

DATI PER LA REGOLAZIONE DEL MOTORE

Modelli : MINI Mk I - Berline e varianti
 - Moke
 MINI MK.II - Berline e varianti
 MINI 850 - Berline e varianti

(848 cc)

Anno : 1959 - 67
 1965 - 69
 1967 - 69
 1969 - 72

MOTORE

Tipo: Modelli Mk I e II.. .. .	8AM
Modelli 850	85H
Cilindrata totale	848 cc
Rapporto di compressione	8,3:1
Ordine d'accensione	1, 3, 4, 2
Pressione di compressione	10,5 kg/cm ²
Regime di minimo lento	500 g/min
Regime di minimo veloce	900 g/min
Gioco valvole-bilancieri	0,305 mm (a freddo)
Riferimenti messa in fase accensione	Incavi sugli ingranaggi della distribuzione e tacche sul volano

Anticipo accensione:

Statico
 † *Controllo stroboscopico a 600 g/m.

Carburante Super
 P.M.S.
 3° prima del P.M.S.

Carburante Normale
 7° prima del P.M.S.
 10° prima del P.M.S.

DISTRIBUTORE

Marca/Tipo: vecchia produzione	Lucas DM2 o 25D4
recente produzione	Lucas 45D4
Distanza contatti.. .. .	0,35 - 0,40 mm
Senso di rotazione pettine	Antiorario
Angolo chiusura contatti: DM2 e 25D4	60° ± 3°
45D4	51° ± 5°
Capacità condensatore	0,18 - 0,24 mF
N. di catalogo: DM2 e 25D4	40768, 41026
45D4	41411

40767, 41007
 41410

Anticipo centrifugo

Controllo in regime di decelerazione* †

Carburante Super
 30° - 34° a 3400 g/min
 24° - 28° a 2500 g/min
 16° - 20° a 1300 g/min
 9° - 15° a 900 g/min
 1° - 7° a 700 g/min
 500 g/min

Carburante Normale
 22° - 26° a 5000 g/min
 15° - 19° a 3900 g/min
 1° - 5° a 1700 g/min

Non si ha anticipo al di sotto di ..

850 g/min

Anticipo a depressione

Inizio funzionamento
 Fine corsa correttore *

177 mm Hg
 10° a 330 mm Hg

127 mm Hg
 16° a 279 mm Hg

CANDELE

Marca.. .. .	Champion
Tipo	N9Y o N5
Distanza elettrodi	0,625 mm

BOBINA ACCENSIONE

Marca/Tipo	Lucas LA12
Resistenza primario a 20° C	3,2 - 3,4 Ohm (a freddo)
Assorbimento con accensione inserita	3,9 A

* Gradi e giri/min. albero motore

† Con tubetto correttore scollegato

DATI PER LA REGOLAZIONE DEL MOTORE

Modelli : MINI Mk I - Berline e varianti; MINI Mk I - Moke; MINI Mk II - Berline e varianti;
MINI 850 - Berline e varianti (continuazione)

CARBURATORE

Marca/Tipo .. .. .	.. .. .	S.U. Tipo HS2
Contrassegno molla contrasto stantuffo	.. .. .	.. Rosso
Diametro diffusore .. .. .	.. .. .	.. 2,29 mm
Ago conico : per miscela normale	.. .. .	.. EB
per miscela ricca	.. .. .	.. M
per miscela povera	.. .. .	.. GG

www.miniminor.com

DATI PER LA REGOLAZIONE DEL MOTORE

Modelli : MINI Mk II - Berline e varianti
MINI 1000 - Berline

(998 cc)
 (998 cc)

Anno : 1967 - 1969
 1969 - 72

MOTORE

Tipo 99H
 Cilindrata totale 998 cc
 Rapporto di compressione 8,3:1
 Ordine d'accensione 1, 3, 4, 2
 Pressione di compressione 10,5 kg/cm²
 Regime di minimo lento 500 g/min
 Regime di minimo veloce 900 g/min

Anticipo accensione :

Statico	5° prima del P.M.S.	Camioncino/Furgone 7° prima del P.M.S.
†* Controllo stroboscopico a 600 g/m.	8° prima del P.M.S.	10° prima del P.M.S.
Riferimenti messa in fase accensione ..	Incavi sugli ingranaggi della distribuzione e tacche sul volante	
Gioco valvole (a freddo)	0,305 mm	

DISTRIBUTORE

Marca/tipo Lucas 25D4 o 45D4
 Senso di rotazione pettine Antiorario
 Angolo chiusura contatti: 25D4 60° + 3°
 45D4 51° + 5°
 Distanza contatti 0,35 - 0,40 mm
 Capacità condensatore 0,18 - 0,24 mF

N. di catalogo: 25D4	40931, 41030	Camioncino/Furgone 41007
45D4	41412	41410

<u>Anticipo centrifugo</u>	22°-26° a 5000 g/min	22°-26° a 5000 g/min
Controllo in regime di decelerazione*†	16°-20° a 3400 g/min	15°-19° a 3900 g/min
	9°-13° a 1600 g/min	1°-5° a 1700 g/min
	6°-10° a 1300 g/min	
	0°-4° a 900 g/min	
Non si ha anticipo al di sotto di ..	600 g/min	850 g/min

Anticipo a depressione

Inizio funzionamento	127 mm Hg	127 mm Hg
Fine corsa correttore*	14° a 279 mm Hg	16° a 279 mm Hg

CANDELE

Marca Champion
 Tipo N9Y o N5
 Distanza elettrodi 0,625 mm

BOBINA ACCENSIONE

Marca/Tipo Lucas LA12
 Resistenza primario a 20°C 3,2 - 3,4 Ohm (a freddo)
 Assorbimento, con accensione inserita 3,9 A

CARBURATORE

Marca/Tipo S.U. Tipo HS2
 Contrassegno molla contrasto stantuffo Rosso
 Diametro diffusore 2,29 mm
 Ago conico : per miscela normale GX
 per miscela ricca M
 per miscela povera GG

* Gradi e giri/min. albero motore † Con tubetto correttore scollegato

DATI PER LA REGOLAZIONE DEL MOTORE

Modelli: MINI Mk I e II CON CAMBIO AUTOMATICO

(848 cc)

Anno : 1965-69

MOTORE

Tipo .. .. .	..	..	..	..	..	..	8AH
Cilindrata totale	..	..	..	..	..	..	848 cc
Rapporto di compressione	..	..	..	..	..	..	8,9:1
Ordine d'accensione	..	..	..	..	..	..	1, 3, 4, 2
Pressione di compressione	..	..	..	..	..	..	11,25 kg/cm ²
Regime di minimo lento	..	..	..	..	..	..	650 g/min
Regime di minimo veloce	..	..	..	..	..	..	1050 g/min
Anticipo accensione :							
Statico .. .. .	..	..	..	..	..	..	3° prima del P.M.S.
†*Controllo stroboscopico a 600 g/m.	..	..	..	..	..	..	6° prima del P.M.S.
Riferimenti messa in fase							Incavi sugli ingranaggi della distribuzione e tacche sul convertitore
Gioco bilancieri-valvole (a freddo)	..	..	..	..	..	..	0,305 mm

DISTRIBUTORE

Marca/Tipo .. .. .	..	..	..	..	..	..	Lucas 25D4 o 45D4
Senso di rotazione del pettine	..	..	..	..	..	..	Antiorario
Angolo di chiusura contatti: 25D4	..	..	..	..	..	..	60° ± 3°
45D4	..	..	..	..	..	..	51° ± 5°
Distanza tra i contatti	..	..	..	..	..	..	0,35 - 0,40 mm
Capacità condensatore	..	..	..	..	..	..	0,18 - 0,24 mF
N. di catalogo: 25D4	..	..	..	..	..	..	41134, 41242, 41251
45D4	..	..	..	..	..	..	41417

Anticipo centrifugo

Controllo in regime di decelerazione*† ..	..	..	..	..	..	..	26° - 30° a 5500 g/min
	..	..	..	..	..	..	24° - 28° a 4800 g/min
	..	..	..	..	..	..	15° - 19° a 1800 g/min
	..	..	..	..	..	..	12° - 16° a 1600 g/min
	..	..	..	..	..	..	0° - 4° a 800 g/min
Non si ha anticipo al di sotto di ..	..	..	..	..	..	..	600 g/min

Anticipo a depressione

Inizio funzionamento	..	..	..	..	..	..	762 mm Hg
Fine corsa correttore*	..	..	..	..	..	..	18° a 381 mm Hg

CANDELE

Marca.. .. .	..	..	..	..	..	..	Champion
Tipo .. .. .	..	..	..	..	..	..	N9Y o N5
Distanza elettrodi	..	..	..	..	..	..	0,625 mm

BOBINA D'ACCENSIONE

Marca/Tipo .. .. .	..	..	..	..	..	..	Lucas LA12
Resistenza primario a 20°C	..	..	..	..	..	..	3,2 - 3,4 Ohm (a freddo)
Absorbimento, con accensione inserita	..	..	..	..	..	..	3,9 A

CARBURATORE

Marca/Tipo .. .. .	..	..	..	..	..	..	S.U. Tipo HS4
Contrassegno molla contrasto stantuffo	..	..	..	..	..	..	Rosso
Diametro diffusore	..	..	..	..	..	..	2,29 mm
Ago conico : per miscela normale	..	..	..	..	..	..	AN
per miscela ricca	..	..	..	..	..	..	H6
per miscela povera	..	..	..	..	..	..	EB

* Gradi e giri/min. albero motore † Con tubetto correttore scollegato

DATI PER LA REGOLAZIONE DEL MOTORE

Modelli: MINI Mk II CON CAMBIO AUTOMATICO (998 cc)
MINI 1000 e CLUBMAN CON CAMBIO AUTOMATICO

Anno: 1967 - 69
 1969 - 74 i

MOTORE

Tipo	9AG, 99H
Cilindrata totale	998 cc
Rapporto di compressione	8,9:1
Ordine d'accensione	1, 3, 4, 2
Pressione di compressione	11,25 kg/cm ²
Regime di minimo lento	650 g/min
Regime di minimo veloce	1050 g/min
Anticipo accensione:	
Statico	4° prima del P.M.S.
†* Controllo stroboscopico a 600 g/min ..	6° prima del P.M.S.
Riferimenti messa in fase accensione ..	Incavi sugli ingranaggi di distribuzione e tacche sul convertitore
Gioco bilancieri-valvole (a freddo).. ..	0,305 mm

DISTRIBUTORE

Marca/Tipo	Lucas 25D4 o 45D4
Senso di rotazione del pettine	Antiorario
Angolo chiusura contatti: 25D4.. .. .	60° + 3°
45D4.. .. .	51° + 5°
Distanza tra i contatti	0,35 - 0,40 mm
Capacità condensatore	0,18 - 0,24 mF
N. catalogo: 25D4	41134, 41242
45D4	41417

Anticipo centrifugo

Controllo in regime di decelerazione*†..	26° - 30° a 5500 g/min
	24° - 28° a 4800 g/min
	15° - 19° a 1800 g/min
	12° - 16° a 1600 g/min
	0° - 4° a 800 g/min
Non si ha anticipo al di sotto di ..	600 g/min

Anticipo a depressione

Inizio funzionamento	762 mm Hg
Fine corsa correttore*	18° a 381 mm Hg

CANDELE

Marca.. .. .	.. Champion
Tipo .. .. .	.. N9Y o N5
Distanza elettrodi .. .. .	.. 0,625 mm

BOBINA D'ACCENSIONE

Marca/Tipo .. .. .	.. Lucas LA12
Resistenza primario a 20° C .. .. .	.. 3,2 - 3,4 Ohm (a freddo)
Assorbimento, con accensione inserita ..	.. 3,9 A

CARBURATORE

Marca/Tipo .. .. .	.. S.U. Tipo HS4
Contrassegno molla contrasto stantuffo ..	.. Rosso
Diametro diffusore .. .. .	.. 2,29 mm
Ago conico : per miscela normale .. .. .	.. AC
per miscela ricca .. .. .	.. M1
per miscela povera .. .. .	.. HA

* Gradi e giri/min. albero motore † Con tubetto correttore scollegato

DATI PER LA REGOLAZIONE DEL MOTORE

Modelli : MINI-COOPER (997 cc)

Anno : 1961 - 64

MOTORE

Tipo	9F
Cilindrata totale	997 cc
Rapporto di compressione : A.C.	9:1
B.C.	8,3:1
Ordine d'accensione	1, 3, 4, 2
Pressione di compressione	-----
Regime di minimo lento	ca 500 g/min
Regime di minimo veloce	900 g/min
Anticipo accensione:-	
Fisso : Alta compressione	7° prima del P.M.S.
Bassa compressione	5° prima del P.M.S.
Controllo stroboscopico a 600 g/min:	
*Alta compressione	9° prima del P.M.S.
*Bassa compressione	7° prima del P.M.S.
Riferimenti messa in fase accensione	Incavi sugli ingranaggi della distribuzione e tacche sul volano
Gioco valvole-bilancieri	0,305 mm (a freddo)

Con tubetto correttore scollegato

*Gradi e giri motore

DISTRIBUTORE

Marca/Tipo	Lucas 25D4
Senso di rotazione del pettine	Antiorario
Angolo di chiusura contatti	60° ± 3°
Distanza tra i contatti	0,35 - 0,40 mm
Capacità condensatore	0,18 - 0,24 mF
N. di catalogo	40774

40873

Anticipo centrifugo

Alta compressione

Bassa compressione

Controllo in regime di decelerazione* ..	16°-22° a 1600 g/min	26°-30° a 2600 g/min
	2°- 8° a 1000 g/min	21°-25° a 2000 g/min
	0°- 3° a 800 g/min	15°-19° a 1200 g/min

8°-12° a 900 g/min
0°-5° a 600 g/min

Non si ha anticipo a regimi inferiori a 600 g/min

300 g/min

Anticipo a depressione

Inizio funzionamento.. .. .	76,2 mm Hg	101 mm Hg
Fine corsa correttore	14° a 203 mm Hg	14° a 177 mm Hg

Con tubetto correttore scollegato

*Gradi e giri motore

CANDELE

Marca	Champion
Tipo	N5
Distanza elettrodi.. .. .	0,625 mm

BOBINA ACCENSIONE

Marca/Tipo	Lucas Ha12
Resistenza primario a 20°C	3 - 3,4 Ohm (a freddo)
Assorbimento, con accensione inserita	3,9 A

CARBURATORI

Marca/Tipo	Doppi, S.U. Tipo HS2
Contrassegno molle contrasto stantuffi	Rosso
Diametro diffusore	2,29 mm
Aghi conici : per miscela normale	GZ

DATI PER LA REGOLAZIONE DEL MOTORE

Modelli : MINI-COOPER (998 cc)

Anno : 1964 - 69

MOTORE

Tipo	9FA, 9FD	
Cilindrata totale	998 cc	
Rapporto di compressione : A.C.	9:1	
B.C.	7,8:1	
Ordine d'accensione	1, 3, 4, 2	
Pressione di compressione : A.C.	11,6 kg/cmq	
B.C.	10,5 kg/cmq	
Regime di minimo lento	500 g/min	
Regime di minimo veloce.. .. .	900 g/min	
Anticipo accensione :-	<u>Alta compressione</u>	<u>Bassa compressione</u>
Fisso	5° prima del P.M.S.	5° prima del P.M.S. (Carburante N. ot- tano 91 a 96)
†*Controllo stroboscopico a 600 g/min	7° prima del P.M.S.	7° prima del P.M.S.
Riferimenti messa in fase accensione	Incavi sugli ingranaggi della distribuzione e tacche sul volano	
Gioco valvole-bilancieri (a freddo)	0,305 mm	

† Con tubetto correttore scollegato *Gradi e giri motore

DISTRIBUTORE

Marca/Tipo	Lucas 24D4	
Senso di rotazione del pettine	Antiorario	
Angolo chiusura contatti	60° ± 3°	
Distanza tra i contatti.. .. .	0,35 - 0,40 mm	
Capacità condensatore	0,18 - 0,24 mF	
N. di catalogo	40955, 41032	40958, 41031
<u>Anticipo centrifugo</u>	<u>Alta compressione</u>	<u>Bassa compressione</u>
Controllo in regime di decelerazione*†	30°-34° a 6000 g/min 28°-32° a 5400 g/min 24°-28° a 4200 g/min 18°-22° a 2300 g/min 12°-16° a 1800 g/min 1° -5° a 800 g/min	28°-32° a 5500 g/min 26°-30° a 4400 g/min 22°-26° a 2200 g/min 16°-20° a 1800 g/min 3°-9° a 1000 g/min 0°-3° a 600 g/min
Non si ha anticipo a regimi inferiori a	300 g/min	400 g/min
<u>Anticipo a depressione</u>		
Inizio funzionamento	76,2 mm Hg	76,2 mm Hg
Fine corsa correttore†	14° a 203,2 mm Hg	16° a 177 mm Hg

Con tubetto correttore scollegato *Gradi e giri motore

CANDELE

Marca.. .. .	Champion
Tipo	N5
Distanza elettrodi	0,625 mm

BOBINA ACCENSIONE

Marca/Tipo	Lucas Ha12
Resistenza primario a 20°C	3 - 3,4 Ohm (a freddo)
Assorbimento, con accensione inserita	3,9 A

DATI PER LA REGOLAZIONE DEL MOTORE

MINI-COOPER (998 cc) - continuazione

CARBURATORI

Marca/Tipo .. .. .	..	..	..	..	..	..	..	Doppi, S.U. Tipo HS2
Contrassegno molle contrasto stantuffi	..	..	..	..	..	..	..	Blu
Diametro diffusori	..	..	..	..	..	..	..	2,29 mm
Aghi conici : per miscela normale	..	..	..	..	..	..	..	GY
per miscela ricca	..	..	..	..	..	..	..	M
per miscela povera	..	..	..	..	..	..	..	GG

www.miniminor.com

DATI PER LA REGOLAZIONE DEL MOTORE

Modelli : MINI-COOPER "S" (970 cc e 1071 cc)

Anno : 1963 - 65

MOTORE

Tipo	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..9FC, 10F
Cilindrata totale	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..970cc, 1071 cc
Rapporto di compressione	:	970 cc	..	..	..	..	..	..	..	..10:1
		1071 cc	..	..	..	..	..	..	..	..9:1
Ordine d'accensione	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..1, 3, 4, 2
Pressione di compressione	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..13,36 - 14,07 kg/cm ^q
Regime di minimo lento	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..ca 600 g/min
Regime minimo veloce	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..1000 g/min
Anticipo accensione:-										
Fisso : 970 cc	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..12 ^o prima del P.M.S.
1071 cc	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..3 ^o prima del P.M.S.
Controllo stroboscopico a 600 g/min*	970 cc	..	..	..	..	..	..	..	..	..14 ^o prima del P.M.S.
	1071 cc	..	..	..	..	..	..	..	..	..5 ^o prima del P.M.S.
Riferimenti messa in fase accensione	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..Incavi sugli ingranaggi della distribuzione e tacche sul volano
Gioco valvole-bilancieri : Normale	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..0,30 mm (a freddo)
	Competizioni	..	..	..	..	..	..	..	..	..0,38 mm (a freddo)

*Gradi e giri motore

DISTRIBUTORE

Marca/Tipo	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..Lucas 23D4
Senso di rotazione pettine	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..Antiorario
Angolo chiusura contatti	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..60 ^o ± 3 ^o
Distanza tra i contatti	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..0,35 - 0,40 mm
Capacità condensatore	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..0,18 - 0,24 mF
N. di catalogo	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..40819

Anticipo centrifugo

Controllo in regime di decelerazione*	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..28 ^o - 32 ^o a 7000 g/min
										..22 ^o - 26 ^o a 5200 g/min
										..10 ^o - 14 ^o a 1600 g/min
										..6 ^o - 12 ^o a 1000 g/min
										..0 ^o - 3 ^o a 600 g/min
Non si ha anticipo a regimi inferiori a	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..450 g/min

*Gradi e giri motore

CANDELE

Marca	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..Champion
Tipo	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..N9Y
Distanza elettrodi	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..0,625 mm

BOBINA ACCENSIONE

Marca/Tipo	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..Lucas HA12
Resistenza primario a 20 ^o C	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..3 - 3,4 Ohm (a freddo)
Assorbimento, con l'accensione inserita	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..3,9 A

CARBURATORI

Marca/Tipo	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..Doppi, S.U. Tipo HS2
Contrassegno molla contrasto stantuffi	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..Rosso
Diametro diffusori	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..2,29 mm
Ago conico: 970 cc	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..AN (per miscela normale)
1071 cc	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..H6 (per miscela normale)

DATI PER LA REGOLAZIONE DEL MOTORE

Modelli : MINI-COOPER "S" (Mk. I, II & III)

Anno : 1964/70 in poi

MOTORE

Tipo : Modelli Mk I & II	12FA
Modelli Mk III	12H
Cilindrata totale	1275 cc
Rapporto di compressione	9,75:1
Ordine d'accensione	1, 3, 4, 2
Rapporto di compressione	13,36 - 14,07 kg/cm ² a 500 g/min
Regime di minimo lento	ca 600 g/min
Regime di minimo veloce	ca 1000 g/min
Anticipo accensione:	
Fisso.. .. .	2° prima del P.M.S.
Controllo stroboscopico a 600 g/min.. .. .	4° prima del P.M.S.
Riferimenti messa in fase accensione	Incavi sugli ingranaggi della distribuzione e tacche sul volante
Gioco valvole-bilancieri : Normale	0,30 (a freddo)
Competizioni	0,38 (a freddo)

*Gradi e giri motore

DISTRIBUTORE

Marca/Tipo	Lucas 23D4
Senso di rotazione pettine	Antiorario
Angolo chiusura contatti	60° ± 3°
Distanza tra i contatti	0,35 - 0,40 mm
Capacità condensatore	0,18 - 0,24 mF
N. di catalogo.. .. .	40819, 41033

Anticipo centrifugo

Controllo in regime di decelerazione*	28° - 32° a 7000 g/min
	22° - 26° a 5200 g/min
	10° - 14° a 1600 g/min
	6° - 12° a 1000 g/min
	0° - 3° a 600 g/min
Non si ha anticipo a regimi inferiori a	450 g/min

*Gradi e giri motore

CANDELE

Marca	Champion
Tipo	N9Y
Distanza elettrodi	0,625 mm

BOBINA D'ACCENSIONE

Marca/Tipo	Lucas HA12
Resistenza primario a 20°C.. .. .	3 - 4 Ohm (a freddo)
Assorbimento, con accensione inserita	3,9 A

CARBURATORI

Marca/Tipo	Doppi, S.U. Tipo HS2
Contrassegno molle contrasto stantuffi.. .. .	Rosso
Diametro diffusori	2,29 mm
Aghi conici : per miscela normale	M
per miscela ricca	AH2
per miscela povera	EB

DATI PER LA REGOLAZIONE DEL MOTORE

Modelli: MINI CLUBMAN

Anno : 1969 - 72

MOTORE

Tipo	99H
Cilindrata totale	998 cc
Rapporto di compressione	8,3:1
Ordine d'accensione	1, 3, 4, 2 ₂
Pressione di compressione	10,5 kg/cm ²
Regime di minimo lento	500 g/min
Regime di minimo veloce	900 g/min
Anticipo accensione:	
Statico	5° prima del P.M.S.
†* Controllo stroboscopico a 600 g/min ..	8° prima del P.M.S.
Riferimenti messa in fase accensione ..	Incavi sugli ingranaggi della distribuzione e tacche sul volano
Gioco bilancieri-valvole (a freddo)	0,305 mm

DISTRIBUTORE

Marca/Tipo	Lucas 25D ^{1/2} o 45D4
Senso di rotazione del pettine	Antiorario
Angolo chiusura contatti: 25D4	60° + 3°
45D4	51° + 5°
Distanza tra i contatti	0,35 - 0,40 mm
Capacità condensatore	0,18 - 0,14 mF
N. di catalogo: 25D4	41030
45D4	41412

Anticipo centrifugo

Controllo in regime di decelerazione* ..	22° - 26° a 5000 g/min
	16° - 20° a 3400 g/min
	9° - 13° a 1600 g/min
	6° - 10° a 1300 g/min
	0° - 4° a 900 g/min
Non si ha anticipo al di sotto di ..	600 g/min

Anticipo a depressione

Inizio funzionamento	127 mm Hg
Fine corsa correttore*	14° a 279 mm Hg

CANDELE

Marca.. .. .	.. Champion
Tipo .. .. .	.. N9Y o N5
Distanza elettrodi .. .. .	.. 0,625 mm

BOBINA D'ACCENSIONE

Marca/Tipo .. .. .	.. Lucas LA12
Resistenza primario a 20° C .. .. .	.. 3,2 - 3,4 Ohm (a freddo)
Assorbimento, con accensione inserita ..	.. 3,9 A

CARBURATORE

Marca/Tipo .. .. .	.. S.U. Tipo HS2
Contrassegno molla contrasto stantuffo ..	.. Rosso
Diametro diffusore .. .. .	.. 2,29 mm
Ago conico : per miscela normale .. .. .	.. GX
per miscela ricca .. .. .	.. M
per miscela povera .. .. .	.. GG

* Gradi e giri/min albero motore † Con tubetto correttore scollegato

DATI PER LA REGOLAZIONE DEL MOTORE

Modelli : MINI 1275 GT

Anno : 1969 - 72

MOTORE

Tipo	12H
Cilindrata totale	1274,86 cc
Rapporto di compressione : A.C.	8,8:1
B.C.	8 :1
Ordine d'accensione	1, 3, 4, 2
Pressione di compressione	12,3 kg/cm ²
Regime di minimo lento	650 g/min
Regime di minimo veloce	1050 g/min
Anticipo accensione:	
+ Statico	8° prima del P.M.S.
+* Controllo stroboscopico a 600 g/min	10° prima del P.M.S.
Riferimenti messa in fase accensione	Incavi sugli ingranaggi della distribuzione e tacche sul volante
Gioco valvole-bilancieri (a freddo)	0,305 mm

DISTRIBUTORE

Marca/Tipo	Lucas 25D4 o 45D4
Senso di rotazione del pettine	Antiorario
Angolo di chiusura contatti: 25D4	60° + 3°
45D4	51° + 5°
Distanza tra i contatti	0,35 - 0,40 mm
Capacità condensatore	0,18 - 0,24 mF
N. di catalogo: 25D4	41257
45D4	41419

Anticipo centrifugo

Controllo in regime di decelerazione*	18° - 22° a 4000 g/min
	11° - 15° a 2800 g/min
	6° - 10° a 2000 g/min
	4° - 8° a 1600 g/min
	0° - 3° a 800 g/min
Non si ha anticipo al di sotto di	300 g/min

Anticipo a depressione

Inizio funzionamento	762 mm Hg
Fine corsa correttore*	18° - 22° a 254 mm Hg

CANDELE

Marca .. .. .	..Champion
Tipo .. .. .	..N9Y
Distanza elettrodi .. .. .	..0,625 mm

BOBINA D'ACCENSIONE

Marca/Tipo .. .. .	..Lucas LA12
Resistenza primario a 20°C .. .. .	..3,2 - 3,4 Ohm (a freddo)
Assorbimento, con accensione inserita .. .. .	..3,9 A

CARBURATORE

Marca/Tipo .. .. .	..S.U. Tipo HS4
Contrassegno molla contrasto stantuffo .. .. .	..Rosso
Diametro diffusore .. .. .	..2,29 mm
Agò conico : per miscela normale .. .. .	..AC
per miscela ricca .. .. .	..BQ
per miscela povera .. .. .	..HA

* Gradi e giri/min. albero motore † Con tubetto correttore scollegato

DATI PER LA REGOLAZIONE DEL MOTORE

Modelli : MINI 850 Berline e Varianti (848 cc)

Anno : 1972 - 74

MOTORE

Tipo .. .. .	.. .. .	85H	
Cilindrata totale .. .. .	.. .. .	848 cc	
Rapporto di compressione .. .. .	.. .. .	8,3:1	
Ordine d'accensione .. .. .	.. .. .	1, 3, 4, 2	
Pressione di compressione .. .. .	.. .. .	10,5 kg/cm ²	
Regime di minimo lento .. .. .	.. .. .	800 g/min	
Regime di minimo veloce .. .. .	.. .. .	1100 - 1200 g/min	
Gioco valvole-bilancieri (a freddo) .. .. .	.. .. .	0,30 mm	
Riferimenti messa in fase accensione .. .. .	.. .. .	Incavi sugli ingranaggi della distribuzione e tacche sul volano	
Anticipo accensione:			
Statico .. .. .	.. .. .	P.M.S.	
†* Controllo stroboscopico a 1000 g/min .. .. .	.. .. .	19° prima del P.M.S. ‡	$\left\{ \begin{array}{l} 9^\circ \text{ prima del P.M.S.} \\ 14^\circ \text{ prima del P.M.S.} \end{array} \right.$

DISTRIBUTORE

Marca/Tipo .. .. .	.. .. .	Lucas 25D4 o 45D4	
Distanza tra i contatti .. .. .	.. .. .	0,35 - 0,40 mm	
Senso di rotazione del pettine .. .. .	.. .. .	Antiorario	
Angolo chiusura contatti: 25D4 .. .. .	.. .. .	60° ± 3°	
45D4 .. .. .	.. .. .	51° ± 5°	
Capacità condensatore .. .. .	.. .. .	0,18 - 0,24 mF	
N. di catalogo: 25D4 .. .. .	.. .. .	41026	41569 ‡
45D4 .. .. .	.. .. .	41411	41570 ‡

Anticipo centrifugo

Controllo in regime di decelerazione* †	30°-34° a 3400 g/m	18°-22° a 4000 g/m
	24°-28° a 2500 g/m	11°-15° a 2800 g/m
	16°-20° a 1300 g/m	4°- 8° a 1600 g/m
	9°-15° a 900 g/m	0°- 3° a 800 g/m
	1°- 7° a 700 g/m	
Non si ha anticipo al di sotto di	500 g/min	300 g/min

Anticipo a depressione

Inizio funzionamento .. .. .	.. .. .	178 mm Hg	127 mm Hg
Fine corsa correttore* .. .. .	.. .. .	10° a 330 mm Hg	20° a 330 mm Hg

CANDELE

Marca/Tipo .. .. .	.. .. .	Champion N9Y
Distanza tra gli elettrodi .. .. .	.. .. .	0,65 mm

BOBIBA D'ACCENSIONE

Marca/Tipo .. .. .	.. .. .	Lucas LA12
Resistenza primario a 20°C .. .. .	.. .. .	3,2 - 3,4 Ohm (a freddo)
Assorbimento, con accensione inserita .. .. .	.. .. .	3,9 A

CARBURATORE

Marca/Tipo .. .. .	.. .. .	S.U. Tipo HS2
Sigla .. .. .	.. .. .	AUD 449
Contrassegno molla contrasto stantuffo .. .. .	.. .. .	Rosso
Diametro getto .. .. .	.. .. .	3 mm
Ago conico .. .. .	.. .. .	AAV

GAS DI SCARICO

Tenore max. ossido di carbonio al minimo controllato con analizzatore	3,5 - 4,5%
---	---------	------------

* Gradi e giri/min motore † Tubetto correttore scollegato ‡ 1974 in poi: Montato su un numero limitato di vetture con cambio meccanico

DATI PER LA REGOLAZIONE DEL MOTORE

Modelli: MINI CLUBMAN
MINI 1000 - Berline e Varianti

(998 cc)

Anno: 1972 - 74

MOTORE

Tipo .. .. .	.. .. .	99H
Cilindrata totale .. .. .	.. .. .	998 cc
Rapporto di compressione .. .. .	.. .. .	8,3:1
Ordine d'accensione .. .. .	.. .. .	1, 3, 4, 2 ₂
Pressione di compressione .. .. .	.. .. .	10,5 kg/cm ²
Regime di minimo lento .. .. .	.. .. .	800 g/min
Regime di minimo veloce .. .. .	.. .. .	1100 - 1200 g/min
Anticipo accensione:		
Statico .. .. .	.. .. .	5° prima del P.M.S.
†*Controllo stroboscopico a 1000 g/min .. .. .	.. .. .	11° prima del P.M.S. ‡
Riferimenti messa in fase accensione .. .. .	.. .. .	{ 10° prima del P.M.S. 13° prima del P.M.S.
Riferimenti messa in fase accensione .. .. .	.. .. .	Incavi sugli ingranaggi della distribuzione e tacche sul valano
Gioco valvole-bilancieri (a freddo).. .. .	.. .. .	0,30 mm

DISTRIBUTORE

Marca/Tipo .. .. .	.. .. .	Lucas 25D4 o 45D4
Senso di rotazione del pettine .. .. .	.. .. .	Antiorario
Angolo chiusura contatti: 25D4 .. .. .	.. .. .	60° + 3°
45D4 .. .. .	.. .. .	51° ± 5°
Distanza tra i contatti .. .. .	.. .. .	0,35 - 0,40 mm
Capacità condensatore .. .. .	.. .. .	0,18 - 0,24 mF
N. catalogo: 25D4 .. .. .	.. .. .	41254
45D4 .. .. .	.. .. .	41212
Anticipo centrifugo .. .. .	.. .. .	22° - 26° a 5000 g/m
Controllo in regime di decelerazione*† .. .. .	.. .. .	16° - 20° a 3400 g/m
	.. .. .	9° - 13° a 1600 g/m
	.. .. .	6° - 10° a 1300 g/m
	.. .. .	0° - 4° a 900 g/m
Non si ha anticipo al di sotto di .. .. .	.. .. .	600 g/min
Anticipo a depressione		
Inizio funzionamento .. .. .	.. .. .	127 mm Hg
Fine corsa correttore* .. .. .	.. .. .	14° a 279 mm Hg

41246 ‡
41418 ‡

18° - 23° a 5600 g/m
14° - 18° a 4000 g/m
9° - 13° a 2400 g/m
6° - 10° a 1500 g/m
0° - 1° a 900 g/m
800 g/min

CANDELE

Marca/Tipo .. .. .	.. .. .	Champion N9Y
Distanza elettrodi .. .. .	.. .. .	0,65 mm

BOBINA D'ACCENSIONE

Marca/Tipo .. .. .	.. .. .	Lucas LA12
Resistenza primario a 20°C .. .. .	.. .. .	3,2 - 3,4 Ohm (a freddo)
Absorbimento, con accensione inserita .. .. .	.. .. .	3,9 A

CARBURATORE

Marca/Tipo .. .. .	.. .. .	SU Tipo HS2
Sigla .. .. .	.. .. .	AUD 509
Contrasegno molla contrasto stantuffo .. .. .	.. .. .	Rosso
Diametro getto .. .. .	.. .. .	mm 3
Ago conico .. .. .	.. .. .	AAV

GAS DI SCARICO

Tenore max ossido di carbonio al minimo, controllato con analizzatore	3,5 - 4,5%
---	---------	------------

* Gradi e giri/min motore † Tubetto correttore scollegato ‡ 1974 in poi: Montato su un numero limitato di vetture con cambio meccanico

DATI PER LA REGOLAZIONE DEL MOTORE

Modelli conformi ai regolamenti europei in materia d'inquinamento atmosferico (CEE 15)

Modelli : MINI 1275 GT

Anno: 1972 - 74
1974 - 76

MOTORE

Tipo .. .. .	.. 12H
Cilindrata totale .. .. .	.. 1274,86 cc
Rapporto di compressione .. .. .	.. 8,8:1
Ordine d'accensione .. .. .	.. 1, 3, 4, 2
Pressione di compressione .. .. .	.. 12,3 kg/cm ²
Regime di minimo lento .. .. .	.. 750 g/min
Regime di minimo veloce .. .. .	.. 1100 - 1200 g/min
<u>Anticipo accensione:</u>	
Statico .. .. .	.. 8° prima del P.M.S.
†*Controllo stroboscopico a 1000 g/min .. .. .	.. 13° prima del P.M.S.
Riferimenti messa in fase accensione .. .. .	.. Incavi sugli ingranaggi della distribuzione e tacche sul volante
Gioco valvole-bilancieri (a freddo).. .. .	.. 0,30 mm

DISTRIBUTORE

Marca/Tipo .. .. .	.. Lucas 25D4 o 45D4
Senso di rotazione del pettine .. .. .	.. Antiorario
Angolo chiusura contatti : 25D4 .. .. .	.. 60° + 3°
45D4 .. .. .	.. 51° + 5°
Distanza tra i contatti .. .. .	.. 0,35 - 0,40 mm
Capacità condensatore .. .. .	.. 0,18 - 0,24 mF
N. di catalogo: 25D4 .. .. .	.. 41257, 41214
45D4 .. .. .	.. 41419

Anticipo centrifugo

Controllo in regime di decelerazione*†.. .. .	.. 18° - 22° a 4000 g/min
	.. 11° - 15° a 2800 g/min
	.. 6,5° - 10° a 2100 g/min
	.. 4° - 8° a 1600 g/min
	.. 0° - 3° a 800 g/min

Non si ha anticipo al di sotto di 300 giri/min

Anticipo a depressione

Inizio funzionamento .. .. .	.. 76 mm Hg
Fine corsa correttore* .. .. .	.. 20° a 254 mm Hg

CANDELE

Marca/Tipo .. .. .	.. Champion N9Y
Distanza elettrodi .. .. .	.. 0,65 mm

BOBINA D'ACCENSIONE

Marca/Tipo .. .. .	.. Lucas LA12
Resistenza primario a 20°C .. .. .	.. 3,2 - 3,4 Ohm (a freddo)
Assorbimento, con accensione inserita .. .. .	.. 3,9 A

CARBURATORE

Marca/Tipo .. .. .	.. SU Tipo HS4
Sigla .. .. .	.. AUD 567
Contrassegno molla contrasto stantuffo .. .. .	.. Rosso
Diametro getto .. .. .	.. 3 mm
Ago conico .. .. .	.. ABB

GAS DI SCARICO

Tenore max. ossido di carbonio al minimo, controllato con analizzatore 3 - 4,5%
--	-------------

* Gradi e giri/min. motore

† Con tubetto correttore scollegato

DATI PER LA REGOLAZIONE DEL MOTORE

Modelli conformi ai regolamenti europei in materia d'inquinamento atmosferico (CEE 15)

Modelli: MINI 850 - Berline e Varianti

848 cc

Anno: 1974 - 76

MOTORE

Tipo	85H
Cilindrata totale	848 cc
Rapporto di compressione	8,3:1
Ordine d'accensione	1, 3, 4, 2
Pressione di compressione	105 kg/cm ²
Regime di minimo lento	800 giri/min
Regime di minimo veloce	1100 - 1200 giri/min
Gioco valvole-bilancieri (a freddo).. .. .	0,30 mm
Riferimenti messa in fase accensione	Incavi sugli ingranaggi della distribuzione, tacche sul volano
Anticipo accensione:	
Statico	6° prima del P.M.S.
†*Controllo stroboscopico a 1000 giri/min	11° prima del P.M.S.

DISTRIBUTORE

Marca/Tipo	Lucas 45D4
Distanza tra i contatti	0,35 - 0,40 mm
Senso di rotazione del pettine	Antiorario
Angolo chiusura contatti	51° + 5°
Capacità condensatore	0,18 - 0,24 mF
N. di catalogo	41570

Anticipo centrifugo

Controllo in regime di decelerazione*†	18° - 22° a 4000 giri/min 11° - 15° a 2800 giri/min 4° - 8° a 1600 giri/min 0° - 3° a 800 giri/min
Non si ha anticipo al di sotto di	300 giri/min

Anticipo a depressione

Inizio funzionamento	127 mm Hg
Fine corsa correttore*	20° a 330 mm Hg

CANDELE

Marca/Tipo	Champion N9Y
Distanza tra gli elettrodi	0,65 mm

BOBINA D'ACCENSIONE

Marca/Tipo	Lucas LA12
Resistenza primario a 20°C	3,2 - 3,4 Ohm (a freddo)
Assorbimento, con accensione inserita	3,9 A

CARBURATORE

Marca/Tipo	SU Tipo HS4
Sigla	AUD 611
Contrassegno molla contrasto stantuffo	Rosso
Diametro getto	3 mm
Ago conico	ABS

GAS DI SCARICO

Tenore max ossido di carbonio al minimo, controllato con analizzatore	3,5 - 4,5%
--	------------

* Gradi e giri/min motore † Tubetto correttore scollegato

DATI PER LA REGOLAZIONE DEL MOTORE

Modelli conformi ai regolamenti europei in materia d'inquinamento atmosferico (CEE 15)

Modelli: MINI CLUBMAN (Cambio meccanico ed automatico)
MINI 1000 - Berline e Varianti (Cambio meccanico) 998 cc
 - Berline (Cambio automatico)

Anno: 1974 - 76

MOTORE

Tipo	99H
Cilindrata totale	998 cc
Rapporto di compressione	8,3:1
Ordine d'accensione	1, 3, 4, 2
Pressione di compressione	10,5 kg/cm ²
Regime di minimo lento	750 giri/min
Regime di minimo veloce	1100 - 1200 giri/min
Anticipo accensione:	
Statico	4° prima del P.M.S.
†*Controllo stroboscopico a 1000 giri/min	7° prima del P.M.S.
Riferimenti messa in fase accensione	Incavi sugli ingranaggi della distribuzione, tacche sul volante
Gioco valvole-bilancieri (a freddo)	0,30 mm

DISTRIBUTORE

Marca/Tipo	Lucas 4504
Senso di rotazione del pettine	Antiorario
Angolo chiusura contatti	51° ± 5°
Distanza tra i contatti	0,35 - 0,40 mm
Capacità condensatore	0,18 - 0,24 mF
N. di catalogo	41418

Anticipo centrifugo

Controllo in regime di decelerazione*†	14° - 18° a 4000 giri/min 9° - 13° a 2400 giri/min 6° - 10° a 1500 giri/min 0° - 1° a 900 giri/min
Non si ha anticipo al di sotto di	800 giri/min

Anticipo a depressione

Inizio funzionamento	152 mm Hg
Fine corsa correttore*	16° a 356 mm Hg

ANDELE

Marca/Tipo	Champion N9Y
Distanza tra gli elettrodi	0,65 mm

BOBINA D'ACCENSIONE

Marca/Tipo	Lucas LA12
Resistenza primario a 20°C	3,2 - 3,4 Ohm (a freddo)
Assorbimento, con accensione inserita	3,9 A

ARBURATORE

Marca/Tipo	SU Tipo HS4
Sigla	AUD 679
Contrassegno molla contrasto stantuffo	Rosso
Diametro getto	3 mm
Ago conico	ABX

AS DI SCARICO

Tenore max di ossido di carbonio al minimo controllato con analizzatore	3,5 - 4,5%
---	------------

* Gradi e giri/min albero motore † Tubetto correttore scollegato

DATI PER LA REGOLAZIONE DEL MOTORE

Modelli conformi ai regolamenti europei in materia d'inquinamento atmosferico (CEE 15)

Modelli: MINI CLUBMAN

1098 cc

Anno: 1974 - 76

MOTORE

Tipo	10H
Cilindrata totale	1098 cc
Rapporto di compressione	8,5:1
Ordine d'accensione	1, 3, 4, 2 ₂
Pressione di compressione	11,6 kg/cm ²
Regime di minimo lento	750 giri/min
Regime di minimo veloce	1100 - 1200 g/min
Anticipo accensione:	
Statico	9° prima del P.M.S.
†*Controllo stroboscopico a 1000 g/min	12° prima del P.M.S.
Riferimenti messa in fase accensione	Incavi sugli ingranaggi della distribuzione e tacche sul volano
Gioco valvole-bilancieri (a freddo).. .. .	0,30 mm

DISTRIBUTORE

Marca/Tipo	Lucas 25D4 p 45D4
Senso di rotazione del pettine	Antiorario
Angolo chiusura contatti: 25D4	60° + 3°
45D4	51° + 5°
Distanza contatti	0,35 - 0,40 mm
Capacità condensatore	0,18 - 0,24 mF
N. di catalogo: 25D4	41246
45D4	41418

Anticipo centrifugo

Controllo in regime di decelerazione*†.. .. .	20° - 24° a 6000 g/min
	14° - 18° a 4000 g/min
	9° - 13° a 2400 g/min
	6° - 10° a 1500 g/min
	0° - 1° a 900 g/min

Non si ha anticipo al di sotto di 800 g/min

Anticipo a depressione

Inizio funzionamento	152 mm Hg
Fine corsa correttore*	16° a 356 mm Hg

CANDELE

Marca/Tipo	Champion N9Y
Distanza elettrodi	0,65 mm

BOBINA D'ACCENSIONE

Marca/Tipo	Lucas LA12
Resistenza primario a 20°C	3,2 - 3,4 Ohm (a freddo)
Assorbimento, con accensione inserita	3,9 A

CARBURATORE

Marca/Tipo	SU Tipo HS4
Sigla	AUD 508
Contrassegno molla contrasto stantuffo	Rosso
Diametro getto	3 mm
Ago conico	ABP

GAS DI SCARICO

Tenore max. ossido di carbonio al minimo, controllato con analizzatore	3 - 4,5%
--	----------

* Gradi e giri/min albero motore

† Con tubetto correttore scollegato

DATI PER LA REGOLAZIONE DEL MOTORE

Modello: Mini 850 - Berlina e varianti
conformemente ai regolamenti europei
per il controllo dell'emissione di scarico
(ECE 15)

Anno: 1976 in poi

MOTORE

Tipo	85H	
Cilindrata totale	51,7 pollici cubi	848 cc
Rapporto di compressione	8,3:1	
Ordine d'accensione	1-3-4-2	
Pressione di compressione	170 libbre/poll.quadro	11,9 kgf/cm ²
Regime del minimo	750 giri/min.	
Regime del minimo veloce	1200 giri/min.	
Gioco valvole/bilancieri (a freddo)	0,012 poll.	0,3 mm
Riferimenti messa in fase	incavi sugli ingranaggi della distribuzione e tacche sul volano	
Messa in fase dell'accensione: stroboscopica a 1000 giri/min.* †	7° PPMS	

SPINTEROGENO

Modello/tipo	Lucas 45D4	
Distanza tra i contatti	0,014 - 0,016 poll.	0,36 - 0,40 mm
Rotazione spazzola	antioraria	
Angolo dwell	51° + 5°	
Portata condensatore	0,18 - 0,24 microfarad	
Numero di serie	41417	

Anticipo centrifugo

Controllo regime di decelerazione * †	24°-28° a 4800 giri/min. 18°-22° a 2800 giri/min. 12°-16° a 1600 giri/min. 0°-4° ad 800 giri/min. 300 giri/min.
---------------------------------------	---

Non si ha anticipo al di sotto dei

Anticipo a depressione

Inizio funzionamento	3 poll. Hg	76,2 mm Hg
Fine corsa *	18° a 1,5 poll. Hg	381 mm Hg

* Gradi albero motore e giri/min.
† e con tubo di depressione staccato

CANDELE

Modello/tipo	Champion N9Y	
Distanza elettrodi	0,025 poll.	0,65 mm

BOBINA D'ACCENSIONE

Modello/tipo	Lucas LA 12	
Resistenza primaria a 20°C (68°F)	3,2 - 3,4 ohm	
Assorbimento con accensione inserita	3,9 ampères	

CARBURATORE

Modello/tipo	S.U. tipo HS4	
Sigle specifica	FZX 1043, FZX 1064, FZX 1142 oppure FZX 1143	
Molla del pistoncino	color rosso	
Diametro getto	0,09 poll.	3 mm
Spillo	ADH	

EMISSIONE DI SCARICO

Indice di lettura con analizzatore gas di scarico a regime motore del minimo	3% di CO con carburatori FZX 10 43, FZX 1142 oppure FZX 1143 3-4,5% di CO con carburatori FZX 1064
--	---

DATI PER LA REGOLAZIONE DEL MOTORE

Modello: Mini Clubman (cambio automatico)
Mini 1000 - Berlina e varianti
(cambio meccanico)
Mini 1000 - Berlina
(cambio automatico)

Anno: 1976 - 78

conformemente ai parametri dei regolamenti europei per il controllo delle emissioni di scarico (ECE 15)

MOTORE

Tipo	99H	
Cilindrata totale	60,96 poll. cubi	998 cc
Rapporto di compressione	8,3:1	
Ordine d'accensione	1 - 3 - 4 - 2	
Pressione di compressione	170 libbre/poll. quadro	11,9 kg/cmq
Regime del minimo	750 giri/min.	
Regime del minimo veloce:	1300 giri/min.	
	cambio meccanico	
	cambio automatico	
Messa in fase dell'accensione:		
stroboscopica a 1000 giri/min. * †	7° PPMS	
riferimenti di messa in fase	incavi sugli ingranaggi della distribuzione e tacche sul volante o sul convertitore	
gioco valvole/bilancieri (a freddo)	0,012 poll.	0,30 mm

SPINTEROGENO

Modello/tipo	Lucas 45D4	
Senso di rotazione della spazzola	antiorario	
Angolo dwell	51° ± 5°	
Distanza contatti	0,014 - 0,016 poll.	0,35-0,40 mm
Capacità condensatore	0,18-0,24 microfarad	
Numero di serie	41418	

Anticipo centrifugo

Controllo con regime di decelerazione * †	14° - 18° a 4000 giri/min.
	9° - 13° a 2400 giri/min.
	6° - 10° a 1500 giri/min.
	0° - 1° a 900 giri/min.
Non si ha anticipo al di sotto degli	800 giri/min.

Anticipo a depressione

Inizio funzionamento	6 poll. Hg	152 mm Hg
Fine corsa *	16° a 14 poll. Hg	356 mm Hg
*Gradi e giri/min. albero motore		
†con tubo di depressione staccato		

CANDELE

Modello/tipo	Champion N9Y	
Distanza elettrodi	0,025 poll.	0,65 mm

BOBINA D'ACCENSIONE

Modello/tipo	Lucas LA 12
Resistenza primaria a 20°C (68°F)	3,2 - 3,4 ohm
Assorbimento con accensione inserita	3,9 ampères

CARBURATORE

Modello/tipo	SU tipo HS4	
Sigle specifica	FZX 1044, FZX 1065, FZX 1146 oppure FZX 1147	
Molla del pistoncino	color rosso	
Diametro getto	0,09 poll.	3 mm
Spillo	ADE	

EMISSIONE DI SCARICO

Indice di lettura con analizzatore gas di scarico a regime motore del minimo	3% di CO con carburatori FZX 1044, FZX 1146 o FZX 1147
	3-4,5% CO con carburatori FZX 1065



DATI PER LA REGOLAZIONE DEL MOTORE

Modello: Mini Clubman - Mini 'Special' (Cambio meccanico)
 conformemente ai parametri dei regolamenti europei in
 merito al controllo delle emissioni di scarico (ECE 15)

Anno: 1976 - 78

MOTORE

Tipo	10H	
Cilindrata totale	67 poll. cubi	1098 cc
Rapporto di compressione	8,5:1	
Ordine d'accensione	1 - 3 - 4 - 2	
Pressione di avviamento	165 libbre/poll. quadro	11,6 kg/cm ²
Regime del minimo	750 giri/min.	
Regime del minimo veloce	1200 giri/min.	
Anticipo accensione:		
stroboscopica a 1000 giri/min.* †	12° PPMS	
Riferimenti messa in fase	incavi sugli ingranaggi della distribuzione e tacche sul volano	
Gioco valvole/bilancieri (a freddo)	0,012 poll.	0,30 mm

SPINTEROGENO

Modello/tipo	Lucas 45D4	
Senso di rotazione della spazzola	antiorario	
Angolo dwell	51° + 5°	
Distanza contatti	0,014 - 0,016 poll.	0,36-0,40 mm
Capacità condensatore	0,18 - 0,24 microfarad	
Numero di serie	41418	

Anticipo centrifugo

Controllo con regime di decelerazione * †	20°-24° a 6000 giri/min.
	14°-18° a 4000 giri/min.
	9° -13° a 2400 giri/min.
	6° -10° a 1500 giri/min.
	0° - 1° a 900 giri/min.

Non si ha anticipo al di sotto degli

Anticipo a depressione

Inizio funzionamento	800 giri/min.	
Fine corsa	(6 - 14 - 8)	
	6 poll. Hg	152 mm Hg
	16° a 14 poll. Hg	356 mm Hg

* Gradi e giri/min. albero motore † tubo di depressione staccato

CANDELE

Modello/tipo	Champion N9Y	
Distanza elettrodi	0,025 poll.	0,65 mm

BOBINA D'ACCENSIONE

Modello/tipo	Lucas LA 12
Resistenza primaria a 20°C (68°F)	3,2 - 3,4ohm
Assorbimento con accensione inserita	3,9 ampères

CARBURATORE

Modello/tipo	S.U. tipo HS4	
Sigle specifiche	FZX 1045, FZX 1066, FZX 1160 oppure FZX 1161	
Molla del pistoncino	color rosso	
Diametro getto	0,09 poll.	3 mm
Spillo	ABP	

EMISSIONE DI SCARICO

Indice di lettura con analizzatore gas di scarico a regime motore del minimo	3% di CO con carburatori FZX 1045, FZX 1160 oppure FZX 1161
	3-4,5% di CO con carburatori FZX 1066



DATI PER LA REGOLAZIONE DEL MOTORE

Modello: Mini 1275 GT - (cambio meccanico)

Anno: 1976 - 77

conformemente ai parametri dei regolamenti europei per le emissioni di scarico (ECE 15)

MOTORE

Tipo	12H	
Cilindrata totale	77,8 poll. cubi	1275 cc
Rapporto di compressione	8,8:1	
Ordine d'accensione	1 - 3 - 4 - 2	
Pressione di compressione	175 libbre/poll. quadro	12,3 kg/cm ²
Regime del minimo	850 giri/min.	
Regime del minimo veloce	1300 giri/min.	
Anticipo accensione:		
stroboscopica a 1000 giri/min.* †	13° PPMS	
Riferimenti messa in fase	incavi sugli ingranaggi della distribuzione e tacche sul volano	
Gioco valvole/bilancieri (a freddo)	0,012 poll.	0,30 mm

SPINTEROGENO

Modello/tipo	Lucas 45 D4	
Senso di rotazione della spazzola	antiorario	
Angolo dwell	51° + 5°	
Distanza contatti	0,014 - 0,016 poll.	0,35-0,40 mm
Capacità condensatore	0,18-0,24 microfarad	
Numero di serie	41419	
<u>Anticipo centrifugo</u>	0°-3° ad 800 giri/min.	
Controllo con regime di decelerazione * †	18°-22° a 4000 giri/min. 11°-15° a 2800 giri/min. 6½°-10° a 2100 giri/min. 4°-8° a 1600 giri/min.	
Non si ha anticipo al di sotto dei	300 giri/min.	
<u>Anticipo a depressione</u>	(3 - 10 - 10)	
Inizio funzionamento	3 poll. Hg	76 mm Hg
Fine corsa *	20° a 10 poll.	254 mm Hg
*Gradi e giri/min. albero motore † tubo di depressione staccato		

CANDELE

Modello/tipo	Champion N9Y	
Distanza elettrodi	0,025 poll.	0,65 mm

BOBINA D'ACCENSIONE

Modello/tipo	Lucas LA12	
Resistenza primaria a 20°C (68°F)	3,2 - 3,4 ohm	
Assorbimento con accensione inserita	3,9 ampères	

CARBURATORE

Modello/tipo	S.U. tipo HS4	
Sigle specifica	FZX1046, FZX1047, FZX1164 oppure FZX1165	
Molla del pistoncino	color rosso	
Diametro getto	0,09 poll.	3 mm
Spillo	ABB	

EMISSIONE DI SCARICO

Indice di lettura con analizzatore gas di scarico a regime motore del minimo	3% di CO con carburatori FZX 1046, FZX 1164 oppure FZX 1165 3 - 4,5% di CO con carburatori FZX 10 47
--	---

DATI PER LA REGOLAZIONE DEL MOTORE

Modello: Mini Clubman - (cambio automatico)
Mini 1000 - Berlina e varianti (cambio meccanico)
Mini 1000 - Berlina (cambio automatico)

Anno 1978

Conforme parametri europei regolazione emissioni di scarico ECE 15

MOTORE

Tipo	99H	
Cilindrata	60,96 in ³	998cc cc
Rapporto compressione	8,3:1	
Ordine accensione;	1 - 3 - 4 - 2	
Pressione e compressione	170 lb/in ²	11,9 kg/cm ²
Regime del minimo.	750 giri/minuto	
Regime minimo veloce; Cambio meccanico. . .	1300 giri/minuto	
Cambio automatico. . .	1200 giri/minuto	
Messa in fase accensione:		
Stroposcopica a 1000 giri/minuto*†	prima P.M.S	
Tacche messa in fase.	avvallamenti sugli ingranaggi distribuzione e contrassegni sul volano o convertitore;	
Gioco valvole/punterie (A freddo).	0,012 in	0,30 mm

DISTRIBUTORE

Modello/tipo.	Lucas 45D4
Rotazione spazzola.	Antioraria
Angolo Dwell	51° ± 5°
Distanza rottore	0,014-0,016 in 0,35-0,40 mm
Capacità condensatore	0,18-0,24 microfarad
Numero serie	41406

Anticipo centrifugo

Controllo decelerazione*†	23°-27° a 4800 giri/minuto
	16°-20° a 2500 giri/minuto
	8° -12° a 1600 giri/minuto
	0° -4° a 700 giri/minuto
Anticipo nullo al di sotto dei.	300 giri/minuto

Anticipo depressione	(3-13-12)
Inizia	3 in Hg 76 Hg
Termina	24° a 13 in Hg 330 mm Hg

*Gradi albero motore e giri/minuto †Tubo depressione

CANDELE

Modello/tipo	Champion N9Y
Distanza elettrodi	0,025 in 0,65 mm

BOBINA DI ACCENSIONE

Modello/tipo	Lucas LA 12
Resistenza primaria a 20°centigradi (68°F)	3,2-3,4 ohms
Consumo con accensione inserita	3,9 Amperes

CARBURATORE

Modello/tipo	S.U. Tipo HS4
Specifica	FZX 1146
Molla pistoncino	Rossa
Diametro oggetto	0,09 in 3 mm
Spillo	ADE

EMISSIONE SCARICO

Indice lettura analizzatore gas di scarico a regime minimo motore	3% di CO
---	----------



DATI PER LA REGOLAZIONE DEL MOTORE

Modello: Mini 1275 GT - (Cambio meccanico)

Anno 1978

Conforme parametri europei controllo emissioni di scarico (ECE 15)

MOTORE

Tipo	12H	
Cilindrata	77,8 in ³	1275 cc
Rapporto compressione	8,8: 1	
Ordine accensione	1,3,4,2	
Pressione e compressione	175 lb/in ²	12,3 kg/cm ²
Regime del minimo veloce	750 giri/minuto	
Regime del minimo veloce	1100 giri/minuto	
Messa in fase accensione:		
Stroposcopica a 1000 giri/minuto*†	13° B.T.D.C	
Tacche messa in fase	avvallamenti sugli ingranaggi distribuzione e contrassegni sul volano convertitore;	
Gioco valvole/punterie (a freddo)	0,012 in	0,3 mm

DISTRIBUTORE

Modello/tipo	Lucas 45D4	
Rotazione spazzola	Antioraria	
Angolo Dwell	51° ± 5°	
Distanza ruttore	0,014-0,016 in	0,35-0,40
Capacità condensatore	0,18-0,24 microfarad	
Numero serie	41419	

Anticipo centrifugo

Controllo decelerazione*†	18-22° a 4000 giri/minuto
	11-15° a 2800 giri/minuto
	6½-10° a 2100 giri/minuto
	4-8° a 1600 giri/minuto
	0-3° a 800 giri/minuto
Anticipo nullo al di sotto dei	300 giri/minuto

Ancicipo depressione

.	(3-10-10)	
Inizia	3 in Hg	76 mm Hg
Termina	20° a 10 in	254 mm Hg

*Gradi albero motore e giri minuto

† Tubo depressione

CANDELE

Modello/tipo	Champion N9Y	
Distanza elettrodi	0,025 in	0,65 mm

BOBINA DI ACCENSIONE

Modello/tipo	Lucas LA 12
Resistenza primaria a 20° centigradi (68° F)	3,2-3,4 ohms
Consumo con accensione inserita	3,9 Amperes

CARBURATORE

Modello/tipo	S.U Tipo HS4	
Specifica	FZX 1174	
Molla pistoncino	Rossa	
Diametro oggetto	0,090 in	3 mm
Spillo	AAT	

EMISSIONE SCARICO

Indice lettura analizzatore gas di scarico a regime minimo motore	3% di CO
---	----------



DATI PER LA REGOLAZIONE DEL MOTORE

Modello: Mini 1000 (Canada)

Anno: 1977-1978

MOTORE

Tipo	99H	
Cilindrata	60,96 in ³	998 cc
Rapporto compressione	8,3: 1	
Ordine d'accensione	1-3-4-2	
Pressione avviamento	120 lb/in ²	8,44 kg/cm ²
Regime del minimo	850± 100 giri/minuto	
Regime del minimo veloce	1250± 100 giri/minuto	
Messa in fase accensione		
Stroposcopica a 1500 giri/minuto*	8° prima del P.M.S	
Tacche messa in fase accensione	Tacche sul volano, lancetta sulla scatola chiusura frizione	
Tacche messa in fase distribuzione	Avvallamenti sugli ingranaggi distribuzione	
Gioco valvole punterie (Tiepide)	0,012 in	0,3 mm

DISTRIBUTORE

Modello/tipo	Lucas 43D4	
Rotazione spazzola	Antioraria	
Angolo Dwell	51°± 5°	
Distanza puntine	0,014-0,016 in	0,35-0,4 mm
Capacità condensatore	0,18-0,24 microfarad	
Numero di serie	41404	

Anticipo centrifugo

Controllo decelerazione*	18°-22° a 4000 giri/minuto
	11°-15° a 2800 giri/minuto
	4°-8° a 1600 giri/minuto
	0° -3° a 800 giri/minuto
Anticipo nullo al di sotto dei	300 giri/minuto

*Gradi albero motore e giri/minuto

CANDELE

Modello/tipo	Champion N9Y	
Distanza elettrodi	0,025 in	0,65 mm

BOBINA ACCENSIONE

Modello/tipo	A.C Delco oppure Lucas 16C6
Resistenza primaria 20° centigradi (68° F)	1,43-1,58 ohm
Consumo con accensione inserita	4,5-5,0 Amp
Resistenza autoregolatrice	1,3-1,5 ohm

CARBURATORE

Modello/tipo	S.U. H.S 4 con regolazione temperatura aria	
*Specifica: Modello 1977	FZX 1114	
Modello 1978	FZX 1150	
Diametro starter	1½ in	38 mm
Diametro getto	0,09 in	3 mm
Spillo	ADD	
Molla pistoncino	Rossa	
Registrazione iniziale getto	18 facce dalla staffa	
Gioco farfalla/ammortizzatore	0,08 in	2 mm
Numero minimo ottani carburante	91	

CONTROLLO EMISSIONI DI SCARICO

Contenuto gas scarico (Ossido carbonio) a regime minimo motore (Con iniezione aria scollegata)	5% ±½%
--	--------



DATI PER LA REGOLAZIONE DEL MOTORE

Anno: 1977-1978

Modello: Mini 1000 (Svezia)

MOTORE

Tipo.	99H	
Cilindrata.	60,96 in ³	998 cc
Rapporto compressione	8,3: 1	
Ordine d'accensione	1-3-4-2	
Pressione avviamento.	120 lb/in ²	8,44 kg/cm ²
Regime del minimo	850± 100 giri/minuto	
Regime del minimo veloce.	1250±100 giri/minuto	
Messa in fase accensione		
Stroposcopica a 1500 giri/minuto*	8° prima del P.M.S	
Tacche messa in fase accensione	Tacche sul volante, lancetta sulla scatola chiusura frizione	
Tacche messa in fase distribuzione.	Avvallamenti sugli ingranaggi distribuzione	
Gioco valvole punterie (Tiepide).	0,012 in	0,3 mm

DISTRIBUTORE

Modello/tipo	Lucas 43D4	
Rotazione spazzola	Antioraria	
Angolo Dwell	51° ± 5°	
Distanza puntine	0,014-0,016 in	0,35-0,4
Capacità condensatore.	0,18-0,24 microfarad	
Numero di serie.	41404	

Anticipo centrifugo

Controllo decelerazione*	18° - 22° a 4000 giri/minuto
	11° - 15° a 2800 giri/minuto
	4° - 8° a 1600 giri/minuto
	0° - 3° a 800 giri/minuto
Anticipo nullo al di sotto dei	300 giri/minuto

*Gradi albero motore e giri/minuto

CANDELE

Modello tipo	Champion N9Y	
Distanza elettrodi	0,025 in	0,65 mm

BOBINA ACCENSIONE

Modello/tipo.	A.C Delco o Lucas A 12
Resistenza primaria 20° centigradi (68° F)	1,43-1,58 ohm
Consumo con accensione inserita	4,5-5,0 Amp
Resistenza autoregolatrice.	1,3-1,5 ohm

CARBURATORE

Modello/tipo.	S.U H.S 4 con regolazione temperatura aria	
*Specifica: Modello 1977.	FZX 1115	
Modello 1978.	FZX 1152	
Diametro starter	1½ in	38 mm
Diametro getto.	0,09 in	3 mm
Spillo.	ADF	
Molla pistoncino.	Rossa	
Registrazione iniziale getto.	18 facce dalla staffa	
Gioco farfalla/ammortizzatore	0,08 in	2 mm
Numero minimo ottani carburante	91	

CONTROLLO EMISSIONI DI SCARICO

Contenuto gas di scarico (Ossido carbonio) a regime minimo motore (Con iniezione aria scollegata)	5% ± ½%
---	---------



MANUTENZIONE

I N D I C E

	PAGINA
Sommario delle operazioni di riparazione	Manutenzione 2-4
Leggenda e schema lubrificazione	Manutenzione 6-7
Lubrificanti di servizio	Manutenzione 8
Liquidi raccomandati, antigelo, volumi	Manutenzione 9
Lubrificazione - manutenzione di routine	
Motore trasmissione	Manutenzione 10-11
Carburatore	Manutenzione 12
Sospensioni anteriori e posteriori e freno a mano	Manutenzione 12
Impianto raffreddamento:	
Registrazione della cinghia di comando	Manutenzione 13
Rabbocco	Manutenzione 13
Frizione:	
Gioco leva di stacco	Manutenzione 13
Contenitori liquido freni e frizione:	
Livello dei liquidi	Manutenzione 14
Motore /trasmissione:	
Filtro dell'aria	Manutenzione 14-15
Gioco bilancieri valvole	Manutenzione 15
Accensione - spinterogeno 25D4	Manutenzione 16
- spinterogeno 45D4	Manutenzione 28
Messa a punto carburatore - singolo (fino al 1976)	Manutenzione 18
- doppio	Manutenzione 19-22
Freni:	
Registrazione e controllo guarnizioni	Manutenzione 22
Pastiglie freni a disco	Manutenzione 24
Filtro servofreni	Manutenzione 24
Manutenzione preventiva	Manutenzione 24
Ruote pneumatici	Manutenzione 25
Sterzo	Manutenzione 25
Impianto elettrico - manutenzione di routine:	
Fascio proiettori	Manutenzione 26
Batteria	Manutenzione 26-27
Carrozzeria ed ispezione generale	Manutenzione 27
Impianto alimentazione carburante - 1976 in poi	
Registrazione carburatore	Manutenzione 29-30



MANUTENZIONE


OPERAZIONI DI MANUTENZIONE - SOMMARIO

Servizio post-consegna = Ai 1500 km

A Ogni 10.000 km o ogni 6 mesi

B Ogni 20.000 km o ogni 12 mesi

Le operazioni comprese nel Servizio di verifica opzionale, consigliato ad intervalli di 5000 km o di 3 mesi, sono indicate nella colonna C.

Post-conseg.				OPERAZIONE	 Leycare Service
	A	B	C	COMPLEMENTARE ● OPERAZIONE DI MANUTENZIONE x	
●	●	●	●	Coprire i sedili	
	x	x	x	Controllare il fissaggio e lo stato dei sedili e delle cinture	
●	●	●	●	Portare la vettura sul sollevatore. Fermare il motore	
x	x	x	x	Controllare il funzionamento dei fari e dei fanali	
x	x	x	x	Controllare il funzionamento degli avvisatori acustici	
x	x	x	x	Controllare il funzionamento degli indicatori	
x	x	x	x	Controllare/regolare il funzionamento del lavavetro	
x	x	x	x	Controllare il funzionamento dei tergitori	
x	x	x	x	Controllare il freno a mano. Allentarlo dopo averlo provato	
x	x	x	x	Controllare minuziosamente la superficie del retrovisore	
x	x	x	x	Controllare il funzionamento dell'alzacristalli	
x	x	x	x	Controllare il serraggio del morsetto del piantone	
●	●	●	●	Aprire il cofano e coprire i parafanghi. Alzare il sollevatore (ruote libere di ruotare).	
●	●	●	●	Smontare il copriruota	
●	●	●	●	Contrassegnare la ruota e le colonnette dei dadi	
	x	x	x	Smontare la ruota	
	x	x	x	Assicurarsi che il pneumatico sia di misura e marca prescritte dal Fabbricante della vettura	Cominciare dalla ruota anteriore destra e, per ogni ruota, eseguire le operazioni indicate a fianco
	x	x	x	Controllare lo spessore del battistrada	
x	x	x	x	Assicurarsi che la carcassa non abbia tagli	
x	x	x	x	Assicurarsi che le tele e le tortiglie della carcassa non siano visibili dall'esterno	
x	x	x	x	Assicurarsi che non ci siano rigonfiamenti	
x	x	x	x	Controllare/regolare la pressione di gonfiaggio	
		x		Avantreno: smontare il tamburo del freno, rimuovere la polvere, controllare le guarnizioni d'attrito e la superficie del tamburo. Rimontare il tamburo	
x	x	x	x	Avantreno: registrare i freni	
	x	x		Avantreno: controllare lo spessore dei pattini del freno e lo stato del disco	
x	x	x	x	Assicurarsi che non ci siano perdite d'olio dalla scatola sterzo nè di liquido dalla sospensione	
x	x	x	x	Controllare il serraggio e lo stato della scatola sterzo, degli snodi sferici e dei soffietti parapolvere	
		x		Retroreno: smontare il tamburo del freno, rimuovere la polvere, controllare le guarnizioni d'attrito e la superficie del tamburo. Rimontare il tamburo	
x	x	x	x	Retroreno: registrare i freni	
x	x	x	x	Lubrificare tutti i punti d'ingrassaggio (mozzi esclusi)	
x	x	x	x	Rimontare la ruota nella sua posizione originaria	
●	●	●	●	Controllare il serraggio dei dadi delle ruote	
●	●	●	●	Rimontare il copriruota	
●	●	●	●	Portare il sollevatore alla massima altezza	
x	x	x		Scaricare l'olio dal motore/trasmissione	
x	x	x	x	Assicurarsi che la tubazione ed i raccordi del circuito dei freni non siano danneggiati, non siano ossidati nè perdano	
x	x	x	x	Assicurarsi che la tubazione del carburante e la tubazione del circuito della frizione non siano danneggiate, non siano ossidate nè perdano	
x	x	x	x	Controllare il fissaggio del sistema di scarico ed assicurarsi che non ci siano fughe di gas dai tubi	

MANUTENZIONE

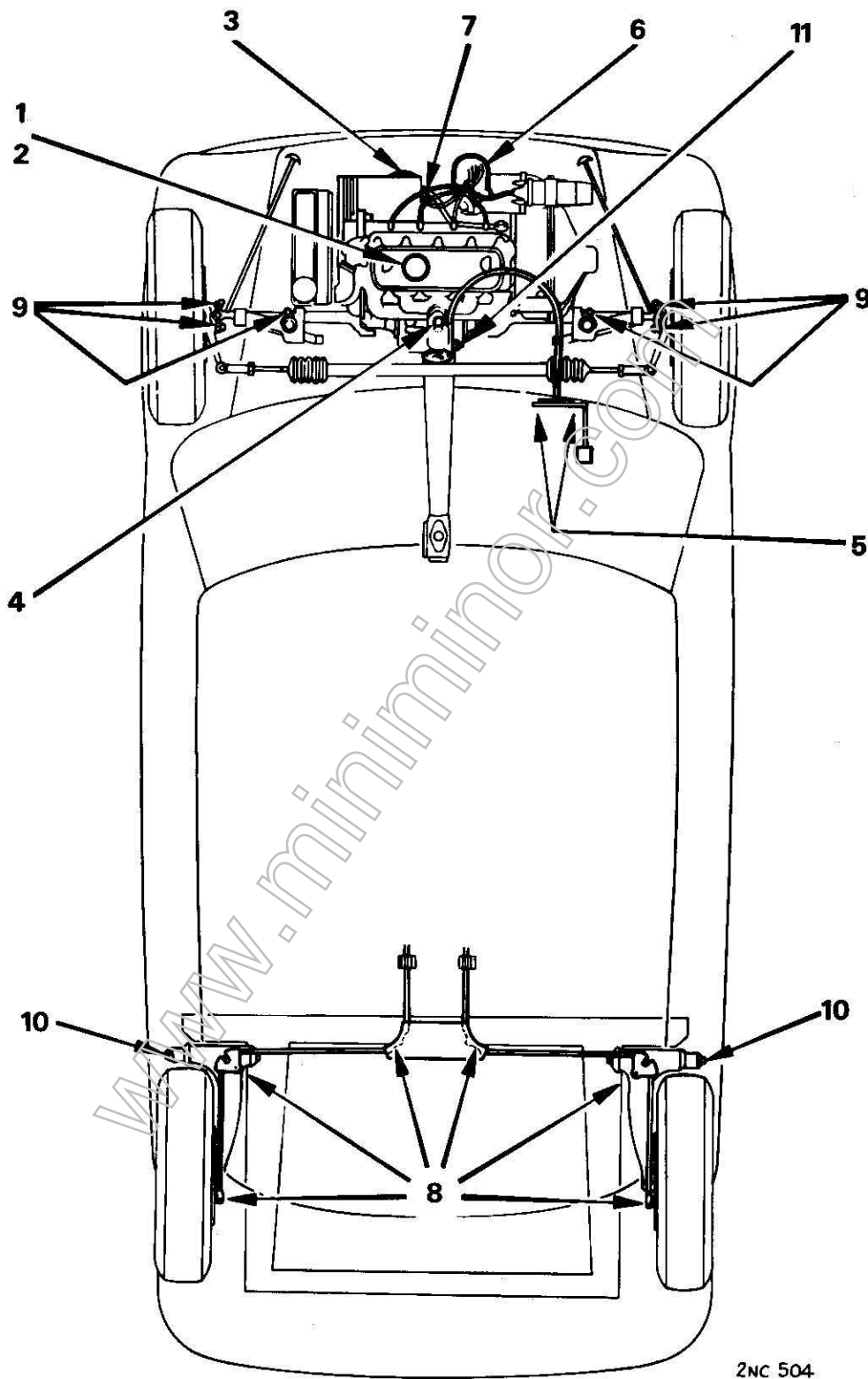
Post-consegna	OPERAZIONE COMPLEMENTARE ●			OPERAZIONE DI MANUTENZIONE x
	A	B	C	
		x	x	Lubrificare la tiranteria ed i cavi del freno a mano
x				Controllare il serraggio dei supporti accessibili del motore
x				Controllare il serraggio degli ancoraggi della sospensione
●	x	x		Sostituire l'elemento del filtro dell'olio (Cambi meccanici)
●	●	●		Riavvitare il tappo di scarico dell'olio del motore
●	●	●	●	Abbassare il sollevatore
●	●	●	●	Montare il tubo d'estrazione dei gas di scarico
●	x	x	●	Rimuovere la protezione del sistema d'accensione (Clubman e 1275 GT)
x				Sostituire l'elemento del filtro olio (Cambi automatici)
x				Controllare/regolare il serraggio dei dadi della testata
x				Controllare/regolare il serraggio dei dadi del portabilancieri
x				Controllare il saldo accoppiamento dei dadi del collettore
x		x		Controllare/regolare il gioco delle valvole
x	x	x		Riempire la coppa dell'olio del motore
			x	Controllare/ripristinare il livello dell'olio nella coppa
		x		Lubrificare la pompa dell'acqua (Modelli pre-modifica)
	x	x		Lubrificare il cuscinetto della dinamo (Modelli pre-modifica)
x	x	x		Rabboccare l'olio dello smorzatore del carburatore
x	x	x		Lubrificare la tiranteria dell'acceleratore ed il perno del pedale
			x	Sostituire l'elemento del filtro dell'aria
x				Controllare il serraggio dei supporti accessibili del motore
x	x	x	x	Controllare le cinghie: regolarne la tensione o sostituirle
	x			Pulire/regolare le candele
		x		Sostituire le candele
x	x	x	x	Verificare/ripristinare il livello del liquido della frizione
x	x	x	x	Verificare/ripristinare il livello del liquido dei freni
x	x	x	x	Verificare/ripristinare il livello dell'acqua del lavavetro
x	x	x	x	Verificare/ripristinare il livello del refrigerante
		x		Pulire il filtro del servofreno
		x		Pulire e collaudare la valvola di ricircolazione dei gas di sfianto del basamento (eventuale)
		x		Sostituire il filtro sfiatatoio motore/tappo introduzione olio (eventuale)
		x		Pulire il filtro dello sfiatatoio del motore (eventuale)
	x	x		Controllare/registrare gioco arresto frizione
x	x	x		Assicurarsi che non ci siano perdite dai sistemi di raffreddamento e di riscaldamento
	●	●		Avviare il motore ed assicurarsi che non ci siano perdite dal filtro dell'olio. Fermare il motore.
x	x	x		Ricontrollare/ripristinare il livello dell'olio nella coppa
●	●	●		Montare gli strumenti elettronici
x	x	x		Controllare lo stato dei contatti del ruttore. Sostituirli se necessario
x	x	x		Controllare la caduta di tensione tra il terminale CB della bobina e la massa
x	x	x		Lubrificare il distributore
●	●	●		Avviare il motore
x	x	x		Scollegare il correttore dell'anticipo a depressione e controllare il dwell. Regolare, se necessario, la distanza tra i contatti del ruttore
x	x	x		Eeguire il controllo stroboscopico dell'anticipo
x	x	x		Controllare l'anticipo centrifugo
x	x	x		Controllare l'aumento nell'anticipo mentre viene ricollegato il correttore
				} Ved. Dati regolazione motore
x	x	x		Controllare il funzionamento dell'acceleratore. Far funzionare il motore al regime di minimo veloce sinchè raggiunge la normale temperatura di funzionamento

MANUTENZIONE

Post-consegna	OPERAZIONE COMPLEMENTARE ●			OPERAZIONE DI MANUTENZIONE x
	A	B	C	
x	x	x		Lubrificare tutte le serrature e le cerniere (eccetto bloccasterzo)
x	x	x	x	Controllare ed eventualmente sostituire le spatole dei tergitori
x	x	x		Controllare/regolare il regime di minimo del motore e la dosatura della miscela
●	●	●		Fermare il motore e rimuovere tutti gli strumenti
●	●	●	●	Rimontare la protezione del sistema d'accensione (Clubman e 1275 GT)
●	●	●	●	Togliere le copertine dei parafanghi
●	●	●		Appiccicare all'interno del cofano le etichette UNIPART appropriate, debitamente compilate
●	●	●	●	Chiudere il cofano
●	●	●		Smontare il tubo d'estrazione dei gas di scarico
●	●	●	●	Rimuovere la ruota di scorta
	x	x	x	Assicurarsi che il pneumatico della ruota di scorta sia di marca e misura prescritte dal Fabbricante della vettura
	x	x	x	Controllare lo spessore del battistrada
x	x	x	x	Assicurarsi che la carcassa non abbia tagli
x	x	x	x	Assicurarsi che le tele e le tortiglie della carcassa non siano visibili dall'esterno
x	x	x	x	Assicurarsi che non ci siano rigonfiamenti
x	x	x	x	Controllare/regolare la pressione di gonfiaggio
●	●	●	●	Riporre la ruota di scorta nella vettura. Rimuovere la vettura dal sollevatore
x	x	x	x	Controllare/ripristinare il livello dell'elettrolito nella batteria
	x	x		Pulire ed ingrassare i terminali della batteria
x	x	x	x	Controllare/regolare l'orientamento dei fari
x	x	x		Controllare/regolare la geometria della direzione
x	x	x		Eeguire la prova su strada o sul banco a rulli e controllare il funzionamento di tutti gli strumenti
x	x	x	x	Notificare eventuali interventi addizionali ritenuti necessari
x	x	x	x	Assicurarsi che tutti i comandi, il volante, le maniglie delle portiere, ecc., siano puliti
●	●	●	●	Togliere la copertina dei sedili

MANUTENZIONE

SCHEMA DELLA LUBRIFICAZIONE



MANUTENZIONE

SPIEGAZIONE DELLO SCHEMA DELLA LUBRIFICAZIONE

Lubrificazione opcional ogni 5000 km o ogni 3 mesi

- (1) MOTORE/TRASMISSIONE - Controllare ed eventualmente ripristinare il livello dell'olio.

Ogni 10.000 km o ogni 6 mesi

- (2) MOTORE/TRASMISSIONE - Scaricare l'olio nella coppa e sostituirlo con olio fresco.
- (3) FILTRO DELL'OLIO. Installare una nuova cartuccia od elemento filtro
- (4) CARBURATORE - Svitare il tappo della camera d'aspirazione e ripristinare il livello dell'olio dello smorzatore.
- (5) PEDALE ACCELERATORE - Lubrificare la tiranteria di comando e l'asse del pedale.
- (6) DISTRIBUTORE D'ACCENSIONE - Lubrificare la camma, il perno del martelletto, le masse centrifughe e l'alberino.
Non oliare il pattino scorrevole dell'eccentrico
- (7) DINAMO - Iniettare poche gocce d'olio per motori della gradazione consigliata nel foro di lubrificazione del cuscinetto lato collettore.
Gli alternatori non richiedono lubrificazione periodica
- (8) FRENO A MANO - Lubrificare le forcelline d'attacco dei cavi ed i settori orientabili.
- (9) SNODI TIRANERIA STERZO
- (10) BRACCI OSCILLANTI SOSPENSIONE POSTERIORE
- } Lubrificare secondo le norm date in "MANUTENZIONE"
- SERRATURE E CERNIERE - Lubrificare il dispositivo di chiusura ed il gancio d'arresto del cofano e tutte le cerniere e serrature.
Non lubrificare il bloccasterzo

NOTE -

L'ingrassatore contrassegnato nello schema dal N. 11 è presente solo nei modelli di vecchia produzione. Esso deve essere rifornito di grasso solo in occasione di revisioni di primaria importanza. I modelli di recente produzione sono dotati di cambio ad un solo asse di selezione ed innesto marce e non hanno l'ingrassatore.

I lubrificanti consigliati sono riportati a tergo

MANUTENZIONE

LUBRIFICAZIONE

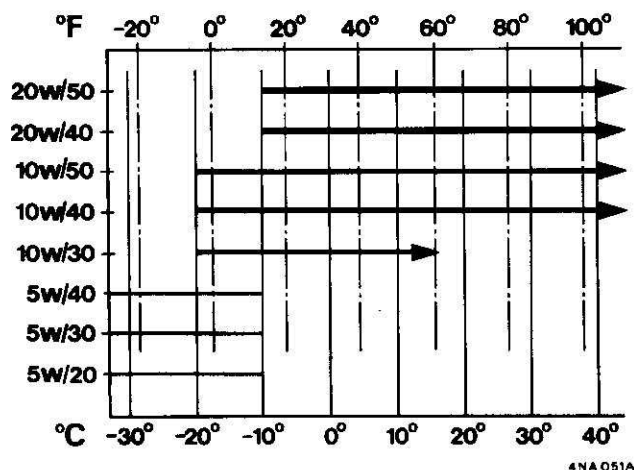
Gli impianti di lubrificazione della vostra nuova vettura sono rabboccati con olio di primissima scelta. Raccomandiamo caldamente l'impiego costante di oli di primissima qualità, di corretta gamma di viscosità, sia per il motore sia per la trasmissione, durante le successive operazioni di manutenzione o per il rabbocco dei componenti emarginati. L'impiego di oli di caratteristica non esatta può provocare elevato consumo carburante e olio e, con il lungo andare, può danneggiare il motore ed il cambio.

Ricordiamo che gli oli di gradazione corretta contengono additivi che eliminano le componenti acidule corrosive formate dalla combustione ed impediscono nel contempo la formazione di morchia che può intasare le canaline di lubrificazione. Non impiegare additivi supplementari. Rispettare sempre gli intervalli tra una manutenzione e l'altra, prescritti dalla Casa.

Complessivo motore/trasmissione

Ricorrere sempre ad un olio di Casa conosciuta, conforme alle norme BLS OLO2 oppure MIL-L-2104B o API, SE, con gamma di viscosità che copra l'intero arco della temperatura tipica del Vostro Paese.

VISCOSITA' S.A.E.



Cremagliera dello sterzo

Impiegare E.P. 90 (MIL-L-2105) al di sopra dei -15°C (10°F)
Impiegare E.P. 80 (MIL-L-2105) al di sotto dei -15°C (10°F)

Punti di ingrassaggio

Impiegare grasso multiimpiego al litio, NLGI, consistenza N. 2

MANUTENZIONE

FLUIDI E SOLUZIONI INCONGELABILI CONSIGLIATI - RIFORNIMENTI

Liquido freni e frizione

Impiegare sempre ed esclusivamente liquido UNIPART 550 od altro liquido per freni ad elevato punto di ebollizione, per altro sempre conforme alle Norme S.A.E. J1703c con punto minimo di ebollizione pari a 260°C (500°F). NON impiegare qualsiasi altro tipo di olio.

L'impianto della frizione può essere anche rabboccato e riempito con lo speciale liquido freni UNIPART 410 o con altro liquido sempre conforme alle Norme S.A.E. J1703c. NON impiegare qualsiasi altro tipo di olio.

Soluzioni antigelo

Al fine di salvaguardare debitamente il motore, impiegare sempre lo speciale antigelo universale Bluecol 'U'.

Qualora il Bluecol 'U' non fosse reperibile, si potrà impiegare qualsiasi altro antigelo conforme alle Norme B.S.3151 o 3152. Gli antigelo conformi alle norme succitate sono compatibili con il Bluecol 'U' e possono essere impiegati con detto prodotto. Il Bluecol 'U' non va per altro miscelato ad altri antigelo universali.

Dopo il rifornimento con soluzione antigelo, ricordare di applicare un'etichetta in posizione facilmente visibile (preferibilmente accanto al radiatore), riportante il tipo di antigelo presente nell'impianto di raffreddamento della vettura per assicurarsi di effettuare tutti i rifornimenti necessari, impiegando appunto il corretto tipo di soluzione.

Le quantità raccomandate di antigelo a fronte delle varie temperature sotto zero sono le seguenti:

Soluzione %	Ammontare di antigelo			Inizia a congelarsi		Completamente congelato	
	Pinte inglesi	Pinte americane	Litri	°C	°F	°C	°F
25	1½	1,8	0,85	-13	9	-26	-15
33.1/3	2	2,5	1,2	-19	-2	-36	-33
50	3.1/4	3,75	1,8	-36	-33	-48	-53

Capacità (approssimative)

Serbatoio carburante:

850 }
1000 }

Clubman

Berlina Clubman (solo esportazione)

Camioncino

Furgoncino

Giardinetta

1275 GT

5½ galloni (25 litri ; 6,6 galloni americ.)

7½ galloni (34 litri ; 9 galloni americani)

6 galloni (27,3 litri ; 7,2 galloni americ.)

7½ galloni (34 litri ; 9 galloni americani)

Impianto di raffreddamento:

con riscaldatore

senza riscaldatore

6.1/4 pinte (3,55 litri; 7,5 pinte americ.)

5.1/4 pinte (3 litri; 6,3 pinte americane)

Motore e cambio meccanico:

Rifornimento dopo rinnovo del filtro

8½ pinte (4,83 litri; 10,2 pinte americane)

Motore e cambio automatico (filtro compreso):

Capacità totale

Capacità di rabbocco (circa)

13 pinte (7,38 litri; 16 pinte americane)

9 pinte (5 litri; 11 pinte americane)



MANUTENZIONE

Carburante

Impiegare carburante con i seguenti indici ottani:

848 e 998 cc	91
1098 cc	95
1275 cc	97

Qualora occorresse impiegare un carburante con numero ottano inferiore ai suddetti, ricordare che le prestazioni motore risulteranno pregiudicate e si correrà inoltre il rischio di possibile preaccensione e di mancato disinserimento motore.

www.miniminor.com



MANUTENZIONE

MANUTENZIONE ORDINARIA LUBRIFICAZIONE

MOTORE E TRASMISSIONE (Meccanica)

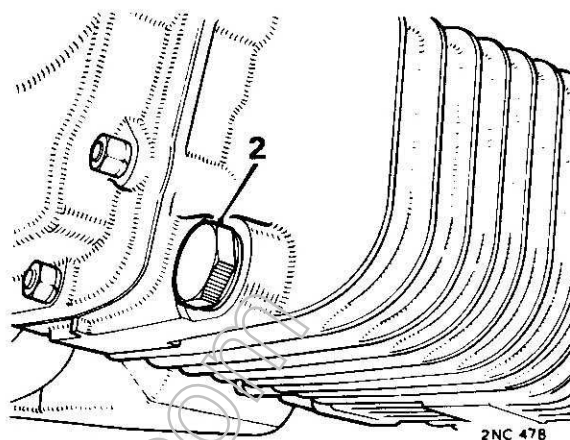
Verifica del livello dell'olio

NOTA -Assicurarsi che la vettura sia su un piano perfettamente orizzontale.

- (1) Mantenere il livello dell'olio all'altezza del segno "MAX" dell'astina di misura; la differenza tra i segni "MAX" e "MIN" corrisponde a circa 0,6 litri.

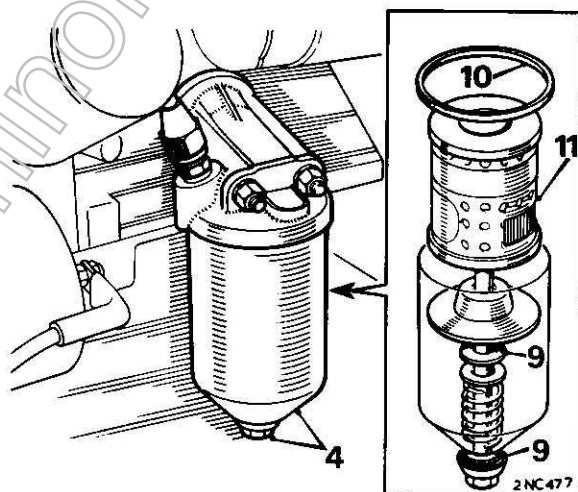
Scarico e rifornimento

- (2) Scaricare l'olio mentre il motore è caldo. Pulire il tappo magnetico di scarico e, se necessario, sostituire le rosette di tenuta. Serrare il dado alla coppia indicata nelle "CARATTERISTICHE TECNICHE".
- (3) Per il rifornimento usare sempre olio della gradazione consigliata (Ved. la tabella "LUBRIFICANTI CONSIGLIATI") e portarne il pelo libero all'altezza del segno "MAX" dell'astina di misura. Far funzionare il motore per alcuni minuti e ricontrollare il livello. Se necessario, ripristinarlo.



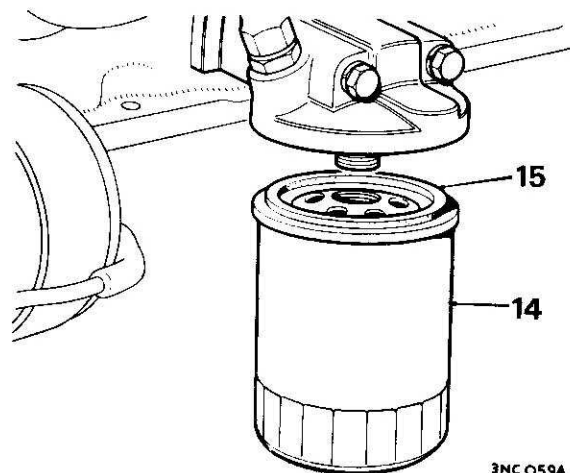
Sostituzione dell'elemento del filtro

- (4) Staccare il filtro, dopo aver svitato il bullone di bloccaggio.
- (5) Buttar via l'elemento usato.
- (6) Togliere l'anello elastico dal bullone centrale.
- (7) Rimuovere il bullone e togliere il disco di pressione, le guarnizioni di gomma e d'acciaio e la molla.
- (8) Lavare accuratamente il corpo e tutti i particolari interni con liquido sgrassante.
- (9) Esaminare tutte le guarnizioni di tenuta e, se necessario, sostituirle.
- (10) Estrarre l'anello di tenuta dalla scanalatura ricavata nel coperchio e sostituirla con una nuova.
- (11) Rimontare i particolari del filtro e collocare nel corpo una cartuccia nuova.
- (12) Riattaccare il filtro al blocco. Ruotare il corpo durante il serraggio onde assestarlo sull'anello di tenuta. Serrare il bullone di bloccaggio alla coppia indicata nelle "CARATTERISTICHE TECNICHE".
- (13) Avviare il motore ed assicurarsi che non ci siano perdite d'olio.



Filtro a cartuccia non riutilizzabile

- (14) Svitare la cartuccia dalla testa del filtro e buttarla via assieme alla guarnizione di tenuta.
- (15) Lubrificare la guarnizione nuova con olio per motori ed avvitare la cartuccia di ricambio nella testa del filtro. **AVVITARE LA CARTUCCIA A MANO E NON ECCEDERE NEL SERRAGGIO.**



MOTORE E TRASMISSIONE (Automatica)

Verifica del livello dell'olio

NOTA - Assicurarsi che la vettura sia su un piano perfettamente orizzontale.

- (1) Avviare il motore e farlo funzionare per 1 - 2 minuti. Fermarlo e lasciar passare un minuto prima di verificare il livello dell'olio con l'astina di misura. Mantenere il livello all'altezza del segno "MAX"; la differenza tra i segni "MAX" e "MIN" corrisponde a circa 0,6 litri.

Scarico e rifornimento

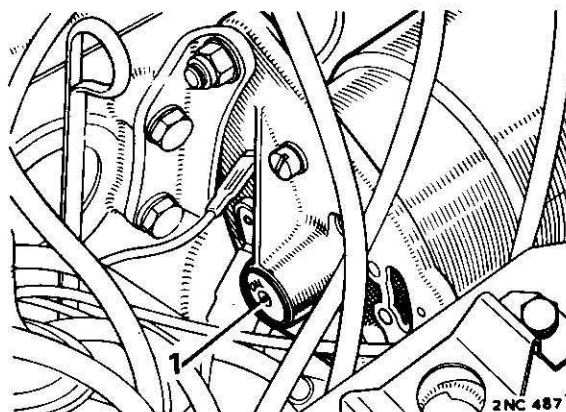
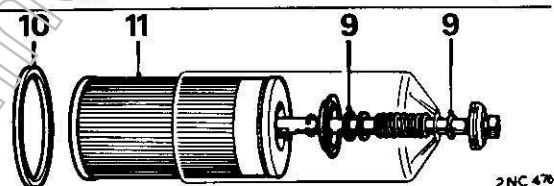
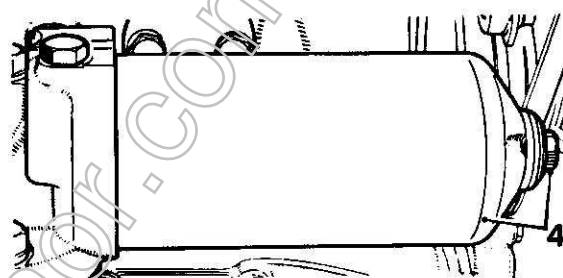
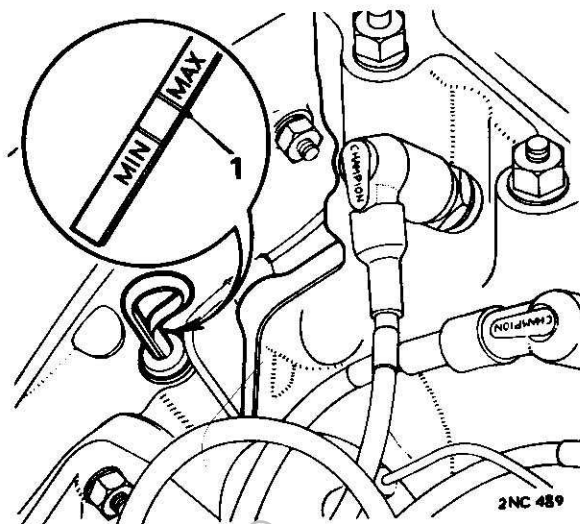
- (2) Per scaricare l'olio seguire le norme date per le vetture con trasmissione meccanica. L'olio però non si scaricherà del tutto.
- (3) Versare nel motore olio della gradazione consigliata (Ved. LUBRIFICANTI CONSIGLIATI) nella quantità prescritta (Ved. CARATTERISTICHE PRINCIPALI).
- (4) Avviare il motore e farlo funzionare per 1-2 minuti, trascorsi i quali ricontrollare e ripristinare il livello.

Sostituzione dell'elemento del filtro dell'olio

- (5) Tutti i modelli, tranne il 'Clubman'
Staccare la griglia anteriore (16 viti) e piazzare una vaschetta raccogliolio sotto il filtro. Nei modelli Clubman esiste spazio sufficiente a permettere il distacco del filtro.
- (6) Per la sostituzione dell'elemento seguire le norme già date per le vetture con trasmissione meccanica salvo che, in questo caso, il filtro deve essere staccato e riattaccato attraverso il vano della griglia.

DINAMO

- (1) Iniettare alcune gocce d'olio nel foro centrale dell'alloggiamento del cuscinetto posteriore. Non eccedere nella lubrificazione.

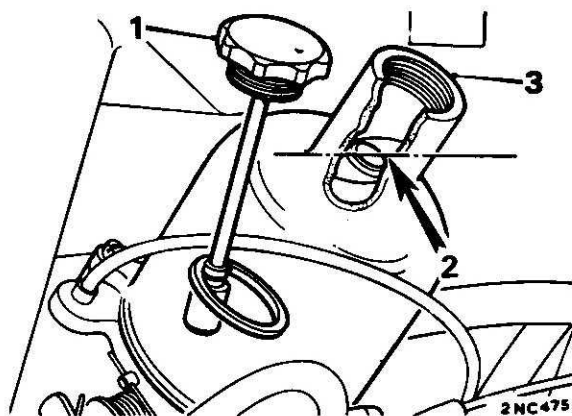


CARBURATORE

- (1) Svitare il tappo della camera d'aspirazione ed estrarre lo smorzatore.
- (2) Verificare il livello dell'olio ed eventualmente ripristinarlo. Il suo pelo libero deve trovarsi a circa 13 mm dal bordo superiore dell'asta cava dello stantuffo.

NOTA - Non usare mai lubrificanti densi.

- (3) Avvitare a mano il tappo nella camera d'aspirazione.



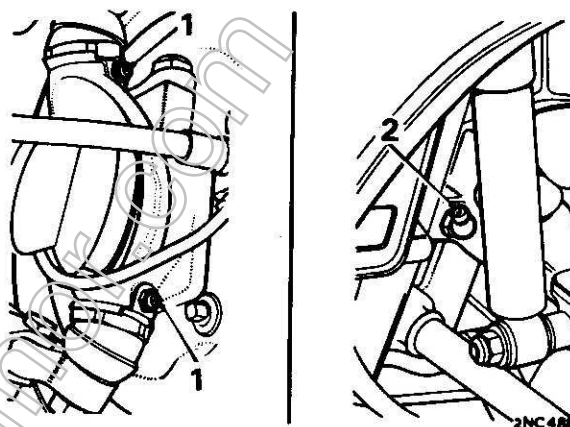
SOSPENSIONE ANTERIORE

Snodi sferici dei contromozzi

- (1) Ingrassare i due ingrassatori dei contromozzi con grasso della gradazione consigliata (Ved. la tabella dei "LUBRIFICANTI CONSIGLIATI"). Se gli ingrassatori sono già pieni di grasso non forzarne in essi dell'altro.

Perno interno bracci oscillanti superiori

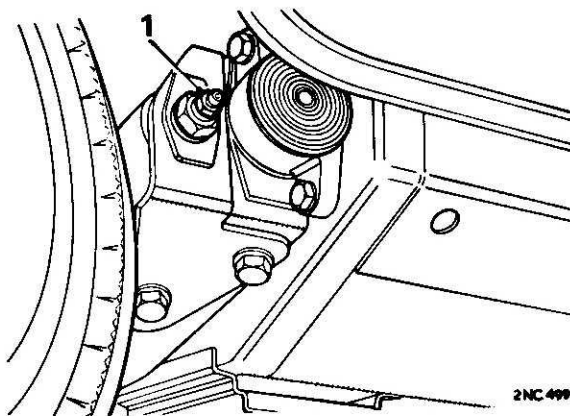
- (2) Ingrassare gli ingrassatori dei bracci di ciascun semi-gruppo.



SOSPENSIONE POSTERIORE

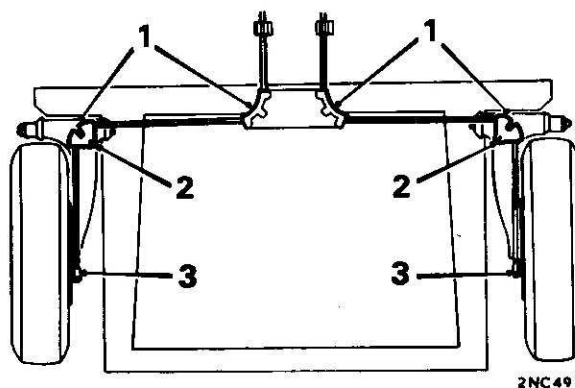
Bracci oscillanti

- (1) Per la lubrificazione usare gli stessi grassi consigliati per la SOSPENSIONE ANTERIORE. Riempire di grasso gli ingrassatori sinchè gocciola dalla boccola interna del lato opposto.



CAVO COMANDO FRENO A MANO

- (1) Spalmare grasso sulle guide del cavo.
- (2) Lubrificare con olio i perni fulcro dei settori girevoli.
- (3) Spalmare grasso attorno al perno del forcellino delle leve d'espansione delle ganasce ed attorno al cavo adiacente alle staffette d'ancoraggio delle molle di richiamo, come indicato nella figura accanto dalle frecce.



MANUTENZIONE ORDINARIA

GRUPPI MECCANICI

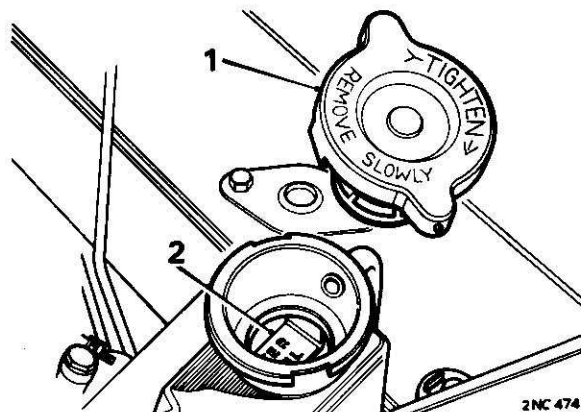
SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO

Quando il motore si riscalda, la pressione all'interno del sistema acquista valori elevati. Prima di svitare il tappo, è buona norma lasciar raffreddare il sistema.

NOTA - Se è assolutamente necessario svitare il tappo mentre il motore è CALDO, proteggersi le mani ed il viso dalle fughe di vapore e fermarsi al primo arresto onde dar modo alla pressione di sfogare.

(1) Svitare il tappo del radiatore.

(2) Rabboccare con sufficiente ammontare di refrigerante, onde portare il livello a filo con la rientranza in fondo al collo del bocchettone di rifornimento o fino alla targhetta "level indicator" (indicatore di livello) all'interno della vaschetta superiore. Se l'impianto contiene antigelo, assicurarsi che il peso specifico del refrigerante venga mantenuto stabile.



REGOLAZIONE DELLA CINGHIA DI COMANDO

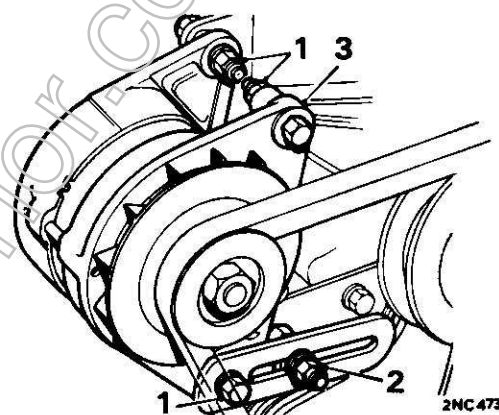
Tensione della cinghia dell'alternatore

Impiegare una delle metodologie qui sotto riportate per controllare la tensione della cinghia di comando dell'alternatore:

- (a) Impiegare una chiave torsionometrica ed applicare un carico di 11-11,5 lbf/piede (1,5-1,6 kgf.m) in direzione oraria, sul dado di bloccaggio della puleggia dell'alternatore. Se la tensione della cinghia è corretta, si avrà un leggero slittamento della cinghia a fronte di detto carico torcente.
- (b) Applicare un carico di 7,5-8,2 lbf (3,3-3,6 kgf) ad angolo retto rispetto alla cinghia, sul tratto a mezza corsa tra le pulegge. Si dovrà riscontrare un cedimento della cinghia pari a 0,25 pollici (6 mm).

È importante assicurarsi sempre che la tensione della cinghia sia registrata al corretto fattore. Qualora non disponeste degli attrezzi prescritti per l'operazione emarginata, vi raccomandiamo di interpellare il concessionario o commissionario locale.

NOTA: Installare una nuova cinghia senza tenderla eccessivamente, quindi far funzionare il motore per cinque minuti a regime 1000 giri/min. Ciò fatto, spegnere il motore e procedere a registrare la cinghia a fronte della corretta tensione.



Regolazione

- (1) Allentare i bulloni di montaggio della dinamo o dell'alternatore.
- (2) Allentare la vite del tendicinghia.
- (3) Muovere la dinamo o l'alternatore nella posizione desiderata. Per spostare la dinamo o l'alternatore far leva sul coperchio lato comando. L'attrezzo usato deve essere preferibilmente di metallo dolce. Ad evitare di imporre sforzi inutili sul cuscinetto del coperchio lato comando **NON TENDERE LA CINGHIA OLTRE MISURA.**
- (4) Stringere la vite del tendicinghia, i bulloni di montaggio e ricontrollare la tensione della cinghia.

Tensione della cinghia della dinamo

La cinghia ha la giusta tensione quando il cedimento nel punto di mezzavia del ramo più lungo, sollecitato da pressione moderata, risulta di mm 13 circa.

FRIZIONE

Gioco leva di disinnesto

Tra la leva di disinnesto della frizione e l'arresto di fine corsa deve esserci una distanza di mm 0,5. Controllare detta distanza con uno spessimetro.

Verifica

- (1) Portare la leva sino a fine corsa, spostandola verso l'esterno, e controllare la distanza "A".

Registrazione

- (2) Allentare il dado di bloccaggio; ruotare l'arresto di fine corsa sino ad ottenere la distanza prescritta e riavvitare il controdado.

Serbatoio della pompa di comando dei freni

Vedasi "SERBATOI DELL'OLIO DEI FRENI E DELLA FRIZIONE".

SERBATOI DELL'OLIO DEI FRENI E DELLA FRIZIONE

Livello dell'olio

Freni - Tre sono i tipi di pompa generalmente usati. La scelta del tipo dipende dai regolamenti vigenti nel Paese d'importazione.

Verifica del livello

- (1) Il pelo libero dell'olio nel serbatoio dei freni (1) ed in quello della frizione (2) deve essere mantenuto alla base del bocchettone di riempimento.
- (2) Serbatoio con prolunga in materia plastica trasparente: il pelo libero deve essere mantenuto all'altezza della scritta "FLUID LEVEL".
- (3) Doppio circuito frenante: il pelo libero dell'olio deve essere mantenuto all'altezza della scritta "FLUID LEVEL" stampigliata sul fianco del serbatoio.

Rabbocco

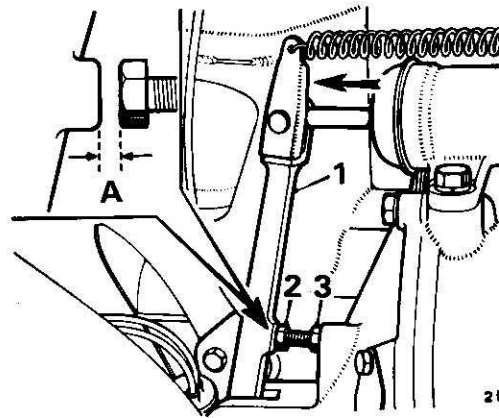
- (4) Svitare il tappo di materia plastica ed eseguire il rabbocco con LIQUIDO PER FRENI N. d'ordinaz. UNIPART 410 o 550*. In alternativa, usare qualsiasi olio ad alto punto d'ebollizione che soddisfi le Norme SAE J1703a avente punto d'ebollizione minimo di 260°C. NON USARE altri tipi d'olio.

Se il serbatoio richiede frequenti rabbocchi è segno che nel circuito ci sono perdite e queste debbono essere localizzate e riparate immediatamente.

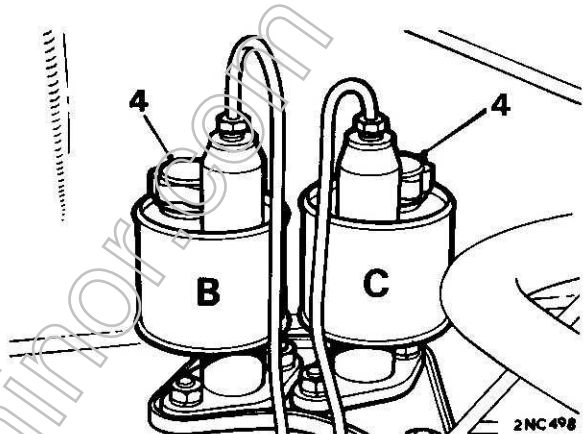
NOTA - Gli oli per freni possono arrecare danni alla verniciatura. Aver quindi cura di non farli venire a contatto della carrozzeria.

- (5) Accertarsi che il foro di sfiato dei tappi dei serbatoi non sia ostruito.

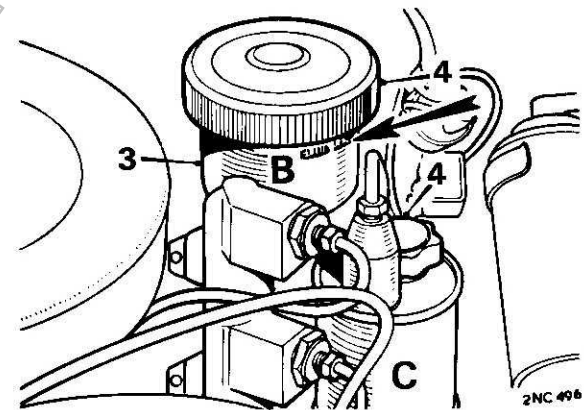
*Usare olio UNIPART 550 per i freni a disco.



2NC 486



2NC 498



2NC 496

FILTRO ASPIRAZIONE ARIA

Sostituire l'elemento filtrante agli intervalli riportati nel SOMMARIO DELLA MANUTENZIONE. In condizioni polverose la cartuccia deve essere sostituita ad intervalli più frequenti.

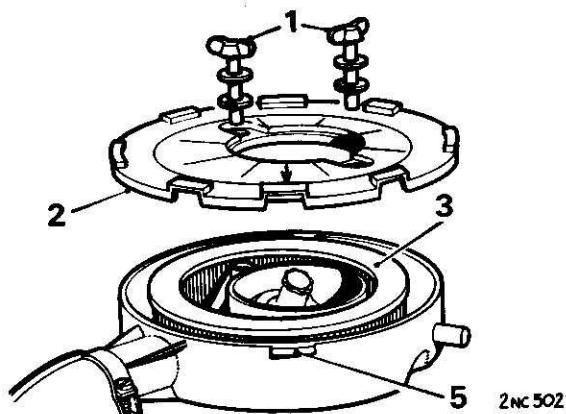
Le modalità della pulizia dei filtri con reticella metallica (montati sui modelli COOPER di vecchia produzione) sono riportate alla fine della presente Sezione.

Sostituzione dell'elemento

- (1) Svitare il dado (o i dadi) ad alette;

Staccare il tubo di sfiato (eventuale) e togliere il coperchio.

- (2) Togliere l'elemento e buttarlo via. Pulire accuratamente il corpo.
- (3) Assicurarsi che la guarnizione di tenuta non si sia spostata. Nei tipi di plastica detta guarnizione deve essere sistemata nella scanalatura ricavata nella faccia inferiore del coperchio superiore; nei tipi di metallo deve essere calzata nel mozzetto centrale del corpo.
- (4) Rimontare l'elemento (o gli elementi) nuovo e riporre il coperchio. Nei tipi di plastica, allineare la freccia del coperchio con il grano di riferimento del corpo. Ricollegare il tubo di sfiato (eventuale).



Filtri a reticella (Modelli Cooper)

Distacco

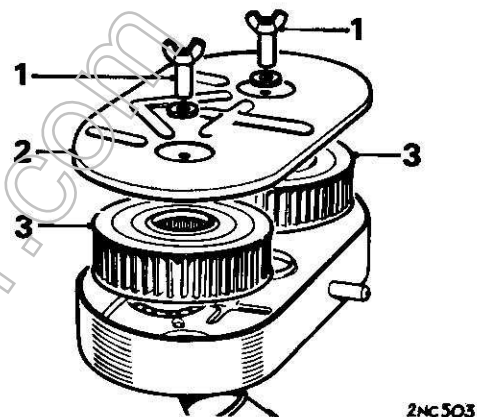
- (5) Staccare il tubo di sfiato e rimuovere i filtri dopo aver svitato le viti di fissaggio.

Pulizia

- (6) Lavare la reticella metallica con benzina; farla asciugare e inumidirli con olio per motori.

Riattacco

- (7) Eseguire nell'ordine inverso le operazioni del distacco e sostituire, se necessario, tutte le guarnizioni.



GIOCO TRA VALVOLE E BILANCIERI

Verifica

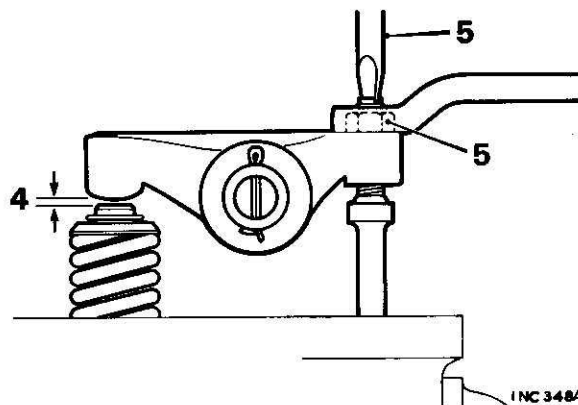
- (1) Scollegare il tubo di sfiato.
- (2) Togliere il coperchio dei bilancieri.
- (3) Ruotare l'albero a gomiti. Nei modelli con trasmissione automatica ruotare la corona dentata mediante un cacciavite introdotto nella feritoia ricavata nella scatola del convertitore (vicino all'asticina di misura di livello).
- (4) Introdurre uno spessimetro di 0,305 mm tra l'estremità dello stelo della valvola e la punta del bilanciante e controllare il gioco nel seguente ordine:-

Valvola N.1 con valvola N.8 tutta aperta

"	N.3	"	"	N.6	"	"
"	N.5	"	"	N.4	"	"
"	N.2	"	"	N.7	"	"
"	N.8	"	"	N.1	"	"
"	N.6	"	"	N.3	"	"
"	N.4	"	"	N.5	"	"
"	N.7	"	"	N.2	"	"

Regolazione del gioco

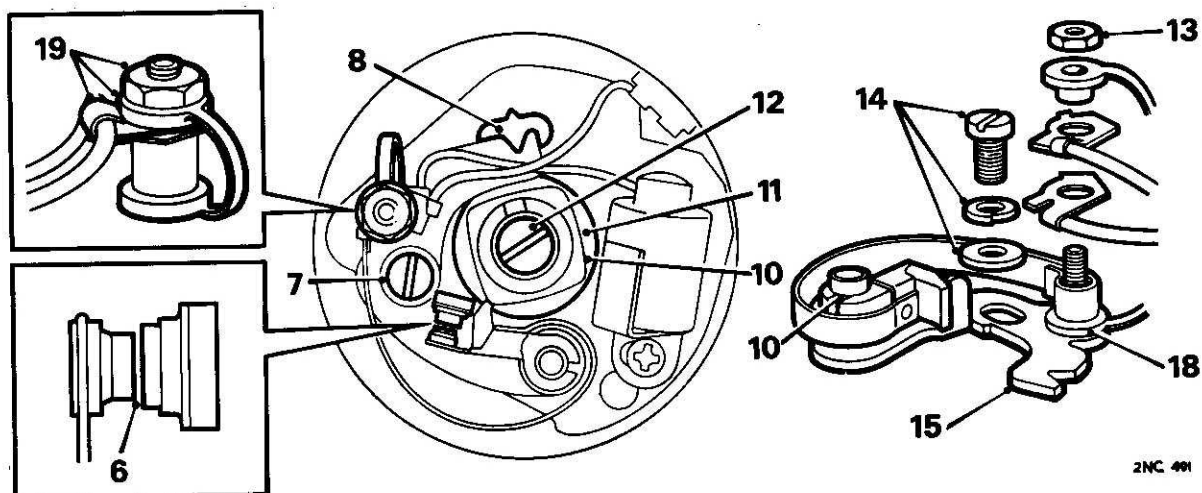
- (5) Allentare il controdado della vite di regolazione e ruotare la vite nel senso di avvitare per ridurre il gioco e nel senso di svitare per aumentarlo.



A regolazione ultimata, stringere il controdado tenendo ferma la vite di regolazione con un cacciavite.

- (6) Controllare lo stato d'usura della guarnizione del coperchio dei bilancieri ed eventualmente sostituirla; rimontare il coperchio e ricollegare il tubo di sfiato (eventuale).

MANUTENZIONE



ACCENSIONE

Distributore - tipo 24D4

Ruttore - Pulizia contatti

- (1) Rimuovere la protezione (Clubman e 1275 GT).
- (2) Staccare la calotta del distributore ed il distributore rotante.
- (3) Ruotare l'albero motore sino a quando i contatti siano in posizione di massima apertura.
- (4) Verificare la superficie dei contatti. Se trovata bruciata o annerita, smerigliarla con tela smeriglio a grana fine. Per quest'operazione è meglio rimuovere i contatti dal distributore. Ved. operaz. 13 a 20.
- (5) Eseguita la smerigliatura, pulire i contatti con un panno imbevuto di benzina e controllare la distanza.

Contatti - Verifica distanza

- (6) Portati i contatti in posizione di massima apertura, controllare la distanza con uno spessore. Tale distanza deve essere uguale a mm 0,35 - 0,40.

Contatti - Regolazione distanza

- (7) Allentare la vite di fissaggio della piastra portacontatti.
- (8) Introdurre la lama di un cacciavite nella tacca della piastra e ruotarlo in senso orario se si vuole diminuire la distanza o in senso antiorario per aumentarla.
- (9) Stringere la vite di fissaggio della piastra e ricontrollare la distanza.

Ruttore - Lubrificazione

- (10) Stendere un velo sottile di grasso sul perno del martelletto e sull'alberino della camma.
- (11) Lubrificare le masse centrifughe, iniettando alcune gocce d'olio nel fo-

ro della piastra portamasse.

- (12) Staccare il distributore rotante e versare alcune gocce d'olio attorno alla vite dell'alberino della camma. Non togliere la vite per far passare l'olio.

IMPORTANTE - Non eccedere nella lubrificazione; asciugare l'eccesso di lubrificante ed assicurarsi che i contatti siano asciutti e puliti.

Contatti - Sostituzione

- (13) Rimuovere il dado dal perno del martelletto e sfilare la boccia isolante ed i due cavetti elettrici.
- (14) Togliere la vite, la rosetta piana e la rosetta elastica che fissano la piastra portacontatti.
- (15) Staccare i contatti.
- (16) Pulire la superficie dei contatti nuovi.
- (17) Montare i contatti nuovi in sede e riavvitare la vite di fissaggio e le rosette.
- (18) Collocare i terminali dei cavetti elettrici sulla boccia isolante e rimontare la boccia di modo che i terminali facciano contatto con la molla del contatto mobile. Riavvitare il dado del perno del martelletto.
- (19) Lubrificare i contatti seguendo le norme date ai punti 10 a 12.
- (20) Regolare la distanza tra i contatti seguendo le norme date ai punti 6 a 9.

NOTA - Quando si monta una nuova serie di contatti, controllare la distanza dopo una percorrenza di 800 km. Ciò perchè durante questo periodo la coda del contatto mobile si assesta sulla camma e tale assestamento provoca una diminuzione della distanza.

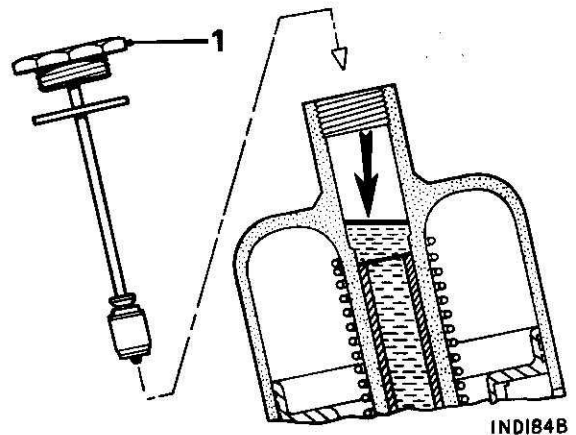
Candele - Manutenzione

- (1) Rimuovere le candele e pulirle, preferibilmente, con una sabbia-trice.
- (2) Pulire l'isolante esterno.
- (3) Controllare la distanza tra gli elet-



trodi ed eventualmente regolarla. Tale distanza deve essere uguale a mm 0,65. Per regolare la distanza, avvicinare l'elettrodo esterno a quello interno.

- (4) Per la sostituzione, usare sempre candele del tipo consigliato. Ved. CARATTERISTICHE PRINCIPALI. Prima di montare le candele nuove, controllare la distanza tra gli elettrodi. Stringerle alla coppia di 4,1 kgm.



INDI84B

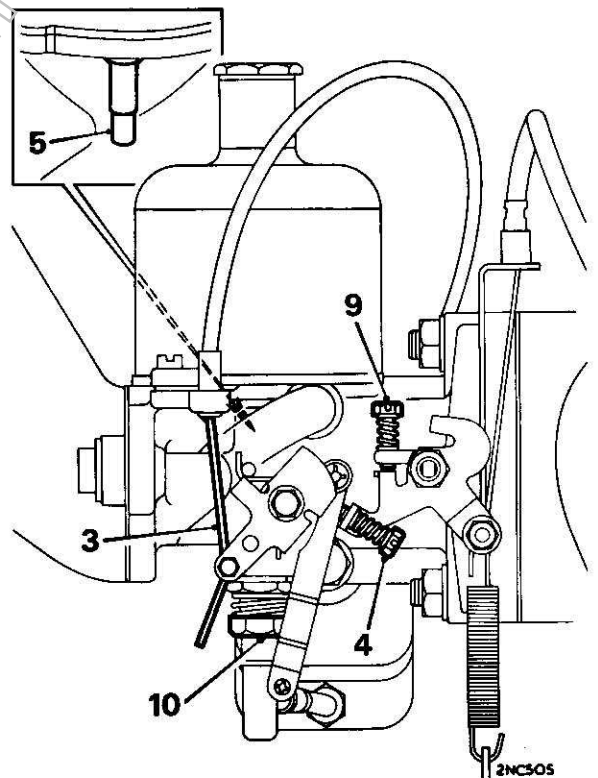
REGOLAZIONE CARBURATORE (SINGOLO) fino al 1976

Il rendimento del motore e del dispositivo antinquinante eventualmente presente nella vettura dipende, non solo da una perfetta carburazione, ma anche dalla corretta fase della accensione, dal gioco delle punterie e dalla distanza tra i contatti del distributore e tra gli elettrodi delle candele. Pertanto, prima di procedere alla regolazione del carburatore è indispensabile verificare tutti gli elementi sopracitati.

La regolazione del carburatore deve essere limitata alla regolazione dei regimi di minimo lento e di minimo veloce e del rapporto aria/carburante per la marcia al minimo. Per dette operazioni risulta conveniente l'uso di un contagiri accurato.

IMPORTANTE - Nei Paesi in cui sono in vigore norme contro l'inquinamento atmosferico, la regolazione del carburatore deve essere intrapresa solo se si hanno a disposizione un contagiri accurato ed un analizzatore dei gas di scarico.

- (1) Ripristinare, se necessario, il livello dell'olio dello smorzatore.
- (2) Assicurarci del perfetto funzionamento dell'acceleratore.
- (3) Assicurarci del perfetto funzionamento del dispositivo d'avviamento a freddo; assicurarsi che il cavo (5) di comando del dispositivo abbia una corsa libera di mm 2 (prima di agire sulla leva del dispositivo) e che tra la leva e la vite di regolazione del minimo veloce (2) esista una certa luce.
- (4) Assicurarci che lo stantuffo del carburatore sia libero di scorrere nella camera della depressione. Per effettuare il controllo, sollevarlo mediante la spina a mano e lasciarlo cadere. Quando batte contro la sede dello spruzzatore dovrà emettere un rumore metallico.
- (5) Se la vettura è dotata di trasmissione automatica, portare la leva selettiva in "N" ed applicare il freno a mano.



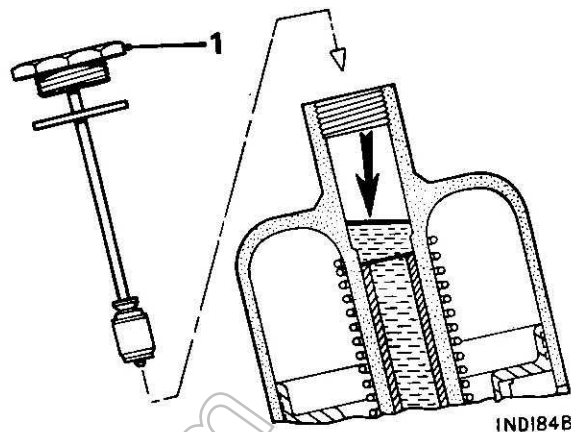
- (6) Avviare il motore, fargli raggiungere la temperatura normale di funzionamento e farlo funzionare per altri cinque minuti.
- (7) Aumentarne quindi la velocità a 2500 giri/min e lasciarlo girare per 30 se-

NOTA - Procedere ora alla regolazione del carburatore. Se detta operazione non si completa entro tre minuti, far girare il motore a 2500 giri per 30 secondi e proseguire con la regolazione. Questo procedimento deve essere ripetuto ad intervalli di 3 minuti fintantochè non si completi la regolazione.

- (8) Controllare il regime di minimo con un contagiri (Ved. CARATTERISTICHE TECNICHE) e regolarlo agendo sulla vite di regolazione dell'apertura minima della farfalla (1).

Se alla velocità prescritta la marcia del motore al minimo non risulta regolare, agire sulla vite di regolazione della miscela operando come segue:-

- (9) Avvitare la vite di registro del getto (4) per smagrire la miscela e svitarla per arricchirla. Avvitare il dado lentamente sino a quando la velocità del motore comincia a diminuire e quindi svitarla.
- (10) Ricontrollare il regime di minimo ed eventualmente regolarlo.
- (11) Estrarre il pomello di comando del dispositivo d'avviamento sinchè la tiranteria sta per muovere il getto.
- (12) Agire sulla vite del minimo veloce (2) sino ad ottenere il regime prescritto (Ved. CARATTERISTICHE TECNICHE).

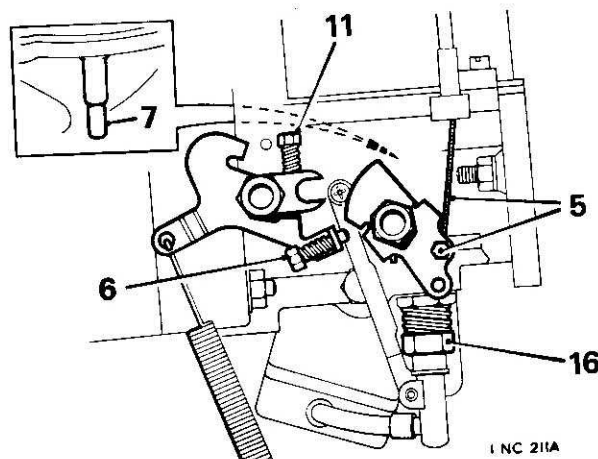


REGOLAZIONE CARBURATORI (DOPPI)

Il rendimento del motore e del dispositivo antinquinante eventualmente presente nella vettura dipende non solo da una perfetta carburazione ma anche dalla corretta faseatura dell'accensione, dal gioco delle punterie e dalla distanza tra i contatti del distributore e tra gli elettrodi delle candele. Pertanto, prima di procedere alla regolazione dei carburatori è indispensabile verificare tutti gli elementi sopraccitati.

La regolazione dei carburatori deve essere limitata alla regolazione dei regimi di minimo lento e di minimo veloce e del rapporto aria/carburante per la marcia al minimo. Per dette operazioni risulta conveniente l'uso di un contagiri accurato e di un misuratore della portata dell'aria aspirata dai due carburatori.

IMPORTANTE - Nei Paesi in cui sono in vigore norme contro l'inquinamento atmosferico, la regolazione dei carburatori deve essere intrapresa solo se si hanno a disposi-



zione un contagiri accurato, un misuratore della portata dell'aria aspirata dai carburatori ed un analizzatore dei gas di scarico.

- (1) Staccare i filtri d'aspirazione dell'aria.
- (2) Staccare la presa dell'aria.
- (3) Ripristinare, se necessario, il livello dell'olio degli smorzatori.
- (4) Controllare il funzionamento dell'acceleratore.
- (5) Assicurarci del perfetto funzionamento del dispositivo d'avviamento a freddo; accertarsi che il cavo di comando del dispositivo abbia una corsa libera di mm 2 e che tra la leva del dispositivo e la vite di regolazione del minimo veloce di entrambi i carburatori esista una certa luce.
- (6) Assicurarci che ciascuno stantuffo sia libero di scorrere nella rispettiva camera della depressione. Per effettuare detto controllo, sollevarli mediante la rispettiva spina a mano e lasciarli cadere. Quando battono contro la sede degli spruzzatori, debbono emettere un rumore metallico.
- (7) Avviare il motore, fargli raggiungere la normale temperatura di funzionamento e lasciarlo funzionare per altri cinque minuti.
- (8) Aumentarne quindi la velocità a 2500 giri/min e lasciarlo girare a questa velocità per 30 secondi.

NOTA - Procedere ora alla regolazione del carburatore. Se detta operazione non si completa entro tre minuti, far girare il motore a 2500 giri per 30 secondi e proseguire con la regolazione. Questo procedimento deve essere ripetuto ad intervalli di 3 minuti sin tantochè non si completi la regolazione.

Sincronizzazione e registrazione del minimo

- (9) Verificare il regime di minimo del motore con un contagiri (Ved. CARATTERISTICHE TECNICHE) e controllare con il misuratore di portata che la quantità d'aria aspirata dai due carburatori sia identica.
- (10) Se i volumi d'aria aspirata non fossero uguali, eseguire la correzione agendo sulla vite di regolazione dell'apertura minima della farfalla di un carburatore. Per registrare quindi il regime di minimo, agire sulla vite di regolazione dell'apertura minima della farfalla di entrambi i carburatori sinchè si ottiene il regime di rotazione prescritto.
- (11) Controllare ed eventualmente registrare il gioco tra perni e forcelle delle leve di rinvio -Ved. punti 20 a 22.

Se alla velocità prescritta la marcia del motore al minimo non risulta regolare o se non fosse possibile ottenere la sincronizzazione dei due carburatori, fermare il motore agire sulle viti di regolazione della miscela, operando come segue:-

Dosatura della miscela

- (12) Allentare uno dei morsetti dell'alberino di collegamento delle farfalle.
- (13) Staccare uno dei morsetti di collegamento dei due getti.
- (14) Rimuovere le camere della depressione ed i rispettivi stantuffi ed avviare i getti a battuta.
- (15) Svitare di due giri il dado di registro del getto di ciascun carburatore.
- (16) Rimontare le camere di depressione e gli stantuffi e ripristinare il livello dell'olio degli smorzatori.

NOTA - Non è necessario eseguire le operazioni 14 a 16 se la posizione relativa dei due getti è identica.

- (17) Riavviare il motore e lasciarlo funzionare a regime di minimo veloce.

Regolazione

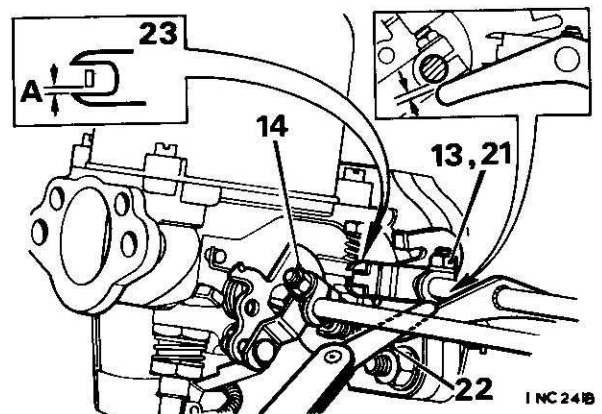
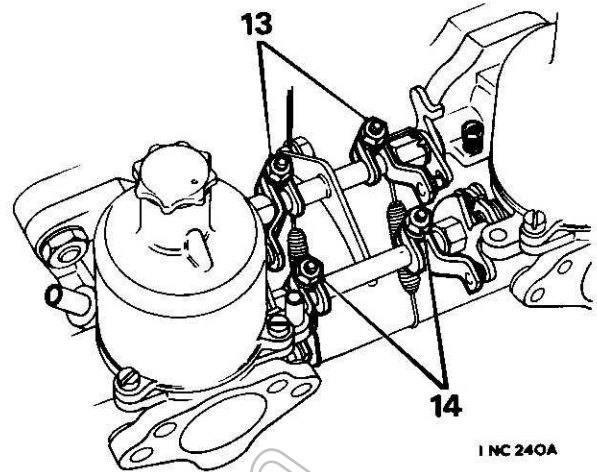
- (18) Avvitare il dado di registro del getto di ciascun carburatore per smagrire la miscela svitarli per arricchirla sinchè il contagiri indica il regime più veloce. Avvitarli poscia sino a quando la velocità di rotazione del motore comincia a diminuire; infine, svitarli lentamente del medesimo numero di giri sino a quando il motore riprende a girare a velocità massima.
- (19) Ricontrollare il regime di minimo e la sincronizzazione delle farfalle. Per eventuali correzioni, agire sulle viti di regolazione dell'apertura.

Vetture con dispositivo antinquinante.

Controllare con l'analizzatore dei gas di scarico il tasso di ossido di carbonio, assicurandosi che sia compreso nei limiti prescritti. Eseguire eventuali correzioni agendo sui dadi di registro dei getti.

Registrazione della tiranteria di comando delle farfalle

- (20) Allentare le viti delle leve dell'alberino delle farfalle.
- (21) Inserire uno spessimetro da mm 0,31 tra il prolungamento della leva fissa sull'alberino e l'alberino di comando starter.
- (22) Abbassare ciascuna leva di rinvio sino a quando il pernetto poggia sul bordo del dente inferiore della for-



cella di comando delle farfalle. Bloccare i morsetti delle leve di rinvio mentre la leva fissa si trova in questa posizione ed estrarre poscia lo spessimetro. Tra i perni e le forcelle dovrebbe esistere una certa luce.

Registrazione del regime di minimo veloce

- (23) Estrarre il pomello di comando del dispositivo d'avviamento a freddo sino a quando i getti siano sul punto di muoversi. Bloccare il pomello nella posizione suddetta.

- (24) Ruotare la vite di registrazione del minimo veloce sinchè poggia sulla leva a camma.
- (25) Avviare il motore e agire in egual maniera sulle viti di regolazione del minimo veloce di entrambi i carburatori sinchè il motore giri al regime prescritto (Ved. CARATTERISTICHE TECNICHE). Fermare il motore.
- (26) Rimontare la presa dell'aria.
- (27) Rimontare il filtro d'aspirazione dell'aria.

FRENI

Registrazione

- (1) Sollevare la vettura e poggiarla sui cavalletti piazzati sotto i telai ausiliari. Agire su una colonnetta di registro alla volta.

Freni anteriori

- (2) Ruotare la colonnetta nel senso di marcia della vettura sinchè si blocca la ruota. Svitare quindi la colonnetta tanto quanto basta a permettere alla ruota di girare liberamente.
- (3) Far ruotare velocemente la ruota con le mani e schiacciare a fondo il pedale del freno onde centrare le ganasce sul portaceppi. Ricontrollare la registrazione.
- (4) Per registrare l'altro freno, procedere come indicato sopra.

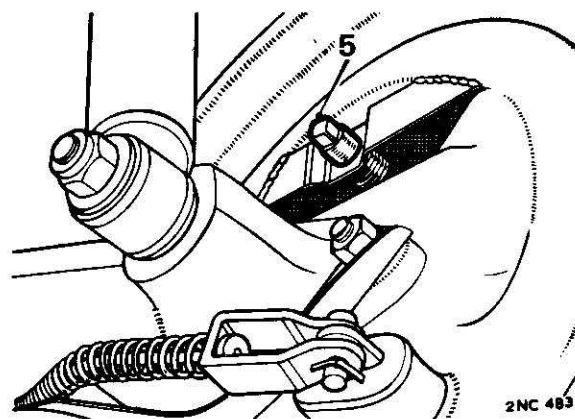
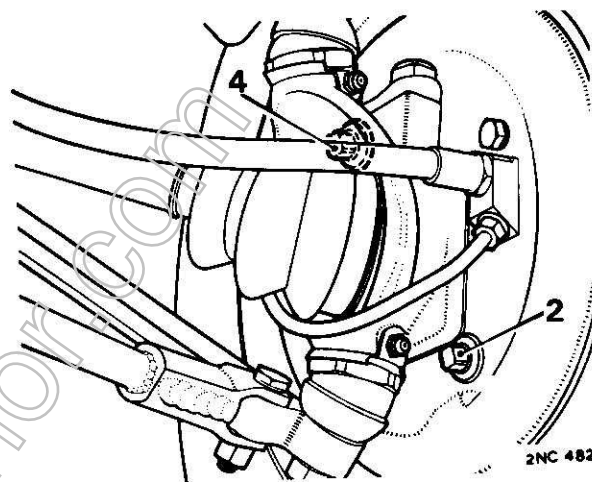
Freni posteriori

- (5) Ruotare la colonnetta di registro in senso orario (guardando da sotto la vettura) sino a bloccare la ruota. Svitare poscia la colonnetta tanto quanto basta a permettere alla ruota di girare liberamente.
- (6) Per registrare l'altro freno, procedere alla stessa maniera.

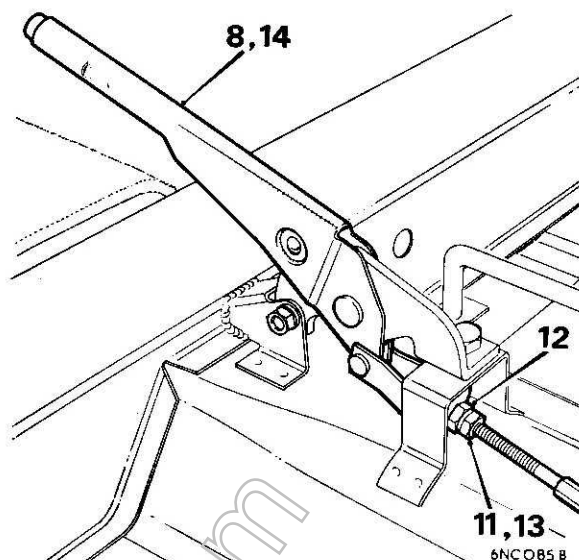
Controllo e registrazione del freno a mano

Monocavo - 1976 in poi

- (7) Registrare le ganasce del freno come già detto alle operazioni 5 e 6.
- (8) Tirare la leva del freno a mano fino ad ottenere il saldo impegno del terzo dente dell'arpionismo.
- (9) Controllare l'effetto frenante sulle ruote posteriori: la registrazione del freno a mano risulta quella corretta se ciascuna ruota può venir ruotata solo esercitando una forte pressione con le mani.

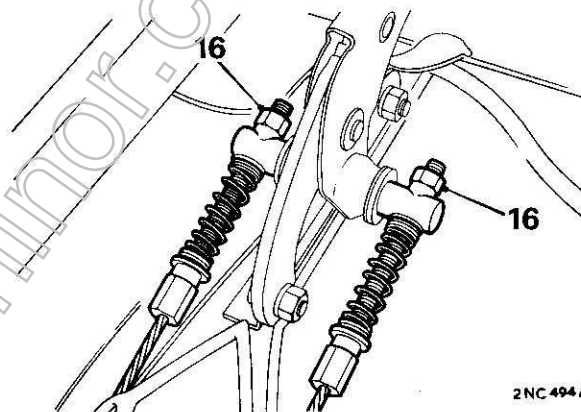


- (10) Se occorre apportare un'ulteriore registrazione, inclinare i sedili anteriori ed arrotolare il tappetino.
- (11) Allentare il controdado del cavo.
- (12) Avvitare il cavo di registrazione nella direzione richiesta, fino ad ottenere la corretta tensione.
- (13) Serrare il controdado.
- (14) Controllare il funzionamento del freno a mano. Rilasciare il freno a mano, portandolo alla posizione di riposo, quindi assicurarsi che entrambe le ruote posteriori siano in grado di ruotare liberamente.



Cavo a due cavi - modelli fino al 1976

- (15) Far riferimento alle operazioni dal 7 al 9 qui sopra.
- (16) Ruotare ciascun dado di registrazione del cavo di un pari numero di giri (sulla testina della leva), fino ad ottenere la tensione prescritta.
- (17) Vedere quanto detto all'operazione 14 qui sopra.



GUARNIZIONI D'ATTRITO

Verifica

- (1) Sollevare la vettura e poggiarla su cavalletti disposti sotto i telai ausiliari.
- (2) Allentare le colonnette di registro dei freni e, nel caso delle ruote posteriori, anche il freno a mano.
- (3) Rimuovere i tamburi, dopo aver tolto le viti di fissaggio.
- (4) Assicurarsi che le guarnizioni non siano consumate o contaminate e rimuovere la polvere da esse, dal portaceppi e dal tamburo.

IMPORTANTE - Assicurarsi che le guarnizioni abbiano spessore sufficiente a garantire il funzionamento sicuro dei freni sino alla verifica successiva.

- (5) Se le ganasce vanno sostituite, sostituirle sulle due ruote. Ved. la Sezione M.
- (6) Rimontare i tamburi, registrare il gioco delle ganasce e rimontare le ruote.

PASTIGLIE FRENI A DISCO

Verifica

- (1) Sollevare la vettura, poggiarla su cavalletti disposti sotto i telai ausiliari e togliere le ruote.
- (2) Controllare lo spessore delle pastiglie e sostituirle se esso risulta inferiore a mm. 1,6. Assicurarsi sempre che esse abbiano spessore sufficiente a garantire il funzionamento sicuro dei freni sino alla verifica successiva.

Sostituzione

- (3) Rimuovere le copiglie di bloccaggio delle pastiglie e togliere le dette e gli spessori.
- (4) Spingere gli stantuffi nei cilindri delle pinze con l'attrezzo 18G 672.
- (5) Collocare in sede le pastiglie nuove e gli spessori e bloccarli con le copiglie. **NON EFFETTUARE MAI LA SOSTITUZIONE delle pastiglie su un solo lato della vettura solamente.**
- (6) Azionare i freni parecchie volte onde permettere alle pastiglie d'assestarsi. Non è richiesta nessuna registrazione.
- (7) Controllare il livello dell'olio nel serbatoio della pompa ed eventualmente ripristinarlo.

FILTRO SERVOFRENO

Il filtro deve essere pulito agli intervalli specificati nel "SOMMARIO DELLA MANUTENZIONE".

Distacco

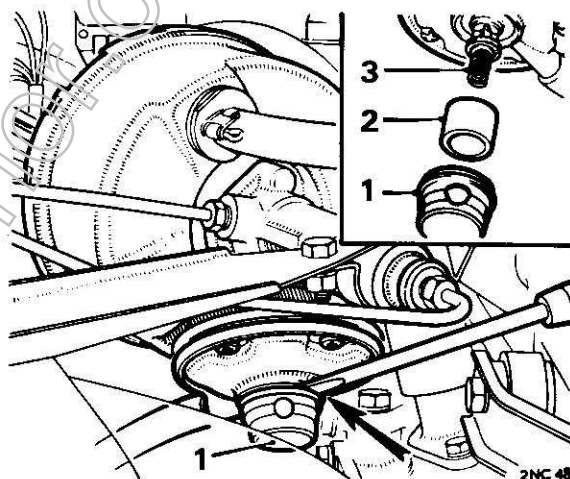
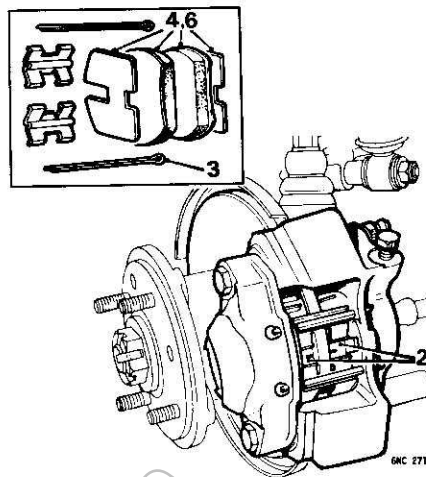
- (1) Rimuovere con un cacciavite la calotta del coperchio della valvola di comando.
- (2) Staccare il filtro e pulirlo con soffiatura d'aria compressa a bassa pressione. **NON LAVARE IL FILTRO** con lubrificanti o altri liquidi.

Riattacco

- (3) Assicurarsi che la molla della valvola sia nella giusta posizione di montaggio.
- (4) Rimontare il filtro e riattaccare la calotta sulla valvola.

FRENI (MANUTENZIONE PREVENTIVA)

Oltre alle verifiche periodiche agli intervalli prescritti, a titolo precauzionale contro gli effetti dell'usura e del deterioramento, è consigliabile eseguire di tanto in tanto controlli rigorosi dei particolari dei freni e sostituire quelli trovati in di-



fetto.

In particolare:-

- (1) Controllare le pastiglie dei freni a disco, le guarnizioni d'attrito dei freni a tamburo, e le tubazioni idrauliche ad intervalli non superiori a quelli specificati nel "SOMMARIO DELLA MANUTENZIONE".
- (2) Cambiare l'olio dei freni ogni 18 mesi o ogni 30.000 km, quale dei due eventi maturi prima.
- (3) Controllare ed eventualmente sostituire le guarnizioni di tenuta ed i tubi del circuito idraulico ogni 3 anni o ogni 60.000 km. Controllare allo stesso tempo ed eventualmente sostituire le superfici di lavoro degli stantuffi le sedi degli stantuffi nelle pinze, i cilindretti d'espansione delle ganasce, la pompa di comando dei freni ed il cilindro di comando.

MANUTENZIONE

Attenersi scrupolosamente alle seguenti norme:-

- Usare sempre liquido per freni della gradazione consigliata.
- Non conservare mai il liquido in recipienti che non siano a chiusura ermetica: assorbirebbe umidità e sarebbe poi pericoloso usarlo così contaminato nell'impianto frenante.
- E' preferibile buttar via il liquido scaricato dal circuito idraulico in seguito allo spurgo.
- Durante gli interventi sul circuito idraulico, osservare **rigorosamente** la massima pulizia.

RUOTE E PNEUMATICI

- Assicurarsi sempre che i pneumatici risultino conformi alle caratteristiche tecniche prescritte per il modello vettura.
Tele radiali 145-10
Tele incrociate 520-10
Tele radiali 145/70 SR - 12
Pneumatici "DENOVO" 155/65 SF - 310
- Controllare sempre la profondità della scolpitura
- Controllare a vista ciascun pneumatico, rilevando eventuali tagli, rigonfiamenti, tele scoperte ed altre anomalie.
- Controllare e registrare la pressione dei pneumatici, ruota di scorta compresa.
- Controllare il saldo accoppiamento dei dadi delle ruote: far riferimento alla voce "Valori Coppie di Serraggio"

DATI

Pressioni di gonfiaggio dei pneumatici

Tele radiali 145-10

Tutte le condizioni:

Ruote anteriori
posteriori

281bf/poll. quadro	2,0 kgf/cmq	1,93 bar
26 " " "	1,8 " "	1,79 "

Tele incrociate 520-10

Guida normale:

Anteriori
Posteriori

24 " " "	1,7 " "	1,66 "
22 " " "	1,5 " "	1,52 "

Vettura completamente carica:

Anteriori
Posteriori

24 " " "	1,7 " "	1,66 "
24 " " "	1,7 " "	1,66 "

Tele radiali 145/70SR-12

Tutte le condizioni:

Anteriori
Posteriori

28 " " "	2,0 " "	1,93 "
28 " " "	2,0 " "	1,93 "

"DENOVO" 155/65SF-310

Tutte le condizioni:

Anteriori
Posteriori

26 " " "	1,8 " "	1,79 "
24 " " "	1,7 " "	1,66 "

NOTE - Sebbene sia permesso in talune circostanze montare pneumatici radiali sulle sele ruote posteriori, di regola questi pneumatici dovrebbero essere montati contemporaneamente su tutte le quattro ruote. Le ruote dello stesso assale **DEBONO ESSERE GOMMATE** con pneumatici dello stesso tipo e della stessa marca. La vettura non deve mai avere pneumatici radiali alle ruote anteriori e pneumatici a tele incrociate alle ruote posteriori.

GUIDA E STERZO

Allineamento ruote

- Controllare l'allineamento delle ruote anteriori con la vettura scarica e con i pneumatici alla prescritta pressione di gonfiaggio. Ved. CARATTERISTICHE PRINCIPALI.
- Eseguire la verifica dell'allineamento secondo le modalità descritte nella Sezione J.4.

Verifiche e controlli

- Controllare il serraggio e l'usura di tutti i componenti mobili.
- Assicurarsi che non ci siano perdite d'olio dalla cremagliera e dai soffietti degli alberi di trasmissione.
- Controllare il serraggio del morsetto di collegamento del piantone al pignone della cremagliera. La coppia di prescrizione è di 1 - 1,2 kgm.

IMPIANTO ELETTRICO

Controlli generali

- (1) Controllare il funzionamento dell'impianto d'illuminazione, degli avvisatori acustici, degli indicatori di direzione e del tergicristallo.
- (2) Esaminare le spatole del tergicristallo e sostituirle se trovate consumate.

Orientamento proiettori

L'orientamento dei proiettori deve essere eseguito con la vettura sotto carico normale. I fasci debbono essere paralleli tra loro ed inclinati in basso di $\frac{1}{2}^{\circ} + 1/4^{\circ}$ o orientati in modo da soddisfare i regolamenti nazionali.

Regolazione

- (1) Clubman - Per accedere alle viti di regolazione, staccare le sezioni d'estremità della grigliatura, dopo aver rimosso le 4 viti di fissaggio.
- (2) Tutti gli altri modelli - Togliere le viti di fissaggio della cornice e staccarla dai pernetti di ritenuta del gruppo ottico tirandola prima in avanti e poi in alto.
- (3) Eseguire la regolazione con l'apparecchio appropriato, agendo sulla vite A per la regolazione nel senso verticale e sulla vite B per la regolazione nel senso orizzontale.
- (4) Eseguita la regolazione, rimontare la cornice del gruppo ottico o le sezioni d'estremità della grigliatura, a seconda del modello.

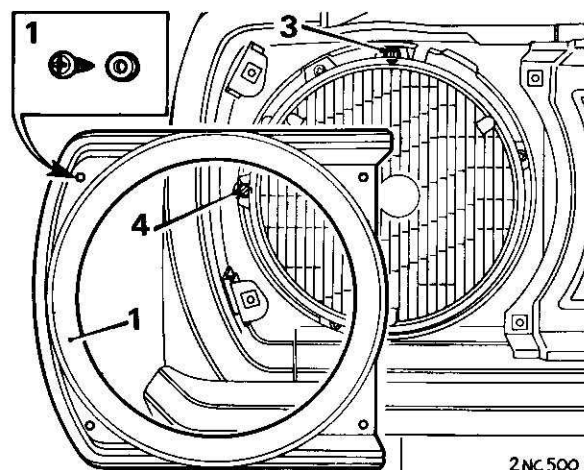
Batteria

Manutenzione generale

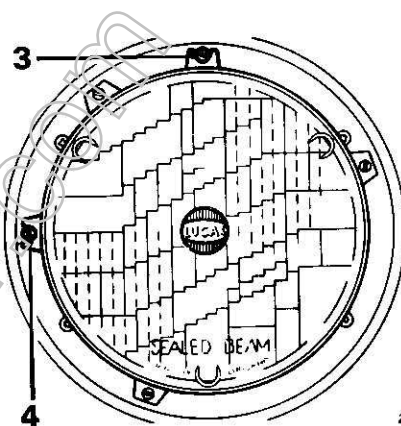
- (1) Rimuovere la sporcizia ed asciugare l'umidità dal coperchio delle celle. Controllare il serraggio dei terminali e cospargerli di vaselina.
NOTA - Sulle vetture possono essere montati due tipi di batteria. Per il rabbocco è quindi necessario seguire il procedimento applicabile al tipo in servizio.

Rabbocco

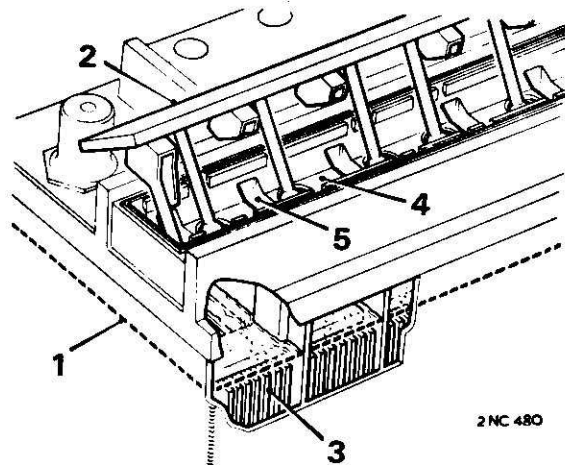
- (2) Batterie Lucas Pacemaker (Tipo A7, A9, A11/9). Il pelo libero dell'elettrolita si può osservare attraverso il contenitore, se di materia plastica traslucida, o sollevando ed inclinando il tappo unico. L'elettrolita deve appena coprire il bordo superiore dei separatori. Per evitare l'allagamento delle celle, il rabbocco deve essere eseguito non prima di 30 minuti dal termine della carica della batteria, se effettuata con sorgenti esterne di corrente.



2NC 500



2NC 485



2NC 480

Per ripristinare il livello dell'elettrolita, sollevare il tappo e versare acqua distillata nello smusso del coperchio sino a quando i pozzetti di introduzione sono pieni e l'acqua copre il fondo dello smusso. Dopo aver riabbassato il tappo, l'elettrolita si autolivellerà in ogni cella. Quando si effettua il rabbocco in presenza di basse temperature, è necessario far funzionare il motore per alcuni minuti onde dar modo all'elettrolita di mescolarsi.

MANUTENZIONE

IMPORTANTE. Il coperchietto di disaerazione deve essere sempre tenuto chiuso, tranne che quando si effettua il rabbocco della batteria. L'elettrolito tracimerà se il coperchietto viene sollevato mentre la batteria è sottoposta a carica centellinare. Sulle batterie del tipo emarginato, ricordiamo che non può essere impiegato il misuratore monocellulare di scarica. E' assolutamente vietato staccare il coperchietto di disaerazione dalla batteria.

Rabbocco

- (3) Batterie Lucas, Tipo CL7 e CL9. Verificare il livello dell'elettrolito in ogni cella ed eventualmente ripristinarlo con acqua distillata. Il pelo libero deve trovarsi al di sopra dei separatori. Non eccedere nel rabbocco.

NOTA - Per il rabbocco non usare mai acqua corrente e, durante l'operazione, non avvicinare luci a fiamma nuda alle celle. Se la batteria è destinata a funzionare in climi caldi o se la vettura compie lunghe percorrenze giornaliere, controllare il livello dell'elettrolita a frequenti intervalli.

Verifica della densità dell'elettrolita

- (4) Controllare la densità dell'elettrolita in ogni cella con un densimetro. Se il livello è basso, ripristinarlo con acqua distillata e sottoporre poscia la batteria alla ricarica per la durata di almeno 40 minuti.

Valori della densità

Temperature minori di 27°C

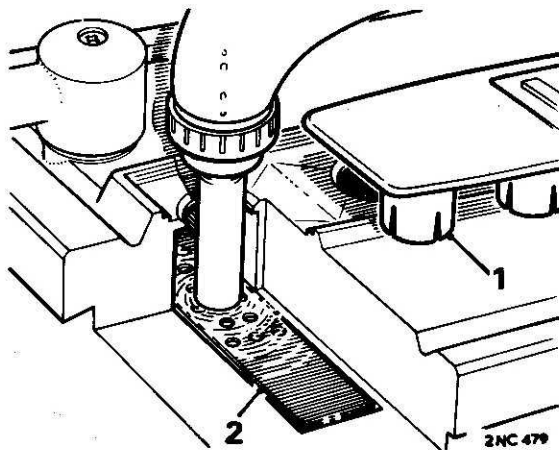
	Densità	Gradi Baumè
Batteria carica	1,270-1,290	30,5-32,5
Batteria semiscarica	1,190-1,210	23,0-25,0
Batteria scarica	1,110-1,130	14,5-16,5

Temperature maggiori di 27°C

	Densità	Gradi Baumè
Batteria carica	1,210-1,230	25,0-27,0
Batteria semiscarica	1,130-1,150	16,5-19,0
Batteria scarica	1,050-1,070	7,0-9,5

I valori di cui sopra si riferiscono alla temperatura dell'elettrolita di 16°C. Per temperature diverse, detti valori vanno corretti come segue:- per ogni 3°C al di sopra di 16°C, aggiungere 0,002 (0,2 gradi Baumè); per ogni 3°C al di sotto di 16°C, sottrarre 0,002 (0,2 gradi Baumè).

- (5) I valori della densità dell'elettrolita in ogni cella debbono essere pressapoco uguali. Se uno di essi differisce notevolmente, è segno che la cella è danneggiata.



VERIFICHE GENERALI

Verifiche visive

- (1) Assicurarsi che non ci siano perdite d'olio, nè corrosioni e sfregamenti, dalla tubazione idraulica dei freni e della frizione.
- (2) Assicurarsi che il sistema di scarico sia saldamente ancorato alla scocca e che i tubi non presentino corrosione o forature.

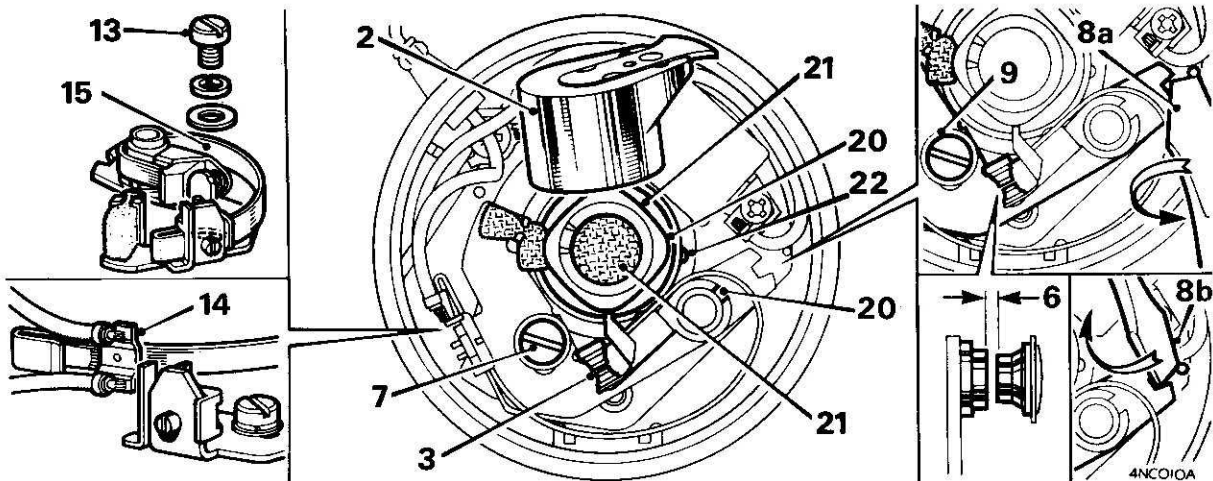
CARROZZERIA E CONTROLLI GENERALI

Lubrificazione

- (1) Iniettare alcune gocce d'olio per motore nelle toppe della chiave e nei pulsanti di comando delle serrature.
- (2) Lubrificare le cerniere delle porte con olio per motore.
- (3) Spargere un velo di grasso sulle parti mobili del dispositivo di chiusura del cofano ed un velo d'olio sul gancio d'arresto e sui relativi perni d'articolazione.

Controlli generali

- (4) Controllare lo stato d'usura e l'ancoraggio dei sedili e delle cinture di sicurezza. Notificare eventuali anomalie riscontrate.
- (5) Assicurarsi che lo specchio retrovisore sia saldamente ancorato e che non presenti fessurazioni.
- (6) Assicurarsi che i fori di drenaggio delle porte e della scocca siano inostruiti. Per rimuovere eventuali ostruzioni usare un pezzo di filo di ferro rigido.



ACCENSIONE

Spinterogeno - tipo 45D4

Pulizia del ruttore

1. Togliere il cappuccio di accensione (Clubman e 1275 GT)
2. Togliere la calotta dello spinterogeno ed il braccino rotore.
3. Ruotare il motore, fino a quando le puntine dei contatti risultino completamente divaricate.
4. Ispezionare le puntine suddette e, se queste risultano annerite o bruciate, procedere alla loro pulizia con tela smeriglio fine o con una lima carborundum finissima. Sarà più facile procedere all'operazione di pulizia, se il gruppo puntine viene staccato dallo spinterogeno (vedere le operazioni dal 13 al 19)
5. A pulizia ultimata, pulire le puntine con un panno imbibito di carburante e controllare la registrazione delle stesse.

Registrazione del ruttore

6. Tenendo le puntine completamente divaricate, controllare la luce con spessore: si deve riscontrare gioco 0,014-0,016 in. (0,35-0,40 mm).

Registrazione del ruttore

7. Allentare la vite di fermo della piastrina dei contatti.
8. Inserire un cacciavite nel foro asolato della piastrina e far leva contro l'aggetto apposito, presente sulla piastrina di base.
 - a. Ruotare in senso anti-orario per diminuire la luce
 - b. Ruotare in senso orario per aumentare la luce

9. Serrare la vite di fissaggio e controllare nuovamente la registrazione suddetta.
10. Ruotare nuovamente l'albero motore, fino a quando il tacco del contatto si trovi al punto massimo su un lobo della camma.
11. Controllare nuovamente la luce delle puntine di contatto.
12. Ripetere le operazioni 10 e 11 per ciascun lobo di camma

Sostituzione del ruttore

13. Togliere la vite di fermo della piastrina dei contatti, staccare la molla e la rondella piana.
14. Scalzare la molla del ruttore dal montante isolato e sganciare la piastrina terminale.
15. Togliere il gruppo dei contatti.
16. Pulire scrupolosamente le puntine dei nuovi contatti, impiegando panno imbibito di carburante.
17. Allacciare la piastrina del terminale alla molla del ruttore.
18. Posizionare i contatti sulla piastrina di base ed installare la vite di fermo e le rondelle.
19. Posizionare la molla sul montante isolato, tra i due spallamenti di riferimento.

Lubrificazione

20. Spalmare un lieve strato di grasso sulla camma e sul montante di articolazione.
21. Aggiungere alcune gocce di olio sul tamponcino in feltro, sulla punta dell'alberino della camma, nonché nello spazio libero tra la piastrina di contatto e l'alberino della camma, onde lubrificare le masse centrifughe. Non oliare il pattino scorrevole dell'eccentrico.

MANUTENZIONE

22. Ogni 24.000 miglia (40.000 km), aggiungere una goccia d'olio ai due forellini sulla piastrina di base, onde lubrificare il cuscinetto centrale.
23. Eliminare tutto il sovrappiù di lubrificante ed assicurarsi che le puntine di contatto siano pulite ed asciutte.
24. Rimontare il braccino del rotore, pulire l'esterno e l'interno della calotta dello spinterogeno, quindi rimontare la calotta stessa.

IMPIANTO ALIMENTAZIONE CARBURANTE-1976-77

in poi

Controllo e registrazione della messa a punto del carburatore

E' essenziale che l'anticipo dell'accensione, il gioco valvole, la distanza delle puntine dello spinterogeno e la distanza degli elettrodi delle candele vengano debitamente controllati e registrati prima di procedere alla messa a punto del carburatore.

L'operazione di messa a punto del carburatore deve contemplare esclusivamente la registrazione dei regimi del minimo e del minimo sostenuto e della miscela al regime del minimo. A tal fine, raccomandiamo caldamente l'impiego di un tachimetro di precisione.

NOTA:

- a) Se la vettura deve risultare conforme ai regolamenti delle emissioni di scarico, ricordiamo che tutte le registrazioni andranno espletate solo se si dispone di un tachimetro di precisione e di un analizzatore dei gas di scarico (misuratore del CO) di tipo omologato.
- b) Quando occorre espletare la registrazione di un carburatore dotato di viti di regolazione miscela e/o regime del minimo sigillate, ricordiamo che detti piombini andranno tolti e gettati. Ad operazione di messa a punto ultimata, occorrerà installare nuovi piombini, se i vigenti regolamenti lo contemplano. I piombini sono identificabili a fronte del seguente codice colori:
NERO e/o BLU: piombini installati dal fabbricante.
ROSSO: piombini installati dopo le operazioni di registrazione.

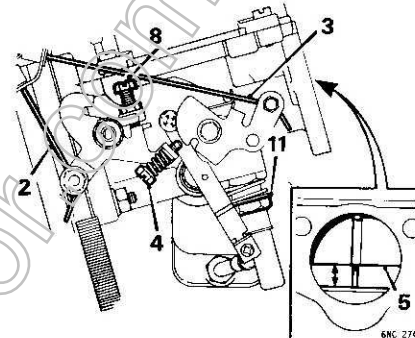
Per quello che riguarda la messa a punto e registrazione dei carburatori, far riferimento alla sezione "DATI PER LA REGOLAZIONE DEL MOTORE".

Su quelle vetture dotate di cambio automatico, portare la leva del cambio in folle ("N") e tirare il freno a mano.

Generalità

Dopo aver installato un nuovo ruttore, assicurarsi di controllarlo a dovere, procedendo alla sua registrazione e lubrificazione, a seconda delle istruzioni date.

Dopo l'installazione di un nuovo ruttore e contatti, controllare nuovamente la luce, trascorse le prime 500 miglia (800 km). Durante detto periodo iniziale, il tacco del contatto dovrebbe essersi assestato sulla camma dell'alberino, riducendo la registrazione iniziale del traferro.



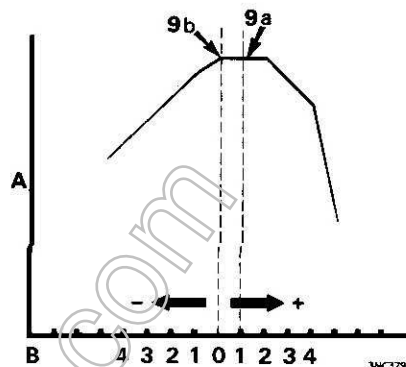
- (1) Rabboccare lo smorzatore del pistoncino del carburatore, se necessario.
- (2) Assicurarsi che la farfalla del gas funzioni come prescritto.
- (3) Assicurarsi che il comando di regolazione miscela (starter) funzioni come prescritto e che il cavo abbia un gioco di 1/16 di pollice (2 mm), prima di iniziare la trazione vera e propria della levetta di comando.
- (4) Assicurarsi che vi sia un piccolo spazio libero tra la vite del minimo veloce e l'eccentrico.
- (5) Togliere il filtro dell'aria, quindi sollevare ed abbassare il pistoncino impiegando la sola pressione delle dita, assicurandosi che questo si sposti regolarmente e senza inceppi.
- (6) Raccordare un tachimetro. Avviare il motore e farlo funzionare al regime del minimo veloce, fino al conseguimento della normale temperatura di esercizio, quindi tenerlo ancora in moto per ulteriori cinque minuti.
- (7) Prima di apportare una qualsiasi registrazione, aumentare il regime motore a 2500 giri/min. e mantenere detto regime per 30 secondi, onde eliminare tutto il sovrappiù di carburante dal collettore di aspirazione. Ripetere l'operazione suddetta ogni tre minuti, se le registrazioni in questione non possono essere ultimate entro detto lasso di tempo.



- (8) Controllare il regime del minimo con il tachimetro suddetto e registrarlo, a seconda del caso, avvitando o meno la vite del minimo.
- Se il motore non funziona regolarmente al corretto regime del minimo, procedere allora alla registrazione della miscela come spiegato qui sotto:

Registrazione della miscela

- (9) Avvitare il dado di registrazione della miscela di una faccia per volta, onde impoverire la miscela, oppure svitarlo per arricchire la miscela, fino ad ottenere il regime del minimo più veloce (a), in parallelo con il perfetto funzionamento motore. Ciò fatto, avvitare lentamente la vite (impoverendo la miscela), fino a quando il regime motore inizi a diminuire lievemente (b).



- (10) Riregistrare la vite del minimo (8), a seconda del caso, onde ottenere il regime del minimo prescritto.

- (11) **CONTROLLO DELLE EMISSIONI DI SCARICO.** Impegnando l'analizzatore dei gas di scarico, assicurarsi che l'indice di lettura rilevato rientri nei limiti riportati al paragrafo "DATI PER LA REGOLAZIONE DEL MOTORE". Se l'indice in questione non rientra nei limiti prescritti, riregolare il dado di registrazione della miscela di quel minimo ammontare richiesto per far rientrare l'indice in questione nei limiti suddetti.

Qualora occorresse girare detto dado di più di mezzo giro (o di 5 facce di dado, su quei carburatori con dispositivo di registro impiombato), al fine di ottenere l'indice prescritto, sarà allora auspicabile togliere e riparare il carburatore.

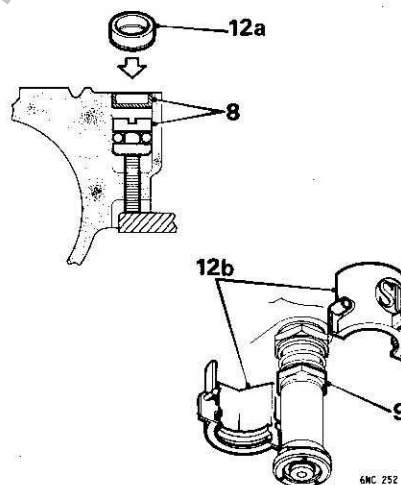
- (12) Installare nuovi piombini sulle sedi di registrazione, se detta sigillatura è obbligatoria.

a) Calzare un nuovo piombino nella sede sopra la vite di registrazione del minimo.

b) Piazzare i due cerchietti del nuovo piombino attorno al dado di registrazione della miscela, quindi pizzicarli congiungendoli.

- (13) Controllare e registrare il regime del minimo veloce (vedere "DATI PER LA REGOLAZIONE DEL MOTORE"), come qui sotto schematizzato:

Sfilare la manopola del comando di regolazione della miscela, fino a quando la tiranteria sia sul punto di spostare il getto: ciò fatto, bloccare la manopola in detta posizione.



- (14) Girare la vite del minimo veloce (4) fino a quando non sia stato ottenuto il regime prescritto del minimo veloce: vedere quanto riportato alla voce "DATI PER LA REGOLAZIONE DEL MOTORE". Riazzerrare completamente la manopola del comando ed assicurarsi che vi sia un gioco tra la vite del minimo veloce ed il relativo eccentrico.

- (15) Spegner il motore e staccare il tachimetro.