

Zündung

Zündverteiler auf dem Kurbelgehäuse und von der Ölpumpenwelle angetrieben.

Zündfolge 1-3-4-2

Anfangsvorzündung 10°

Automatische Vorzündung 28° ± 2°

Spiel zwischen den Unterbrecherkontakten 0,37 — 0,43 mm

In Wagen mit Vierganggetriebe, Zündverteiler mit Drehzahlbegrenzer.

Zündkerzen:

Champion N 6 Y
Marelli CW 8 LP
Bosch W 230 T 30

Kerzengewinde 14 × 1,25 mm

Elektrodenabstand 0,5 × 0,6 mm

Auf Wunsch: Transistorzündung.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Wechselgetriebe

4 Vorwärtsgänge, vollsynchronisiert. 1 Rückwärtsgang.

Übersetzungsverhältnisse:

1. Gang . . . 3,797	3. Gang . . . 1,41
2. Gang . . . 2,175	4. Gang . . . 1
R. Gang . . . 3,652	

Auf Wunsch: Fünfganggetriebe, vollsynchronisiert und 1 Rückwärtsgang.

Übersetzungsverhältnisse:

1. Gang . . . 3,667	4. Gang . . . 1
2. Gang . . . 2,1	5. Gang . . . 0,881
3. Gang . . . 1,361	R. Gang . . . 3,522

Hinterachse

Kegel- und Tellerrad mit Hypoidverzahnung, Untersetzung 10/39; bei Fünfganggetriebe 10/43.

BETRIEBSLEISTUNGEN

Geschwindigkeit

höchstzulässige, bei Vollbelastung, nach der ersten Einfahrstrecke:

	Motor 1600	Motor 1800
Vierganggetriebe:		
1. Gang . . . km/h	45	
2. Gang . . . »	85	
3. Gang . . . »	130	
4. Gang . . . »	180	185
Fünfganggetriebe (auf Wunsch):		
1. Gang . . . km/h	45	
2. Gang . . . »	80	
3. Gang . . . »	120	
4. Gang . . . »	> 165	
5. Gang . . . »	180	185

Steigvermögen

höchstes, bei Vollbelastung:

	Motor 1600	Motor 1800
Vierganggetriebe:		
1. Gang . . . %	50	50
2. Gang . . . »	25	28
3. Gang . . . »	13,5	15,5
4. Gang . . . »	9	10,5
Fünfganggetriebe (auf Wunsch):		
1. Gang . . . %	50	55
2. Gang . . . »	26	29
3. Gang . . . »	15	17
4. Gang . . . »	10	11,5
5. Gang . . . »	8	9



124 Sport Spider 1600-1800

ÄNDERUNGEN

FIAT

ZUR BETRIEBSANLEITUNG

Die Wagen gegenwärtiger Produktion sind mit Motor 1600 und 1800 ausgerüstet, deren unterschiedliche Merkmale, im Vergleich zu den Angaben der Betriebsanleitung zu der diese Beilage gehört, hier aufgeführt sind.

KENNUMMERN

Typ des Fahrgestells:		Typ des Motors:	
mit Motor 1600	124 CS	1600	132 AC.000
mit Motor 1800	124 CS 1	1800	132 AC1.000

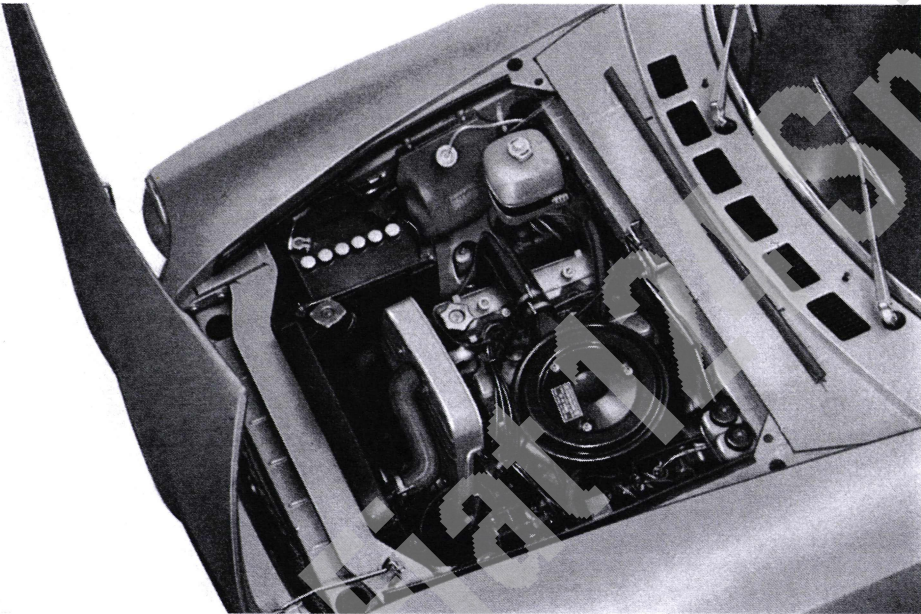
MOTOR

Vergaser und Luftfilter

Sämtliche Eingriffe am Vergaser oder Luftfilter sind, bei beiden Motoren, nach den in der Anleitung auf Seite 64 gemachten Angaben durchzuführen.

Zündverteiler

Der Zündverteiler ist bei beiden Motoren so angeordnet, wie auf Seite 65 der Betriebsanleitung angegeben, auf der auch die Instandhaltungsanweisung veröffentlicht ist.



HAUPTMERKMALE

MOTOR

Anordnung: vorn längs.

	Motor 1600	Motor 1800
Typ	132AC.000	132AC1.000
Zylinderzahl	4 in Reihe	4 in Reihe
Bohrung und Hub	80x79,2	84x79,2
Gesamthubraum	1592	1756
Verdichtungsverhältnis	9,8	9,8
Höchstleistung (DIN) bei Vierganggetriebe	104	114
bei Fünfganggetriebe	108	118

Steuerung

Hängende Ventile.

Zwei obenliegende, durch Zahnriemen mit Spanner angetriebene Nockenwellen.

	Motor 1600	Motor 1800
Einlass:		
öffnet vor o.T.	12°	15°
schliesst nach u.T.	53°	55°
Auslass:		
öffnet vor u.T.	52°	55°
schliesst nach o.T.	13°	15°

Kontrollspiel zwischen Ventilstösseln und Nocken für die Einstellung der Steuerung . 0,80 mm

Betriebsspiel zwischen Ventilstösseln und Nocken bei kaltem Motor:

Einlass	0,45 mm
Auslass	0,60 mm

Kraftstoffzuführung

Luftfilter mit Papiereinsatz und Vorrichtung für Sommer- bzw. Wintereinstellung.

1 Doppel-Fallstromvergaser **Weber 34 DMS** mit mechanisch betätigter Öffnung der Drosselklappe der 2. Stufe; Beschleunigungspumpe.

Einstelldaten des Vergasers:	1. Stufe	2. Stufe
Ø der Lufttrichter	24	26
Ø der Hauptdüsen	1,25	1,55
Ø der Leerlaufdüsen	0,50	0,70
Startvorrichtung	mit Luftklappe	
Ø der Pumpendüse	0,50	—
Ø der Hauptluftdüse	1,80	1,80
Anreicherungs- vorrichtung:		
der Luftdüse	1,30	—
der Benzindüse	1,10	—
der Gemischdüse	1,10	—

Elektrische Benzinpumpe. Ein Öldruck-Sicherheitsschalter sperrt den Pumpenbetrieb bei stillstehendem Motor aber eingeschalteter Zündung.

Kaltstart durch Drosselklappe.

Warmwasserumlauf im Saugkrümmer zur Gemischerwärmung.

Rückführleitung für Kraftstoffüberschuss.

Entlüftungsanordnung zum Absaugen auftretender Öldünste und durchgeblasener Abgasreste, die aus dem Kurbelgehäuse entnommen der Ansaugluft zugeleitet werden, damit sie nicht ins Freie entweichen.

Begrenzungsvorrichtung für die Kohlenmonoxydemission.

Motorkühlung

Thermostat, mit gesteuertem Kurzschlussbetrieb, im Motorauslaufstutzen.