



ROVER

M I N I

m a n u a l e

d i i s t r u z i o n i

MINI

INTRODUZIONE ALLA VETTURA

COMANDI	4	RISCALDAMENTO E VENTILAZIONE	20
STRUMENTI E INTERRUTTORI	5	CARROZZERIA E ACCESSORI	22
ISTRUZIONI DI FUNZIONAMENTO	11	SEDILI E CINTURE DI SICUREZZA	26
CAMBIO AUTOMATICO (Se in dotazione)	16		

CURA DELLA VETTURA

PULIZIA DELLA VETTURA	30	MOTORE/TRASMISSIONE	57
SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO	32	STERZO/SOSPENSIONI	61
RUOTE E PNEUMATICI	34	DATI GENERALI	63
FRENI E FRIZIONE	37	SOMMARIO DELLA MANUTENZIONE	65
IMPIANTO ELETTRICO	41	LUBRIFICAZIONE	70
ACCENSIONE	51	LUBRIFICANTI DI SERVIZIO	71
SISTEMA ALIMENTAZIONE	54	SERVIZIO	73
CARBURANTE E SCAPPAMENTO			

Per evitare inconvenienti in caso di smarrimento delle chiavi
PRENDERE BUONA NOTA DEI NUMERI DI SERIE,
stampigliati su una targhetta metallica fissata al portachiavi
E CONSERVARLI IN LUOGO SICURO
(es. sul libretto di circolazione).

Questo Libretto di Istruzione è stato redatto con il preciso scopo di presentarVi la vettura. Questa è stata realizzata con la massima precisione possibile e vanta la massima affidabilità e resistenza. Una guida oculata ed una manutenzione regolare della vettura Vi assicureranno anni ed anni di motorizzazione economica, senza noie.

Le pagine di introduzione trattano il funzionamento dei controlli, degli interruttori e degli accessori in dotazione.

Vedere **'DATI GENERALI'** per le informazioni relative agli interventi di servizio e per l'impiego della vettura: tale voce riporta le pressioni di gonfiaggio dei pneumatici, le capacità dell'olio, ecc.

Tutti i riferimenti al "lato sinistro" o al "lato destro" si intendono guardando la vettura dal retrotreno.

Le specifiche della vettura possono variare da un Paese all'altro, nonché da un modello all'altro. Il Costruttore si riserva il diritto di apportare modifiche alle specifiche in un qualsiasi momento, con o senza preavviso. La politica della Casa, tesa al costante miglioramento dei propri prodotti, può comportare modifiche di maggiore o minore importanza. Sebbene nulla sia stato lasciato d'intentato per garantire la massima precisione dei particolari contenuti nel Libretto di Istruzione, il Costruttore e il Concessionario che forniscono questa pubblicazione si esonerano da qualsiasi imprecisione ivi contenuta e da eventuali conseguenze derivanti.

GARANZIA ANTICORROSIONE

Tutti i particolari relativi alle condizioni della Garanzia Anticorrosione sono riportati nella pubblicazione Service Record, fornita con la Vs. nuova vettura. Vi preghiamo di leggerli attentamente.

Una delle condizioni principali della Garanzia è che la vettura venga ispezionata ogni anno dal locale Concessionario: questi controlli annuali fanno parte del Servizio di Manutenzione.

Quando affidate la vettura al Concessionario per il Servizio di Manutenzione Vi preghiamo di assicurarVi che questa sia pulita e priva di depositi. I controlli contemplati dalla Garanzia Anticorrosione, che fanno parte del servizio, possono essere effettuati solo se la vettura è pulita. Se presentate la vettura al Concessionario in condizioni "pietose", questi sarà costretto a pulirla ed avrà diritto ad addebitarVi il servizio di lavaggio.

IMPORTANTE La Garanzia Anticorrosione non è valida in tutti i Paesi. Vi preghiamo di controllare questo punto con il Concessionario.

www.minimotor.com

Fig. 1 Viene illustrato il modello City E

Leva comando cambio (1)

Le posizioni della leva comando cambio sono riportate sull'impugnatura.

La retromarcia va inserita solo quando la vettura è ferma. Per ingranare la retromarcia, spostare la leva del cambio verso destra portandola in folle, fino a quando non si riscontra una leggera resistenza, quindi premere a fondo il pedale della frizione. attendere alcuni istanti e TIRARE LA LEVA IN SU; continuare a spostarla lateralmente e poi spingerla indietro per inserire la retromarcia.

Luci della retromarcia: Le luci si accendono automaticamente quando la retromarcia è stata ingranata, se l'accensione è inserita.

Freno a mano (2)

Il freno a mano è del tipo a leva: agisce meccanicamente solo sulle ruote posteriori. Per azzerare il freno a mano, tirare leggermente la leva in su e premere il pulsante in punta alla leva ed abbassarla.

AVVISO IMPORTANTE: Non azzerare il freno a mano prima di avere disimpegnato il bloccasterzo, poiché altrimenti la vettura non potrà essere sterzata regolarmente.

Pedali (3) (4) (5)

I pedali sono disposti nella posizioni convenzionali. Il pedale dei freni agisce sul sistema idraulico e applica i freni su tutte e quattro le ruote. Le spie funzionano automaticamente quando il pedale dei freni viene premuto e l'accensione è inserita. Non poggiare il piede sul pedale della frizione, tranne quando occorre cambiare marcia. La guida della vettura con il piede sul pedale della frizione ne provoca la rapida usura.

Comando di regolazione della miscela (starter) (6)

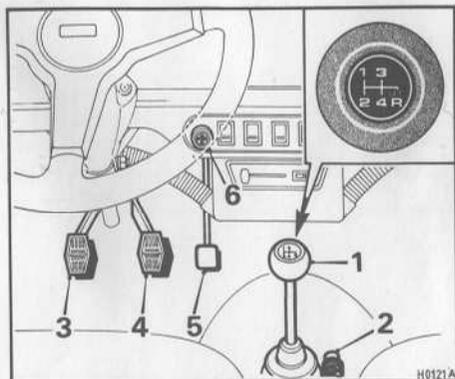
Impiegare il comando per arricchire la miscela e facilitare l'avviamento quando il motore è freddo.

La miscela aria/benzina viene arricchita progressivamente a mano a mano che il comando dello starter viene sfilato. Sfilare il comando fino alla posizione richiesta.

Per riposizionare il comando o riportarlo alla posizione di riposo, spingerlo verso l'interno.

ATTENZIONE: Il comando dello starter non va ruotato per bloccarlo in una data posizione: il comando è regolato in posizioni precise e rimane in una delle posizioni fino a quando non viene spostato.

Fig. 1



H0121A

Interruttore accensione/bloccasterzo - Fig. 1

ANNOTATE IL NUMERO DI SERIE DELLA CHIAVE nel Vs. DIARIO e in una guida separata A CASA, quindi STACCARE LA TARGHETTA dai portachiavi.

Consultare il locale Concessionario qualora occorre sostituire il bloccasterzo.

Se il bloccasterzo viene impiegato come prescritto, sarà molto difficile che un ladro riesca a rubarVi la vettura!

ATTENZIONE: Se la chiave non viene infilata nella serratura fino in fondo si possono causare seri danni.

Sbloccaggio

Per sbloccare il bloccasterzo, infilare la chiave e portarla alla posizione 'I'. Se il volante era stato ruotato per inserire il bloccasterzo, girarlo leggermente per facilitarne il disinnesto. La chiave deve essere nella posizione 'I' quando la vettura viene trainata.

Accensione ed avviamento

Per inserire l'accensione, ruotare la chiave alla posizione 'II'. Portando la chiave alla posizione 'III', vincendo la resistenza della molla, si aziona il motorino d'avviamento. Rilasciare la chiave non appena il motore è entrato in moto.

ATTENZIONE: Non lasciare l'accensione inserita quando il motore è spento, poiché si può scaricare la batteria.

Inserimento del bloccasterzo

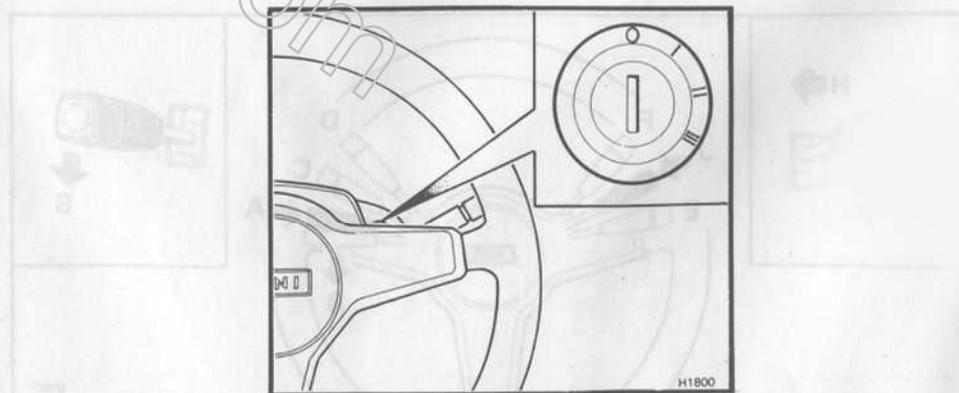
Per bloccare lo sterzo, ruotare la chiave in senso antiorario portandola alla posizione 'O' e sfilarla. Il bloccasterzo si inserisce quando il volante viene ruotato.

AVVISO IMPORTANTE: Non sfilare o cercare di spostare la chiave dell'accensione alla posizione 'O' quando la vettura è in moto, poiché non la si potrà sterzare correttamente.

Sfilare sempre la chiave dell'accensione prima di scendere dalla vettura, specie se vi sono bambini a bordo.

Vedere anche 'Traino della vettura in panne' alle pagine 15 e 19.

Fig. 1



H1800

INTERRUTTORE SUL PIANTONE

Fig. 2 Comando lavavetro e tergicristallo

Lavavetro Premere la punta della leva verso l'interno ('A') per azionare i getti lavavetro.

Assicurarsi che il serbatoio sia sempre rifornito con acqua pulita. In condizioni sotto zero, rifornire il serbatoio con la miscela prescritta di acqua e prodotto All Seasons Screenwash per facilitare l'eliminazione del ghiaccio e della neve sul parabrezza.

ATTENZIONE: Per evitare di danneggiare le superfici verniciate della carrozzeria, le spazzole dei tergicristalli e le guarnizioni di riparo acqua, non impiegare mai soluzione antigelo nel serbatoio del lavavetro.

Tergicristalli

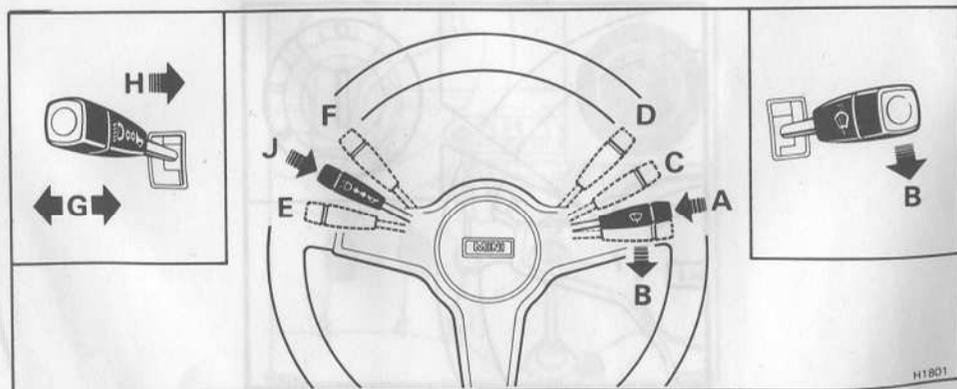
ATTENZIONE: In climi molto caldi o sotto zero, assicurarsi sempre che le spazzole dei tergicristalli non siano incollate contro il parabrezza. Eventuali accumuli di neve o ghiaccio vanno asportati tutto intorno alle racchette e alle spazzole. Spazzare via anche tutta la neve sull'area di tergiture del parabrezza e attorno alla presa dell'aria del riscaldatore. Non azionare mai i tergicristalli quando il parabrezza è asciutto.

Abbassare la leva ('B') e poi rilasciarla per ottenere la tergiture singola. La leva ritornerà alla posizione di riposo: le spazzole si azzereranno automaticamente al termine della tergiture.

Per azionare i tergicristalli al regime normale, spostare in su la leva portandola alla prima posizione ('C') : per ottenere una tergiture più veloce, spostare la leva alla seconda posizione ('D') .

Nota: I tergicristalli e il lavavetro funzionano solo quando l'accensione è inserita.

Fig. 2



H1801

Fig. 2 Indicatori di direzione, abbaglianti e avvisori acustici

Indicatori di direzione L'interruttore accende gli indicatori solo quando l'accensione è inserita.

Spostare la leva alla posizione 'E' per la svolta a sinistra e alla posizione 'F' per la svolta a destra.

A svolta ultimata, il segnale viene tacitato non appena il volante viene riportato in perfetta dirittura.

Anabbaglianti Con i proiettori accesi per mezzo dell'interruttore delle luci, spostare la leva in avanti ('G') per accendere gli abbaglianti: la spia (BLU) si accenderà. Riportare la leva alla posizione centrale per gli anabbaglianti.

Lampeggio con i proiettori Sollevare la leva verso il volante ('H') per lampeggiare i proiettori anche se non sono stati inseriti tramite l'interruttore delle luci.

Avvisori acustici Premere la punta della leva verso l'interno ('J') per azionare gli avvisori acustici.

Fig. 3 Gruppo a due strumenti

Fig. 4 Gruppo a tre strumenti

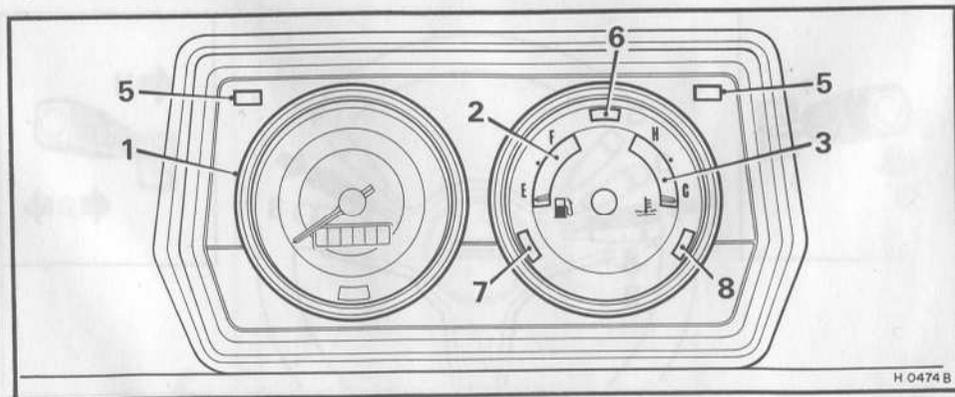
Strumenti

- 1. Indicatore della velocità.** Lo strumento è calibrato in km/h e miglia/h (m.p.h.). Lo strumento registra anche il chilometraggio totale della vettura.
- 2. Indicatore livello carburante.** Quando l'accensione è inserita, l'indicatore segnala la quantità approssimativa di benzina nel serbatoio. Vedere 'ISTRUZIONI PER IL FUNZIONAMENTO': la voce riporta una nota molto importante relativamente al rifornimento di carburante.
- 3. Indicatore della temperatura.** L'indicatore ha due lettere: 'C' indica "freddo"; 'H' indica "caldo".

Nota: Dopo avere inserito l'accensione, la lancetta dell'indicatore si sposta lentamente lungo la scala: la lettura corretta è indicata dopo circa 30 secondi. Questa reazione piuttosto lenta elimina tutte le oscillazioni della lancetta.

- 4. Contagiri.** Lo strumento indica i giri/minuto del motore: permette al guidatore di sfruttare appieno il motore, per garantire le prestazioni massime in tutti i rapporti.

Fig. 3



H 0474 B

- Spie - Figg. 3 and 4**
- 5. Indicatori di direzione/avvisatori di pericolo (luce verde).** La spia lampeggia quando gli indicatori di direzione sono accesi. Inoltre, l'unità dei lampeggiatori dà un ticchettio particolare che conferma il funzionamento dei lampeggiatori. Se la spia non lampeggia, e rimane sempre accesa, ciò indica che una delle lampadine degli indicatori di direzione è bruciata.

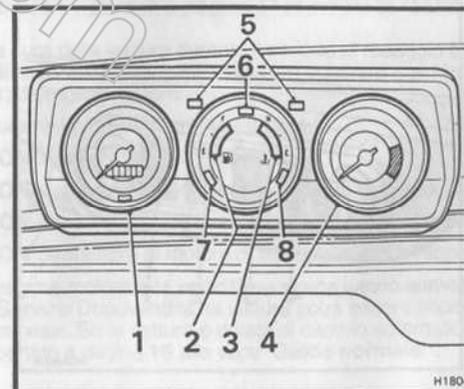
- 6. Abbaglianti (luce blu).** La spia si accende quanto i proiettori sono accesi e la leva degli abbaglianti è sollevata. La spia si spegne quando si passa alla posizione anabbaglianti.

- 7. Accensione (luce rossa).** La spia si deve accendere quando l'accensione è inserita: deve spegnersi non appena il motore è entrato in moto.

- 8. Pressione dell'olio (luce arancione).** La spia si accende quando l'accensione è inserita: deve spegnersi non appena il motore è in moto. Vedere 'ISTRUZIONI DI FUNZIONAMENTO'.

Nota: Le spie per il lunotto termico, gli avvisatori di pericolo e il basso livello del liquido freni sono incorporate nei relativi interruttori: vedere 'Interruttori' a pagina 10.

Fig. 4



H1804

Interruttori - Fig. 5 **1. Interruttore luci.** Accensione spenta. Premere l'interruttore a bilanciere in giù fino alla prima posizione per accendere gli strumenti e le luci di posizione, i fanalini di coda e le luci targa.

Accensione collegata. Gli anabbaglianti si accendono a luce affievolita quando le luci di posizione sono accese. Premere l'interruttore a bilanciere portandolo alla seconda posizione per accendere i proiettori con intensità normale.

2. Avvisatori di pericolo. Per utilizzare gli indicatori di direzione quali avvisatori di pericolo, premere l'interruttore a bilanciere: tutti gli indicatori di direzione e la spia (5) incorporata nell'indicatore della velocità si funzioneranno contemporaneamente anche se l'accensione è disinserita. Il simbolo sull'interruttore si accende quando l'interruttore è inserito.

3. Lunotto termico. Il lunotto funziona solo quando l'accensione è inserita. La spia accende il simbolo dell'interruttore quando l'interruttore è inserito.

ATTENZIONE: Non lasciare inserito il disappannatore più a lungo del necessario: spegnerlo non appena il lunotto è pulito.

4. Spia livello liquido freni. Se la spia si accende, ciò indicata che il livello del liquido freni nel serbatoio è troppo basso: occorrerà rifornire immediatamente il serbatoio. Se il serbatoio richiede rabbocco frequente, interpellare il Concessionario.

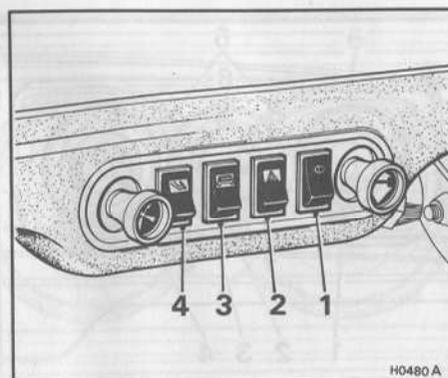
Per controllare il funzionamento della lampadina della spia, vedere **ISTRUZIONI DI FUNZIONAMENTO**.

Interruttore del retronebbia Luci abitacolo

Premere in giù il fondo dell'interruttore a bilanciere sul quadro interruttori per accendere i retronebbia: la spia ARANCIONE si accenderà. I retronebbia si accendono solo quando l'accensione è inserita.

La luce abitacolo è sita sopra la portiera sinistra ed è comandata da un interruttore a tre posizioni. Quando l'interruttore è al centro, la luce abitacolo è spenta. Le altre due posizioni dell'interruttore permettono di tenere la luce abitacolo sempre accesa oppure per accenderla e spegnerla aprendo/chudendo le portiere.

Fig. 5



Come risparmiare carburante Il consumo dipende da due fattori principali:

- Manutenzione della vettura
- Stile di guida

Per sfruttare al massimo il pieno di benzina è essenziale che la messa a punto del motore sia perfetta e che la vettura venga mantenuta conformemente alle raccomandazioni del Costruttore, riportate nel presente Manualetto.

Le pressioni di gonfiaggio, la calibrazione del carburatore, la messa in fase dell'accensione, l'elemento del filtro dell'aria e l'allineamento delle ruote anteriori sono d'importanza vitale per assicurare il massimo sfruttamento del pieno di benzina.

Ricordiamo soprattutto che un "piede pesante" sull'acceleratore non fa certo risparmiare benzina!

I suggerimenti che riportiamo qui di seguito Vi serviranno per risparmiare prezioso carburante.

- Assicurarsi che i pneumatici siano gonfiati alle pressioni prescritte.
- Se il portapacchi sul tetto non è richiesto, staccarlo. Non trasportare mai pesi inutili in vettura.
- Il comando dello starter va azzerato quanto prima possibile dopo l'avviamento a freddo.
- Evitare partenze celeri: accelerare progressivamente da fermo.
- Non guidare in 1a e 2a più a lungo del necessario.
- Non sforzare mai il motore in alcun rapporto.
- Rallentare progressivamente ed evitare frenate a fondo.
- Prevedere ostacoli, incroci, curve strette e semafori: regolare la velocità della vettura conformemente alle condizioni stradali.
- Evitare viaggi che comportano partenze/arrestati frequenti.
- Spegnerlo il motore se si intende sostare per più di mezzo minuto.

UNA GUIDA OCULATA VI PERMETTE DI RISPARMIARE PREZIOSO CARBURANTE!

ATTENZIONE: Ammortizzatorino del pistoncino del carburatore: Un ammortizzatorino non montato o lubrificato come prescritto può aumentare il consumo di benzina. E' **INDISPENSABILE** osservare alla lettera le istruzioni riportate a pagina 54 in merito al rabbocco dell'ammortizzatorino.

Rodaggio La cura della vettura durante il periodo di rodaggio è d'importanza vitale per assicurare una lunga durata. Non superare mai i limiti prescritti velocità su strada/regime motore.

Durante i primi 800 km (500 miglia):

NON superare 95 km/h (60 miglia/h)

NON superare 3000 giri/minuto in alcun rapporto.

NON premere a fondo l'acceleratore in alcun rapporto.

NON permettere al motore di sforzare in alcun rapporto.

Il regime motore e la velocità su strada vanno aumentati progressivamente; dopo il Servizio Dopovendita, la vettura potrà essere impiegata ai regimi massimi ammessi. Se la vettura è dotata di cambio automatico, vedere anche le istruzioni riportate a pagina 16 alla voce 'Guida normale'.

Tipo e gradazione di carburante Impiegare carburante conforme alla gradazione e No. Ricerca ottani (RON) prescritto. Vedere 'Dati di Servizio' sulla copertina di retro del presente Manualletto.

ATTENZIONE: Impiegando carburante di gradazione o tipo non corretti si possono arrecare seri danni al motore.

Rifornimento carburante

AVVISO IMPORTANTE: Non colmare il serbatoio carburante fino al massimo, poiché si possono avere traboccamenti con tutti i pericoli derivanti dalla presenza di carburante non protetto. Se il serbatoio venisse super-rifornimento per errore e si intendesse parcheggiare la vettura, scegliere una zona all'ombra.

Le esalazioni di carburante sono superinfiammabili e, in aree chiuse, sono anche molto tossiche. Nel caso di traboccamenti, spegnere immediatamente il motore, non impiegare luci volanti e, soprattutto, non fumare!

Non impiegare carburanti ossigenati, quali ad esempio miscele di metanolo e benzina o etanolo e benzina (es. GASAHOL). Non trasportare mai carburante di scorta in taniche: queste potrebbero trascinare e causare incendi.

Chiusura del bocchettone di rifornimento carburante (se in dotazione) Per aprire il bocchettone, infilare la chiave nella serratura e portarla in posizione verticale prima di sfilare il tappo del bocchettone.

Per chiudere, riposizionare il tappo e ruotare la chiave in senso orario prima di sfilarla dalla serratura.

AVVISO IMPORTANTE: Se il tappo del bocchettone di rifornimento non viene riavvitato come prescritto si possono avere perdite di carburante. Impiegare sempre il tappo raccomandato.

Serbatoio carburante prosciugato Se il serbatoio fosse completamente prosciugato, occorrerà adescare la pompa benzina. Rifornire il serbatoio e azionare il motorino d'avviamento per circa 20 secondi fino a quando il motore non sia entrato in moto.

Avviamento Assicurarsi che la leva del cambio sia in folle.

AVVISO IMPORTANTE: Non azzerare il freno a mano prima di avere sbloccato il bloccasterzo, né cercare di sfilare o spostare la chiave dell'accensione alla posizione 'O' quando la vettura è in movimento, poiché non la si potrà sterzare regolarmente.

Se il motore è freddo, sfilare il comando dello starter. Se le condizioni climatiche sono sotto zero, può darsi che occorra sfilare il comando completamente. Inserire l'accensione, assicurarsi che le spie dell'accensione e della pressione dell'olio siano accese e che l'indicatore livello carburante funzioni regolarmente, quindi azionare il motorino d'avviamento. Rilasciare la chiave dell'accensione non appena il motore è partito.

ATTENZIONE: L'uso prolungato del motorino d'avviamento non solo scarica la batteria ma può arrecare seri danni al motorino.

Assicurarsi che la spia della pressione dell'olio si spenga quando il motore è partito. La spia dell'accensione deve spegnersi non appena il motore è entrato in moto.

Comando dello starter - Fig. 1 Azzerare il comando non appena il motore è in grado di funzionare senza lo starter. Impiegare lo starter nella posizione minima possibile, a seconda delle condizioni prevalenti, e per il tempo minimo necessario. Non impiegare lo starter per avviare un motore tiepido.

Lo spostamento iniziale di circa 6 mm (1/4 di pollice), come illustrato alla posizione (A), apre leggermente la farfalla senza modificare la miscela: dà esclusivamente il minimo accelerato.

Spia dell'accensione - Fig. 1 La spia (1) deve accendersi quando l'accensione è inserita e deve spegnersi non appena il motore è partito. In caso contrario, il sistema di ricarica della batteria è difettoso. Assicurarsi che la tensione della cinghia di comando del ventilatore sia corretta prima di interpellare il Concessionario.

Spia della pressione dell'olio - Fig. 1 La spia della pressione dell'olio (2) quando l'accensione è inserita. La spia deve spegnersi non appena il motore è partito. Se la spia non si spegnesse, arrestare il motore e investigare la causa del guasto. Controllare in primo luogo il livello dell'olio.

Riscaldamento motore Quando il motore è freddo, guidare la vettura non appena il motore è partito. Non riscaldare il motore facendolo funzionare al minimo con la vettura ferma.

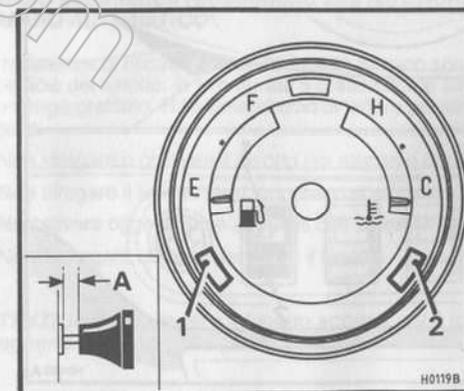
ATTENZIONE: Accelerazioni brusche e lo sforzare il motore prima di avere raggiunto la temperatura operativa normale possono danneggiare il motore.

AVVISO IMPORTANTE: L'ossido di carbonio è un gas pericoloso che può causare svenimenti e, in alcuni casi, può anche essere letale. Non inalare i gas dallo scappamento, poiché contengono ossido di carbonio. Si tratta di un gas inodore e incolore. Non avviare mai il motore, né lasciarlo in moto, in aree chiuse non ventilate. Se si sospetta l'ingresso dei gas di scarico nell'abitacolo, individuare e rettificare il problema immediatamente. Qualora fosse assolutamente indispensabile guidare la vettura in dette condizioni contaminate, aprire completamente tutti i finestrini.

Indicatore della temperatura (se in dotazione) Quando il motore è in moto, l'indicatore riporta la temperatura del liquido di raffreddamento che esce dalla testata. Quando l'accensione viene spenta, la lancetta dell'indicatore della temperatura ritorna alla posizione "freddo". Il surriscaldamento del motore è molto pericoloso. Tenere d'occhio l'indicatore della temperatura; dopo l'aumento iniziale della temperatura, durante il periodo di riscaldamento del motore, qualsiasi aumento repentino della temperatura richiede un'investigazione immediata.

Contagiri (se in dotazione) Per l'impiego normale su strada, e per sfruttare correttamente ed appieno il motore, selezionare il rapporto più idoneo per mantenere il regime motore tra 2000 e 5000 giri/minuto. Quando si richiede l'accelerazione massima, passare al rapporto superiore quando la lancetta del contagiri raggiunge 5000-6000 giri/minuto. L'impiego prolungato dei regimi motore massimi tende a ridurre la durata del motore. Evitare di sforzare il motore quando il regime è basso, poiché ciò arreca seri danni al motore. L'inizio del settore rosso (6000 giri/minuto) indica il regime massimo di sicurezza del motore. **Non permettere mai alla lancetta di passare nel settore rosso.**

Fig. 1



H0119B

Resistenze di riscaldamento del carburatore I riscaldatori della precamera e della camera di induzione sono montati sulle vetture destinate ai Paesi molto freddi. I riscaldatori sono comandati termostaticamente e vengono inseriti quando la temperatura è inferiore a 4°C (40°F), se l'accensione è inserita.

Se la temperatura ambiente è molto bassa, inserire l'accensione e attendere 30 secondi prima di avviare il motore.

Informazioni generiche sui freni L'assestamento dei freni della Vs. nuova vettura richiede 300 km (200 miglia) di guida. Lo stesso vale dopo la sostituzione della pastiglie e della ganasce. Durante questo periodo iniziale, la pressione sul pedale dei freni verrà ridotta.

AVVISO IMPORTANTE: Assicurarsi sempre che i tappetini sul pianale ed altri oggetti non delimitino lo spostamento dei pedali.

Sistema frenante sdoppiato Per evitare il guasto totale dei freni, la vettura è dotata di un sistema frenante idraulico primario ed uno ausiliario. Se uno dei circuiti idraulici non funzionasse come prescritto, l'altro circuito continuerà a funzionare regolarmente. Ciò richiederà peraltro uno sforzo maggiore sul pedale dei freni, la cui corsa risulterà maggiorata.

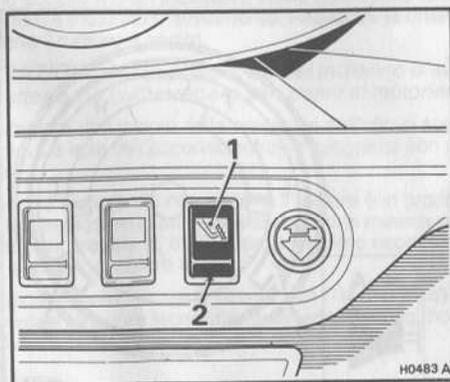
Non pompare il pedale dei freni nel vano tentativo di ripristinare la pressione. Se non vi è pressione in uno dei circuiti frenanti, investigare immediatamente la causa del guasto.

Se l'investigazione del guasto conferma che la vettura non può essere guidata con la massima sicurezza possibile, parcheggiarla e richiede l'intervento di un meccanico specializzato.

Se si ritiene che la vettura possa essere guidata senza pericoli, esercitare peraltro la massima attenzione ed evitare frenate a fondo. In tutti i casi, osservare scrupolosamente i parametri imposti dal Codice della Strada.

Spia basso livello del liquido freni - Fig. 2 Se la spia ROSSA (1) del basso livello del liquido dei freni si accende durante la guida, **arrestare** immediatamente la vettura e controllare il livello del liquido nel serbatoio del cilindro maestro. Se il livello è basso, individuare la causa del guasto ed eliminarla.

Fig. 2



Per controllare la spia, premere l'interruttore a bilanciere (2). Se la lampadina è OK, la spia (1) si spegnerà quando l'interruttore viene rilasciato.

Controllare la lampadina e il circuito regolarmente.

Freni bagnati

AVVISO IMPORTANTE: Se la vettura viene guidata su strade allagate o in un autolavaggio, può darsi che l'efficienza del sistema frenante risulti minata. Piogge torrenziali e strade bagnate causano una risposta più lenta dei freni. Asciugarli premendo leggermente e ripetutamente il pedale dei freni quando la vettura è in movimento.

Carico della vettura

Non trascurare mai di tenere conto del peso totale trasportato quando si intende caricare la vettura. Qualsiasi peso sul portapacchi montato su tetto o un carico premente sul gancio di traino va incorporato nel peso massimo.

Carico massimo vettura: 318 kg (700 lb), pari a 4 persone, più 45 kg (100 lb) di bagaglio.

Pressioni di gonfiaggio dei pneumatici

I carichi e le pressioni di gonfiaggio devono essere conformi a quando previsto dai locali regolamenti.

Roulotte e rimorchi

Interpellare il locale Concessionario per tutti i particolari relativi agli accessori e all'attrezzatura per il traino.

ATTENZIONE: Se si intende trainare una roulotte o un rimorchio in climi molto caldi, in montagna o in colline, Vi raccomandiamo di consultare il Concessionario per accertarVi che non sia indispensabile installare un equipaggiamento supplementare per evitare il surriscaldamento del motore.

Il carico massimo premente raccomandato di un rimorchio o di una roulotte sul gancio di traino è 34-45 kg (75-100 lb).

I pesi massimi trainabili per rimorchi e roulotte sono indicati a pagina 64.

Cambio automatico

Se la vettura è dotata di cambio automatico, **NON** impiegarla per trainare rimorchi o roulotte a meno che non si installi un radiatore dell'olio: interpellare il Concessionario.

Portapacchi sul tetto

E' ammesso trasportare carichi voluminosi **piuttosto che pesanti, fino ad un massimo di 40 kg (90 lb) sul portapacchi montato sul tetto**. Ricordiamo che il carico sul tetto può pregiudicare la manovrabilità della vettura, specie in curva e quando vi sono venti forti.

Traino vettura in panne

AVVISO IMPORTANTE: Per assicurarsi che lo sterzo non si blocchi durante il traino della vettura, è essenziale che la chiave dell'accensione sia portata alla posizione 'I' e che rimanga in tale posizione quando la vettura è in movimento. Per le vetture dotate di cambio automatico rimandiamo alle istruzioni speciali: vedere 'CAMBIO AUTOMATICO'.

Lunotto termico

Le resistenze di riscaldamento del lunotto termico sono incorporate nella superficie del lunotto: la loro durata è praticamente illimitata, a patto che il lunotto non venga graffiato. Raccomandiamo di tenere presenti i punti indicati qui di seguito.

1. Non sfregare o graffiare il lunotto per staccare decalcomanie o distintivi.
2. Non sfregare il lunotto se si indossano anelli sulle mani.
3. Non stivare oggetti duri e appuntiti che potrebbero rigare il lunotto.
4. Non impiegare abrasivi per pulire il lunotto.

ATTENZIONE: Non tenere il lunotto acceso più a lungo del necessario: spegnerlo non appena è pulito/sbrinato.

Descrizione e funzionamento La trasmissione automatica incorpora un convertitore di coppia che è raccordato ad una scatola cambio a comando idraulico, con 4 avvanmarce ed una retromarcia. Il guidatore può sfruttare il sistema meccanicamente, agendo sulla leva del selettore del cambio per inserire le avvanmarce e la retromarcia, oppure automaticamente. La leva del selettore è montata al centro del pianale in un quadro che riporta sei posizioni operative.

AVVISO IMPORTANTE: Quando si seleziona un rapporto e la vettura è ferma, premere il pedale dei freni fino a quando il rapporto selezionato non è stato ingranato.

Posizioni del selettore - Fig. 1 Un fermo della retromarcia sul quadro del selettore ed una guida caricata a molla sulla leva del selettore impediscono la selezione per errore della retromarcia quando la vettura sta avanzando, specie quando si effettuano scali marcia nel modo manuale.

Per inserire la retromarcia, sollevare la guida di scorrimento (indicata con freccia) e spostare la leva in 'R'.

Selezionare:

- 'N' per il folle
- '1' per la 1a
- '2' per la 2a
- '3' per la 3a
- 'D' per la trasmissione automatica impiegando tutte le avvanmarce.

Avviamento del motore Tirare il freno mano, selezionare 'N' e avviare il motore (vedere **Avviamento motore** pagina 12). Il motorino d'avviamento funziona solo quando la leva del selettore è alla posizione 'N'.

Guida normale Se il motore è freddo, raccomandiamo di riscaldarlo per un massimo di 30 secondi prima di guidare la vettura. Un motore tiepido permette di azzerare lo starter per impoverire la miscela riducendo il regime motore fino a quasi quello normale del minimo: in questo modo sarà possibile ingranare i rapporti più facilmente, senza strappi.

Quando la vettura è ferma, premere sempre il pedale dei freni PRIMA di selezionare un rapporto, evitando così che la vettura si sposti. Il freno a mano non è consigliato, poiché agisce esclusivamente sulle ruote posteriori che non sono motrici.

Quando il motore ha raggiunto la temperatura operativa normale e funziona al regime del minimo, l'inserimento dei rapporti risulterà più regolare.

NON selezionare '3' quando si effettua una partenza da fermo, poiché l'uso prolungato di questa tecnica di guida può surriscaldare il convertitore e arrecare seri danni al motore e alla trasmissione.

La retromarcia 'R' va selezionata solo quando la vettura è perfettamente ferma.

Se vi è molto traffico durante il periodo critico di riscaldamento del motore, raccomandiamo di regolare la velocità della vettura tenendo il piede sinistro sul pedale dei freni, in modo che quello destro possa comandare l'acceleratore evitando lo stallo del motore. Oppure, un piccolo spostamento del comando dello starter può aumentare il regime del minimo, impedendo così lo stallo del motore fino a quando non si è riscaldato.

Arresto Per arrestare la vettura, rilasciare l'acceleratore e premere il pedale dei freni nel modo convenzionale, qualunque sia la posizione della leva del selettore. Se si intende continuare a guidare la vettura in 'D' (cambio completamente automatico), lasciare la leva del selettore in detta posizione; in caso contrario, selezionare 'N'.

Se la vettura viene parcheggiata con il motore in moto, selezionare 'N' e tirare il freno a mano.

Parcheggio Arrestare la vettura e tirare il freno a mano. Selezionare 'N' e spegnere l'accensione. Per ridurre lo sforzo richiesto per rilasciare il freno di stazionamento, premere il pedale dei freni.

SELEZIONE DEI RAPPORTI

Cambio automatico Per guidare la vettura in avvanmarcia, premere il pedale dei freni e selezionare 'D' (si rileverà un leggero ritardo prima che il rapporto venga inserito se il motore non è tiepido). Rilasciare i freni e premere l'acceleratore. I passaggi da un rapporto all'altro avranno luogo automaticamente: non occorre spostare la leva del selettore.

Fig. 2 E' possibile regolare la velocità di passaggio da un rapporto all'altro premendo l'acceleratore. Una pressione leggera (1) sul pedale dà passaggi a velocità su strada abbastanza basse. Il passaggio ai rapporti superiori avrà invece luogo a velocità superiori se l'acceleratore viene premuto a fondo (2), quando appunto si richiede una prestazione maggiore dal motore. Quando l'acceleratore viene rilasciato, la vettura rallenterà e la scatola cambio cambierà automaticamente la marcia a seconda delle condizioni di guida.

Kick-down - Fig. 2 Per un'accelerazione maggiore durante il sorpasso, è possibile selezionare automaticamente un rapporto inferiore premendo l'acceleratore fino in fondo (3). Questo tipo di scalo marce è detto 'kick-down'. Il rapporto selezionato dipende dalla velocità della vettura. Questi scali marce non hanno luogo a velocità superiore a quelle massime previste. La velocità massima per il kick-down viene indicata qui di seguito:

- 40-48 m.p.h. (64-77 km/h) in 3a
- 30-38 m.p.h. (48-61 km/h) in 2a
- 18-25 m.p.h. (29-40 km/h) in 1a

Fig. 1

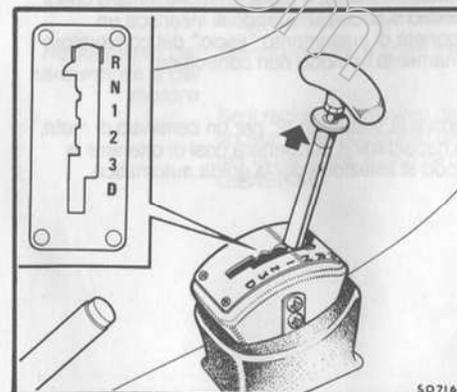
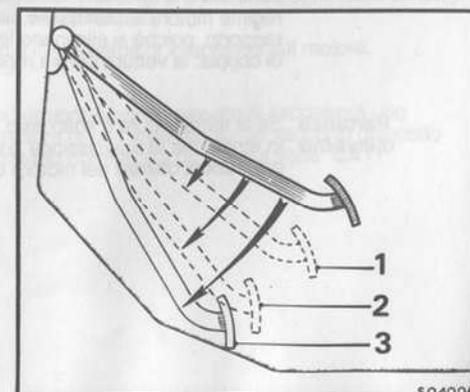


Fig. 2



Funzionamento manuale

Non esiste una trasmissione automatica che sia perfetta per tutte le svariate condizioni di guida! Pertanto la trasmissione della Vs. vettura permette di impiegare la scatola cambio come se si trattasse di un cambio meccanico. Posizioni del selettore '1', '2' e '3' per ottenere la 1a, la 2a e la 3a, come se si trattasse di un cambio meccanico. Il rapporto selezionato viene mantenuto fino a quando la leva del selettore non viene spostata: non si hanno pertanto passaggi automatici da un rapporto all'altro. Spostando il selettore da '3' a 'D' si ottiene la diretta. Questo rapporto rimane inserito solo se la velocità su strada rientra nel settore previsto per la diretta. Se la velocità diminuisce, passando a quella del rapporto inferiore, il rapporto 'D' (posizione per la guida completamente automatica) ritorna alla selezione automatica e si innesterà pertanto un rapporto inferiore.

Per guidare in avammarcia, premere il pedale dei freni e poi selezionare '1' (si può riscontrare un leggero ritardo prima dell'inserimento se il motore non è tiepido). Rilasciare i freni e premere l'acceleratore.

Per passare al rapporto superiore, spostare la leva del selettore alle posizioni '2', '3' e 'D' a mano a mano che la velocità su strada aumenta: non occorre rilasciare la pressione sul pedale dell'acceleratore durante il passaggio da un rapporto all'altro (come invece occorre fare con il cambio meccanico). Pertanto è possibile un passaggio supercelere da un rapporto all'altro.

Gli scali marce si effettuano selezionando '3', '2' e '1' a seconda del caso. Non scalare mai in 3a o 2a a velocità superiori a quelle conseguibili normalmente dalla vettura, ovvero: 88 km/h (55 miglia/h) in 3a e 65 km/h (40 miglia/h) in 2a, poiché si potrebbe provocare il fuorigiri del motore e slittamento eccessivo del convertitore.

Riportiamo qui di seguito le gamme di velocità raccomandate per i vari rapporti:

1a	0-25 miglia/h (40 km/h)
2a	5-40 miglia/h (8-65 km/h)
3a	15-55 miglia/h (25-88 km/h)
Diretta	20 miglia/h fino alla velocità massima (32 km/h fino alla velocità massima)

IMPORTANTE: Se gli scali marce vengono effettuati a velocità superiori a quelle riportate qui sopra si può avere decelerazione brusca, molto pericolosa, nonché fuorigiri eccessivo che può danneggiare il gruppo motopropulsore.

TECNICHE DI COMANDO

Avanzamento lentissimo

La vettura tenderà ad avanzare leggermente quando è al minimo con un rapporto ingranato. Questa condizione operativa è molto utile per effettuare manovre in spazi ristretti o se il traffico è molto lento: basta agire sul pedale dei freni per controllare lo spostamento della vettura. Peraltro, è indispensabile evitare che il regime motore superi quello del minimo o poco più quando si inserisce un rapporto, poiché si eliminano le proprietà di inserimento "liscio" del convertitore di coppia: la vettura partirà repentinamente in modo non controllato.

Partenze d'inverno

Se la temperatura è sotto zero, guidare la vettura in '2' per un centinaio di metri, in modo che la trasmissione possa riscaldarsi e permettere così di ottenere le prestazioni ottimali del motore quando si seleziona poi la guida automatica.

Salite e discese in collina

Ricordiamo che la PRIMA è un rapporto A RUOTA LIBERA, pertanto quando il cambio viene scalato per discese in collina, la SECONDA è il rapporto più basso che va inserito. Quando la vettura viaggia in salita e il cambio è in 'D', si avrà lo scalo automatico al rapporto inferiore quando il motore lo richiede. Se si viaggia in discesa, seguendo altre vetture, il comando e la selezione manuale dei rapporti aumentano il freno motore.

Superfici cedevoli o sdruciolevoli

Se le ruote motrici non riescono a fare presa sul terreno, a causa di ghiaccio, neve, fango o sabbia, avanzare/arrestare la vettura selezionando 'R' e '1'. Per ottenere la massima trazione, sfruttare le ottime caratteristiche di progressione della coppia fornita dal convertitore, selezionando manualmente la 2a e la 3a.

Va fatto notare che più alto è il rapporto impiegato, migliore sarà il funzionamento.

Traino

NON impiegare la vettura per il traino, a meno che non sia dotata di radiatore dell'olio: interpellare il locale Concessionario.

I pesi massimi trainabili sono riportati alla voce **DATI GENERALI**. Per il traino di un rimorchio od una roulotte, raccomandiamo l'impiego del rapporto 'D' tranne in discesa.

Traino della vettura in panne

AVVISO IMPORTANTE: Per assicurarsi che lo sterzo non si blocchi quando la vettura viene trainata, la chiave dell'accensione deve essere portata alla posizione '1': non spostarla quando la vettura è in movimento.

Se si sospetta un qualche guasto della trasmissione, sollevare l'avantreno e trainare la vettura sulle ruote posteriori, ricordando di azzerare il freno a mano.

La vettura va trainata tenendo la chiave dell'accensione alla posizione '1', selezionando il folle ('N') e assicurandosi che il livello dell'olio motore sia a filo con la tacca 'MAX' sull'asta. Per evitare di danneggiare la trasmissione, non trainare la vettura per più di qualche chilometro e non superare mai 32 km/h (20 miglia/h).

Avviamento in casi d'emergenza

Le vetture dotate di cambio automatico non possono essere trainate per l'avviamento motore.

MANUTENZIONE

Livello dell'olio

Per assicurare il funzionamento corretto della trasmissione automatica è essenziale che il livello dell'olio non scenda mai al di sotto della tacca del minimo stampigliata sull'asta.

Se la vettura viene impiegata frequentemente, controllare il livello dell'olio una volta alla settimana (vedere pagina 64) e sempre prima di intraprendere un lungo viaggio. **NON ECCEDERE NEL RABBOCCO.**

Regolazione del carburatore e del motore

Selezionare 'N' e tirare il freno a mano prima di intervenire sul motore.

Se il regime del minimo del carburatore è troppo elevato si risconterà uno spostamento eccessivo della vettura dopo l'inserimento del rapporto prescelto per la partenza. Il regime del minimo corretto è indicato alla voce **'DATI GENERALI'**.

RISCALDATORE ARIA FRESCA

- Fig. 1

Il riscaldatore dà aria fresca riscaldata dal liquido di raffreddamento nel sistema di raffreddamento del motore o a temperatura esterna dell'aria. L'alimentazione di liquido di raffreddamento al riscaldatore è regolata da una valvola e può essere chiusa a seconda delle preferenze. Due ventole di sovralimentazione e comandi permettono di variare la quantità dell'aria, il modo di distribuzione e la temperatura a seconda delle preferenze e delle condizioni ambientali. Ricordiamo che se il motore non ha raggiunto la temperatura operativa normale, il riscaldatore non può erogare il calore massimo.

ATTENZIONE: Assicurarsi sempre che la griglia della presa dell'aria non sia ostruita da sporcizia, foglie, ghiaccio e neve.

AVVISO IMPORTANTE: Per evitare incidenti in caso di scarsa visibilità, eliminare tutto il ghiaccio e la neve dai cristalli ed asportare quanta più neve possibile dal cofano e dal tetto prima di guidare la vettura.

Comandi del riscaldatore

- Fig. 1

Il comando (1) sul quadro serve per azionare la valvola dell'acqua: regola la quantità di acqua che circola nel sistema di riscaldamento. Il calore massimo è ottenibile sfilando completamente il comando.

Sfilare il comando fino alla posizione richiesta e bloccarlo ruotandolo di un quarto di giro in senso orario. Per riposizionarlo o portarlo alla posizione di calore minimo, ruotarlo di un quarto di giro in senso antiorario e azzerarlo.

NON SPOSTARE il comando, dentro o fuori, quando è stato bloccato.

Quando il comando è azzerato, l'aria fresca a temperatura esterna entra nell'abitacolo se la vettura è in movimento o se l'elettroventilatore viene azionato tramite l'interruttore (3).

Distribuzione dell'aria

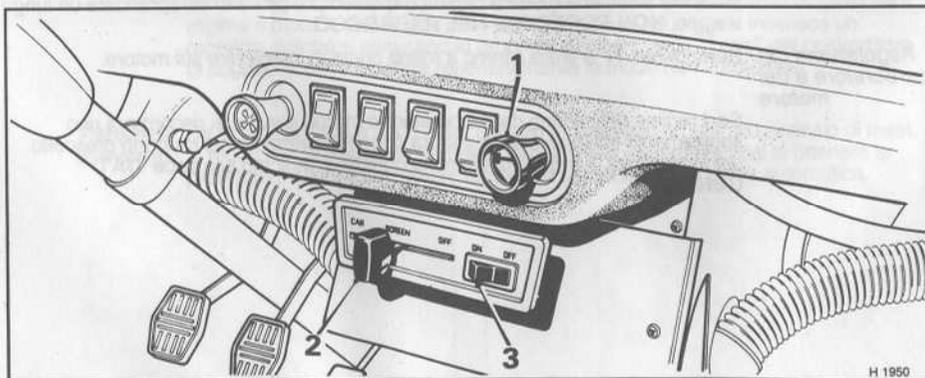
La distribuzione dell'aria è comandata dalla levetta (2) che può essere regolata nelle posizioni che seguono.

Fig. 1 **Abitacolo:** L'aria viene incanalata principalmente all'abitacolo: parte viene soffiata contro il parabrezza.

Parabrezza: L'aria viene incanalata contro il parabrezza: parte viene soffiata nell'abitacolo.

Spento: La presa dell'aria è chiusa.

Fig. 1



Alimentazione dell'aria

L'aria entra attraverso una presa orientata in avanti: l'effetto dinamico dato dall'avanzamento della vettura alimenta l'aria richiesta dal riscaldatore quando la velocità della vettura supera 40 km/h (25 miglia/h).

Ventola dell'elettroventilatore - Fig. 2

Per aumentare l'alimentazione di aria in condizioni climatiche particolari e a basse velocità, impiegare l'interruttore (3) che comanda un doppio elettroventilatore. L'interruttore è sito sul quadro del riscaldatore. Le ventole aspirano aria dalla presa dell'aria attraverso l'abitacolo tramite una valvola unidirezionale (4). Miscelando l'alimentazione di aria in questo modo, la temperatura dell'aria erogata dal riscaldatore viene aumentata.

Unità dell'aria fresca

Questa unità è simile al riscaldatore dell'aria fresca, peraltro l'aria alimentata all'abitacolo non è riscaldata. Il comando di distribuzione dell'aria funziona come quello montato sul riscaldatore dell'aria fresca.

Ventilazione aria fresca - Fig. 3

(se in dotazione)

Su ambo i lati della plancia vi sono le persiane di ventilazione. Questo sistema funziona solo quando la vettura si sposta in avanti; la quantità di aria aumenta con l'aumentare della velocità di avanzamento della vettura. La persianina può essere orientata per ottenere un getto di aria nel punto prescelto. La quantità di aria può essere regolata agendo sulla manopola centrale (indicata con freccia).

Per aumentare, ruotare la manopola in senso orario.

Per ridurre, ruotare la manopola in senso antiorario.

Nota: Se si riscontrasse l'infiltrazione di gas o puzzo dal traffico stradale, spegnere il motorino dell'elettroventilatore del riscaldatore, spostare la levetta di comando del deflettore alla posizione 'OFF' (spento) e chiudere le persiane dell'aria fresca sulla plancia.

Fig. 2

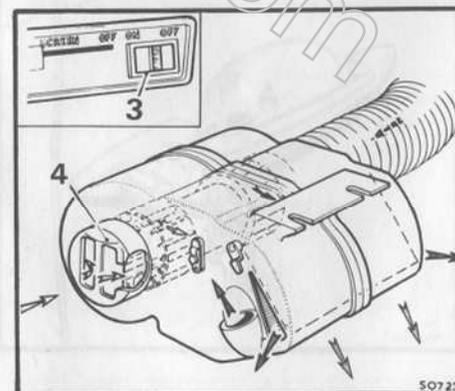
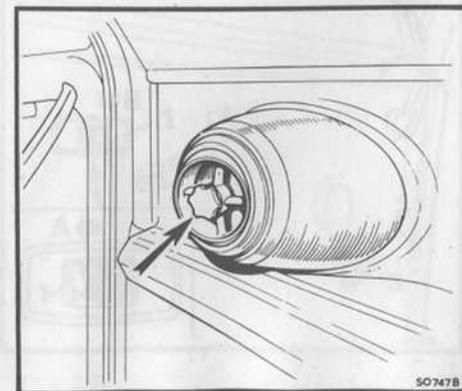


Fig. 3



Numeri delle chiavi Per ridurre il rischio di furto, le serrature non riportano alcun numero di serie. Raccomandiamo al proprietario di prendere buona nota dei numeri delle chiavi; vedere anche quanto riportato a pagina 5.

Precauzioni DI SICUREZZA antifurto

- Quando si lascia la vettura incustodita, assicurarsi sempre di osservare le raccomandazioni seguenti:
- Chiudere tutti i finestrini.
- Sfilare la chiave dell'accensione dal bloccasterzo e **ruotare il volante fino a quando il bloccasterzo non sia scattato.**
- Chiudere tutte le portiere.
- Conservare le chiavi di scorta in luogo sicuro.
- **NON** lasciare oggetti di valore sui sedili! Ricordare sempre che l'occasione ... fa il ladro!
- **NON** lasciare la targhetta con il numero di serie delle chiavi in luogo visibile, per evitare appunto che qualche malintenzionato copi il numero.

Serrature delle portiere - Fig. 1

Entrambe le portiere possono essere chiuse dall'esterno impiegando la chiave.

Per chiudere una portiera, ruotare la chiave verso l'avantreno 'A', riportarla in verticale e sfilarla.

Per aprire una portiera, ruotare la chiave verso il retrotreno 'B', riportarla in verticale e sfilarla.

Per aprire, premere il pulsante (1). Quando la portiera è chiusa, il pulsante non può essere premuto.

Fig. 2 Entrambe le portiere possono essere chiuse dall'interno spostando il saliscendi (1). Se una portiera viene chiusa dall'interno, l'altra va chiusa dall'esterno, impiegando la chiave.

Il saliscendi (1) non può essere spostato nella posizione di chiusura quando la portiera è aperta, pertanto è impossibile rimanere chiusi fuori, con le chiavi ancora in macchina.

Per chiudere, spostare il saliscendi (1) verso il retro (vedere il particolare A)

Per aprire, spingere il saliscendi (1) in avanti (B).

Per aprire, ritirare la levetta di sgancio (2).

Alzacristalli - Fig. 2

Per aprire un finestrino, ruotare l'alzacristalli (3) a seconda delle preferenze.

Piano portapacchi posteriore

AVVISO IMPORTANTE: Per evitare il rischio di incidenti e danni delle resistenze del lunotto termico, non riporre oggetti appuntiti o abrasivi sul piano portapacchi posteriore.

Fig. 1

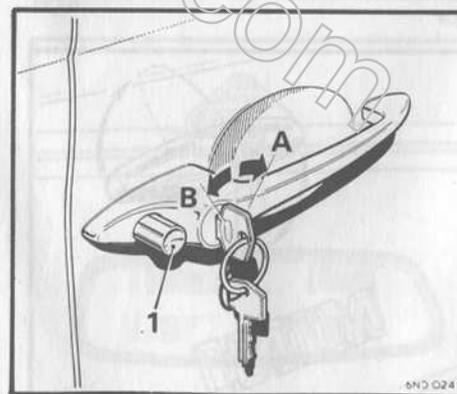
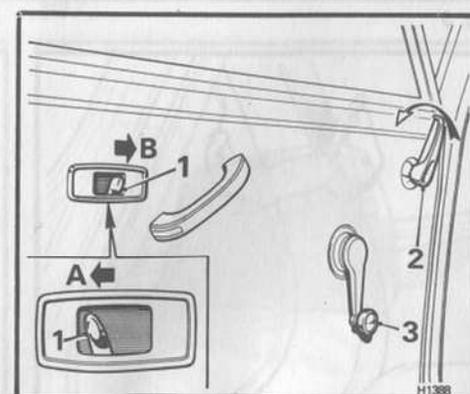


Fig. 2



Ventilatori posteriori
- Fig. 3
(se in dotazione)

I deflettori posteriori sono incernierati sul davanti e tenuti in posizione chiuse da un fermo a ginocchiera.

Per aprire, tirare in avanti il fermo e spingerlo verso l'esterno.

Per chiudere, tirare il centro del fermo verso l'interno e poi spingerlo all'indietro fino a quando non scatta nella posizione chiusa.

Vano portabagagli
- Fig. 4

Girare la maniglia in senso antiorario per fare scattare il fermo. Dopo avere chiuso il portabagagli, girare la maniglia in senso orario.

Il portabagagli può essere chiuso impiegando la chiave per chiudere le portiere.

AVVISO IMPORTANTE: Non guidare con il portabagagli aperto, poiché si può avere l'ingresso di gas di scarico nell'abitacolo: ciò è molto pericoloso per il guidatore e per i passeggeri.

Cofano motore
- Fig. 5

Per aprire il cofano, spostare la leva di sgancio (1) verso sinistra: premendo in giù sul cofano con il palmo della mano si facilita il disinserimento della leva di sgancio.

Il cofano si solleva leggermente sulla molla del fermo di sicurezza del chiudicofano quando la leva di sgancio è inserita e viene tenuto fermo da questo dispositivo di sicurezza (2).

Spingere il fermo di sicurezza verso l'interno e aprire il cofano. Rilasciare l'asta di supporto (3) dalla clip (4) e infilarla nella staffa di supporto (5).

Per chiudere, riporre l'asta nella clip e abbassare il cofano. Pressare il davanti del cofano con le mani e spingere in giù per chiuderlo. Si udirà lo scatto del chiudicofano.

Lubrificazione

Per assicurare un funzionamento perfetto, è essenziale che le serrature, le cerniere e i fermi siano lubrificati come prescritto.

Dopo la lubrificazione, assicurarsi di eliminare tutto il sovrappiù di grasso e olio.

AVVISO IMPORTANTE: Fare attenzione affinché l'olio e il grasso non contaminino i cavi elettrici e i condotti, poiché si potrebbero avere guasti dell'impianto elettrico e anche piccoli incendi.

Fig. 3

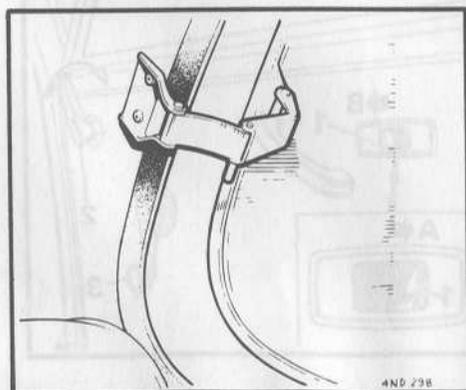
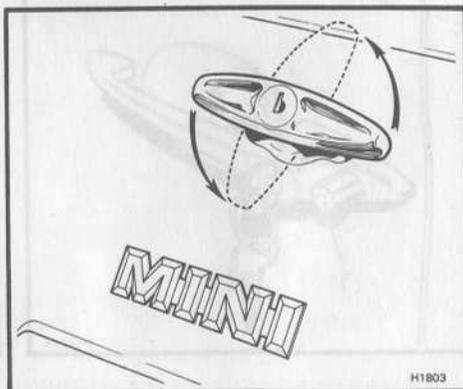


Fig. 4



SPECCHIETTI RETROVISORI

Interno - Fig. 5

Lo stelo dello specchietto retrovisore interno può essere spostato facilmente entro l'arco ammesso dalla piastrina di appoggio. La ventola tra lo stelo dello specchietto e il parabrezza serve per tenere lo specchietto ben fermo nella posizione richiesta.

Il vetro dello specchietto è stato trattato con un rivestimento speciale che serve per ridurre l'abbagliamento durante la guida notturna.

Esterno - Fig. 7

La testina dello specchietto retrovisore esterno, che va posizionato orizzontalmente, è regolabile dal posto di guida aprendo il finestrino.

Alette parasole

L'aletta parasole sul lato passeggero incorpora uno specchietto.

Tasche delle portiere

Entrambe le portiere sono dotate di apposite tasche, utilissime per riporre carte stradali, il Manualetto della vettura, ecc.

(se in dotazione)

Fig. 5

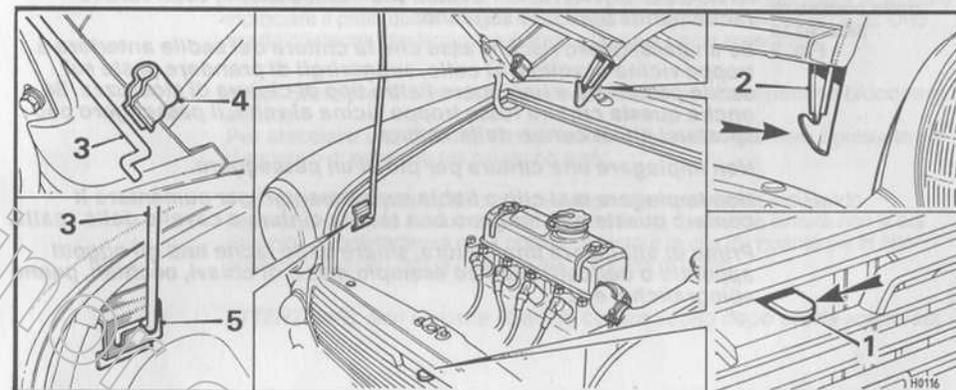


Fig. 6

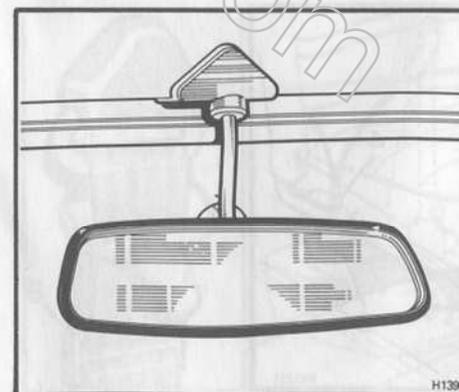
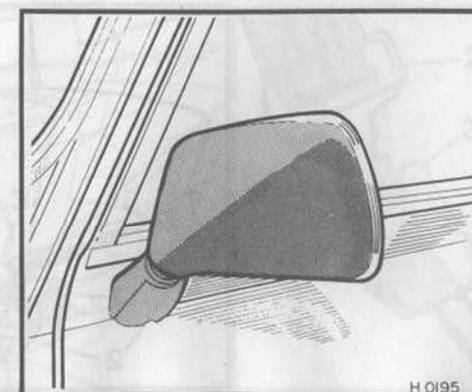


Fig. 7



Regolazione dei sedili - Fig. 1 Sollevare la leva caricata a molla (1) sotto l'angolo anteriore del sedile e spostare il sedile alla posizione richiesta. Rilasciare la leva per bloccare il sedile nella nuova posizione.

Le posizioni del sedile possono essere aumentate riposizionando il sedile sulle staffe di ancoraggio anteriori (2); viene illustrata la posizione più a tergo.

Accesso ai sedili posteriori Ribaltare i sedili anteriori in avanti per potere accedere a quelli posteriori.

Fermo del sedile - Fig. 1 Rilasciare il fermo del sedile ritirando la manopola (3) sul lato esterno del sedile, quindi ribaltare il sedile in avanti. Il fermo del sedile scatta automaticamente quando il sedile viene riportato alla posizione normale.

Schienale regolabile (se in dotazione) - Fig. 1 Gli schienali dei sedili anteriori possono essere angolati a seconda delle preferenze.

Sollevare la manopola (4) sul lato esterno del sedile, spostare lo schienale e abbassare la manopola per bloccare il sedile nella posizione prescelta.

CINTURE DI SICUREZZA La vettura è dotata di cinture di tipo automatico che vanno infilate in un dispositivo di sgancio dotato di un pulsante.

Precauzioni relative all'uso delle cinture di sicurezza - Fig. 2

AVVISO IMPORTANTE: Per evitare incidenti e danni, osservare le raccomandazioni che seguono:

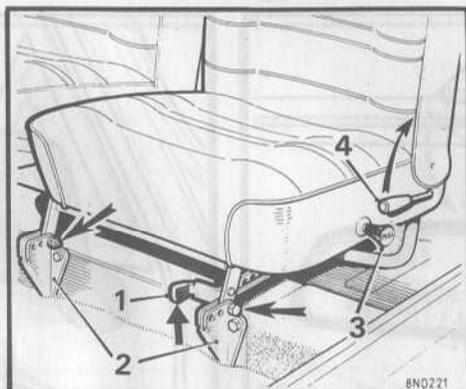
Se un passeggero riscontrasse che la cintura del sedile anteriore è troppo vicina al volto o al collo, suggerirgli di prendere posto sul sedile posteriore e impiegare l'altro tipo di cintura di sicurezza. Se anche questa cintura fosse troppo vicina al volto, il passeggero può spostarsi più al centro della vettura.

Non impiegare una cintura per più di un passeggero.

Non impiegare mai clip o fibbie supplementari per aumentare il confort: queste non tengono ben tesa la cintura a cavallo della spalla.

Prima di allacciare una cintura, sfilare dalle tasche tutti gli oggetti appuntiti o delicati, quali ad esempio mazze di chiavi, occhiali, penne stilografiche, ecc.

Fig. 1



Prima di allacciare la cintura, assicurarsi che il tessuto non sia attorcigliato, storto od ostruito in modo tale da impedire o pregiudicare il funzionamento del meccanismo di sicurezza.

Le cinture vanno indossate sopra la spalla diagonalmente e a cavallo del bacino. Non indossare mai una cintura sotto l'ascella più vicina alla portiera o in altri modi non prescritti.

Raccomandiamo alle donne in stato interessante di interpellare il medico curante per farsi suggerire il modo più sicuro di indossare la cintura di sicurezza.

Evitare di allacciare la cintura a cavallo dell'addome. Incrociarla sul bacino, quando più in basso possibile sulle anche.

Per assicurare la massima protezione, la parte della cintura che incrocia il bacino deve essere tesa. Una cintura troppo lenta permette lo spostamento del corpo e non assicura la massima incolumità in caso di incidenti.

Le cinture vanno mantenute sempre ben pulite, poiché altrimenti il meccanismo non funzionerà come prescritto: vedere 'Pulizia e cura della vettura'.

Non smontare le cinture dalla vettura per pulirle.

Per allacciare una cintura, ritirare la linguetta (2) portandola sopra la spalla e incrociare il petto quindi infilare la linguetta nell'aggancio più vicino a sé. Uno scatto conferma che la cintura è stata allacciata come prescritto.

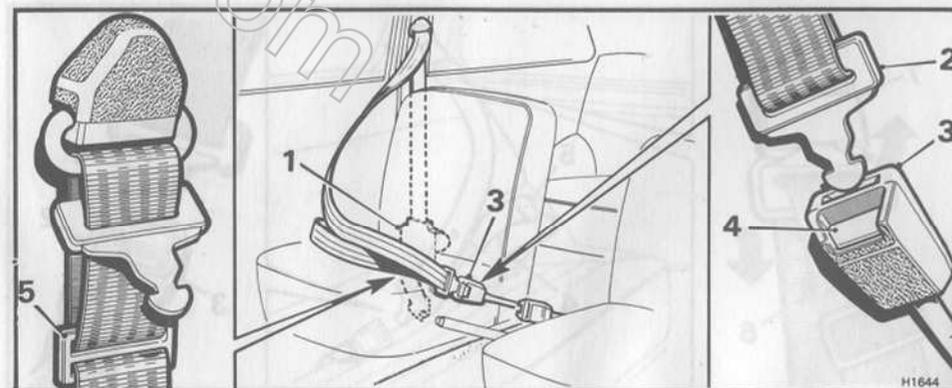
Nota: Srotolare la cintura senza strattoni: uno scatto repentino bloccherà la bobina.

Per slacciare una cintura, tenere ferma la linguetta e premere il pulsante del dispositivo di aggancio (4) più vicino a sé.

Per riporre la cintura, lasciarla riavvolgere normalmente, facilitando l'operazione con la mano nell'ultimo tratto, fino a quando la cintura non si sia riavvolta completamente nella bobina. Spostare la clip (5) quanto più in alto possibile, in modo che la linguetta sia a portata di mano.

ATTENZIONE: Non lasciare libera la cintura subito dopo averla sganciata.

Fig. 2



Collaudo statico Prendere posto in vettura e allacciare la cintura di sicurezza. Afferrare i due tratti, orizzontale e diagonale, accanto alla fibbia di aggancio e dare uno strattone rapido verso l'alto: la fibbia deve rimanere ben agganciata. Staccare la linguetta dalla fibbia, ritirare la linguetta della fibbia e srotolare il tessuto fino in fondo. Assicurarsi che non vi siano scatti o lasco. Lasciare che la cintura si riavvolga fino a metà. Tenere ferma la linguetta della fibbia e dare uno strattone rapido in avanti: il meccanismo di sicurezza deve bloccarsi automaticamente ed impedire lo srotolamento della cintura. Assicurarsi che non vi siano scatti o lasco.

Collaudo con la vettura in movimento

AVVISO IMPORTANTE: Questo collaudo va effettuato solo se le condizioni stradali sono sicure, ovvero: strada asfaltata, asciutta, diritta e senza traffico.

Allacciare le cinture e guidare la vettura ad 8 km/h (5 miglia/h). Assicurarsi che non vi sia traffico e frenare bruscamente. Il dispositivo di arresto deve scattare automaticamente trattenendo il passeggero e il guidatore in posizione normale sui sedili. Non anticipare l'effetto della frenata.

Se una qualsiasi parte della cintura e del dispositivo di bloccaggio non funzionasse come prescritto, interpellare il Concessionario e fargli eliminare immediatamente il guasto.

Cinture dei sedili posteriori - Fig. 3
(se in dotazione)

Per staccare la cintura dal fermo (7), scostare la linguetta dal sedile e sfilarla. Il prigioniero (6) impedisce che la linguetta scorra lungo la cintura.

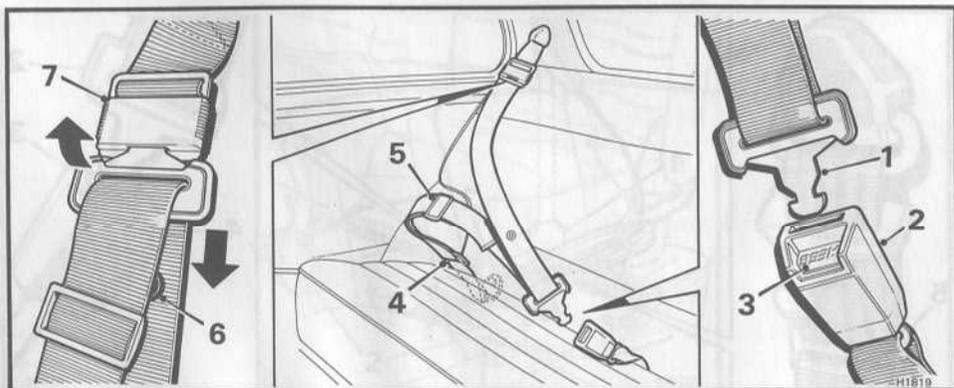
Per allacciare una cintura, ritirare la linguetta (1) della cintura più vicina a sé, farla passare sopra la spalla e incrociare il petto prima di infilarla nell'aggancio (2). Uno scatto conferma che la cintura è stata allacciata come prescritto. Assicurarsi che la cintura non sia attorcigliata e che il fermo sia sopra la bandella superiore della cintura.

Per regolare la cintura, fare passare il tessuto attraverso il dispositivo di regolazione (4), fare scorrere la clip (5) lungo la cintura e tendere la cintura.

Per sganciare la cintura, premere il pulsante (3).

Riporre la cintura quando non è richiesta, infilando la linguetta nel fermo.

Fig. 3



Cura delle cinture di sicurezza Ispezionare regolarmente il tessuto rilevando segni di sfregamento o sfrangiamento. Prestare particolare attenzione ai punti di fissaggio e agli ancoraggi.

Non effettuare modifiche o aggiunte alle cinture e agli ancoraggi, poiché qualsiasi "accessorio" può pregiudicare il funzionamento corretto delle cinture.

Prima di pulire le cinture, fare riferimento alla voce **Sedili e Selleria**, pagina 31.

Poggiatesta
(se in dotazione)

AVVISO IMPORTANTE: Per ridurre il rischio di danni al collo o al capo, il poggiatesta va regolato in modo da supportare la nuca e non il collo.

Sedili per bambini

I punti di ancoraggio per i sedili approvati per bambini sono incorporati nella carrozzeria. Raccomandiamo caldamente ai Sigg. Utenti di installare esclusivamente quei sedili collaudati ed approvati per bambini. Il Concessionario è sempre in grado di suggerirVi il tipo di sedile più idoneo, a seconda dell'età e corporatura dei passeggeri più... piccini!

AVVISO IMPORTANTE: Per ridurre il rischio di incidenti, osservare alla lettera le raccomandazioni riportate qui di seguito.

Non permettere a bambini di viaggiare senza la cintura di sicurezza: impiegare sempre gli accessori raccomandati per bambini.

I bambini non devono mai viaggiare in braccio ad un passeggero, anche se questi indossa la cintura di sicurezza, poiché in caso di incidenti non saranno protetti.

Non impiegare mai cestelli o culle porte-enfant che si agganciano direttamente sullo schienale del sedile: questi accessori sono utili quando si scende dalla vettura, ma non garantiscono alcuna sicurezza durante il viaggio.

Assicurarsi che i sedili di sicurezza per i bambini rispecchino gli standard prescritti dalle Norme britanniche di sicurezza. Leggere attentamente tutte le istruzioni relative all'installazione prima di perfezionare il montaggio.

Cura e manutenzione della carrozzeria e delle sezioni verniciate

Se si osservano le raccomandazioni riportate qui di seguito, non solo la vettura sarà sempre protetta dall'ottima Garanzia Anticorrosione, ma inoltre il suo valore di rivendita sarà massimo.

Lavare frequentemente la carrozzeria impiegando abbondanti getti di acqua pulita per ammorbidire lo sporco appiccicato alle lamiere. Impiegare una pompa per lavare il sottoscocca e all'interno dei vani passaruota. L'acqua ragia è il prodotto ideale per eliminare macchie di catrame e grasso dalla carrozzeria. Dopo avere pulito con l'acqua ragia, ripassare l'area con una spugna e molta acqua. La vettura va lavata impiegando una spugna soffice ed acqua pulita. Dopo averla sciacquata, asciugarla con la pelle di daino.

Il sottoscocca della vettura va lavato frequentemente, specie durante la primavera e d'inverno, impiegando un getto di acqua. Questa precauzione è di particolare importanza quando le strade sono state cosparse di sale. Durante la pulizia del sottoscocca, prestare particolare attenzione ai vani passaruota, alle giunture delle lamiere ed eventuali accumuli di fango indurito o detriti accumulatisi nelle aree scoperte.

Non impiegare mai acqua calda per lavare la vettura. Se la temperatura ambiente è molto rigida, l'acqua calda può provocare lo sfaldamento della vernice.

Dopo la pulizia, ispezionare le aree verniciate rilevando eventuali danni; prestare particolare attenzione ai pannelli anteriori e al cofano che spesso e volentieri vengono danneggiati durante le manovre di parcheggio. Lo stesso vale per le portiere. Applicare un po' di vernice per ritocchi sulle aree danneggiate. Proteggere la superficie verniciata impiegando un po' di 'polish' per vetture.

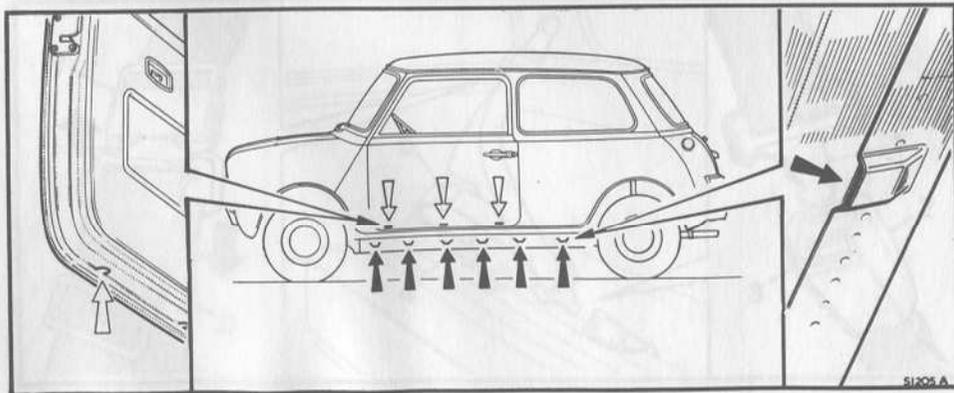
I pannelli bombati o danneggiati e le aree rovinate della vernice vanno riparati attenendosi alle raccomandazioni del fabbricante. Se non si riparano le aree danneggiate o i componenti protetti contro la corrosione, attenendosi sempre alle norme del fabbricante, la Garanzia Anticorrosione non avrà più valore.

Punti di scolo della carrozzeria - Fig. 1

Ispezionare di tanto in tanto i fori di scolo delle portiere e della carrozzeria per assicurarsi che non siano intasati. Impiegare un filo di ferro facendo attenzione a non danneggiare le aree circostanti verniciate.

Tetto apribile (se in dotazione): Assicurarsi che i tubicini di scolo nell'intelaiatura del tetto apribile e sotto i parafanghi anteriori e i pannelli posteriori non siano intasati.

Fig. 1



Sedili e selleria

Pulire la selleria plasticata o in panno impiegando il prodotto prescritto per selleria, leggermente diluito. Pulire la selleria con rivestimento in nylon impiegando una spazzola o l'aspirapolvere. Le macchie vanno eliminate impiegando il prodotto per la pulizia della selleria in nylon, **SENZA** sfregare.

Pulire le cinture di sicurezza con una spugna ed acqua tiepida: impiegare sapone neutro. Farle asciugare all'aria: **NON** applicarvi calore, né esporle ai raggi del sole.

Pulire i tappetini con una spazzola o l'aspirapolvere. Pulire di tanto in tanto con il prodotto prescritto per la selleria in nylon: **NON** lavare a secco.

Cristalli

Il parabrezza va lavato regolarmente con acqua e sapone. Le macchie di catrame vanno eliminate con un po' di acqua ragia, avendo cura di lavare l'area dopo l'applicazione dell'acqua ragia. Impiegare il prodotto lavavetro GAC 2066 o Screenwash GAC 2067 o 2068 per la pulizia generali dei cristalli.

ATTENZIONE: Assicurarsi sempre che l'acqua ragia non rimanga in contatto con le aree verniciate della carrozzeria. Eliminare tutte le tracce di acqua ragia dalle aree verniciate.

ATTENZIONE: Non pulire l'interno del lunotto termico impiegando liquidi abrasivi o materiali che possono danneggiare le resistenze. Prima di pulire il lunotto, sfilare gli anelli dalle dita.

Copriluce

I copriluce -- proiettori esclusi -- sono realizzati in plastica e vanno puliti solo con acqua e sapone.

ATTENZIONE: Per evitare di arrecare danni, non impiegare i prodotti Glass Cleaner GAC 2066 e Screenwash GAC 2067/8 per pulire i copriluce e gli altri materiali in plastica.

Specchietti retrovisori esterni

Gli specchietti esterni vanno lavati con acqua e sapone e puliti con un panno soffice. Per eliminare neve e ghiaccio, impiegare l'apposito raschietto in plastica.

ATTENZIONE: Per evitare di danneggiare la superficie degli specchietti, non impiegare prodotti abrasivi. Non impiegare mai un raschietto in metallo per asportare neve e ghiaccio.

I codici vernice e selleria sono stampigliati sulla targhetta identificazione vettura (V.I.P.). Qualora desideraste ottenere vernice per ritocchi o componenti della selleria, citare il codice colore al Concessionario per permettergli di fornirVi il materiale di colore corretto.

Spazzole del tergicristallo

Sollevarle le spazzole dal parabrezza, lavarle con acqua e sapone prestando particolare attenzione ai bordi di tergitura, quindi asciugarle con un panno soffice non fiaccioso.

Tappo di rifornimento del radiatore - Fig. 1

Il sistema è pressurizzato quando è caldo. Sfogare la pressione progressivamente quando si apre il tappo (1). Raccomandiamo di proteggere le mani per evitare scottature: svitare lentamente il tappo girandolo in senso antiorario fino a quando non si riscontri resistenza dei fermi di sicurezza. Lasciare il tappo in detta posizione fino a quando tutta la pressione non è stata sfogata. Premere il tappo in giù vincendo la resistenza della molla per poterlo spostare dai fermi e continuare a ruotare il tappo fino a quando non può essere sfilato. Assicurarsi di montare il tappo prescritto, marcato '15'.

AVVISO IMPORTANTE: Il vapore e l'acqua fuoriuscenti dal tappo di rifornimento del radiatore possono arrecare serie ustioni, pertanto non svitare il tappo se il sistema è caldo.

Scolo - Fig. 1

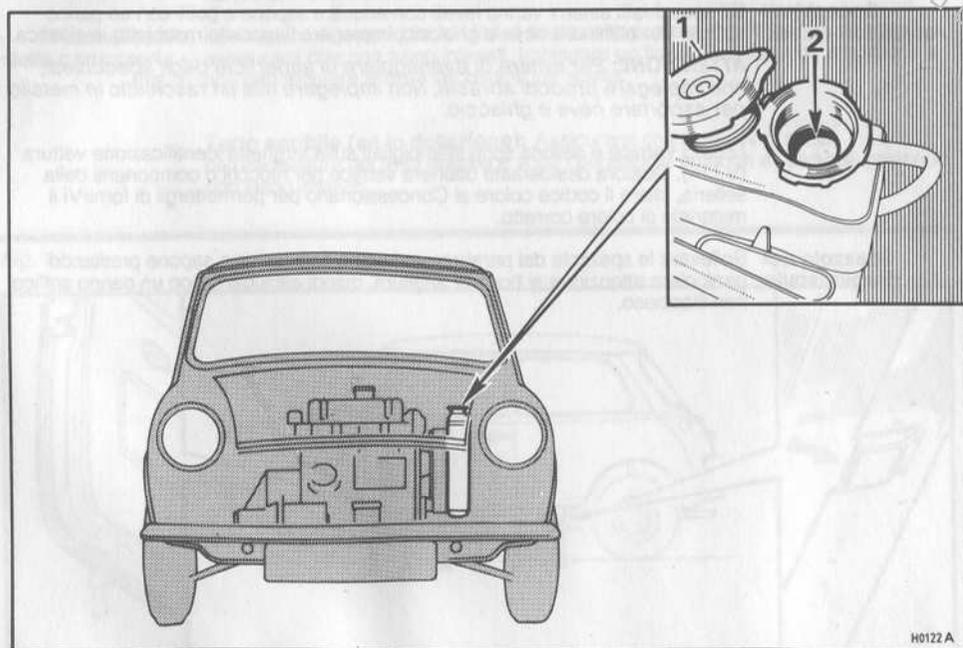
Posizionare una bacinella per raccogliere il liquido di raffreddamento e staccare il manicotto inferiore del radiatore. Togliere il tappo di rifornimento del radiatore e lavare con acqua pulita. Ricollegare il manicotto.

Rifornimento - Fig. 1

Per evitare perdite, aggiungere liquido di raffreddamento per coprire il fondo del serbatoio del collettore. Fare funzionare il motore riscaldandolo e aggiungere liquido che basti per portare il livello appena al di sotto del collo del bocchettone di rifornimento (2). Riavvitare il tappo.

Nota: Sfilare il comando del riscaldatore per permettere la circolazione dell'acqua nel sistema di riscaldamento quando il sistema viene scolato e rifornito.

Fig. 1



H0122 A

Precauzioni contro il gelo.

L'acqua si espande quando gela: prendere tutte le precauzioni del caso per evitare danni dovuti allo scoppio del radiatore, del monoblocco o del riscaldatore. L'unità del riscaldatore non può essere scolata con il sistema di raffreddamento: pertanto è essenziale impiegare antigelo nel sistema di raffreddamento se il clima è molto rigido.

La concentrazione totale di antigelo non deve scendere al di sotto del 30% in volume, per assicurare di mantenere invariate le ottime caratteristiche di anticorrosione.

Raccomandiamo l'impiego dell'antigelo universale Unipart Universal Anti-Freeze.

Se questo prodotto non è reperibile, impiegare antigelo a base di glicole di etilene (senza metanolo) con inibitore della corrosione non di tipo fosfatato, idoneo per impiego in motori in ghisa, per assicurare la massima protezione del sistema di raffreddamento contro il gelo e la corrosione.

ATTENZIONE: Non impiegare altri prodotti 'universali' unitamente all'antigelo Unipart Universal Anti-Freeze.

Dopo il rifornimento con la soluzione antigelo, appiccicare un'etichetta in posto ben visibile, riportante il tipo di antigelo contenuto nel sistema di raffreddamento, per assicurare di impiegare il medesimo prodotto per il rabbocco.

L'antigelo può essere lasciato nel sistema di raffreddamento per due anni, a patto che si controlli regolarmente il peso specifico del refrigerante, aggiungendo antigelo a seconda del caso. Il peso specifico va controllato da un Concessionario autorizzato. Trascorsi due anni, il sistema di raffreddamento va scolato e lavato infilando un tubo nel bocchettone di rifornimento e lasciando fluire l'acqua fino a quando non si siano eliminate tutte le impurità. Assicurarsi che il sistema di raffreddamento sia pressurizzato. Ispezionare tutti i raccordi e sostituire i flessibili e manicotti non appena risultano usurati. Rifornire con la quantità prescritta di soluzione antigelo.

Riportiamo qui sotto le quantità raccomandate di antigelo.

Non impiegare antigelo per il radiatore nel serbatoio del lavavetro. Utilizzare invece la soluzione prescritta che non arreca danni alla vernice.

Soluzioni antigelo

Soluzione	Quantità di antigelo		Inizia a congelare		Completamente congelato	
	Litri	Pinte	°C	°F	°C	°F
33 1/3	2	1,2	-19	-2	-36	-33
50	3 1/4	1,8	-36	-33	-48	-53

Surriscaldamento

Se la vettura viene guidata in Paesi la cui temperatura può superare 35°C (95°F), montare una ventola a sei pale (No. Parte 2A 998) con il rinforzo 2A 803, per evitare surriscaldamento quando si guida in città e in salita. Il termostato può essere staccato, peraltro questo è un intervento in extremis. Quando il termostato è stato staccato, montare un manicotto cieco, No. Parte 11G 176.

Interpellare il Concessionario con buon preavviso prima di intraprendere un viaggio all'estero.

Pressioni di gonfiaggio dei pneumatici

Ricordiamo ai Sigg. Utenti che la condizione dei pneumatici e le pressioni di gonfiaggio sono oggetto di stringenti parametri legali nella maggior parte dei Paesi. Controllare le pressioni settimanalmente e regolare a seconda del caso, attenendosi alle raccomandazioni riportate alla voce **DATI DI SERVIZIO**. La ruota di scorta va gonfiata alla pressione massima raccomandata e poi sgonfiata leggermente prima dell'uso.

Controllare le pressioni quando i pneumatici sono freddi: la pressione non va ridotta se i pneumatici sono tiepidi, poiché l'aumento è dovuto esclusivamente alla temperatura. Tutti i pneumatici sono permeabili, pertanto con il passare del tempo si riscontra una leggera diminuzione della pressione. La diminuzione settimanale non deve superare 0,14 kg/cm² (0,15 bar; 2 lb/pollice²). Investigare tutti i casi di forte diminuzione della pressione.

AVVISO IMPORTANTE: La guida della vettura con i pneumatici non gonfiati alla pressione prescritta è molto pericolosa e provoca la rapida usura dei pneumatici, nonché danni permanenti alle cordicelle della carcassa.

Valvole e cappellotti

Assicurarsi che i cappellotti siano ben serrati con la mano. Non impiegare attrezzi: la sede in gomma dei cappellotti può venire danneggiata se vengono forzati. La funzione del cappello è quella di impedire l'ingresso di sporcizia nel delicato meccanismo della valvola, pertanto si tratta di una tenuta supplementare che impedisce perdite se lo spillo della valvola fosse danneggiato.

Cura dei pneumatici

Una distorsione locale eccessiva, in seguito ad urto contro marciapiedi, muretti, buche profonde, ecc., può provocare la rottura delle cordicelle. Evitare sempre questi ostacoli.

Olio o grasso sui pneumatici vanno asportati impiegando un po' di benzina. Non impiegare mai paraffina (cherosene), poiché il prodotto danneggia la gomma.

Schegge e oggetti appuntiti vanno scalzati con un coltellino non affilato. Questi corpi estranei possono penetrare il pneumatico.

Pneumatici senza camera d'aria: In linea di massima, un pneumatico senza camera d'aria non perde se viene forato da un chiodo od altro oggetto simile, a patto che lo si lasci conficcato nel pneumatico. I pneumatici forati o danneggiati vanno sempre affidati alle cure esperte di un gommista che provvederà alla loro riparazione, se possibile.

AVVISO IMPORTANTE: Non appena parte degli indicatori di usura è visibile, sostituire il pneumatico.

Equilibratura ruota/pneumatico

I complessivi ruota/pneumatico non equilibrati come prescritto provocano l'usura anormale dei pneumatici e forti vibrazioni dello sterzo. Affidarsi alle cure specializzate del Concessionario.

Sostituzione dei pneumatici

AVVISO IMPORTANTE: La guida della vettura con pneumatici di tipo e caratteristiche differenti è molto pericolosa. I pneumatici di ricambio devono essere identici a quella montati all'origine dalla Casa.

Sono reperibili scolpiture differenti dei pneumatici per fare fronte alle varie condizioni operative della vettura. Se si intendesse impiegare la vettura su strade particolari o in condizioni climatiche che esulano dalla norma, richiedere al Concessionario di consigliarvi pneumatici più idonei.

Manutenzione del martinetto di sollevamento

Per evitare spiacevoli contrattempi in caso di panne su strade, ispezionare regolarmente il martinetto, eliminando polvere e sporcizia: applicarvi un leggero velo di olio per impedirne la corrosione.

AVVISO IMPORTANTE: Per evitare incidenti durante la sostituzione di una ruota a terra, assicurarsi che i passeggeri siano ben lontani dalla vettura e che non intralcino il traffico stradale.

Se la vettura è in panne, accendere gli avvisatori di pericolo: vedere 'Comandi e funzionamento' Interruttori'. Impiegare tutti gli altri dispositivi avvisatori di pericolo per evidenziare la posizione della vettura agli altri utenti della strada.

AVVISO IMPORTANTE: Il martinetto in dotazione è stato realizzato per sollevare una ruota dal suolo in casi d'emergenza. Assicurarsi che la base sulla quale poggia il martinetto sia ben solida e in piano.

Non intervenire mai da sotto la vettura se questa è tenuta sollevata solo con il martinetto: piazzare sempre gli appositi cavalletti di sicurezza.

Tirare il freno a mano, selezionare la 1a e disporre le zeppe davanti e dietro la ruota diagonalmente opposta a quella che si intende staccare.

Non cercare mai di sollevare la vettura prima di avere staccato la roulotte o il rimorchio. Togliere anche tutti i pesi dal portapacchi sul tetto.

Procedura per il sollevamento con il martinetto

Assicurarsi che il cavalletto possa essere installato su una base solida e in piano.

Per evitare lo spostamento della vettura, piazzare le zeppe contro il battistrada, davanti e dietro alla ruota sul lato opposto rispetto a quella che si intende staccare. Ciò è della massima importanza quando si solleva la vettura in pendenza. Ingranare la 1a.

Staccare i copridadi (se in dotazione) e impiegare il girabachino per allentare i dadi di fermo della ruota prima di sollevare la vettura.

AVVISO IMPORTANTE: Non intervenire da sotto la vettura se questa è tenuta sollevata solo con il martinetto.

Posizionare supporti idonei sotto il telaio di base sul lato o sul treno che viene sollevato.

Fig. 1

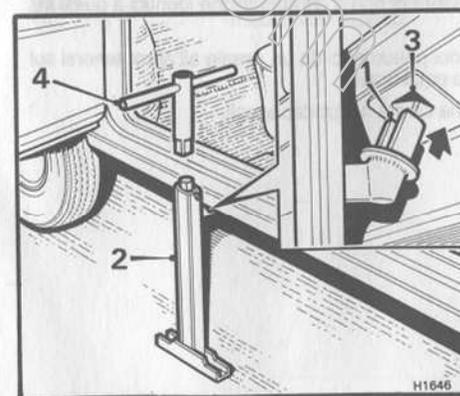
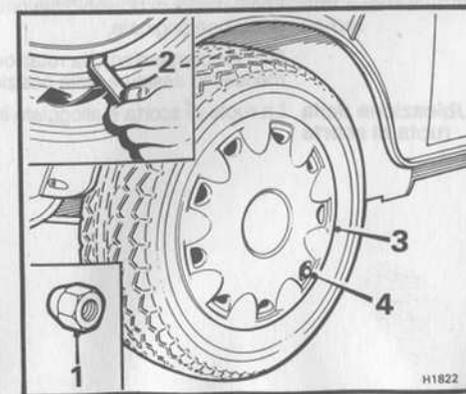


Fig. 2



Sollevamento con il martinetto - Fig. 1

Sui lati della vettura vi è un foro per la presa del martinetto (3), incorporato nel pannello del batticalcagno. Assicurarsi che questo foro non sia ostruito.

Infilare il braccio di sollevamento (1) del martinetto (2) nel foro (3): assicurarsi che la base del martinetto poggi saldamente al suolo. Il martinetto deve essere inclinato leggermente verso l'esterno, in alto, per permettere lo spostamento radiale della vettura quando questa viene sollevata.

Impiegare il girabachino (4) per azionare il martinetto e sollevare la fiancata della vettura. Entrambe le ruote verranno staccate dal suolo.

Abbellimento delle ruote - Fig. 2

Sono tenuti fermi da clip elastiche.

Distacco della ruota

Tirare il freno a mano, ingranare la 1a e bloccare la ruota diagonalmente opposta a quella che si intende sostituire. Impiegando l'attrezzo (2) fornito, scalzare il copriruota (3) facendo leva, quindi allentare i dadi della ruota (1) e sollevare la vettura con il martinetto fino a quando la ruota non è staccata dal suolo.

Svitare i dadi (1) e sfilare la ruota.

Installazione delle ruote in acciaio - Fig. 2

Assicurarsi che il gradino di centraggio della ruota sia pulito e leggermente oliato. Infilare la ruota di scorta sulle colonnette e impegnare il gradino. Rimontare i dadi con le estremità coniche rivolte verso la ruota. Serrare i dadi leggermente con il girabachino. Abbassare il martinetto e serrare a fondo i dadi, progressivamente e in diagonale. Rimontare il copriruota, assicurandosi che la sfineratura più grande coincida con lo stelo della valvola (4). Pressarlo sulla ruota percuotendolo tutto intorno.

Montaggio delle ruote in lega (se in dotazione)

Assicurarsi che il gradino di centraggio della ruota sia pulito. Applicarvi un leggero strato di grasso a base di litio. Infilare la ruota di scorta sulle colonnette: fare attenzione a non contaminare i dischi o le pastiglie con il grasso. Avvitare ciascun dado della ruota di pari ammontare, tenendo lo spallamento del dado rivolto verso la ruota: non eccedere nel serraggio. Sollevare la ruota e impegnarla sullo spallamento sui dadi della ruota e serrare leggermente i dadi.

ATTENZIONE: Per evitare di danneggiare le ruote in lega, assicurarsi che tutti i dadi siano infilati come prescritto prima di serrarli.

Abbassare il martinetto e serrare i dadi. Rimontare il copriruota.

Togliere il martinetto e le zeppe.

Fare controllare quanto prima possibile la pressione di gonfiaggio e il saldo serraggio dei dadi della ruota.

La ruota va riequilibrata; il pneumatico di scorta va sostituito se non può essere riparato.

Pneumatici a tele radiali

I pneumatici di ricambio devono essere di tipo e caratteristiche identici a quelli in dotazione originale.

Non raccomandiamo la rotazione dei pneumatici da un assale all'altro: tenersi sul medesimo assale e nella posizione equilibrata.

Ubicazione della ruota di scorta

La ruota di scorta è alloggiata in una cavità nel portabagagli.

Cilindro maestro dei freni

Le istruzioni per il controllo del livello del liquido sono riportate insieme a quelle che trattano il cilindro maestro della pompa freni: vedere pagina 38.

Regolazione

Il meccanismo della frizione è completamente autoregistrante.

SISTEMI FRENANTI SDOPPIATI

AVVISO IMPORTANTE: Quale precauzione di sicurezza nel caso di mancato funzionamento totale dei freni, il sistema frenante della vettura è sdoppiato. Se il circuito idraulico ad un gruppo freni non funzionasse, l'altro gruppo freni continuerà a funzionare regolarmente SE IL PEDALE DEI FRENI VIENE PREMUTO FINO IN FONDO. SPINGERE IL PEDALE OLTRE IL LIMITE MASSIMO, QUANDO APPUNTO NON SI RISCONTRA PIU' ALCUNA RESISTENZA, PER PORTARE IN FUNZIONE IL SECONDO GRUPPO FRENI. NON POMPARE IL PEDALE NEL VANO TENTATIVO DI RIPRISTINARE LA PRESSIONE. ASSICURARSI CHE TAPPETINI SPESSI E ALTRI OGGETTI SUL PIANALE NON DELIMITINO LA CORSA DEI PEDALI.

Assicurarsi di osservare i punti indicati qui di seguito:

- Impiegare sempre ed esclusivamente il liquido freni raccomandato.
- Non conservare mai il liquido freni in lattine stappate, poiché il prodotto assorbe rapidamente l'umidità e, se impiegato in tali condizioni contaminate, può essere molto pericoloso.
- Il liquido scolato dal sistema o impiegato per lo spurgo va sempre gettato.
- La massima pulizia è di rigore quando si interviene sul sistema frenante.

AVVISO IMPORTANTE: Le pastiglie e le ganasce vanno sempre sostituite in serie completa su ciascun assale, poiché altrimenti l'efficienza frenante risulterà pregiudicata.

MANUTENZIONE SUPPLEMENTARE DEI FRENI

Ogni 60.000 miglia o 3 anni, a seconda di quale delle due ricorrenze abbia luogo per prima, fare sostituire tutte le guarnizioni idrauliche e i flessibili da un meccanico esperto.

Livelli del liquido nel cilindro maestro Mantenere il livello nei serbatoi freni e frizione a filo con il fondo del collo del bocchettone di rifornimento o con le tacche di livello sul serbatoio del cilindro maestro dei freni.

Tappi di rifornimento Prima di rimontare il tappo del bocchettone di rifornimento della frizione (3), assicurarsi che il foro di sfogo (4) non sia intasato.

Liquido freni - rabbocco Il livello del liquido nel serbatoio del liquido freni diminuisce con la normale usura delle pastiglie.

AVVISO IMPORTANTE: Se il livello del liquido è sceso oltre la tacca del 'MIN' o se si è notata una forte diminuzione del liquido, interpellare immediatamente il Concessionario.

Pulire il corpo del serbatoio e il tappo del bocchettone di rifornimento.

Quando si svita il tappo, tenere fermo il blocchetto centrale della morsettiere (1). Il livello va mantenuto tra le tacche 'MIN' e 'MAX'.

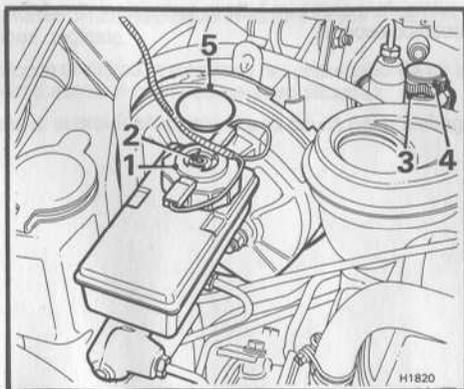
ATTENZIONE: Assicurarsi che il serbatoio non venga contaminato da polvere o sporcizia.

Per il rabbocco raccomandiamo il liquido freni AP New Premium Super DOT 4 o il liquido speciale per freni e frizione Castrol Gating Universal DOT 4.

ATTENZIONE: Assicurarsi che il liquido freni non venga rovesciato sulla carrozzeria: il prodotto tenderà a "mangiare" la vernice.

Controllo del circuito avvisatore del basso livello del liquido freni Per controllare il circuito della spia, inserire l'accensione (posizione "I"), togliere il parapolvere (5) e premere il pulsante (2) al centro del tappo del cilindro maestro: la lampadina della luce spia deve accendersi.

Fig. 1



Regolazione dei freni Una corsa eccessiva del pedale dei freni indica che occorre sostituire le ganasce per assicurare una frenante uniforme e perfetta.

Freni anteriori L'usura delle pastiglie dei freni a disco viene compensata automaticamente durante il funzionamento dei freni: non occorre apportare alcuna regolazione manuale. Per controllare lo spessore delle pastiglie, staccare la ruota (vedere pagina 35) e assicurarsi che lo spessore restante sia sufficiente fino al controllo successivo della vettura, prima che raggiunga il livello minimo di 3,0 mm (1/8 di pollice).

Ispezionare le pastiglie dei freni anteriori Tirare il freno a mano e sollevare a turno una delle ruote anteriori. Staccare le ruote una per volta e controllare lo spessore del materiale della pastiglie (1) davanti alla pinza dei freni a disco (2).

Se l'usura di una pastiglia è superiore all'altra, scambiare le posizioni delle pastiglie. Per la sostituzione delle pastiglie nuove, affidarsi esclusivamente alle cure specializzate del Concessionario. Dopo l'installazione delle pastiglie nuove, evitare frenante a fondo per i primi giorni, in modo che le pastiglie possano assestarsi.

Regolazione freni posteriori Sollevare una ruota e azzerare il freno a mano.

Ruotare il dispositivo quadrato di regolazione (indicato con freccia) in senso orario (con vista dal centro della vettura) fino a quando la ruota non risulti bloccata.

Ruotare il dispositivo in senso antiorario dell'ammontare minimo necessario per permettere alla ruota di girare liberamente. Abbassare la vettura e ripetere l'operazione sull'altra ruota.

AVVISO IMPORTANTE: Non intervenire da sotto la vettura se questa è supportata solo con il martinetto in dotazione.

Piazzare gli appositi cavalletti di sicurezza sotto il telaio di base sulla fiancata o treno che è stato sollevato.

Freno a mano Il freno a mano viene regolato automaticamente con i freni posteriori. Se si riscontrasse uno spostamento eccessivo della leva del freno a mano, interpellare il Concessionario.

Fig. 2

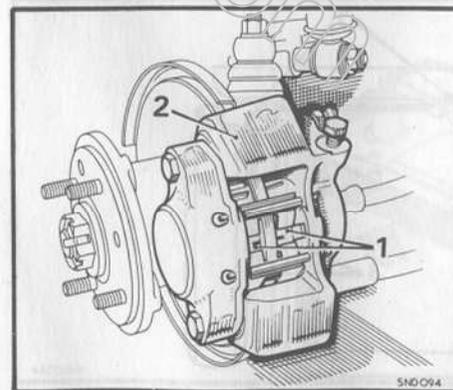
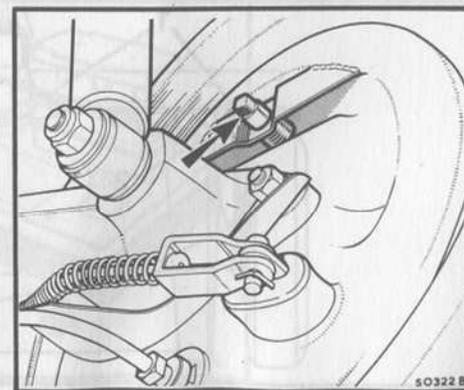


Fig. 3



Ispezione delle guarnizioni dei freni

Sollevare e supportare il retrotreno, staccando ciascuna ruota a turno.

Azzerare il freno a mano. Staccare la ruota e allentare i dispositivi di regolazione delle ganasce freno. Svitare le viti di fermo del tamburo e staccare il tamburo.

Ispezionare le guarnizioni rilevandone l'usura. Lavare tutta la polvere dal complessivo del portaceppi e dal tamburo: impiegare preferibilmente un po' di alcool metilico (alcool denaturato). **La polvere delle guarnizioni freno è molto pericolosa se inalata.** Non soffiarla mai con un getto d'aria compressa!

Assicurarsi che lo spessore delle guarnizioni sia sufficiente fino al servizio successivo: non deve mai scendere al di sotto di 3,00 mm (1/8 di pollice). Rimontare il tamburo e la ruota quindi regolare i freni posteriori.

Sostituzione delle ganasce

Quando occorre sostituire le ganasce, è essenziale impiegare esclusivamente ganasce originali con guarnizioni di gradazione prescritta.

AVVISO IMPORTANTE: Le pastiglie e le ganasce vanno sostituite sempre in serie completa su ciascun assale.

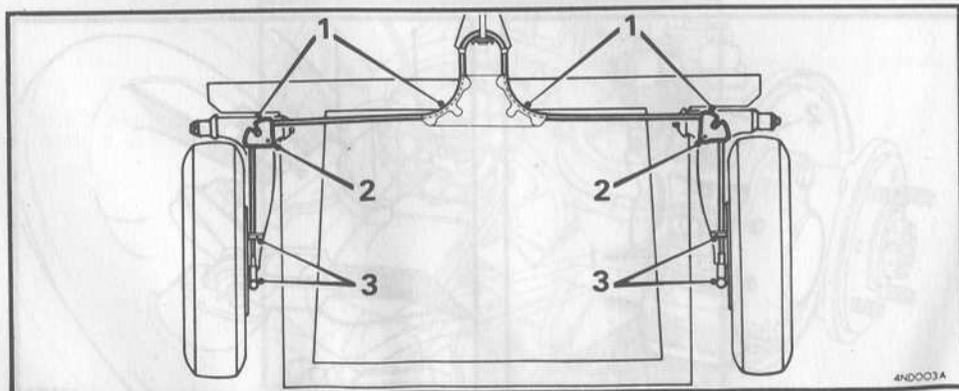
Cavo del freno a mano

Applicare un po' di grasso attorno al cavo e ai canalini (1).

Lubrificare i perni del settore orientabile (2) con un po' di olio.

Applicare grasso attorno al perno del testa della leva di comando e sul cavo (3) accanto alle staffe di ancoraggio della molla.

Fig. 4



4ND003A

Polarità

L'impianto elettrico della vettura è con ritorno a massa al **NEGATIVO (-)**: è indispensabile mantenere sempre la polarità prescritta. Invertendo la polarità si arrecano danni irreparabili ai dispositivi a semiconduttori incorporati in alcuni accessori elettrici.

Prima di installare accessori elettrici supplementari, controllare che la loro polarità ne permetta l'installazione in vettura.

BATTERIA

Ubicazione

La batteria è posizionata nella cavità del portabagagli.

Manutenzione generale

Eliminare tutta la polvere e l'umidità dal piano superiore della batteria. Assicurarsi che i morsetti siano ben saldi e applicarvi un po' di vaselina.

Non lasciare la batteria scarica a lungo. Se la vettura non viene impiegata regolarmente, fare ricaricare completamente la batteria e caricarla nuovamente con carica centellinare ogni quattro settimane per evitare che le placche si rovinino.

Rabbocco

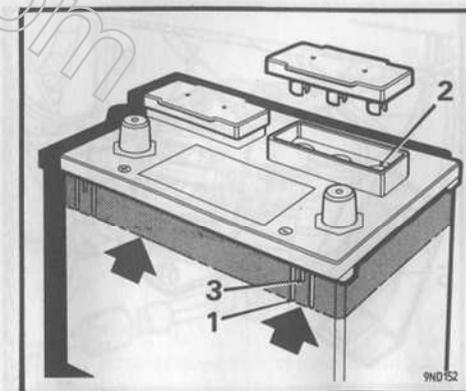
Assicurarsi che la vettura sia in piano.

In climi molto caldi e durante lunghi viaggi, può darsi che il livello dell'elettrolita vada rabboccato ad intervalli più frequenti rispetto a quanto indicato alla voce **SOMMARIO DELLA MANUTENZIONE**.

AVVISO IMPORTANTE: Non impiegare luci scoperte accanto alla batteria, poiché vi sono sempre gas esplosivi ed acido solforico. Lavare con acqua se l'acido venisse schizzato negli occhi o sulla pelle.

Rabboccare solo se il livello dell'elettrolita è sceso alla tacca (1) o meno. Per il rabbocco, scalzare i coperchietti sollevandoli in verticale. Immergere acqua distillata o deionizzata in ciascun cella (2), ricoprendo leggermente le piastre separatrici. Calzare i coperchietti. Il livello dell'elettrolita non deve mai superare le tacche del massimo (3).

Fig. 1



9ND152

Ricarica della batteria

AVVISO IMPORTANTE: Ricaricare la batteria dopo averla scollegata dalla vettura: assicurarsi che il piano superiore della batteria sia ben ventilato. Durante la carica o scarica della batteria, e per circa 15 minuti dopo questi interventi, ricordare che vi sono sempre emissioni di gas idrogeno. Questo gas è infiammabile!

Assicurarsi che l'area di ricarica della batteria sia ben ventilata. Dal momento che vi sono sempre gas esplosivi e acido solforico, allontanare tutte le fonti di scintille e non impiegare luci scoperte.

In caso l'acido venisse schizzato sulla pelle o negli occhi, lavarsi con abbondanti getti di acqua pulita.

Il caricabatteria ad alto regime può essere impiegato solo se la batteria è stata scollegata completamente dall'impianto elettrico della vettura. Alcuni tipi di batterie che non richiedono manutenzione - esempio quelle al calcio-piombo - possono essere danneggiati se si impiega questo tipo di caricatore rapido. In caso di dubbi, interpellare il locale Concessionario.

Interruttore dell'accensione

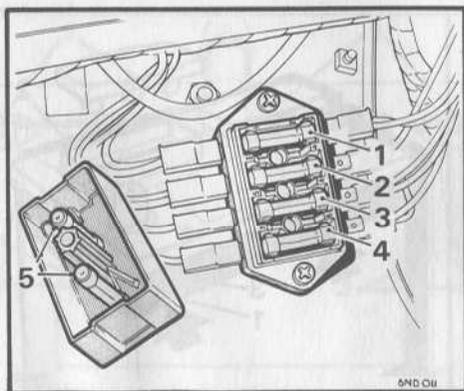
AVVISO IMPORTANTE: L'interruttore dell'accensione/motorino d'avviamento/bloccasterzo e i relativi circuiti elettrici sono stati progettati per impedire che il sistema dell'accensione e il motorino d'avviamento possano essere eccitati quando il bloccasterzo è inserito. Apportando modifiche all'interruttore dell'accensione/bloccasterzo o al relativo cablaggio si possono arrecare seri danni. E' assolutamente vietato separare l'interruttore dell'accensione dal bloccasterzo.

FUSIBILI La scatola portafusibili è montata sul lato destro del vano motore.

Fusibile saltato - Fig. 2 Il mancato funzionamento di un'unità elettrocomandata è confermato dal salto del fusibile che la protegge. Prima di sostituire un fusibile, ispezionare il cablaggio del circuito che non funzionano rilevando corti o altri guasti. Se il fusibile nuovo salta immediatamente e non si riesce ad individuare alcun guasto, fare controllare il circuito dal Concessionario.

AVVISO IMPORTANTE: Per evitare di sovraccaricare i circuiti elettrici e correre il rischio di incendi, non montare mai un fusibile di amperaggio superiore a quello prescritto.

Fig. 2



I fusibili proteggono le unità seguenti e i relativi circuiti:

1. Fusibile 1-2 (17/35 ampères) Luci freno, luci retromarcia, indicatori di direzione, lunotto termico.

Queste unità funzionano solo quando l'interruttore dell'accensione è alla posizione 'II'.

2. Fusibile 3-4 (12/25 ampères). Avvisatore/i acustico/i, lampeggiatori proiettori, circuito mancato funzionamento freni.

Se si vuole fare funzionare un accessorio indipendentemente dall'accensione, collegarsi al terminale fusibile '4' (cavi porpora).

3. Fusibile 5-6 (12/25 ampères). Motorino elettroventilatore riscaldatore, tergicristalli, motorino lavavetro, gruppo strumenti.

Queste unità funzionano quando l'interruttore dell'accensione è alle posizioni 'I' oppure 'II'.

4. Fusibile 7-8 (8/15 ampères). Luci di posizione e fanalini di coda, luci cruscotto.

Fusibili di scorta 5. Il coperchietto della scatola portafusibili è dotato di due alloggiamenti per i fusibili di scorta. Il valore di salto dei due fusibili è marcato quale 8, 12 o 17 ampères (valore corrente nominale) oppure 15, 25 o 35 ampères (valore di salto).

Fusibili di linea - Fig. 3

I circuiti seguenti sono protetti da fusibili di linea che sono installati nel vano motore, sopra la padella del filtro dell'aria.

Avvisatori di pericolo e luce abitacolo (8/15 ampères); con cablaggio marrone e porpora/arancione al fusibile di linea.

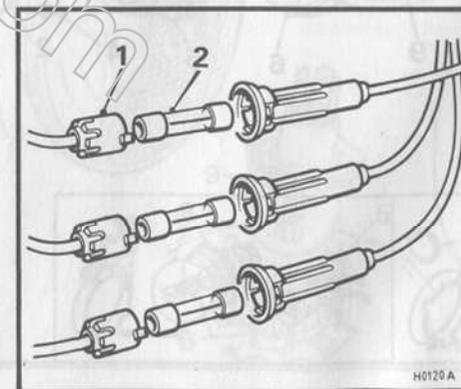
Mezze luci affievolite (8/15 ampères); con cablaggio marrone e marrone/arancione al fusibile di linea.

Retronebbia (3/6 ampères); con cablaggio blu e blu/arancione al fusibile di linea.

Autoradio (3/6 ampères); protetta da un fusibile di linea sito dietro il gruppo strumenti. Vi si accede attraverso l'apertura sotto il piano portapacchi. Il fusibile è identificabile grazie a due cavetti verde chiaro.

Per sostituire un fusibile, afferrare un lato del tubicino (1), spingere verso l'interno, girarlo e sfilarlo dall'altro lato. Il fusibile (2) potrà così essere sostituito.

Fig. 3



PROIETTORI

Luci Proiettore sigillato o a lampadina sostituibile.

AVVISO IMPORTANTE: *Instalando lampadina di watt superiore a quello prescritto nel presente Manualetto si possono arrecare seri danni o provocare incendi.*

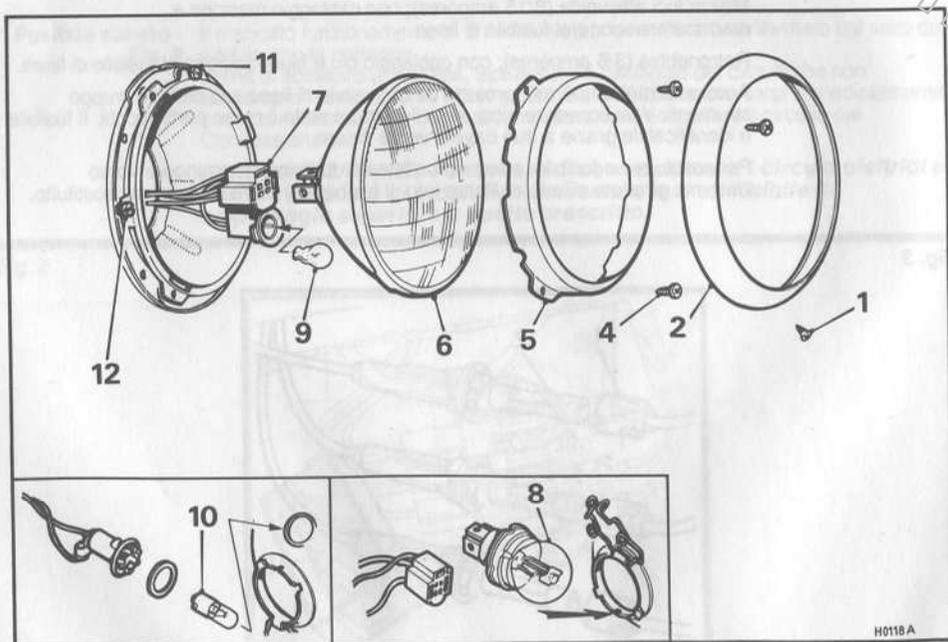
Unità luce di tipo sigillato - Fig. 4 **Distacco:** Svitare la vite di fermo (1) della cornice della luce, staccare il fondo della cornice (2) spostandola in avanti e sollevarla dai risalti di fermo sopra la luce. Svitare le tre viti (4) che tengono ferma la cornice interna (5) e sfilare la luce (6). Ritirare il connettore a tre piedini (7) dal retro della luce.

Tipo a lampadina - Fig. 4 **Distacco:** Vedere la medesima procedura qui sopra.

Sostituzione della lampadina del proiettore: Staccare la molla dai risalti della parabola e sfilare la lampadina (8). Montare una lampadina nuova nella parabola, assicurandosi che la flangia della lampadina si impegni nella sfineratura nella parabola (indicata con freccia). Rimontare la clip elastica tenendo le spire poggiate contro la base della flangia della lampadina e con i gambi della clip infilati sotto i risalti della parabola.

Montaggio: Collegare la presa a tre piedini e collocare l'unità nell'alloggiamento, tenendo i tre risalti sulla luce nelle scanalature ricavate nell'alloggiamento. Rimontare la piastrina di fermo e la cornice della luce.

Fig. 4



H0118 A

Regolazione del fascio - Fig. 4 I proiettori sono dotati di due viti che servono per regolare il fascio abbagliante. La vite (11) regola il fascio lungo il piano verticale; la vite (12) regola l'allineamento orizzontale. I fasci devono essere regolati parallelamente l'uno rispetto all'altro quando la vettura è in perfetta dirittura, e $1/2^\circ \pm 1/4^\circ$ sotto l'orizzontale, oppure conformemente ai regolamenti locali vigenti.

Lampadina delle luci guida Fig. 4 Vengono illustrati i vari tipi di lampadine e portalampade.

Unità luce sigillata. Staccare l'unità e sfilare il connettore a tre piedini (7). Sfilare la lampadina senza zoccolo (9) dal connettore.

Unità luce con lampadina. Staccare l'unità e togliere il portalampada dalla parabola. Staccare la lampadina a baionetta (10) dal portalampada.

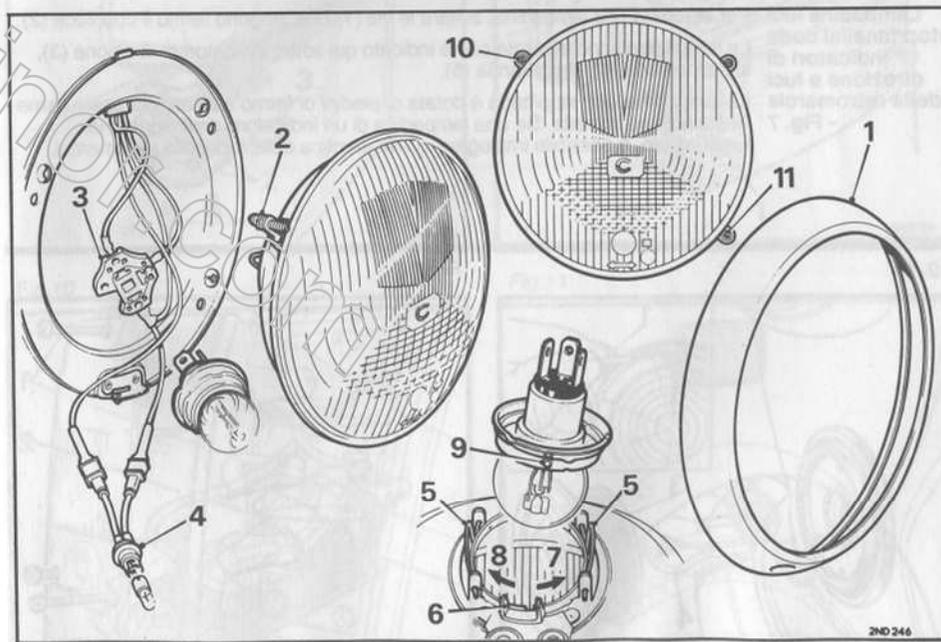
PROIETTORI

Tipo alternativo - Fig. 5

Unità luce **Distacco:** Ritirare il fondo della cornice esterna (1) portandola in avanti e sfilare il risalto sopra la luce. Ritirare le tre viti di regolazione (2), una per volta, quindi sfilare l'unità della luce dall'alloggiamento. Staccare il connettore (3) dalla lampadina e sfilare il portalampada (4) dalla luce.

Lampadina della luce guida - Fig. 5 **Distacco:** Pressare la lampadina nel portalampada (4) e ruotarla in senso antiorario per staccarla. Impegnare i piedini della lampadina nuova nelle gole del portalampada. Pressare la lampadina e ruotarla in senso orario.

Fig. 5



2ND 246

Lampadina dei proiettori
- Fig. 5

Distacco: Fare scattare le clip (5) verso l'esterno e sfilare la lampadina dalla luce.

ATTENZIONE: Prima di montare una lampadina per proiettori, è essenziale posizionare correttamente l'elemento regolabile di allineamento della lampadina (6), come indicato qui sotto:

(7) Per i Paesi con guida sulla sinistra.

(8) Per i Paesi con guida sulla destra.

Montare la lampadina assicurandosi che la sporgenza (9) si impegni nella scanalatura. Fare scattare le clip (5) in posizione.

Montaggio: Montare il portalampada (4) nell'unità della luce. Montare il connettore (3) con il lato piatto rivolto verso la lampadina. Pressare ciascuna vite di regolazione (2). Rimontare la cornice, assicurandosi che i fori siano in basso.

Regolazione del fascio
- Fig. 5

Staccare la cornice del proiettore. Girare la vite (10) per regolare l'orizzontale; girare la vite (11) per regolare la verticale.

Ricordare che la regolazione dei proiettori varia a seconda del carico in vettura che ne riduce l'assetto. Pertanto regolare i proiettori quando la vettura è caricata normalmente. Il controllo e la regolazione dei proiettori vanno affidati al Concessionario che vanta l'apposita apparecchiatura speciale.

LAMPADINE

Lampadina degli indicatori di direzione
- Fig. 6

Per sostituire una lampadina, ribaltare le flange di tenuta in gomma (8) e staccare la cornice (2) e il vetro (3) per potere sfilare la lampadina (4). Per l'installazione, assicurarsi che la cornice e il vetro siano ben fissati dalla flangia in gomma.

Lampadina luci stop/fanalini coda indicatori di direzione e luci della retromarcia
- Fig. 7

Per staccare una lampadina, svitare le viti (1) che tengono fermo il copriluce (2). Le lampadine sono montate come indicato qui sotto; indicatori di direzione (3), luci stop/coda (4), retromarcia (5).

La lampadina luce stop/coda è dotata di piedini di fermo sfalsati, per assicurarne l'installazione corretta. Se una lampadina di un indicatore di direzione non funzionasse, è possibile impiegare quella identica delle luci della retromarcia.

Fig. 6

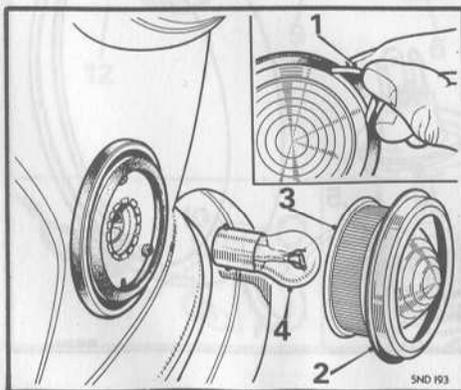
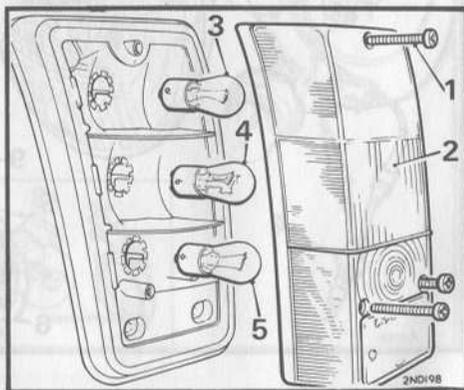


Fig. 7



Luci targa
- Fig. 8

Per accedere alle lampadine (3) svitare le viti del copriluce (1) e staccare attentamente il vetro e il portalampada (2) dalla luce. La lampadina a siluro (3) potrà così essere sfilata e sostituita. Per la sostituzione, assicurarsi che i connettori del cablaggio siano ben calzati nel portalampada.

Retronebbia
Fig. 9
(se in dotazione)

Per sostituire una lampadina, svitare le due viti (1) e togliere il copriluce (2). Togliere la lampadina bruciata (3) pressandola e ruotandola. Montare una nuova lampadina.

Luce abitacolo
- Fig. 10

Per sostituire una lampadina, scalzare il lato della luce più lontano dall'interruttore, sfilare la luce e staccare la lampadina a baionetta.

Ripetitore laterale
- Fig. 11

Staccare il portalampada dal retro del ripetitore pressandolo e ruotandolo. Sfilare la lampadina dal portalampada. Assicurarsi che il portalampada sia ben fissato nel ripetitore e accertarsi che l'anello torico sia montato sul portalampada prima di rimontare il ripetitore.

Fig. 8

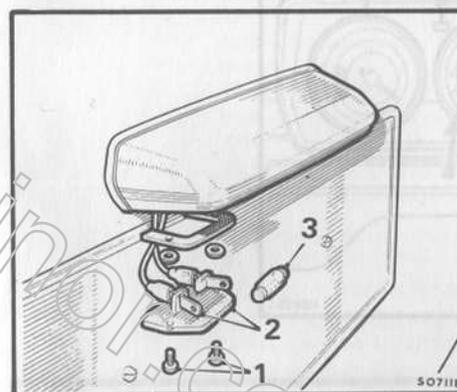


Fig. 9

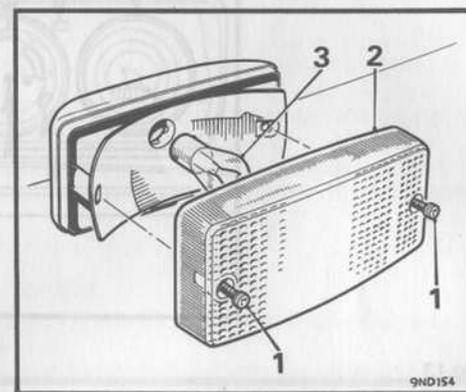


Fig. 10

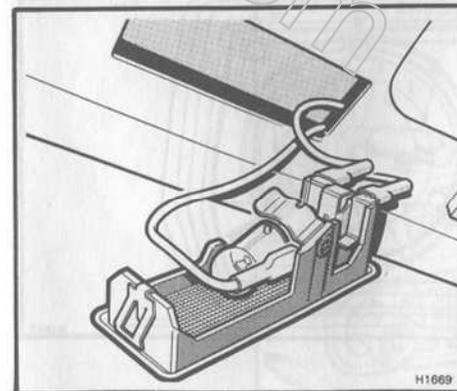
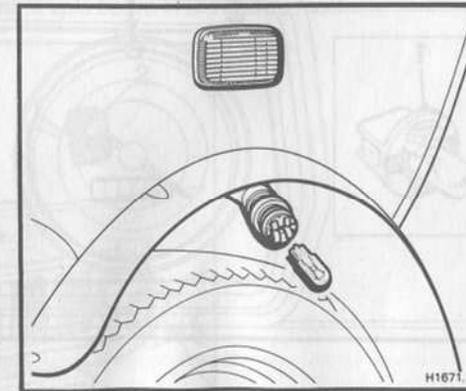


Fig. 11



SOSTITUZIONE DELLE LAMPADINE

Luci spia e cruscotto **Gruppo a tre strumenti - Fig. 12.** Per accedere alla luce del cruscotto e alle spie occorre passare attraverso l'apertura sotto il piano portapacchi.

Per montare una lampadina di ricambio, pressare e ruotare il portalampada (1) dal retro del gruppo strumenti.

Gruppo a due strumenti - Fig. 13. L'accesso è tramite l'apertura sotto il piano portapacchi.

Per montare una lampadina di ricambio, pressare e ruotare il portalampada (1) per staccarlo dal retro del gruppo strumenti.

Fig. 12

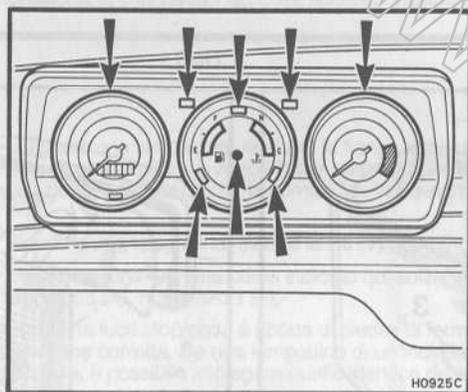
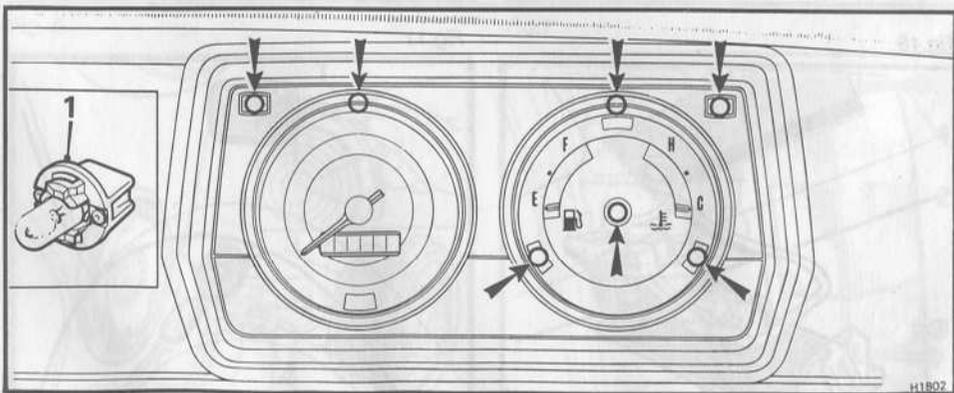


Fig. 13

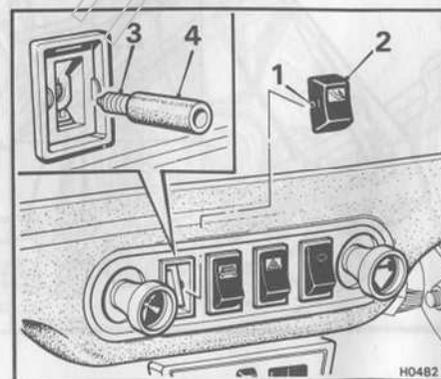


Interruttori - Fig. 14 Infilare un cacciavite piccolo sotto la sfinestratura (1) su ambo i lati del bilanciere (2) dell'interruttore e scalzare l'interruttore. Svitare la lampadina (3), impiegando la chiusura esterna in plastica del connettore del cablaggio (4) che è fissata saldamente sopra la lampadina. Pressare sul connettore e svitare la lampadina.

Sostituire la lampadina e rimontare l'interruttore:

Lampadine di ricambio	Volt	Watt	No. Parte
Luci guida	12	5	GLB 989
Luci guida (lampadine senza zoccolo)	12	5	GLB 501
Indicatori di direzione - anteriori	12	21	GLB 382
Indicatori di direzione - posteriori	12	21	GLB 382
Luci targa	12	6	GLB 254
Spie e luci cruscotto	12	2,2	CDU 3248
Fanalini coda e luci stop	12	21/5	GLB 380
Luce retromarcia (se in dotazione)	12	21	GLB 382
Luci abitacolo	12	10	GLB 245
Ripetitori laterali.....	12	5	GLB 501
Interruttori	14	0,75	GLB 284
Retronebbia.....	12	21	GLB 382
Unità proiettori Fascio sigillato con guida	12	60/45	GLU 104

Fig. 14 Viene evidenziata la spia basso livello liquido freni



Racchette tergicristalli

Per riposizionare una racchetta sull'alberino, sfilarla scostando la piccola clip elastica (1) dalla scanalatura. Riposizionare la racchetta a seconda del caso e pressarla saldamente sull'alberino (2) fino a quando non sia bloccata dalla clip di fermo.

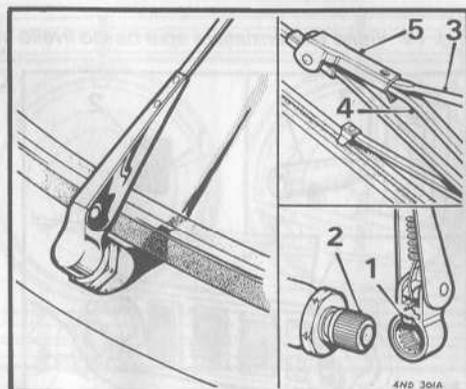
Sostituzione delle spazzole

Le spazzole vanno sostituite ogni 12 mesi. Scostare la racchetta dal parabrezza ed infilare un cacciavite (3) tra la racchetta (4) e la spazzola (5). Sfilare la spazzola dalla racchetta. Montare una nuova spazzola sulla racchetta.

Getti lavavetro

I getti vanno regolati in modo che spruzzino contro il bordo superiore del parabrezza.

Fig. 15



Distributore (Lucas)

Distacco della calotta e il braccino del rotore - Fig. 1

Rilasciare le due clip di fermo e staccare la calotta. Sfilare il braccino del rotore (1) dall'alberino dell'eccentrico.

Sostituzione delle puntine di contatto - Fig. 1

Svitare la vite di fermo (3) e sollevare i contatti dalla piastrina mobile. Pressare la molla dei contatti per staccare la piastrina dei terminali (in punta ai due cavi) dall'estremità della molla premicontatti.

Prima di montare i nuovi contatti, pulire le puntine (2) con un po' di benzina o alcool metilico. Collegare la piastrina dei terminali (4) (cavo NERO in alto) in punta alla molla premicontatti.

Posizionare i contatti sulla piastrina portacontatti del distributore e infilare la vite di fermo, con le rondelle piana ed elastica. Impegnare la spina della piastrina portacontatti (5) nella forcella, pressare il montante del perno nella piastrina e serrare leggermente la vite di fermo. Assicurarsi che la molla premicontatti sia montata correttamente nello zoccolo dell'isolatore (6).

ATTENZIONE: Dopo avere montato i nuovi contatti, ricontrollare la distanza tra le puntine (dopo 800 km).

Regolazione delle puntine di contatto - Fig. 1

Ruotare l'albero motore portando il calcio dei contatti su un punto della camma come segue:

Cambio meccanico: Inserire la 2a, rilasciare il freno a mano e spostare la vettura in avanti.

Cambio automatico: Assicurarsi che il selettore sia in 'N'; con il freno a mano inserito, impiegare una chiave per ruotare il dado della puleggia dell'albero motore in senso orario.

Infilare uno spessore da 0,35-0,40 mm (0,014-0,016 pollici) tra le puntine: si deve riscontrare accoppiamento libero amplissimo.

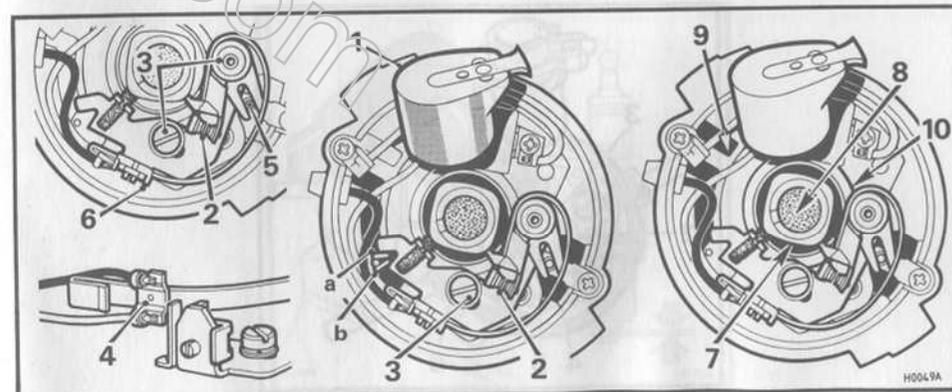
Se occorre regolare le puntine, allentare leggermente la vite. Infilare un cacciavite tra la scanalatura in punta alla piastrina portacontatti e il risalto, come segue:

- a. Per aumentare la distanza.
- b. Per diminuire la distanza.

Riserrare la vite e rimontare le candele.

AVVISO IMPORTANTE: Assicurarsi che il cambio sia in folle e che il freno a mano sia inserito.

Fig. 1



Lubrificazione - Fig. 1 - Ingrassare leggermente la camma (7). Non oliare il tamponcino mobile della camma. Aggiungere un paio di gocce di olio sul tamponcino in feltro (8) sopra l'alberino della camma.

Aggiungere anche un paio di gocce di olio attraverso la luce nella piastrina portacontatti per lubrificare il meccanismo delle masse centrifughe.

Ogni 40.000 km (24.000 miglia) aggiungere una goccia di olio nella scanalatura del supporto della piastrina mobile (10).

ATTENZIONE: Eliminare il sovrappiù di lubrificante. Le puntine di contatto devono essere sempre pulite ed asciutte.

Installazione del braccino del rotore e della calotta - Fig. 1 Controllare la condizione del braccino del rotore. Se riportasse segni di bruciato, sostituirla.

Rimontare il braccino del rotore sull'alberino della camma. Pulire la calotta del distributore e rimontarla: fare scattare le clip di fermo.

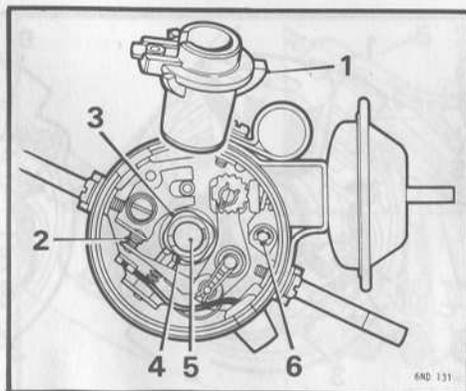
Distributore (Ducellier) - Fig. 2 Aprire le clip di fermo e staccare la calotta del distributore. Togliere il braccino del rotore (1).

Puntine di contatto Ispezionare le puntine (2): sostituire se fosse bruciate od usurate. L'operazione va affidata alle cure del Concessionario che vanta l'apposita apparecchiatura elettronica necessaria per la regolazione di precisione delle puntine.

Lubrificazione Applicare un leggero strato di lubrificante sulla camma (3) e lubrificare il pattino a pressione (4) con un po' di grasso. Aggiungere qualche goccia di olio sul tamponcino in feltro (5) sopra l'alberino della camma. Ruotare l'albero motore fino a quando la colonnetta del perno (6) delle masse centrifughe del distributore non sia visibile attraverso la sfinestratura nella piastrina portacontatti. Lubrificare con una goccia di olio e ripetere sull'altra colonnetta. Eliminare attentamente tutto il sovrappiù di lubrificante e assicurarsi che le puntine di contatto siano perfettamente pulite e asciutte.

Rimontare il braccino del rotore: impegnare la scanalatura dell'alberino e pressare saldamente. Pulire l'interno e l'esterno della calotta del distributore, specie tra gli elettrodi: rimontare la calotta.

Fig. 2



Candele - Fig. 3 Quando si montano candele nuove, impiegare esclusivamente quelle di tipo prescritto: accertarsi che la distanza tra gli elettrodi sia corretta.

Rilasciare i due fermi che tengono fermo lo schermo dell'accensione.

Scolleghere i cavi dalle candele e pulire l'area attorno a ciascuna candela.

Svitare le candele.

Regolare la distanza tra gli elettrodi delle nuove candele conformemente ai valori riportati alla voce **DATI GENERALI**.

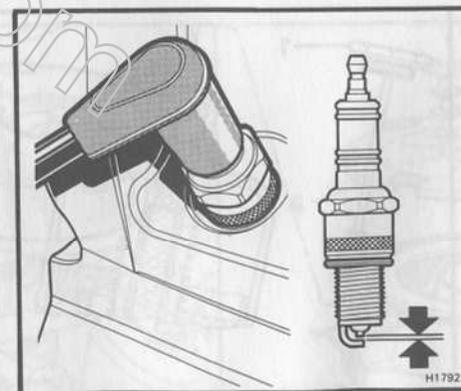
Avvitare le candele con la sola pressione delle dita, quindi serrare di un massimo di un quarto di giro. Pulire gli isolatori e ricollegare i cavi delle candele rispettando la sequenza numerica: partire dal cavo No. 1 che è sul lato cinghia di comando.

Rimontare lo schermo dell'accensione

Messa in fase dell'accensione

La messa in fase è regolata dinamicamente per assicurare le prestazioni ottimali del motore e la massima efficienza del dispositivo di contenimento delle emissioni dallo scarico. Per controllare la regolazione della messa in fase dell'accensione e dell'anticipo automatico si richiede speciale apparecchiatura elettronica. Il controllo e la regolazione della messa in fase dell'accensione vanno affidati alle cure specializzate del Concessionario: vedere i valori riportati alla voce **DATI GENERALI**.

Fig. 3



Comando per il contenimento dell'inquinamento

Il carburatore vanta caratteristiche speciali che facilitano la riduzione delle emissioni dallo scappamento. Queste ottime caratteristiche possono essere minate se si montano sottogruppi che non rispecchiano le specifiche prescritte o se il sistema non viene tarato come necessario.

IMPORTANTE: Se la vettura deve rispecchiare i parametri legali relativi al contenimento delle emissioni dallo scarico, tutte le regolazioni vanno effettuate impiegando un contagiri di precisione ed un analizzatore approvato per i gas di scarico (misuratore del CO).

La messa a punto del carburatore deve essere limitata alla regolazione dei regimi del minimo e del minimo accelerato e della miscela al regime del minimo. Questi interventi vanno affidati alle cure specializzate del Concessionario.

Regolazioni

Il funzionamento efficiente del motore e dell'attrezzatura per il contenimento delle emissioni dallo scarico dipende dalla regolazione precisa del carburatore e anche dalla messa in fase corretta dell'accensione, gioco valvole/bilancieri, puntine di contatto del distributore e distanza tra gli elettrodi delle candele. E' essenziale che questi punti vengano controllati prima di passare alla regolazione del carburatore.

La messa a punto del carburatore deve essere limitata alla regolazione dei regimi del minimo e del minimo accelerato e della miscela al regime del minimo. Se possibile, impiegare un contagiri di precisione.

Carburatori sigillati (se in dotazione) Lubrificazione del carburatore - Fig. 1

Le regolazioni della messa a punto vanno effettuate dal locale Concessionario.

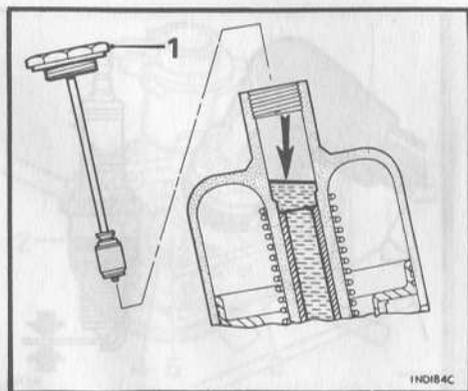
Svitare il cappuccio sopra la precamera d'aspirazione del carburatore e sfilarlo unitamente allo stantuffino. Rabboccare con olio motore per portare il livello a 13 mm sopra la punta dello stelo cavo del pistoncino. Non immettere mai lubrificante denso.

Se non si lubrifica l'ammortizzatorino del pistoncino si avrà lo sfarfallamento del pistoncino e riduzione dell'accelerazione.

Pompa benzina

La pompa e i collegamenti vanno controllati per assicurarsi che non vi siano perdite. La pompa è montata sul lato carburatore del motore.

Fig. 1



Acceleratore Lubrificare il leveraggio di comando del carburatore e il perno del pedale.

Comando per la regolazione della temperatura dell'aria

La presa del filtro dell'aria è dotata di un comando di regolazione della temperatura dell'aria. Quando il motore è freddo, l'aria viene aspirata dall'area cappottata del collettore di scarico. A mano a mano che la temperatura dell'aria che entra nel filtro dell'aria aumenta, la valvola di comando si apre e permette l'ingresso di aria più fresca per mantenere così una temperatura costante.

Ispezione
- Fig. 2

Ogni 20.000 km (12.000 miglia) o 12 mesi: Notare la posizione della valvola quando il motore è freddo; premere la valvola (1) e rilasciarla. La valvola deve ritornare alla posizione originale. Ispezionare la sede della valvola rilevando segni di danni o deterioramento.

Elemento del filtro dell'aria

Ogni 20.000 km (12.000 miglia) o 12 mesi, sostituire l'elemento del filtro dell'aria. Se la vettura viene impiegata in zone molto polverose, l'elemento va sostituito ad intervalli più frequenti.

Fig. 2

Svitare i due galletti (2) che tengono fermo il filtro dell'aria al carburatore e al collettore dell'aria. Staccare il connettore (3) dalla flangia del comando di regolazione della temperatura dell'aria e staccare il complessivo del filtro dell'aria. Togliere la chiusura superiore (4) scalzandola con un cacciavite da sotto le scanalature site sul lato inferiore della chiusura. gettare l'elemento (5); pulire scrupolosamente la padella del filtro e montare un nuovo elemento.

Assicurarsi che la guarnizione in gomma ad anello torico sia montata come prescritto nella gola sotto la chiusura superiore. Rimontare la chiusura (4). Allineare la freccia sulla chiusura con il risalto di fermo (6) della padella.

Rimontare il complessivo del filtro dell'aria, calzare il connettore (3) sulla flangia del comando della temperatura dell'aria quindi infilare e serrare i due galletti (2).

Non staccare mai l'elemento in alcun altra circostanza.

Sistema di scarico

Tutti i sistemi di scarico sono realizzati in materiale che inevitabilmente si deteriora, pertanto è importante ispezionare lo scappamento assicurandosi che sia in buone condizioni. Assicurarsi di osservare le ispezioni raccomandate alla voce Sommario della Manutenzione.

Fig. 2

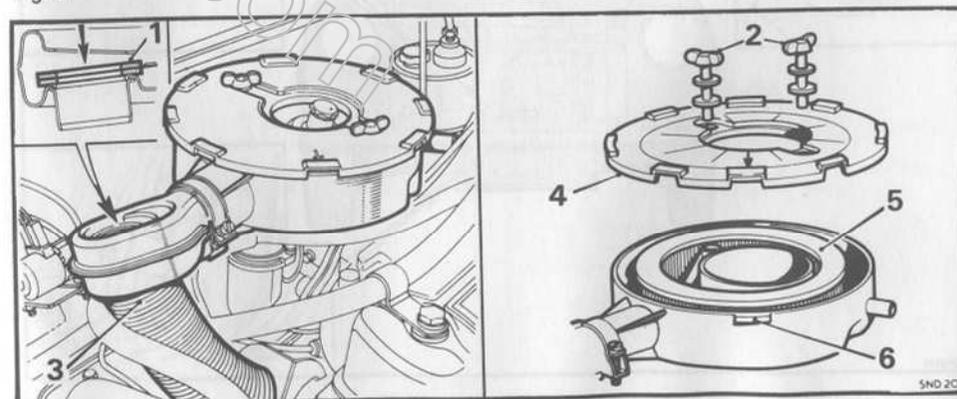


Fig. 1 MOTORE/TRASMISSIONE SINCRONIZZATA

Controllo e rabbocco del livello dell'olio La quantità di olio per rabboccare il motore dipende dalle condizioni climatiche e dal tipo e gamma di viscosità del prodotto. Il consumo dell'olio può essere abbastanza elevato prima che il motore sia completamente rodato. Impiegare sempre olio di viscosità prescritta e interpellare il Concessionario nel caso di dubbi: vedere le raccomandazioni riportate nel presente Manualetto.

Controllo del livello dell'olio Assicurarsi che la vettura sia in piano. Il livello dell'olio nella coppa è indicato sull'asta (1) sul lato anteriore del motore. Mantenere il livello tra le tacche 'MIN' e 'MAX' e non permettere mai che scenda al di sotto della tacca del 'MIN'.

Tappo di rifornimento Il tappo (2) si trova sul coperchio della scatola portabilancieri. Il tappo incorpora un filtro dell'aria per la presa dello sfiato del basamento a circuito chiuso. Rinnovare il tappo agli intervalli raccomandati.

Scolo L'olio va scolato quando il motore è tiepido. Piazzare una bacinella, capacità minima 6 litri (10 pinte), sotto il motore.

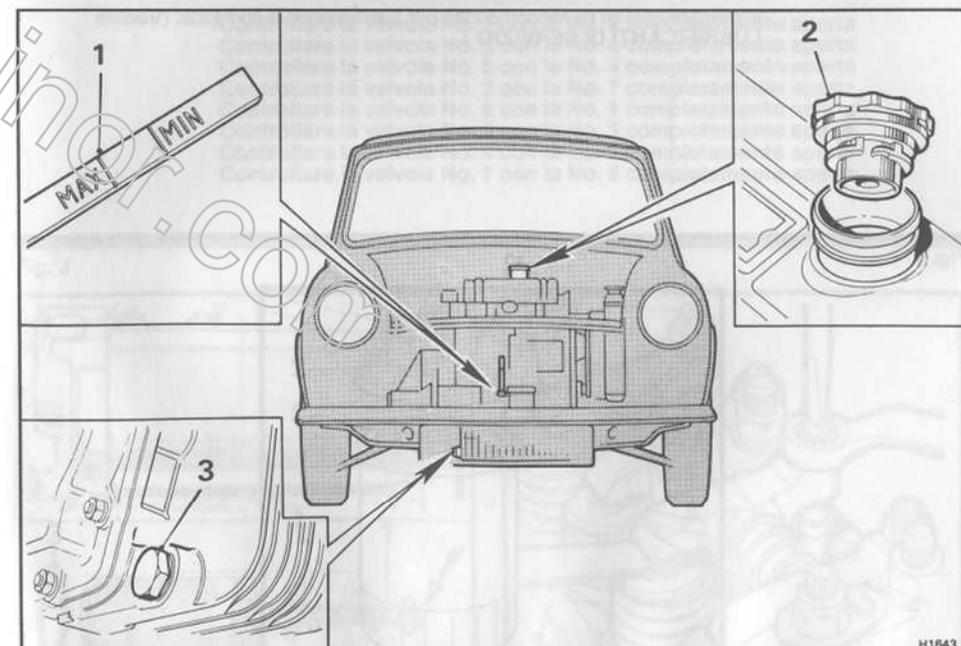
AVVISO IMPORTANTE: Fare attenzione quando si scola l'olio motore, poiché può essere molto caldo.

Il contatto prolungato dell'olio motore contro l'epidermide può provocare seri disturbi dermatologici, pertanto va sempre evitato.

Svitare il tappo di scarico (3) e lasciare defluire tutto l'olio.

Dopo avere pulito il tappo (impiegando uno straccio non filaccioso), controllare la rondella di tenuta in rame accertandosi che sia in buono stato. Riavvitare a fondo il tappo.

Fig. 1



H1643

Rifornimento Assicurarsi che la vettura sia in piano e rifornire il motore con la quantità prescritta di olio raccomandato (vedere **DATI GENERALI**). Fare funzionare il motore per qualche minuto in modo da ricaricare il filtro, quindi lasciarlo a riposo per due o tre minuti prima di controllare il livello rilevando la traccia sull'asta.

Impiegare solo gli oli raccomandati: vedere 'Lubrificanti di Servizio' .

Filtro dell'olio Motore/trasmissione sincronizzata

Fig. 2 Tipo a cartuccia a perdere: Svitare la cartuccia del filtro (1) dalla testa del filtro (2) e gettare la cartuccia e la guarnizione.

Lubrificare la guarnizione (3) della nuova cartuccia con un po' di olio motore e avvitare la cartuccia nella testa del filtro. **SERRARE CON LA SOLA PRESSIONE DELLA MANO: NON ECCEDERE MAI NEL SERRAGGIO.**

Fig. 1 MOTORE/TRASMISSIONE AUTOMATICA

Controllo del livello dell'olio Assicurarsi che la vettura sia in piano. Fare funzionare il motore fino a quando non è caldo, quindi spegnerlo e attendere un minuto. Controllare il livello dell'olio sull'asta (1) e rabboccarlo a seconda del caso impiegando olio raccomandato: rifornire fino alla tacca 'MAX' sull'asta. Per portare il livello dal 'MIN' al 'MAX' basta poco più di mezzo litro (1 pinta) di olio. Impiegare solo gli oli raccomandati per la trasmissione automatica (vedere **LUBRIFICANTI DI SERVIZIO**).

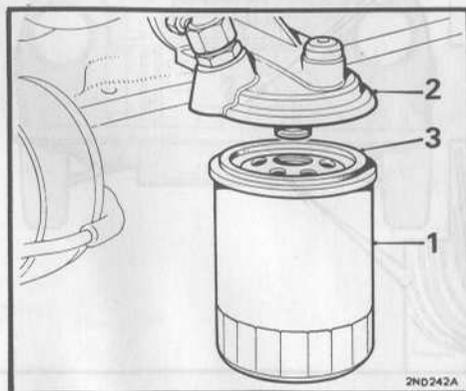
Scolo Scolare l'olio come detto alla voce **Motore/trasmissione sincronizzata**.

Nota: Il rifornimento totale di olio non viene scolato quando l'olio viene sostituito.

Rifornimento Assicurarsi che la vettura sia in piano quindi rifornire il motore con la quantità prescritta di olio raccomandato (vedere **DATI GENERALI**). Fare funzionare il motore per 1-2 minuti, controllare il livello dell'olio e, se necessario, rabboccarlo.

Impiegare solo gli oli raccomandati per trasmissione automatica. (Vedere **LUBRIFICANTI DI SERVIZIO**).

Fig. 2



Filtro dell'olio - Motore/trasmissione automatica. Staccare la griglia anteriore (16 viti) e piazzare un contenitore sotto il filtro. Staccare e rimontare la calotta del filtro attraverso l'apertura della griglia.

Fig. 3

Elemento sostituibile: Staccare la calotta del filtro svitando il bullone di fermo (indicato con freccia).

Pulire la calotta con un po' di benzina e asciugarla prima di montare un nuovo elemento.

Il filtro va rimontato nell'ordine illustrato. Assicurarsi che le guarnizioni siano in buono stato e che la guarnizione in gomma (1) sotto la testina del bullone e l'anello di tenuta in gomma o in feltro (2) siano contro il bullone.

Togliere il vecchio anello di tenuta e montare quello nuovo (3) sulla testina del filtro; rimontare il complessivo del filtro. Ruotare la calotta durante il serraggio per assicurarsi che si attesti correttamente contro l'anello di tenuta (3) sulla testina del filtro. Assicurarsi che non vi siano perdite di olio non appena il motore viene avviato, quindi rimontare la griglia.

Gioco valvole/bilancieri La regolazione va effettuata quando la punteria è sul dorso della camma, pertanto occorre ruotare l'albero motore per portare ciascuna valvola alla posizione richiesta per il controllo.

Controllo - Fig. 4 Svitare i dadi di fermo del coperchio della scatola portabilancieri, staccare il coperchio e infilare uno spessore da 0,20 mm (0,012 pollici) tra i bilancieri e gli steli valvola. Lo spessore (1) deve essere ad accoppiamento libero amplissimo quando il motore è freddo. Per ruotare l'albero motore (modelli con trasmissione sincronizzata), togliere le candele, inserire la diretta e spingere la vettura in avanti. Sui modelli con trasmissione automatica, l'albero motore viene fatto ruotare inserendo un cacciavite nell'apertura accanto all'asta livello olio e ruotando l'ingranaggio del motorino d'avviamento/convertitore. Controllare il gioco nell'ordine seguente.

- Controllare la valvola No. 1 con la No. 8 completamente aperta
- Controllare la valvola No. 3 con la No. 6 completamente aperta
- Controllare la valvola No. 5 con la No. 4 completamente aperta
- Controllare la valvola No. 2 con la No. 7 completamente aperta
- Controllare la valvola No. 8 con la No. 1 completamente aperta
- Controllare la valvola No. 6 con la No. 3 completamente aperta
- Controllare la valvola No. 4 con la No. 5 completamente aperta
- Controllare la valvola No. 7 con la No. 2 completamente aperta

Fig. 3

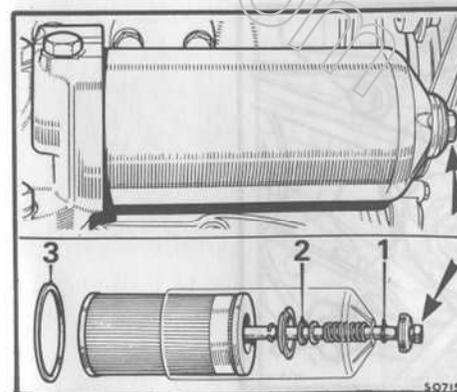
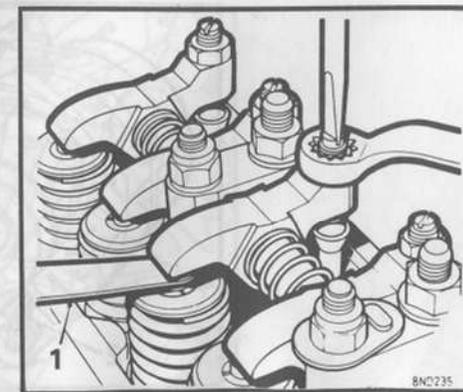


Fig. 4



Regolazione Allentare il controdado della vite di regolazione sul lato opposto del bilanciere e ruotare la vite in senso orario per ridurre il gioco, oppure in senso antiorario per aumentarlo. Serrare il controdado una volta ottenuto il gioco prescritto, tenendo ferma la vite con un cacciavite per impedirne la rotazione.

Assicurarsi che la guarnizione in sughero sia in buone condizioni prima di rimontare il coperchio della scatola portabilancieri.

Cinghia di comando Impiegare uno dei metodi che seguono per il controllo della tensione della cinghia di comando:

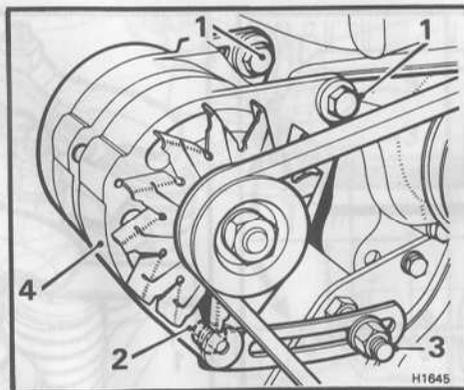
- Tensione:
- Impiegare una chiave dinamometrica e applicare un carico di 14,9-15,6 Nm (11,0-11,5 lbf ft; 1,5-1,6 kg m) in senso orario sul dado di fermo della puleggia dell'alternatore. Se la tensione della cinghia è corretta, la cinghia slitterà leggermente quando si applica questo carico.
 - Applicare un carico di 33,4-35,4 N (7,5-8,2 lbf; 3,3-3,6 kgf) ad angolo retto rispetto alla cinghia, a metà corsa tra le pulegge. Si deve riscontrare un cedimento della cinghia pari a 6 mm (0,25 pollici).

E' importante che la tensione della cinghia sia regolata correttamente; se non si dispone degli attrezzi speciali, interpellare il Concessionario.

Nota: Montare una cinghia nuova tendendola moderatamente, fare funzionare il motore per cinque minuti a 1000 giri/minuto, spegnerlo e regolare la tensione della cinghia al livello prescritto.

Regolazione - Fig. 5 Per regolare la tensione della cinghia, allentare i bulloni di fermo (1), la vite del raccordo asolato di regolazione (2) e il dado (3); spostare l'alternatore a seconda del caso. Applicare il leveraggio richiesto solo sulla staffa lato accoppiamento (4) e non su altri complessivi. Per evitare di danneggiare la staffa terminale, impiegare preferibilmente una leva in legno o piombo. Serrare i bulloni e ricontrollare la tensione della cinghia. **NON TENDERLA ECCESSIVAMENTE**, poiché così facendo si sovraccaricano i cuscinetti e di allunga la cinghia.

Fig. 5



Allineamento delle ruote anteriori L'allineamento delle ruote anteriori va mantenuto alla regolazione raccomandata (vedere **DATI GENERALI**). Un allineamento non corretto delle ruote anteriori provoca usura eccessiva ed irregolare dei pneumatici.

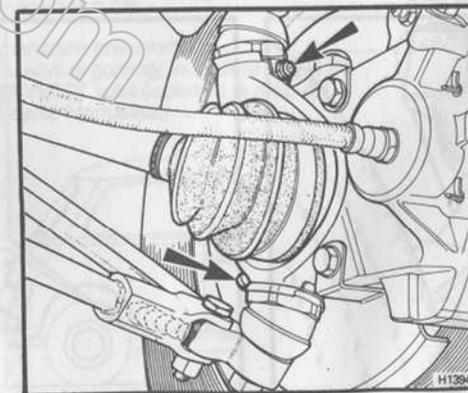
Una regolazione non corretta può provocare articolazione eccessiva dei giunti dei semiassi e sfregamento dei tiranti delle sospensioni quando le ruote sono in un tutto sterzo.

Il controllo e la regolazione vanno effettuati impiegando apparecchiature speciali, pertanto occorre interpellare il Concessionario.

LUBRIFICAZIONE - STERZO

Giunti sferici dei mozzi dei fuselli - Fig. 1 Ciascun mozzo è dotato di due nippli per la lubrificazione (indicati con freccia). Per la lubrificazione, caricare i nippli con un po' di grasso raccomandato. Per assicurare la penetrazione completa del lubrificante, l'operazione va effettuata tenendo la vettura sollevata con il martinetto. Se i nippli sono già pieni di grasso, non sarà possibile immetterne altro.

Fig. 1



LUBRIFICAZIONE - SOSPENSIONI

Sospensioni anteriori - Fig. 2 **Perno interno del braccio di supporto superiore.** Ciascun braccio di supporto è dotato di un nipplo per la lubrificazione. Caricare i nippoli con grasso raccomandato.

Sospensioni posteriori - Fig. 3 **Bracci radiali.** I bracci radiali posteriori sono dotati di un nipplo. Caricare i nippoli con grasso raccomandato fino a quando non se ne riscontri la fuoriuscita dalla boccola interna.

PARCHEGGIO A LUNGO TERMINE

Se si intendesse parcheggiare la vettura per parecchio tempo, interpellare il Concessionario in merito alle precauzioni da prendersi.

AVVISO IMPORTANTE: Prima di riportare la vettura su strada dopo che è stata tenuta a riposo per parecchio tempo, assicurarsi presso il Concessionario in merito alla sicurezza della vettura, richiedendogli quali interventi vadano effettuati.

Fig. 2

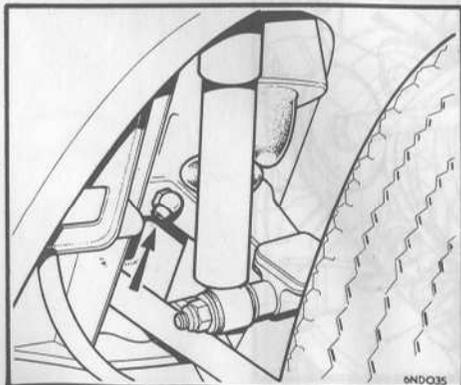
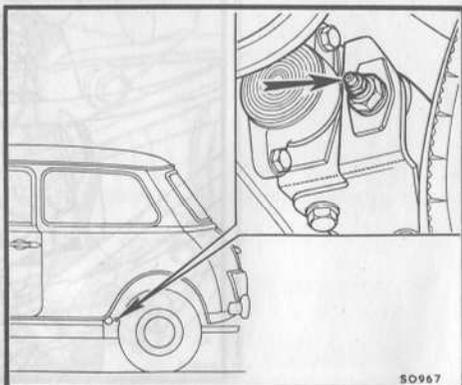


Fig. 3



Durante il rodaggio della vettura nuova, alcune regolazioni possono variare rispetto alle specifiche. Il Concessionario provvederà ad effettuare le regolazioni del caso in occasione del **Servizio Dopovendita**: le regolazioni andranno poi mantenute invariate.

Motore	Tipo motore	99H
	No. prefisso motore	
	Alta compressione	99HE 20
	Bassa compressione	99HE 22
	Alesaggio	2,543 pollici (64,58 mm)
	Corsa	3,00 pollici (76,2 mm)
	No. cilindri	4
	Cilindrata	60,96 poll ³ (998 cm ³)
	Ordine d'accensione	1-3-4-2
	Rapporto di compressione	
	Alta compressione	9,6 : 1
	Bassa compressione	8,3 : 1
	Gioco bilancieri/valvole (a freddo)	0,012 pollici (0,30 mm)
	Regime del minimo	750 giri/minuto
	Regime del minimo accelerato	1100 giri/minuto
	Contenuto di CO nei gas di scarico al regime del minimo	2,5 ± 1,0% CO
Accensione	Distanza tra le puntine di contatto:	
	Distributore Lucas	0,014-0,016 pollici (0,38-0,41 mm)
	Distributore Ducellier	0,015 pollici (0,38 mm) (solo regolazione preliminare)
	Candele	GSP 4382
	Distanza tra gli elettrodi	0,025 pollici (0,65 mm)
	Messa in fase dell'accensione (depressione scollegata)	
	Alta compressione	10° + 0° - 2° PPMS a 1500 giri/minuto
	Bassa compressione	8° PPMS a 1000 giri/minuto
Sistema alimentazione carburante	Pompa benzina	Meccanica
	Carburatore	HS4 con comando di regolazione della temperatura dell'aria
Elettrica	Polarità	Massa negativo
Ruote e pneumatici	Dimensione ruote	4.50 B x 12
	Dimensione pneumatici	145/70SR - 12
	Pressioni di gonfiaggio: vedere 'DATI DI SERVIZIO' sulla copertina di retro del presente Manualetto	

DATI GENERALI

Dimensioni	Carreggiata:	
	Anteriore	48 3/4 pollici (1,239 m)
	Posteriore	47 7/16 pollici (1,205 m)
	Diametro di svolta	28 ft 6 pollici (8,55 m)
	Allineamento ruote anteriori	1/16 pollici (1,6 mm) divergenza
	Passo ruote	6 ft 8 1/4 pollici (2,035 m)
	Lunghezza fuori tutto	10 ft 0 1/4 pollici (3,05 m)
	Larghezza totale (specchietti retrovisori compresi)	5 ft 1 1/4 pollici (1,56 m)
	Altezza totale	4 ft 5 pollici (1,331 m)
	Distanza dal suolo (minima):	
	Cambio meccanico	6 1/2 pollici (16,7 cm)
	Cambio automatico	4 5/8 pollici (11,7 cm)
	Capacità	Capacità serbatoio carburante
Rifornimento olio motore con sostituzione del filtro		8 = pinte (4,8 litri)
Olio motore e trasmissione automatica (filtro compreso):		
Capacità totale		13 pinte (7,38 litri)
Capacità rifornimento (circa)		9 pinte (5 litri)
Sistema di raffreddamento:		6 1/4 pinte (3,5 litri)
Pesi	Pesi massimi trainabili su gradiente 1 : 8 con rimorchio frenato	
	- guidatore ed un passeggero e 25 kg (55 lb) di bagaglio	896 lb (406,5 kg)
	Vedere 'Istruzioni per il funzionamento'	
	per il carico della vettura, portapacchi sul tetto e pesi su gancio di traino	
	Peso (ordine di marcia):	
Modelli con cambio meccanico	1422 lb max. (645 kg max.)	
Modelli con cambio automatico	1488 lb max. (675 kg max.)	

SOMMARIO DELLA MANUTENZIONE

MANUTENZIONE DELLA VS. VETTURA

Intervalli di servizio I seguenti Servizi di Manutenzione vanno effettuati agli intervalli di tempo OPPURE ai chilometraggi indicati, a seconda della chilometraggio medio percorso dalla vettura ogni mese.

In linea di massima, la Vs. vettura va curata come indicato qui di seguito:

Agli **INTERVALLI DI TEMPO** indicati, se il chilometraggio totale mensile non supera 1500 km (1000 miglia).

Ai **CHILOMETRAGGI** indicati se il chilometraggio mensile della vettura supera 1500 km (1000 miglia).

In aggiunta a quanto sopra vi sono inoltre altri controlli semplici, peraltro molto importanti, che vanno effettuati tra un intervento di servizio e l'altro. Questi controlli possono essere effettuati tranquillamente dalla maggior parte degli utenti o da un garagista: assicureranno la massima economicità d'impiego della vettura.

Nelle pagine che seguono riportiamo quelle operazioni che vanno curate dal Proprietario della vettura su base regolare, nonché quelle che suggeriamo di affidare alle cure esperte del locale Concessionario.

Il Vs. Concessionario Vi suggerirà in merito ad interventi supplementari richiesti al termine del servizio.

AVVISO IMPORTANTE: Va ricordato che è responsabilità dell'Utente assicurarsi sempre che la vettura sia in condizioni per l'impiego su strada. Vi raccomandiamo caldamente di discutere i fabbisogni di manutenzione con il Concessionario: questi sarà più che lieto di offrirVi tutta la sua vasta esperienza tecnica, con riferimento particolare all'impiego specifico della Vs. vettura.

SOMMARIO DELLA MANUTENZIONE

MANUTENZIONE A CURA DELL'UTENTE

Quotidianamente. Per la massima sicurezza, controllare i seguenti punti:

Funzionamento delle luci
 Funzionamento degli avvisatori acustici
 Funzionamento degli avvisatori di pericolo e lavavetro

Condizione degli specchietti retrovisori
 Funzionamento dei freni, a mano e a pedale
 Controllare a vista che non vi siano depositi
 Funzionamento dei tergicristalli e sul pavimento o l'area della rampa d'officina che possono indicare perdite
 Controllare/collaudare il funzionamento delle cinture di sicurezza

Le informazioni dettagliate per la manutenzione sono riportate alle pagine indicate tra parentesi a fianco di ciascun intervento.

In aggiunta alla manutenzione abitudinaria, effettuare i seguenti controlli settimanalmente:

Controllare/rabboccare il livello dell'olio (57-58)
 Controllare/rabboccare il serbatoio del liquido freni (38)
 Controllare/rabboccare il sistema di raffreddamento (32)
 Controllare/regolare il funzionamento di tutti i lavavetro e rabboccare i serbatoi (6)
 Controllare il funzionamento degli accessori, es. luci di posizione, tergicristalli, avvisatori acustici e avvisatori di pericolo

Controllare la profondità dei battistrada, irregolarità d'usura e tagli esterni nelle cordicelle, nella carcassa, ecc. ed eventuali rigonfiamenti (34)
 Controllare/regolare le pressioni di gonfiaggio dei pneumatici ruota di scoria compresa
 Controllare il funzionamento e la condizione delle/spazzole dei tergicristalli e sostituirle se necessario. Le spazzole vanno rinnovate ogni 12 mesi circa (50)

SERVIZIO DI LUBRIFICAZIONE

Dopo i primi 18 mesi o 30.000 km (18.000 miglia) e in seguito ogni 12 mesi o 20.000 km (12.000 miglia).

INTERVALLI DI MANUTENZIONE

Effettuare i servizi indicati con una 'X'. Gli interventi marcati 'X1' vanno effettuati in occasione del primo servizio 6.000 miglia.

CARROZZERIA

Lubrificare tutte le serrature e le cerniere delle portiere, tranne il bloccasterzo (24).....
 Ispezionare le lamiere esterne verniciate, rilevando danni e corrosione *
 Controllare a vista l'ermetico del sottoscocca rilevando danni
 Controllare le giunture dei curvanti

Lubrificazione Servizio Principale

X
X
X
X

SOMMARIO DELLA MANUTENZIONE

Lubrificazione Servizio Principale

FRENI

Controllare a vista i raccordi e i tubi/flessibili dei freni rilevando fessurazioni, perdite e corrosione
 Controllare/rabboccare il serbatoio del liquido freni (38)
 Controllare/regolare i freni posteriori (39)
 Controllare il funzionamento dei freni a pedale
 Ispezionare le pastiglie rilevandone l'usura: sostituire (39).....
 Controllare l'usura delle guarnizioni dei freni posteriori: se necessario, sostituirle.
 Controllare il funzionamento dei freni, a mano e a pedale
 Controllare i circuiti idraulici di comando dei freni, l'usura delle pastiglie. Sostituire le pastiglie se necessario e controllare la condizione dei dischi e delle pinze

X
X
X
X1
X
X
X
X

FRIZIONE

Controllare/rabboccare il serbatoio del liquido frizione (38)
 Controllare a vista i raccordi e i tubi/flessibili della frizione rilevando fessurazioni, sfregamenti, perdite e corrosione.....

X
X

SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO

Controllare il sistema di raffreddamento, i flessibili e i raccordi: rabboccare a seconda del caso

X

IMPIANTO ELETTRICO

Controllare il funzionamento degli accessori elettrocomandati, luci abitacolo e luci esterne, tergicristalli, avvisatori acustici e di pericolo.....
 Controllare/rabboccare l'elettrolita della batteria (41)
 Controllare i morsetti della batteria: applicarvi un po' di vaselina (41)
 Controllare/rabboccare il serbatoio del lavavetro
 Controllare il funzionamento dei tergicristalli e le spazzole

X
X
X
X
X

MOTORE

Controllare/rabboccare l'olio motore (57-58)
 Sostituire l'olio motore e il filtro (57-59)
 Ispezionare il motore e la trasmissione rilevando perdite d'olio
 Sostituire l'elemento del filtro dell'aria del carburatore
 Rabboccare l'ammortizzatore del pistoncino del carburatore (54).....
 Controllare/regolare il gioco valvole (59)
 Controllare/regolare il carburatore: regime minimo e emissioni dallo scarico*
 Sostituire il tappo di rifornimento motore: ogni 24 mesi o 40.000 km (24.000 miglia) soltanto (57)
 Controllare la cinghia di comando dell'alternatore: tenderla o sostituirla*
 Sostituire la cinghia di comando dell'alternatore - ogni 40.000 km (24.000 miglia) soltanto*
 Controllare il serbatoio carburante, i tubi/flessibili e i raccordi rilevando perdite, sfregamenti, corrosione

X
X
X
X
X
X
X
X
X
X
X

Lubrificazione Servizio Principale

SCAPPAMENTO

Controllare il sistema di scarico rilevando perdite; assicurarsi che sia ben fissato

X

ACCENSIONE

Sostituire le candele (53,63)

X

Sostituire le puntine di contatto del distributore - ogni 24 mesi o 40.000 km (24.000 miglia) soltanto (51)

X

Controllare/regolare le puntine di contatto del distributore

X

Controllare/pulire la calotta del distributore, la torretta della bobina e i cavi dell'A.T.

X

Controllare le caratteristiche del distributore e la messa in fase dell'accensione impiegando l'attrezzatura elettronica*

X

STERZO, SOSPENSIONI E SEMIASSI

Controllare la condizione e il saldo ancoraggio dei giunti e dei fissaggi delle sospensioni*

X

Controllare la condizione e il saldo ancoraggio dei giunti dello sterzo/scatola guida e dei soffietti*

X

Controllare il saldo serraggio del bullone del morsetto di bloccaggio del piantone*

X

Controllare che non vi siano perdite dagli ammortizzatori*

X

Lubrificare i punti di ingrassaggio, sospensioni e cavo freno a mano (40,61-62)

X

X

Controllare gli ammortizzatori delle sospensioni, i giunti sferici, i fissaggi e i soffietti rilevando la presenza di danni e il saldo ancoraggio

X

Lubrificare tutti i punti di ingrassaggio, compresi i mozzi (61-62)

X

Controllare la condizione dei soffietti dei semiassi*

X

RUOTE E PNEUMATICI

Controllare/regolare la pressione di gonfiaggio dei pneumatici, ruota di scorta compresa (34)

X

X

Controllare la profondità del battistrada, usura irregolare ed eventuali tagli esterne della carcassa, cordicelle scoperte, rigonfiamenti e altre imperfezioni

X

Controllare il saldo ancoraggio dei fissaggi delle ruote (36)

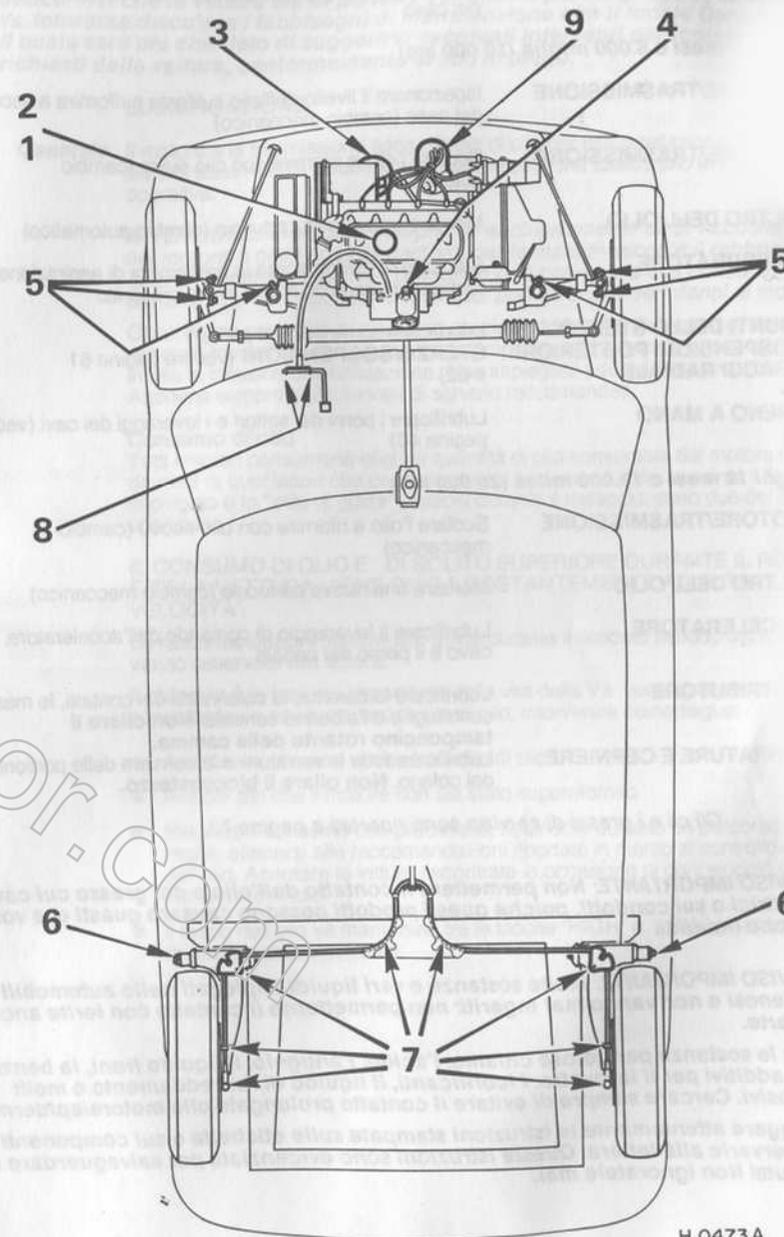
X

Rilevare eventuali danni delle ruote

X

Farsi suggerire dal Concessionario se o meno occorra sostituire l'olio ad intervalli più frequenti

* Questo intervento va curato dal locale Concessionario.



H 0473A

Settimanalmente oppure prima di intraprendere un viaggio lungo

- (1) **MOTORE/TRASMISSIONE** Ispezionare il livello dell'olio sull'asta e rifornire a seconda del caso

Ogni 6 mesi o 6.000 miglia (10 000 km)

- (1) **MOTORE/TRASMISSIONE** Ispezionare il livello dell'olio sull'asta e rifornire a seconda del caso (cambio meccanico)
- (2) **MOTORE/TRASMISSIONE** Scolare l'olio e rifornire con olio pulito (cambio automatico)
- (3) **FILTRO DELL'OLIO** Montare una nuova cartuccia (cambio automatico)
- (4) **CARBURATORE** Staccare la calotta sopra la precamera di aspirazione e rabboccare con olio fino al livello prescritto
- (5) **GIUNTI DELLO STERZO** Lubrificare come detto al punto
 (6) **SOSPENSIONI POSTERIORI** **STERZO/SOSPENSIONI** (vedere pagine 61 e 62)
BRACCI RADIALI
- (7) **FRENO A MANO** Lubrificare i perni dei settori e i leveraggi dei cavi (vedere pagina 40)

Ogni 12 mesi o 12.000 miles (20 000 km)

- (2) **MOTORE/TRASMISSIONE** Scolare l'olio e rifornire con olio nuovo (cambio meccanico)
- (3) **FILTRO DELL'OLIO** Montare una nuova cartuccia (cambio meccanico)
- (8) **ACCELERATORE** Lubrificare il leveraggio di comando dell'acceleratore, il cavo e il perno del pedale
- (9) **DISTRIBUTORE** Lubrificare la camma, la colonnetta dei contatti, le masse centrifughe e l'alberino centrale. **Non oliare il tamponcino rotante della camma.**
- SERRATURE E CERNIERE** Lubrificare tutte le serrature e le cerniere delle portiere e del cofano. **Non oliare il bloccasterzo.**

Gli oli e i grassi di servizio sono riportati a pagina 72.

AVVISO IMPORTANTE: Non permettere il contatto dell'olio e del grasso sui cavi elettrici o sui condotti, poiché questi prodotti possono causare guasti e, a volte, anche incendi.

AVVISO IMPORTANTE: Molte sostanze e vari liquidi impiegati nelle automobili sono velenosi e non vanno mai ingeriti: non permetterne il contatto con ferite ancora aperte.

Tra le sostanze pericolose citiamo: l'acido, l'antigelo, il liquido freni, la benzina, gli additivi per il lavavetro, i lubrificanti, il liquido di raffreddamento e molti adesivi. Cercare sempre di evitare il contatto prolungato olio motore/epidermide.

Leggere attentamente le istruzioni stampate sulle etichette o sui componenti ed osservarle alla lettera. Queste istruzioni sono evidenziate per salvaguardare la Vs. salute! Non ignoratele mai.

AVVISO IMPORTANTE: Ricordiamo che è responsabilità esclusiva dell'Utente assicurarsi che la vettura sia in perfette condizioni per l'impiego su strada. E' nel Vs. interesse discutere i fabbisogni di manutenzione con il locale Concessionario il quale sarà più che lieto di suggerirVi eventuali interventi particolari di servizio richiesti dalla vettura, conformemente al suo impiego.

LUBRIFICAZIONE

Generale Il motore e la trasmissione sono riforniti di olio per alta prestazione. Gli altri sistemi sono riforniti di lubrificanti d'alta qualità che assicurano la massima durata operativa.

ATTENZIONE: Impiegare sempre ed esclusivamente oli di viscosità corretta nel motore e nella scatola cambio, per la manutenzione e il rabbocco. L'uso di oli di caratteristiche non prescritte può provocare alto consumo di olio e benzina e, a con il passar del tempo, può arrecare seri danni al motore.

Gli oli di tipo prescritto contengono speciali additivi che eliminano gli acidi corrosivi formati dalla combustione ed impediscono la formazione di morchia che intasa le canaline di lubrificazione. Non impiegare additivi supplementari. Attenersi sempre agli intervalli di servizio raccomandati.

Consumo di olio

Tutti i motori consumano olio! La quantità di olio consumata dal motore dipende da molti di quei fattori che causano anche il consumo della benzina: il tipo di olio impiegato e lo "stile di guida", specie durante il rodaggio, sono due dei fattori principali.

IL CONSUMO DI OLIO E' DI SOLITO SUPERIORE DURANTE IL RODAGGIO E SE LA VETTURA VIENE GUIDATA COSTANTEMENTE AD ALTA VELOCITA'.

Le raccomandazioni relative alla guida durante il delicato periodo del rodaggio vanno osservate alla lettera.

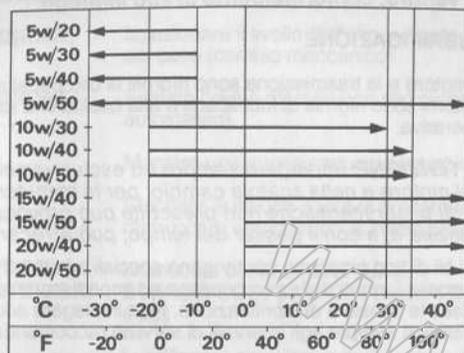
Il rodaggio è la fase più importante della vita della Vs. vettura: qualora sospettaste un consumo eccessivo di olio, intervenire come segue:

- Assicurarsi che non vi siano perdite di olio
- Assicurarsi che il motore non sia stato sovrifornito
- Misurare il consumo con precisione, notandolo durante un percorso di 1000 miglia: attenersi alle raccomandazioni riportate in merito al controllo del livello dell'olio. Annotare le letture riscontrate in occasione di ogni singolo controllo del livello dell'olio.
- Il livello dell'olio va mantenuto tra le tacche 'HIGH' e 'LOW' (massimo e minimo) riportate sull'asta.

Unità
trasmissione/
motore

Impiegare olio conforme alle specifiche BLS.22.OL.07 o ai parametri CCMC G3, con gamma di viscosità raccomandata per le temperature tipiche del Vs. Paese. Qualora non fosse possibile reperire oli conformi alle specifiche BL od europee, impiegare oli di marca conformi ai parametri SF oppure SF/CD.

Viscosità S.A.E.



Gamme temperatura/viscosità oli polivalenti per motori a benzina

Punti di ingrassaggio

Impiegare grasso a base di litio Multipurpose Lithium Grease N.L.G.1, Consistenza No. 2.

ATTENZIONE: In caso di dubbi in merito a questi lubrificanti, consultare il Concessionario.

Parti di servizio e
accessori

Informazioni generali

La politica della Casa, tesa al continuo miglioramento dei propri prodotti, contempla l'introduzione di accessori e parti di ricambio conformi agli standard più stringenti di sicurezza, affidabilità e durata a costi superconcorrenziali.

Si tratta degli unici componenti che vantano la piena garanzia della Casa: montando componenti non realizzati dalla Casa, la garanzia non avrà più validità.

Tutti gli accessori e le parti di ricambio sono reperibili presso i ns. Concessionari Autorizzati. Vi preghiamo in consultare il vs. Concessionario locale per tutti i particolari relativi agli accessori e alle parti di ricambio realizzati per la manutenzione e l'abbellimento ulteriore della vs. nuova vettura.

AVVISO IMPORTANTE: Per evitare il rischio di incidenti e danni derivanti dal sovraccarico dei circuiti elettrici, modifiche delle caratteristiche di guida o manovrabilità della vettura, montare sempre ed esclusivamente accessori e parti di ricambio raccomandati dal Costruttore.

Paesi esteri

In alcuni Paesi, le legislazioni proibiscono l'installazione di parti che non rispecchiano le caratteristiche tecniche del Costruttore. I Sigg. Utenti che acquistassero parti di ricambio o accessori durante i loro viaggi all'estero sono tenuti ad assicurarsi che questi, e la sede di montaggio, siano conformi ai parametri statuari vigenti nel loro Paese d'origine.

ATTENZIONE: Per suggerimenti in merito all'installazione degli accessori, consultare sempre il Concessionario.

Prodotti
raccomandati per
la cura della
vettura

Impiegare i prodotti elencati qui di seguito, reperibili presso il Concessionario, per mantenere la Vs. vettura in perfette condizioni.

Tappetini, sedili e selleria	GAC 2080 Upholstery Cleaner GAC 2081 Nylon Upholstery Cleaner
Grasso o sporcizia motore	GAC 2053 Engine Degreaser (bomboletta aerosol)
Lavaggio	GAC 2051 Wash and Wax - 300 ml GAC 2083 Wash and Wax - 500 ml GAC 2084 Wash and Wax - bustina GAC 2090 Car Sponge - spugna in cellulosa GAC 2091 Car Sponge - spugna sintetica GAC 2088 Pelle di daino
Cristalli	GAC 2066 Glass Cleaner
Carrozzeria	GAC 2075 Hi-Shine Car Polish

Prodotti per l'inverno

Scongelatore	GAC 2060 High Power De-icer GAC 2061 Lock De-icer (scongelatore per serrature)
Serbatoio lavavetro	GAC 2067 Screenwash - bustina GAC 2068 Screenwash - 300 ml

Service Record Il Service Record viene fornito con la Vs. vettura. Si tratta di una pubblicazione importante, che contiene il Numero Identificazione vettura (abbreviato con la sigla inglese "VIN") e la data d'acquisto della vettura nuova.

Un Service record stampigliato regolarmente conferma che l'Utente ha affidato la vettura alle cure specializzate del Concessionario, rispettando i controlli regolari e gli interventi di manutenzione previsti dal Costruttore.

Il vs. Service Record è un documento che va conservato con cura. In caso di smarrimento, contattare immediatamente il Concessionario.

Identificazione Quando si interpella il Concessionario, citare sempre i No. di riferimento, No. vettura e No. di serie del motore. Se lo si interpella per motivi relativi alla carrozzeria, citare anche il No. Carrozzeria.

(1) **Numero identificazione vettura:** Stampigliato su una targhetta montata sul lato destro del vano motore.

I codici colore carrozzeria e selleria sono stampigliati sulla Piastrina Identificazione vettura (abbreviata in inglese con la dicitura "VIP"): vanno citati al Concessionario per permettergli di fornirVi tutti i materiali richiesti, con pari accostamento cromatico.

(2) **No. vettura:** Stampigliato su una piastrina fissata accanto al No. di Riferimento.

(3) **Numero Motore:** Stampigliato sul monoblocco o su una piastrina fissata sul davanti del monoblocco.

(4) **Numero carrozzeria:** Stampigliato su una piastrina fissata sulla piattaforma di riscontro del chiudicofano.

www.miniimior.com

DATI DI SERVIZIO

Carburante	Gradazione No ottani	Motore alta compressione Super 95 RON minimo SENZA PIOMBO TETRAETILE e 97 RON minimo - CON PIOMBO TETRAETILE equivalente alla gradazione 4 stelle nel Regno Unito	Motore bassa compressione Super 95 RON minimo CON PIOMBO TETRAETILE e 90 RON minimo CON PIOMBO TETRAETILE equivalente alla gradazione 2 stelle nel Regno Unito
	Capacità del serbatoio	7½ galloni (34 litri)	7½ galloni (34 litri)
Olio motore	Gradazione	10W/30, 10W/40	
	Rabbocco	Cambio meccanico: Mantenere il livello tra le tacche 'MIN' e 'MAX' riportate sull'asta Cambio automatico: Mantenere il livello a filo con la tacca 'MAX' quando il motore è caldo La quantità richiesta per portare il livello dal 'MIN' al 'MAX' è 7/8 di pinta (0,50 litri).	
Pressioni di gonfiaggio (a freddo)			
		Anteriori 2,0 bar Posteriori 2,0 bar	1,97 kgf/cm ² 28 lbf/poll ² 1,97 kgf/cm ² 28 lbf/poll ²