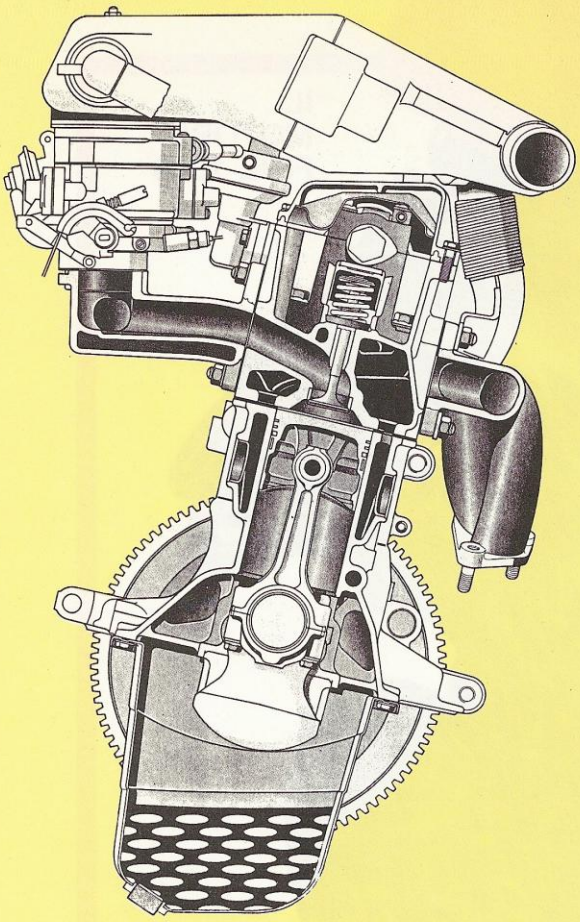
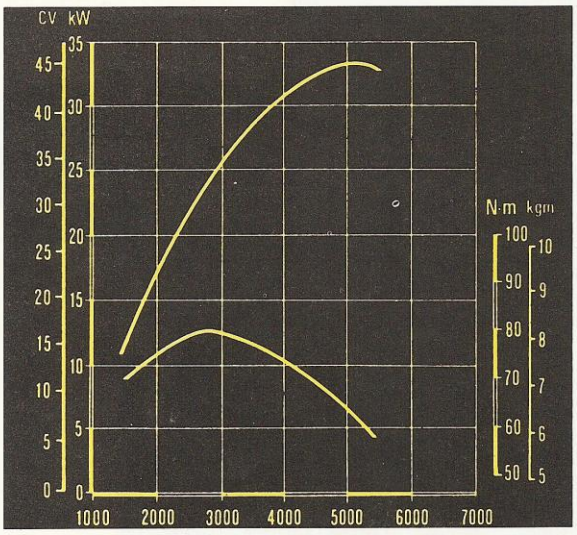
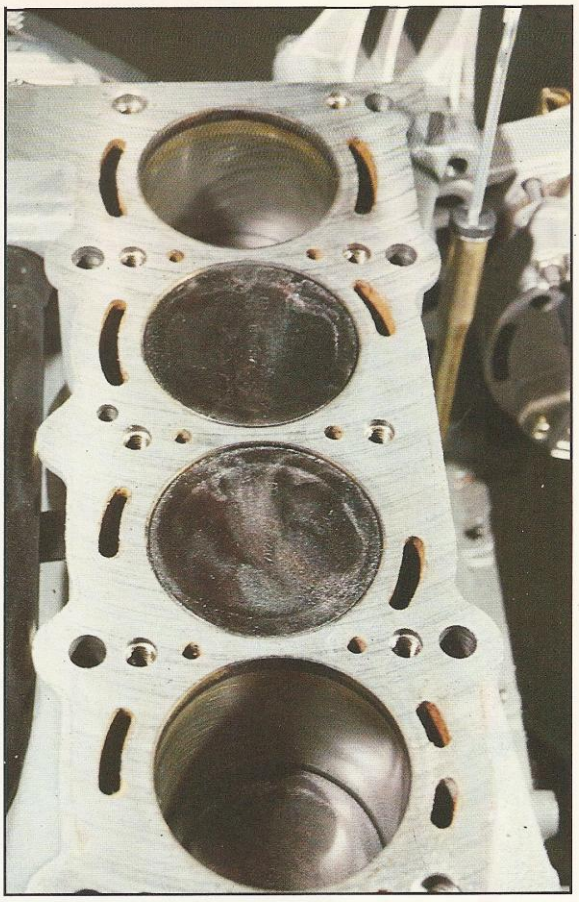


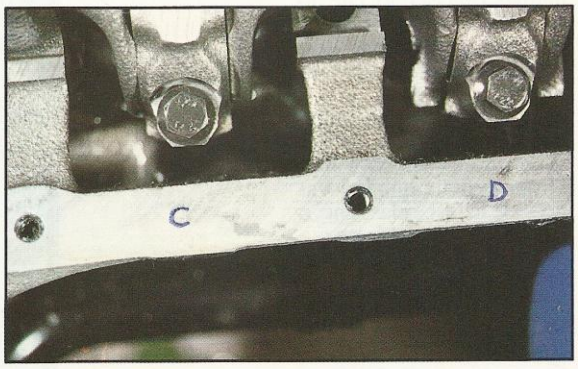
SEZIONE TRASVERSALE DEL MOTORE



CURVE CARATTERISTICHE
Curve di potenza rilevate con metodo CEE ottenibili a motore revisionato e rodato senza ventilatore, con silenziatore di scarico e filtro-aria, al livello del mare.



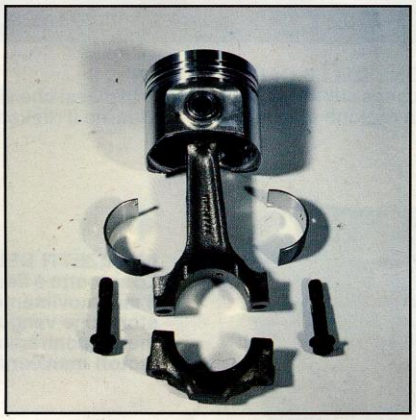
IL BLOCCO CILINDRI
Il blocco cilindri-basamento è costituito da una fusione in ghisa con uno spessore, interno alle pareti delle canne cilindri, che non supera i 4 mm. Questa riduzione di spessore alleggerisce il blocco cilindri di ben 6 kg rispetto al motore da 903 cc.



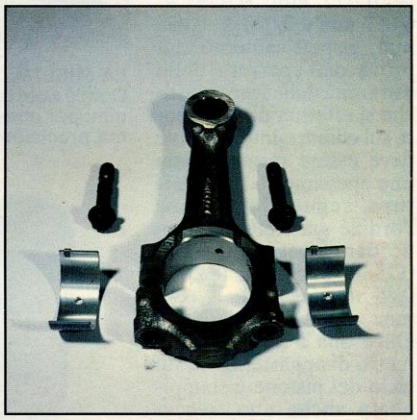
LA STAMPIGLIATURA DEL DIAMETRO
La classe di appartenenza di ogni singola canna viene stampigliata in prossimità dei cilindri sul piano di appoggio della coppa dell'olio motore. Ricordiamo che tra coppa e blocco cilindri non viene montata alcuna guarnizione in quanto la tenuta dell'olio è assicurata da un cordone di sigillante siliconico.

biella, misurata con cappello serrato alla coppia prescritta, ha un diametro di 41,128 ÷ 41,140 mm; lo spessore dei cuscinetti di biella è di 1,542 ÷ 1,548 mm. Tenuto conto che i perni di biella dell'albero motore hanno un diametro di 37,988 ÷ 38,008 mm ne deriva che il gioco di montaggio prescritto dalla Casa è di 0,024 ÷ 0,068 mm. Come abbiamo riferito precedentemente, il basamento è stato ricavato nella stessa fusione del blocco cilindri ed è dotato di 5 supporti di banco sui quali trovano sede altrettanti perni dell'albero motore.
Il diametro dei supporti di banco, misurato con i cappelli serrati secondo la coppia prescritta, è di 47,705 ÷ 47,718 mm; la lunghezza dei supporti di banco è di 19,14 ÷ 19,20 mm.
I cuscinetti e i perni dell'albero motore sono stati suddivisi nelle classi «1» e «2»; lo spessore dei cuscinetti di banco della classe 1 è di 1,834 ÷ 1,840 mm; lo spessore dei cuscinetti di banco della classe 2 è di 1,839 ÷ 1,845 mm. I perni di banco dell'albero motore appartenenti alla classe 1 hanno un diametro di 43,990 ÷ 44,000 mm; quelli appartenenti alla classe 2 hanno un diametro di 43,980 ÷

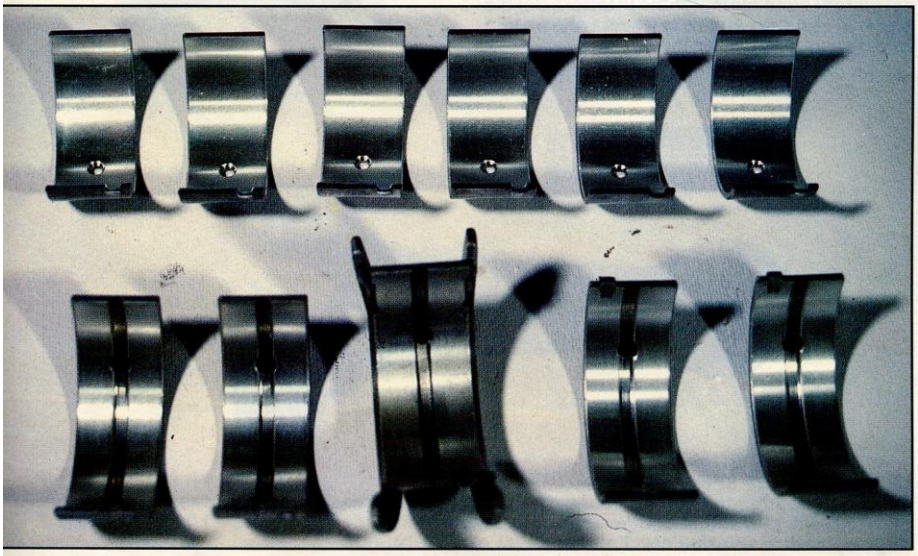
GLI ANELLI ELASTICI
L'anello elastico centrale deve essere montato con la stampigliatura «Top» rivolta verso l'alto. Dopo il montaggio è necessario orientare l'estremità degli anelli in modo che risultino sfalsate fra loro di 120°, evitando che le aperture coincidano con i mozzetti del pistone.



L'ACCOPPIAMENTO PISTONE-BIELLA
L'accoppiamento dei pistoni con le bielle deve avvenire in modo che il numero stampigliato sulle bielle stesse sia rivolto dalla stessa parte del disassamento del foro del perno sullo stantuffo, o pistone.

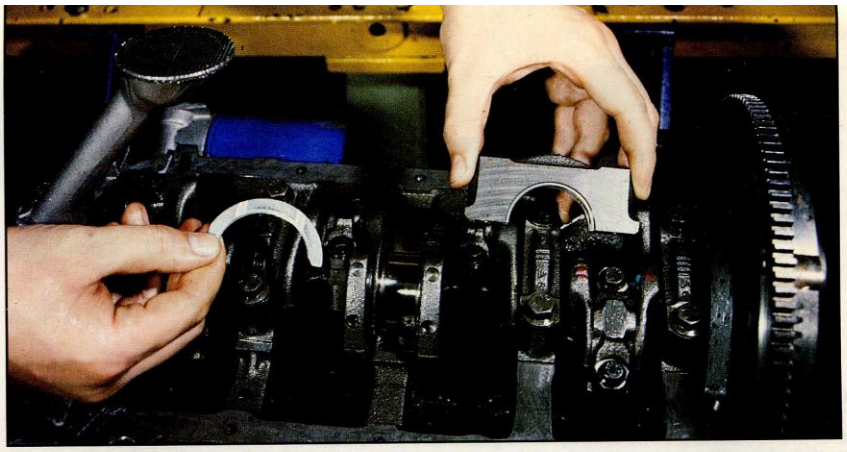


LE BIELLE E I CUSCINETTI
Nel corso del montaggio dei cuscinetti sulle bielle ed i rispettivi perni dell'albero motore, ci si deve assicurare che non si manifestino indurimenti durante l'operazione di serraggio dei bulloni che fissano i cappelli. Questa operazione deve essere effettuata nel rispetto della massima pulizia.

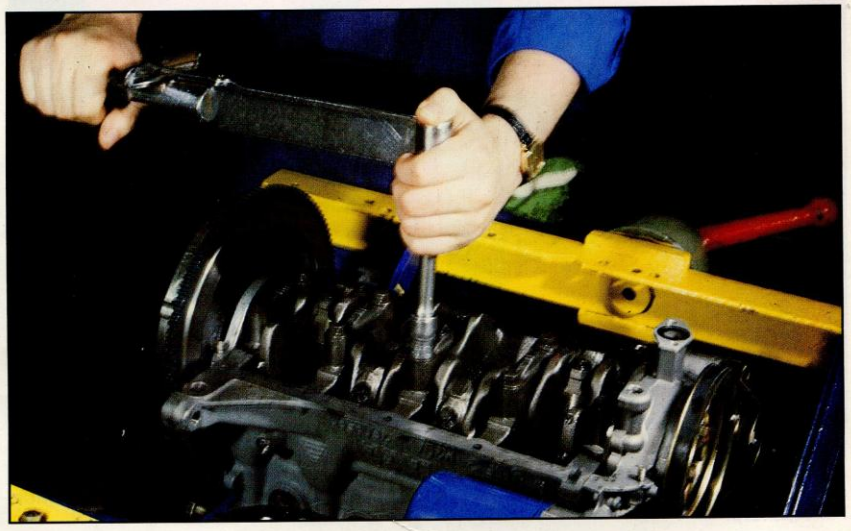


I CUSCINETTI
Il montaggio dei cuscinetti di banco e di biella sui rispettivi perni dell'albero motore deve avvenire lubrificando con cura tutte le superfici in movimento. Bisogna tenere conto che al momento dell'avviamento il motore gira completamente a "secco" per qualche secondo, cioè fino a quando l'olio non è entrato in pressione.

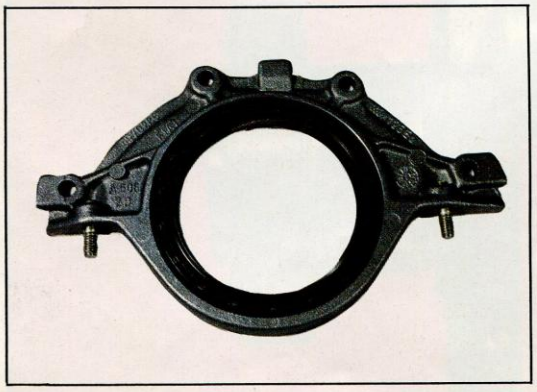
ta nel coperchio anteriore dell'albero motore.
La lubrificazione avviene forzatamente sui 5 supporti di banco e sui 3 supporti dell'albero a camme. La distanza fra la sede del corpo della pompa e l'ingranaggio condotto è di 0,080 ÷ 0,168 mm; la distanza tra il lato superiore degli ingranaggi e il coperchio della pompa è di 0,025 ÷ 0,056 mm. La pressione dell'olio alla temperatura di 100°C è di 3,4 ÷ 4,9 bar. La molla della valvola di regolazione della pressione dell'olio sottoposta a un carico di 4,45 ÷ 4,94 daN, ha un'altezza di 34,1.
La tenuta dell'olio nella parte anteriore dell'albero motore è stata ottenuta con un anello paraolio piantato direttamente sul carter anteriore che funge anche da sede della pompa dell'olio.
La tenuta dell'olio nella parte posteriore dell'albero motore avviene tramite un paraolio che viene montato su un coperchio in alluminio. Tenuto conto delle dimensioni di questa guarnizione paraolio, il montaggio di questa sul proprio coperchio deve avvenire utilizzando il battitoio n. 1870007000 e la piastra n. 1860672000.
Il coperchio anteriore, lato distribuzione, viene montato con una guarnizione che fa tenuta sul blocco cilindri; il coperchio posteriore viene invece montato sul basamento con un cordone di sigillante siliconico tipo DOW CORNING Q 3 7057 del diametro di circa 3 mm. Sullo stesso corpo della pompa dell'olio trovano sede anche il filtro a cartuccia e il manocontatto che indica la pressione minima dell'olio con l'accensione di una «spia» sul cruscotto.



IL GIOCO DI SPALLAMENTO
Il gioco di spallamento, o gioco assiale, si realizza mediante due semianelli che vengono montati sul cuscinetto di banco centrale superiore. Di ricambio viene fornito il cuscinetto completo di semianelli maggiorati di 0,127 mm.



IL SERRAGGIO DEI CAPPELLI
Ad ogni singolo serraggio dei cappelli di banco e di biella è consigliabile controllare che non si manifestino indurimenti nella rotazione dell'albero motore. Ricordiamo che tutti i particolari montati nel corso di questa operazione debbono essere accuratamente puliti e lubrificati.



IL COPERCHIO POSTERIORE
Sul coperchio posteriore viene montata la guarnizione o anello di tenuta il cui labbro va a contatto con la flangia dell'albero motore, lato volano. Il coperchio viene montato con l'apporto di sigillante siliconico ed è privo della guarnizione tradizionale.