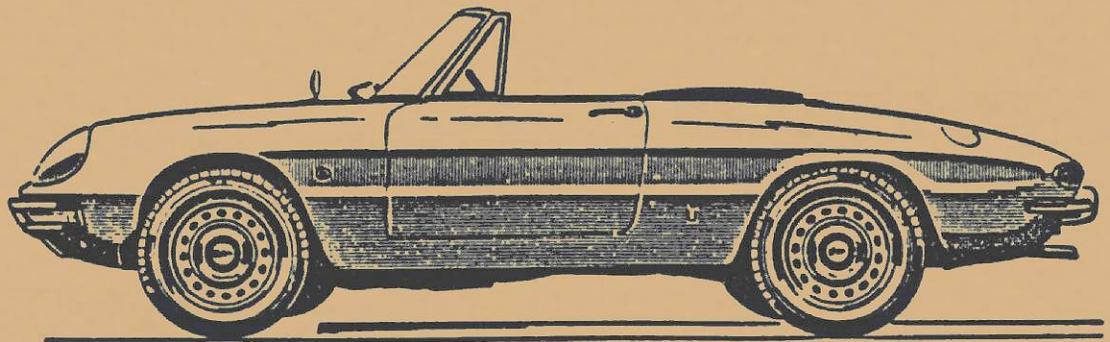


# SPIDER 1600

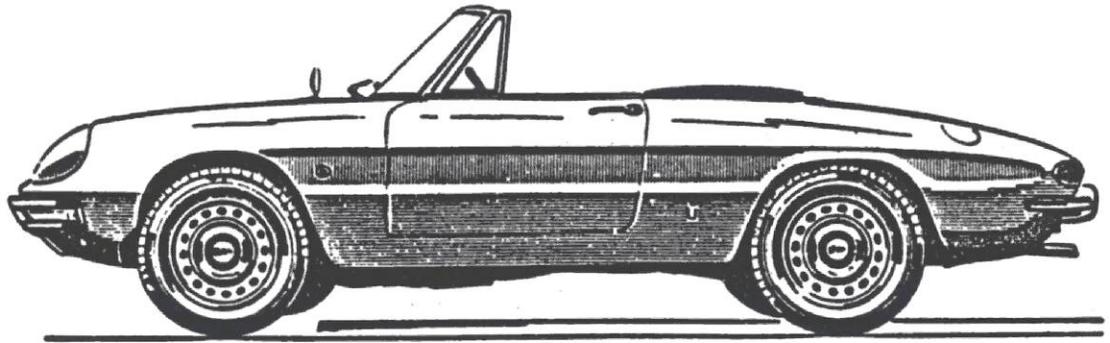


*Alfa Romeo*

*technische  
Daten und  
Hauptkontrollmasse*



# SPIDER 1600



*Alfa Romeo*

*technische  
Daten und  
Hauptkontrollmasse*

# I N H A L T S V E R Z E I C H N I S

## T E C H N I S C H E   D A T E N

<u>ALLGEMEINE ANGABEN</u> . . . . .	Seite	3
Leistungen . . . . .	"	3
Reifen . . . . .	"	4
Füllmengen . . . . .	"	4
Vorgeschriebene Schmiermittel . . . . .	"	4
Vergaser . . . . .	"	5
LeerlaufEinstellung . . . . .	"	5
Kraftstoffspiegel und Schwimmerkontrolle . . . . .	"	6
Elektrische Anlage . . . . .	"	8
Stärke der Lichtquellen der elektrischen Anlage . . . . .	"	8
Anzugsmomente . . . . .	"	9

## H A U P T K O N T R O L L M A S S E

Nockenwellen . . . . .	"	10
Ventile und Ventilführungen . . . . .	"	10
Ventilsitze . . . . .	"	10
Ventilbecher . . . . .	"	11
Ventilfedern . . . . .	"	11
Pleuelstangen . . . . .	"	11
Kolbenbolzen . . . . .	"	11
Kolbenbolzenbohrung . . . . .	"	11
Kolben und Ölstreifringe . . . . .	"	12
Zylinderlaufbüchsen . . . . .	"	12
Kurbelwelle . . . . .	"	13
Kupplung . . . . .	"	14
Wechselgetriebe . . . . .	"	14
Hinterachse und Hinterradaufhängung . . . . .	"	15
Vorderradaufhängung . . . . .	"	16
Bremsen . . . . .	"	17

## TRIMMUNG UND LENKGEOMETRIE

" Überprüfung der Trimmung und Lenkgeometrie mit statischer Belastung . . . . .	"	18
--	---	----

ALLGEMEINE ANGABEN

Anzahl der Zylinder . . . . .	4
Bohrung . . . . .	78 mm
Hub . . . . .	82 mm
Gesamthubraum . . . . .	1570 cmc
Höchstleistung bei 6000 U <sub>pm</sub> . . . . .	{ DIN 109 CV SAE 125 CV
Vordere Spurweite . . . . .	1310 mm
Hintere Spurweite . . . . .	1270 mm
Radstand . . . . .	2250 mm
Kleinster Wendekreis halbmesser . . . . .	5250 mm
Gesamtlänge . . . . .	4250 mm
Gesamtbreite . . . . .	1630 mm
Gesamthöhe (bei unbelastetem Fahrzeug mit Verdeck) . . . . .	1290 mm
Leergewicht . . . . .	940 Kg
Anzahl der Sitzplätze . . . . .	2
Reifengröße 155 x 15 . . . . .	{ PIRELLI CINTURATO S MICHELIN XA
Kraftstoffverbrauch gemäss CUNA-Norm . . . . .	10,5 l
(Um eine gute Funktion des Motors gewährleisten zu können, wird die Verwendung von Superkraftstoff vorgeschrieben).	

Hinterachsuntersetzung 9/41 Km/h in den einzelnen Gängen

Leistungen (Höchstgeschwindigkeiten)			
Gang	Einfahrzeit		Nach Einfahrzeit
	bis 1000 Km	von 1000 bis 3000 Km	
1.	25	35	44
2.	45	55	74
3.	65	80	108
4.	90	110	146
5.	115	140	Über 185
RG	-	-	48

Öldruckwerte bei warmem Motor . . . . .

Minstdruck bei Leerlauf	0,5 ÷ 1 Kg/cm <sup>2</sup>
Minstdruck bei Höchstleistung	3,5 Kg/cm <sup>2</sup>
Höchstdruck bei Höchstleistung	4,5 ÷ 5 Kg/cm <sup>2</sup>

ANMERKUNG: Überprüfen, ob die Lichtmaschinenkontrollleuchte erlischt, sobald der Motor eine Drehzahl von etwa 1100 U/min überschreitet.

## Reifen

Reifendruck bei kalten Reifen

	Vorderräder	Hinterräder
PIRELLI 155 x 15 Cinturato S . . . . .	1,7 *	1,8 *
	1,8 **	2,1 **
MICHELIN 155 x 15 X A . . . . .	1,7 *	1,7 *
	1,9 **	1,9 **

\* Die Mindestwerte beziehen sich auf geringe Belastung und kurzzeitiges Fahren mit Höchstgeschwindigkeit.

\*\* Die Höchstwerte beziehen sich auf volle Belastung und dauernde Höchstgeschwindigkeit (Autobahn).

## Füllmengen

Wasser (Motor und Kühler) . . . . .		7,5 l	
Kraftstoff (Reserve 6-7 l) . . . . .		46 l	
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="font-size: 3em; margin-right: 10px;">{</div> <div style="margin-right: 10px;">Motor</div> <div style="margin-right: 10px;">(Ölwanne und Filter) . . . . .</div> <div style="margin-right: 10px;">{</div> <div style="margin-right: 10px;">max. Stand(*)</div> <div style="margin-right: 10px;">5,001 Kg</div> </div>	min. Stand	3,251 Kg	
	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="font-size: 3em; margin-right: 10px;">{</div> <div style="margin-right: 10px;">Getriebe . . . . .</div> </div>		1,650 Kg
	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="font-size: 3em; margin-right: 10px;">{</div> <div style="margin-right: 10px;">Differential . . . . .</div> </div>		1,250 Kg
	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="font-size: 3em; margin-right: 10px;">{</div> <div style="margin-right: 10px;">Lenkgehäuse . . . . .</div> </div>		0,250 Kg

(\*) Die angegebene Ölmenge ist diese welche für den periodischen Ölwechsel erforderlich ist.  
Die Gesamtfüllmenge des Ölkreislaufes (Ölwanne, Filter und Schmierkanäle) beträgt 5,750 Kg.

## Vorgeschriebene schmiermittel und Öle

	Bezeichnung API - SAE - NLGI	Empfohlene Handelsmarken	
		AGIP	SHELL
Motor (**). . . . .	SAE 20 W 40 API MS	F.1 Supermotoroil Multigrade 20W/40	X 100 Multigrade 20 X/40
Getriebe . . . . .	SAE 90	F.1 Rotra SAE 90	Dentax 90
Differential und Lenkungsgehäuse . . . . .	SAE 90 EP	F.1 Rotra Hypoid SAE 90	Spirax 90 EP
Kardangelenke Kardanwellengleitmuffe . . . . .	NLGI 1	F.1 Grease 15	Retinax G
Vorderradlager . . . . .	NLGI 2/3	F.1 Grease 33 FD	Retinax AX
Bremsflüssigkeitsbehälter . . . . .	Castrol Girling Brake Fluid Amber		

(\*\*) Bei Dauertemperaturen unter 0° C werden empfohlen . . . . .

{

AGIP F.1 Supermotoroil Multigrade 10 W/40

SHELL Supermotoroil

- SAE = Society of Automotive Engineers
- API = American Petroleum Institute
- NLGI = National Lubricating Grease Institute

ANMERKUNG: In Ländern in denen die vorgeschriebenen Schmiermittel nicht erhältlich sind, können andere erstklassige Markenprodukte verwendet werden, die allerdings den obenangeführten Normenvorschriften entsprechen müssen.

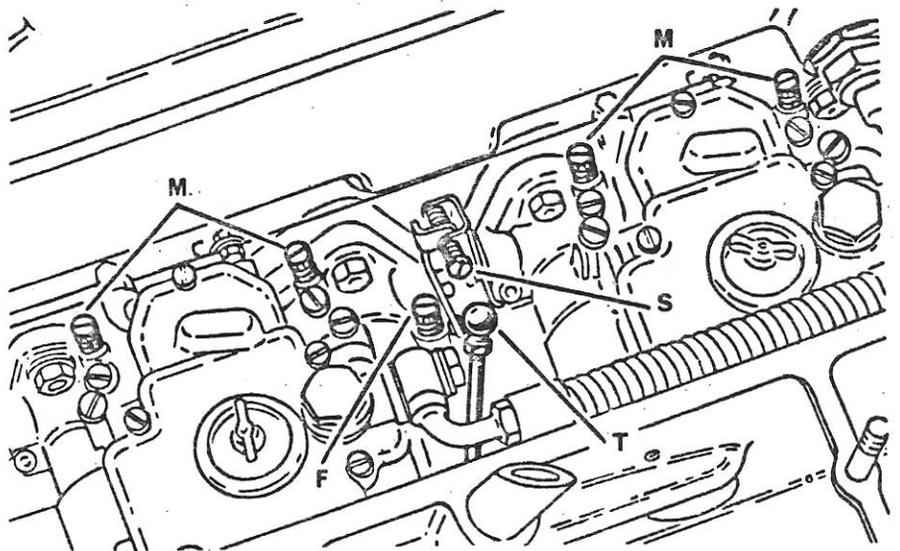
## Vergaser

2 WEBER 40 DCOE 27 Vergaser

Luftrichter . . . . .	30 mm
Hauptdüse . . . . .	120
Hauptluftkorrektor . . . . .	180
Leerlaufdüse . . . . .	50 F11
Leerlaufluftkorrektor . . . . .	120
Starterdüse . . . . .	65 F5
Beschleunigungspumpe . . . . .	35
Weg der Beschleunigerpumpenstange . . . . .	14 mm
Fördermenge der Beschleunigungspumpen pro 20 Pumpenhübe (pro Saugkanal) . . . . .	$5 \pm 1$ cmc
Schwimmernadelventil . . . . .	150
Gewicht des Schwimmers . . . . .	26 gr
Abstand des Kraftstoffspiegels vom oberen Rand des Schwimmergehäuse (mit Druck von 2 m H <sub>2</sub> O oberhalb des Schwimmernadelventils) . . . . .	29 + 0,5 mm

### Leerlaufeinstellung

- F Einstellschraube für Minimalöffnung der Drosselklappen
- M Einstellschraube für Leerlaufgemisch
- S Einstellschraube zur Synchronisierung der Drosselklappen der beiden Vergaser
- I Anschlusshebel zum Beschleunigungszug (Gaspedal)



### VORBEREITUNGSARBEITEN

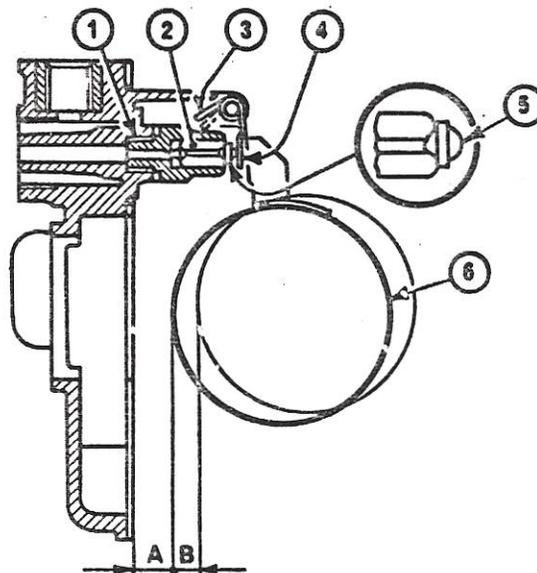
- Kontrolle des Zündzeitpunktes, wobei der Zustand der gesamten Zündanlage zu überprüfen ist. (Zündkerzen, Zündverteiler, Zündspule usw.).
- Ausbau des Filtereinsatzes und Reinigung desselben.
- Überprüfen der Dichtheit der elastischen Dichtungen zwischen Ansaugkrümmern und Vergasern.

### SYNCHRONISIERUNG DER DROSSELKLAPPEN

- Gestänge von den Vergasern aushängen.
- Leerlaufbegrenzungsschrauben sowie Drosselklappen.
- Synchronisierungsschraube fast völlig herausdrehen.
- Überprüfen, ob die Drosselklappen und Rückzugfedern ohne Klemmen funktionieren.
- Auf den Betätigungshebel des hinteren Vergaser drücken, um somit die Drosselklappen völlig zu schließen; nun ist die Synchronisierungsschraube bis zum Berührungspunkt hineinzuschrauben.

### LEERLAUF

- Die Leerlaufgemischregulierschrauben herausschrauben, nachdem diese bis zum Anschlag hineingedreht wurden.
- Die Leerlaufbegrenzungsschraube bis zum Berührungspunkt hineindrehen, um danach eine Drehung in gleicher Richtung weiterzudrehen und somit genügend Gemischzufuhr zu gewährleisten.
- Vergasergestänge wieder einhängen.
- Den Motor anlassen und auf Betriebstemperatur bringen. Falls erforderlich ist die Leerlaufbegrenzungsschraube sehr langsam zurückzudrehen, bis die Motordrehzahl  $600 \pm 700$  U/min. beträgt.



Bei diesen Vergasertypen ist die Einstellung des Schwimmers nach folgenden Richtlinien durchzuführen.

- Man überzeuge sich, ob der Schwimmer das vorgeschriebene Gewicht (26 gr.) aufweist, ob er nicht beschädigt ist und ob er sich frei um seine Achse schwenken lässt.
- Das Gewicht des Schwimmers darf nicht verändert werden; ausserdem wurden nicht fachgerechte Reparaturen (Loten usw.) die Betriebsfähigkeit des Schwimmers beeinträchtigen.
- Überprüfen, ob das Schwimmernadelventil 1 fest in seinen Sitz eingeschraubt ist und ob die kleine Kugel 5 der Stössdämpfungsrichtung welches in der Nadel 2 erhalten ist, sich frei bewegen lässt.
- Der Vergaserdeckel ist wie in der Abbildung senkrecht zu halten, da das Eingegewicht des Schwimmers 6 die im Schwimmernadelventil eingebaute Kugel 5 nach innen drücken würde.
- Bei senkrecht gehaltenem Vergaserdeckel und bei leichtem Kontakt zwischen der Schwimmerzunge 4 und der Kugel des Schwimmernadelventils muss der Abstand zwischen den beiden Schwimmerhälften und der Deckeloberfläche mit gutanliegender Dichtung A = 8,5 mm betragen.
- Nach ausgeführter Kontrolle ist der Schwenkweg des Schwimmers (B = 6,5 mm) zu überprüfen. Sollte dieser Wert nicht erreicht werden, ist die Stellung des Anschlages 3 dementsprechend zu verändern.
- Der obenangeschriebenen Einstellung entspricht ein Kraftstoffspiegelabstand von  $29 + 0,5$  gemessen vom oberen Rand des Schwimmergehäuses.
- Falls der Schwimmer sich nicht vorschriftsmässig regulieren lassen sollte, ist die Stellung der Schwimmerzunge zu verändern, bis die vorgeschriebenen Werte erreicht werden, wobei darauf zu achten ist, dass die Zunge senkrecht zur Schwimmernadel steht, und auf der Kontaktfläche keine Beschädigungen aufweist, welche das reibungslose Funktionieren der Nadel beeinträchtigen könnten.
- Danach ist der Vergaserdeckel einzubauen, wobei darauf zu achten ist, dass der Schwimmer ohne Reibung gegen die Gehäuseflächen frei beweglich ist.

H I N W E I S E: Die Kontrolle des Schwimmers ist durchzuführen falls dieser oder das Schwimmernadelventil durch neue Teile ersetzt wurden: In letzterem Falle ist es angebracht, durch die dazugehörige Dichtung zu erneuern.

## ANGABEN ÜBER ÖFFNUNGS- UND SCHLIESSWINKEL DER VENTILE

Ventilspiel (bei kaltem Motor) zwischen Nockengrundkreis und Ventilbecher:

Einlass . . . . .	0,475 ÷ 0,500 mm
Auslass . . . . .	0,525 ÷ 0,550 mm

Öffnung des Einlassventiles:

Lineare Abwärtsbewegung des Ventilbechers . . . . .	0,20 mm
Entsprechender Öffnungswinkel . . . . . vor dem OT	18°30' ± 1°30'

Verschluss des Einlassventiles:

Lineare Abwärtsbewegung des Ventilbechers . . . . .	0,20 mm
Entsprechender Schliesswinkel . . . . . nach dem UT	42°30' ± 1°30'

Öffnung des Auslassventiles:

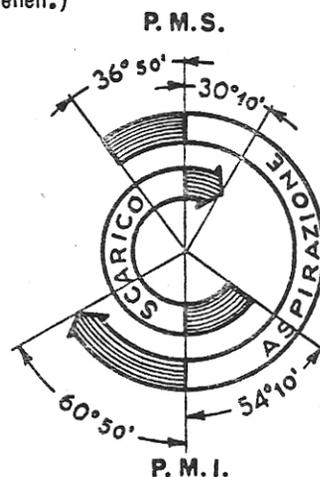
Lineare Abwärtsbewegung des Ventilbechers . . . . .	0,15 mm
Entsprechender Öffnungswinkel . . . . . vor dem UT	42°30' ± 1°30'

Verschluss des Auslassventiles:

Lineare Abwärtsbewegung des Ventilbechers . . . . .	0,15 mm
Entsprechender Schliesswinkel . . . . . nach dem OT	18°30' ± 1°30'

### WINKELWERTE DES EFEKTIVEN DIAGRAMMS DER STEUERZEITEN BEI KALTEM MOTOR (Drehrichtung der Kurbelwelle nach dem Uhrzeigersinn, von vorn gesehen.)

Öffnung des Einlassventiles . . . . . vor dem OT		36°50'
Verschluss des Einlassventiles . . . . . nach dem UT		60°50'
Öffnung des Auslassventils . . . . . vor dem UT		54°10'
Verschluss des Auslassventils . . . . . nach dem OT		20°10'
Einlassphase . . . . .		277°40'
Auslassphase . . . . .		264°20'



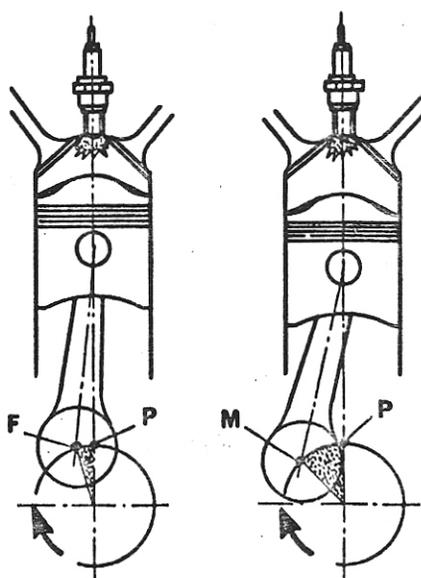
### ZÜNDUNG

Zündfolge: 1 - 3 - 4 - 2 (der erste Zylinder befindet sich auf der Ventilatorseite).

### FRÜHZÜNDUNGSWERTE

Abstand der Unterbrecherkontakte des Zündverteilers . . . . .  $S = 0,35 \div 0,40$  mm  
Der Zündverteiler muss so eingebaut werden, dass die Schmieröffnung zum Motor gerichtet ist.

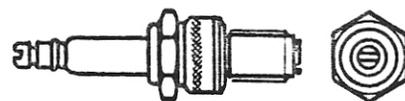
Feste Fröhzündung $F$	Maximalz Fröhzündung $M$
Vor OT	Vor OT
$30 \pm 10$	$430 \pm \begin{matrix} 00 \\ 30 \end{matrix}$
	bei 5000 U <sub>pm</sub>



- $P$  = Oberer Totpunkt
- $F$  = Feste Fröhzündung
- $M$  = Maximale Fröhzündung

### ZÜNDKERZEN

Lodge 2HL



Elektrische anlage

Elektrische Anlage . . . . . 12 V  
 Batterie . . . . . 40 Ah

Lichtmaschine . . . . .  
 Regler . . . . .  
 Anlassermotor . . . . .  
 Zündspule . . . . .  
 Zündverteiler . . . . .  
 Scheibenwischermotor . . . . .

B O S C H
EG (R) 14 V 25 A 29
VA 14 V 25 A
EF (R) 12 V 0,7 PS
TK 12 A 19
J F 4
WS 13/11 T 3a

Wattstärke der Lichtquellen der elektrischen Anlage

Fern- und Abblendlicht . . . . .	45/40 asymmetrisch
Hinteres Standlicht und Bremslicht . . . . .	5/20
Blinklichter vorn . . . . .	} 20
Blinklichter hinten . . . . .	
Rückfahrcheinwerfer . . . . .	
Vorderes Standlicht . . . . .	} 5 rund
Blinklichter seitlich . . . . .	
Kennzeichenbeleuchtung . . . . .	
Motorraum . . . . .	} 5 zylindrisch
Innenbeleuchtung (Birne im Rückblickspiegel) . . . . .	
Armaturenbeleuchtung . . . . .	} 3 röhrenförmig
Lichtmaschinenkontrolleuchte . . . . .	
Kraftstoffwarnleuchte . . . . .	
Kontrolleuchte für Heizeungsventilator . . . . .	
Kontrolleuchte für Zigarrenanzünder . . . . .	} 1,2 röhrenförmig
Kontrolleuchte für Standlicht . . . . .	
Kontrolleuchte für Richtungsanzeiger . . . . .	
Kontrolleuchte für Fernlicht . . . . .	

## Anzugsmomente

### MOTOR - WECHSELGETRIEBE

	Kgm	Methode des Anzuges
Zylinderkopf . . . . .	6,2 ÷ 6,4	lockern und wieder anziehen ohne Öl
Zündkerzen . . . . .	6,6 ÷ 6,7	
Mutter für Nockenwellenlagerdeckel . . . . .	2,5 ÷ 3,5	anziehen ohne lockern mit Graphitfett in kaltem Zustand
Muttern für Pleuellagerdeckel . . . . .	2 + 2,25	in Öl
Muttern für Hauptlagerdeckel . . . . .	5 ÷ 5,3	"
Schwungradbefestigungsbolzen . . . . .	4,7 + 5	"
Mutter für Riemenscheibe der Lichtmaschine . . . . .	4,2 ÷ 4,5	"
Mutter für Flanschbefestigung an der Getriebehauptwelle . . . . .	3 ÷ 3,5	trocken
Muttern der Vorgelegewelle . . . . .	12	"
Muttern der Getriebehauptschalen . . . . .	5	"
Befestigungsschrauben für Getriebegabelflansch an der Kardanwelle . . . . .	1,8	"
	4,5 ÷ 5,5	"

### H I N T E R A C H S E

Befestigungsschrauben des Tellerrades am Differentialgehäuse . . . . .	4,5 ÷ 5	"
Ringmutter zur Befestigung des Kardanwellenanschlusses am Differential . . . . .	8 ÷ 14	"
Muttern zur Befestigung der Radlagerhalterungsflansche an den Hinterachs- trichtern . . . . .	4,8 ÷ 5,5	"
Befestigungsmuttern der Längsschubstreben am Aufbau . . . . .	10 ÷ 11,5	"
Befestigungsmuttern der Längsschubstreben an den Achstrichtern . . . . .	11,5 ÷ 13	"
Mutter zur Befestigung des Reaktionsdreieckes am Aufbau . . . . .	4,8 ÷ 5,5	"
Mutter zur Befestigung des Reaktionsdreieckes an der Hinterachse . . . . .	11 ÷ 15	"
Befestigungsschrauben der Radbremszylinder an den Hinterachstrichtern . . . . .	0,4 ÷ 0,5	"
Befestigungsschrauben der hinteren Bremszangen an den Radnabenflanschen . . . . .	2,3 ÷ 2,8	"
Radmuttern . . . . .	6 ÷ 8	"
Befestigungsbolzen des Differentialgabelflansches an der Kardanwelle . . . . .	3,5 ÷ 4	"

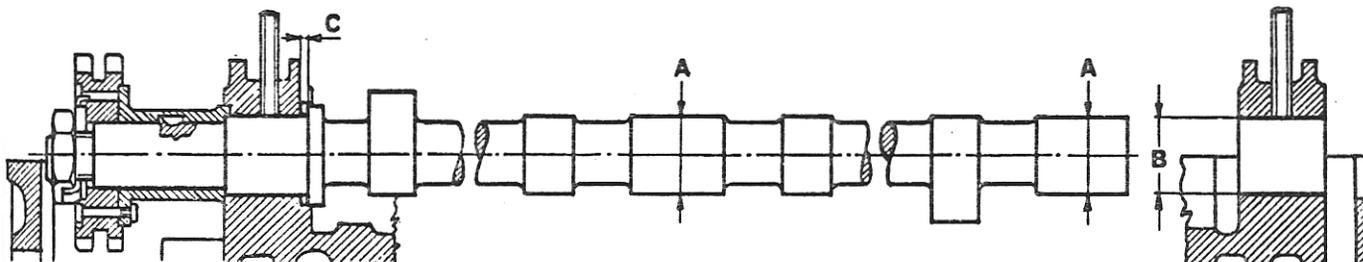
### V O R D E R A C H S E

Befestigungsmutter für Lenkrad an Lenkstange . . . . .	5 ÷ 5,5	"
Befestigungsschrauben der Abdeckplatte des Burman-Lenkungsgehäuses . . . . .	2,3 ÷ 2,5	"
Befestigungsschrauben zwischen Lenkungsgehäuse und Übertragungshebel am Aufbau . . . . .	4,8 ÷ 5,5	"
Befestigungsmuttern der Kugelgelenke der Lenkung . . . . .	4,8 ÷ 5,5	"
Befestigungsmutter des Lenkungsbestätigungshebels am Lenkungsgehäuse . . . . .	12,5 ÷ 14	"
Befestigungsmuttern der oberen Stossdämpferbefestigungsflansche am Aufbau . . . . .	2,3 ÷ 2,8	"
Befestigungsmutter des Stossdämpfers am Querlenker . . . . .	7,5 ÷ 8,5	"
Befestigungsschrauben des Querlenkerarmes der Vorderradaufhängung am Aufbau . . . . .	2,3 ÷ 2,8	"
Befestigungsmuttern der Querlenkerarmes am Querlenker der Vorderradaufhängung . . . . .	4,8 ÷ 5,5	"
Befestigungsmuttern der Querlenkerarmes am Aufbau . . . . .	11,5 ÷ 13	"
Befestigungsmuttern des unteren Querlenkers an der Traverse . . . . .	13 ÷ 18	"
Befestigungsmuttern des Lenkungshebels am Achsschenkel . . . . .	4,8 ÷ 5,5	"
Befestigungsmutter des oberen Kugelgelenkes des Querlenkers am Achsschenkel . . . . .	7,5 ÷ 8,5	"
Befestigungsmuttern des unteren Kugelgelenkes an den Hebeln der Vorderrad- aufhängung . . . . .	7,5 ÷ 8,5	"
Befestigungsmutter des unteren Kugelgelenkes am Achsschenkel . . . . .	7,5 ÷ 8,5	"
Befestigungsmuttern des Bremszangenflansches am Achsschenkel . . . . .	4,8 ÷ 5,5	"
Befestigungsschrauben der vorderen Bremszangen an den Bremszangenflanschen . . . . .	7,5 ÷ 8,5	"
Befestigungsschrauben der vorderen Bremsscheiben . . . . .	7,5 ÷ 8,5	"
Radmuttern . . . . .	6 ÷ 8	"

# H A U P T K O N T R O L L M A S S E

- Alle Masse, wenn nicht anders angegeben, sind in mm -

Durchmesser der Lagerzapfen . . . . .	A = 26,959 ÷ 26,980
Durchmesser der Lagerzapfensitze . . . . .	B = 27,000 ÷ 27,033
Radiales Spiel zwischen Lagerzapfen und Lagerzapfensitzen . . . . .	0,020 ÷ 0,074
Achiales Spiel der Nockenwelle im Anlauflager . . . . .	C = 0,065 ÷ 0,182



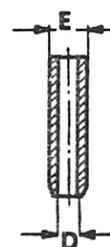
## Ventile und Ventilführungen

	E I N L A S S			A U S L A S S (Natrium)		
	LIVIA H	A T E	GARRONE	A T E	LIVIA C	
Ventile {	Durchmesser des Tellers $\varnothing$	41,000 ÷ 41,150	41,000 ÷ 41,200	41,000 ÷ 41,150	37,000 ÷ 37,200	37,000 ÷ 37,150
	Durchmesser des Schaftes $\varnothing$	8,962 ÷ 8,987	8,962 ÷ 8,987	8,962 ÷ 8,987	8,935 ÷ 8,960	8,935 ÷ 8,960
	Gesamtlänge L	106,900 ÷ 107,150	106,8	107	106,050 ÷ 106,150	106,3



Anmerkung: Die Einlassventile LIVIA-ATE-GARRONE und die Auslassventile ATE-LIVIA werden wechselweise eingebaut.

Ventilführung {	Äusserer Durchmesser bei ausgebauter Führung	$\overline{E}$ = 14,033 ÷ 14,044				
	Innerer Durchmesser bei eingebauter Führung im Zylinderkopf	$\underline{D}$ = 9,000 ÷ 9,015				
	Vorsprung der Ventilführung auf dem oberen Teil des Zylinderkopfes . . . . .	16,800 ÷ 17,000				
	Spiel zwischen im Kopf eingebauter Führung und Ventilschaft . . . . .	<table border="0" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr> <td style="border-left: 1px solid black; padding-left: 5px;">Einlass</td> <td style="padding-left: 5px;">0,013 ÷ 0,053</td> </tr> <tr> <td style="border-left: 1px solid black; padding-left: 5px;">Auslass</td> <td style="padding-left: 5px;">0,040 ÷ 0,080</td> </tr> </table>	Einlass	0,013 ÷ 0,053	Auslass	0,040 ÷ 0,080
Einlass	0,013 ÷ 0,053					
Auslass	0,040 ÷ 0,080					

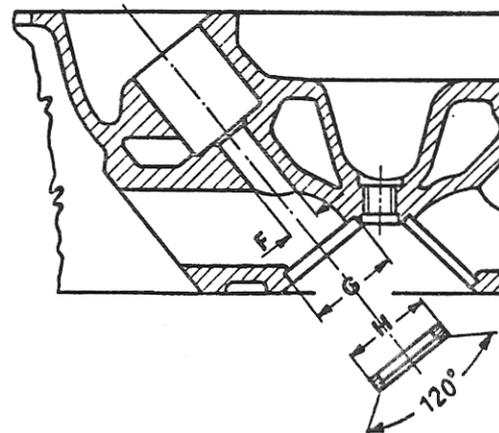


## Ventilsitze

Durchmesser des Ventilführungssitzes auf dem Zylinderkopf . . . . .	F = 13,990 ÷ 14,018
Passitz zwischen Ventilsitz und Ventilführung . . . . .	0,054 ÷ 0,015

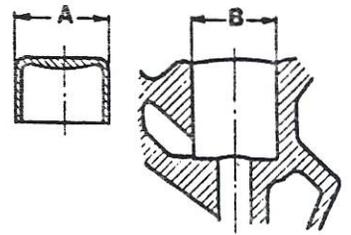
		EINLASS	AUSLASS
Äusserer Durchmesser des Ventilsitzes . . . . . H	normal	42,597 ÷ 42,632	38,597 ÷ 38,632
	Übermass	42,897 ÷ 42,932	38,897 ÷ 38,932
Durchmesser der Passung im Zylinderkopf des Ventilsitzes . . . . . G	normal	42,532 ÷ 42,557	38,532 ÷ 38,557
	Übermass	42,832 ÷ 42,857	38,832 ÷ 38,857

Passitz zwischen Ventilsitz und Zylinderkopfpassung . . . . . 0,040 ÷ 0,100



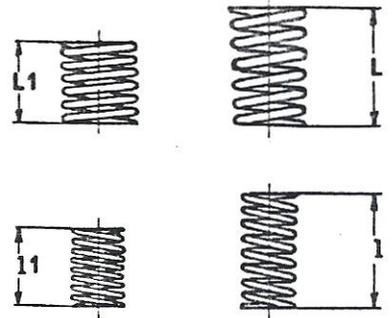
### Ventilbecher

Durchmesser des Bechers . . . . .	<u>A</u>	{ normal 34,973 ÷ 34,989 Übermass 35,173 ÷ 35,189
Durchmesser des Sitzes für Becher im Zylinderkopf . . . . .	<u>B</u>	
Spiel zwischen Sitz und Becher . . . . .		0,011 ÷ 0,052



### Ventilfedern

	L a n g e		Belastungsgewicht
	unbelastet	belastet	
Innere Ventilfeder l =	Farbmarkierung rot 47,3	l1 = 26	22,24 ÷ 23,16 Kg
	Farbmarkierung grün 46,5		
Äussere Ventilfeder L =	Farbmarkierung rot 52,8	L1 = 27,5	35,67 ÷ 37,13 Kg
	Farbmarkierung grün 51,3		



Anmerkung: Die mit rot gekennzeichneten Ventilfedern müssen mit nach unten gerichtete Farbmarkierung eingebaut werden.

### Pleuelstangen

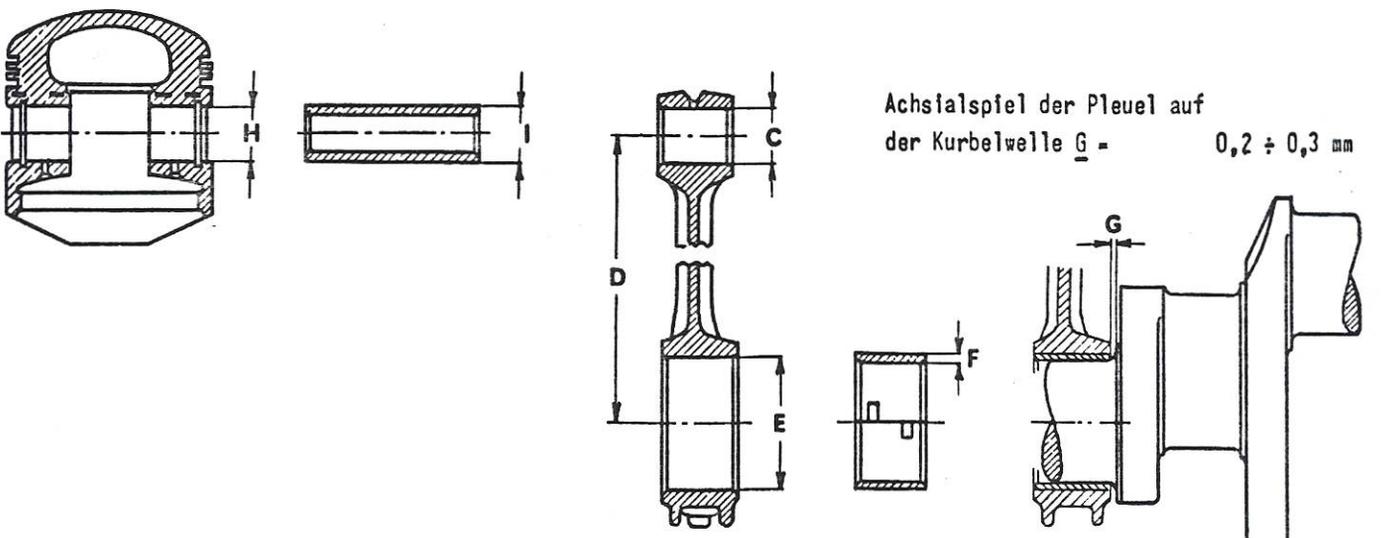
Länge zwischen der Achse des Pleuelkopfes und Pleulfusses . . . . .	<u>D</u> =	147,955 ÷ 148,045
Innerer Durchmesser des Pleuelkopfes . . . . .	<u>E</u> =	53,695 ÷ 53,708
Innerer Durchmesser der Pleulfussbüchse . . . . .	<u>C</u> =	22,005 ÷ 22,015
Pleuellagerstärken . . . . .	<u>F</u> =	{ normal . . . . . 1,829 ÷ 1,835 1. Übermass . . . . . 1,956 ÷ 1,962 2. Übermass . . . . . 2,083 ÷ 2,089
Radiales Spiel zwischen Pleuelwelle und Pleuelkopflager . . . . .		0,025 ÷ 0,063
Maximale parallele Abweichung zwischen Achse der Pleuelkopfbohrung und Achse Pleulfussbohrung . . . . .		0,074

### Kolbenbolzen

Durchmesser des Kolbenbolzens . . . . .	<u>I</u> =	{ Farbe schwarz 21,994 ÷ 21,997 Farbe weiss . . . . . 21,998 ÷ 22,000
Spiel zwischen Pleulfussbüchse und Kolbenbolzen . . . . .		{ Farbe schwarz 0,008 ÷ 0,021 Farbe weiss . . . . . 0,005 ÷ 0,017

### Kolbenbolzenbohrung

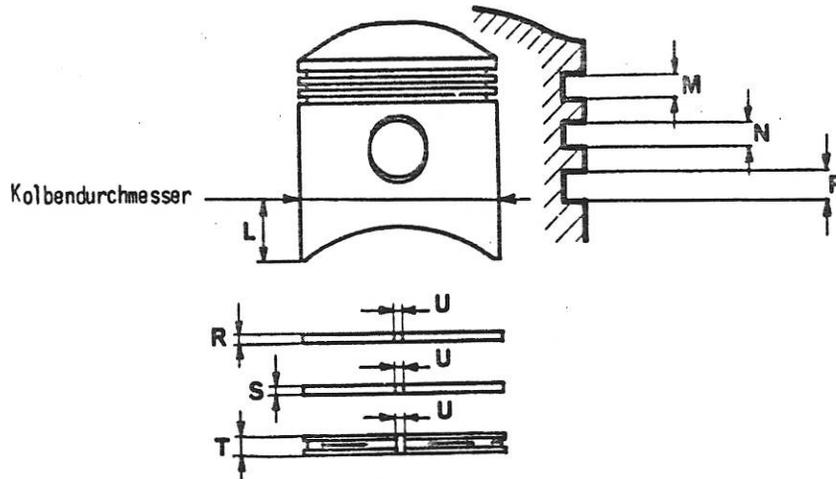
Kolben BORG0 . . . . .	<u>H</u> =	{ Farbe schwarz 22,000 ÷ 22,002 Farbe weiss 22,003 ÷ 22,005
------------------------	------------	--



## Kolben und Kolbenringe

Der Kolbendurchmesser ist rechtwinklig zum Kolbenbolzen und im Abstand von 12 mm vom unteren Rand des Schaftes zu messen.

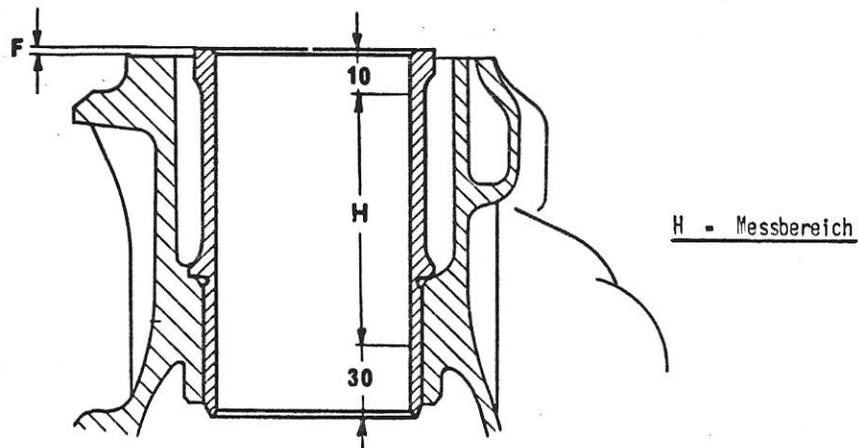
	Klasse A (Blau)	Klasse B (Rosa)	Klasse C (Grün)
Kolbendurchmesser BORG0 . . . . .	77,920 ÷ 77,930	77,931 ÷ 77,940	77,941 ÷ 77,950



Nuthöhe für Kolbenringe . . . . .	{ verchromt normal Ölabbstreifring	$\underline{M}$ = 1,535 ÷ 1,550 $\underline{N}$ = 1,775 ÷ 1,790 $\underline{P}$ = 4,015 ÷ 4,030
Ringstärke . . . . .	{ verchromt normal Ölabbstreifring	$\underline{R}$ = 1,478 ÷ 1,490 $\underline{S}$ = 1,728 ÷ 1,740 $\underline{T}$ = 3,978 ÷ 3,990
Achsialspiel zwischen Nute und Ring . . . . .	{ verchromt normal Ölabbstreifring	$\underline{U}$ = 0,045 ÷ 0,072 $\underline{U}$ = 0,035 ÷ 0,062 $\underline{U}$ = 0,025 ÷ 0,052
Lichte Weite der Ringöffnung (im Kontrollring oder in der Laufbüchse zu messen . . . . .		$\underline{U}$ = 0,30 ÷ 0,045

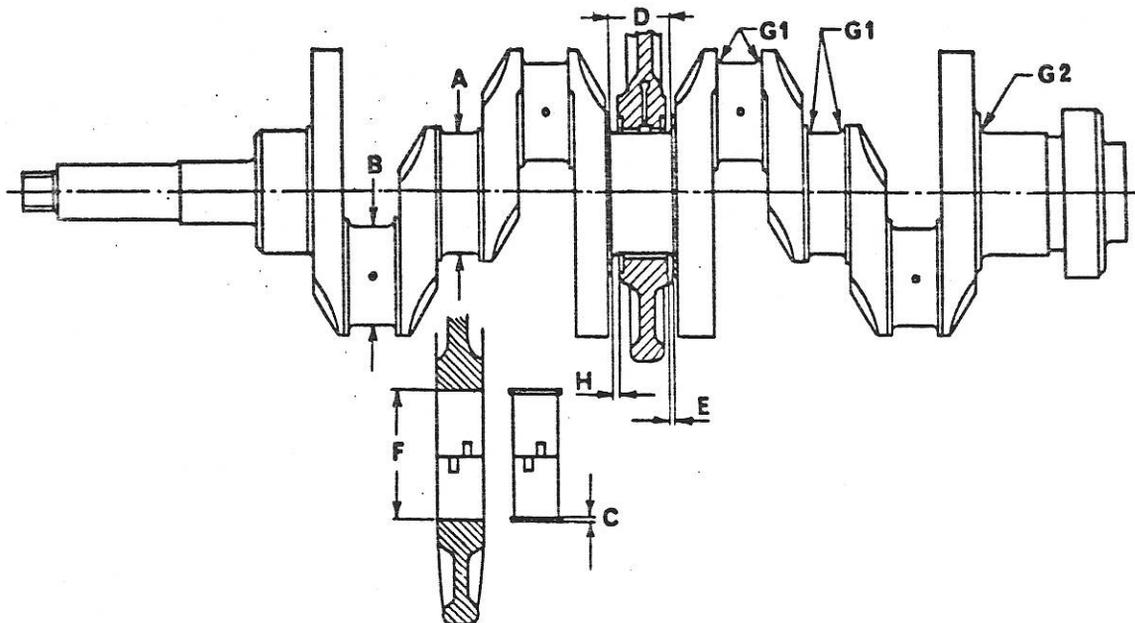
## Zylinderlaufbüchsen

	Blau	Rosa	Grün
Durchmesser der Laufbüchse . . . . .	77,985 ÷ 77,994	77,995 ÷ 78,004	78,005 ÷ 78,014
Spiel zwischen Laufbüchse und Kolben . . . . .			0,055 ÷ 0,074



Vorsprung der Laufbüchsen vom Kurbelgehäuse . . . . .	$\underline{F}$ =	0 ÷ 0,06
Rauheit der Laufbüchsen . . . . .	$R_a$ =	0,5 ÷ 1,4

# Kurbelwelle



Durchmesser der Hauptlagerzapfen . . . . . <u>A</u> -	<table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 100px;">normal</td><td style="text-align: right;">59,960 ÷ 59,973</td></tr> <tr><td>1. Untermass</td><td style="text-align: right;">59,706 ÷ 59,719</td></tr> <tr><td>2. Untermass</td><td style="text-align: right;">59,452 ÷ 59,465</td></tr> </table>	normal	59,960 ÷ 59,973	1. Untermass	59,706 ÷ 59,719	2. Untermass	59,452 ÷ 59,465	
normal	59,960 ÷ 59,973							
1. Untermass	59,706 ÷ 59,719							
2. Untermass	59,452 ÷ 59,465							
Durchmesser der Pleuellagerzapfen . . . . . <u>B</u> -	<table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 100px;">normal</td><td style="text-align: right;">49,987 ÷ 50,000</td></tr> <tr><td>1. Untermass</td><td style="text-align: right;">49,733 ÷ 49,746</td></tr> <tr><td>2. Untermass</td><td style="text-align: right;">49,479 ÷ 49,492</td></tr> </table>	normal	49,987 ÷ 50,000	1. Untermass	49,733 ÷ 49,746	2. Untermass	49,479 ÷ 49,492	
normal	49,987 ÷ 50,000							
1. Untermass	49,733 ÷ 49,746							
2. Untermass	49,479 ÷ 49,492							
Stärke der Hauptlagerschalen . . . . . <u>C</u> -	<table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 100px;">normal</td><td style="text-align: right;">1,829 ÷ 1,835</td></tr> <tr><td>1. Übermass</td><td style="text-align: right;">1,956 ÷ 1,962</td></tr> <tr><td>2. Übermass</td><td style="text-align: right;">2,083 ÷ 2,089</td></tr> </table>	normal	1,829 ÷ 1,835	1. Übermass	1,956 ÷ 1,962	2. Übermass	2,083 ÷ 2,089	
normal	1,829 ÷ 1,835							
1. Übermass	1,956 ÷ 1,962							
2. Übermass	2,083 ÷ 2,089							
Durchmesser der Lagersitze im Kurbelgehäuse . . . . .		63,657 ÷ 63,676						
Zapfenlänge des mittleren Hauptlagerzapfens . . . . . <u>D</u> -	<table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 100px;">normal</td><td style="text-align: right;">30,000 ÷ 30,035</td></tr> <tr><td>1. Übermass</td><td style="text-align: right;">30,127 ÷ 30,162</td></tr> <tr><td>2. Übermass</td><td style="text-align: right;">30,254 ÷ 30,289</td></tr> </table>	normal	30,000 ÷ 30,035	1. Übermass	30,127 ÷ 30,162	2. Übermass	30,254 ÷ 30,289	
normal	30,000 ÷ 30,035							
1. Übermass	30,127 ÷ 30,162							
2. Übermass	30,254 ÷ 30,289							
Stärke der Anlauftringhälften für mittleren Hauptlagerzapfen . . <u>E</u> -	<table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 100px;">normal</td><td style="text-align: right;">2,311 ÷ 2,362</td></tr> <tr><td>1. Übermass</td><td style="text-align: right;">2,374 ÷ 2,425</td></tr> <tr><td>2. Übermass</td><td style="text-align: right;">2,438 ÷ 2,489</td></tr> </table>	normal	2,311 ÷ 2,362	1. Übermass	2,374 ÷ 2,425	2. Übermass	2,438 ÷ 2,489	
normal	2,311 ÷ 2,362							
1. Übermass	2,374 ÷ 2,425							
2. Übermass	2,438 ÷ 2,489							
Achsiales Spiel der Kurbelwelle . . . . .		0,076 ÷ 0,263						
Radiales Spiel zwischen Hauptlagerzapfen und Lagerschalen . . . . .		0,014 ÷ 0,058						
<u>Anmerkung:</u> Radialspiel = $\varnothing$ Lagersitz - (2mal Lagerschalenstärke + $\varnothing$ Pleuellagerzapfen).								
Abrundungsradien . . . . .	<table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 100px;">Haupt- und Pleuellagerzapfen . . . . . <u>G1</u> -</td><td style="text-align: right;">1,7 ÷ 2,1</td></tr> <tr><td>Hint. Hauptlagerzapfen Schwungradseite <u>G2</u> -</td><td style="text-align: right;">3,7 ÷ 4,1</td></tr> </table>	Haupt- und Pleuellagerzapfen . . . . . <u>G1</u> -	1,7 ÷ 2,1	Hint. Hauptlagerzapfen Schwungradseite <u>G2</u> -	3,7 ÷ 4,1			
Haupt- und Pleuellagerzapfen . . . . . <u>G1</u> -	1,7 ÷ 2,1							
Hint. Hauptlagerzapfen Schwungradseite <u>G2</u> -	3,7 ÷ 4,1							
Rauheit der Haupt- und Pleuellagerzapfen . . . . . Ra =		0,16 $\mu$						
Maximale Ovalität der Haupt- und Pleuellagerzapfen . . . . .		0,007						
Maximale Konizität der Haupt- und Pleuellagerzapfen nach der Länge gemessen . . . . .		0,01						
Maximale parallele Abweichung der Haupt- und Pleuellagerzapfen, nach der Länge gemessen . . . . .		0,015						
Maximale zulässige Exzentrizität zwischen den Hauptlagerzapfen . . . . .		0,01						
Maximale Entfernung zwischen den Achsen der Pleuelzapfenpaare und der Achse der Hauptlagerzapfen . . . . .		0,300						

## Kupplung

Pedalleerlaufweg . . . . .		23
Abstand zwischen Kupplungsandrückring und der Bezugmuffe des Werkzeuges C. 6.0104 (Siehe Informationsblatt 1.05.080) . . . . .		1 ± 0,25
Maximale Winkelabweichung der auf der Haupttriebewelle montierten Scheibe . . . . .		0,50
Eichung der Schwingfedern . . . . .	{	unbelastete Länge . . . . . 43 ÷ 46 Statisch belastete Länge . . . . . 29,2 Kontrollbelastung . . . . . 44,5 ÷ 49,5 Kg
Minimalstärke bei Verschleissgrenze der Scheibe . . . . .		6

## Getriebe

Übersetzungsverhältnis . . . . .	{	1. Gang . . . . . 1 : 3,304 2. Gang . . . . . 1 : 1,988 3. Gang . . . . . 1 : 1,355 4. Gang . . . . . 1 : 1 5. Gang . . . . . 1 : 0,791 RG . . . . . 1 : 3,010
Maximale Exzentrizität der Haupttriebewelle . . . . .		0,05
Achiales Spiel zwischen Schaltgabel und Schaltmuffe . . . . .	{	beim Einbau . . . . . 0,15 ÷ 0,34 Verschleissgrenze . . . . . 0,85

	Gang	1.2.3.	5.RG.	
Belastungsmasse der Feder, zur Arretierung der Schaltstangen	{	Länge unbelastet	15,2	30,5
		Länge belastet	10	20
		Kontrollgewicht Kg	2,88 ÷ 3,12	4,32 ÷ 4,68
Maximales Achsialespiel der Zahnräder auf der Hauptwelle	{	Zahnrad 1.Gang . . . . .	0,170 ÷ 0,245	
		Zahnrad 2.und 3.Gang . . . . .	0,130 ÷ 0,205	
		Zahnrad 5.und Rückgang . . . . .	0,160 ÷ 0,220	
Radialspiel Zahnradbüchse und Hauptwelle . . . . .	{	Zahnrad 1.Gang . . . . .	0,125 ÷ 0,170	
		Zahnrad 2.und 3.Gang . . . . .	0,095 ÷ 0,140	
		Zahnrad 5. Gang . . . . .	0,065 ÷ 0,107	
Abstand zwischen den äusseren Flächen der Kupplungskörper vom 3. und 4. Gang . . . . .				42 ÷ 42,2
Abstand der hinteren Seite der Schaltmuffe des 5. Ganges im Leerlauf zur hinteren Seite des Kupplungskörpers (Seite des Kardanflansches) . . . . .				12,900

Hinterachse und Hinterachsaufhängung

Gesamtübersetzung, Getriebe, Hinterachse, Achsuntersetzung 9/41 . . . . .	}	1. Gang	1 : 15,049
		2. Gang	1 : 9,055
		3. Gang	1 : 6,172
		4. Gang	1 : 4,555
		5. Gang	1 : 3,603
		RG	1 : 13,710
Maximale Exzentrizität der Halbachsen . . . . .			0,10
Zahnflankenspiel zwischen Planeten- und Satellitenrädern . . . . .			0,05
Zahnflankenspiel zwischen Teller und Kegelrad . . . . .			0,05 ÷ 0,10
Kontrollmass (am Werkzeug C. 6.0101) gemessen für Abstand zwischen Kegel- und Tellerrad . . . . .			70 ± 0,0025
Maximales Montage Achsialspiel zwischen Reaktionsdreieck und Rahmen . . . . .			1 mm
Vorspannung für Kegelradlager . . . . .			11,5÷15,5 Kgcm
Gesamtvorspannung für Kegel- und Kegelradlager . . . . .			16,5÷24,5 Kgcm

ÜBERPRÜFUNG DER RADAUFHÄNGUNGSFEDERN - EICHUNGSDATEN IN KALTEM ZUSTAND -

	BIANCHI	ALLINQUANT
	Ausdehnung Kg	Kompression Kg
Hohe Geschwindigkeit . . . . .	135 ÷ 190	50 ÷ 80
Geringe Geschwindigkeit . . . . .	19 ÷ 55	9 ÷ 22

KONTROLLE DER RADAUFHÄNGUNGSFEDERN

Länge der Feder, unbelastet . . . . .	429 mm			
Länge der Feder, statisch belastet . . . . .	252 mm			
Kontrollbelastung . . . . .	257 ÷ 273 Kg			
Farbkennzeichnung . . . . .	<table border="0"> <tr> <td rowspan="2">}</td> <td>weiss-weiss</td> </tr> <tr> <td>weiss-hellblau</td> </tr> </table>	}	weiss-weiss	weiss-hellblau
}	weiss-weiss			
	weiss-hellblau			

## Vorderradaufhängung

### EINSTELLUNG DES ACHSIALSPIELS DER RADLAGER

Bei periodischen Wartungsinspektionen oder im Falle der Notwendigkeit des Ausbaues der Radnaben, ist beim Wiedereinbau das Achsialspiel der Radlager zu überprüfen, wobei folgendermassen vorzugehen ist:

- 1) Die Nabenbefestigungsmutter bei einem Anzugsmoment von 2,5 mkg anziehen, wobei gleichzeitig die Nabe zu drehen ist, um die Anpassung der Radlager zu ihren Sitzen und Andrückflächen zu erleichtern.
- 2) Die Mutter um mindestens eine halbe Umdrehung lockern.
- 3) Durch einen Schlag mittels eines Kupferhammers auf die Innenseite des Achsschenkels ist die richtige Einpassung des Aussenlagers zu sichern, im Falle dass Letzteres einen leichten Passitz im Verhältnis zum Achsstummel aufweisen sollte.
- 4) Die Mutter erneut bei einem Anzugsmoment von 1,5 mkg anziehen.
- 5) Die Mutter um 90° lockern.
- 6) Falls eine der Nuten der Mutter mit einer der Bohrungen des Achsstummels übereinstimmen sollte, ist der Splint einzuführen; falls dagegen diese Übereinstimmung nicht zutrifft, ist die Mutter um den kleinstmöglichen Winkel weiteranzuziehen um die Einföhrung des Splintes zu ermöglichen.
- 7) Danach ist ein zweiter Schlag mit dem Kupferhammer auf die Innenseite des Achsschenkels auszuführen, um die gleichen Bedingungen wie in Punkt 3 zu erfüllen.
- 8) Das somit erreichte Achsialspiel der Radnabe muss sich zwischen 0,02 und 0,12 mm bewegen.

### SCHMIERVORSCHRIFTEN DER RADLAGER

Bei einer Inspektion der Radnaben müssen diese mit 65 gr. Fett pro Nabe geschmiert werden. Diese Menge darf nicht überschritten werden, um eine übermässige Belastung der Lager und demzufolge eine Überhitzung sowie Austritt des Schmiermittels usw. zu vermeiden.

Das Fett muss sorgfältig in das Innere und an den Rändern der Lager verteilt werden.

Die nachfolgenden periodischen Schmierungen sind am Aussenlager vorzunehmen, wozu vorher die Nebenabdeckklappe zu entfernen ist.

### KUGELGELENKE

Maximal zulässiges Achsialspiel des unteren Kugelgelenkes . . . . . 1 mm

Die Kugelgelenke sind mit speziellen Fettbehältern versehen und brauchen deshalb nicht zu den regelmässigen Wartungsabständen, sondern nur bei Bedarf mit Agip F1 Grease 30 oder Shell Retinax A Fett geschmiert zu werden. (Siehe Informationsblatt 1.05.097/1).

### KONTROLLE DER FEDERN DER RADAUFHÄNGUNG

Unbelastete Federlänge . . . . . 317 mm  
Belastete Federlänge . . . . . 200 mm  
Kontrollbelastungsgewichte . . . . . 820,6 ÷ 871,4 Kg  
Farbkennzeichnung . . . . . { weiss - hellblau  
hellblau-hellblau

### STOSSDÄMPFERKONTROLLE AUF DEM PRÜFSTAND

Eichungsdaten (in kaltem Zustand)

	G I R L I N G		BIANCHI-ALLINQUANT	
	Ausdehnung Kg	Kompression Kg	Ausdehnung Kg	Kompression Kg
Hohe Geschwindigkeit . . . . .	210±310	27±52	150±190	55±80
Niedere Geschwindigkeit . . . . .	30±52	9±22	25±55	9±22

## Bremsen

- Dunlop -

Falls ein Austausch der Bremsscheibe erforderlich wurde, ist es nötig, die seitliche Zentrierung der neuen Bremsscheibe in eingebautem Zustand zu kontrollieren.

Die Messung ist mit einem Vergleichsgerät vorzunehmen. Die maximal zulässige Abweichung darf nicht 0,15 mm überschreiten. Falls die gemessene Abweichung grösser als der angegebene Wert sein sollte, ist die Befestigung der Bremsscheibe am Achsschenkel sorgfältig zu kontrollieren.

Wenn der Schaden damit immer noch nicht behoben sein sollte, erweist sich der Austausch der Bremsscheibe erforderlich.

Falls die Oberfläche der Bremsscheibe Schäden aufweist, kann diese durch Schleifen auf ihren vorsprünglichen Zustand gebracht werden, wobei darauf zu achten ist, nicht mehr als 0,5 mm pro Seite abzuschleifen: Mindeststärke der Bremsscheibe 8,5 mm.

### Die Bremsscheibenoberflächen müssen:

- parallel zur Auflagefläche der Scheibe sein (max. Fehler 0,05 mm);
- eben sein (max. Fehler 0,025 mm) und parallel (max. Stärkedifferenz 0,38 mm) zu einer beliebigen radialen Linie;
- eben sein (max. Fehler 0,025 mm) und parallel (max. Stärkedifferenz 0,015 mm) zu einer beliebigen Kreislinie;
- frei sein von Schrammen, Porosität.

### Bearbeitungsrad der Bremsscheiben:

- 26 Mikrozoll, im Umkreis gemessen;
- 36 Mikrozoll, radial gemessen.

## BREMSKLÖTZE

Stärke bei neuem Bremsklotz . . . . .

Mindest zulässige Stärke . . . . .

Vorn	Hinten
16	17,5
8	10

## BREMSZANGEN

Beim Austausch der Bremszangen oder der Bremsscheibe, ist der Abstand zwischen Ankerplatte und Scheibe auf beiden Seiten zu überprüfen: der Unterschied der beiden Werte darf nicht 0,5 mm überschreiten.

Die Zentrierung der Bremszangen zur Bremsscheibe wird durch beilegen von entsprechenden Abstandblechen zwischen Bremszange und deren Ankerplatte erreicht.

## HANDBREMSE

Die Handbremse wirkt mechanisch auf die hinteren Bremszangen.

Ihre Einstellung geschieht durch betätigen der auf dem Handbremskabel zwischen Übertragungshebel und Bremszange befindlichen Einstellmutter.

Nach der Einstellung ist zu überprüfen, ob die an den Bremszangen angebrachten Hebel an die das Kabel befestigt ist, völlig bis zum Anschlag geöffnet (nach aussen gerichtet) sind.

In diesem Zustand darf das Bremskabel nicht gespannt sein, sondern muss leicht durchhängen. Ausserdem dürfen die Bremsbacken die Scheiben nicht berühren.

Prüfung der Trimmung sowie der Winkel bei statischer Belastung

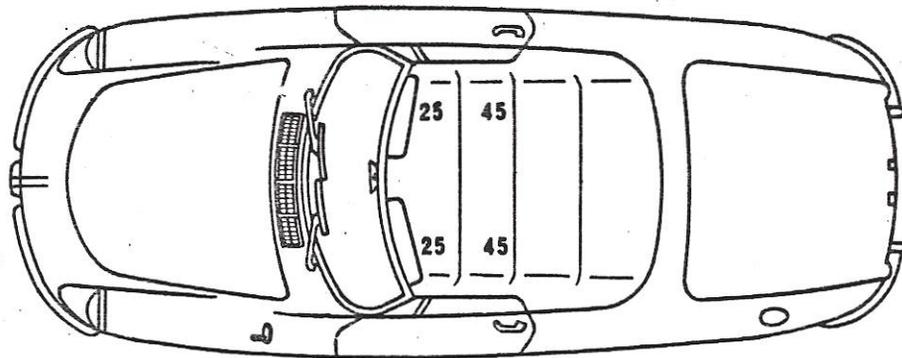
Das Fahrzeug ist statisch zu belasten, wobei Stossdämpfer und Querstabilisator einseitig auszuhängen sind.

Kraftstoffbehälter voll oder dementsprechend belastet, Ersatzrad, Bordwerkzeug und vorgeschriebener Reifendruck sind zu beachten.

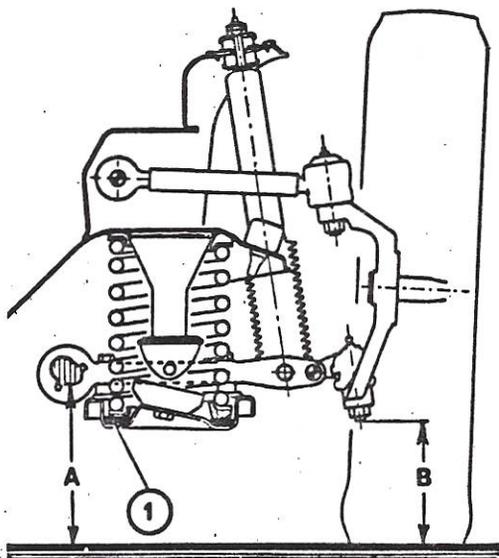
Vor der Kontrolle ist der Aufbau leicht auf und ab zu bewegen, um die Radaufhängungen in deren natürliche Lage zu bringen.

Vorgeschriebene Belastung

- 2 Gewichte zu 45 Kg auf die Vordersitze
- 2 Gewichte zu 25 Kg auf den Fussboden



ABSTAND DER UNTEREN QUERLENKERARME DER VORDERRADAUFHÄNGUNG ZU EINER HORIZONTALEN KONTROLLEBENE



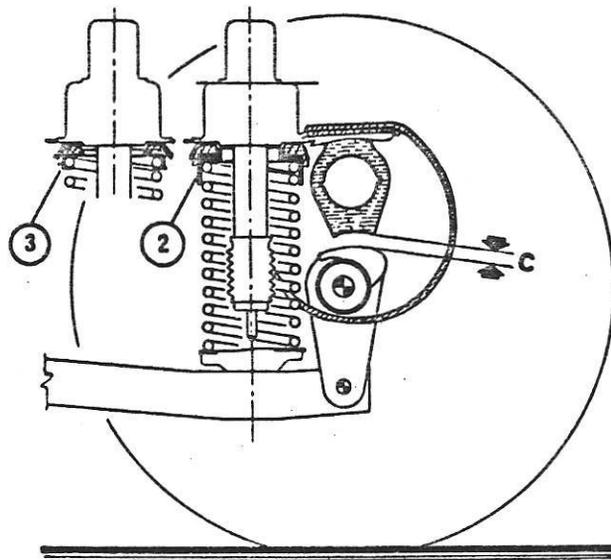
$$A - B = 28 \pm 3 \text{ mm}$$

Anmerkung: Der Wert A muss von der Unterseite des Querlenkerlagerbolzens gemessen werden.

Für eventuelle Korrekturen ist in Pos. 1 eine Abstandsscheibe einzuführen.

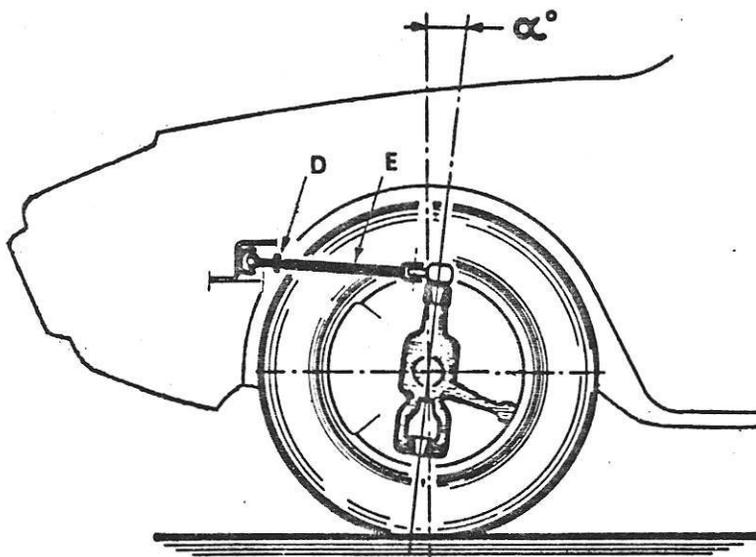
$$C = 33 \pm 5 \text{ mm}$$

Anmerkung: Zur Richtigstellung, in Pos 2 Abstand  
scheiben einführen und Becher 3 besei-  
tigen.



Unter den obenangegebenen Trimmungsbedingungen kann  
die Winkelkontrolle durchgeführt werden.

NACHLAUFWINKEL (caster) DER ACHSSCHENKEL:  $- 1^\circ \pm 30'$



Der Unterschied der Nachlaufwinkel zwischen  
linkem und rechtem Rad darf auf keinen Fall  
 $0^\circ 20'$  überschreiten.

Die Einstellung erfolgt durch das Lockern  
der Gegenmutter D und durch Drehung des  
Querarmes E.

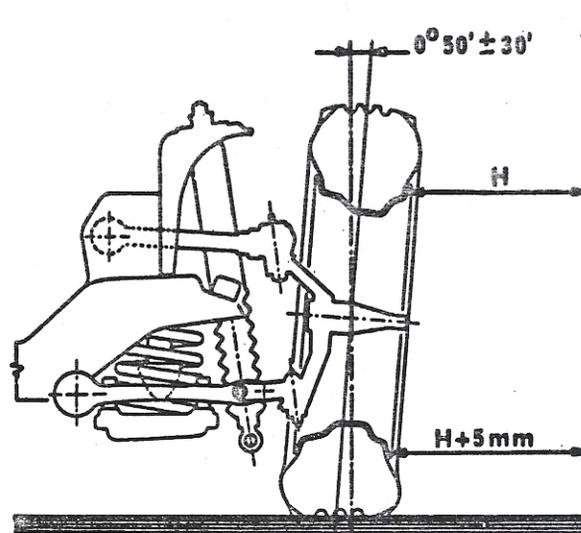
Anmerkung: Geringe Änderungen des Nachlauf-  
swinkels im Toleranzbereich er-  
möglichen es ein leichtes Ziehen  
des Fahrzeuges zu beseitigen.

Zur Überprüfung und Einstellung ist das Fahr-  
zeug vorschriftsmässig statisch zu belasten,  
wobei die Stossdämpfer einseitig auszuhängen  
sind.

Anmerkung: Vor der Kontrolle des Nachlaufwinkels ist es erforderlich, den Vorderteil des Fahrzeuges einige male auf  
und ab zu bewegen, um somit den Silentblock des oberen Querlenkerarmes in dessen natürliche Lage zu brin-  
gen.

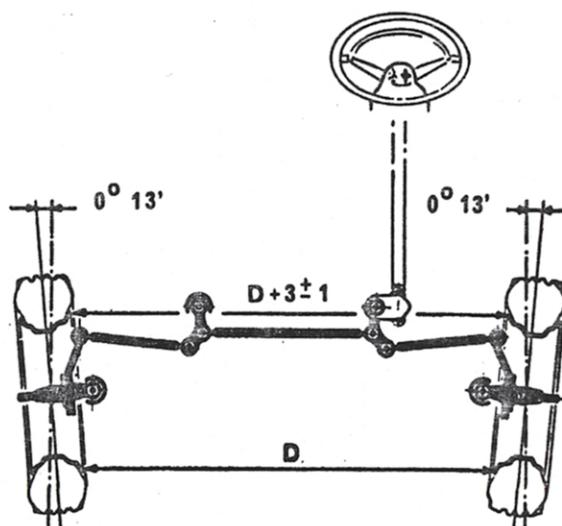
## STURZ DER VORDERRÄDER (camber)

Max. Sturzunterschied zwischen linkem und rechtem Rad. =  $0^{\circ}40'$



Anmerkung: Nicht einstellbar: Falls erforderlich, ist die Kontrolle des Rahmens durchzuführen.

## VORSPUR DER VORDERRÄDER



Länge der Spurstangen:

seitliche . . . . .	272 ± 288 mm
mittlere . . . . .	530 ± 550 mm

Bei einer Vorspur zu den vorgeschriebenen Werten, muss die Länge der Spurstangen, zwischen den Gelenkmitten gemessen, den vorgeschriebenen Werten entsprechen.

Sollte dies nicht zutreffen, ist es wahrscheinlich, dass sich der Rahmen in folge eines Stosses verformt hat.

S.p.A. ALFA ROMEO - Milano, via Gattamelata 45

DIASS - Pubblic. N° 1214

-----  
Printed in Italy  
-----

