

1750 Berlina
1750 GT Veloce
1750 Spider Veloce



Alfa Romeo

caractéristiques techniques
et
principales cotes de contrôle

1750 Berlina
1750 GT Veloce
1750 Spider Veloce



Alfa Romeo

caractéristiques techniques
et
principales cotes de contrôle

T A B L E D E S M A T I E R E S

C A R A C T E R I S T I Q U E S T E C H N I Q U E S

<u>PRINCIPALES CARACTERISTIQUES</u>	Page 2
Performances	" 2
Pneumatiques	" 3
Capacités	" 3
Lubrifiants préconisés	" 3
Carburant	" 4
Réglage du ralenti	" 4
Mise au niveau et réglage des flotteurs	" 5
Distribution	" 6
Allumage	" 6
Bougies	" 6
Circuit de refroidissement	" 7
Equipement électrique	" 10
Wattage des lampes	" 10
Couples de serrage	" 11

P R I N C I P A L E S C O T E S D E C O N T R Ô L E

Arbre à cames	Page 12
Soupapes et guides de soupapes	" 12
Sièges de soupapes	" 12
Poussoirs de soupapes	" 13
Ressorts de soupapes	" 13
Bielles	" 13
Axe de piston	" 13
Alésage d'axe de piston	" 13
Pistons et segments	" 14
Chemises	" 14
Vilebrequin	" 15
Embrayage	" 16
Boîte de vitesses	" 17
Pont et suspension arrière	" 18
Suspension avant	" 19
Freins	" 20

ASSIETTE DE LA VOITURE ET GEOMETRIE DU TRAIN AVANT

Contrôle de l'assiette et des angles du train avant sous charge statique	Page 22
--------------------------------------------------------------------------	---------

<u>MODIFICATIONS POUR VOITURES 1750 GT VELOCE et 1750 SPIDER VELOCE</u>	Page 25
-----------------------------------------------------------------------------------	---------

PRINCIPALES CARACTERISTIQUES

Nombre de cylindres	4	
Alésage	80 mm.	
Course	88,5 mm.	
Cylindrée totale	1779 cm ³	
Puissance maxi à 5500 tours/mn	SAE 132 ch	
Voie avant	1324 mm.	
Voie arrière	1274 mm.	
Empattement	2570 mm.	
Rayon mini de braquage	5550 mm.	
Longueur hors-tout	4390 mm.	
Largeur hors-tout	1565 mm.	
Hauteur totale (à vide)	1430 mm.	
Poids en ordre de marche (avec plein d'essence)	1110 Kg.	
Nombre de places	5	
Pneumatiques 165 x 14	} PIRELLI cinturato SR KLEBER COLOMBES V 10 MICHELIN X	
Consommation d'essence aux 100 Km (CUNA)	11,6 l.	
(pour la bonne marche du moteur il est impératif d'employer un Super-Carburant)		

	Performances (vitesses maxi)			
	R o d a g e		Après le Rodage	
	kilomètre jusqu'à 1000	de 1000 à 3000		
Avec couple conique 10/43 à toutes les vitesses, en Km/h	1ère	27	34	44,5
	2e	46	56	74
	3e	67	82	109
	4e	91	111	146
	5e	115	141	180
	Marche AR	-	-	48

Pression de l'huile à chaud	{ Pression mini au ralenti Pression mini à régime maxi Pression maxi à régime maxi	0,5 à 1 Kg/cm ² 3,5 Kg/cm ² 4,5 à 5 Kg/cm ²
-----------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------

N o t a : S'assurer que le témoin d'alternateur s'éteint des que le moteur atteint le régime de ralenti.

Pneumatiques

Pression de gonflage en kg/cm² (à froid)

	Roues AV	Roues AR
PIRELLI cinturato SR - 165 x 14 (en toutes conditions)	1,5	1,6
KLEBER COLOMBES V 10 - 165 x 14 {	1,7	2
	1,9	2,2
MICHELIN X - 165 x 14 {	1,8	1,8
	1,95	2,2

Capacités

Mélange antigel ALFA ROMEO		9,7 lt	
Essence (réserve de 6 à 7 l)		46 lt	
Huile {	Moteur (carter et filtre)* {	à niveau maxi (pleins périodiques)	6,000 Kg
		à niveau mini	4,000 Kg
	Boite de vitesses	1,650 Kg	
	Différentiel	1,250 Kg	
	Boitier de direction	0,250 Kg	

- La contenance totale du circuit (carter, filtre et tuyauteries) est de 6,500 Kg.

* Pour les pleins employer exclusivement le même type d'huile que celui du plein précédent.

Lubrifiants et liquides prescrits

	Classification API - SAE - NLGI	Codifications commerciales recommandées	
		A G I P	S H E L L
Moteur	SAE 20 W/40 API MS	** F.1 Supermotoroil Multigrade 20 W/40	Super Motor Oil
Boite de vitesses - Différentiel - Boitier de direction	SAE 90 EP	F.1 Rotra Hypoid SAE 90	Spirax 90 EP
Joints de cardan et manchon coulissant de l'arbre de transmission	NLGI 1	F.1 Grease 15	Retinax G
Roulements de roues avant	NLGI 2/3	F.1 Grease 33 FD	Retinax AX
Réservoir à liquide de freins et embrayage	ATE "Blau H"		

** Pour des températures persistantes au-dessous de 0°C il est recommandable d'employer F.1 Supermotoroil Multigrade 10 W/10.

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

N.B. - Dans les pays où les lubrifiants prescrits sont introuvables on pourra utiliser des lubrifiants d'autres grandes marques à la condition, bien entendu, qu'ils correspondent aux classifications et viscosité précitées.

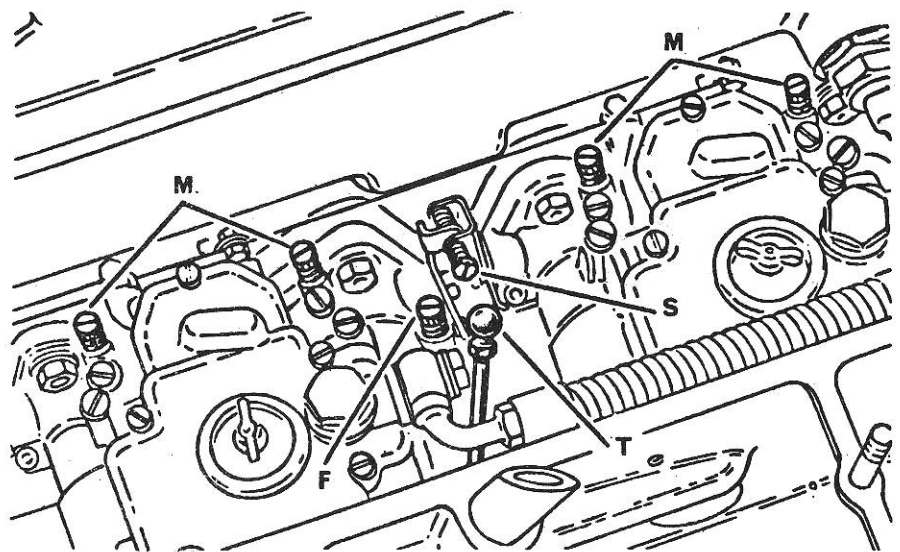
Carburateur

2 carburateurs WEBER 40 DCOE 32

Diffuseur	32 mm
Gicleur principal	125
Tube d'émulsion principal	F 9
Ajutage d'automatisme	200
Gicleur de ralenti (trou axial 170)	50 F 14
Air de ralenti	120
Gicleur de starter	65 F 5
Air de starter	200
Douille inclinée de mélange du starter	100
Gicleur de pompe de reprise	35
Clapet d'aspiration de pompe de reprise	80
Course de la tige de commande de pompe de reprise	14 mm
Débit de la pompe de reprise (toutes les 20 courses, chaque corps)	$4 \pm 1 \text{ cm}^3$
Diamètre du siège de pointeau	150
Poids du flotteur	26 gr
Distance entre le niveau d'essence et le plan de joint de la cuve (avec pression de 2 H ₂ O en amont du siège de pointeau)	29 + 0,5 mm

Réglage du ralenti

- F Vis de réglage ouverture minimum des papillons
- M Vis de réglage du mélange de RALENTI
- S Vis de synchronisation des papillons des deux carburateurs
- T Attache de la tringlerie de commande (pédale d'accélérateur).



OPERATIONS PRELIMINAIRES

- Contrôler le calage de l'allumage et s'assurer de l'efficacité de l'équipement électrique (bougies, allumeur, bobine, etc.).
- Extraire la cartouche du filtre à air et la nettoyer.
- Vérifier l'étanchéité des raccords élastiques de liaison des carburateurs au collecteur d'aspiration.

ALIGNEMENT DES PAPILLONS

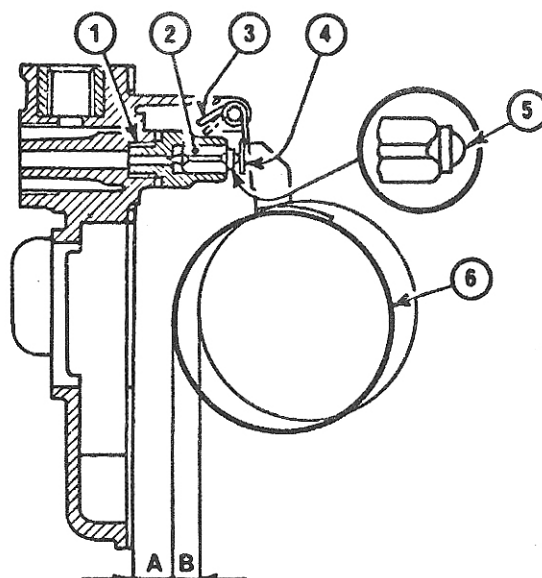
- Déconnecter des carburateurs la tringlerie "T" de commande.
- Desserrer presque entièrement les vis "F" et "S".
- S'assurer que le fonctionnement des papillons et des ressorts de rappel se fait sans coincement.
- Appuyer sur le levier de commande du carburateur arrière de sorte que les papillons des deux carburateurs soient complètement fermés; à ce moment resserrer la vis "S" jusqu'à ce qu'elle vienne en butée.

RALENTI

- Desserrer les vis "M" d'un demi tour à partir de la position de fermeture.
- Resserrer la vis "F" jusqu'à ce qu'elle vienne en butée, puis la serrer encore d'un tour afin d'assurer l'alimentation du moteur.
- Reconnecter la tringlerie "T" de commande aux carburateurs.
- Démarrer le moteur et l'amener à sa température normale de fonctionnement.
- S'il y a lieu, desserrer très lentement la vis "F" jusqu'à ce que le moteur atteigne 600 à 700 tours/mn.

Mise au niveau et réglage du flotteur

Carburateur WEBER 40 DCOE 32



La mise au niveau du flotteur doit être effectuée en se conformant rigoureusement aux instructions suivantes:

- S'assurer que le poids du flotteur correspond bien au poids établi (26 grammes), qu'il est exempt de fuites ou de traces de détérioration, et qu'il pivote librement autour de son axe.
- Le poids du flotteur ne peut être modifié: toute réparation de dépannage (étamage, etc.) ne pourrait donc que nuire à son bon fonctionnement.
- S'assurer que le pointeau (1) est correctement vissé dans son logement et que la bille (5) du dispositif amortisseur incorporé au pointeau (2) est parfaitement libre dans son siège.
- Placer le couvercle du carburateur en position verticale, comme indiqué sur la figure, sinon le poids du flotteur (6) ferait descendre la bille mobile (5) du pointeau.
- Le couvercle étant en position verticale et la languette (4) du flotteur appuyant légèrement sur la bille du pointeau, les deux demi-flotteurs doivent résulter à une distance $A = 8,5 \text{ mm}$ du plan de joint du couvercle, joint en place et parfaitement adhérent au plan.
- Ceci étant fait, s'assurer que la course (B) du flotteur est bien de $6,5 \text{ mm}$. Si besoin est, modifier la position de l'appendice (3).
- Après ce réglage la distance entre le niveau d'essence et le plan supérieur de la cuve devra correspondre à $29 + 0,5 \text{ mm}$ (avec une pression de $2 \text{ m H}_2\text{O}$ en amont du siège de pointeau).
- Si le flotteur (6) n'est pas correctement positionné il faudra alors modifier la position de la languette (4) jusqu'à l'obtention de la cote prescrite, en s'assurant que son plan de portée est exempt de bosselures pouvant nuire au libre coulissement du pointeau (2).
- Monter le couvercle du carburateur et s'assurer que le flotteur peut se déplacer librement sans frottement sur les parois de la cuve.

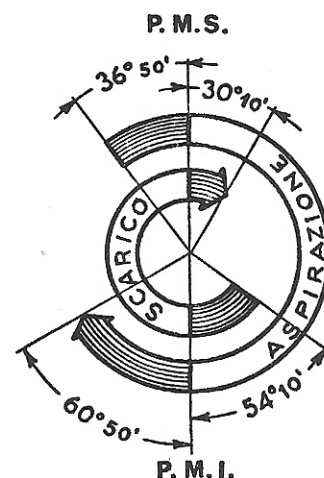
A T T E N T I O N - Le contrôle de la mise au niveau du flotteur doit être effectué toutes les fois que l'on remplace de flotteur ou le pointeau: dans ce dernier cas il sera bon de remplacer également le joint d'étanchéité et de s'assurer que le nouveau pointeau est correctement vissé dans son logement.

VERIFICATION DES ANGLES D'OUVERTURE ET DE FERMETURE DES SOUPAPES

Jeu (à froid) entre came et face d'appui du poussoir de soupape	<table border="0"> <tr> <td>admission</td> <td>0,475 à 0,500</td> </tr> <tr> <td>échappement</td> <td>0,525 à 0,550</td> </tr> </table>	admission	0,475 à 0,500	échappement	0,525 à 0,550
admission	0,475 à 0,500				
échappement	0,525 à 0,550				
Ouverture de la soupape d'admission	<table border="0"> <tr> <td>déplacement linéaire du poussoir</td> <td>0,20 mm</td> </tr> <tr> <td>correspondant à la valeur angulaire (avant le PMH)</td> <td>$18^{\circ} 30' \pm 1^{\circ} 30'$</td> </tr> </table>	déplacement linéaire du poussoir	0,20 mm	correspondant à la valeur angulaire (avant le PMH)	$18^{\circ} 30' \pm 1^{\circ} 30'$
déplacement linéaire du poussoir	0,20 mm				
correspondant à la valeur angulaire (avant le PMH)	$18^{\circ} 30' \pm 1^{\circ} 30'$				
Fermeture de la soupape d'admission	<table border="0"> <tr> <td>déplacement linéaire du poussoir</td> <td>0,20 mm</td> </tr> <tr> <td>correspondant à la valeur angulaire (après le PMB)</td> <td>$42^{\circ} 30' \pm 1^{\circ} 30'$</td> </tr> </table>	déplacement linéaire du poussoir	0,20 mm	correspondant à la valeur angulaire (après le PMB)	$42^{\circ} 30' \pm 1^{\circ} 30'$
déplacement linéaire du poussoir	0,20 mm				
correspondant à la valeur angulaire (après le PMB)	$42^{\circ} 30' \pm 1^{\circ} 30'$				
Ouverture de la soupape d'échappement	<table border="0"> <tr> <td>déplacement linéaire du poussoir</td> <td>0,15 mm</td> </tr> <tr> <td>correspondant à la valeur angulaire (avant le PMB)</td> <td>$42^{\circ} 30' \pm 1^{\circ} 30'$</td> </tr> </table>	déplacement linéaire du poussoir	0,15 mm	correspondant à la valeur angulaire (avant le PMB)	$42^{\circ} 30' \pm 1^{\circ} 30'$
déplacement linéaire du poussoir	0,15 mm				
correspondant à la valeur angulaire (avant le PMB)	$42^{\circ} 30' \pm 1^{\circ} 30'$				
Fermeture de la soupape d'échappement	<table border="0"> <tr> <td>déplacement linéaire du poussoir</td> <td>0,15 mm</td> </tr> <tr> <td>correspondant à la valeur angulaire (après le PMH)</td> <td>$18^{\circ} 30' \pm 1^{\circ} 30'$</td> </tr> </table>	déplacement linéaire du poussoir	0,15 mm	correspondant à la valeur angulaire (après le PMH)	$18^{\circ} 30' \pm 1^{\circ} 30'$
déplacement linéaire du poussoir	0,15 mm				
correspondant à la valeur angulaire (après le PMH)	$18^{\circ} 30' \pm 1^{\circ} 30'$				

VALEURS ANGULAIRES DU DIAGRAMME REEL DE LA DISTRIBUTION A FROID
(sens de rotation du vilebrequin vu de l'avant: sens des aiguilles d'une montre)

Ouverture de la soupape d'admission (avant le PMH)	$36^{\circ} 50'$
Fermeture de la soupape d'admission (après le PMB)	$60^{\circ} 50'$
Ouverture de la soupape d'échappement (avant le PMB)	$54^{\circ} 10'$
Fermeture de la soupape d'échappement (après le PMH)	$30^{\circ} 10'$
Course d'admission	$277^{\circ} 40'$
Course d'échappement	$264^{\circ} 20'$



ALLUMAGE

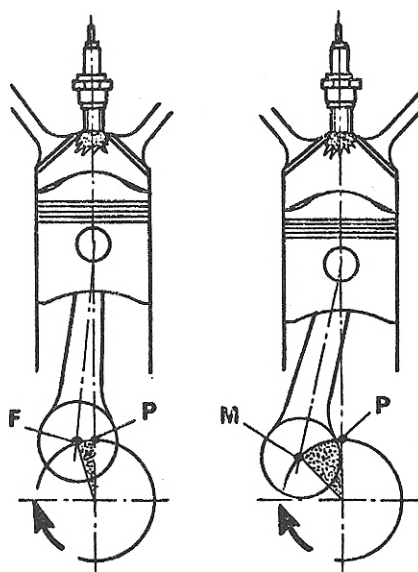
Séquence d'allumage: 1 - 3 - 4 - 2 (premier cylindre côté ventilateur)

VALEURS DE L'AVANCE A L'ALLUMAGE

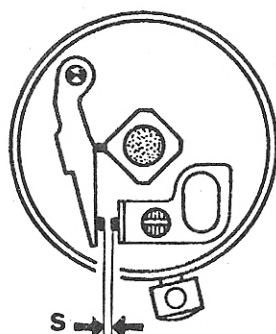
Ecartement des contacts du distributeur $S = 0,35$ à $0,40$ mm.

Le distributeur doit être monté avec l'orifice de graissage tourné vers le moteur.

Avance initiale F avant le PMH	Avance maximale M avant le PMH
$3^{\circ} \pm 1^{\circ}$	$43^{\circ} + 0^{\circ}$ $- 3^{\circ}$ à 5300 tours/mn

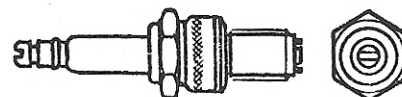


P = Point mort haut
F = Avance initiale
M = Avance maximale



BOUGIES

Lodge 2 HL



CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT

Le circuit de refroidissement est du type hermétique, avec réservoir d'expansion. Il est rempli d'un mélange antigel ALFA ROMEO qui en assure la protection jusqu'à -20°C.

Etant données les particularités du circuit les prescriptions suivantes sont à observer

De temps en temps vérifier le niveau du mélange dans le réservoir d'expansion. Ce contrôle doit être effectué exclusivement à froid le niveau pouvant accroître considérablement même après l'arrêt du moteur.

Le niveau du mélange doit toujours se trouver au-dessus du niveau "MIN" et ne doit pas dépasser le niveau "MAX".

L'appoint éventuel doit être effectué en versant le liquide dans le réservoir d'expansion et en n'employant uniquement que le mélange antigel ALFA ROMEO.

Si les appoints étaient fréquents il sera alors nécessaire de vérifier l'installation.

En cas de fuites excessives dues à quelque avarie du circuit de refroidissement on pourra, provisoirement, remplir le circuit avec de l'eau pure, en se conformant aux instructions de la page 8.

A T T E N T I O N

Ne sortir le bouchon du radiateur qu'en cas d'exceptionnel besoin et de toute façon ne le sortir qu'après refroidissement du liquide à la température ambiante.

Vidange mélange antigel

Tous les 30.000 km (ou de toute façon au moins une fois par an) le circuit devra être rempli d'un mélange neuf après un rinçage soigné avec un produit approprié (voir instructions page 8).

R E M A R Q U E

Dans les pays où la température descend au-dessous de -20°C on pourra augmenter la protection du circuit en augmentant la concentration du mélange.

La correction s'effectue en remplaçant une partie du mélange contenu dans le circuit par une même quantité d'antigel concentré ALFA ROMEO.

Les quantités d'antigel concentré à employer en fonction de la température sont les suivantes:

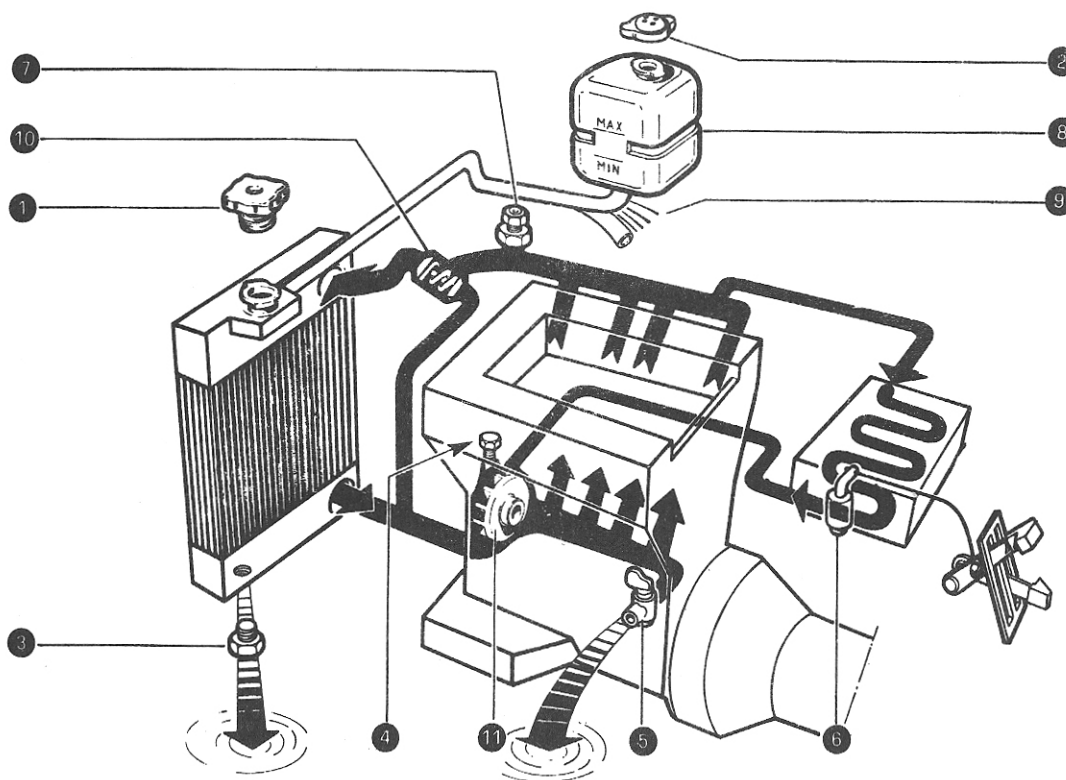
Température ° C	Quantité de mélange du circuit de refroidissement à remplacer par une même quantité d'antigel concentré ALFA ROMEO		
	Radiateur	Réservoir d'expansion	Total
-26	800 cm ³	200 cm ³	1 l.
-35	1.600 cm ³	400 cm ³	2 l.
-44	2.400 cm ³	600 cm ³	3 l.

Vidange et remplissage du circuit

Pour la vidange et le remplissage du circuit de refroidissement opérer comme suit:

Vidange

- Déposer le bouchon de radiateur "1";
- Dévisser le bouchon "3" de vidange du radiateur et la vis d'évent "7" sur le collecteur d'aspiration;
- Placer le robinet "6" du réchauffeur en position d'ouverture;
- Ouvrir le robinet "5" sur le carter-cylindres et faire couler le liquide du réservoir d'expansion "8" en débranchant le tube "9". Lorsque la vidange est complète refermer le robinet sur le carter-cylindres, rebrancher le tube "9" au réservoir d'expansion et revisser le bouchon "3" de vidange du radiateur.



- | | | |
|------------------------------------|----------------------------------------------|-------------------------------------------------|
| 1 Bouchon de radiateur | 5 Robinet de vidange sur le carter-cylindres | 9 Tube entre réservoir d'expansion et radiateur |
| 2 Bouchon de réservoir d'expansion | 6 Robinet du réchauffeur | 10 Thermostat |
| 3 Vidange du radiateur | 7 Vis d'évent sur le collecteur | 11 Pompe centrifuge |
| 4 Vis d'évent sur la pompe | 8 Réservoir d'expansion | |

Remplissage

Le bouchon de remplissage du radiateur étant déposé, le robinet du réchauffeur étant en position d'ouverture et la vis d'évent "7" sur le collecteur d'aspiration étant desserrée, procéder comme suit:

- Déposer le bouchon du réservoir d'expansion;
- Desserrer la vis d'évent "4" sur la pompe;
- Verser le mélange dans la goulotte de remplissage du radiateur. Serrer la vis d'évent sur la pompe dès que le liquide s'écoule, puis continuer le remplissage jusqu'à écoulement du liquide par l'évent sur le collecteur;
- La vis d'évent sur le collecteur étant toujours desserrée et le bouchon du radiateur déposé, faire tourner le moteur au ralenti pendant quelques secondes afin de compléter l'évacuation de l'air;
- Resserrer la vis d'évent sur le collecteur;
- Ajouter du mélange dans la goulotte du radiateur pour parfaire le niveau;
- Remplir également le réservoir d'expansion jusqu'au niveau "MAX";
- Replacer les bouchons sur le réservoir d'expansion et sur le radiateur.

Contrôle du circuit de refroidissement après un remplissage

Après un remplissage partiel ou total, à la suite d'un remplacement de mélange ou d'une intervention sur le circuit, il est indispensable d'assurer le fonctionnement parfait du circuit en procédant comme suit:

- a) - Le circuit étant fermé et le robinet du réchauffeur en position d'ouverture, faire tourner le moteur afin de réchauffer le mélange à la température de 80 à 85°C. Maintenir cette température pendant quelques minutes afin que le thermostat s'ouvre et évacue ainsi vers le radiateur et le réservoir d'expansion tout résidu d'air pouvant encore être contenu dans le circuit.
- b) - Laisser refroidir le moteur à la température ambiante afin de permettre au mélange du réservoir d'expansion de s'écouler dans le circuit pour compenser l'éventuelle évacuation d'air.
- c) - Sortir le bouchon du radiateur et s'assurer que celui-ci est complètement plein.
- d) - Parfaire, si nécessaire, le niveau du réservoir d'expansion jusqu'au repère "MAX".

N.B. - Si, à la dépose du bouchon de radiateur (paragraphe c) on constate qu'il n'est pas bien plein, il y aura lieu de parfaire le niveau et de recommencer les opérations a) et b) précitées, en prolongeant de quelques minutes la marche du moteur à la température d'ouverture du thermostat afin d'obtenir l'évacuation totale de l'air contenu dans le circuit.

Si le phénomène se renouvelait, il est alors probable que pendant le refroidissement du moteur de l'air ait pénétré en quelque point défectueux du circuit (bouchon de radiateur compris) empêchant ainsi au mélange du réservoir d'expansion de s'écouler et, dans ce cas, il sera donc nécessaire de procéder aux vérifications nécessaires et de recommencer ensuite les opérations de contrôle.

Equipement électrique

Tension du circuit électrique	12 V
Batterie	60 Ah

	B O S C H
Alternateur	K1 (R,L) 14 V 35 A 20
Regulateur	AD 1/14 V
Démarrreur	EF (R) 12 V 0,7 PS
Bobine	K 12 V
Allumeur	JF 4 (R)
Essuie-glace à deux vitesses	WS 13/11 S 1 A

Wattage des lampes du circuit électrique

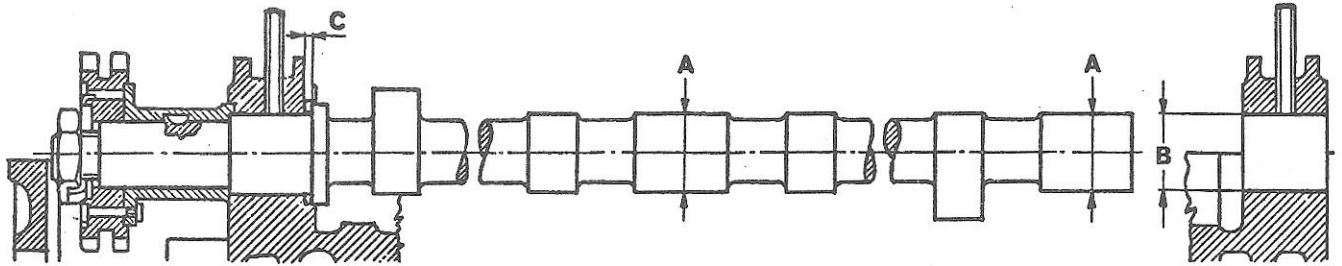
Eclairage "pleins-phares" (phares petit modele)	45/40 asymétrique
Eclairage "pleins-phares Code" (phares principaux)	45/40 asymétrique
Feux arrière de position et de STOP	5/20
Indicateurs de direction avant et latéraux	20
Indicateurs de direction arrière	20
Feux de recul	20
Feux de position avant	5 ballon
Eclaireur de plaque de police	5 ballon
Eclairage du compartiment moteur	5 cylindre
Plafonniers	5 cylindre
Eclairage du coffre à bagages	5 cylindre
Eclairage du tableau de bord	3 tube
Témoin de ventilateur	3 tube
Témoin d'alternateur	3 tube
Témoin des feux de position	3 tube
Témoin d'éclairage "pleins-phares"	3 tube
Voyant de reserve d'essence	3 tube
Témoin de starter	1,2 tube
Témoin des indicateurs de direction	1,2 tube
Témoin de pression minimum d'huile	1,2 tube

PRINCIPALES COTES DE CONTROLE

- Sauf indication contraire, toutes les dimensions s'entendent en mm. -

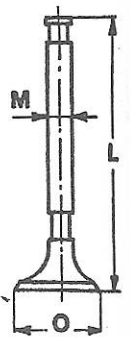
Arbres à cames

Diamètre des portées A = 26,959 à 26,980
 Diamètre des alésages B = 27,000 à 27,033
 Jeu diamétral entre portées et alésages B-A = 0,020 à 0,074
 Jeu axial de l'arbre à cames dans la bride de butée C = 0,065 à 0,182



Soupapes et guides de soupapes

		ADMISSION			ECHAPPEMENT (au sodium)
		LIVIA H	ATE	GARRONE	LIVIA C
Soupapes	Diamètre de la tête . O	41,000 à 41,150	41,000 à 41,200	41,000 à 41,150	37,000 à 37,150
	Diamètre de la tige . M	8,972 à 8,987	8,972 à 8,987	8,972 à 8,987	8,935 à 8,960
	Longueur totale . . . L	106,900 à 107,150	106,8	107	106,3



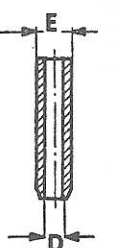
N o t a - Les soupapes d'admission LIVIA - ATE - GARRONE, sont montées concurremment.

Guide de soupape { Diamètre extérieur, guide démonté E = 14,033 à 14,044
 Diamètre intérieur, guide en place dans la culasse D = 9,000 à 9,015

Dépassement du guide de soupape d'admission au-dessus de la culasse 13,800 à 14,000

Dépassement du guide de soupape d'échappement au-dessus de la culasse 16,800 à 17,000

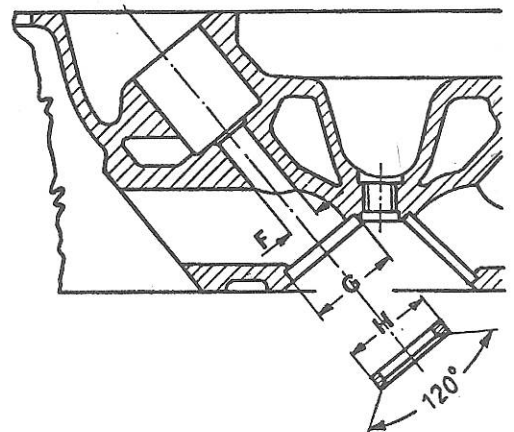
Jeu entre guide en place dans la culasse et tige de soupape { admission 0,013 à 0,043
 échappement 0,040 à 0,080



Sièges de soupapes

Diamètre de l'alésage pour guide de soupape sur la culasse F 13,990 à 14,018
 Serrage d'emmanchement du guide dans la culasse 0,054 à 0,015

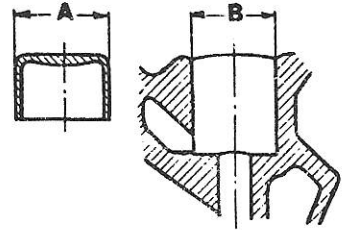
		ADMISSION	ECHAPPEMENT
Diamètre extérieur du siège de soupape . H	cote normale	42,597 à 42,632	38,597 à 38,632
	réparation .	42,897 à 42,932	38,897 à 38,932
Diamètre de l'alésage de siège de soupape dans la culasse . . G	cote normale	42,532 à 42,557	38,532 à 38,557
	réparation .	42,832 à 42,857	38,832 à 38,857



Serrage d'emmanchement dans la culasse 0,040 à 0,100

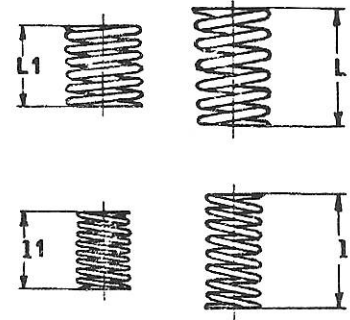
Poussoirs de soupapes

Diamètre du poussoir A =	{ cote normale 34,973 à 34,989 réparation 35,173 à 35,189	
Diamètre du guidage de poussoir dans la culasse B =	{ cote normale 35,000 à 35,025 réparation 35,200 à 35,225	
Serrage d'emmanchement		0,011 à 0,052



Ressorts de soupapes

	Longueur		Charge de contrôle
	libre	sous charge	
Ressort intérieur l =	46,50 47,35 47,00	11 = 26	22,24 à 23,16 Kg.
Ressort extérieur L =	51,30 52,80 52,00	L1 = 27,5	35,67 à 37,13 Kg. 35,87 à 37,33 Kg.



Bielles

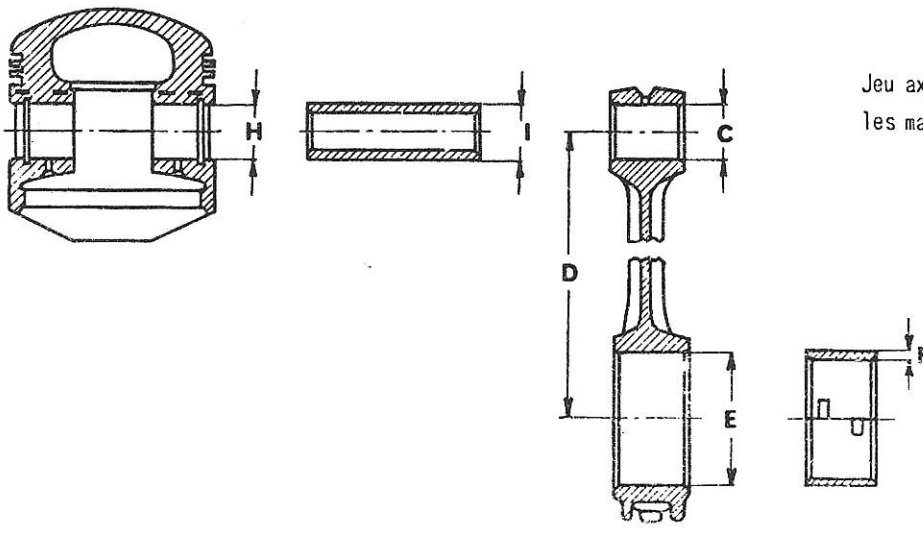
Longueur entre l'axe de la tête et l'axe du pied de bielle	D =	156,950 à 157,050
Diamètre intérieur de la tête de bielle	E =	53,695 à 53,708
Diamètre intérieur de la bague de pied de bielle	C =	22,005 à 22,015
Epaisseur des coussinets de bielle F {	Cote normale	1,829 à 1,835
	1ère cote réparation	1,956 à 1,962
	2ème cote réparation	2,083 à 2,089
Jeu diamétral entre manetons du vilebrequin et coussinets de tête de bielle		0,025 à 0,063
Faux parallélisme maxi admissible entre l'axe de l'alésage de la tête de bielle et l'axe du pied de bielle		0,078

Axe de piston

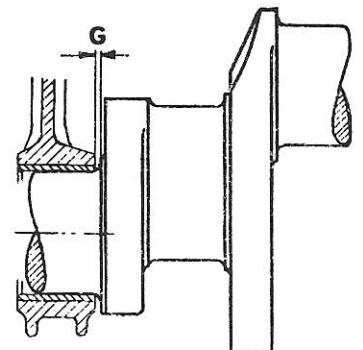
Diamètre de l'axe de piston l {	Noir 21,994 à 21,997 Blanc 21,997 à 22,000	
Jeu entre trou de pied de bielle et axe de piston {	Noir 0,008 à 0,021 Blanc 0,005 à 0,018	

Alésage pour axe dans le piston

	Noir	Blanc
Piston BORGCO H =	22,000 à 22,002	22,003 à 22,005



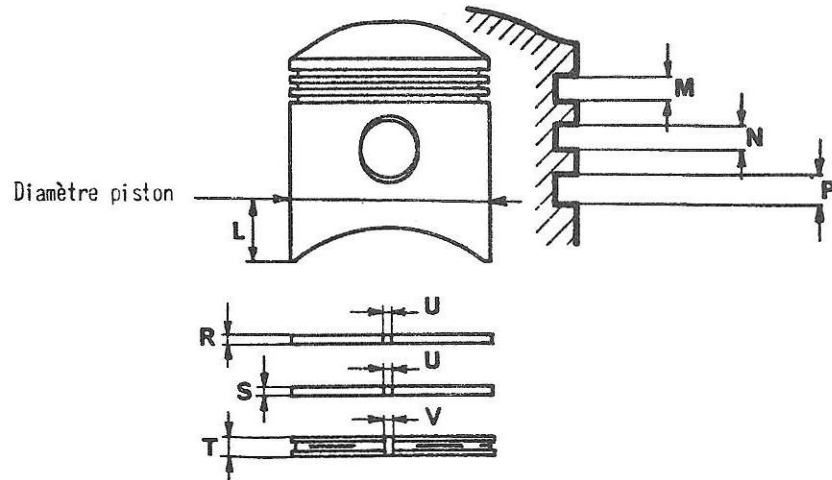
Jeu axial des bielles sur les manetons du vilebrequin G = 0,2 à 0,3



Pistons et chemises

Diamètre des pistons à mesurer perpendiculairement à l'alésage de l'axe de piston et à une distance $L = 15$ mm du bord inférieur de la jupe.

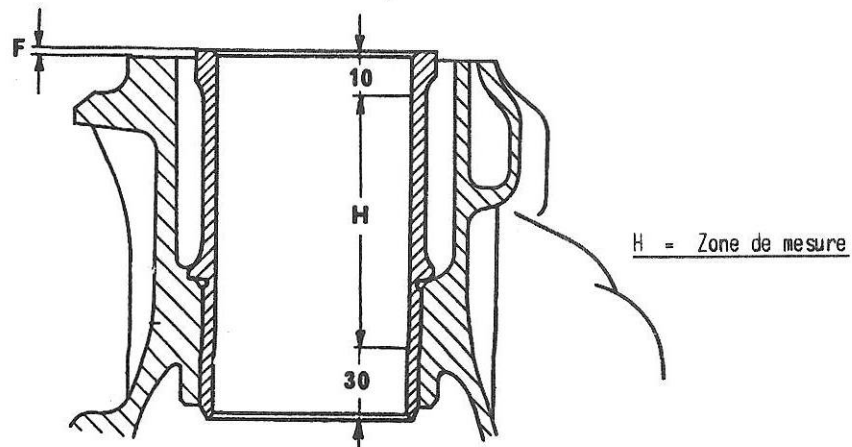
	Classe A (Bleu)	Classe B (Rose)	Classe C (Vert)
Diamètre du piston BORGIO	79,945 à 79,955	79,955 à 79,965	79,965 à 79,975



Largeur de la gorge du piston pour segments	{ segment d'étanchéité chromé segment d'étanchéité normal segment raqueur	M = 1,525 à 1,545
		N = 1,775 à 1,795
		P = 4,015 à 4,035
Epaisseur des segments	{ d'étanchéité chromé d'étanchéité normal raqueur	R = 1,478 à 1,490
		S = 1,728 à 1,740
		T = 3,978 à 3,990
Jeu axial entre gorges et segments	{ segment d'étanchéité chromé segment d'étanchéité normal segment raqueur	0,035 à 0,067
		0,035 à 0,067
		0,025 à 0,057
Coupe des segments d'étanchéité (à contrôler segment dans le calibre de contrôle ou dans la chemise)		U = 0,30 à 0,45
Coupe du segment raqueur (à contrôler segment dans le calibre de contrôle ou dans la chemise)		V = 0,25 à 0,40

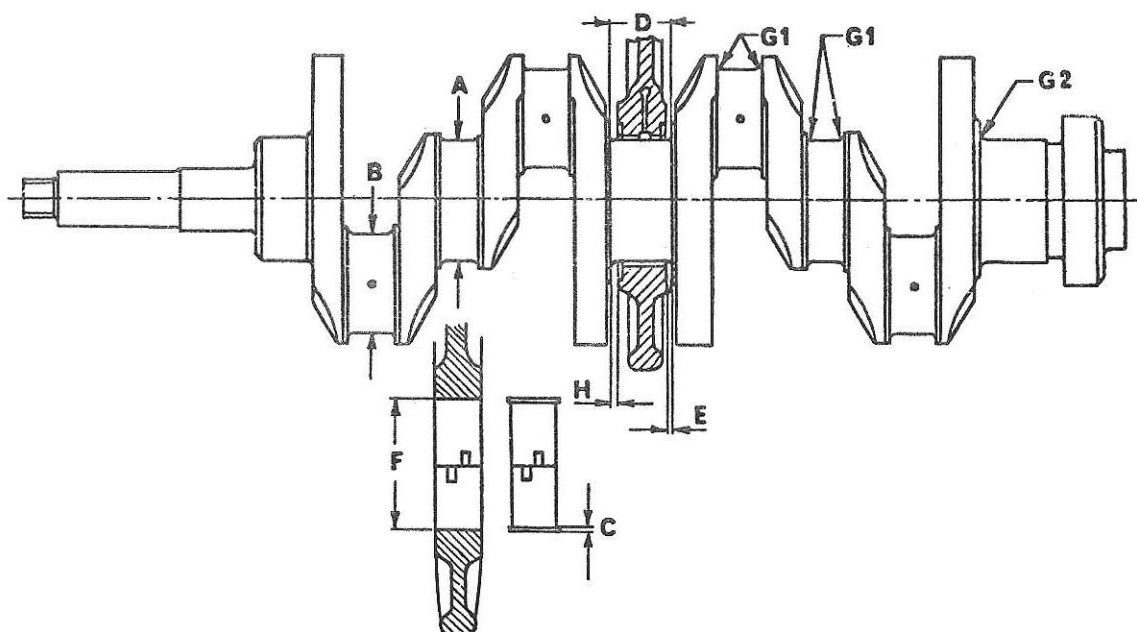
Chemises

	Bleu	Rose	Vert
Diamètre des chemises	79,985 à 79,994	79,995 à 80,004	80,005 à 80,014
Jeu entre chemise et piston			0,030 à 0,049



Dépassement des chemises au-dessus du carter-cylindres	F = 0 à 0,06
Rugosité des chemises	Ra = 0,5 à 1 μ

Vilebrequin



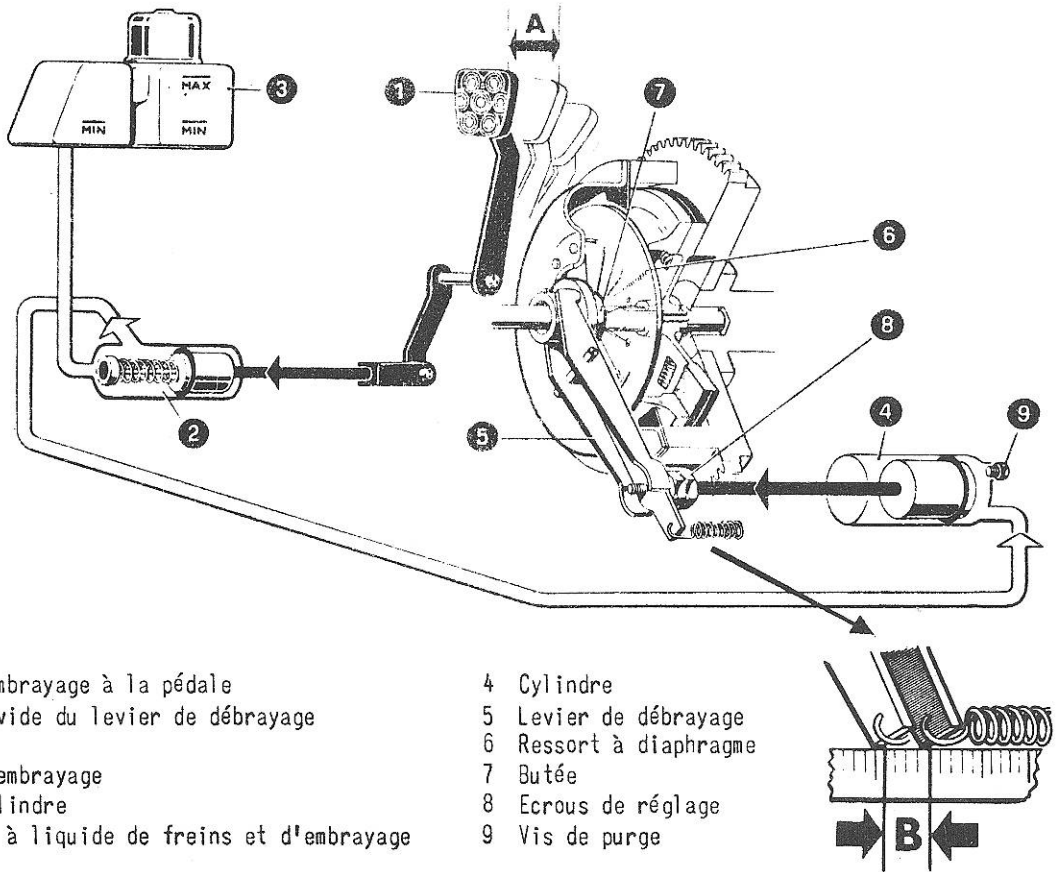
Diamètre des tourillons A	<table border="0"> <tr> <td>cote normale</td> <td>59,960 à 59,973</td> </tr> <tr> <td>1ère réparation</td> <td>59,706 à 59,719</td> </tr> <tr> <td>2ème réparation</td> <td>59,452 à 59,465</td> </tr> </table>	cote normale	59,960 à 59,973	1ère réparation	59,706 à 59,719	2ème réparation	59,452 à 59,465
cote normale	59,960 à 59,973						
1ère réparation	59,706 à 59,719						
2ème réparation	59,452 à 59,465						
Diamètre des manetons B	<table border="0"> <tr> <td>cote normale</td> <td>49,987 à 50,000</td> </tr> <tr> <td>1ère réparation</td> <td>49,733 à 49,746</td> </tr> <tr> <td>2ème réparation</td> <td>49,479 à 49,462</td> </tr> </table>	cote normale	49,987 à 50,000	1ère réparation	49,733 à 49,746	2ème réparation	49,479 à 49,462
cote normale	49,987 à 50,000						
1ère réparation	49,733 à 49,746						
2ème réparation	49,479 à 49,462						
Epaisseur des coussinets de palier C	<table border="0"> <tr> <td>cote normale</td> <td>1,829 à 1,835</td> </tr> <tr> <td>1ère réparation</td> <td>1,956 à 1,962</td> </tr> <tr> <td>2ème réparation</td> <td>2,083 à 2,089</td> </tr> </table>	cote normale	1,829 à 1,835	1ère réparation	1,956 à 1,962	2ème réparation	2,083 à 2,089
cote normale	1,829 à 1,835						
1ère réparation	1,956 à 1,962						
2ème réparation	2,083 à 2,089						
Diamètre de l'alésage pour coussinets de palier	F = 63,657 à 63,676						
Longueur du tourillon central D	<table border="0"> <tr> <td>cote normale</td> <td>30,000 à 30,035</td> </tr> <tr> <td>1ère réparation</td> <td>30,127 à 30,162</td> </tr> <tr> <td>2ème réparation</td> <td>30,254 à 30,289</td> </tr> </table>	cote normale	30,000 à 30,035	1ère réparation	30,127 à 30,162	2ème réparation	30,254 à 30,289
cote normale	30,000 à 30,035						
1ère réparation	30,127 à 30,162						
2ème réparation	30,254 à 30,289						
Epaisseur des anneaux de butée pour tourillon central E	<table border="0"> <tr> <td>cote normale</td> <td>2,311 à 2,362</td> </tr> <tr> <td>1ère réparation</td> <td>2,374 à 2,425</td> </tr> <tr> <td>2ème réparation</td> <td>2,438 à 2,489</td> </tr> </table>	cote normale	2,311 à 2,362	1ère réparation	2,374 à 2,425	2ème réparation	2,438 à 2,489
cote normale	2,311 à 2,362						
1ère réparation	2,374 à 2,425						
2ème réparation	2,438 à 2,489						
Jeu axial du vilebrequin	H = 0,076 à 0,263						
Jeu diamétral entre tourillons et coussinets de palier	0,014 à 0,058						
N o t a - Jeu diamétral = \varnothing alésage de palier - (2 fois épaisseur du coussinet de palier + \varnothing du tourillon).							
Rayons des congés de raccordement	<table border="0"> <tr> <td>tourillons et manetons</td> <td>G1 = 1,7 à 2,1</td> </tr> <tr> <td>tourillon AR côté volant</td> <td>G2 = 3,7 à 4,1</td> </tr> </table>	tourillons et manetons	G1 = 1,7 à 2,1	tourillon AR côté volant	G2 = 3,7 à 4,1		
tourillons et manetons	G1 = 1,7 à 2,1						
tourillon AR côté volant	G2 = 3,7 à 4,1						
Rugosité tourillons et manetons	Ra = 0,16 μ						
Ovalisation maximum tourillons et manetons	0,007						
Conicité maximum tourillons et manetons, mesurée sur toute leur longueur	0,01						
Faux-parallélisme maximum des tourillons et des manetons, mesuré sur toute leur longueur	0,015						
Excentrage maximum admissible	0,01						
Faux-rond maximum admissible entre les axes des deux paires de manetons et l'axe des tourillons	0,300						

EMBAYAGE

L'embrayage est du type monodisque, à sec, à commande hydraulique. La pédale d'embrayage agit sur un maître-cylindre alimenté par le liquide du circuit de freinage.

Lorsqu'on appuie sur la pédale, le liquide sous pression actionne le piston du cylindre "4" relié au levier "5". L'entraînement du disque d'embrayage est assuré par le ressort à diaphragme "6".

La garde à la pédale d'embrayage "A" doit être de 30 à 32 mm. Lorsque l'usure du disque entraîne une réduction de la garde d'embrayage à la pédale de 17 à 19 mm il est nécessaire de la ramener à la cote prescrite.



- A Garde d'embrayage à la pédale
- B Course à vide du levier de débrayage
- 1 Pédale d'embrayage
- 2 Maître-cylindre
- 3 Réservoir à liquide de freins et d'embrayage

- 4 Cylindre
- 5 Levier de débrayage
- 6 Ressort à diaphragme
- 7 Butée
- 8 Ecrous de réglage
- 9 Vis de purge

Réglage

Vérifier la course à vide "B" aux extrémités du levier "5" avec une règle graduée en millimètres, en poussant à la main le levier jusqu'à amener la butée "7" en appui sur le ressort "6". La course "B" doit être d'environ 2 mm, correspondant à une distance de 1 mm entre la butée "7" et le ressort à diaphragme "6".

Si la course relevée était inférieure à la cote prescrite, la régler en agissant sur les écrous "8" de réglage. Simultanément s'assurer que la tige de commande du cylindre "4" peut, en appuyant à fond la pédale, accomplir une course totale de 18 à 19 mm.

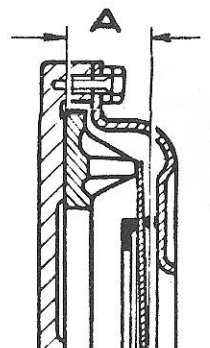
En cas de démontage d'éléments du circuit, procéder à la purge de l'installation.

Cotes de contrôle

Épaisseur du disque d'embrayage neuf, sous charge de 480 Kg	8,9 mm
Épaisseur du disque d'embrayage à la limite d'usure, sous charge de 480 Kg . . .	7 mm

$$A = 33,1 \text{ à } 35,1 \text{ mm}$$

Le contrôle de la cote "A" s'effectue avec l'outil C.6.0139.



BOITE DE VITESSES

Rapports	{	1ère	1 : 3,30
		2e	1 : 1,99
		3e	1 : 1,35
		4e	1 : 1
		5e	1 : 0,79
		Marche AR	1 : 3,01

Excentrage maximum de l'arbre secondaire 0,05

Jeu latéral entre fourchettes et baladeurs	{	au montage	0,150 à 0,340
		limite d'usure	0,850

Tarage des ressorts des billes de verrouillage des vitesses	{	longueur libre	35,8
		longueur sous charge	17,2
		charge de contrôle	7,680 à 8,320

Jeu latéral maximum des pignons de l'arbre secondaire	{	pour pignon de 1ère vitesse	0,170 à 0,245
		pour pignon de 2e et 3e vitesse	0,130 à 0,205
		pour pignon de 5e vitesse	0,160 à 0,220
		pour pignon de marche AR	0,160 à 0,220

Jeu radial entre bague de pignons et arbre secondaire	{	pour pignon de 1ère vitesse	0,125 à 0,170
		pour pignon de 2e et 3e vitesse	0,095 à 0,140
		pour pignon de 5e vitesse	0,065 à 0,107

Ecartement entre les faces extérieures des dentures de crabotage de 3e et 4e 42 à 42,200

Ecartement entre le bord arrière (côté arbre de transmission) du baladeur de synchro de 5e en position de "point mort" et la face arrière de la denture de crabotage du pignon mené 12,900

PONT ET SUSPENSION ARRIERE

Rapports boîte-pont avec couple conique 10/43	}	1ère	1 : 14,20
		2e	1 : 8,55
		3e	1 : 5,82
		4e	1 : 4,30
		5e	1 : 3,40
		Marche AR	1 : 12,94
Excentrage maximum des arbres de roues			0,10
Jeu d'engrènement entre satellites et planétaire			0,05
Jeu d'engrènement du couple conique			0,05 à 0,10
Cote de contrôle (mesurée avec l'outil C.6.0101) pour écartement entre pignon d'attaque et couronne			70 ± 0,0025
Jeu axial maximum de montage entre triangle de réaction et caisse			max 1
Précontrainte des roulements du pignon d'attaque		11,5 à 15,5 Kg/cm	
Précontrainte totale des roulements pignon-couronne		16,5 à 24,5 Kg/cm	

Contrôle des amortisseurs au banc d'essai - Tarage à froid

	B I A N C H I	
	R e b o n d	Compression
Grande allure	135 à 190 Kg	50 à 80 Kg
Faible allure	19 à 55 Kg	9 à 22 Kg

Contrôle des ressorts de suspension

Longueur du ressort libre	467 mm
Longueur sous charge statique	252 mm
Charge de contrôle	349 à 371 Kg

SUSPENSION AVANT

Reglage du jeu des roulements de roues

A' la faveur des opérations périodiques d'entretien, ou bien lors du uémontage des moyeux de roues, il y aura lieu de procéder au réglage des roulements en opérant comme suit:

- 1) Serrer l'écrou de fixation du moyeu à la clé dynamométrique, au couple de 2,5 m.Kg, en tournant simultanément le moyeu afin de faciliter le centrage des roulements par rapport à leurs logements et épaulements respectifs.
- 2) Desserrer l'écrou d'au moins un demi tour.
- 3) Frapper un coup de maillet sur l'extrémité de la fusée afin de permettre le positionnement correct du roulement extérieur même en cas d'un léger frottement de ce dernier avec l'axe.
- 4) Resserrer l'écrou à la clé dynamométrique et au couple de 1,5 m.Kg.
- 5) Dévisser l'écrou de 90°.
- 6) Si l'un des crans de l'écrou coïncide avec un trou de l'axe, introduire la goupille. Dans le cas contraire serrer l'écrou du minimum indispensable pour pouvoir introduire la goupille.
- 7) Frapper un second coup de maillet sur l'extrémité de la fusée de manière à obtenir les mêmes conditions que celles énoncées au paragraphe 3.
- 8) Le jeu axial du moyeu, ainsi obtenu, devra se situer entre 0,02 et 0,12 mm.

Normes de graissage des roulements de roues

Au démontage des moyeux de roues la quantité de graisse à répartir par moyeu est de 65 grammes. Cette quantité ne doit pas être dépassée afin d'éviter aux roulements un travail excessif et par voie de conséquence surchauffage, fuites de graisse, etc. La graisse devra être bien répartie, aussi bien à l'intérieur des roulements que sur leurs flancs.

Les graissages périodiques successifs devront être effectués sur le roulement extérieur après dépose préalable du chapeau de moyeu.

Rotules

Jeu axial maximum admissible du pivot à rotule inférieur dans son logement: 1 mm.

N o t a - Les rotules n'exigent aucun graissage périodique du fait qu'elles sont munies de réserves de graisse garnies au montage; elles ne devront être graissées qu'en cas d'exceptionnel besoin (craquements) avec la graisse AGIP F.1 Grease 30 ou bien SHELL Retinax A (Voir Note Technique n. 1.05.097/1).

Contrôle des ressorts de suspension

	Côté droit	Côté gauche
Longueur du ressort libre	345 mm.	355 mm.
Longueur sous charge statique	214 mm.	214 mm.
Charge de contrôle	902 à 958 Kg	970 à 1030 Kg

Contrôle des amortisseurs au banc d'essai

Tarage à froid

	A L L I N Q U A N T	
	R e b o n d	Compression
Grande allure	150 à 190 Kg	55 à 80 Kg
Faible allure	25 à 55 Kg	9 à 22 Kg

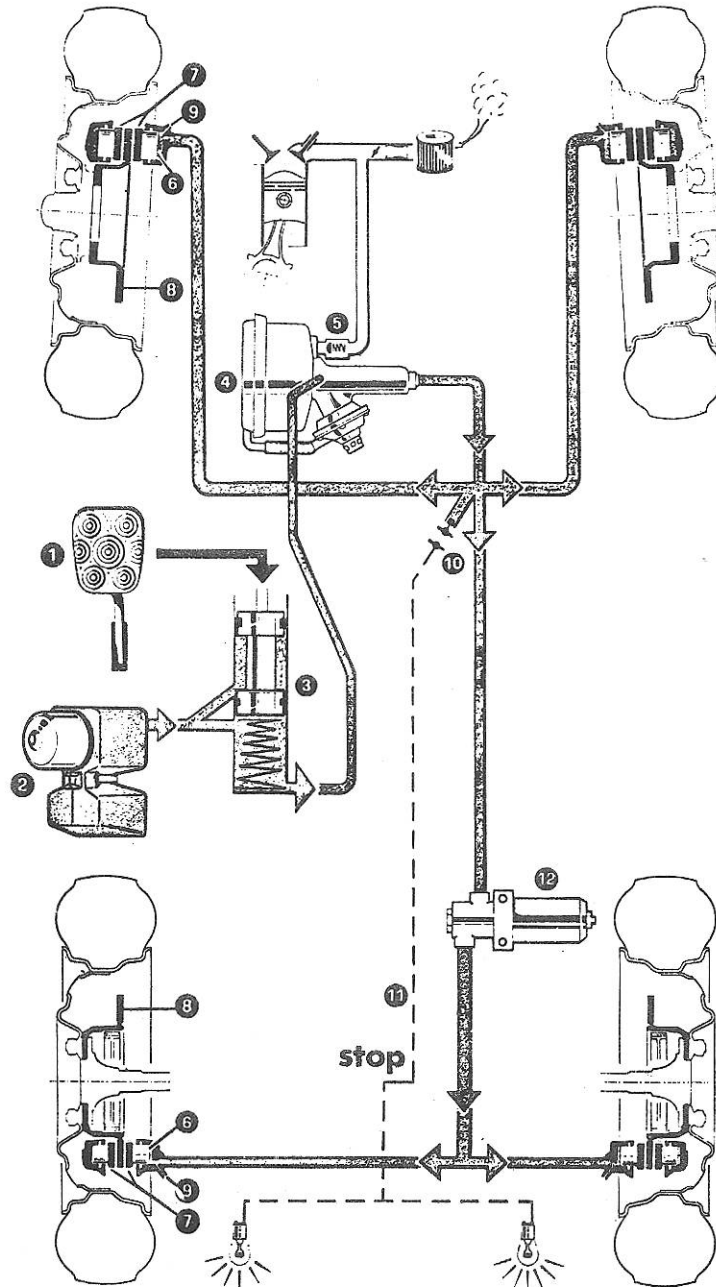
SYSTEME DE FREINAGE

Le système de freinage ATE, à disque sur les quatre roues, maître-cylindre commandé par servo-frein, est du type à étriers, chaque étrier comportant deux cylindres récepteurs.

Le rattrapage du jeu en utilisation est automatique.

Sur le circuit est monté un limiteur-répartiteur de freinage, placé sur le conduit qui actionne les freins arrière.

L'écrou de réglage du limiteur ne doit pas être touché; il est protégé par une touche de peinture qui en garantit le réglage d'origine.



- | | |
|----------------------------|---------------------------------|
| 1 Pédale de frein | 7 Patins |
| 2 Réservoir d'alimentation | 8 Disques |
| 3 Maître-cylindre | 9 Vis de purge |
| 4 Servo-frein | 10 Interrupteur de STOP |
| 5 Prise de dépression | 11 Connexion électrique de STOP |
| 6 Cylindres | 12 Limiteur-répartiteur |

SYSTEME DE FREINAGE (ATE)

D i s q u e

En cas de remplacement ou de révision du système de freinage il est nécessaire de contrôler le centrage latéral du disque, à effectuer disque monté sur la voiture. Le contrôle s'effectue au comparateur monté sur le support A.2.0151 qui doit être fixé à l'étrier par les deux tiges de retenue des patins.

L'excentrage maximum admissible du disque, mesuré sur le diamètre extérieur de la surface de freinage, ne doit pas dépasser 0,22 mm.

N o t a - Le résultat de cette mesure peut être faussé par l'existence d'un jeu excessif des roulements de roue. En cas d'incertitude il sera bon de contrôler ce jeu et, s'il y a lieu, de le ramener à la cote prescrite.

Au cas de détérioration ou usure irrégulière des surfaces du disque (voir Note Technique 0.00.055/3) il pourra être rectifié. L'épaisseur maximum de matériau pouvant être enlevée est de 1 mm, c'est-à-dire 0,5 mm de chaque côté du disque dont l'épaisseur minimum admissible est de 11,7 mm à l'avant et 8,5 mm à l'arrière.

Les faces du disque doivent être:

- parallèles au plan d'appui du disque (écart maximum 0,05 mm);
- planes (écart maximum 0,025 mm) et parallèles (écart maximum d'épaisseur 0,038 mm) sur n'importe quelle ligne radiale;
- planes (écart maximum 0,025 mm) et parallèles (écart maximum d'épaisseur 0,015 mm) sur n'importe quelle ligne circulaire;
- exemptes d'éraflures ou de porosité.

Le degré de finition des faces du disque doit correspondre à:

- 20 micropouces, mesuré circulairement;
- 36 micropouces, mesuré radialement.

P a t i n s d e f r i c t i o n

	Avant	Arrière
Épaisseur du patin neuf	15 mm	
Épaisseur minimum admissible (échange)	7 mm	

P i n c e s

En cas de remplacement des pinces ou du disque, contrôler l'écartement entre pince et disque, de chaque côté; la différence entre les deux cotes relevées ne doit pas dépasser 0,5 mm.

Le centrage des pinces par rapport au disque s'obtient en intercalant des cales d'épaisseur appropriée entre la pince et le plan d'appui.

F r e i n à m a i n

Le frein à main est mécanique et agit sur les roues arrière par l'intermédiaire de deux mâchoires à expanseur agissant sur la face interne d'un tambour solidaire du disque.

Pour la description de l'installation et les consignes d'entretien et de réparation, se reporter au document:

SYSTEME DE FREINAGE A' DISQUE ATE (n° 1201)

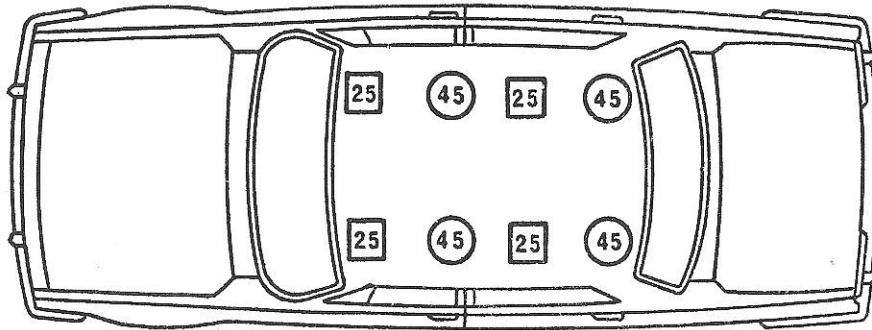
N o t a - Au remontage du mécanisme de commande des mâchoires, enduire légèrement les surfaces d'appui et de glissement du dispositif expanseur de graisse AGIP F.1 Gr SM ou bien SHELL Retinax AM.

Contrôle sous charge statique

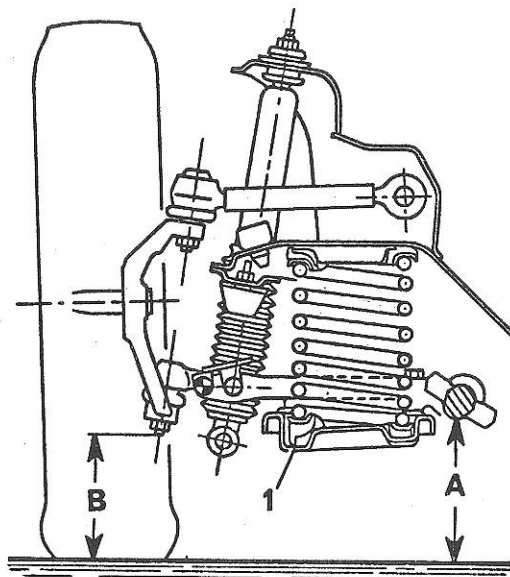
Placer la voiture en condition de charge statique, amortisseurs et barres stabilisatrices déconnectés, avec plein d'essence ou poids équivalent, roue de secours, outillages et pneumatiques gonflés à la pression prescrite.

Avant de procéder au contrôle secouer légèrement la voiture de haut en bas afin de bien positionner les suspensions.

- | | | |
|----------------|---|--------------------------------------------------------------------|
| Sièges avant . | { | n° 1 poids de 45 Kg (sur chaque siège) |
| | | n° 2 poids de 25 Kg (sur le plancher, en correspondance des pieds) |
| Sièges arrière | { | n° 2 poids de 45 Kg (sur la banquette) |
| | | n° 2 poids de 25 Kg (sur le plancher, en correspondance des pieds) |



Distance des bras inférieurs de suspension avant par rapport à un plan horizontal de repérage



$$A - B = 34 \pm 5 \text{ mm}$$

La cote A doit être mesurée en correspondance de la génératrice inférieure du bras-support de leviers.

Pour toute correction éventuelle intercaler des cales de réglage à la position 1.

Les cales existent dans les épaisseurs suivantes:
3,5 mm - 7 mm - 10,5 mm

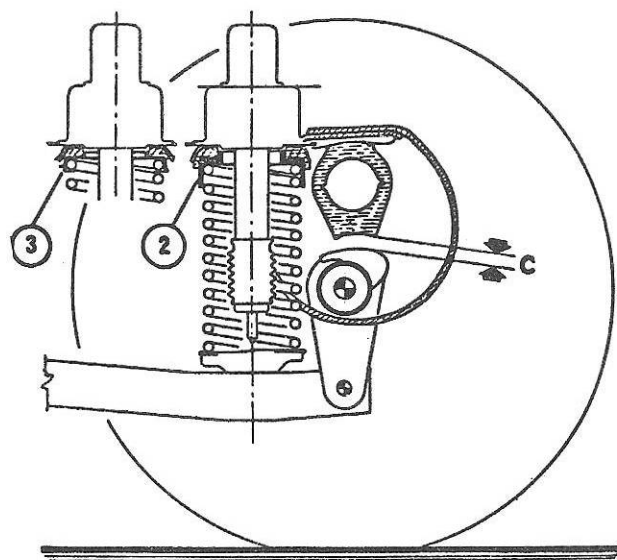
Distance entre le pont et les tampons fin de course arrière

$$C = 36 \pm 5 \text{ mm}$$

N o t a - Pour toute correction éventuelle intercaler des cales de réglage à la position "2" en déposant la cuvette "3".

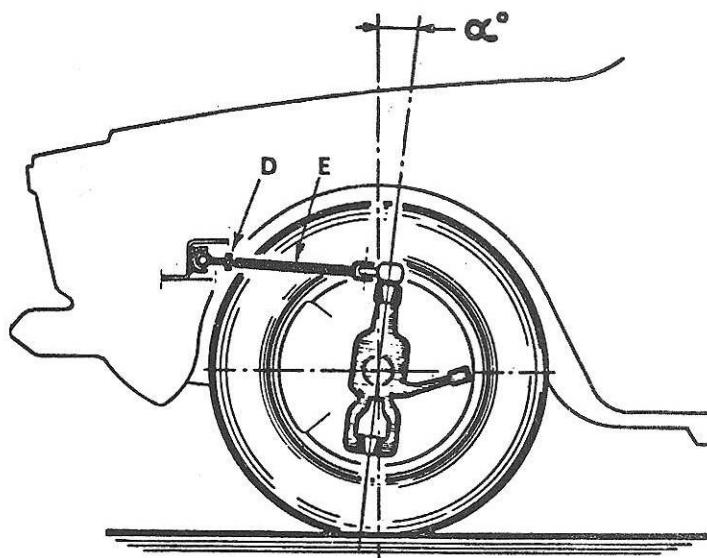
Les cales existent dans les épaisseurs suivantes:

6,5 - 11,5 - 16,5 - 21,5 mm



Les conditions précitées étant atteintes, procéder à la vérification des angles du train avant.

Angle de chasse des pivots de fusees: $\alpha = 1^\circ \pm 30'$



La différence de chasse entre la roue droite et la gauche ne doit dépasser en aucun cas $0^{\circ}20'$.

Le réglage s'effectue en desserrant le contre-écrou "D" et en tournant le bras oblique "E".

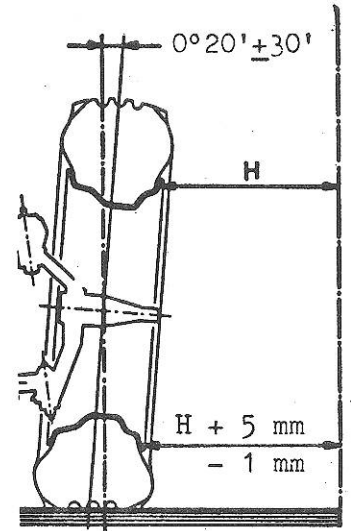
N o t a - Au cas d'un léger déport de la voiture on pourra y remédier par de petites variations de la chasse, qui, bien entendu, devront être maintenues dans le champs des tolérances admissibles.

La vérification et le réglage s'effectuent voiture dans les conditions de charge statique et d'assiette prescrites et les amortisseurs étant déconnectés d'un côté.

N o t a - Avant de procéder au contrôle de l'angle de chasse secouer pendant quelques instants l'avant de la voiture de manière à permettre au silentbloc monté sur le bras oblique avant d'occuper sa position normale.

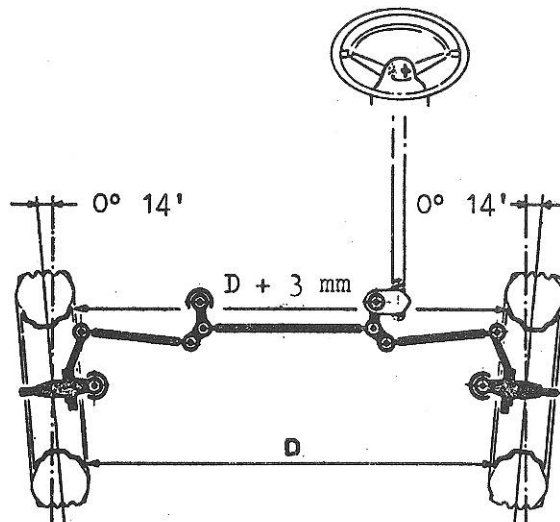
Carrossage des roues avant

Différence maximum de carrossage entre la roue droite et la gauche = $0^{\circ} 40'$



N o t a - N'est pas réglage. Le cas échéant contrôler la coque.

Pincement des roues avant



Longueur des biellettes:

de relais	264 à 280 mm
de connexion	530 à 550 mm

Le pincement étant aux cotes prescrites, la longueur des biellettes, mesurée entre les points milieu des rotules, doit correspondre aux valeurs précitées. Dans le cas contraire contrôler la coque qui a probablement subi quelques déformations à la suite de chocs.

MODIFICATIONS POUR VOITURES "1750 GT Veloce et 1750 Spider Veloce"

PRINCIPALES CARACTERISTIQUES

Nombre de cylindres		4
Alésage		80 mm.
Course		88,5 mm.
Cylindrée totale		1779 cm ³
Puissance maxi à 5500 tours/mn		SAE 132 ch
Voie avant		1324 mm.
Voie arrière		1274 mm.
Empattement {	GT Veloce	2350 mm.
	Spider Veloce	2250 mm.
Rayon mini de braquage {	GT Veloce	5300 mm.
	Spider Veloce	5250 mm.
Longueur hors-tout {	GT Veloce	4080 mm.
	Spider Veloce	4250 mm.
Largeur hors-tout {	GT Veloce	1580 mm.
	Spider Veloce	1630 mm.
Hauteur totale à vide {	GT Veloce	1315 mm.
	Spider Veloce (capote levée)	1290 mm.
Poids en ordre de marche (avec plein d'essence)		1040 Kg.
Nombre de places {	GT Veloce	2 + 2
	Spider Veloce	2
Pneumatiques 165 x 14		PIRELLI cinturato HR KLEBER COLOMBES V 10 GT MICHELIN X A S
Consommation d'essence aux 100 Km (CUNA)		11,4 lt.

(Pour la bonne marche du moteur il est impératif d'employer un Super-Carburant)

Avec couple conique 10/41 à toutes les vitesses, en Km/h

Vitesse	Performances (vitesses maxi)		
	R o d a g e		Après le Rodage
	jusqu'à 1000	de 1000 à 3000	
1ère	27	34	47
2e	46	56	77
3e	67	82	114
4e	91	111	154
5e	115	141	190
Marche AR	-	-	51

Pneumatiques

Pression de gonflage en kg/cm² (à froid)

	Roues avant	Roues arrière
PIRELLI cinturato HR - 165 x 14	1,7	1,8
KLEBER COLOMBES V 10 GT	1,7	1,8
MICHELIN X A S - 165 x 14	1,4	1,7

N o t a - Ces pressions s'entendent pour toutes les conditions de marche.

Equipement électrique

	B O S C H	
	1750 GT Veloce	1750 Spider Veloce
Essuie-glace à deux vitesses	WS 13/11 T 1 A	WS 13/11 T 3 A

Wattage des lampes du circuit électrique

1750 GT Veloce

Eclairage "pleins-phares" (phares petit modèle)	45/40 asymétrique
Eclairage "pleins-phares Code" (phares principaux)	45/40 asymétrique
Feux arrière de position et de STOP	5/20
Indicateurs de direction avant et latéraux	20
Indicateurs de direction arrière	20
Feu de recul	20
Feux de position avant	5 ballon
Eclaireur de plaque de police	5 ballon
Eclairage du compartiment moteur	5 cylindre
Plafonniers	5 cylindre
Eclairage du tableau de bord	3 tube
Témoin de ventilateur	3 tube
Témoin d'alternateur	3 tube
Voyant de réserve d'essence	3 tube
Témoin de pression minimum d'huile	3 tube
Témoin des indicateurs de direction	1,2 tube
Témoin des feux de position	1,2 tube
Témoin d'éclairage "pleins-phares"	1,2 tube

1750 Spider Veloce

Eclairage "pleins-phares/Code"	45/40 asymétrique
Feux arrière de position et de STOP	5/20
Indicateurs de direction avant	20
Indicateurs de direction arrière	20
Feu de recul	20
Feux de position avant	5 ballon
Indicateurs de direction latéraux	5 ballon
Eclaireur de plaque de police	5 ballon
Eclairage compartiment moteur	5 cylindre
Plafonniers (dans le miroir rétroviseur)	5 cylindre
Eclairage vide-poche	5 cylindre
Eclairage cendrier	5 cylindre
Eclairage tableau de bord	3 tube
Témoin d'alternateur	3 tube
Témoin de ventilateur	3 tube
Voyant de réserve d'essence	3 tube
Témoin des indicateurs de direction	1,2 tube
Témoin de pression minimum d'huile	1,2 tube
Témoin des feux de position	1,2 tube
Témoin d'éclairage "pleins-phares"	1,2 tube

PONT ET SUSPENSION ARRIERE

Rapports boîte-pont avec couple conique 10/41	}	1ère	1 : 13,54
		2e	1 : 8,15
		3e	1 : 5,55
		4e	1 : 4,10
		5e	1 : 3,24
		Marche AR	1 : 12,34

Contrôle des amortisseurs au banc d'essai - Tarage à froid

B I A N C H I		
	R e b o n d	Compression
Grande allure	135 à 190 Kg	50 à 80 Kg
Faible allure	19 à 55 Kg	9 à 22 Kg

Contrôle des ressorts de suspension

	1750 GT Veloce	1750 Spider Veloce
Longueur du ressort libre	437 mm	429 mm
Longueur sous charge statique	252 mm	252 mm
Charge de contrôle	268,7 à 285,3 Kg	265 Kg
Couleur distinctive	Bleu - Bleu	Blanc - Blanc
	Bleu - Blanc	Blanc - Bleu

SUSPENSION AVANT

Contrôle des amortisseurs au banc d'essai

Tarage à froid

A L L I N Q U A N T		
	R e b o n d	Compression
Grande allure	150 à 190 Kg	55 à 80 Kg
Faible allure	25 à 55 Kg	9 à 22 Kg

Contrôle des ressorts de suspension

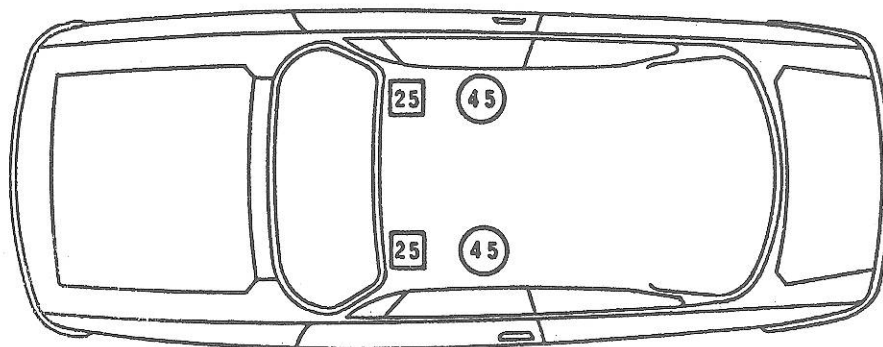
	1750 GT Veloce	1750 Spider Veloce
Longueur du ressort libre	303 mm	317 mm
Longueur sous charge statique	200 mm	200 mm
Charge de contrôle	778 à 828 Kg	820,6 à 871,4 Kg
Couleur distinctive	Blanc - Blanc	Blanc - Bleu
	Bleu	Bleu - Bleu

Contrôle sous charge statique

Placer la voiture en condition de charge statique, amortisseurs et barres stabilisatrices déconnectés, avec plein d'essence ou poids équivalent, roue de secours, outillages et pneumatiques gonflés à la pression prescrite.

Avant de procéder au contrôle secouer légèrement la voiture de haut en bas afin de bien positionner les suspensions.

Charge prescrite { n° 2 poids de 45 Kg sur les sièges avant
n° 2 poids de 25 Kg sur le plancher, en correspondance des pieds



Distance des bras inférieurs de suspension par rapport
à un plan-repère horizontal

$$A - B = 24 \pm 5 \text{ mm (Voir figure à page 22)}$$

Distance entre le pont et les tampons fin de course arrière

$$C = 41 \pm 5 \text{ mm per 1750 GT Veloce}$$
$$C = 33 \pm 5 \text{ mm per 1750 Spider Veloce (Voir figure à page 23)}$$

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

DIASS - Pubblic. N° 1322 - 2/1968 (1500)

Printed in Italy

