esso si compone (ved. fig. 34):

- (1) Batteria d'accumulatori.
- (2) Dinamo a tensione costante.
- (3) Lampadina rossa di spia per controllo funzionamento dinamo
- (4) Motorino d'avviamento.
- (5) Spinterogeno ad anticipo automatico.
- (6) Bobina dello spinterogeno.
- (7) Candele d'accensione del motore.
- (8) Quadretto di distribuzione della corrente.
- (9)-(10) Fari e fanali anteriori.
- (11)-(12) Fanalino posteriore e segnalatore d'arresto.
- (13) Comando del segnalatore d'arresto.
- (14) Avvisatore elettroacustico.
- (15) Pulsante comando avvisatore elettroacustico.
- (16) Pulsante ausiliario avvisatore elettroacustico. (marcia notturna).
- (17) Indicatori di direzione.
- (18) Comando indicatori di direzione.
- (19) Lampadina di spia per il controllo del funzionamento degli indicatori di direzione.
- (20) Tergicristallo a doppia racchetta.

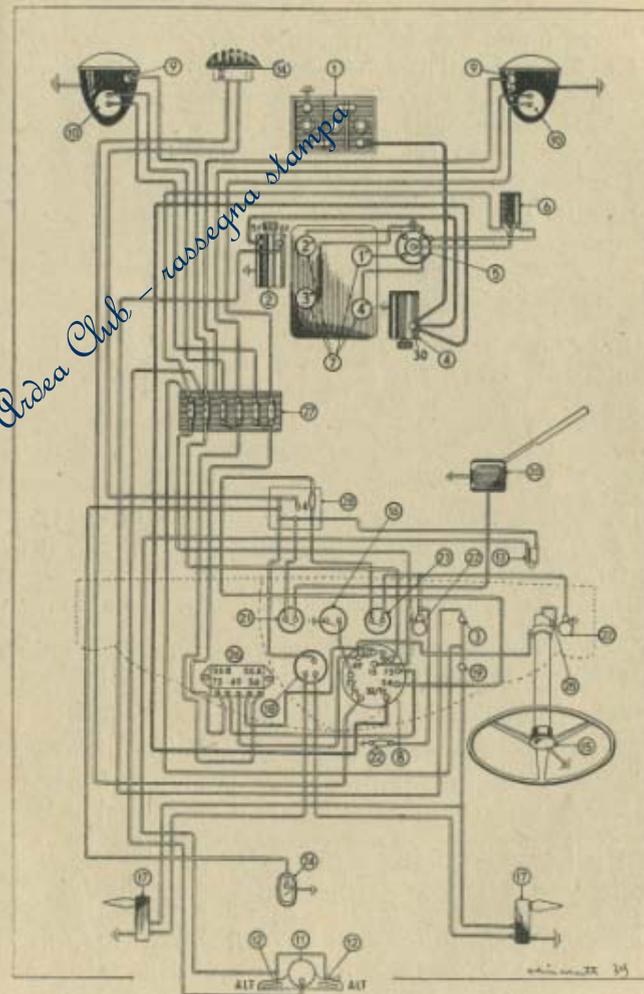


Fig. 34. - Schema dell'impianto elettrico.

- (21) Interruttore comando tergicristallo.
- (22) Lampadina per l'illuminazione del quadro porta apparecchi.
- (23) Interruttore delle lampadine per l'illuminazione del quadro porta-apparecchi.
- (24) Lampadina per l'illuminazione interna della vettura.
- (25) Spazzola per il comando dell'avvisatore elettroacustico.
- (26) Elettrocalamita « Deviolux » per il comando delle segnalazioni luminose.
- (27) Scatola delle valvole.
- (28) Scatola di derivazione.

Ogni cavo del circuito è munito all'estremità di una fascetta metallica che porta inciso un numero corrispondente a quello segnato sul serrafilo del quadretto.

QUADRO DI DISTRIBUZIONE

Il quadro di distribuzione è del tipo MARELLI Q 111 e riceve la corrente dalla batteria mediante il cavo fissato al morsetto 30/51.

Dal quadro, la corrente viene distribuita ai circuiti principali e precisamente:

- **accensione motore** (bobina-spinterogeno-candele);
- **illuminazione** (proiettori, fanali, fanalino posteriore);
- **servizi** (avvisatore elettroacustico, lampadine illuminazione del quadro, lampadina per l'illuminazione interna, tergicristallo, segnalatore di direzione, segnale d'arresto).

Tutti i circuiti dei servizi si staccano dalla scatola di derivazione (28) e sono protetti da una unica valvola fusibile di 40 Amp., in essa contenuta.

La distribuzione della corrente ai vari circuiti si ottiene manovrando la chiavetta del quadro di distribuzione.

La chiave può essere introdotta nel foro centrale del qua-

dretto in due modi diversi:

o **innestando soltanto il tratto cilindrico;**

o **innestando a fondo anche la parte rettangolare.**

Nell'uno o nell'altro caso, la chiavetta può assumere quattro posizioni, contraddistinte dai numeri

0 - 1 - 2 - 3

incisi sul mozzo del quadro.

Quando la chiavetta è innestata a fondo:

- **nella posizione 0** si dà corrente al circuito dell'accensione del motore.
- **nella posizione 1** oltre ai circuiti della posizione 0, si inseriscono i circuiti dei seguenti servizi: avvisatore elettroacustico, lampadine d'illuminazione del quadro porta-apparecchi, lampadine di illuminazione interna, tergicristallo, segnalatori di direzione, segnale di arresto.

N.B. Con la chiavetta in questa posizione l'avvisatore elettroacustico è comandato dal pulsante posto al centro del volante guida (Marcia diurna tanto in città quanto in campagna).

- **nella posizione 2** oltre ai circuiti della posizione 1 si dà corrente ai circuiti dei fanali di posizione e del fanalino posteriore della targa.

NB. Con la chiavetta in questa posizione l'avvisatore elettroacustico si comanda premendo il pulsante situato al centro della tavoletta porta-apparecchi. Premendo il pulsante situato al centro del volante della guida si passa dai fanali di posizione ai proiettori anabbaglianti. (Marcia notturna in città).

- **nella posizione 3** si dà corrente ai circuiti della posizione 2 e si inserisce anche il circuito dei fari principali.

NB. Con la chiavetta in questa posizione l'avvisatore elettroacustico si comanda sempre a mezzo del pulsante situato al

centro della tavola porta apparecchi. Premendo il pulsante del volante della guida si passa dai proiettori principali ai fari anabbaglianti. (Marcia notturna in campagna).

Chiavetta innestata a fondo	
Posizione	Prestazioni
0	Sola accensione motore
1	Marcia diurna (in città e campagna)
2	Marcia notturna città
3	Marcia notturna fuori città

Senza la chiavetta, o con la chiavetta innestata solo nella parte cilindrica, si hanno le predette prestazioni, esclusa l'accensione del motore.

La chiavetta può essere tolta dal quadretto qualunque sia la sua posizione. Come abbiamo detto, togliendola si interrompe solo il circuito dell'accensione del motore, ma rimangono intatti i circuiti comandati dalla posizione in cui si trovava alatto di toglierla.

Quando si arresta la vettura ricordarsi di estrarre la chiavetta del quadro, oppure toglierla dalla posizione « innestata a fondo », altrimenti la corrente continua ad arrivare alla bobina dello spinterogeno, danneggiandola per l'eccessivo riscaldamento.

SCATOLA DELLE VALVOLE

La scatola delle valvole è montata sul piano orizzontale della fiancata destra, sotto il cofano, e contiene 6 valvole fusibili di 15 Amp. caduna.

Ogni valvola è innestata ad un apposito morsetto e può essere facilmente ricambiata.

Ciascuna di esse protegge un circuito distinto e precisamente (numerando le valvole da destra a sinistra nell'ordine in cui sono disposte):

- la N. 1 il circuito del proiettore destro.
- la N. 2 » » » » sinistro.
- la N. 3 » » dell'anabbagliante destro.
- la N. 4 » » dell'anabbagliante sinistro.
- la N. 5 » » dei fanali e del fanalino posteriore.
- la N. 6 » » della bobina - dello spinterogeno - e delle lampadine di spia della dinamo e degli indicatori di direzione.

In caso di guasto in uno di questi circuiti, la relativa valvola brucia e la si può ricambiare con facilità. Se appena sostituita brucia di nuovo, occorre ricercare il guasto nel circuito e ripararlo.

SCATOLA DI DERIVAZIONE

La scatola di derivazione è situata a sinistra del serbatoio della benzina sotto il cofano.

Da essa derivano i circuiti dei servizi e tali circuiti sono tutti protetti da un'unica valvola di 40 Ampères in essa contenuta. Tale valvola può essere facilmente sostituita qualora, per qualche guasto nei circuiti sopradetti, essa bruci.

Se appena sostituita brucia di nuovo, occorre cercare il guasto nei circuiti e ripararlo.

DINAMO

La dinamo è MARELLI tipo MRED 90/6-2000 R6.

Non ha bisogno di speciale manutenzione e neppure di lubrificazione. Il suo regolare funzionamento è controllato dalla

lampadina rossa di spia collocata sulla tavola porta apparecchi.

In condizioni normali di funzionamento, quando la chiavetta del quadro distribuzione è innestata a fondo ed il motore è fermo o gira a basso regime, la lampadina rossa di spia deve rimanere accesa.

Appena si accelera il motore la lampadina deve spegnersi (ciò vuol dire che la dinamo dà corrente alla batteria).

Se a motore fermo, innestata a fondo la chiavetta nel quadretto, la lampadina rossa non si accende, è necessario verificare la valvola N. 6 e sostituirla se bruciata.

Se appena sostituita, la valvola brucia di nuovo è segno che esiste un guasto al circuito che va dalla valvola alla lampadina rossa o a quello che va dalla bobina allo spinterogeno.

Se invece la lampadina rossa non si accende e la valvola è intatta, vuol dire che la lampadina è bruciata o che la batteria non dà corrente.

Occorre allora sostituire la lampadina o ricaricare la batteria, o sostituirla se è guasta.

Se la lampadina rossa non si spegne, quando il motore è accelerato, è segno che la dinamo è guasta oppure è a massa il circuito di ritorno dalla lampadina alla dinamo e quindi la dinamo non si eccita e non funziona.

Dovendo togliere la dinamo dalla vettura, prima di ogni altra operazione **si deve staccare il cavo positivo (+) della batteria.**

MOTORINO D'AVVIAMENTO

Il motorino d'avviamento è del tipo **ARELLI MCD 0,3/6R4.**

Esso non richiede alcuna manutenzione speciale.

La manovra di comando del motorino si ottiene tirando l'apposita leva (3) situata sotto il cruscotto (vedi fig. 3).

Se tirando la leva (3) il motorino funziona regolarmente, ma il motore non si avvia, si può ripetere la manovra seguendo le istruzioni date a pag. 28.

Se tirando la leva (3) il motorino non si mette in moto, verificare che i morsetti dei cavi elettrici siano ben chiusi negli attacchi della batteria, che siano immuni da solfatazioni e che non siano né rotti, né staccati.

Se dopo essersi accertato che tutto ciò è in ordine, il motorino non s'avvia ugualmente è segno che la batteria è scarica o guasta oppure esiste un guasto nel circuito motorino-batteria-massa.

Dovendo togliere il motorino dalla vettura, prima di ogni altra operazione **si deve staccare il cavo (+) positivo della batteria.**

NB. Ricordiamo che il circuito del motorino elettrico è indipendente dal quadro di distribuzione, perciò, anche quando la chiavetta non è innestata a fondo nel quadretto, il motorino si può mettere in moto tirando la leva d'avviamento.

In questo caso, però, il motore non si avvia, mancando la corrente dello spinterogeno.

BATTERIA D'ACCUMULATORI

A 6 Volt - 60 Amp/h - tipo unificato (6x60 UNI 508).

Situata tra il radiatore e la relativa maschera ed ha una durata lunghissima, purchè

ogni 2000 km. di percorso della vettura si provveda:

- a) ad asportare con uno straccio imbevuto di una soluzione di acqua e soda, le tracce di acido che possono essersi depositate sui monoblocchi;
- b) verificare che i morsetti dei cavi siano ben chiusi nelle rispettive prese di corrente ed immuni da solfatazioni;
- c) verificare che il liquido elettrolito copra totalmente le placche degli elementi. Nel caso che il livello del liquido sia

troppo basso, riportarlo al normale, aggiungendo esclusivamente acqua distillata o piovana. Non aggiungere mai liquido elettrolito.

Ogni 3 o 4 mesi — specialmente se la vettura non è stata adoperata, verificare la densità del liquido.

La densità normale della batteria carica è di 1,28 (30° ± 32° Baumé). Se tale densità scende al disotto di 1,10 (13° Baumé) la batteria è scarica e bisogna provvedere alla ricarica.

SPINTEROGENO E BOBINA (vedi a pag. 51 e seg.).

AVVISATORE ELETTROACUSTICO

L'avvisatore elettroacustico, del tipo « Marelli » T27, è applicato sulla traversa anteriore, davanti al radiatore.

Durante la marcia diurna, con la chiavetta del quadro di distribuzione innestata nella posizione « 1 », l'avvisatore elettroacustico si comanda dal pulsante applicato al centro del volante di direzione.

Durante la marcia notturna, con la chiavetta del quadro di distribuzione innestata nella posizione « 2 » o nella posizione « 3 », l'avvisatore elettroacustico si comanda a mezzo del pulsante applicato al centro della tavola porta apparecchi (2) (vedi fig. 2).

ELETTROCALAMITA « DEVIOLUX » PER SEGNALAZIONI LUMINOSE

Nel circuito dei fari è inserita un'elettrocalamita (26) a due interruttori per le segnalazioni luminose ed è applicata immediatamente sopra la scatola delle valvole (vedi fig. 34).

Durante la marcia notturna in città (chiavetta del quadro nella posizione « 2 »), premendo il pulsante situato al centro del volante di guida si accendono i proiettori anabbaglianti. Ab-

bandonando il pulsante si interrompe il circuito e si spengono i proiettori.

Durante la marcia notturna in campagna (chiavetta del quadro nella posizione « 3 »), premendo il pulsante situato al centro del volante della guida si passa dai proiettori principali ai proiettori anabbaglianti. Abbandonando il pulsante si ritorna ai proiettori principali.

Con la chiavetta del quadro nella posizione « 2 » o nella posizione « 3 », volendo usufruire in modo continuo dei proiettori anabbaglianti, bisogna ruotare verso destra la ghiera del pulsante situato al centro del volante della guida sino a che non si senta un leggero scatto.

In questa posizione, però, non è più possibile la manovra del pulsante. Per riottenere le luci intermittenti è necessario far ruotare la ghiera verso sinistra riportandola nella posizione primitiva.

PROIETTORI E FANALI

Come si è detto a pag. 93 ogni proiettore è provvisto di un circuito proprio protetto da una speciale valvola.

Quindi se eventualmente si guasta un circuito resta sempre in funzione l'altro cosicchè è impossibile lo spegnimento contemporaneo dei proiettori.

In caso di guasto verificare la valvola relativa ed i cavi del circuito.

Per sostituire la lampadina dei fanali, basta smontare la cornice del proiettore svitando la vite (V₁) e togliere dal morsetto porta-lampada, che si trova esternamente alla parabola, la lampadina (L) bruciata, introducendone quindi una nuova (vedi fig. 35). Rimontare la cornice del proiettore.

Per sostituire la lampadina a doppio filamento, dopo aver

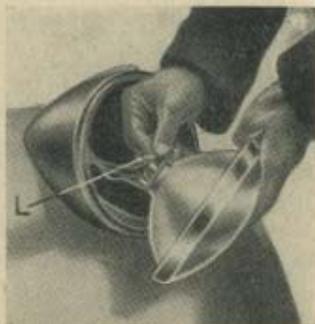
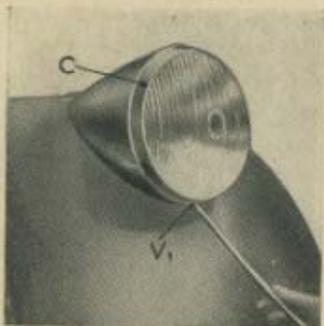


Fig. 35. - Ricambio della lampadina.

- (C) Cornice del proiettore.
 (L) Lampadina dei fanali.
 (V₁) Vite fissaggio cornice.
 (V₂) Vite fissaggio porta lampade alla parabola.

smontato la cornice del proiettore, bisogna smontare il portalampada della parabola, allentando la vite (V₂).

Tolto il porta-lampada è facile sostituire la lampada.

NB. La cornice non può essere montata sul corpo del proiettore se la linguetta sporgente dal bordo superiore di essa non viene introdotta nell'apposita feritoia, praticata superiormente nel corpo del proiettore.



Fig. 36. - Orientamento dei proiettori.

- (D) Dado fissaggio corpo del proiettore al parafango.

I proiettori sono fissati ai parafanghi mediante un prigioniero con il relativo dado.

La regolazione del loro orientamento si eseguisce facilmente procedendo nel seguente modo (vedi figg. 35-36).

- a) Smontare dal corpo del proiettore la cornice (C). Unitamente alla cornice vengono smontati il vetro, la parabola, il portalampe, e le lampadine.
- b) Allentare il dado (D) che fissa il corpo del proiettore al parafango.
- c) Rimontare provvisoriamente la cornice (C) sul corpo del proiettore ed accendere le luci.
- d) Spostare leggermente a mano il corpo del proiettore in alto od in basso, a destra od a sinistra, fino ad ottenere l'orientamento desiderato.
- e) Staccare nuovamente la cornice (C) e serrare il dado (D) per fissare il proiettore nella posizione stabilita. Rimontare definitivamente la cornice (C) serrando la vite (V₁).

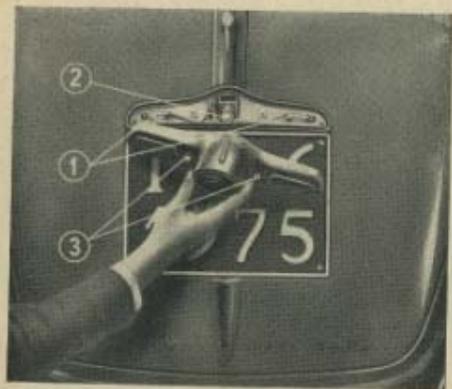


Fig. 37. - Smontaggio del fanalino posteriore.

1. Lampadine cilindriche del segnalatore d'arresto. - 2. Lampadina sferica per l'illuminazione della targa. - 3. Viti di fissaggio.

FANALINO POSTERIORE ILLUMINAZIONE TARGA E SEGNALATORE D'ARRESTO

Per sostituire le lampadine del fanalino posteriore illuminazione targa, e segnalatore d'arresto è sufficiente togliere le due viti (3) che fissano il corpo del fanalino alla scocca come indicato nella fig. 37.



Fig. 38. - Sostituzione della lampadina degli indicatori di direzione.

1. Parte superiore metallica dell'indicatore. - 2. Molletta di chiusura. - 3. Lampadina cilindrica 3 W. - 4. Freccia indicatrice di celluloido arancione.

INDICATORI DI DIREZIONE

Per sostituire le lampadine degli indicatori di direzione è necessario (ved. fig. 38):

- a) Sollevare l'indicatore.
- b) Premere la molletta (2) che sporge dalla parte anteriore e sollevare la parte superiore metallica.
- c) Estrarre la lampadina (3).

In caso d'imperfetto funzionamento dell'impianto elettrico, consigliamo i Sigg. Clienti di rivolgersi alla Fabbrica alle sue Filiali o ad una stazione di servizio «Auto».

TELAIO-CARROZZERIA

Il telaio-carrozzeria è del tipo monoscocca di lamiera di acciaio saldata elettricamente, di forma aerodinamica razionale, senza piantoni centrali. Il piano del pavimento è completamente liscio.

I sedili anteriori sono scorrevoli ed hanno gli schienali ribaltabili.

Per variare la posizione dei sedili anteriori è sufficiente spingere verso il centro della vettura la leva di comando situata, in basso sui fianchi interni dei sedili, e far scorrere nella posizione voluta i sedili stessi.

Il porta bagagli è di grande capacità e situato posteriormente alla vettura.

In esso sono alloggiati: la ruota di scorta, la valigia, il martinello per il sollevamento della vettura, e la borsa degli utensili (ved. fig. 39).

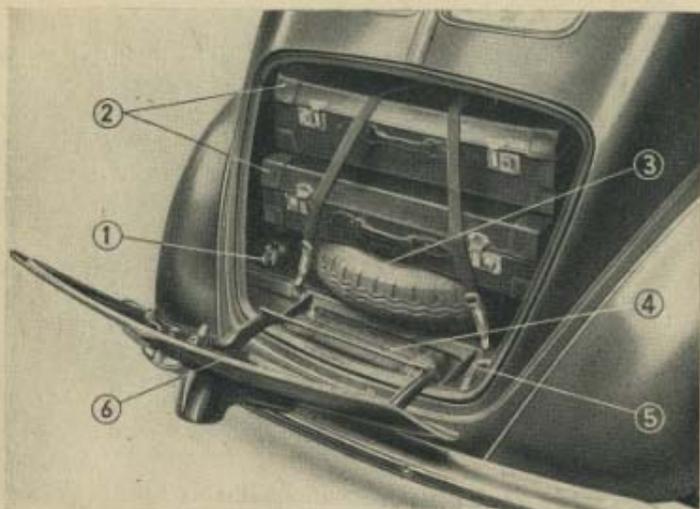


Fig. 39. - Sistemazione della ruota di ricambio e degli accessori.

1. Martinello per il sollevamento della vettura. - 2. Valigie. - 3. Ruota di scorta. - 4. Borsa degli utensili. - 5. Manovella d'avviamento. - 6. Sportello.

Questo scompartimento è chiuso da uno sportello ribaltabile con chiusura a molla, sul quale è applicata la targa di numerazione della vettura.

La ruota di scorta va sempre collocata nel disco in alto.

SOLLEVAMENTO DELLA VETTURA

Per sollevare sia la parte anteriore che la parte posteriore della vettura, il martinello deve essere esclusivamente applicato sotto i longheroni in corrispondenza delle apposite borchie (2) (ved. fig. 40).

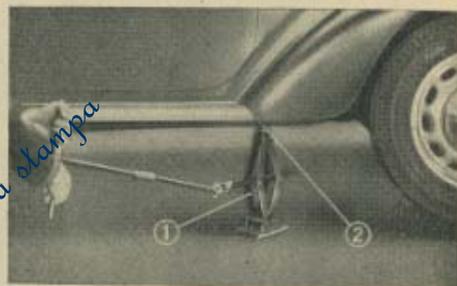


Fig. 40. - Sollevamento della parte anteriore della vettura.

1. Martinello. - 2. Borchie sotto la quale deve essere applicato il martinello.

L'applicazione del martinello in qualsiasi altra parte della vettura è sconsigliabile.

MANUTENZIONE DELLA CARROZZERIA

Per la buona conservazione della carrozzeria è necessario che le superfici verniciate siano mantenute il più possibilmente pulite ed asciutte.

La pulizia deve essere eseguita unicamente con un getto di acqua e con una spugna; l'asciugamento deve essere fatto con pelle scamosciata.

Non ha influenza sulla conservazione della vernice se la pelle si tinge del colore della vettura.

Evitare il contatto di benzina, alcool, sapone, soluzioni di acqua e soda e liquido dei freni idraulici con la vernice.

Preferire le soste nei luoghi protetti dai raggi solari.

Usare i cosiddetti « polish » soltanto nel caso in cui la vernice abbia perso la sua brillantezza.

Quando è necessario, rinnovare sotto i parafranghi e sotto la vettura la vernice, che viene asportata dall'azione meccanica del gango lanciato dalle ruote.

Lancia Ordea Club - rassegna stampa

Lancia Ordea Club - rassegna stampa

4.

**RIASSUNTO DELLE NORME
DI MANUTENZIONE**

4.

RIASSUNTO DELLE NORME DI MANUTENZIONE

PREMESSA

Poichè l'efficienza e la durata di una vettura dipendono essenzialmente da un'accurata e costante manutenzione, per facilitare il compito di chi vuole occuparsene personalmente, abbiamo creduto opportuno di raggruppare, in un elenco riassuntivo ed in uno schema, tutte le operazioni inerenti alla lubrificazione, alle verifiche ed ai controlli che devono eseguirsi dopo determinati percorsi della vettura.

Per poter facilmente individuare la posizione dell'organo che necessita di qualche cura, ogni operazione è contraddistinta dallo stesso numero, sia nell'elenco che nello schema.

Nell'elenco riassuntivo sono pure indicati i riferimenti delle pagine, ove sono dettagliatamente descritte le operazioni da compiere.

I percorsi chilometrici dell'elenco e dello schema non sono tassativi, ma variano col mutare delle condizioni e delle modalità di impiego della vettura.

Infatti se la vettura percorre abitualmente strade cattive (a fondo irregolare, fangose o polverose) e con frequenti dislivelli, sarà necessario intensificare le operazioni di manutenzione.

Alcune di queste dipendono essenzialmente dal trascorrere del tempo, indipendentemente dall'uso della vettura. (Verifica della pressione dei pneumatici, cambio dell'acqua nel radiatore, verifica della carica delle batterie, ecc.).

QUALITA' DEGLI OLII

Per la lubrificazione dei vari organi della vettura, devono essere esclusivamente impiegati gli olii:

della VACUUM OIL COMPANY
o della COMPAGNIA NAZ. PRODOTTI PETROLIO (VEEDOL)

nelle graduazioni sottoindicate:

- | | |
|----------------------------------|--|
| GARGOYLE MOBILOIL A | { Motore. |
| o VEEDOL MEDIUM 30 | { Sospensione ant. (ved. pag. 76). |
| GARGOYLE MOBILOIL ARCTIC | { Motore (durante l'inverno ed in caso di temperature medie inferiori a 0°c. |
| o VEEDOL LIGHT MEDIUM 20 | { Sospensione ant. (ved. pag. 76). |
| GARGOYLE MOBILOIL ULTRA HEAVY | { Cambio di velocità. |
| o VEEDOL ULTRA HEAVY | { Ponte posteriore. |
| | { Scatola della guida. |
| MOBILGREASE N. 2 | { Pompa dell'acqua. |
| MOBILGREASE N. 5 | { Mozzi delle ruote anteriori. |
| GRASSO SPECIALE PER SPINTEROGENI | { Spinterogeno. |
| OLIO RICINO DI 1° PRESSIONE | { Cuscinetto di spinta della frizione. |

ELENCO RIASSUNTIVO DELLE OPERAZIONI DI LUBRIFICAZIONE, VERIFICHE E PULIZIE

PRIMA DI USARE LA VETTURA

1. Motore.

Verificare il livello dell'olio nella coppa motore ed eventualmente aggiungerne

(Istruzioni a pag. 54).

2. Radiatore.

Verificare il livello dell'acqua ed eventualmente aggiungerne.

(Istruzioni a pag. 63).

3. Persiana del radiatore.

Assicurarsi che sia nella dovuta posizione.

(Istruzioni a pag. 64).

4. Pneumatici.

Controllare che siano gonfiati alla pressione stabilita.

(Istruzioni a pag. 67).

DURANTE L'USO DELLA VETTURA

Manometro dell'olio.

Controllare la pressione dell'olio del motore.

(Istruzioni a pag. 60).

DOPO I PRIMI 1000 km.

LUBRIFICAZIONE

Motore.

Sostituire l'olio dalla coppa motore.

(Istruzioni a pag. 54).

VERIFICHE - PULIZIE

Filtro a lamelle dell'olio.

Smontarlo e lavarlo accuratamente in un bagno di benzina

(Istruzioni a pag. 59).

Filtri della benzina.

Smontarli e lavarli accuratamente in un bagno di benzina.

(Istruzioni a pag. 46).

OGNI 2000 km.

LUBRIFICAZIONE

5. Motore.

Sostituire l'olio nella coppa motore.

(Istruzioni a pag. 54).

6. Cambio di velocità.

(Istruzioni a pag. 71).

7. Ponte posteriore.

(Istruzioni a pag. 72).

8. Scatola guida.

(Istruzioni a pag. 75).

9. Frizione.

Introdurre alcune gocce di olio di ricino nell'apposito foro della flangia di attacco della scatola del cambio.

(Istruzioni a pag. 69).

10. Sospensione anteriore.

Rifare il pieno del serbatoio e lubrificare la guida dell'asta.

(Istruzioni a pag. 81).

11. Spinterogeno.

Avvitare di due giri il coperchio dell'ingrassatore.

Verificare il livello dell'olio ed, eventualmente, aggiungerne, usando:
GARCOYLE MOBILOIL
ULTRA HEAVY
o VEEDOL ULTRA HEAVY

13. Pompa dell'acqua.

Lubrificare l'alberino con del
MOBILGREASE N. 2

(Istruzioni a pag. 62).

VERIFICHE

14. Punterie.

Controllare che il gioco tra le valvole ed i bilancieri sia di
mm. 0,30, altrimenti regolarlo.

(Istruzioni a pag. 42).

15. Cinghia del ventilatore.

Controllare la tensione della cinghia ed eventualmente re-
golarla.

(Istruzioni a pag. 66).

16. Compressione dei cilindri.

Verificare la compressione dei cilindri.

(Istruzioni a pag. 58).

17. Frizione.

Controllare che il pedale compia una corsa a vuoto di un
centimetro a un centimetro e mezzo, altrimenti regolarla.

(Istruzioni a pag. 68).

18. Freni.

Controllare l'impianto e regolare, se necessario, il gioco tra
le guarnizioni ed i tamburi.

(Istruzioni a pag. 53).

19. Batteria.

Verificare il livello del liquido ed eventualmente aggiungere
acqua distillata o piovana.

(Istruzioni a pag. 95).

20. Serbatoio freni idraulici.

Verificare il livello, ed eventualmente aggiungere liquido ori-
ginale Lockheed N. 5, per impianto Lockheed, e olio vegetale
per freni per impianto SABIF.

(Istruzioni a pag. 85).

PULIZIE

21. Filtro olio a lamelle.

Ruotare di due giri la maniglia e scaricare le impurità ed i
depositi accumulati.

(Istruzioni a pag. 58).

22. Filtro a bicchiere della benzina e filtro del bocchettone in- troduzione benzina.

Smontarli e lavarli accuratamente con della benzina.

(Istruzioni a pag. 46).

23. Filtro aria del motore.

Smontare il filtro e lavarlo accuratamente con della benzina.

(Istruzioni a pag. 50).

OGNI 8000 km.

LUBRIFICAZIONE

24. Cambio di velocità.

(Istruzioni a pag. 71).

Sostituire l'olio usando

GARGOYLE MOBILOIL

ULTRA HEAVY

o VEEDOL ULTRA HEAVY

25. Ponte posteriore.

(Istruzioni a pag. 72).

26. Mozzi delle ruote anteriori.

Ingrassare i mozzi ed i cuscinetti delle ruote usando:

MOBILGREASE N. 5

(Istruzioni a pag. 87).

27. Molle a balestra.

Lavarle con petrolio e grafitarle.

(Istruzioni a pag. 81).

VERIFICHE

28. Ammortizzatori.

Verificare il livello dell'olio, ed eventualmente ripristinarlo aggiungendo

OLIO DI RICINO DI 1^a PRESSIONE

(Istruzioni a pag. 82).

PULIZIE

29. Filtro olio a lamelle.

Smontarlo e lavarlo accuratamente con benzina

(Istruzioni a pag. 88).

OGNI MESE

30. Radiatore.

Sostituire l'acqua.

(Istruzioni a pag. 63).

OGNI TRE O QUATTRO MESI

31. Batteria.

Provvedere alla verifica ed alla pulizia generale.

(Istruzioni a pag. 95).

32. Pneumatici.

Sostituire una ruota con la ruota di scorta.

(Istruzioni a pag. 87).

LUNGA INATTIVITA' DELLA VETTURA

Se la vettura deve rimanere ferma in rimessa per periodi di tempo superiori ad un mese, è necessario:

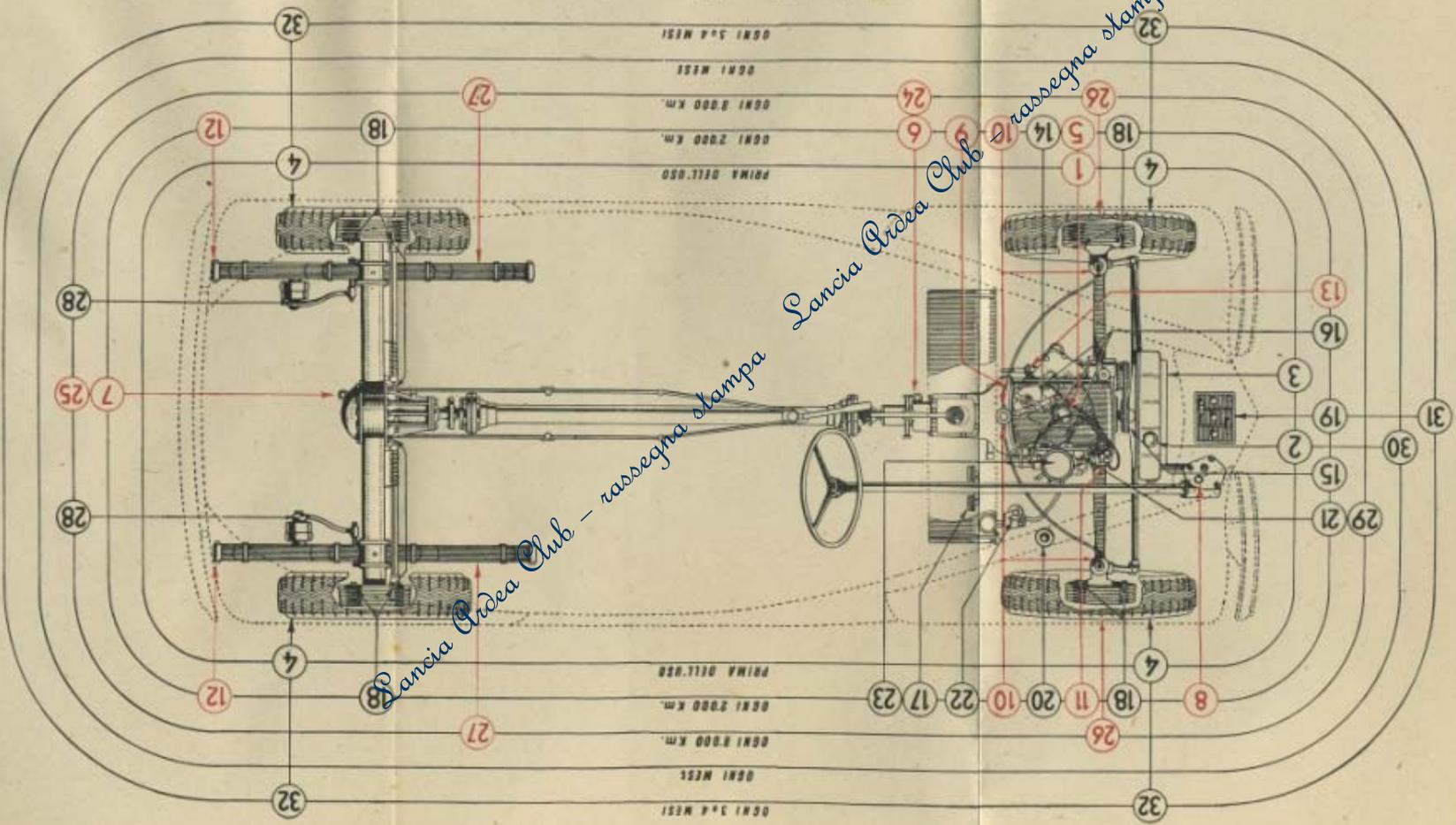
- a) Togliere completamente l'acqua dal radiatore e dal blocco cilindri.
- b) Togliere la batteria.
- c) Sospendere la vettura in modo che i pneumatici non appoggino sul terreno.
- d) Iniettare nelle canne cilindri alcune gocce di olio del motore in modo che l'olio si distribuisca su tutta la superficie delle canne stesse.
- e) Provvedere alla pulizia generale della vettura e proteggere le parti metalliche non verniciate con vaselina o grasso.

NB. - I numeri si riferiscono a quelli dello schema (fig. 41).

NB. I numeri si riferiscono alle operazioni della tabella riassuntiva delle norme di manutenzione.

- Lubrificazione.
- Verifiche e rifornimenti.

Fig. 41. - Schema della manutenzione.



Lancia Idea Club - rassegna stampa

Lancia Pridea Club - rassegna stampa

Lancia Pridea Club - rassegna stampa

VARIANTI PER VETTURE
CON IMPIANTO A 12 VOLT

VETTURE CON IMPIANTO A 12 VOLT

(a partire dalla vettura n. 250-7131)

ACCENSIONE

SPINTEROGENO

del tipo « Marelli » S47 A.

ROSCIA

del tipo « Marelli » B5.

IMPIANTO ELETTRICO

Esso si compone (vedi fig. 42):

- (1) Batteria.
- (2) Dinamo.
- (3) Lampada spia d'indaco.
- (4) Motorino d'avviamento.
- (5) Spinterogeno.
- (6) Bobina per spinterogeno.
- (7) Candele.
- (8) Quadro distribuzione.
- (9) Luci di posizione.
- (10) Proiettori.
- (11) Fanale targa.
- (12) Segnalatore d'arresto.
- (13) Comando segnalatore d'arresto.
- (14) Avvisatore elettroacustico.

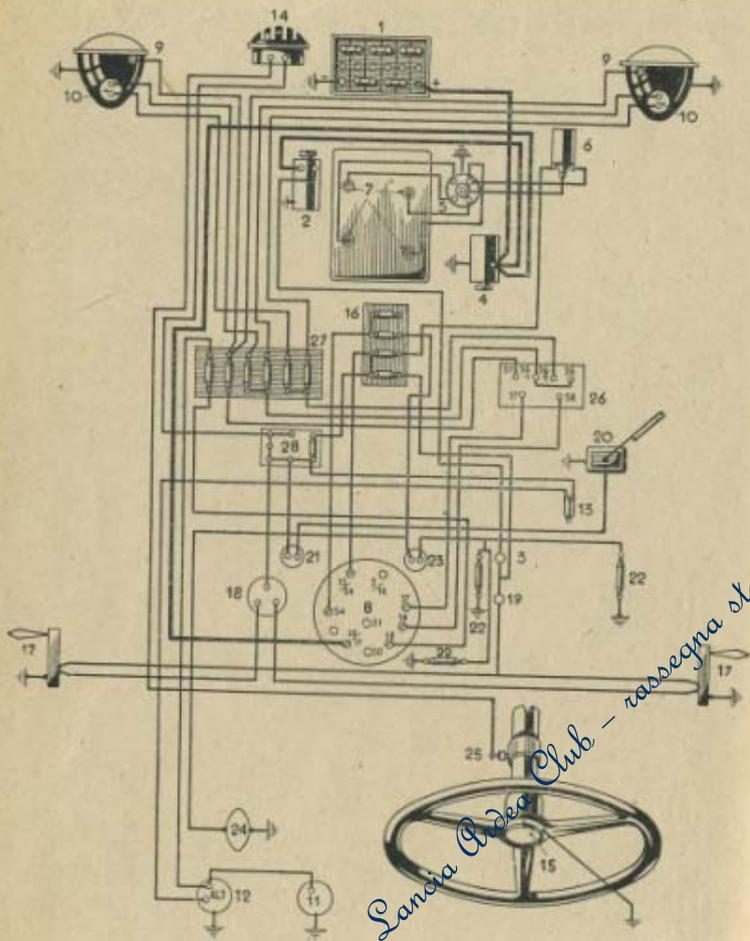


Fig. 42. - Schema dell'impianto elettrico.

- (15) Pulsante comando avvisatore elettroacustico.
- (16) Scatola a 4 valvole.
- (17) Indicatori direzione.
- (18) Comando indicatori direzione.
- (19) Lampada spia indicatori direzione.
- (20) Tergicristallo.
- (21) Interruttore comando tergcristallo.
- (22) Lampadine illuminazione apparecchi.
- (23) Interruttore per lampadine apparecchi.
- (24) Lampadina illuminazione interna.
- (25) Scatola per avvisatore elettroacustico.
- (26) Commutatore per luci proiettori.
- (27) Scatola a 6 valvole.
- (28) Scatola derivazione.

Ogni cavo è munito, all'estremità, di una fascetta metallica che porta inciso un numero corrispondente a quello segnato sul serrafilo del quadretto.

QUADRO DISTRIBUZIONE

Il quadro distribuzione è del tipo Marelli Q113/L e riceve la corrente dalla batteria mediante il cavo fissato al morsetto 30,51. Le posizioni che la chiave può assumere nel quadro sono contraddistinte dai numeri:

0 - 1 - 2

Posizione « 0 ». - Si dà corrente al circuito dell'accensione del motore ed ai circuiti dell'avvisatore elettroacustico, segnalatori di direzione, tergcristallo, fanalino stop, lampada illuminazione apparecchi, lampada illuminazione interna.

Posizione « 1 ». - Oltre ai circuiti della posizione « 0 », si dà corrente al circuito dei fanali di posizione e del fanalino

posteriore targa; inoltre, premendo il commutatore a pedale si passa dalle luci di posizione alle luci anabbaglianti.

Posizione « 2 ». - Si esclude il circuito delle luci di posizione e si inserisce il circuito delle luci abbaglianti; rimangono inoltre inseriti tutti gli altri circuiti inseriti nelle posizioni « 0 » e « 1 ». Manovrando il commutatore a pedale è possibile avere dai proiettori le luci abbaglianti ed anabbaglianti. Per interrompere completamente la corrente al quadro, è necessario portare la chiave in posizione « 0 », quindi toglierla; se la chiave si toglie quando si trova in posizione « 1 » o « 2 », si interrompe la corrente solo ai serrafili 15/54 e 54 ed ai circuiti che ne derivano, ma rimangono sotto corrente i circuiti inseriti rispettivamente nelle posizioni « 1 » e « 2 ». Gli stessi effetti si ottengono se si estrae la chiave solo in parte.

SCATOLA DELLE VALVOLE

La scatola a 6 valvole è montata sul piano orizzontale della fiancata destra sotto il cofano e contiene valvole fusibili da 15 Amp. Ciascuna di esse protegge un apposito circuito e precisamente (a partire da sinistra a destra, guardando la scatola di fronte):

- la N° 1 protegge il circuito del proiettore destro.
- la N° 2 » » » del proiettore sinistro.
- la N° 3 » » » dell'anabbagliante destro.
- la N° 4 » » » dell'abbagliante sinistro.
- la N° 5 » » » delle luci di posizione.
- la N° 6 » » » del fanalino posteriore.

La scatola a 4 valvole, fissata in prossimità della precedente, contiene valvole da 15 Amp. e protegge il circuito dell'accensione e dei servizi.

DINAMO

del tipo MARELLI MRVE 90/12 - 2000 R 6.

MOTORINO AVVIAMENTO

del tipo MARELLI MDC 0,5/12 R 4.

BATTERIA ACCUMULATORI

a 12 Volt/40 Amp. del tipo 12x40 UNI 509.

AVVISATORE ELETTROACUSTICO

del tipo MARELLI T 28.