

FIAT

124 SPORT

SPIDER UND COUPÉ

NACHTRAG FÜR "MERKMALE UND DATEN"

Druckschrift SAT Nr. 2042 - Normal 501.998

FIAT - TECHNISCHER KUNDENDIENST - TURIN

FIAT

124 SPORT

SPIDER UND COUPÉ

NACHTRAG FÜR "MERKMALE UND DATEN"

Druckschrift SAT Nr. 2042 - Normal 501.998

FIAT - TECHNISCHER KUNDENDIENST - TURIN

COPYRIGHT der FIAT Soc. p. Az.

Textnachdruck und Reproduktion der Abbildungen,
auch auszugsweise, verboten.

Motor

Ab dem Motor **Nr. 42577** wird bei den beiden Typen Coupé und Spider ein Steuerriemen-Spanner mit Spannfeder montiert.

Zum Spannen und zum Auswechseln des Steuerriemens, sind nachstehende Anleitungen zu befolgen.

SPANNEN DES STEUERRIEMENS MIT DEM MIT FEDER VERSEHENEN SPANNER

Wie folgt vorgehen:

- Die Mutter (6, Abb. 1) und die Schraube (5, Abb. 5) lockern; die Feder (3) wirkt somit auf den Spanner und spannt den Riemen;
- alsdann die Mutter (6, Abb. 5) und die Schraube (5, Abb. 1) wieder blockieren;

Abb. 1. - Lockern der Befestigungsmutter des Riemenspanners mit Feder.

1. Zahnriemen - 2. Riemenspanner - 3. Spannfeder des Riemenspanners - 4. Befestigungsmutter des Abstandstücks für Feder - 5. Gelenkschraube für Riemenspanner und Sitz für Federende - 6. Befestigungsmutter des Riemenspanners.

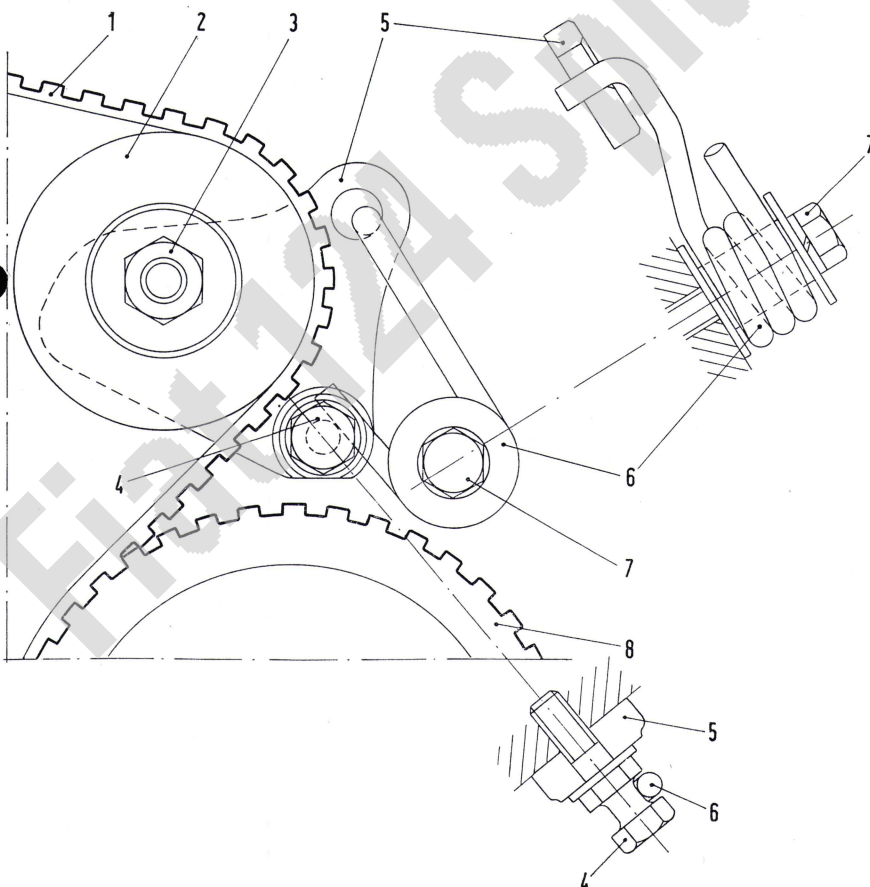
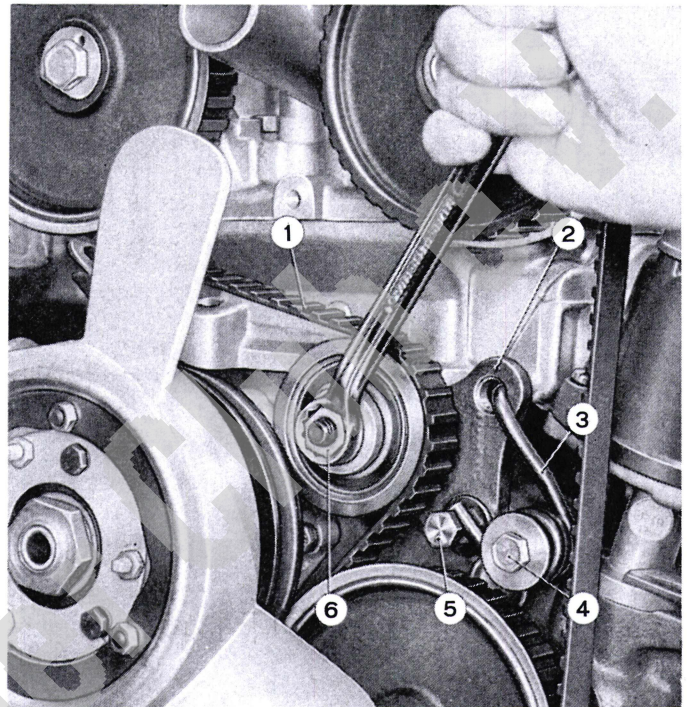


Abb. 2. - Einbauschema des Riemenspanners mit Feder.

1. Zahnriemen - 2. Riemenscheibe mit Doppelreihen-Kugellager - 3. Befestigungsmutter des Riemenspanners - 4. Gelenkschraube für Riemenspanner und Sitz für Federende - 5. Riemenspanner - 6. Feder - 7. Befestigungsschraube des Abstandstücks für Feder - 8. Antriebsrad der Welle für Steuerorgane.

Motor

Ab dem Motor **Nr. 42577** wird bei den beiden Typen Coupé und Spider ein Steuerriemen-Spanner mit Spannfeder montiert.

Zum Spannen und zum Auswechseln des Steuerriemens, sind nachstehende Anleitungen zu befolgen.

SPANNEN DES STEUERRIEMENS MIT DEM MIT FEDER VERSEHENEN SPANNER

Wie folgt vorgehen:

- Die Mutter (6, Abb. 1) und die Schraube (5, Abb. 5) lockern; die Feder (3) wirkt somit auf den Spanner und spannt den Riemen;
- alsdann die Mutter (6, Abb. 5) und die Schraube (5, Abb. 1) wieder blockieren;

Abb. 1. - Lockern der Befestigungsmutter des Riemenspanners mit Feder.

1. Zahnriemen - 2. Riemenspanner - 3. Spannfeder des Riemenspanners - 4. Befestigungsmutter des Abstandstücks für Feder - 5. Gelenkschraube für Riemenspanner und Sitz für Federende - 6. Befestigungsmutter des Riemenspanners.

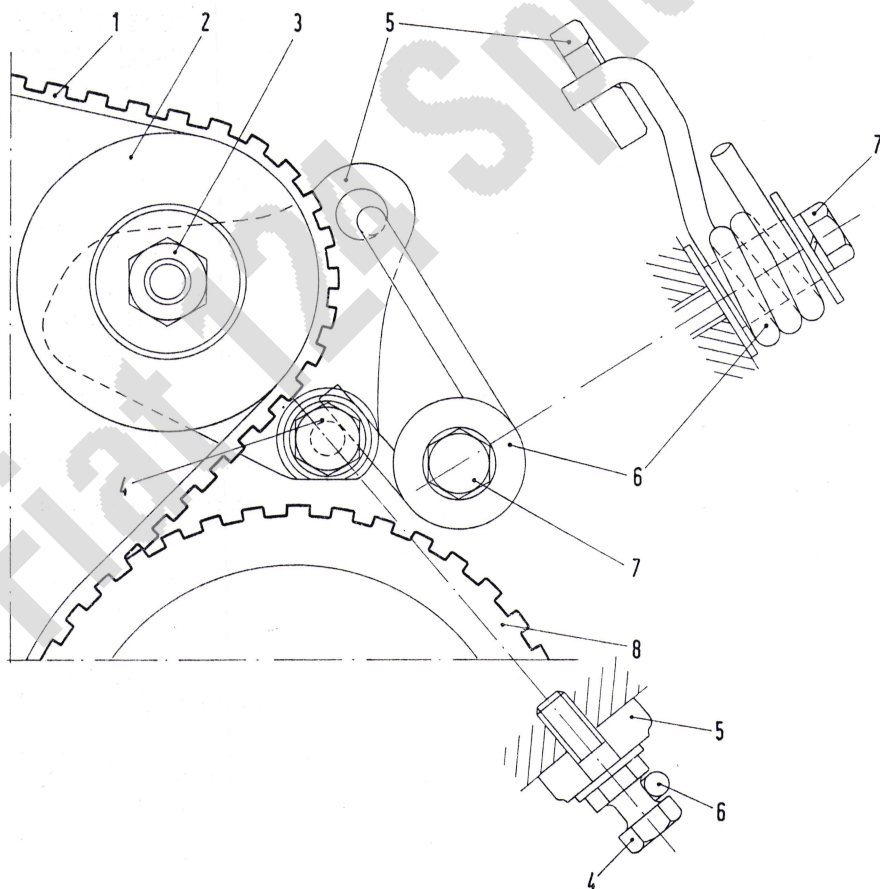
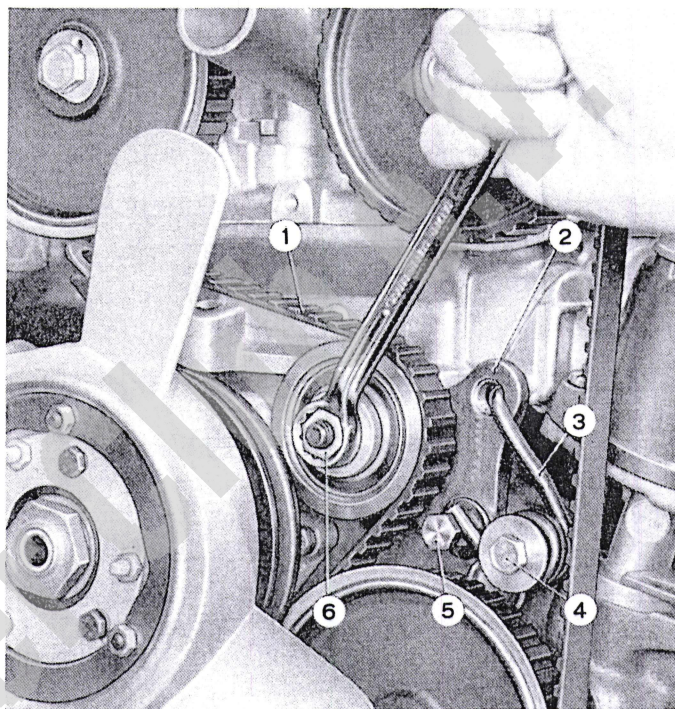


Abb. 2. - Einbauschema des Riemenspanners mit Feder.

1. Zahnriemen - 2. Riemenscheibe mit Doppelreihen-Kugellager - 3. Befestigungsmutter des Riemenspanners - 4. Gelenkschraube für Riemenspanner und Sitz für Federende - 5. Riemenspanner - 6. Feder - 7. Befestigungsschraube des Abstandstücks für Feder - 8. Antriebsrad der Welle für Steuerorgane.

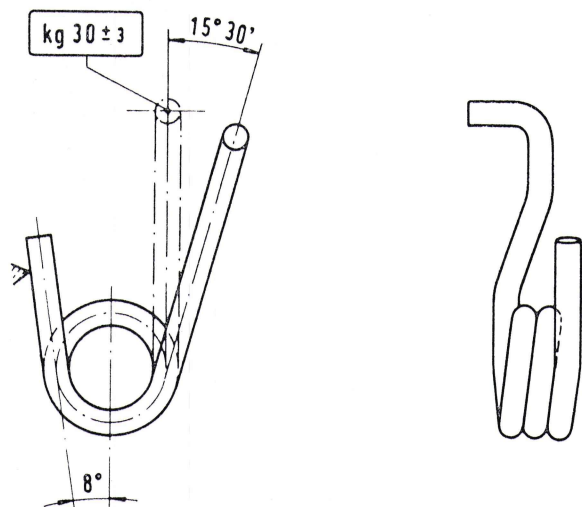


Abb. 3. - Hauptdaten zur Kontrolle der Feder für Steuerriemenspanner.

- diesen Vorgang zwei- oder dreimal wiederholen, wobei man den Motor jedesmal um $1/2 - 3/4$ Umdrehung und **nur in seinem normalen Drehsinn dreht**;
- letzten Endes die exakte Einstellung der Steuerung und der Antriebswelle der Steuerorgane kontrollieren.

ANMERKUNG - Der Unterschied zum Spannen und Auswechseln des Steuerriemens bei den Motoren mit Riemenspanner ohne Spannfeder, besteht nur in den erwähnten Arbeitsgängen. Sämtliche andere Vorgänge, sowohl bei eingebautem als auch bei ausgebautem Motor, bleiben also unverändert.

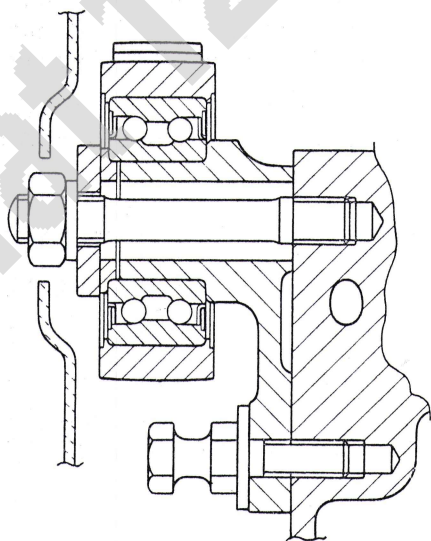


Abb. 4. - Schnitt des Spanners mit Feder, zum Spannen des Steuerriemens.

AUSWECHSELN DES STEUERRIEMENS BEI SPANNER MIT FEDER

Wie folgt vorgehen:

- Die exakte Einstellung der Steuerung und der Antriebswelle der Steuerorgane kontrollieren; alsdann die entsprechenden Antriebszahnäder mit dem Werkzeug **A. 60319** blockieren;

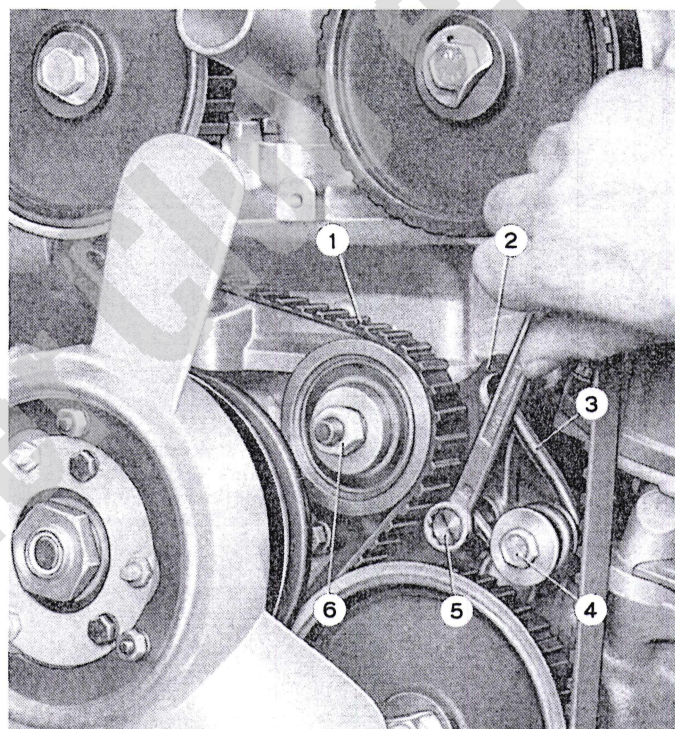


Abb. 5. - Befestigung der Gelenkschraube für Riemenspanner.
1. Zahnriemen - 2. Riemenspanner - 3. Spannfeder - 4. Befestigungsschraube des Feder-Abstandstücks - 5. Spanner-Gelenkschraube - 6. Befestigungsmutter für Spanner.

- die Kurbelwelle gegen Drehung blockieren;
- die Mutter (6, Abb. 1) und die Schraube (5, Abb. 5) lockern und den Spanner so verstellen, dass die Spannung des Riemens aufgehoben wird und dann genannte Mutter und Schraube wieder fest anziehen;
- Riemen auswechseln;
- Riemen laut Beschreibung im vorangegangenen Kapitel spannen.

HINWEIS - Die Mutter (6, Abb. 5) zur Befestigung des Spanners am Kurbelgehäuse muss mit einem Moment von 4,7 mkg (mit Drehmomentschlüssel) angezogen werden.

VERGASER

In der folgenden Tabelle sind die Eichdaten des neuen Weber-Vergasers 34 DHS/1 angegeben; die Startvorrichtung dieses Vergasers besitzt eine Reissvorrichtung

und einen Schwimmergehäuse-Belüfter für den Warmstart.

Genannter Vergaser wird ab dem Motor Nr. 43458 montiert.

EINSTELLDATEN DES WEBER-VERGASERS TYP 34 DHS/1

BENENNUNG	1. Kanal	2. Kanal
Durchmesser des Saugkanals	34 mm	34 mm
Durchmesser des Lufttrichters	24 mm	26 mm
Durchmesser der Hauptdüse	1,25 mm	1,20 mm
Durchmesser der Leerlaufdüse	0,45 mm	0,60 mm
Starter	mit Drosselklappe	
Durchmesser der Hauptluftdüse	1,80 mm	1,70 mm
Durchmesser der Leerlaufdüse	1,20 mm	0,70 mm
Durchmesser der Beschleunigungspumpendüse	0,40 mm	—
Anreicherungsrichtung: Luftbohrung	1,30 mm	1,50 mm
Kraftstoffbohrung	1,10 mm	1,90 mm
Gemischbohrung	1,10 mm	1,90 mm
Mischröhrchen	F 34	F 34
Durchmesser des Nadelventilsitzes	1,75 mm	
Schwimmerstand { Abstand von der Deckelfläche, mit Dichtung (in senkrechter Stellung)	6 mm	
Schwimmerhub	8,5 mm	

Wechselgetriebe

Das hier illustrierte Wechselgetriebe wird ab Fahrgestell-Nr. 0005752 beim Modell 124 Sport "Spider" montiert; beim Modell «Coupé» erfolgt der Einbau dieses Getriebes auf Wunsch.

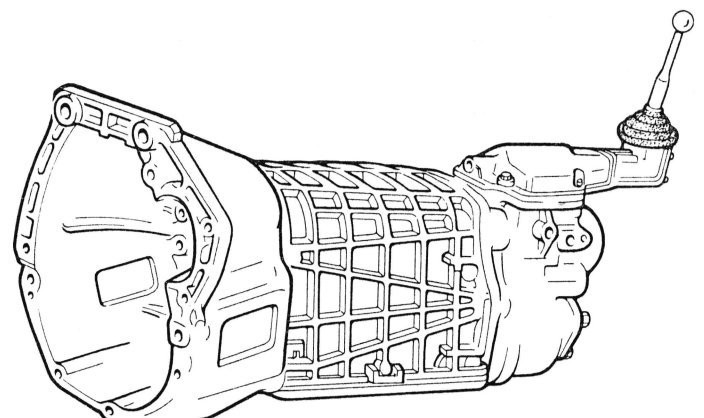


Abb. 6. - Komplettes 5-Gang-Getriebe.

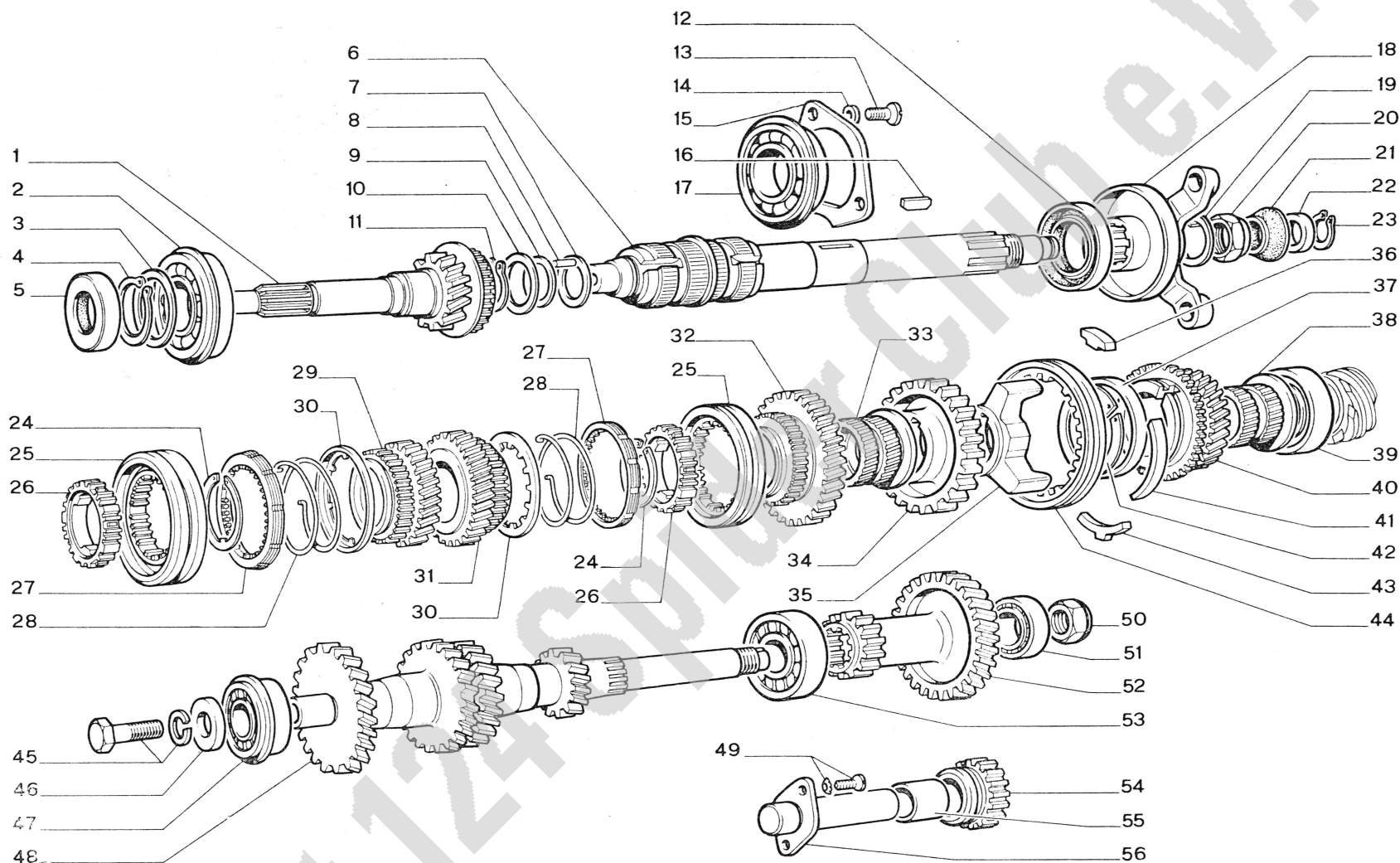
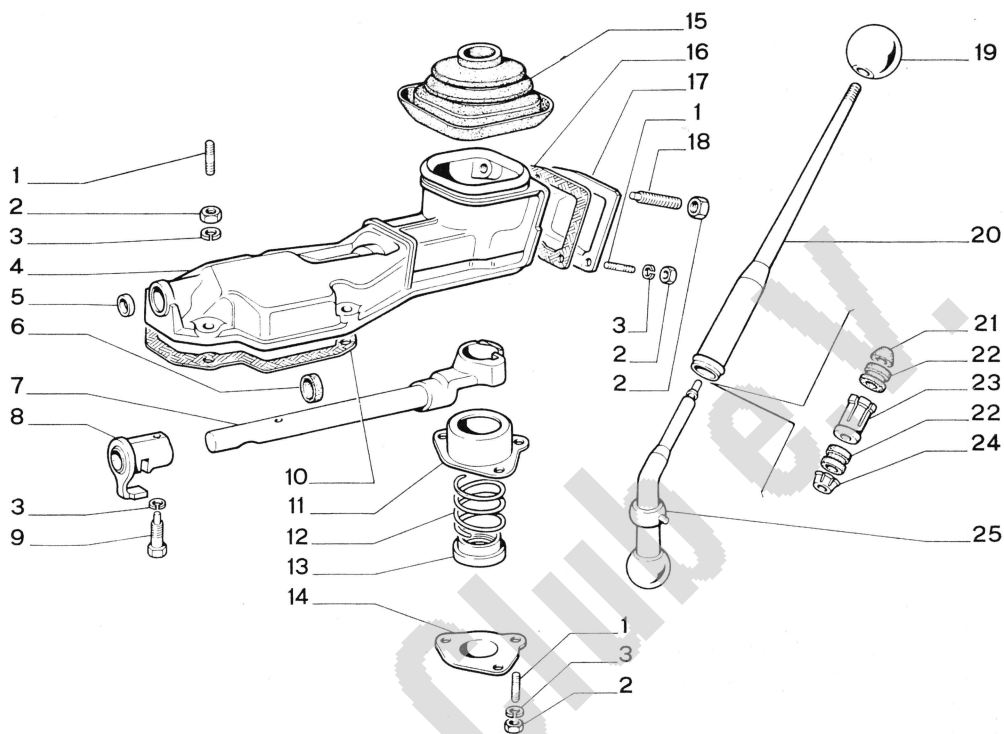


Abb. 7. - Einzelteile des 5-Gang-Getriebes.

1. Antriebswelle - 2. Vorderes Kugellager - 3. Federscheibe - 4. Sprengring - 5. Dichtung - 6. Hauptwelle - 7. Schulterring - 8. Rollen - 9. Schulterring - 10. Federscheibe - 11. Segerring - 12. Dichtung - 13. Befestigungsschrauben der Kugellager-Stützplatte - 14. Zahnscheibe - 15. Kugellager-Stützplatte - 16. Zunge - 17. Mittleres Kugellager - 18. Muffe - 19. Sicherungsscheibe - 20. Mutter - 21. Dichtring - 22. Zenrierring - 23. Segerring - 24. Sprengring - 25. Schiebemuffe für 1., 2., 3. und 4. Gang - 26. Naben für Schiebemuffe - 27. Synchronring - 28. Feder - 29. Zahnrad des 3. Ganges - 30. Tellerscheibe - 31. Zahnrad des 2. Ganges - 32. Zahnrad des 1. Ganges - 33. Büchse für Zahnrad des 1. Ganges - 34. Rückwärtsgang-Zahnrad - 35. Nabe für Schiebemuffe des 5. Ganges - 36. Arretierstein - 37. Synchronring für 5. Gang - 38. Büchse für Zahnrad des 5. Ganges - 39. Hinteres Rollenlager - 40. Zahnrad des 5. Ganges - 41. Feder - 42. Sprengring - 43. Druckstein - 44. Schiebemuffe des 5. Ganges - 45. Lager-Befestigungsschraube mit Federscheibe - 46. Flachscheibe - 47. Vorderes Kugellager der Vorgelegewelle - 48. Vorgelegewelle mit Zahnradern für 1., 2., 3. und 4. Gang - 49. Schraube mit Zahnscheibe zur Befestigung der Rückwärtsgangwelle - 50. Mutter - 51. Hinteres Kugellager - 52. Zahnrad für 5. und Rückwärtsgang - 53. Mittleres Rollenlager - 54. Rückwärtsgang-Zahnrad - 55. Büchse für Rückwärtsgang-Zahnrad - 56. Rückwärtsgangwelle.

Abb. 8. - Einzelteile der Getriebebetätigung.

1. Stiftschrauben - 2. Muttern -
3. Federscheiben - 4. Lager -
5. Stopfen - 6. Dichtung - 7. Gangwähl- bzw. Umschaltstange -
8. Mitnehmer - 9. Schraube -
10. Dichtung - 11. Feder-Stützdekel - 12. Rückwärtsgang-Druckfeder -
13. Oberer Kugelsitz des Schalthebels mit Gelenk - 14. Unterer Kugelsitz des Schalthebels mit Gelenk - 15. Kappe - 16. Dichtung -
17. Deckel - 18. Bolzen - 19. Handgriff - 20. Hebelstange - 21. Stein -
22. Elastische Büchsen - 23. Abstandstück - 24. Sicherungsring für Hebelstange - 25. Hebel mit Gelenk.



MERKMALE UND DATEN DES WECHSELGETRIEBES

Anzahl der Gänge	5 Vorwärtsgänge 1 Rückwärtsgang
Synchronringe: mit äusserem Konus Freilauftring	für 1.-2.-3.-4. Gang für 5. Gang
Zahnräder: der Vorwärtsgänge des Rückwärtsganges	mit Spiralverzahnung in ständigem Eingriff mit Geradverzahnung
Übersetzungsverhältnisse: 1. Gang 2. Gang 3. Gang 4. Gang 5. Gang Rückwärtsgang	$\frac{29 \times 33}{18 \times 14} = 3,797$ $\frac{29 \times 27}{18 \times 20} = 2,175$ $\frac{29 \times 21}{18 \times 24} = 1,41$ $= 1$ $\frac{29 \times 17}{18 \times 30} = 0,913$ $\frac{29 \times 34}{18 \times 15} = 3,652$
Spiel zwischen den Zahnrädern	0,1 mm
Radialspiel der Kugellager	max. 0,05 mm
Axialspiel der Kugellager	max. 0,50 mm
Schmieröl: Typ Menge	FIAT W 90/M (SAE 90 EP) 1,25 kg (1,35 Liter)

Lenkung

Kontrolle und Überholung der Kugelgelenke "FOR LIFE"

Die Gummi-Schutzkappen der Kugelgelenke «for life» der Lenkspurstangen, müssen periodisch geprüft werden.

Auch die Gelenkköpfe sorgfältig prüfen, nachdem die Spurstangen von den entsprechenden Lenkhebeln getrennt wurden (Abb. 9).

Das eventuelle Eindringen von Wasser oder Staub,

wegen mangelhafter Abdichtung der Schutzkappen, kann Beschädigungen oder frühzeitigen Verschleiss der Gelenke hervorrufen.

Falls während der Kontrolle festgestellt wird, dass **die Kappen nicht perfekt trocken sind**, wegen Herausickern von Fett aus den Gelenken, müssen die Kappen ohne weiteres ersetzt werden.

Wenn die Kugelgelenke übermässiges Spiel aufweisen oder der Schaft des Kugelbolzens beschädigt ist, diese Teile ebenfalls auswechseln.

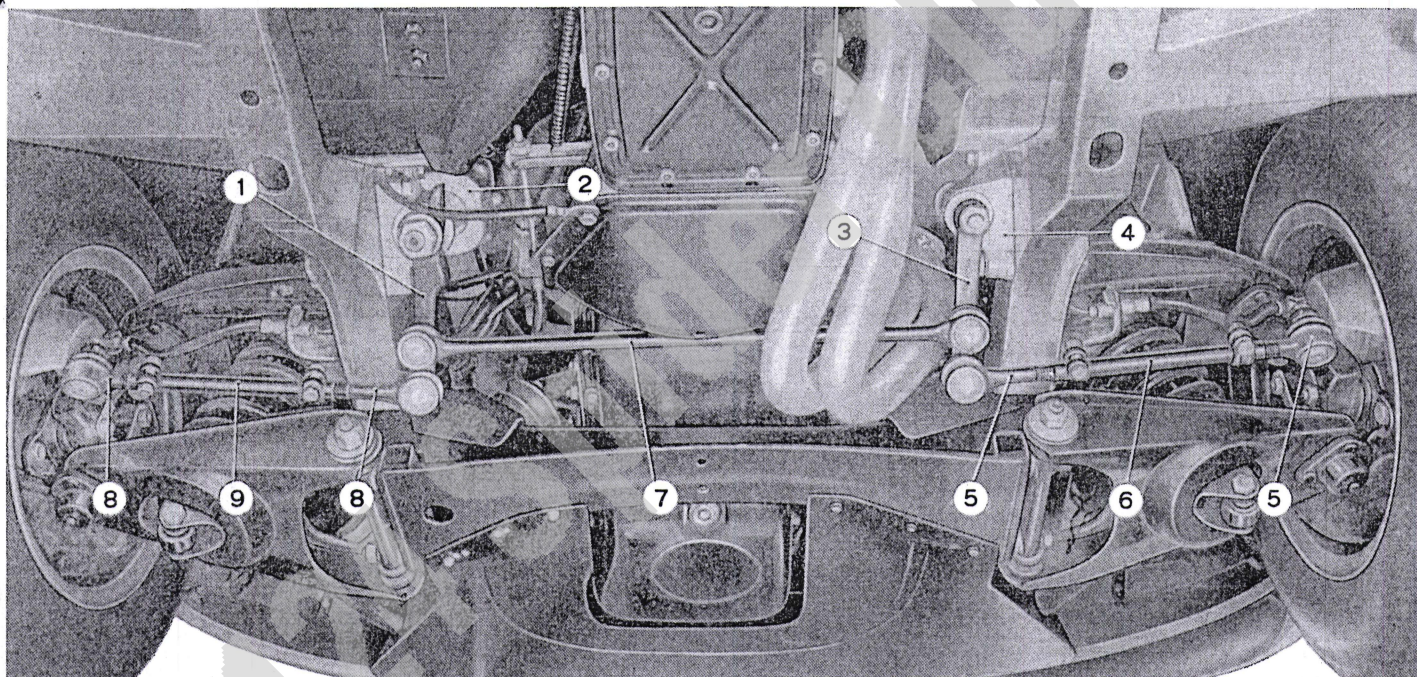


Abb. 9. - Ansicht des am Fahrzeug montierten Lenkgestänges.

1. Lenkstockhebel - 2. Lenkgehäuse - 3. Lenkzwischenhebel - 4. Lagerbock des Lenkzwischenhebels (hydraulischer Stossdämpfer) - 5. Enden der rechten Spurstange - 6. Einstellmuffe der rechten Spurstange - 7. Zwischen-Lenkspurstange - 8. Enden der linken Spurstange - 9. Einstellmuffe der linken Spurstange.

PRINTED IN ITALY