

# FIAT

600 - 600 D

600 Multipla - 600 D Multipla

1955 — 1962



Fiat 600D, 2-deurs, 4-persoons Coach met vouwdak, 1961.

- |                        |  |
|------------------------|--|
| 1. Land van herkomst   | Italië   |
| 2. Type-aanduiding     | Fiat 600, Fiat 600 D   |
| 3. Klasse-indeling     | kleine klasse  |
| 4. Motorbrandstof      | benzine  |
| 5. Motortype           | 4-takt kopklepmotor  |
| 6. Aantal cilinders    | 4  |
| 7. Cilinderinhoud      | 633 cm <sup>3</sup> , 767 cm <sup>3</sup>  |
| 8. Motorvermogen (SAE) | 28,5 bij 4900 t./min<br>32 bij 4800 t./min   |
| 9. Koeling             | waterkoeling   |
| 10. Plaatsing motor    | achterin de wagen  |
| 11. Aandrijving        | op de achterwielen   |
| 12. Chassis            | zelfdragende monoconstructie   |
| 13. Voorvering         | onafhankelijk, door middel van halfelliptische dwarsveer en hydraulische telescoopschokdempers |
| 14. Achtervering       | onafhankelijk, door middel van schroefveren met hydraulische schokdempers                      |
| 15. Voetrem            | hydraulisch op de vier wielen  |
| 16. Parkeerrem         | mechanisch werkend op de achterwielen (voor januari 1960 werkend op transmissie)               |

FIAT 600—600D Multipla 1955—1962 — 1

17. Totale lengte	600: 329,5 cm; 600 Multipla: 354 cm
18. Totale breedte	600: 138 cm; 600 Multipla: 145 cm
19. Totale hoogte	600: 140,5 cm; 600 Multipla: 158 cm
20. Gewicht rijklaar	600: 585 kg; 600D: 605 kg; 600 Multipla: 730 kg; 600D Multipla: 750 kg.
21. Elektrische installatie	12 volt, accu 32 Ah
22. Bandenmaat	5,20 × 12
23. Wielbasis	200 cm



Multipla, 4 deurs, 4—6 persoons stationcar 1960.

## IDENTIFICATIE

### ALGEMEEN

De Fiat 600 werd geïntroduceerd op de tentoonstelling te Genève in maart 1955, als een 2-deurs, 4-persoons coach, met achterin gemonteerde motor, onafhankelijke voor- en achterwielvering en een geheel stalen, zelfdragende carrosserie.

Het coachmodel met vouwdak werd in maart 1956 geïntroduceerd. In oktober 1960 werden de 600D-modellen geïntroduceerd, als vervanging van het type 600. Wijzigingen omvatten voornamelijk de toepassing van een grotere motor van 767 cm<sup>3</sup> en een hogere overbrengingsverhouding (zie ook onder Wijzigingen).

De 600 Multipla werd geïntroduceerd op de Brusselse Autotentoonstelling in januari 1956 als een vier- of als een zes-persoons Stationcar.

De voornaamste verschillen tussen de 600 en 600 Multipla zijn:

Toepassing van een frontstuur, voorwielvering door middel van schroefveren met stabilisator en een grotere spoorbreedte.

De Italiaanse aanduiding is 600D Berline Multipla. Ook werd een speciaal taximodel gemaakt.

Het volledige 600 programma omvat de volgende modellen:

Fiat 600 (type 100):

2-deurs, 4-persoons Coach 1955—1960.

2-deurs, 4-persoons Coach met vouwdak 1956—1960. Fiat 600, 2-deurs, 4-persoons Coach 1958.

Fiat 600 Multipla (type 100.108):

4-deurs, 4-persoons Stationcar 1956—1960.

4-deurs, 6-persoons Stationcar 1956—1960.

4-deurs, 5-persoons Taxi 1956—1960.

Fiat 600D (type 100D):

2-deurs, 4-persoons Coach, vanaf 1960.

2-deurs, 4-persoons Coach met vouwdak, vanaf 1960.

Fiat 600D Multipla (type 100D. 108):

4-deurs, 4-persoons Stationcar, vanaf 1960.

4-deurs, 6-persoons Stationcar, vanaf 1960.

4-deurs, 5-persoons Taxi, vanaf 1960.

2 — FIAT 600—600D Multipla 1955 — 1962

Opmerking: de modellen voor export naar de U.S.A. en Canada zijn uitgerust met bumpers, ruiten en koplampen volgens de Amerikaanse voorschriften.  
 De Fiat 600 wordt in Duitsland vervaardigd door de NECKAR AUTOMOBILWERKE AG (voorheen NSU automobil AG) te Heilbron aan de Neckar en wordt aangeduid door NSU, Fiat 770. Tevens bouwt deze fabriek twee afwijkende modellen, t.w. Fiat 770 Coupé en Fiat 770 Spider. In Italië wordt het chassis van de 600 door verschillende firma's gebruikt voor het bouwen van speciale carrosserieën, zoals Abarth 750, welke gebouwd wordt bij de firma Abart & Co. in Turijn. Een serie lichte bedrijfswagens op de basis van 600 Multipla wordt gebouwd bij de firma O.M.

#### IDENTITEITSPLAATJE

Het identiteitsplaatje, dat voorzien is van het motornummer, het chassisnummer en een bestelnummer voor onderdelen, is op de volgende plaatsen gemonteerd:  
 De vroegere 600-modellen: boven op het schutbord in de motorruimte.  
 De latere 600-modellen: aan de rechterkant van de motorruimte bij de radiator.  
 De laatste 600-modellen en de 600D-modellen: aan de linkerzijde van de motorruimte bij de uitlaatpijp.  
 De 600 Multipla-modellen: aan de linkerzijde van de motorruimte, bij de uitlaatpijp.

#### MOTORNUMMERS

Het motornummer is ingeslagen op het cilinderblok, boven het distributiedeksel. Het motornummer begint steeds met de volgende type aanduiding:

<i>Model</i>	<i>Type-aanduiding van de motor</i>
600	Fiat 100.000
600D	Fiat 100D.000
600 Multipla	Fiat 100.108
600D Multipla	Fiat 100D.008

Voorbeeld van een motornummer: FIAT 100.000  
 \* 933 004 \*

#### Motornummers voor identificatie:

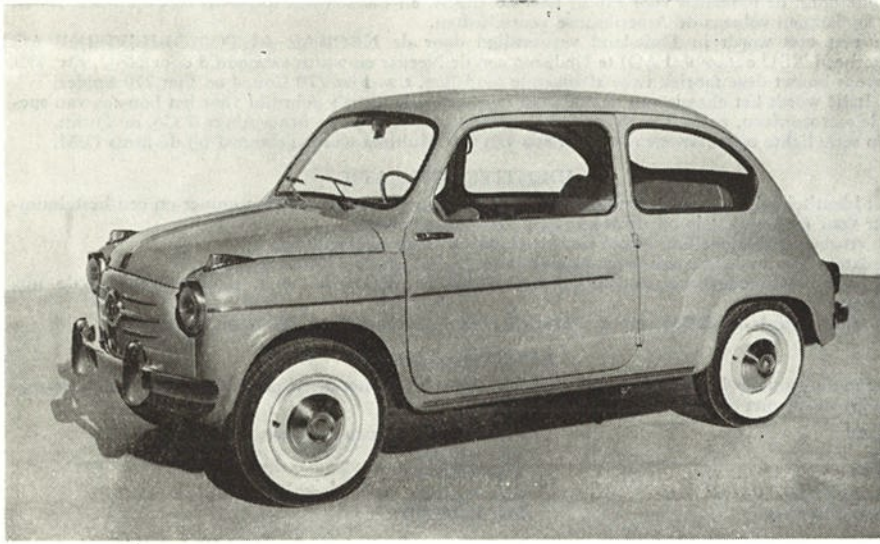
1955	000 168—115 475
1956	115 476—279 269
1957	279 270—435 955
1958	435 956—615 634
1959	615 635— en later



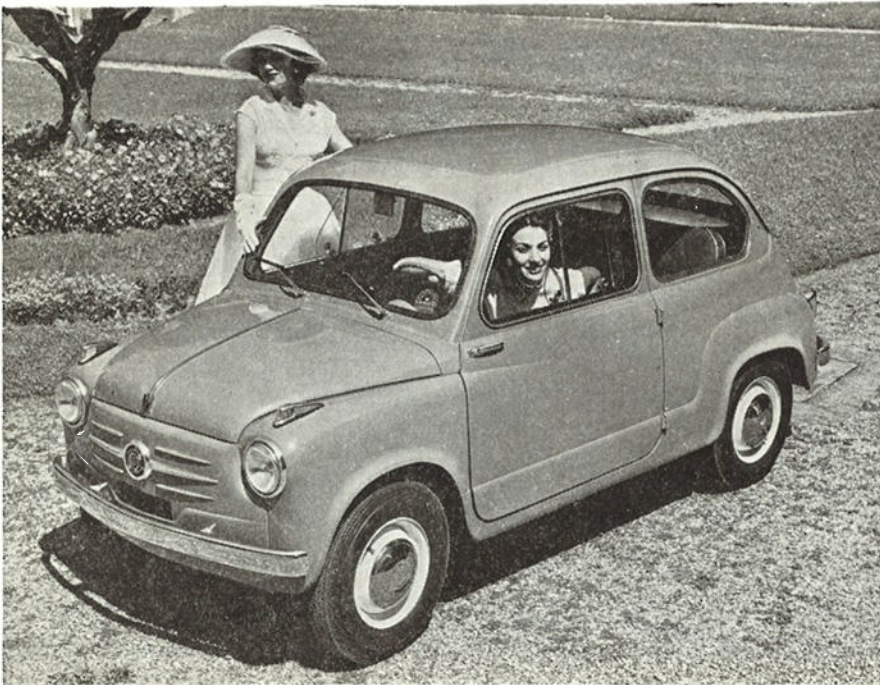
Fiat 600, 2-deurs, 4-persoons Coach 1958.

FIAT 600—600D Multipla 1955—1962 — 3





Fiat 600, 2 deurs 4-pers. Coach 1959.



Fiat 600, 2 deurs, 4-persoons Coach 1955.

4 — FIAT 600—600D Multipla 1955—1962



## CHASSISNUMMERS

Het chassisnummer is ingeslagen naast het identiteitsplaatje, dat te vinden is op de bovenomschreven plaatsen. Het chassisnummer wordt voorafgegaan door: „FIAT” en vervolgens het typenummer van de wagen.

Voorbeeld van een chassisnummer: FIAT 100D \* 849 305 \*

### Chassisnummers voor identificatie:

	<i>Coach</i>	<i>Multipia</i>
1955, 600	000 101—115 092	000 051—000 397
1956, 600	115 093—258 564	000 398—020 719
1957, 600	258 565—399 183	020 720—036 129
1958, 600	399 184—564 781	036 129—050 094
1959, 600	564 782—742 249	050 095—066 747
1960, 600	742 250—832 525	066 748—072 000
1960, 600D	892 001—945 265	077 001— . . .
1961, 600D	945 267— . . .	
1962, 600D	en later	

## WIJZIGINGEN

N.B. — Wijzigingen van zuiver technische aard zijn opgenomen in de tekst onder Afstelgegevens.

### 1956

Binnenverlichting gemonteerd: beginnende bij de 600 Coach, chassisnr. 151 641.  
Nieuwe uitvoering voorwielvering: te beginnen bij de 600 Coach, chassisnr. 168 242.  
De lengte van de radiator vergroot met 30 mm: te beginnen met de 600 Coach, chassisnr. 178 983.  
Verlichting motorruimte met automatische schakelaar: beginnende met de 600 Coach, chassisnr. 174 990. Beginnende met de 600 Multipia, chassisnr. 015 572.  
Verbetering van verwarming van het achterste gedeelte van het interieur: beginnende bij 600 Coach, chassisnr. 220 777.  
Naar beneden klappbare zitting voor vergroting van bagageruimte: te beginnen met de 600 Multipia, chassisnr. 194 73.

### 1957

Een nieuwe carburateur gemonteerd: te beginnen met de 600 Coach, chassisnr. 284 290. Te beginnen met de 600 Multipia, chassisnr. 024 666.  
Naar beneden draaibare zijruiten: te beginnen met de 600 Coach, chassisnr. 278 011.  
Licht- en richtingaanwijzerschakelaar, gemonteerd op de stuurkolom: te beginnen met de 600 Coach, chassisnr. 278 012. Te beginnen met de 600 Multipia, chassisnr. 023 370.  
Nieuw model voorzitting met buisframe en vering d.m.v. rubber strips: te beginnen bij de 600 Coach, chassisnr. 278 011.  
Afgeschermd instrumentenpaneel, nieuwe voorwielvering: te beginnen met de 600 Coach, chassisnr. 309 308.  
32 Ah batterij gemonteerd in plaats van de 28 Ah batterij: beginnende met de 600 Coach, chassisnr. 349 511. Beginnende met de 600 Multipia, chassisnr. 032 800.  
Verbeterde ruitewisser en schakelaar: te beginnen met de 600 Coach, chassisnr. 370 019. Beginnende met de 600 Multipia, chassisnr. 33699.  
Verbeterde stuuroverbrenging met symmetrische stuurstangen: te beginnen met de 600 Coach, links stuur, chassisnr. 377 801 en de 600 Coach, rechts stuur, chassisnr. 382 801.  
Bumperrosetten. Sierstrippen aan zijkant carrosserie en onder de portieren, sierstripomlijsting van de achterste zijruiten, ruitesproeiers: te beginnen met de 600 Coach, chassisnr. 378 524.  
10 Ah ontstekingschakelaar: te beginnen met de 600 Coach, chassisnr. 378 180.  
10 Ah ontstekingschakelaar: te beginnen met de 600 Multipia, chassisnr. 34482.

### 1958

Het interieur werd als volgt veranderd: de kleur van het stuurwiel, schakelaar voor licht en knipperlichten, de achteruitkijkspiegel, het zonnescherm en het instrumentenpaneel werden veranderd van beige in lichtgrijs, de knoppen voor de verschillende schakelaars etc. werden zwart. Bekleding van het interieur is verkrijgbaar in de volgende kleuren: rood, groen, blauw en beige, te beginnen met de 600 Coach, chassisnr. 462 164. Te beginnen met de 600 Multipia, chassisnr. 041 596.  
Nieuwe koppelingsplaat met rubber dempers werd gemonteerd, te beginnen bij 600 Coach, chassisnr. 470 575; 600 Multipia, chassisnr. 042 171.  
Nieuwe dynamo met hoger toerental werd gemonteerd, te beginnen bij de 600 Coach, chassisnr. 526 501; 600 Multipia, chassisnr. 046 366.

FIAT 600—600D Multipia 1955—1962 — 5

### 1959

Een veranderde carburateur, ontstekingschakelaar, elektrische installatie.  
Achteruitkijkspiegel van een nieuw model, verbeterd knipperlicht aan de voorzijde, nieuwe achterlichten. Vermogen vergroot tot 28,5 SAE pk bij 4600 toeren.  
Gecombineerde ontsteking- en startschakelaar. Handrem werkend op achterwielen (januari 1960).

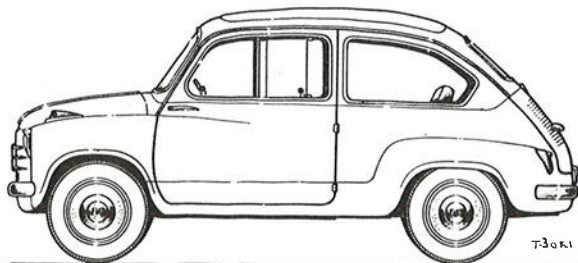
### 1960

In oktober 1960 werden de 600D-modellen geïntroduceerd met een sterkere motor en centrifugaal oliefilter, een Weber 28 ICP-carburateur, waterpomp met groter vermogen en veranderd luchtfilter (plat model met papierelement), verstelbare luchtinlaat, ontluchtingspijp voor de motor, startmotor met solenoïde, hogere eindreductie, veranderde wielremcilinders, zwaaibare ventilatieraampjes in de deur (Coach en Convertible). Deze veranderingen begonnen bij het chassis nr. 892 001 (Coach en Convertible) en nr. 077 001 (Multipla).

### 1961

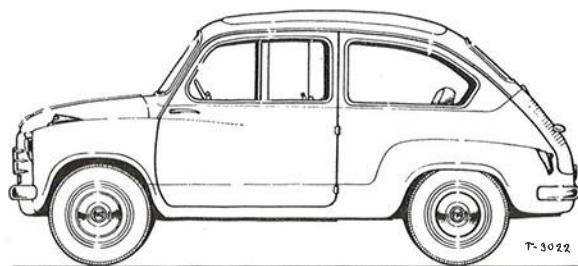
Dubbele, beklede zonneschermen, verplaatste asbak en een bagagerekje onder het dashboard.

## PRIJZEN



FIAT 600, 2-deurs, 4 persoons Coach 1955.

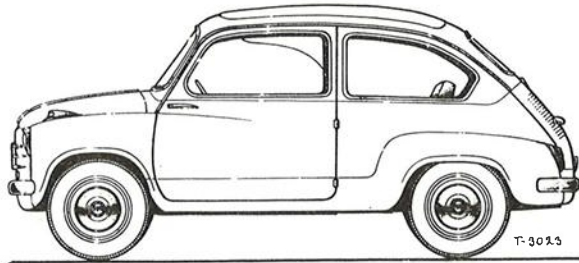
	<i>Nederland</i>	<i>België</i>	<i>Italië</i>
<b>1955</b>			
Fiat 600, 2-deurs Coach	f 4450	B.fr. 54 900	595 000 lire



FIAT 600 2-deurs, 4 persoons Coach 1956.

<b>1956</b>			
Fiat 600, 2-deurs Coach	f 4450	B.fr. 53.900	595 000 lire
Fiat 600 Multipla, 4-deurs, 4-pers. Stationcar	f 5544	B.fr. 69 600	
Multipla, 4-deurs, 6-pers. Stationcar	f 5666	B.fr. 70 800	

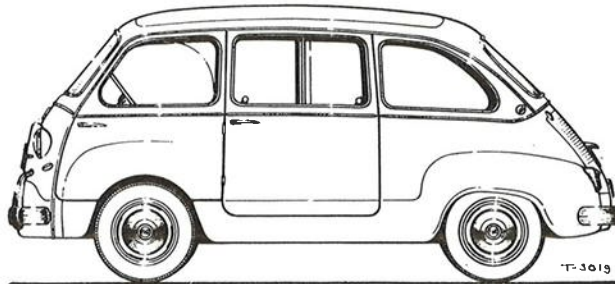
6 — FIAT 600—600D Multipla 1955—1962



FIAT 600, 2-deurs, 4 persoons Coach 1957.

1957

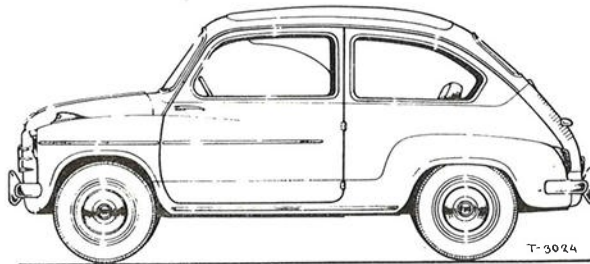
Fiat 600, 2-deurs Coach	f 4600	B.fr. 53 900	640 000 lire
Fiat 600 Multipla, 4-deurs, 4-pers. Stationcar	f 5800	B.fr. 69 600	780 000 lire
Multipla, 4-deurs, 6-pers. Stationcar	f 5900	B.fr. 70 800	795 000 lire



Fiat 600, Multipla 4 deurs, 4-6 persoons Stationcar 1957.

1958

Fiat 600, 2-deurs Coach	f 4940	B.fr. 53 900	640 000 lire
Fiat 600 Multipla, 4-deurs 4-pers. Stationcar	f 6290	B.fr. 69 600	780 000 lire
Multipla, 4-deurs, 6-pers. Stationcar	f 6390	B.fr. 70 800	795 000 lire

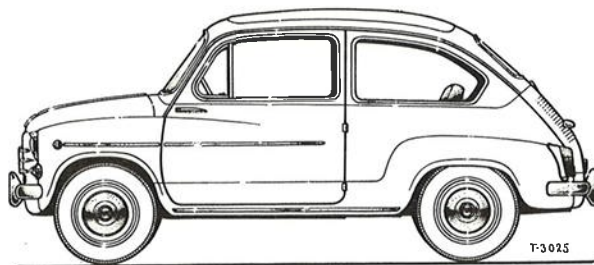


1959

Fiat 600, 2-deurs, 4 persoon Coach 1958.

Fiat 600, 2-deurs Coach	f 4790	B.fr. 53 900	625 000 lire
Fiat 600 Multipla, 4-deurs, 4-pers. Stationcar	f 6200	B.fr. 69 600	760 000 lire
Multipla, 4-deurs, 6-pers. Stationcar	f 6300	B.fr. 70 800	775 000 lire

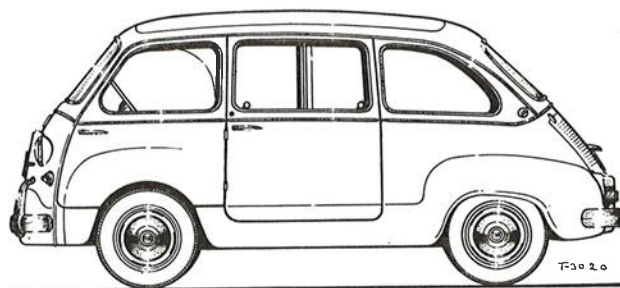




Fiat 600D, 2-deurs, 4 persoons Coach 1960.

**1960**

Fiat 600, 2-deurs Coach	f 4790	B.fr. 53 900	625 000 lire
Fiat 600 Multipla, 4-deurs, 4-pers. Stationcar	f 6200	B.fr. 69 600	760 000 lire
Multipla, 4-deurs, 6-pers. Stationcar	f 6300	B.fr. 70 800	775 000 lire



Fiat 600D, 4-deurs, 4-6 persoons Stationcar 1960.

**1961**

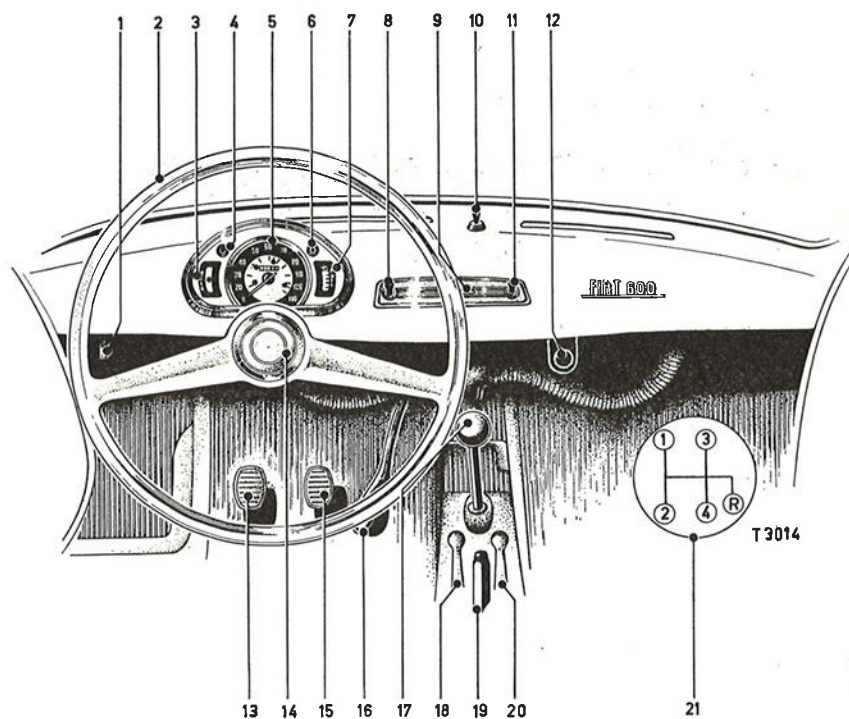
Fiat 600D, 2-deurs Coach	f 4345	B.fr. 49 900	640 000 lire
Fiat 600D, Multipla, 4-deurs, 4-pers. Stationcar	f 5770	B.fr. 66 600	775 000 lire
Multipla, 4-deurs, 6-pers. Stationcar	f 5870	B.fr. 67 800	790 000 lire

**1962**

Fiat 600D, 2-deurs Coach	f 4190	B.fr. 49 900	640 000 lire
Fiat 600D, Multipla, 4-deurs, 4-pers. Stationcar	f 5450	B.fr. 66 600	775 000 lire
Multipla 4-deurs, 6-pers. Stationcar	f 5550	B.fr. 67 800	790 000 lire

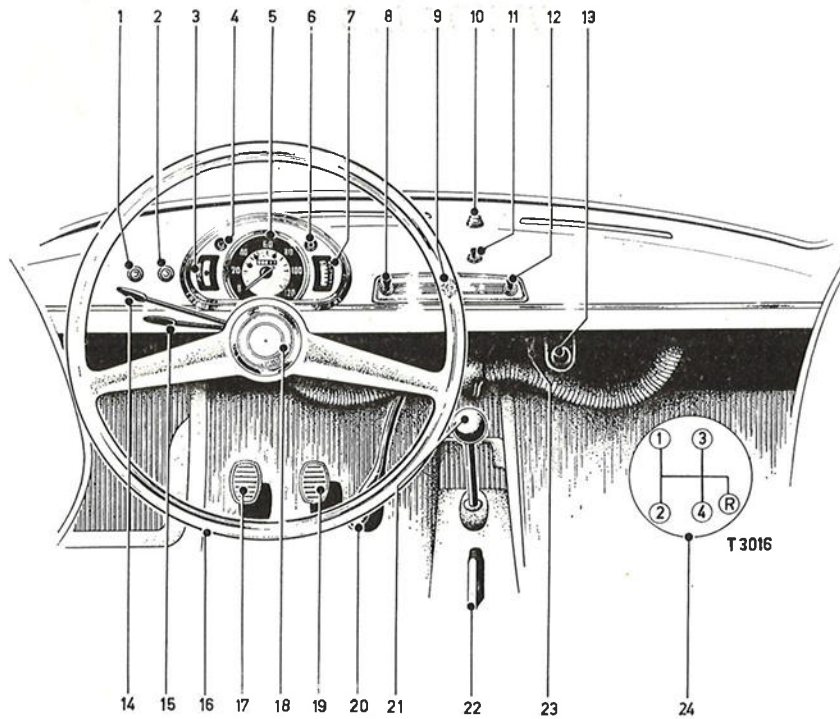
# UITVOERING

## BEDIENINGSORGANEN



Instrumentenbord Fiat 600.

1. Knop voor het openen van kofferdeksel.
2. Stuurwiel.
3. Olie-drukverklikkerlicht.
4. Dynamoverklikkerlicht.
5. Snelheidsmeter.
6. Koelwatertemperatuur-verklikkerlicht.
7. Benzinemeter met verklikkerlicht voor de reservetank.
8. Schakelaar voor instrumentenbordverlichting.
9. Lichtschakelaar.
10. Knipperlichtschakelaar met ingebouwd verklikkerlicht.
11. Schakelaar voor de ruitewissers.
12. Knop voor ruitesproeier.
13. Koppelingspedaal.
14. Claxondrukknop.
15. Rempedaal.
16. Gaspedaal.
17. Versnellingshandel.
18. Choke.
19. Parkeerrem.
20. Starthandel.
21. Schakelschema.

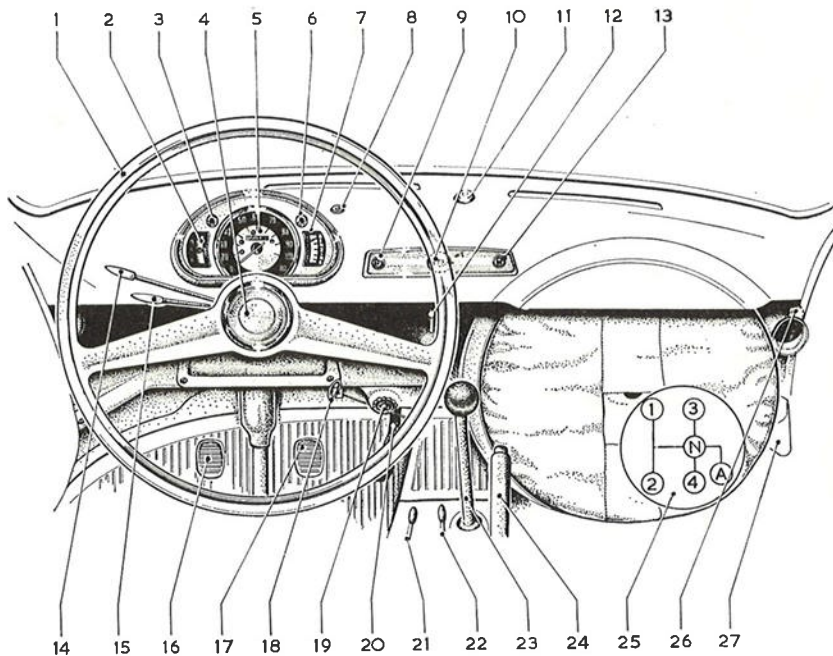


Instrumentenbord Fiat 600D.

1. Verklipperlicht van parkeerlichten (groen).
2. Verklipperlicht grootlicht (blauw).
3. Koelwatertemperatuur-verklipperlicht (rood).
4. Dynamoverklipperlicht.
5. Snelheidsmeter.
6. Oliedrukverklipperlicht.
7. Benzinemeter met verklipperlicht voor reserve.
8. Instrumentenbordverlichtingschakelaar.
9. Ontsteking/startschakelaar.
10. Richtingaanwijzer-verklipperlicht (groen).
11. Lichtschakelaar (hoofdscha kelaar).
12. Ruitewisserschakelaar.
13. Ruitesproeier.
14. Lichtschakelaar.
15. Knipperlichtschakelaar.
16. Stuurwiel.
17. Koppelpedaal.
18. Claxondrukknop.
19. Rempedaal.
20. Gaspedaal.
21. Versnellingshandel.
22. Handrem.
23. Handgas.
24. Schakelschema.

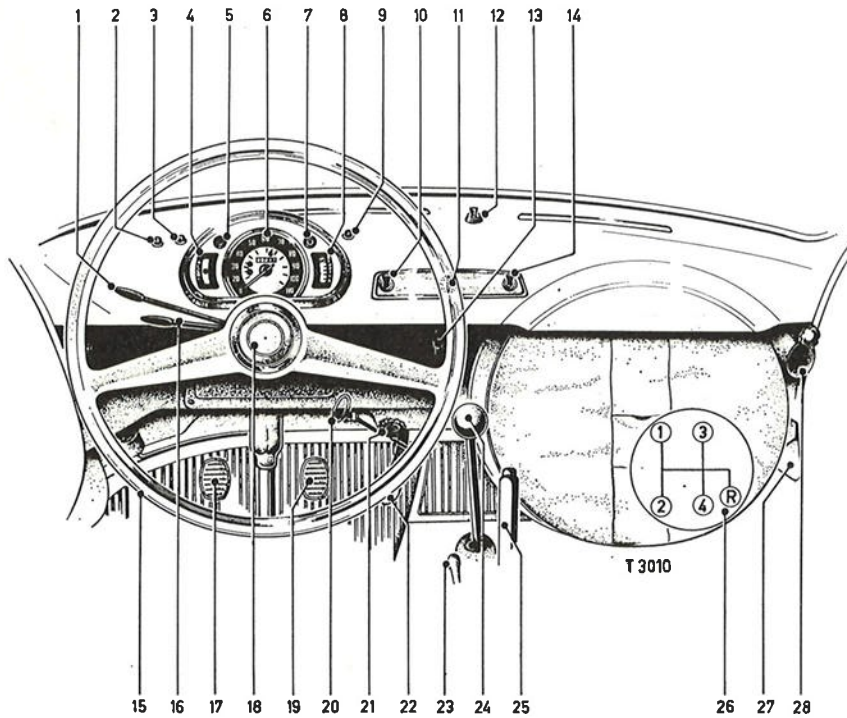
1. Stuurwiel. Aantal omwentelingen van nok tot nok  $3\frac{3}{4}$  omwenteling.
2. Oliedrukwaarschuwinglampje (rood).
3. Ontstekings/dynamoverklipperlicht (rood).
4. Claxondrukknop.
5. Snelheidsmeter met km-totaalteller.
6. Koelwatertemperatuurcontrolelampje.





Instrumentenbord Fiat 600, Multipla.

7. **Benzinestandmeter met waarschuwingslampje** (rood, tot 3½ à 5 liter).
8. **Stadslichtverklikkerlampje** (groen).
9. **Dashboordverlichtingschakelaar** (via ontstekingscontact).
10. **Bij oudere modellen: Contact- en lichtschakelaar.** Om het contact aan te zetten moet de sleutel in de centrale schakelaar gestoken en ingedrukt worden. De draaistanden van de sleutel zijn — te beginnen vanaf geheel links omgedraaid — als volgt:
  1. Parkeerlicht (uiterste linker stand).
  2. Alles ingeschakeld (sleutel horizontaal).
  3. Rijden bij dag.
  4. Stadslicht (zie ook 8).
  5. Koplampen, dimlicht.
  6. Koplampen, groot licht.
- Bij latere modellen: Ontstekingscontactschakelaar (zie ook 14).*
11. **Bij oudere modellen: Richtingaanwijzer-knipperlichtschakelaar** met ingebouwd **verklikkerlampje.**  
*Bij latere modellen: Verklikkerlichtje van richtingaanwijzerknipperlichten; bij deze modellen bevindt de schakelaar zich aan de stuurkolom (15).*
12. **Bedieningsknop van warme-luchttoevoer naar voorruit.**
13. **Ruitewisserschakelaar.**
14. **Lichtschakelaar** (alleen bij nieuwe modellen). Standen, van beneden naar boven, eerste stand: alle lichten uit; tweede stand: stadslichten; derde stand: koplampen dimlicht; vierde stand: koplampen groot licht.
15. **Richtingaanwijzer-knipperlichtschakelaar** (alleen bij nieuwere modellen)
16. **Koppelpedaal.**
17. **Rempedaal.** Hydraulisch werkend op voor- en achterwielen.
18. **Treknop voor gasregeling.**
19. **Kraan van verwarmingsradiateurkje.**
20. **Gaspedaal.**
21. **Handel voor startinrichting van carburateur („choke“).**
22. **Handel van bediening van startmotor.**
23. **Versnellingshandel.** Voor schakelschema zie 25.
24. **Parkeerremhefboom.** Mechanisch werkend op de versnellingsbak.
25. **Schakelschema van versnellingshandel (23).**
26. **Bedieningsklep van interieurverwarming.**
27. **Gereedschapstas.**



Instrumentenbord Fiat 600D, Multipla.

1. Lichtschakelaar.
2. Verklikkerlicht voor parkeerlichten.
3. Grootlichtverklikkerlicht.
4. Koelwatertemperatuur-verklikkerlicht.
5. Dynamoverklikkerlicht.
6. Snelheidsmeter.
7. Oliegedrukkverklikkerlicht.
8. Benzinstandmeter met verklikkerlicht voor reserve.
9. Richtingaanwijzerverklikkerlicht.
10. Lichtschakelaar instrumentenbord.
11. Ontsteking/startschakelaar.
12. Hoofdlichtschakelaar.
13. Handel voor de defroster.
14. Schakelaar ruitewisser.
15. Stuurwiel.
16. Richtingaanwijzerschakelaar.
17. Koppelpedaal.
18. Drukknop voor claxon.
19. Rempedaal.
20. Handgas.
21. Kraan voor verwarming.
22. Gaspedaal.
23. Choke.
24. Versnellingshandel.
25. Parkeerrem.
26. Schakelschema.
27. Tas met gereedschap.
28. Interieurverwarming.

## ELEKTRISCHE UITRUSTING

### 600 Coach (vroeger model)

Accu 12V, 28 Ah. Negatieve pool verbonden aan de massa. Ingebouwde koplampen. Gecombineerde knipperlichten en stadslichten; gecombineerd stop-, achter- en knipperlicht; kentekenverlichting; dubbele ruitwissers; verklikkerlicht voor dynamo, benzinereserve, watertemperatuur, oliedruk, knipperlichten (ingebouwd in de schakelaar); instrumentenbordverlichting; verlichting in de achteruitkijkspiegel; enkeltonige claxon; verlichting in de motorruimte.

### 600D

De 600D heeft dezelfde elektrische installatie als de 600, doch met de volgende afwijkingen: Accu 12V, 32 Ah. Gecombineerde stadslichten met knipperlichten, gemonteerd onder de koplampen; tevens knipperlichten gemonteerd op de spatborden; verklikkerlichten voor grootlicht (blauw) en stadslichten (groen); lichtsakelaar en knipperlichtschakelaar gemonteerd aan de stuurkolom. Automatische schakelaar voor verlichting van de motorruimte.

## CARROSSERIE

### 600 Coach

De zelfdragende carrosserie bestaat uit een geheel. De beide deuren scharnieren aan de achterzijde de ramen zijn horizontaal verschuifbaar; tot 1959 waren halve zijruiten gemonteerd; veiligheidsvergrendeling op de rechter deur, terwijl de linker deur afsluitbaar is door een slot met sleutel.

In de voorste ruimte onder het kofferdeksel is plaats voor het reservewiel, de accu, de benzinetank, het reservoir voor de remvloeistof en voor bagage.

De voorzittingen zijn verstelbaar en hebben neerklapbare rugleuningen.

De achterzitting is vast gemonteerd. De rugleuning van de achterzitting is naar voren neerklapbaar voor het verkrijgen van meer bagageruimte.

Bagageruimte achter de achterzitting.

In de deuren zijn twee tasjes gemonteerd voor papieren.

Verstelbare zonnekleppen.

### 600D

De 600D-carrosserie is gelijk aan de 600-carrosserie, met uitzondering van de volgende punten:

Draaibare ventilatieruitjes; de ramen zijn neerdraaibaar.

Ruitespoelreservoir is gemonteerd in de bagageruimte.

De carrosserie is in twee kleuren leverbaar.

### 600 Multipla

De carrosserie van de Multipla vormt ook een geheel met het chassis. De twee voorste deuren scharnieren aan de achterzijde, de twee achterste deuren scharnieren aan de voorzijde. De zijruitjes in de voordeuren zijn naar beneden draaibaar, de ruitjes in de achterste deuren zijn horizontaal verschuifbaar. De deur aan de bestuurderskant wordt gesloten door middel van een sleutel, aan de andere zijde door een veiligheidspal.

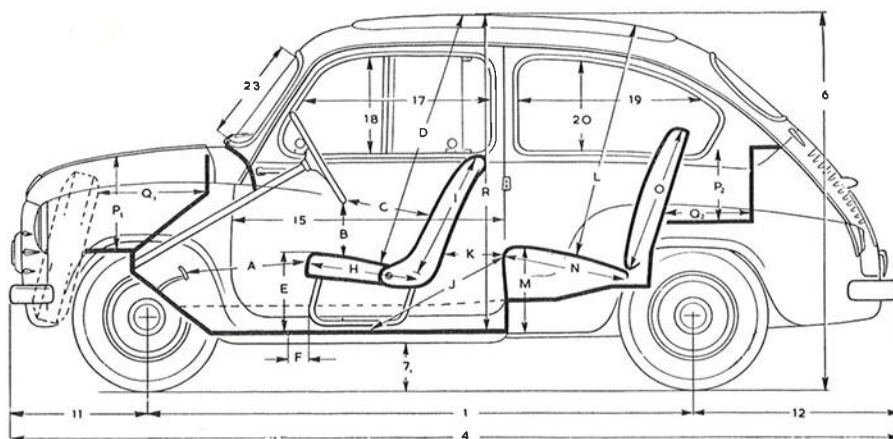
Voorbank met 2 zitplaatsen, waarvan de rugleuning in 3 standen kan worden gezet. Van de achterzitting kan het zitkussen naar voren en de rugleuning naar achteren worden geklapt ter vergroting van het laadvlak.

De benzinetank is in het achterste gedeelte gemonteerd.

Dubbele verstelbare zonnekleppen. Tasje in de deur aan de bestuurderskant. Het reservewiel is voorin de wagen gemonteerd, voor de passagiersruimte.



## MATEN EN GEWICHTEN



(niet op schaal)

Maatschets Fiat 600.

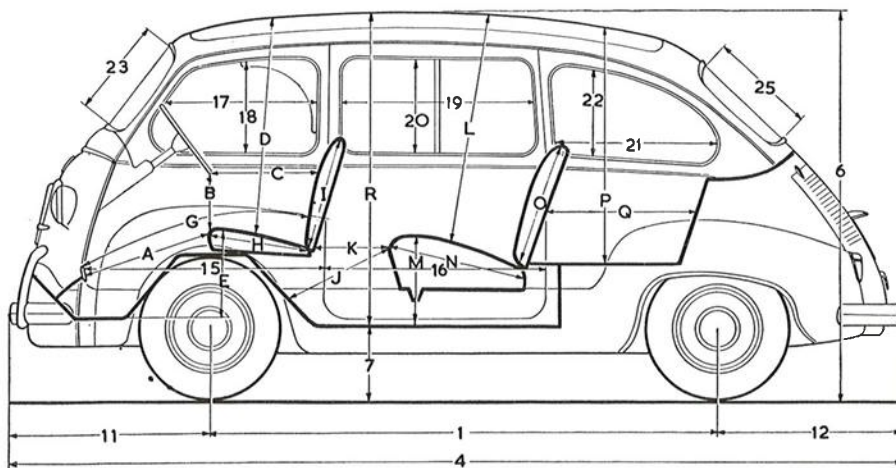
### MATEN EXTERIEUR (in cm)

1. Wielbasis	200
2. Spoorbreedte, voor	115
3. Spoorbreedte, achter	116
4. Totale lengte	329,5
5. Totale breedte	138
6. Totale hoogte, ongeladen	140,5
7. Grondspeling	14,5
8. Draaicirkel, naar links	850
9. Draaicirkel, naar rechts	885
11. Overbouw, voorzijde	54,5
12. Overbouw, achterzijde	75
15. Breedte voorportier	94
17. Breedte portierruit	74
18. Hoogte portierruit	33
19. Breedte achterraut	71
20. Hoogte achterste zijruit	30,5
23. Hoogte voorruit	38
24. Breedte voorruit	96,5
25. Hoogte achterraut	31,5
26. Breedte achterraut	79

### MATEN INTERIEUR (in cm)

A. Pedaal tot voorzijde zitting (max.)	48
B. Onderzijde stuur tot zitting	19
C. Stuur tot leuning voorzitting	46
D. Hoogte boven voorzitting	94
E. Hoogte voorzitting	24,5
F. Max.verstelbaarheid voorzitting	10
G. Pedaal tot leuning voorzitting	94
H. Diepte voorzitting	43
I. Hoogte rugleuning voorzitting	48
J. Beenruimte achterzitting	50
K. Voorleuning tot achterzitting	15

L.	Hoogte boven achterzitting	89
M.	Hoogte achterzitting	30,5
N.	Diepte achterzitting	48
O.	Hoogte rugleuning achterzitting	50
P1.	Hoogte bagageruimte, voor	30,5
P2.	Hoogte bagageruimte, achter	25,5
Q1.	Diepte bagageruimte, voor	46
Q2.	Diepte bagageruimte, achter	15
R.	Max.hoogte interieur	116
	Breedte voorzitting	2 × 46
	Breedte achterzitting	124
	Breedte bagageruimte (voor)	46
	Breedte bagageruimte (achter)	106



(Niet op schaal)

Maatschets Fiat 600D, Multipla.

**MATEN EXTERIEUR**  
(in cm)

1.	Wielbasis	200
2.	Spoorbreedte, voor	123
3.	Spoorbreedte, achter	115,7
4.	Totale lengte	354
5.	Totale breedte	145
6.	Totale hoogte	158
7.	Grondspeling	14,5
8.	Draaicirkel, naar links	960
9.	Draaicirkel, naar rechts	930
11.	Overbouw, voorzijde	81
12.	Overbouw, achterzijde	73
15.	Breedte voorportier	75
16.	Breedte achterportier	79
17.	Breedte voorportierruit	60
18.	Hoogte voorportierruit	37
19.	Breedte achterportierruit	76
20.	Hoogte achterportierruit	37,5
21.	Breedte achterste zijruit	56
22.	Hoogte kleine zijruit	30,5
23.	Hoogte voorruit	40,5
24.	Breedte voorruit	102
25.	Hoogte achterrauit	40,5
26.	Breedte achterrauit	81,5

FIAT 600—600D Multipla 1955—1962 — 15

(4—5 persoons model)

### MATEN INTERIEUR (in cm)

A.	Pedaal tot voorzijde zitting	56
B.	Onderzijde stuur tot zitting	16,5
C.	Stuur tot leuning voorzitting max.	35,5
D.	Hoogte boven voorzitting	91,5
E.	Hoogte voorzitting	38
G.	Pedaal tot leuning voorzitting	102
H.	Diepte voorzitting	46
I.	Hoogte leuning voorzitting	48,5
J.	Beenruimte achterzitting	70
K.	Voorleuning tot achterzitting	30,5
L.	Hoogte boven achterzitting	94
M.	Hoogte achterzitting	38
N.	Diepte achterzitting	43
O.	Hoogte achterleuning	56
P.	Hoogte kofferruimte	99
Q.	Diepte kofferruimte	60
R.	Maximale hoogte interieur	152
	Breedte voorzitting	130
	Breedte achterzitting	132
	Breedte bagageruimte	124

### GEWICHTEN

	600	600D	600, Multipla	600D, Multipla
1. Complete wagen, droog	560	580	700	720
2. Complete wagen, rijklaar	585	605	730	750
3. Complete wagen, rijklaar met 2 passagiers	735	755	880	900
4. Maximaal totaalgewicht	940	940	1230	1230

## TECHNISCHE GEGEVENS

### MOTOR

	600	600D
1. Motortype	met water gekoelde, 4-takt kopplemotor in lijn, bediening kleppen door middel van lich- terstangen en tuimelaars	
2. Cilinderaantal	4	4
3. Boring en slag	60 × 56 mm	62 × 63,5 mm
4. Cilinderinhoud	633 cm <sup>3</sup>	767 cm <sup>3</sup>
5. Compressieverhouding	7,5 : 1	7,5 : 1
6. Verhouding slag en boring	0,93	1,02
7. Totaal zuigeroppervlak	113 cm <sup>2</sup>	120 cm <sup>2</sup>
8. Inhoud verbrandingskamer	24,3 cm <sup>3</sup>	29,5 cm <sup>3</sup>

### MOTORVERMOGEN

	600	600D
1. Fiscaal vermogen België	4 CV	4 CV
2. Max.vermogen (SAE)	28,5 bij 4900 t./min	32 bij 4800 t./min
3. Gem. effectieve werkdruk	7,8 kg/cm <sup>2</sup>	9 kg/cm <sup>2</sup>
4. Max.koppel	4 mkg bij 3000 t./min	5 mkg bij 3000 t./min
5. pk per cm <sup>2</sup> zuigeroppervlak	0,252	0,266
6. pk per liter	45	41,7
7. Max.zuigersnelheid	9,14 m/sec bij 4900 t./min	8,95 m/sec bij 4800 t./min

## OVERBRENGINGSVERHOUDINGEN

	600/600D	Multipla
Eerste versnelling	3,385	3,385
Tweede versnelling	2,055	2,055
Derde versnelling	1,333	1,333 (1,280)
Vierde versnelling	0,896	0,896 (0,838)
Achteruit	4,275	4,275
Achterasverhouding	5,37 (8/43)	5,37 (8/43)
	4,87 (8/39) 600D	6,42 (7/45)
Bandenmaat	5,20 × 12	5,20 × 12

## SPECIFIEKE GEGEVENS

(droog wagengewicht, geldend voor de 600D = 580 kg)

1. Zuigeroppervlak per ton	206,9 cm <sup>2</sup>
2. Liters per ton	1,32
3. pk per ton	55
4. Remvoeringoppervlak per ton	745 cm <sup>2</sup>
5. kg per pk	18,1
6. kg per cm <sup>3</sup> inhoud	0,756
7. Snelheid bij 1000 t./min in 4de versnelling in km/h	22,7

## THEORETISCHE WAGENSNELHEDEN (600D)

	t./min	1e versn.	2e versn.	3e versn.	4e versn.	zuigersnelheden
a. 1000		6	9,9	15,2	22,7	2,1
b. 3000		18	29,7	45,7	68,1	6,3
c. 4800		28,8	47,5	73,2	109	10,2
b. Toerental bij max.koppel						
c. Toerental bij max.vermogen						

Wagensnelheden in km/h, zuigersnelheden in m/sec

## ROADTEST (600D)

1. Max.snelheid	110 km/h
2. Kruissnelheid	95 km/h
3. Actieradius	400 km/h
4. Snelheden in de versnellingen:	
1ste versnelling	30 km/h
2de versnelling	45 km/h
3de versnelling	70 km/h
4de versnelling	110 km/h
5. Acceleratie: 0—50 km/h	7,9 sec
0—65 km/h	14 sec
0—90 km/h	23,8 sec
6. Remvermogen (max.)	8,4 m/sec
7. Klimvermogen:	
1ste versnelling	30%
2de versnelling	17%
3de versnelling	10%
4de versnelling	5,5%
8. Brandstofverbruik (vlg. CUNA)	5,8 l per 100 km
10. Snelheidsmeterafwijking	gem. 10% te hoog



## AFSTELGEGEVENS

Eventuele reparaties kunnen het best worden uitgevoerd door de officiële Fiat-dealers, die over de nodige ervaring en het speciale gereedschap beschikken. Deze gegevens werden samengesteld met de welwillende medewerking van de importrice, J. Leonard Lang's Automobielbedrijven N.V. te Amsterdam.

### MOTOR

**Motor:** De motor is samengebouwd met de koppeling en de versnellingsbak en is gemonteerd in drie rubber blokken.

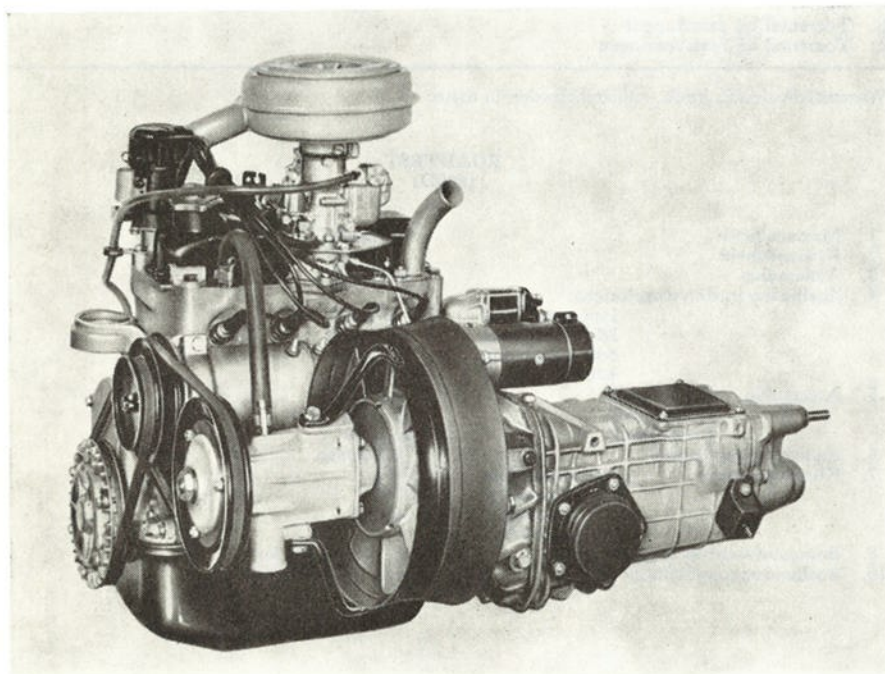
Het cilinderblok met aangegoten bovenhelft van het carter is van gietijzer; de cilinderkop is van aluminium met gietijzeren klepzetels en inwendige inlaatkanalen.

#### *Demontage uit de wagen:*

1. Tap olie en water af, verwijder de kabel van de accu en de benzineleiding van de tank.
  2. Verwijder de rubber mat achter de achterzitting (2 schroeven) en het deksel over de startmotor.
  3. Maak de accukabel los van de startmotor en de bedieningskabel en verwijder de startmotor.
  4. Verwijder de twee kleine bovenste bouten van het koppelingshuis aan de motor.
  5. Verwijder de plaat aan de rechterzijde onder de motor en de plaat onder het koppelingshuis.
  6. Verwijder de knaldemper.
  7. Verwijder de slangen van de radiator en de waterpomp; maak de kabels los van de bobine, onderbreker en dynamo, van de schakelaar voor de oliedruk en watertemperatuur en de massastrip; maak de benzineleiding aan de pomp los, verwijder de carterontluchtingspijp en de vacuümleiding aan de stroomverdeler; maak het gaspedaal en de choke los van de carburateur.
  8. Steun de motor, bij voorkeur door middel van een takel.
  9. Verwijder de twee lange bouten, welke de motor aan het koppelingshuis verbinden.
  10. Steun de versnellingsbak.
  11. Verwijder de moer van de motorsteun, de bovenste cup en het rubber kussen.
  12. Verwijder de achterbumper en het achterste carrosseriepaneel.
  13. Trek de motor zover mogelijk achteruit en verwijder deze uit de carrosserie.
- N.B. — Twee paspennen zijn geplaatst in het achterste einde van de motor.

#### *Montage van de motor:*

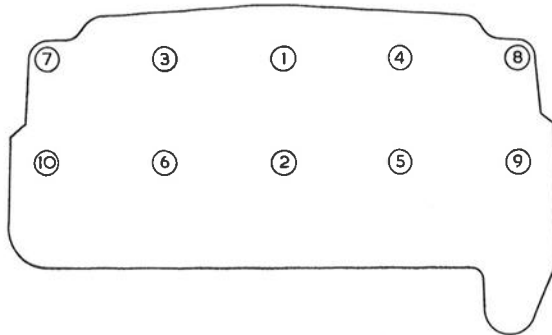
De montage van de motor geschiedt in de omgekeerde volgorde.



Motor Fiat 600.

**Motorcompressie:** De motorcompressie moet gemeten worden bij het starten met geheel geopende gasklep en bedraagt  $\pm 8,8 \text{ kg/cm}^2$ .

**Cilinderkop:** De cilinderkop is van aluminium met gietijzeren klepzetels en ingegoten inlaatkanalen. De carburateur is op een kleine verhoging direct op de kop gemonteerd. De tuimelaars is op vier steunen gemonteerd op de kop. De tuimelaars is een holle stalen as, waarop de smeedstalen tuimelaars gemonteerd zijn. De tuimelaars zijn gelagerd met een bronzen bus. De kleppen worden gesteld door middel van klepstelboutjes aan het einde van de tuimelaar op de lichterstangen.



Aantrekvolgorde cilinderkopbouten.

In deze figuur is het aantrekschema voor de kopbouten weergegeven. Het aantrekken van de kopbouten geschiedt in twee etappes: de eerste maal worden de bouten aange-trokken met 1 mkg; de tweede maal wordt de aantrekkoppel verhoogd tot 3 mkg.

**Cilinderkoppakking:** De cilinderkoppakking moet droog gemonteerd worden.

**Cilinderblok:** Het cilinderblok, dat een geheel vormt met het bovenste gedeelte van het carter, is van gietijzer, de aansluitflens voor het ondercarter bevindt zich onder de centerlijn van de krukas.

#### Cilindermaten:

Standaardboring, 600: 60 000 — 60 030 mm  
600D: 62 000 — 62 030 mm

De cilinderboring moet gemeten worden aan de bovenzijde, het midden en onderaan de cilinder in een haakse hoek op de zuigerpenas.

De cilinderboringen, de standaard- zowel als de overmaten, en hun bijbehorende zuigers zijn onderverdeeld naar hun boringen in drie groepen en gemerkt A, B en C. De zuigers welke in de respectievelijke boring behoren, moeten van dezelfde groep zijn (zie tabel).

Cilindervoeringen kunnen alleen in de 600-motoren worden gemonteerd, nadat de maximale overmaat van 0,8 mm is bereikt. Deze overmaat heeft een uiterste slijtgrens van 0,2 mm.

De voeringen zijn verkrijgbaar in standaard- en 0,04 mm overmaat.

De buitendiameter van de standaardvoering is 64,000—64,018 mm, de binnendiameter is 59,5 mm; de cilinder moet voor het inpersen van een nieuwe voering opgeboord worden tot een diameter van 63,93—63,95 mm. De voering moet daarna uitgeslepen worden tot de standaarddiameter van 60,000—60,010 mm.

De voeringen kunnen weer in dezelfde groepen onderverdeeld worden en gebruikt worden met dezelfde zuigers.

De 0,04 mm overmaatvoering heeft een buitendiameter van 64,040—64,058 mm en moet ingeperst worden, evenals de standaardvoering, met een perspassing van 0,050—0,088 mm.

Beide voeringen kunnen gebruikt worden met de standaard- en overmaatzuigers totdat de uiterste slijtagegrens van de grootste overmaat is bereikt.

Bij de 600D-motoren is de boring van de standaardmaat 62,000—62,030 mm; de standaard-zuigerdiameter, gemeten aan de onderkant van de zuiger, haaks op de zuigerpenas, bedraagt 61,947—61,977 mm. De speling van een gemonteerde zuiger is 0,043—0,063 mm; de uiterste slijtagegrens is 0,20 mm. Dezelfde groepverdeling als bij de 600-modellen kan gebruikt worden. Het verschil tussen iedere groep is 0,010 mm.

Maten	Groep	Zuigerdiameter, gemeten onder aan de zuigermantel, haaks op de zuigerpen in mm	Cilinderboring-diameter	Zuigerspeling
Standaard	A	59,957—59,967	60,000—60,010	0,033—0,53
	B	59,967—59,977	60,010—60,020	
	C	59,977—59,987	60,020—60,030	
0,1 mm overmaat	A	60,057—60,067	60,100—60,110	
	B	60,067—60,077	60,110—60,120	
	C	60,077—60,087	60,120—60,130	
0,2 mm overmaat	A	60,157—60,167	60,200—60,210	
	B	60,167—60,177	60,210—60,220	
	C	60,177—60,187	60,220—60,230	
0,4 mm overmaat	A	60,357—60,367	60,400—60,410	
	B	60,367—60,377	60,410—60,420	
	C	60,377—60,387	60,420—60,430	
0,6 mm overmaat	A	60,557—60,567	60,600—60,610	
	B	60,567—60,577	60,610—60,620	
	C	60,577—60,587	60,620—60,630	
0,8 mm overmaat	A	60,757—60,767	60,800—60,810	
	B	60,767—60,777	60,810—60,820	
	C	60,777—60,787	60,820—60,830	

Tabel voor zuiger- en cilinderdiameters, ingedeeld in groepen en maten. De maximale toelaatbare zuigerspeling (slijtagegrens) bedraagt 0,20 mm.

**Uitlaatsysteem:** Daar de inlaatkanalen aan de tegenovergestelde zijde van de cilinderkop ingegoten zijn, zijn de uitlaatpoorten afzonderlijk gegoten. Aan de uitlaatzijde zijn dus 4 uitlaatkanalen, welke uitmonden in een gietijzeren manifold.

De pakking tussen de uitlaat en de cilinderkop is een doorlopende pakking.

**Motorcarter:** Het ondercarter is van geperst staal. In het carter zijn slingerplaten bevestigd. De afdichting aan de zijde van het distributiedeksel en het vliegwiel gebeurt door middel van halfronde pakkingen.

**Zuigers:** Zuigers van een aluminiumlegering zijn gemonteerd. Iedere zuiger heeft twee compressie-zuigerveren en een olievoor, gemonteerd boven de zuigerpen. De tweede compressievoor is een schraapvoor; alle zuigerveren zijn van gietijzer.

De zuigers zijn, zoals reeds onder het hoofd Cilinderblok vermeld, verkrijgbaar in vijf overmaten: 0,1 mm, 0,2 mm, 0,4 mm, 0,6 mm en 0,8 mm. Iedere overmaat is weer onderverdeeld in de drie groepen. Bij het monteren van de zuigers moeten deze van dezelfde groep zijn als de desbetreffende cilinder.

Voor verdere specificaties zie onder Cilinderblok.

#### Zuigerspelingen:

Zuigerspeling aan de onderzijde van de zuiger bij de 600:	0,033—0,053 mm
Zuigerspeling aan de onderzijde van de zuiger bij de 600D:	0,043—0,063 mm
Zuigerspeling onder de zuigerveren bij de 600:	0,065—0,085 mm
Zuigerspeling direct onder de zuigerveren bij de 600D:	0,075—0,095 mm

De ovaliteit van de zuigers, gemonteerd in het type 600, gemeten aan de onderzijde van de zuiger is van de volgende afmeting:

Zuigerdiameter, gemeten in lijn met de zuigerpen:	59,845—59,875 mm
Zuigerdiameter, gemeten haaks op de zuigerpen:	59,957—59,987 mm

De zuigerpen staat 2 mm uit het midden naar de drukzijde.

Bij het monteren van de zuigers dient men er op te letten, dat de spleet gemonteerd wordt aan de zijde tegenover de nokkenas.

**Zuigerveren:** Twee compressieveren, waarvan de onderste werkt als een schraapvoor en een olievoor zijn gemonteerd boven de zuigerpen. Alle veren zijn van gietijzer. De bovenste ring is vlak, de tweede ring is verzet, terwijl de oliering is voorzien van een slot en gemonteerd met een expanderring.

De bovenste en middelste zuigervoor zijn in dezelfde overmaten verkrijgbaar als de zuiger; de olievoor is alleen verkrijgbaar in 0,4 mm overmaat.

*Maten:*

600 motoren

Hoogte van de bovenste zuigerveer	2,478—2,490 mm	}	speling 0,045—0,072 mm
Hoogte van de bovenste zuigerveergroef	2,535—2,550 mm		
Hoogte van de tweede veer	2,478—2,490 mm	}	speling 0,025—0,052 mm
Hoogte van de groef voor de tweede veer	2,515—2,530 mm		
Hoogte van de olieveer	3,911—3,937 mm	}	speling 0,020—0,061 mm
Hoogte van de groef voor de olieveer	3,957—3,972 mm		

600D - motoren

Hoogte van de bovenste en tweede zuigerveer	1,978—1,990 mm	}	speling 0,050—0,077 mm
Hoogte van de bovenste en tweede zuigerveergroef	2,040—2,055 mm		
Hoogte van de olieveer	3,900—3,930 mm	}	speling 0,027—0,072 mm
Hoogte van de groef voor de olieveer	3,957—3,972 mm		

Maximaal toelaatbare speling voor alle zuigerveren: 0,15 mm.

Slotopening, bovenste en tweede zuigerveer: 0,20—0,35 mm; uiterste slijtagegrens: 0,50 mm.

Slotopening, olieveer: geen.

Bij het monteren van de olieveer dient er op gelet te worden, dat het slot van de expanderveer aan de andere zijde van de zuiger gemonteerd wordt dan het slot van de zuigerveer.

De zuigerveersloten worden gemonteerd aan de zijde tegenover de spleet in de zuiger en dienen onderling verzet te zijn.

**Zuigerpennen:** Holle, stalen, zwevende zuigerpennen, geborgd door borgveertjes en gelagerd in bronzen lagere in de drijfstanden, zijn in deze motoren gemonteerd.

Bij het monteren van de zuigerpennen in de zuigers, waarin ze zijn gemonteerd met een krimp-passing van 0,002—0,013 mm, moet de zuiger verwarmd worden tot 80—90 °C (176—194 °F), waarbij het mogelijk is, de zuigepen zonder onnodige kracht in de zuiger te drukken; indien nodig, kan gebruik worden gemaakt van gereedschap nr. A-60083. Zuigerpennen zijn verkrijgbaar in standaardmaat en in 0,2 en 0,5 mm overmaat.

Wanneer overmaat zuigerpennen gemonteerd worden, dienen de zuigerpenboringen in de zuigers uitgeruimd te worden tot de juiste diameter, waarbij rekening gehouden moet worden met de krimp-passing van 0,002—0,013 mm.

**Zuigerpenbussen:** Bronzen bussen, ingeperst in de drijfstand; wanneer overmaat zuigerpennen gemonteerd worden, dienen de zuigerpenbussen geruimd te worden tot een speling van 0,001—0,013 mm.

Wanneer een nieuwe bus in de drijfstand geperst is, moet de oliegroef ingefreesd worden, overeenkomende met de groef in de top van de drijfstand. De frees, welke gebruikt moet worden, moet een diameter hebben van 55 mm en een dikte van 3 mm; het center van de frees moet ± 35 mm van het center van de zuigerpen liggen, in de centerlijn van de drijfstand.

*Maten:*

Diameter zuigerpenbus 600:	19,939—19,972 mm
600D:	21,939—21,972 mm
Buitendiameter van de zuigerpenbus, 600:	20,000—20,030 mm
600D:	22,000—22,030 mm
Perspassing 600 en 600D:	0,028—0,091 mm

Maat	Binnendiameter van de gemonteerde en geruimde zuigerpenbus	Zuigerpensdiameter	Speling
Standaard 600:	17,977—18,003 mm	17,990—17,996 mm	0,001—0,013 mm
600D:	20,000—20,006 mm	19,990—19,995 mm	0,005—0,016 mm
0,2 mm overmaat 600:	18,197—18,203 mm	18,190—18,196 mm	0,001—0,013 mm
600D:	20,200—20,206 mm	20,190—20,195 mm	0,005—0,016 mm
0,5 mm overmaat 600:	19,497—18,503 mm	18,490—18,496 mm	0,001—0,103 mm
600D:	20,500—20,506 mm	20,490—20,495 mm	0,005—0,016 mm

Uiterste slijtagegrens van de zuigerpen in de zuigerpenbus voor de 600- en 600D-modellen: 0,05 mm.



**Drijfstangen en drijfstanglagers:** De smeedstalen drijfstangen van het I-profiel zijn voorzien van dunwandige stalen lagerschalen. Bij de 600-motoren zijn de drijfstanglagers normaal horizontaal gespleten, haaks ten opzichte van de drijfstanghartlijn; bij de drijfstangen van het 600D-model, welke breder zijn, is het lager gespleten onder een hoek ten opzichte van de drijfstanghartlijn, ten einde het mogelijk te maken de drijfstang via de cilinder uit het blok te nemen. Bij de 600-motoren zijn de drijfstanglagers 2,5 mm uit de hartlijn van de drijfstang gezet. Zoals bij de 600-motoren, is deze 2,5 mm off-set gemonteerd aan de zijde van het dichtstbijzijnde hoofdlager; bij het inslaan van nummers op de drijfstang moet hiermede rekening gehouden worden. Het ingeslagen nummer moet aan de zijde van de nokkenas komen. N.B. — Monteer de zuigers met de spleet naar de zijde gericht van de nokkenas af. De drijfstangen, de drijfstanglagerkappen en de drijfstanglagerschalen mogen nooit geschraapt of gevild worden.

*Maten:* (Zie ook Zuigerpenbussen).

Max. toelaatbaar verschil in gewicht: 6 g

Drijfstanglagerdiameter, 600-modellen: 38,106—38,119 mm  
600D-modellen: 43,657—43,670 mm

Drijfstanglagerschalen zijn verkrijgbaar in de standaard- en in 0,254, 0,508, 0,762 en 1,016 mm ondermaat.

Radiale speling, 600-modellen: 0,012—0,057 mm  
600D-modellen: 0,017—0,0641 mm

*Dikte van de lagerschalen:*

	600	600D
Standaard	1,537—1,543 mm	1,809—1,816 mm
0,254 mm ondermaat	1,664—1,670 mm	1,936—1,943 mm
0,508 mm ondermaat	1,791—1,797 mm	2,063—2,070 mm
0,762 mm ondermaat	1,918—1,924 mm	2,190—2,197 mm
1,016 mm ondermaat	2,045—2,051 mm	2,317—2,324 mm
De aantrekkoppels voor de drijfstanglagerkapbouten, 600-modellen:	2,2 mkg	
600D-modellen:	3,5 mkg	

**Krukas en hoofdagers:** De smeedstalen krukas is gelagerd in drie hoofdagers.

De axiale speling wordt opgevangen door het middelste hoofdager, dat is voorzien van vier halfronde drukringen, gemonteerd in groeven, aan iedere zijde van het middelste hoofdager, elke onderste halfronde ring is geborgd met een tong in een uitsparing in de lagerkap. Bij het monteren van deze ringen dient er op gelet te worden, dat de oliegroeven naar de buitenzijde zijn gemonteerd. De krukas van de 600D-modellen is uitgebalanceerd en heeft een drijfstangtap met een grotere diameter.

*Maten:*

*600- en 600D-modellen:*

Diameter van de hoofdagerboring in het carter: 54,507—54,520 mm

Diameter van de hoofdagerappen:

Standaardmaat: 50,785—50,805 mm

0,254 ondermaat: 50,531—50,551 mm

0,508 ondermaat: 50,277—50,297 mm

0,762 ondermaat: 50,023—50,043 mm

1,016 ondermaat: 49,769—49,789 mm

Dikte van de hoofdagerschalen:

Standaardmaat: 1,835—1,841 mm

0,254 ondermaat: 1,962—1,968 mm

0,508 ondermaat: 2,089—2,095 mm

0,762 ondermaat: 2,216—2,222 mm

1,016 ondermaat: 2,343—2,349 mm

Radiale speling van de hoofdagers voor de 600- en 600D-modellen: 0,020—0,065 mm.

Uiterste slijtagegrens: 0,10 mm.

Aantrekkoppel voor de hoofdagerkapbouten: 6,2 mkg.

Diameter van de drijfstangtappen:

600

600D

Standaardmaat: 34,988—35,008 mm 39,988—40,008 mm

0,254 ondermaat: 34,734—34,754 mm 39,734—39,754 mm

0,508 ondermaat: 34,480—34,500 mm 39,480—39,500 mm

0,762 ondermaat: 34,226—34,246 mm 39,226—39,246 mm

1,016 ondermaat: 33,972—33,992 mm 38,972—38,992 mm

Dikte van de drukringen, standaardmaat:

0,10 mm overmaat: 2,31—2,36 mm

2,41—2,46 mm

Maximaal toegestane ovaliteit van de hoofdager- en drijfstangtappen: 0,01 mm.

Maximaal slingereffect van de hoofdagerappen: 0,025 mm.

22 — FIAT 600—600D Multipla 1955—1962



Te beginnen met motornr. 758 493 Saloon en Convertible  
 en motornr. 765 151 Multipla  
 en op de 600D

zijn gerolde lagerbussen gemonteerd in plaats van sinterbronzen bussen. De lagerbus aan de vliegwielzijde en de middelste bus zijn met een perspassing in hun boring geperst. Er zijn echter geen borgbouten gemonteerd en de groepsindeling is vervallen.  
 De lagerbus aan de zijde van de aandrijving is gemonteerd met een perspassing van 0,010—0,030 mm en heeft zijn borgbout behouden.  
 De groepsindeling voor deze laatste lagerbus is blijven bestaan.

**Maten:**

Diameter van de boring voor de nokkenaslagerbussen in het blok,  
 vliegwielzijde: 35,921—35,951 mm  
 middelste lager: 41,920—41,950 mm  
 aandrijfszijde: { A 47,990—48,000 mm  
 B 48,000—48,010 mm  
 C 48,010—48,020 mm

Perspassing van de bussen in de boringen in het blok,  
 vliegwielzijde: 0,079—0,147 mm  
 middelste lagerbus: 0,087—0,155 mm  
 speling, aandrijfszijde: 0,010—0,030 mm

Binnendiameter van de geruimde lagerbussen,  
 vliegwielzijde: 31,026—31,038 mm  
 middelste lagerbus en aandrijfszijde: 38,025—38,037 mm

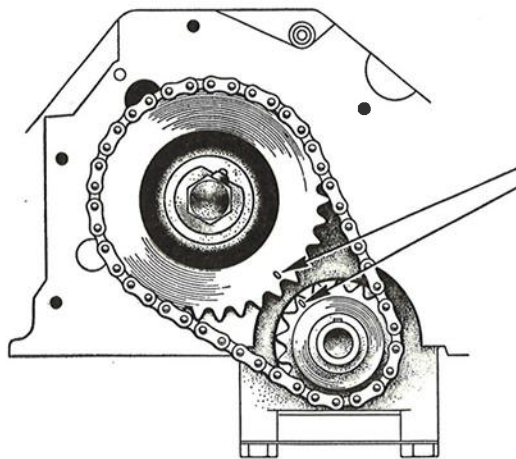
Radiale speling van de nokkenas in de lagers,  
 vliegwielzijde: 0,026—0,063 mm  
 middelste lagerbus en aandrijfszijde: 0,025—0,062 mm  
 uiterste slijtagegrens: 0,15 mm

**Distributie (nokkenasaandrijving):** De nokkenas wordt aangedreven door een dubbele rollenketting en tandwielen, welke op hun assen zijn geborgd door middel van een woodruffspie.

Aantal tanden op het krukastandwiel: 17.

Aantal tanden op het nokkenas tandwiel: 34.

Bij het monteren van de nokkenastandwielen dient er op gelet te worden, dat de merktekens op het tandwiel op de krukas en op de nokkenas in lijn liggen en naar elkaar toe gekeerd zijn.



Distributie.

**Kleppendiagram:**

Tot motornr. 466 800:

Inlaatklep opent 10° voor B.D.P.	} gemeten bij 0,21 mm klepspeling
Inlaatklep sluit 35° na O.D.P.	
Uitlaatklep opent 35° voor O.D.P.	
Uitlaatklep sluit 2° B.D.P.	

Te beginnen bij motornr. 466 801 en op de motoren met het nummer, gegeven onder Nokkenas op pag. 23 is het kleppendiagram als volgt:

Inlaatklep opent 4° voor B.D.P.	} gemeten bij 0,45 mm klepspeling
Inlaatklep sluit 34° na O.D.P.	
Uitlaatklep opent 29° voor O.D.P.	
Uitlaatklep sluit 1° na B.D.P.	

**Klepspeling:** De klepspeling moet afgesteld worden bij een koude motor.  
 Bij de motoren, genummerd tot en met het motornr. 466 800 bedraagt de klepspeling 0,10 mm.  
 Bij de motoren, genummerd 466 801 en hoger bedraagt de klepspeling 0,15 mm.

**Kleppen:** Kopkleppen, bediend door middel van lichterstangen en tuimelaars.

*Maten:*

Klepkopdiameter, inlaat, 600-type: 24 mm  
 600D-type: 25,4—25,6 mm  
 Klepkopdiameter, uitlaat, 600-type: 22 mm  
 600D-type: 23,4—23,6 mm  
 Klepzetelhoek, inlaat en uitlaat: 45° 30' ± 5'  
 Klepsteeldiameter voor in- en uitlaat: 6,985—7,000 mm  
 De speling van de klepsteel in de klepgeleider, inlaat en uitlaat: 0,22—0,055 mm.  
 Minimaal toelaatbare dikte van de klepkop, gemeten aan de grootste diameter: 0,5 mm.  
 Maximaal slingereffect, gemeten op het centrum van de klepkop: 0,02 mm.

**Klepzetels:** Gietijzeren klepzetels, in de cilinderkop geperst.

Klepzetelhoek, voor inlaat en uitlaat: 45° ± 5'.  
 Bovenste hoek van de klepzetel: 20°  
 Onderste hoek van de klepzetel: 75°  
 Binnendiameter van de klepzetel, inlaat: 22—22,2 mm  
 uitlaat: 20—20,2 mm

**Klepveren:** Enkele klepveren zijn gemonteerd; in- en uitlaatklepveren zijn gelijk.

*Maten en gegevens:*

Aantal werkzame windingen	Binnendiameter van de klepveer in mm	Materiaaldikte in mm	A		B		C		D
			mm	mm	kg	mm	kg	kg	
6	20,2	3	51,7	32	24,2	24,5	33,4	19	

A = vrije lengte van de klepveer.  
 B = gemonteerde lengte met gesloten klep en overeenkomende druk.  
 C = gemonteerde lengte met open klep en overeenkomende druk.  
 D = minimaal toelaatbare druk bij gemonteerde lengte als onder B genoemd.

**Klepgeleiders:** De klepgeleiders zijn met een perspassing in de cilinderkop geperst en zijn voorzien van een borgring. Bij het vernieuwen van de klepgeleiders dient gebruik gemaakt te worden van de speciale gereedschappen A-60059. Bij het gebruik van deze gereedschappen moet de klepgeleider zo ver in de cilinderkop geperst worden, dat de groef voor de borgring gelijk komt met de bovenkant van het blok. Monteer daarna de borgring.

*Maten:*

Buitendiameter van de klepgeleiders: 13,000—13,030 mm  
 Diameter van de boring voor de klepgeleider in de cilinderkop: 12,950—12,977 mm  
 Perspassing: 0,023— 0,080 mm  
 Klepsteelspeling in de klepgeleider: 0,022— 0,055 mm  
 Uiterste slijtagegrens: 0,15 mm

**Klepstoters:** Gietijzeren klepstoters van het mushroom-type zijn gemonteerd. De klepstoters kunnen alleen uit het blok verwijderd worden na demontage van de nokkenas.

*Maten:*

Diameter van de klepstoters: 13,982—14,000 mm  
 Diameter van de boring in het blok: 14,010—14,028 mm  
 Speling van de stoter in de boring: 0,010— 0,046 mm  
 Uiterste slijtagegrens: 0,08 mm  
 Klepstoters zijn verkrijgbaar in de overmaten van 0,05 en 0,1 mm.



**Tuimelaars en tuimelas:** De tuimelaars zijn gemonteerd op een holle, stalen tuimelaaras, welke steunt in vier steunen, welke op de cilinderkop zijn gemonteerd met bouten. De olie komt de tuimelaaras binnen via een gat, dat overeenkomt met een kanaal in de tweede steun, gerekend vanaf het vliegwiel; het oliëgat in de steun komt overeen met een boring in de cilinderkop en krijgt de olie toegevoerd via een kanaal vanaf het middelste nokkenaslager. Iedere tuimelaar wordt gesmeerd door middel van een radiale boring in de tuimelaaras.

*Maten:*

Diameter van de tuimelaaras:	14,988—15,000 mm
Diameter van de boring in de tuimelaar:	15,010—15,030 mm
Speling van de tuimelaar op de tuimelaaras:	0,010— 0,042 mm
Uiterste slijtagegrens:	0,15 mm
Diameter van de boring in de steun voor de tuimelaaras:	15,010—15,028 mm
Speling van de tuimelaaras in de steun:	0,010— 0,040 mm
Uiterste slijtagegrens:	0,15 mm
Aantrekoppel voor de moer van de tuimelaarassteun:	2,4 mkg

**Kleplichterstangen:** De stalen lichterstangen zijn gemonteerd met het kogeleind in de klepstoter. Verbogen lichterstangen mogen niet gericht, doch dienen vernieuwd te worden.

**SMERING**

**600-motoren:** Volledige druksmering door middel van een tandwielpompe, welke gemonteerd is in het ondercarter.

De olie wordt aangezogen via een gaasfilter in het carter en wordt door de pompe naar een oliekanal gevoerd, dat is geboord aan de linkerzijde in het motorblok.

Boringen in het midden, voor en achter in het blok voeren de olie van het hoofdkanaal naar de nokkenaslagers en het voorste en achterste krukaslager.

Het middelste krukaslager en de drijfstanlagers worden gesmeerd via het voorste en achterste hoofdlager door middel van kanalen, welke geboord zijn door de krukas; gelijke boringen in het midden van het oliekanal voeren de olie naar de schakelaar voor de oliedrukcontrole en het nevenstroomfilter, terwijl een verticale boring de olie van de nokkenas voert naar de cilinderkop; een boring door de cilinderkop naar de tweede steun (gerekend vanaf het vliegwiel) voor de tuimelaaras voert de olie naar het tuimelmechanisme.

De olie, welke uit de tuimelaaras vloeit, smeert de kleppen en kleppeleiders en vloeit terug via de kanalen voor de lichterstangen en de klepstoters naar het carter.

Tussen de oliëpompe en het oliekanal is een oliedrukregelventiel geplaatst.

De distributietandwielen worden gesmeerd door olie, welke vloeit uit het achterste nokkenaslager.

De zuigers en zuigerpennen worden gesmeerd door spatolie, de klepstoters door olie, welke terugvloeit langs de klepstoterstangen.

**600D-motoren:** Bij deze 600D-motoren wordt de gehele olievoorraad door de pompe via een centrifugaal oliëfilter, dat is gemonteerd op het eind van de krukas, naar de hoofd- en nokkenaslagers gevoerd, via de normale in de krukas geboorde boringen.

**Oliedrukregelventiel:** Het oliedrukregelventiel is gemonteerd aan de linkerzijde van het motorblok. Het bevat een cilindrische klep, welke op zijn plaats wordt gehouden door middel van een drukveer. De oliedruk kan geregeld worden door middel van het plaatsen van een vulplaatje tussen de buitenste moer en het motorblok; de druk bedraagt 2,5—3,0 kg.

**Oliëpompe:** De oliëpompe van het tandwieltype is gemonteerd in het carter. De tandwielen worden aangedreven door middel van een verticale as, gelagerd in bronzen bussen in het motorblok, de verticale as wordt aangedreven door de nokkenas.

Het bovineinde van de verticale as dient tevens voor de aandrijving van de stroomverdelers.

*Gegevens voor de oliëpompe:*

Tandspeling:	0,08 mm
Uiterste slijtagegrens:	0,15 mm
Diameter van de pompas:	9,985—10,000 mm
Diameter van de boring in het pomphuis:	10,013—10,035 mm
Speling:	0,013—0,050 mm
Uiterste slijtagegrens:	0,15 mm
Diameter van de as van het aangedreven tandwiel (een geheel met het pomphuis):	9,985—10,000 mm
Diameter van de boring in het aangedreven tandwiel:	10,000—10,036 mm
Speling:	0,000—0,051 mm
Uiterste slijtagegrens:	0,10 mm
Buitendiameter van de tandwielen:	26,29—26,33 mm
Diameter van de boring in het pomphuis:	26,34—26,39 mm
Speling tussen de tandwielen en het pomphuis:	0,010—0,100 mm
Uiterste slijtagegrens:	0,15 mm

#### Gegevens van de verticale aandrijfas:

N.B. — De bus voor de verticale aandrijfas heeft een flens en is met een perspassing in het motorblok geperst.

Diameter van de aandrijfas:	9,985—10,000 mm
Binnendiameter van de lagerbus, gemonteerd en geruimd:	10,025—10,047 0,025—0,062 mm
Speling:	0,15 mm
Uiterste slijtagegrens:	13,002—13,020 mm
Buitendiameter van de lagerbus voor de verticale as:	12,950—12,977 mm
Diameter van de boring in het motorblok:	0,025—0,070 mm
Perspassing:	

**Oliefilter:** 600-motoren. Een nevenstroomfilter is gemonteerd aan de rechterzijde van het motorblok, voorzien van een cartridge-element, dat elke 12 000 km vernieuwd moet worden.

**Belangrijk:** De motoren mogen nooit gedraaid worden zonder filterelement, daar de oliedruk terugloopt tot een gevaarlijk laag punt.

**600D-motoren:** Op de 600D-motoren is een centrifugaal oliefilter gemonteerd aan het einde van de krukas. Het oliefilter bestaat uit een trommelachtig huis, hetgeen tevens dienst doet als poelie. Ongefilterde olie komt direct van de oliepomp via twee groeven in de buitenomtrek van de krukas en wordt, voor het binnenkomen in het filterhuis, door de middelpuntvliedende kracht naar buiten geslingerd.

Door de centrifugaalkracht wordt de olie via een geleider naar kamers gevoerd in de buitenomtrek van het huis. Hier wordt het vuil van de olie gescheiden en de gefilterde olie vervolgt zijn weg naar het midden, waar het binnenkomt in het center van de krukas, vanwaar het op de normale manier door de kanalen naar de lagers en drijfstanglagers wordt gevoerd.

Het reinigen van een filter is alleen noodzakelijk bij een revisie van de motor.

Om het filter schoon te maken, wordt het voorste gedeelte verwijderd, dat met bouten is bevestigd aan het achterste deel van het huis. Vernieuw iedere keer bij demontage de pakking en trek de bouten aan met 0,8 mkg. Om het filter te verwijderen moet de middelste moer van de krukas verwijderd worden. Het aantrekkoppel voor deze moer is 10 mkg.

**Oliedrukschakelaar:** De oliedrukschakelaar is gemonteerd aan de linkerzijde van de motor. Het lampje gaat branden wanneer de oliedruk onder de 1—0,6 kg/cm<sup>2</sup> daalt.

**Brandstofsysteem:** De brandstoftank is gemonteerd in de bagageruimte aan de voorzijde van de wagen. De inhoud van de benzinetank van de Coach- en Convertible-modellen bedraagt 27 liter, de inhoud van de Multipla-modellen, waarvan de tank gemonteerd is in het achtergedeelte van de wagen, 29 liter.

Iedere tank heeft een reserve-inhoud van ± 5 liter; op het dashboard gaat een lampje branden wanneer deze reservestand bereikt is. De benzine wordt door middel van een mechanisch aangedreven membraanpomp naar de valstroomcarburateur geperst. De pomp wordt aangedreven door een horizontale drukpen op de nokkenas.

**Carburateur:** (600-motoren). Een valstroom Weber 22 IM-carburateur is gemonteerd op de motoren tot nr. 644 010 op Coach-modellen en tot motornr. 644 440 op Multipla-modellen. Deze carburateurs zijn later vervangen door het type Weber 26 IM, de nummers 22 en 26 hebben betrekking op de doorlaatopening.

#### Gegevens carburateur:

	22 IM	26 IM
Flensdiameter	22 mm	26 mm
Venturidiameter	16 mm	19 mm
Hoofdsproeier	0,80 mm	1,00 mm
Stationaire sproeier	0,45 mm	0,45 mm
Startsproeier	1,20 mm	1,00 mm
Hoofdvluchtsproeier	2,15 mm	1,90 mm
Vlotternaald	1,50 mm	1,50 mm
Mengbuis	F 2	F 3

De 22 IM-carburateurs kunnen uitgerust zijn met een nylon of een messing vlotter; bij het controleren en afstellen van het niveau wordt de carburateur verticaal gehouden, met de vlotter naar beneden hangend en de arm van de vlotter licht rustend op de naald. De afstand tussen de vlotter en het carburateurhuis, met de pakking, moet 7 mm zijn bij een koperen vlotter en 5 mm bij een nylon vlotter.

De 26 IM-carburateurs zijn alleen met een koperen vlotter uitgerust, en de afstelling van het niveau is gelijk aan die van de 22 IM-carburateurs.

De afstelling geschiedt door het verbuigen van de vlotterarm.

N.B. — De bovenstaande afstelgegevens kunnen alleen bereikt en uitgevoerd worden bij een nieuwe naald en naaldzitting met nieuwe pakking.

**Carburateur:** (600D-motoren). Op de 600D-motoren is een Weber 28 ICP-carburateur gemonteerd, welke is voorzien van een acceleratiepomp. Deze carburateur is voorzien van een koperen vlotter, waarvan de afstelling gelijk is aan die van de 26 IM-typen.

*Gegevens:*

Doorlaatdiameter:	28 mm
Venturidiameter:	19 mm
Hoofdsproeier:	1,00 mm
Stationaire sproeier:	0,45 mm
Hoofdluchtsproeier:	1,90 mm
Vlotternaald:	1,25 mm
Mengbuis:	F 1

Van de bovengenoemde typen carburateurs zijn de Weber 22 IM en 26 IM uitgerust met een choke, welke door middel van een knop op het dashboard wordt bediend, de 28 ICP-carburateur is uitgerust met een automatische choke.

**Luchtfilter:** Op de 600-motoren is het luchtfilter gemonteerd in een cilindrisch huis, dat tevens dienst doet als luchtgeruisdemper.

Het droge element moet elke 5000 km gereinigd worden door de stof er af te schudden en uit te blazen met lucht. Het element moet elke 10 000 km vernieuwd worden. Wanneer de wagen onder stoffige omstandigheden gebruikt wordt, moet dit eerder gebeuren.

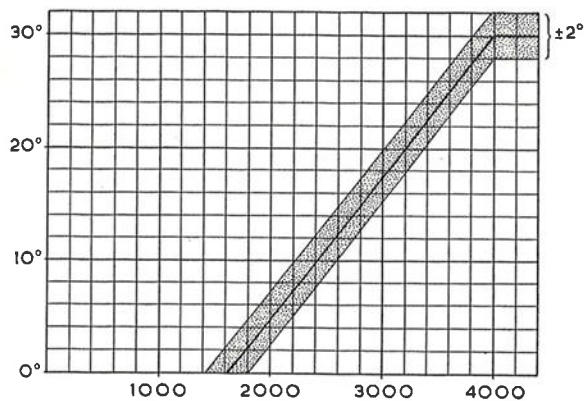
Het luchtfilter is voorzien van een zomer- en een winterstand. Om deze te verstellen dient de vleugelmoer aan het luchtfilterhuis losgedraaid te worden. Bij winterweer moet de rood geschilderde zijde naar boven staan, bij zomerweer staat het groen geschilderde gedeelte naar boven. De 600D-motoren zijn met een plat, rond, droog luchtfilter uitgerust; het onderhoud van dit element dient op dezelfde wijze te geschieden als op de luchtfilters van het 600-type. Ook dit luchtfilter is voorzien van een zomer- en winterinrichting.

**Ontstekingsstelsel:** De ontsteking geschiedt door middel van accu en bobine.

Ontstekingsmoment: de onderbreker moet juist beginnen te openen wanneer de groef in de krukaspolie 8—9 mm voor het merkteken op het distributiedeksel is. Deze stand komt overeen met 10° voorontsteking, deze graden gerekend ten opzichte van de krukas.

Bij het afstellen van de ontsteking is het noodzakelijk de krukas weer enige graden terug te draaien en dan weer voorwaarts naar de afstelpositie om alle speling in de distributie op te heffen.

Ontstekingsvolgorde: 1-3-4-2.



Vervroegingsgrafiek.

**Stroomverdeler:** Marelli-stroomverdeler met centrifugaal- en vacuümvervroeging.

Onderbrekeropening: 0,47—0,53 mm.

Veerspanning op de onderbrekerarm: 475 ± 50 g.

Contacthoek: 51° ± 3°.

Maximale opening tussen de distributierotortip en de aansluiting voor de bougiekabel: 0,3 mm.

Afstelling voorontsteking: 8—9 mm (13—14 mm op de 600D-modellen) op de polie, hetgeen overeenkomt met 10 graden voorontsteking, gerekend voor de krukas.

Maximale centrifugaalvervroeging (krukasgraden): 30° bij 4000 t./min.

Maximale vacuümvervroeging (krukasgraden):

11° op de motoren tot 1960.

20° op dezelfde motoren tot motornr. 1 038 311 (600D).

13° na motornr. 1 038 311.

**Bougies:** Marelli CW 225 A  
KLG F 80  
Lodge HN  
Champion H 9  
Bosch W 225 T 1

Bougie elektrode-opening: 0,5—0,6 mm; voor Champion H 9: 0,6—0,7 mm.

**Condensator:** De condensator is aan de buitenzijde van de stroomverdeler gemonteerd en heeft een capaciteit van 0,15—0,20 microfarad.

**Bobine:** 12 V.

Weerstand van de primaire winding bij  $20^\circ \pm 5^\circ \text{C}$ : groter dan 3,2 ohm.

Weerstand van de secundaire winding bij  $20^\circ \pm 5^\circ \text{C}$ :  $5000 \pm 100$  ohm.

Isolatiweerstand bij 500V: groter dan 50 megohm.

**Koelsysteem:** Waterkoeling met pomp, ventilateur en thermostaat. De inhoud van het koelsysteem is 4,3 liter; twee aftapkranen zijn gemonteerd, een onder aan de radiator en een onder de waterpomp. De radiator, ventilateur en waterpomp zijn aan de rechterzijde van de motor gemonteerd; de waterpomp en de ventilateur worden aangedreven door middel van een V-riem van de dynamo, welke op zijn beurt wordt aangedreven door een V-riem vanaf de krukas.

**Waterpomp:** De waterpomp is gemonteerd in een lichtmetalen huis, dat in een stuk is gegoten met een holle arm, welke tegen het blok is gemonteerd en dienst doet als waterdoorlaat van de pomp naar het blok. Bovenaan het pomphuis, tegenover de inlaat van de radiator, is een kleinere waterinlaat geplaatst, welke door middel van een slang verbonden is met het achtereinde van de cilinderkop. De pompas, welke een geheel vormt met het schoepenrad, draagt aan de voorzijde de ventilateur en aan de achterzijde de aandrijfpoelie. Beide zijn gemonteerd en geborgd door middel van een woodruffspie.

De pompas is gelagerd in twee kogellagers, het voorste is gemonteerd in het demontabele pomphuisdeksel, terwijl het achterste lager gemonteerd is in een boring in het pomphuis.

De kogellagers zijn van het pomphuis afgesloten door middel van een normale waterkeerring.

#### *Demontage van de waterpomp:*

Nadat de complete waterpomp is gedemonteerd van het blok (welke demontage geen moeilijkheden meebrengt), worden de ventilateur en de aandrijfpoelie gedemonteerd, waarna de demontage van de waterpomp als volgt geschiedt:

1. Verwijder de borgring voor het achterste lager.
2. Verwijder de bouten van het pomphuisdeksel en neem het pomphuisdeksel van het huis.
3. Verwijder het voorste kogellager, de afstandsring en de borgring van de pompas, gevolgd door de waterkeerring.
4. Verwijder de pompas uit het pomphuis en verwijder de kogellagers en de afstandsring van de as.
5. Verwijder de afstandsring en de achterste waterkeerring van de pompas.

Controleer alle onderdelen op slijtage en monteer nieuwe, indien nodig. Het opbouwen van de waterpomp geschiedt in omgekeerde volgorde.

**Ventilateur:** De ventilateur is gemonteerd aan de voorzijde van de waterpompas, waar hij is geborgd met een Woodruffspie. Het maximale slingereffect van de ventilateur mag niet groter zijn dan 1 mm.

**Beplating van de ventilateur:** De beplating is gemonteerd aan het waterpomphuis door middel van drie armen; de aantrekkoppel voor deze bouten is 3,2 mkg. De ovaliteit van de beplating waarin de ventilateur draait, mag niet groter zijn dan 2 mm.

**Thermostaat:** De thermostaat is gemonteerd in het onderste gedeelte van de radiator; de thermostaat begint te openen bij een temperatuur van  $75\text{—}80^\circ \text{C}$ . Door middel van een trekstang wordt tevens een luchtuitlaatklep geopend aan de onderzijde van de carrosserie, vóór de radiator. Bij  $105^\circ \text{C}$  is de thermostaat geheel geopend en ook de klep in de carrosserie. De thermostaat heeft geen invloed op de watercirculatie, maar regelt de toevoer van de koellucht naar de radiator.

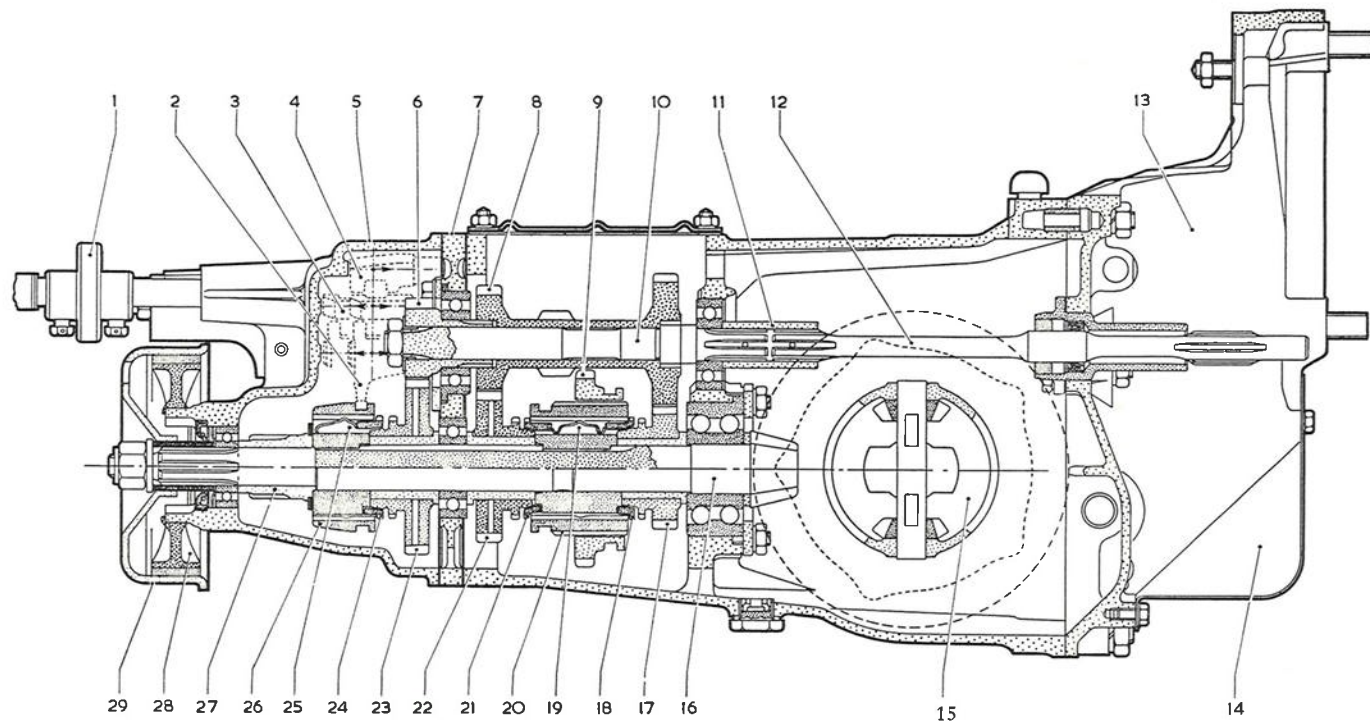
N.B. — In geval van oververhitting moet men eerst de luchtuitlaatklep controleren; deze moet geheel geopend zijn. Wanneer deze klep niet geopend is, moet men het mechanisme voor deze klep controleren. Is dit geheel in orde, dan moet de fout gezocht worden in de thermostaat. Wanneer de thermostaat defect is, moet deze vernieuwd worden; de thermostaat kan uitgebouwd worden met behulp van een speciaal gereedschap.

#### *Afstelling van de V-snaren:*

De V-snaren mogen ten hoogste 1 tot  $1\frac{1}{2}$  cm ingedrukt kunnen worden. Wanneer de spanning van de V-snaren vermeld moet worden, wordt eerst de V-snaar gesteld van de krukas naar de dynamo, daarna de V-snaar, welke de waterpomp aandrijft. De spanning op de V-snaar van de waterpomp wordt geregeld door het verleggen van een shim tussen de poeliehelften. Bij het op spanning brengen van deze laatste V-snaar moet een shim, welke binnen tussen de twee poeliehelften ligt, aan de buitenzijde gemonteerd worden.



30 — FIAT 600—600D Multipla 1955—1962



Dwarsdoorsnede versnellingsbak.

## TRANSMISSIE

**Koppeling:** Enkelvoudige droge plaatkoppeling, welke bediend wordt door middel van een kabel. Het koppelingsdrukklager is bij de produktie verpakt met een speciaal smeermiddel en vraagt geen onderhoud. Bij het demonteren van de koppeling moet de gehele versnellingsbak en het koppelingshuis van de motor genomen worden. (Zie onder Demontage van de versnellingsbak.)

### Gegevens:

Vrije slag van het koppelingspedaal: 20 mm.  
Buitendiameter van de koppelingsvoering: 155 mm.  
Binnendiameter van de koppelingsvoering: 114 mm.

### Koppelingsveren:

Onderdeelnr. 874 239.  
Vrije lengte van de veer: 51 mm.  
Gemonteerde lengte van de veer: 30 mm.  
Overeenkomende druk:  $28,2 \pm 1,4$  kg.  
Lengte bij vrijgedrukte koppeling: 28 mm.  
Overeenkomende veerspanning:  $30,9 \pm 1,5$  kg.  
Minimaal toelaatbare spanning: 24 kg.  
Materiaaldikte: 3 mm.  
Buitendiameter van de veer: 24 mm.  
Aantal windingen: 8,75.  
Aantal werkende windingen: 7,25.  
Maximaal toelaatbare speling tussen de top van de spieën en de bodem van de groef in de koppelingsas van de aangedreven plaat: 0,05—0,10 mm.  
Maximale zijdelingse speling van de koppelingsplaat: 0,15—0,30 mm.  
Maximaal slingereffect van de koppelingsplaat: 0,20—0,40 mm.  
Maximale speling op het prise-aslager: 0,15 mm.  
Het afstellen van de drukvingers der drukgroep kan het best gedaan worden met behulp van gereedschap nr. A. 62 022.  
Bij een juiste afstelling is de speling tussen het druklager en de drukvingers van de drukgroep 2 mm, hetgeen overeenkomt met een vrije slag van 20 mm op het pedaal. Slijtage van de koppelingsvoering heeft tot gevolg, dat de vrije slag van het koppelingspedaal kleiner wordt, zodat deze opnieuw afgesteld moet worden.

## VERSNELLINGSBAK

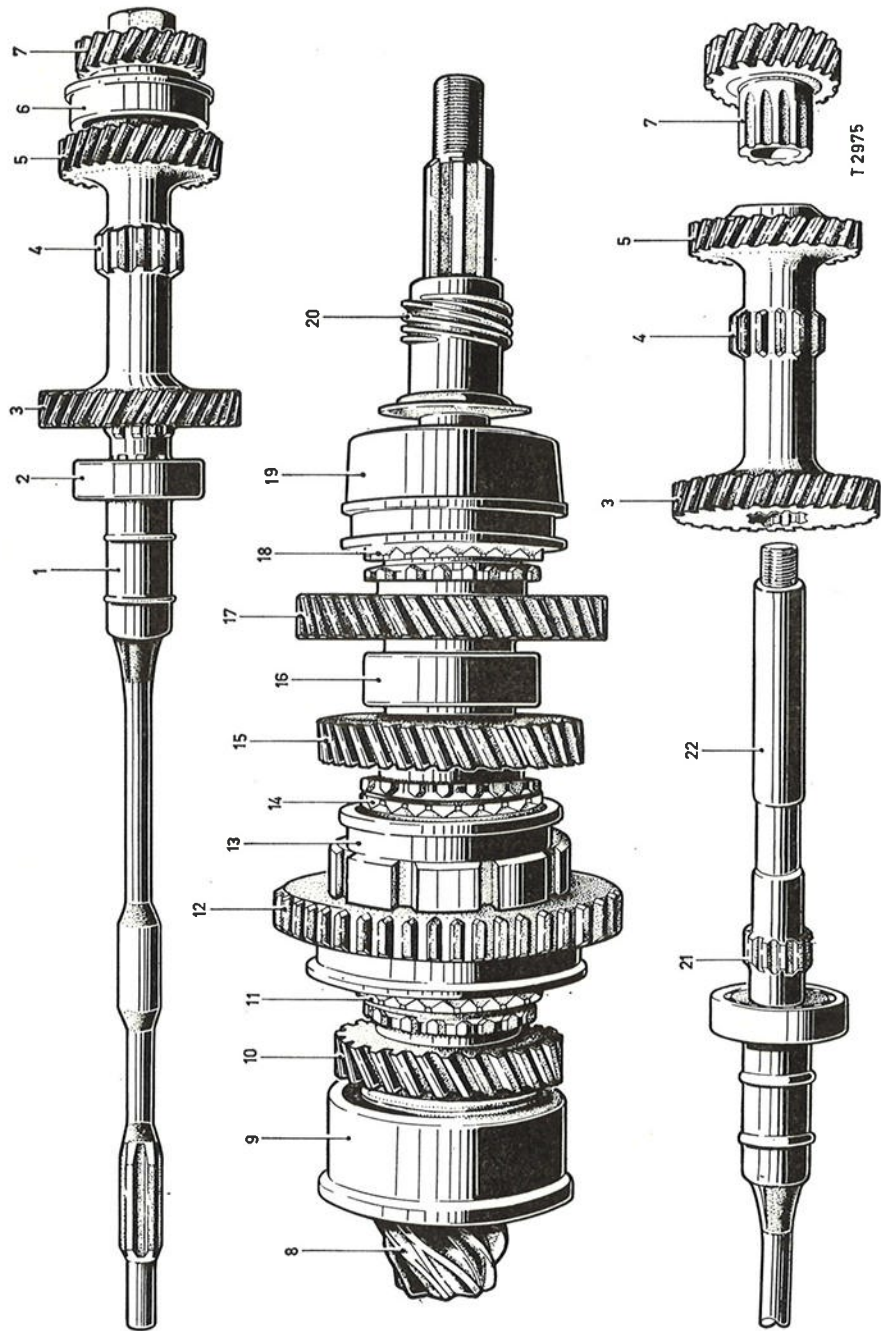
**Versnellingsbak:** Samengebouwd met de koppeling en motor. Vier versnellingen vooruit en een achteruit; tweede, derde en vierde versnelling gesynchroniseerd. De vierde versnelling is een overdrive.

**Versnellingsbak/differentieel:** Versnellingsbak en differentieel zijn in één huis ondergebracht. De aandrijving op de achterwielen geschiedt via twee assen, welke door glijstukken scharnierend aan het differentieel verbonden zijn.

---

## CODE BIJ VERSNELLINGSBAK

- |   |   |
|---|---|
| 1. Flexibele koppeling van schakelstang | 16. Pignon                                  |
| 2. Schakelvork 1e en 2e versnelling     | 17. Aangedreven tandwiel van 4e versnelling |
| 3. Schakelvork 3e en 4e versnelling     | 18. Synchroniseerring van 4e versnelling    |
| 4. Schakelvork achteruit                | 19. Synchroniseerringveer                   |
| 5. Schakelvorkhuis                      | 20. Schakelmof voor 3e en 4e versnelling    |
| 6. Aandrijftandwiel van 2e versnelling  | 21. Synchroniseerring van 3e versnelling    |
| 7. Tussenschot                          | 22. Aangedreven tandwiel van 3e versnelling |
| 8. Torentandwiel                        | 23. Aangedreven tandwiel van 2e versnelling |
| 9. Schakeltandwiel van 1e versnelling   | 24. Synchroniseerring van 2e versnelling    |
| 10. Hoofdas                             | 25. Synchroniseerringveer                   |
| 11. Verbindingsmof                      | 26. Schakelmof van 2e versnelling           |
| 12. Koppelingsas                        | 27. Aandrijftandwiel voor snelheidsmeter    |
| 13. Koppelingshuis                      | 28. Parkeerremsegment                       |
| 14. Koppelingsdeksel                    | 29. Parkeerremtrommel                       |
| 15. Differentieel                       |   |



Tandwielgroepen.

Het versnellingsbak/differentieelhuis bestaat uit drie van elkaar gescheiden delen:

1. Het koppelingshuis, dat tevens als voorste deksel van het differentieelhuis fungeert.
2. Het versnellingsbak- en differentieelhuis, dat weer uit twee gedeelten bestaat.
  - a. In het voorste gedeelte bevinden zich de tandwielen van de eerste, derde en vierde versnelling en van de achterruit, de hoofdas, de onderste as en de as voor het achteruittandwiel en de schakelstangen en vorken van het genoemde versnellingsbaktandwiel.
  - b. In het achterste gedeelte bevinden zich het differentieel, de pignon en het kroonwiel.
3. Het schakelhuis, dat ook de tandwielen voor de tweede versnelling bevat, met de schakelvork en het tandwiel voor de aandrijving van de kilometerteller.

Het versnellingsbakhuis is aan de bovenzijde van een deksel voorzien om het inwendige te kunnen controleren. In het koppelingshuis is een uitsparing aangebracht voor het monteren van de starter. De hoofdas is met de koppelingsas verbonden door een koppelingsmof met twee stiften. Op de hoofdas van de versnellingsbak is het torentandwiel van de eerste, derde en vierde versnelling gemonteerd en buiten het versnellingsbakhuis bevindt zich het aandrijvende tandwiel van de tweede versnelling. De hoofdas is aan de uiteinden op kogellagers gemonteerd, terwijl de koppelingsas in het koppelingshuis en het vliegwiel op een bronzen bus gelagerd zijn. De onderste as met de pignon loopt op drie kogellagers. Het voorste lager bevindt zich in het voorste deksel van de versnellingsbak het middelste lager in de verbindingsplaat tussen schakelhuis en versnellingsbakhuis en het achterste dubbelrijge lager is in de scheidingsrand tussen de versnellingsbak en het differentieel aangebracht. Op de onderste as zijn respectievelijk gemonteerd: het aangedreven tandwiel van de vierde versnelling, de synchroniseerinrichting voor de derde en vierde versnelling met het schuiftandwiel van de eerste versnelling en de achterruit, het tandwiel van de derde versnelling, het tandwiel van de tweede versnelling met de bijbehorende synchroniseerinrichting, het tandwiel voor de aandrijving van de snelheidsmeter en de op de aandrijving werkende parkeerremtrommel.

*Demontage van de versnellingsbak uit de wagen:*

De versnellingsbak en het differentieel kunnen als een geheel uit de wagen genomen worden, zonder de motor te verwijderen.

1. De plusklem van de accu losmaken.
2. Wagen op steunen plaatsen.
3. Rugleuning omklappen, vloerbeplating achter de achterzitting verwijderen en het deksel boven de startmotor wegnemen.
4. De beide kabels aan de startmotor losmaken.
5. Bedieningskabel voor startmotor, koppelingskabel en terugtrekveer losmaken.
6. Schakelstang van de bak verwijderen.
7. De twee bovenste bevestigingsbouten van het koppelingshuis en de motor verwijderen.
8. De motor aan een haak in een takel hangen en vervolgens de moer van de achterste motorophanging en de klemmen van de buitenkabels van de gas- en starterkabel verwijderen.
9. De klemmen voor de bevestiging van de afdichtingsmanchetten losmaken en de steekassen uit het differentieel trekken. De vier bevestigingsmoeren van de verbindingsflenzen van de steekassen losmaken en na verwijdering van de drukveren de steekassen verwijderen van de rubber kruiskoppeling.
10. Het lager voor de hefboom van de parkeerrem en het erbij behorende tandsegment van de versnellingsbak losmaken. Vervolgens de hoofdschakelstang van de koppeling aan de schakelhefboom, de kilometertellerkabel, de onderste koppelingsbescherming en de achterste afschermplaat in het midden van de wagen verwijderen.
11. De beide onderste lange bevestigingsbouten van het versnellingsbak-differentieelcarter los Schroeven. De ophanging van het versnellingsbak-differentieelcarter losmaken van de carrosseriebodemplaat en de primaire as uit het vliegwielagertje trekken.

#### CODE BIJ TANDWIELGROEPEN

- |   |  |
|---|--|
| 1. Koppellingsnaaf.                                       | 13. Derde- en vierde-versnellingsynchroniseernaaf. |
| 2. Achterste kogellager voor de aandrijfas.               | 14. Synchroniseerring.                             |
| 3. Vierde-versnellingsstandwiel.                          | 15. Derde-versnellingsstandwiel.                   |
| 4. Eerste-versnellings- en achteruittandwiel.             | 16. Hoofdstussenlager.                             |
| 5. Derde-versnellingsstandwiel.                           | 17. Tweede-versnellingsstandwiel.                  |
| 6. Voorste lager van de aandrijfas.                       | 18. Synchroniseerring.                             |
| 7. Tweede-versnellingsstandwiel.                          | 19. Tweede-versnellingsynchroniseernaaf.           |
| 8. Pignon.  | 20. Tandwiel voor kilometerteller.                 |
| 9. Achterste lager hoofdas.                               | 21. Spiebanen voor het torentandwiel.              |
| 10. Vierde-versnellingsstandwiel.                         | 22. Aandrijfas.                                    |
| 11. Synchroniseerring.                                    |  |
| 12. Eerste-versnellings- en achteruitschuivende tandwiel. |  |



### Montage:

De montage wordt in omgekeerde volgorde van de demontage verricht. Hierbij moet men speciaal letten op de volgende punten:

Let goed op het centreren van de koppelingsplaat en op het op de plaats brengen van de paspennen tussen het vliegwielhuis en de motor. De bouten tussen het vliegwielhuis en de motor moeten met 8 mkg aangetrokken worden, voordat de motorsteunen aan de voorzijde van de motor vastgezet worden.

N.B. — Na motornr. 758 493 (600 Saloon) en motornr. 765 151 (Multipla), is de handremtrommel vervallen. Het handremmechanisme is na deze nummers ondergebracht in de achterwielremtrommel.

### Demontage van de versnellingsbak:

1. Tap de olie af, maak de buitenzijde van de bak schoon en demonteer de voorste versnellingsbaksteun. Demonteer de versnellingsbak op montageboek AM 2228 met behulp van het hulpstuk AM 2227. Verwijder het bovendeksel.
2. Demonteer het huis van de kilometer telleraandrijving.
3. Demonteer de handremtrommel en de remschoenen. Demonteer de elastische koppeling van de schakelstang. Bij de latere modellen als omschreven onder Versnellingsbak vervalt het demonteren van de handremtrommel en de remschoenen.
4. Demonteer het voorste versnellingsbakdeksel en verwijder de schakelstang, de pakking, het voorste lager en de oliekeerring.
5. Demonteer het aandrijftandwiel voor de snelheidsmeteraandrijving, verwijder het versnellingsbaktussenschot en de arrêterkogels van de schakelvorkassen.
6. Verwijder de veerplaatjes, draai de klemboutjes van de schakelvorken los.
7. Trek de bovenste schakelvork uit de bak en verwijder de schakelvork van de achteruit. Verwijder de grendelkogel, de middelste schakelvork met de bijbehorende grendelstift en de schakelvork van de derde en vierde versnelling.
8. Demonteer de schakelmof van de tweede versnelling met de schakelvork en de bijbehorende schakelvorkas.
9. Verwijder de naaf van de schakelmof met het bijbehorende veertje, demonteer de synchroniseerring en het tandwiel van de tweede versnelling, alsmede de lagerbus.
10. Demonteer de moer van het aandrijftandwiel voor de tweede versnelling, trek het tandwiel van de as. Demonteer het borgplaatje van de achteruitas. Verwijder de as en het achteruittandwiel.
11. Demonteer het versnellingsbaktussenschot met de bijbehorende pakking. Neem de lagers uit het tussenschot.
12. Neem het derde-versnellingsstandwiel van de as, verwijder daarna de complete schakelmof met de synchroniseerringen van de derde/vierde versnelling en het schakeltandwiel van de eerste versnelling.
13. Neem het torentandwiel uit de bak; verwijder het vierde-versnellingsstandwiel met de bijbehorende lagerbus.
14. Demonteer de hoofdas en het achterste kogellager, tezamen met de koppelingsas.
15. Demonteer de bedieningsorganen van de koppeling. De lagerbus van de koppelingsas met de bijbehorende oliekeerringen blijven in de bak. Om deze onderdelen te kunnen verwijderen, moet het koppelingshuis worden gedemonteerd.

Controleer na reiniging alle onderdelen en vernieuw wat beschadigd of versleten is.

### Maten:

Maximaal toegestane axiale speling van de versnellingsbaklagers: 0,5 mm.

Maximaal toegestane radiale speling van de versnellingsbaklagers: 0,05 mm.

Maximaal slingereffect van de hoofdas: 0,02 mm.

Tandspeling tussen de verschillende tandwielen, nieuw: 0,10 mm.

Maximaal toegestane speling tussen de gebruikte tandwielen: 0,20 mm.

Speling tussen as en schuivend tandwiel: 0,15 mm.

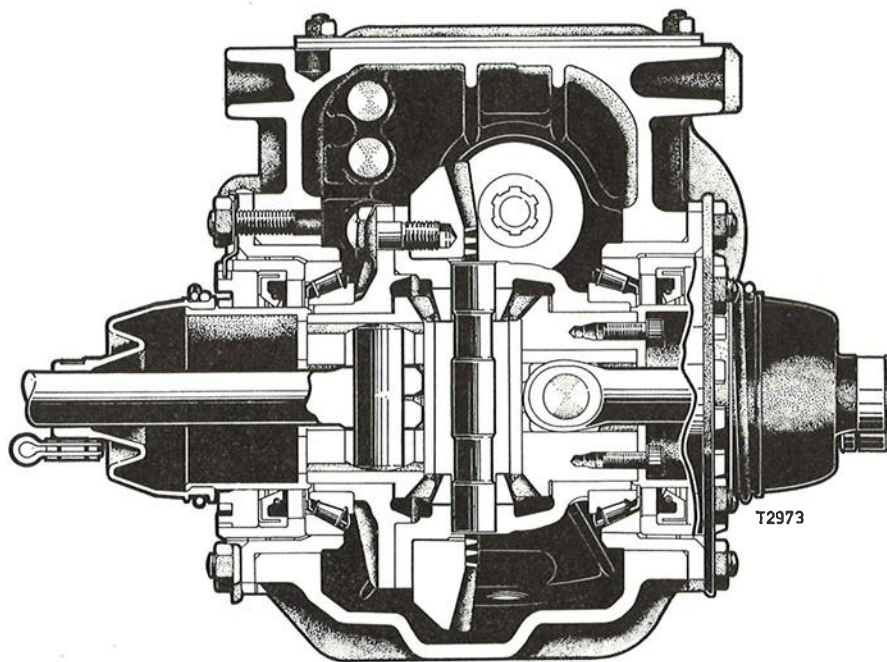
Speling tussen synchroniseerring en naaf, gemonteerd: 0,10—0,15 mm.

Uiterste slijtagegrens: 0,20 mm.

### Montage van de versnellingsbak:

1. Breng de aandrijfas, het achterste lager en de koppelingsas vanaf de voorzijde in de versnellingsbak.
2. Schuif het vierde-versnellingsaandrijftandwiel op de hoofdas.
3. Monteer het eerste-, derde- en vierde-versnellingsstorentandwiel op de aandrijfas.
4. Monteer de synchroniseerring voor de vierde versnelling, de naaf en schuifbus voor de derde en vierde, het tandwiel voor de eerste versnelling op de buitenzijde van de naaf en tenslotte de synchroniseerring voor de derde versnelling, het derde-versnellingsstandwiel en de lagerbus op de hoofdas.
5. Monteer de tussenwand tegen de voorzijde van de versnellingsbak met een pakking, breng het lager voor de aandrijfas en het achterste lager voor de hoofdas op hun plaats in de boringen in de tussenwand.
6. Monteer de as voor de achteruit, met het tandwiel, de lagerbus en de plaat, welke de achteruitas borgt en het lager van de aandrijfas.

7. Monteer het tweede-versnellingsstandwiel op de aandrijfas, gevolgd door de borgplaat en de moer. Trek de moer aan met 6 mkg.
8. Monteer het tweede-versnellingsstandwiel en de lagerbus, de synchroniseerring en de synchroniseernaaf, gevolgd door de synchronisator en de schakelas met de borg.
9. Monteer in de versnellingsbak de schakelvork voor de eerste versnelling en let op de juiste afstelling.
10. Monteer de drie synchronisatieveren van de derde-versnellingsynchroniseernaaf en monteer de grendelplunjer voor de tweede versnelling in de boring.
11. Monteer de schakelas van de derde en vierde versnelling in de versnellingsbak en stel de vork op de juiste afstelling, monteer daarna de borgplunjer en een kogel in de boring.
12. Monteer de achteruitschakelas en vork, zet alle drie de vorken vast op hun assen en borg de bouten. Vergeet niet, de platen tegen de bouten te buigen.
13. Monteer de drie grendelkogels en hun veren in de respectievelijke boringen en monteer het bovendeksel met een pakking.
14. Monteer het aandrijftandwiel voor de snelheidsmeter op de hoofdas.
15. Stel het schakelhuis samen en monteer dit geheel met een pakking en het voorste hoofdaslager tegen de versnellingsbak. Monteer de oliekeerring.
16. Monteer het aangedreven tandwiel voor de snelheidsmeter, de handremschoenen en de handremtrommel. Monteer de moer op de hoofdas. Trek deze moer aan met 6,5 mkg. Maak hierbij gebruik van het gereedschap nr. A-62 024.

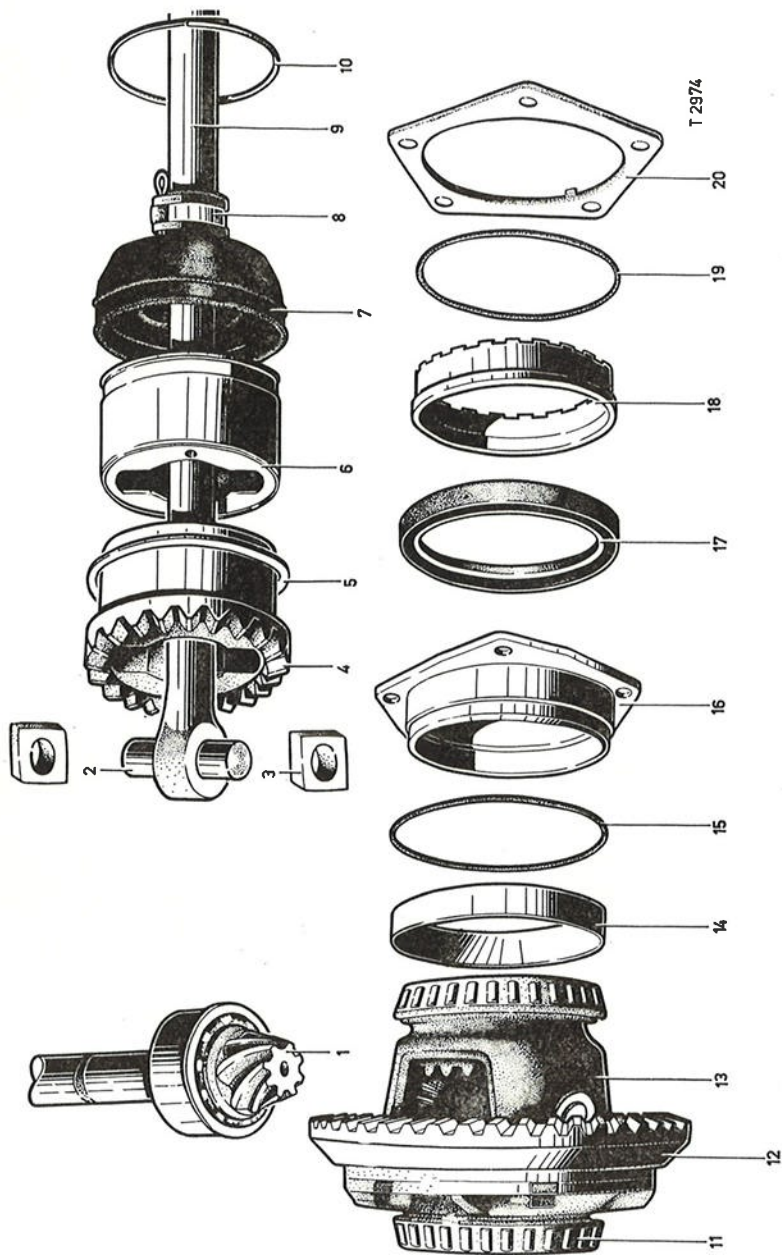


Differentieel.

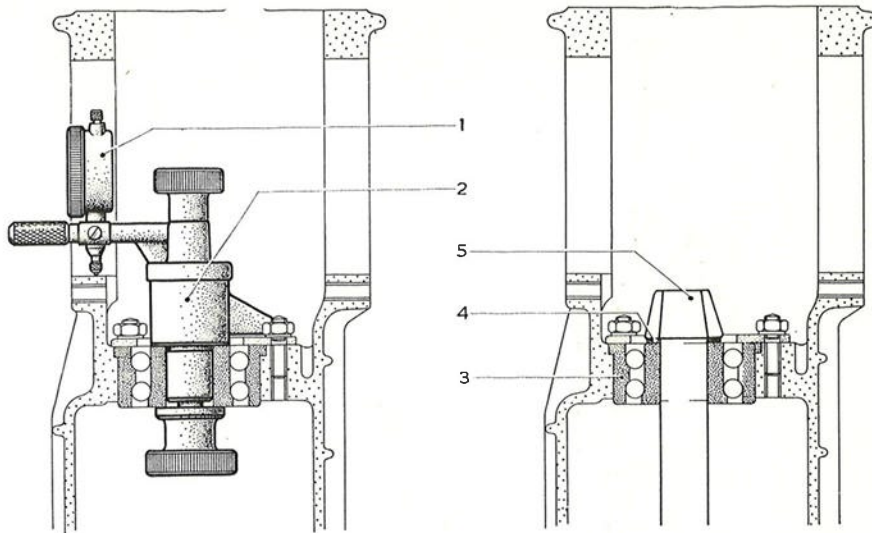
*Demontage van het differentieel:*

Nadat de versnellingsbak uit elkaar genomen is, kan het differentieel als volgt worden gedemonteerd:

1. Demonteer de opsluitmoffen van de differentieeltandwielen (inbusboutjes). Demonteer de borgplaatjes van de lagerstelringen. Demonteer de lagerstelringen met behulp van de getande sleutel A-52 020. De oliekeerringen komen daarbij mee.
2. Demonteer de opsluitplaten van de differentieellagers (dit zijn de vijfhoekige platen, die aan weerszijden van de bak zitten). Verwijder de pakkingen. De buitenste loopringen van de rollagers kunnen met behulp van het gereedschap A-62 027 uit de opsluitplaten verwijderd worden.
3. Neem het koppelingshuis van de versnellingsbak. Het differentieel kan nu uit de bak genomen worden.
4. Demonteer de opsluitklem van het pignonlager en trek het pignon met het bijbehorende dubbelrijige kogellager uit de bak. Het lager kan met behulp van gereedschap A-42 013 van de pignonas worden geperst.
5. Indien nodig, kunnen de differentieellagers van het satellietenhuis afgetrokken worden.



Differentieel, gedemonteerd.



1. Klokmicrometer. 2. Kaliber. 3. Kogellager. 4. Vulring 5. Pignon.

N.B. — Vanaf motornr. 758 493 (Saloon en Convertible) en motornr. 765 151 (Multipla) is de olie-keerring van de aandrijfas veranderd. De rubber stofkap, welke vroeger gemonteerd was om de opsluitmoffen en meedraaide met de as, is vervangen door een niet meedraaiend type, dat gemonteerd is op de lagerafstelplaat. Een oliekeerring met kleinere diameter is gemonteerd in het uiteinde van de stofkap met een lager op de aandrijfas.

Het differentieel kan als volgt uit elkaar genomen worden:

1. Verwijder de moeren, welke het differentieelhuis tegen het kroonwiel houden. Verwijder de as van de satellieten uit het satellietenhuis. De tandwielen kunnen nu uitgenomen worden, samen met de drukringen. Maak alle delen schoon, controleer ze nauwkeurig en vervang de versleten delen door nieuwe.

*Montage en afstelling van het differentieel:*

De druk op het pignon wordt opgenomen door een dubbelrijig kogellager via een shim, welke gemonteerd is tussen het pignon en het kogellager. Het pignon en het kroonwiel zijn tijdens de fabricage zodanig bewerkt, dat deze bij elkaar behoren. Deze kunnen alleen vervangen worden als complete set. Kroonwiel en pignon zijn beide voorzien van een fabricagenummer, waarnaast het pignon voorzien is van een nummer, dat de positieve of negatieve afwijking van de theoretische afstand tussen pignon en kroonwiel voorstelt. Dit nummer is gegeven in honderdste millimeters, voorafgegaan door een min- of een plusteken. Met dit teken moet rekening worden gehouden bij de afstelling.

Om de juiste afstelling te verkrijgen, moet gebruik worden gemaakt van de gereedschappignon A-62 026. Men gaat als volgt te werk:

Monteer het differentieelhuis in een loodrechte positie, met de vliegwielszijde naar boven en monteer het dubbelrijige kogellager en de borgplaat. De moeren van de borgplaat moeten aangetrokken worden met 2,5 mkg.

Monteer de dummypignon A-62 026 en trek de moer aan.

#### CODE DIFFERENTIEEL (GEDEMONTEERD)

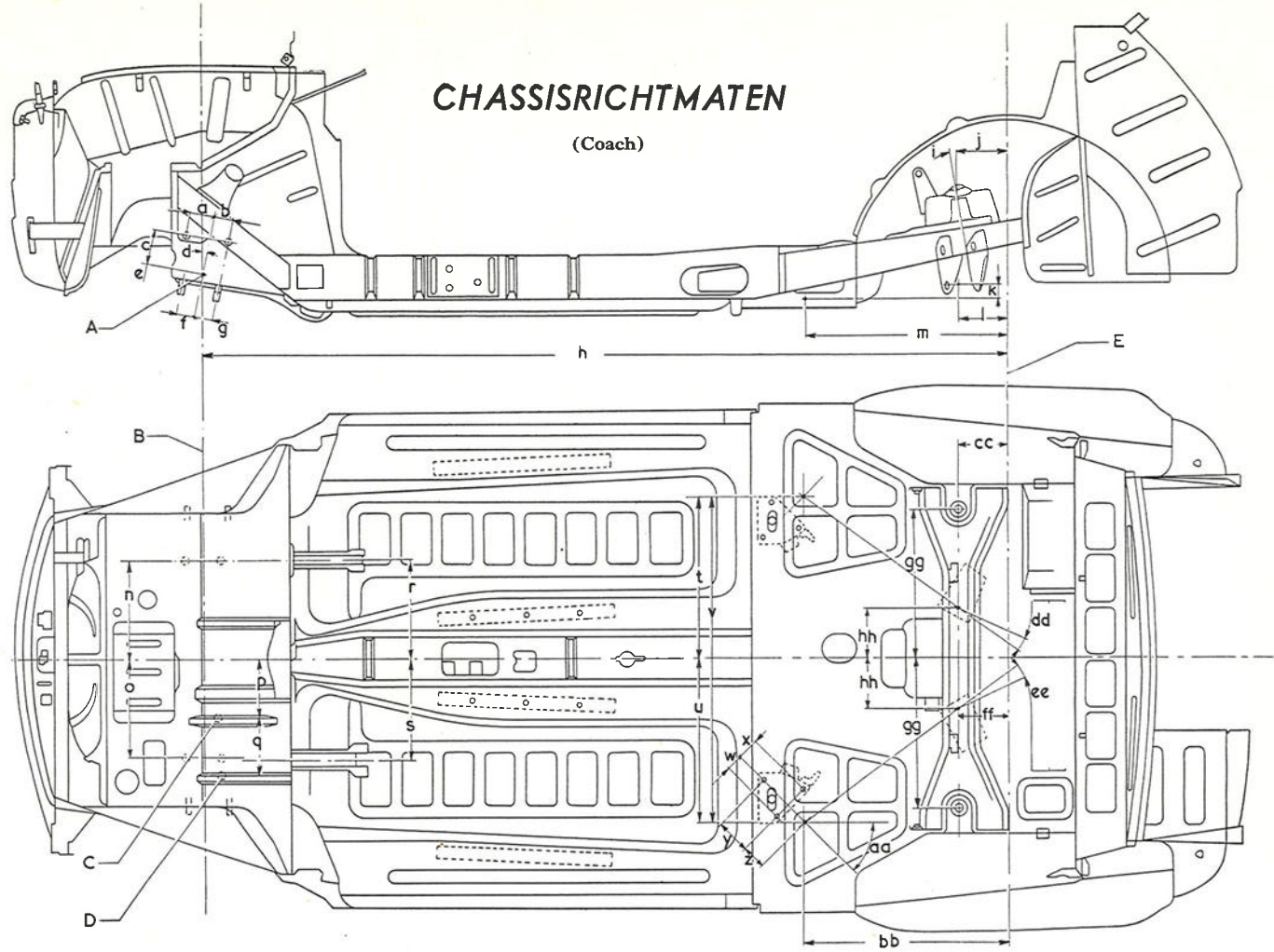
- |   |   |
|---|---|
| 1. Pignon.                                    | 11. Differentieellager.                   |
| 2. Scharnier voor het schuivende blok.        | 12. Kroonwiel.                            |
| 3. Schuivend blok.                            | 13. Differentieelhuis.                    |
| 4. Differentieeltandwiel.                     | 14. Buitenring van differentieellager.    |
| 5. Pakking.                                   | 15. Pakking.                              |
| 6. Verlengstuk van het differentieeltandwiel. | 16. Lagerhuis voor het differentieel.     |
| 7. Stofhoes.                                  | 17. Oliekeerring.                         |
| 8. Klemband voor stofhoes.                    | 18. Stelring voor het differentieellager. |
| 9. Achteras.                                  | 19. Pakking.                              |
| 10. Veer voor stofhoes.                       | 20. Borgplaat voor de stelring.           |

FIAT 600—600D Multipla 1955—1962 — 37



# CHASSISRICHTMATEN

(Coach)



De afstand in de hoogte tussen de bovenzijde van de dummpignon en het laagste punt van de boring voor het differentieellager moet opgemeten worden. Men moet hierbij gebruik maken van meetklok C 689, welke op 0 gesteld moet worden op een vlakplaat, voordat deze gemonteerd wordt op de top van de dummpignon; bij de montage moet de plunjer rusten op de boring voor het lager. De dikte van de shim wordt nu gevonden door de aangegeven correctie op het pignon af te trekken van de aflezing van de meetklok.

*Voorbeeld:*

Aflezing van de meetklok: 3,10

Merk op het pignon: + 10

Shimdikte:  $3,10 - (+ 10) = 3,00$  mm.

Ingeval het pignon was gemerkt met - 10, zou de shimdikte geworden zijn:  $3,10 - (-10) =$

3,20 mm.

De shims zijn verkrijgbaar in de maten van 2,75 tot en met 3,40 mm, telkens met een verschil van 0,05 mm in dikte.

Verwijder nu de dummpignon en stel de nieuwe pignonas samen met een nieuwe shim van de verkregen dikte. De versnellingsbak kan nu opgebouwd worden als beschreven onder Versnellingsbak.

*Het samenstellen van het differentieel:*

Het differentieel kan in omgekeerde volgorde van demontage gemonteerd worden. Aantrekoppel voor de verschillende bouten en moer:

De bouten voor het kroonwiel: 6,2 mkg.

De moeren voor de bevestiging van de beide differentieellagerhuizen aan het versnellingsbak/differentieelcarter: 3,0 mkg.

Bevestigingsmoeren van het koppelingshuis aan de versnellingsbak: 3,8 mkg.

Bouten ter bevestiging van het versnellingsbak/differentieelhuis aan de motor: 9,5 mkg.

De bevestigingsmoer van de remtrommel op de hulpas: 10,0 mkg.

Moer voor de hoofdas van de versnellingsbak: 6,0 mkg.

*Afstelling van het pignon en kroonwiel, de tandspeling en de voorspanning van de differentieellagers:*

Monteer het differentieelhuis met het vliegwielhuis naar boven. Monteer de steun C 688, compleet met twee meetklokken, de steun moet gemonteerd worden tegen de linkerzijde van het differentieelhuis.

1. Schuif de steun met de meetklokken langs de as tot het eind van de hefboom juist de buitenste hoek van het differentieelhuis raakt en monteer de steun in deze positie.
2. Monteer de tweede meetklok zo, dat de taster juist rust op een tand van het kroonwiel aan de buitenomtrek en monteer het in deze positie.
3. Controleer, of de afstelmoer voor de lagers zo is ingedraaid, dat deze juist tegen het lager rust en er niet tegen drukt.
4. Draai het kroonwiel enkele keren om de lagers te zetten.
5. Draai een van de afstelmoeren voor de lagers in met gereedschap nr. A-52 020, zodat de lagers een voorspanning krijgen. De lagersteunen wijken hierdoor. De afwijking van de lagersteunen kan afgelezen worden op de meetklok; deze moet zijn 0,10—0,12 mm.
6. Draai de afstelmoer aan de andere zijde terug, tot de aflezing van de klok weer nul is. Draai daarna de afstelmoer in tot de klok weer een aflezing van 0,10—0,12 mm aangeeft.
7. Zet de pignon vast en beweeg het kroonwiel met de hand. De aflezing op de meetklok moet ongeveer liggen tussen 0,08 en 0,13 mm.

Stel de speling af door de ene afstelmoer in te draaien en de andere uit of omgekeerd, tot de juiste afstelling is bereikt; zorg er echter voor, dat de lagers geen voorspanning krijgen.

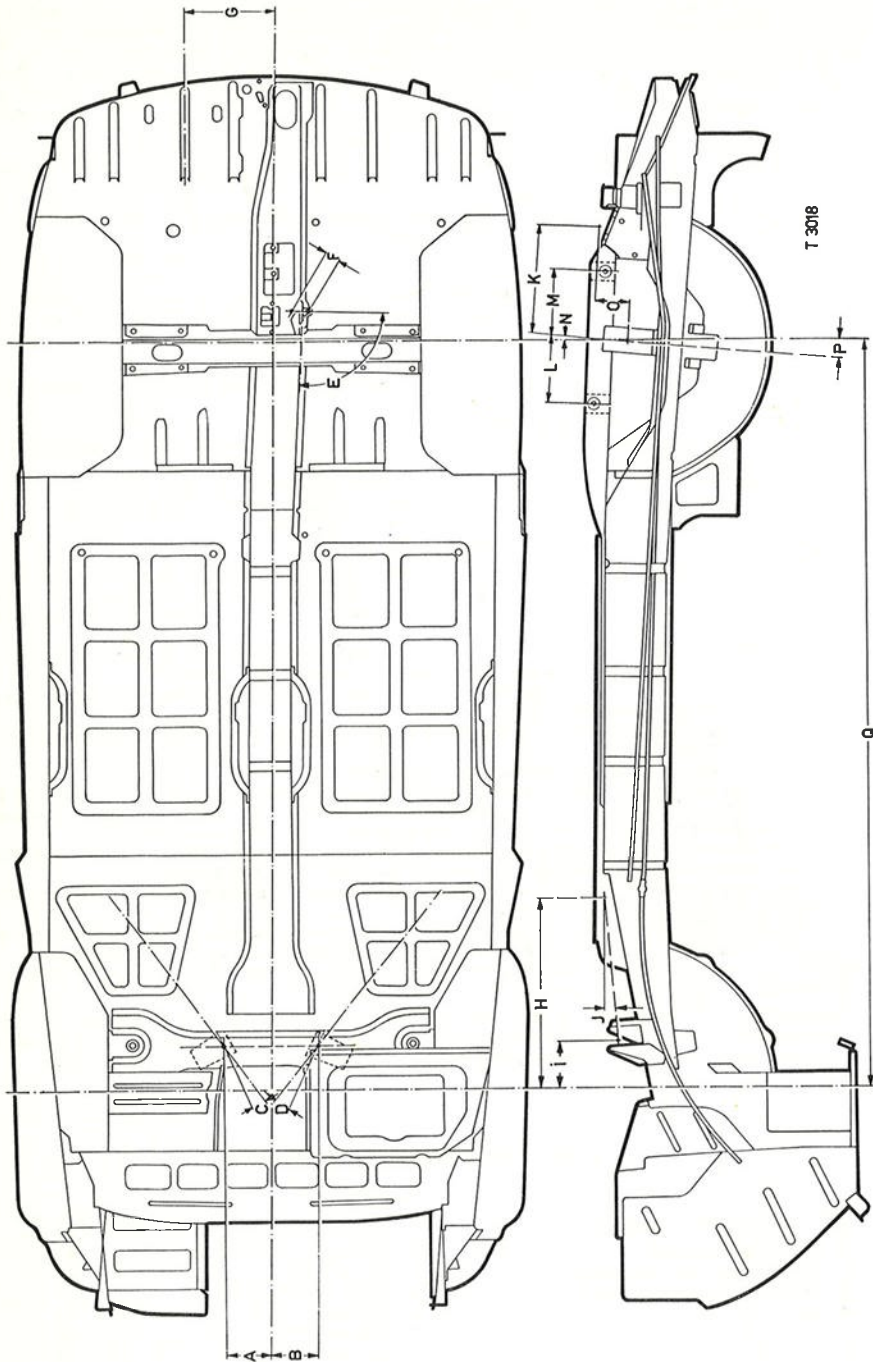
Controleer tenslotte het tandcontact op de normale manier met pruisisch blauw, geel oker of rode loodmenie.

**Achterassen:** De swingassen draaien aan hun binnenzijde door middel van pennen en schuifblokken, welke een kruiskoppeling vormen in het differentieelhuis. Aan de andere zijde zijn de assen voorzien van een schuifmof; deze is met bouten verbonden aan de flexibele astapkoppeling.

#### CODE VOOR CHASSISRICHTMATEN

A. Hartlijn van voorwielen.	i. 7° 30'.	v. 813 mm.
B. Gat voor rempedaal.	j. 122,5 mm.	w. 45 mm.
C. Gat voor koppelingspedaal.	k. 35,6 mm.	x. 45 mm.
D. Hartlijn van achterwielen.	l. 121,9 mm.	y. 73 mm.
a. 52,5 mm.	m. 508,4 mm.	z. 61 mm.
b. 52,5 mm.	n. 250 mm.	aa. 44° 3'.
c. 85 mm.	o. 250 mm.	bb. 508,4 mm.
d. 9°.	p. 165 mm.	cc. 122,5 mm.
e. 20 mm.	q. 128 mm.	dd. 10°.
f. 45 mm.	r. 250 mm.	ee. 10°.
g. 45 mm.	s. 255 mm.	ff. 121,9 mm.
h. 2 meter.	t. 406,5 mm.	gg. 375 mm.
	u. 406,5 mm.	hh. 125 mm.

# CHASSISRICHTMATEN (Multipla).

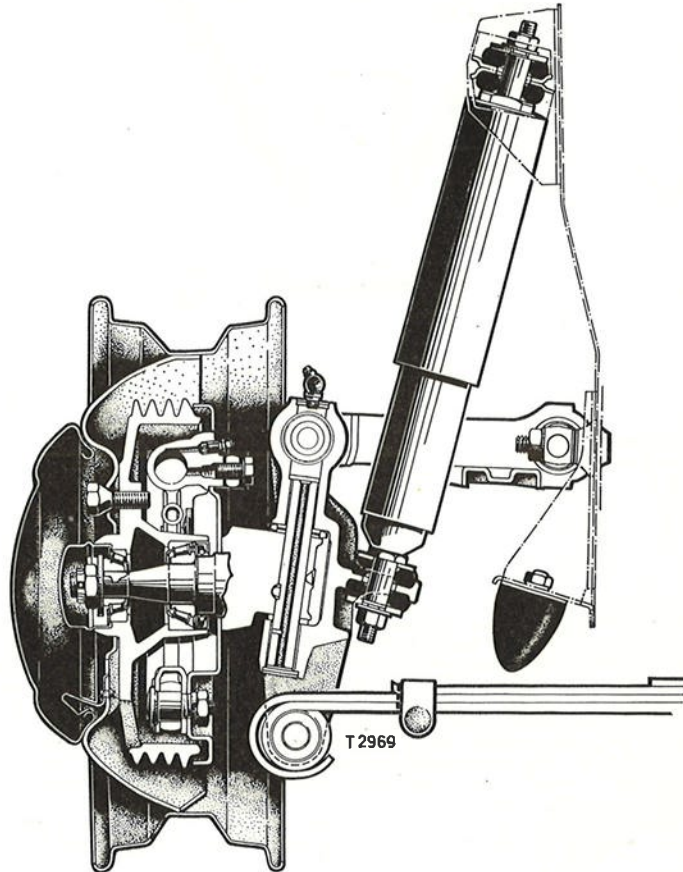


## CHASSIS

**Chassis:** Chassis en carrosserie zijn samengelast en vormen een monocoque geheel. Voor chassisrichtmaten zie pag. 39. Bij het richten van het chassis wordt het aanbevolen een speciale richtmal te gebruiken.

### Voorwielvering (600 Coach en Convertible):

De voorwielvering werkt door middel van een dwarse bladveer en draagarmen. De dwarsveer is op twee ver uiteenliggende punten door middel van rubber blokken tegen het chassis gemonteerd; de veer fungeert tevens als stabilisator. Tussen de veerbladen zijn lamellen gelegd van polyethyleen, veerbladen en tussenlagen zijn samengeklemd met rubber blokken. Dubbelwerkende telescoop-schokbrekers zijn gemonteerd tussen de fusee en een constructie in de carrosserie. Aantrekkoppel voor de voorveerbevestigingsmoeren: 4 mkg.



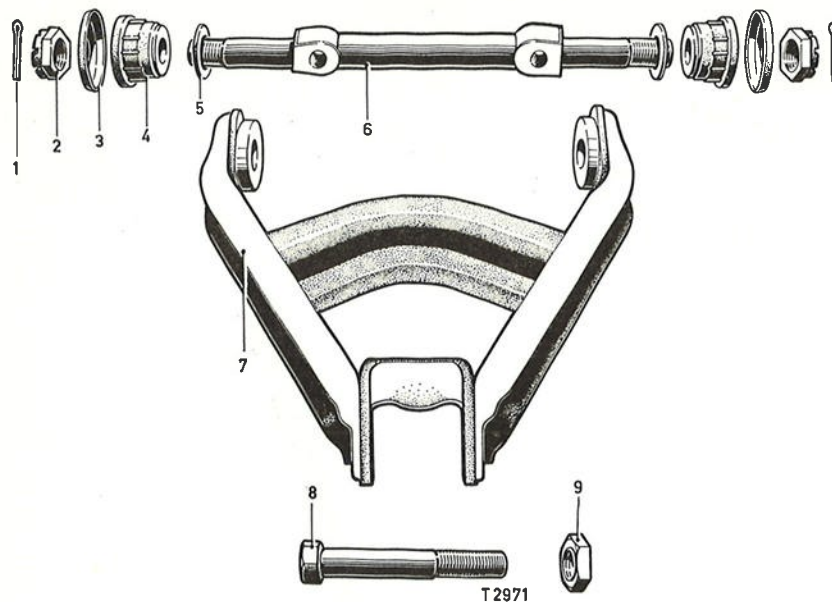
Voorwielvering, Coach.

### CODE BIJ CHASSISRICHTMATEN MULTIPLA

A {  
 B { 125 mm.  
 C {  
 D { 10°.  
 E 90°.  
 F 44 mm.  
 G 234 mm.  
 H 508,4 mm.  
 I 121,9 mm.

J 35,6 mm.  
 K 308 mm.  
 L 173 mm.  
 M 181 mm.  
 N 3°.  
 O 89 mm.  
 P 6°.  
 Q 2000.





Veerarm, gedemonteerd.

- |                          |                            |
|--------------------------|----------------------------|
| 1. Splitpen.             | 6. Draagarmas.             |
| 2. Moer voor draagarmas. | 7. Draagarm.               |
| 3. Cup voor de bus.      | 8. Bovenste fuseedraaipen. |
| 4. Rubber bus.           | 9. Moer.                   |
| 5. Drukring.             |                            |

**Voorveerarmen:** De voorveerarmen zijn aan de buitenzijde door middel van een in rubber gelagerd draaipunt aan de fuseedragers verbonden. De veerarmen zijn aan de binnenzijde door middel van twee, eveneens in rubber gelagerde, draaipunten op de veerarmas gemonteerd. Deze draaipunten vereisen derhalve geen smering. De veerarmas is op twee punten met bouten aan de wagen gemonteerd. Bij eventuele demontage moeten de vulplaatjes, die achter de veerarmas liggen, bewaard worden. Deze vulplaatjes bepalen de wielvlucht en de fuseelangshelling (camber en caster).

Bij montage moet er op gelet worden, dat de moer van het buitenste draaipunt aan de voorzijde komt. Let er op, dat de drie hierboven genoemde moeren moeten worden aangetrokken als de voorveer en ook de draagarm in horizontale stand staan (belast, om te voorkomen, dat de rubber bussen aan een te sterke wringing worden blootgesteld).

De aantrekkoppels voor de moeren zijn: voor de voorste moer van het buitenste draaipunt: 9,4 mkg; voor de moeren, waarmee de rubber draaipunten van de veerarmas zijn bevestigd: 4,0 mkg.

**Fusee en fuseepen:** Na het uitpersen van de bus in de bovenste fuseedragers en het verwijderen van de plug aan de onderzijde, kan de fuseepen naar beneden verwijderd worden (na het verwijderen van de borgspie).

De fuseepenbussen zijn met een perspassing in de fusee geperst.

De speling van de fuseepen, nieuw: 0,016—0,054 mm.

Maximaal toelaatbare speling: 0,20 mm.

Bij het aantrekken van de moer van de bovenste draagarm, welke de rubber bus in de fusee samendrukt, moet de hartlijn van de fusee een hoek maken van 95° met het vlak van de draagarm, om te voorkomen dat de rubber bussen te veel op spanning worden gezet.

Aantrekkoppel voor de bovenste draagarmmoer: 6—7 mkg.

Aantrekkoppel van de moer voor het veeroog: 6—7 mkg.

**Fusees:** De fusees en de fuseepen zijn geborgd door middel van een spie. Twee drukringen en een rubber ring zijn gemonteerd aan de bovenzijde van de fusee, aan de onderzijde nemen shims de speling op.

Er mag geen voelbare speling zijn in de fuseepen.

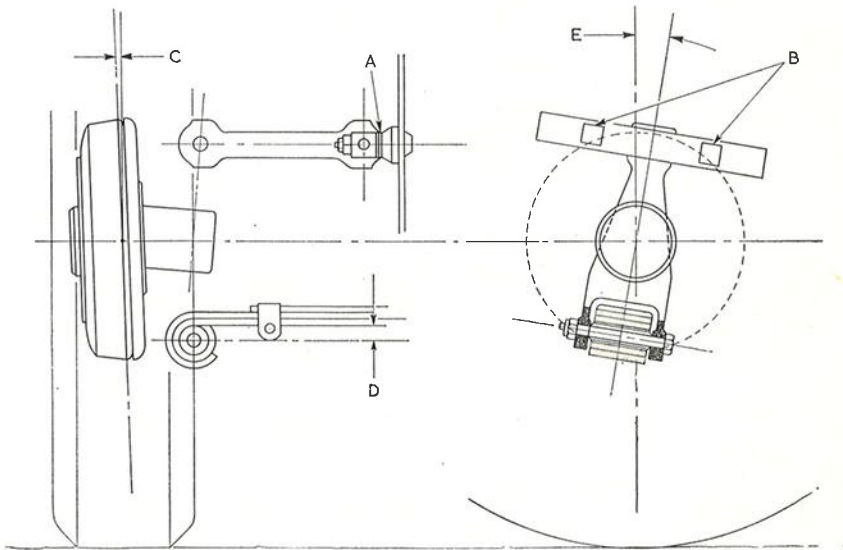
De speling kan verwijderd worden door het toevoegen van shims. Deze zijn verkrijgbaar in de volgende afmetingen:

Standaardmaat:	2,50 mm
0,05 mm overmaat:	2,55 mm
0,10 mm overmaat:	2,60 mm
0,20 mm overmaat:	2,70 mm
0,30 mm overmaat:	2,80 mm
0,05 mm ondermaat:	2,45 mm
0,10 mm ondermaat:	2,40 mm

**Remankerplaat:** Het aantrekkoppel voor de bouten van de remankerplaat is 2 mkg.

**Voorwielfnaafmoer:** Om de juiste voorwiellagerspeling te krijgen, moet de naafmoer aangetrokken worden met een aantrekkoppel van 3 mkg, waarna de moer  $60^\circ$  wordt teruggedraaid. In deze stand wordt de moer geborgd met een splitpen.

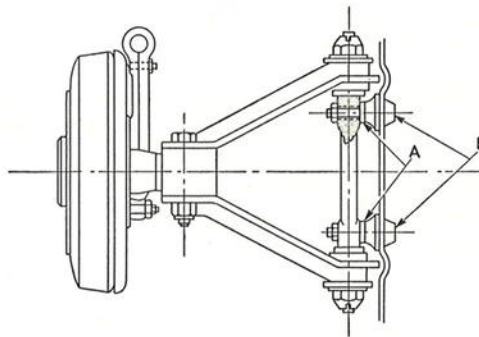
N.B. — Vanaf wagen nr. 53 0630 (600 Coach) is de rechter voorwielfnaaf uitgevoerd met linkse draad. De moer voor deze naaf kan herkend worden aan een groef over de omtrek.



A. Vulplaatjes.  
B. Vulplaatjes.

C.  $1^\circ \pm 20'$ .  
D. 13,5 mm.

E.  $9^\circ \pm 1'$ .



A. Vulplaatjes.  
B. Bevestigingsbouten.

**Voorwielafstelling:** De voorwielafstelling moet regelmatig gecontroleerd worden en bijgesteld met de voorvering en stuurinrichting in een goede conditie. De voorwiellagers dienen juist afgesteld te zijn en de banden moeten op de voorgeschreven spanning zijn. De wagen moet geladen zijn met het gewicht van vier personen en 30 kilogram bagage, waarvan 20 kg geplaatst moet zijn in de bagageruimte voorin de wagen en 10 kg achterin de wagen.

De camber en caster kunnen afgesteld worden door middel van toevoegen of wegnemen van shims tussen de draagarmassen en de carrosserie.

De wielvlucht (camber) voor deze wagens is  $1^{\circ} \pm 20'$ . De fuseelangshelling (caster):  $9^{\circ} \pm 1'$ .

De fuseeopenhelling (KPI)  $5^{\circ} \pm 30'$ .

De toe-in bedraagt 0—2 mm (op vroegere modellen bedroeg de toe-in 5 mm).

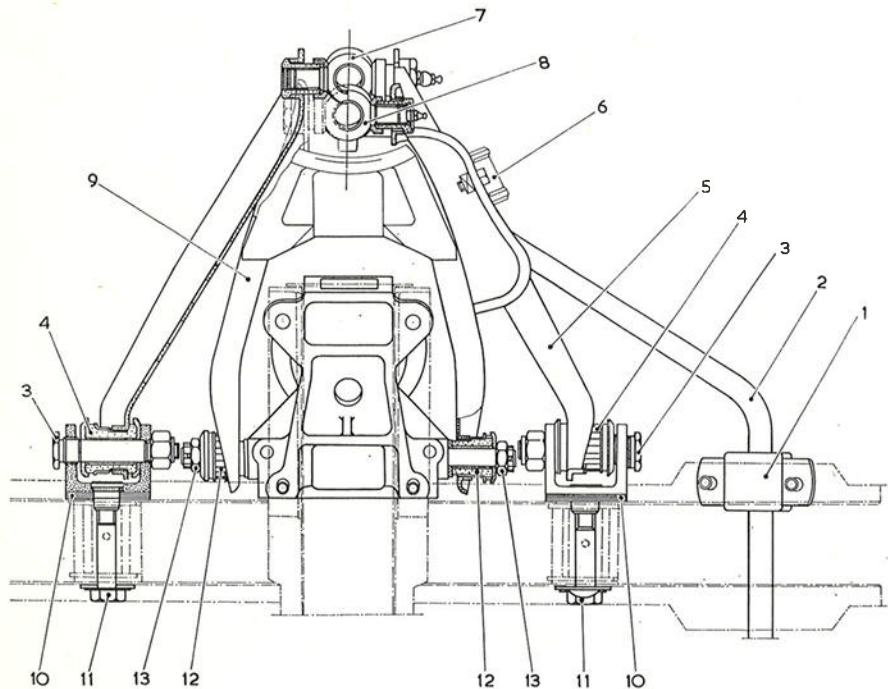


Fig. 1. Voorwielophanging.

1. Stabilisatorlager onder chassis
2. Stabilisator
3. Klembouten van silentblocc van onderste draagarm
4. Silentblocc van onderste draagarm
5. Onderste draagarm
6. Stabilisatorlager op onderste draagarm
7. Onderste fuseclager, gecombineerd met scharnierpunt van onderste draagarm
8. Bovenste fuseclager, gecombineerd met scharnierpunt van bovenste geleidearm
9. Bovenste geleidearm
10. Vulplaatjes voor het afstellen van wielvlucht (camber) en fuseelangshelling (caster)
11. Bevestigingsbouten van onderste draagarm aan het chassis
12. Silentblocc van bovenste geleidearm
13. Opsluitmoeren van silentblocc en bovenste geleidearm

#### Voorwielvering, 600 Multipla:

Voorwielophanging door middel van schroefveren met driehoeksarmen en dubbelwerkende hydraulische schokbrekers. Een stabilisator is gemonteerd in rubber blokken aan de onderzijde van de voorste draagarmen. De bovenste draagarmen, welke korter zijn dan de onderste, zijn met rubber bussen op een as gemonteerd, welke met de bovenste schroefveerhouder tegen de carrosserie is gemonteerd.

De onderste draagarmen, welke breder zijn dan de bovenste, zijn met beugels tegen de onderste chassisconstructie gemonteerd. Deze beugels worden opgevuld met shims voor de afstelling van camber en caster. Aan de uiteinden vormen draaistukken met zelftappende bussen het draaipunt voor de fusees. De bussen, welke zijn voorzien van zelftappende schroefdraad aan de buitenzijde, hebben aan de binnenzijde een geharde schroefdraad, welke tevens dienst doet als lager. De bouten zijn daarom voorzien van een smeernippel voor het smeren van deze punten.

*Demontage en montage van de voorwielvering:*

1. Krik de wagen van voren op en plaats deze op steunen.
2. Demonteer de voorwielen.
3. Tap de remvloeistof af.
4. Demonteer de uiteinden van de spoorstangen van de fusees.
5. Demonteer de stabilisator.
6. Verwijder de remleidingen.
7. Verwijder de onderste moer van de schokbreker.
8. Verwijder de bovenste moer van de schokbreker, zodat de schokbreker compleet met de onderste montagebeugel verwijderd kan worden.
9. Druk de schroefveer samen met behulp van gereedschap A-66 003.
10. Verwijder de moeren van de onderste draagarmen in de beugels. Let daarbij op het aantal shims aan iedere zijde van de draagarm.
11. Verwijder de twee bouten en moeren van de bovenste draagarm, waarna de gehele voorvering weggetrokken kan worden, compleet met de schroefveer, welke nog steeds samengedrukt moet zijn; ontspan nu langzaam de schroefveer en verwijder de veer compleet met de rubber ringen.

*Montage:*

Montage geschiedt in de omgekeerde volgorde van demontage, te beginnen met het samendrukken van de schroefveer.

N.B. — Let er op, dat hetzelfde aantal shims tussen de onderste draagarmen gemonteerd worden.

*Demontage van de voorwielvering:*

De verdere demontage van de voorwielvering kan het best gedaan worden in de onderstaande volgorde:

Verwijder de remtrommel en de naaf, de remankerplaat en de fusee; let daarbij goed op de verschillende opvulplaten en ringen.

Het demonteren van de resterende onderdelen zal geen moeilijkheden meebrengen.

Controleer alle onderdelen op slijtage en vernieuw de versleten onderdelen.

Wanneer er speling is ontstaan in de zelftappende bouten, moeten deze vernieuwd worden. De bouten zijn verkrijgbaar in overmaten van 0,25—0,50 mm. Nadat de grootste overmaat zelftappende bouten gemonteerd is, dient een nieuwe draagarm gemonteerd te worden.

Bij een te grote speling in de verschillende fusee-onderdelen dienen de bussen vernieuwd te worden en de nieuwe geruimd te worden tot op de juiste maat.

*Montage van de voorwielvering:*

Bij het samenstellen van de draagarmen op de beugels dient men er vooral op te letten, dat de moeren, welke de rubber bussen samendrukken, alleen tot hun aantrekkoppel aangetrokken mogen worden, wanneer het vlak van de draagarm overeenkomt met de stand van deze draagarm bij een volbelaste wagen. Dit om te voorkomen dat de rubber bussen op een overmatige torsie worden belast. Deze montage kan het best uitgevoerd worden met behulp van gereedschap nr. A-66023. De bussen met de zelftappende draad moeten zo ver in de draagarmen gedraaid worden, dat het zeskant tegen de draagarm rust.

Bij het monteren van de fusees dient men er op te letten, dat de verschillende drukringen op dezelfde plaats gemonteerd worden. Het verdient aanbeveling, de fusees eerst te monteren met een oude moer en dan te controleren op de verschillende spelingen. Bij een onjuiste afstelling moeten nieuwe drukringen gemonteerd worden, welke verkrijgbaar zijn in de volgende dikten: 3,95; 4,00; 4,05 en 4,10 mm.

Nadat op deze manier de fusee op de juiste afstelling is gebracht, moet een nieuwe zelfborgende moer gemonteerd worden en aangetrokken tot 12 mkg. Het aantrekkoppel voor de moeren van de remankerplaat is 4,5 — 5,5 mkg.

**Voorwielnaaf:** Om de juiste voorwielspelings te verkrijgen, moet de moer voor de naaf aangetrokken worden tot 3 mkg, waarna deze 60° wordt teruggedraaid en in deze positie geborgd met een nieuwe splitpen.

N.B. — Vanaf wagen nr. 036 027 is de rechter naaf uitgerust met linkse draad. De moer voor deze naaf kan herkend worden aan de groef over de omtrek.

**Voorveren:** De schroefveren zijn verkrijgbaar in twee klassen, A en B, welke verschillen in lengte onder een lading van 440 kg.

De schroefveren in groep A kunnen herkend worden door een gele streep over de middelste windingen. Deze veren hebben een samengedrukte lengte onder een last van 440 ± 22 kg van 186,5 mm of meer.



De schroefveren van groep B kunnen herkend worden aan een groene streep over de middelste windingen en hebben een samengedrukte lengte bij dezelfde belasting van 186,5 mm of minder. Bij het monteren van nieuwe veren dient men er op te letten, dat beide veren van dezelfde groep zijn.

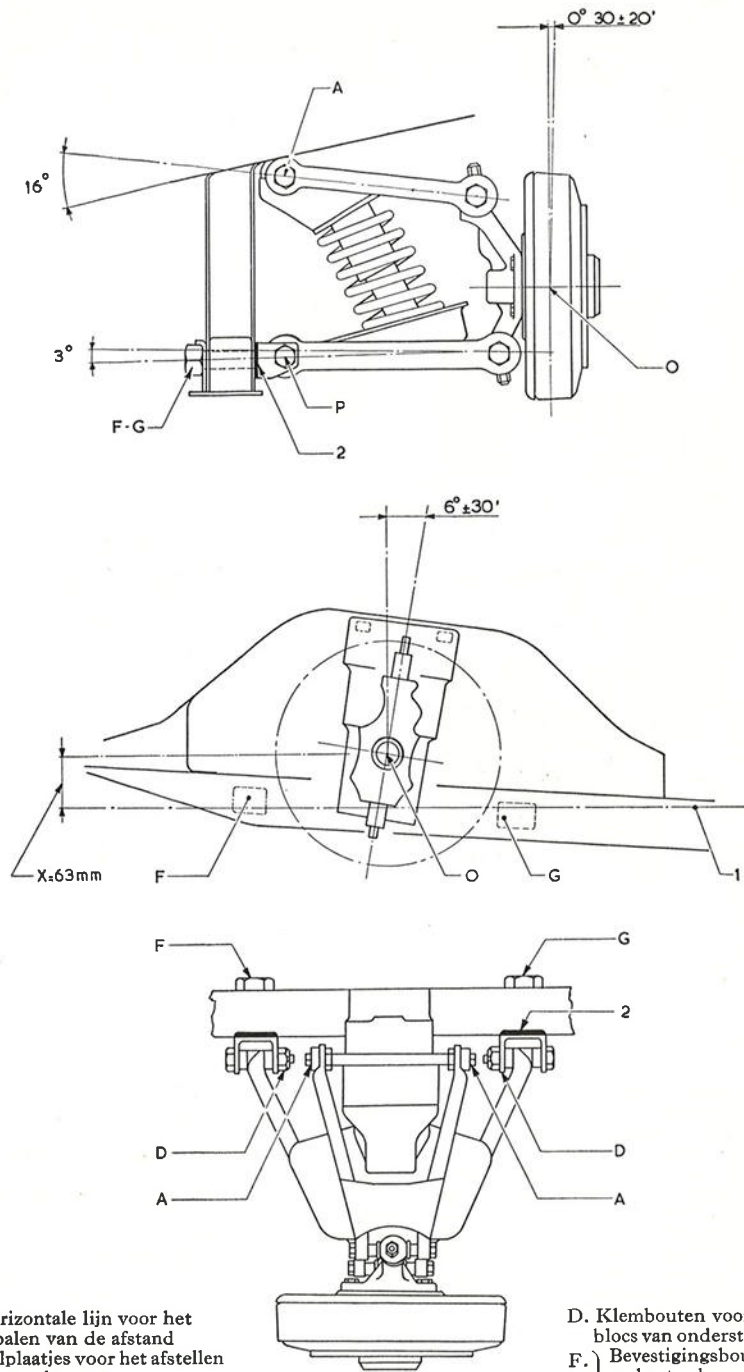
*Gegevens van beide groepen schroefveren:*

Materiaaldikte:  $13,5 \pm 0,05$  mm.  
Binnendiameter van de veer:  $90 \pm 0,9$  mm.  
Totaal aantal windingen: 7,5.  
Aantal werkende windingen: 6.  
Vrije lengte van de veer: 271,5 mm.  
Veerverhouding:  $19,3 \pm 6$  mm/100 kg.

**Voorwielafstelling:** De voorwielafstelling moet gecontroleerd worden bij een juiste afstelling van veren, stuurinrichting en een juiste bandenspanning. De speling in de voorwiellagers moet volgens voorschrift zijn. De wagen moet geladen zijn met een gewicht van 6 passagiers en bagage. Onder deze belasting moet de onderste draagarm ongeveer 210 mm boven de grond zijn. De aftapplug van de benzinetank moet 183 mm boven de grond zijn. Het wielcenter moet  $\pm 63$  mm boven de carrossievloer liggen.

De wielvlucht (camber) en de fuseelangshelling (caster) kunnen afgesteld worden door middel van het toevoegen of wegnemen van shims.

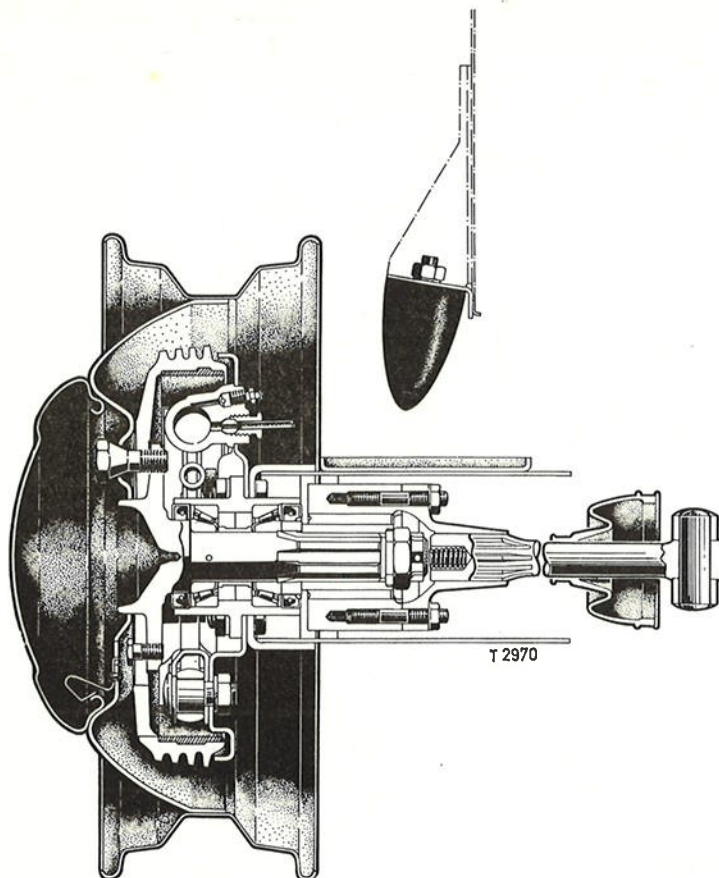
Wielvlucht (camber):  $0^{\circ} 30' \pm 20'$ .  
Fuseelangshelling (caster):  $6^{\circ} \pm 30'$ .  
Toe-in: 0—1 mm.  
Fuseeopenhelling (KPI):  $7^{\circ}$ .



- 1. Horizontale lijn voor het bepalen van de afstand
- 2. Vulplaatjes voor het afstellen van camber en caster
- A. Opsluitmoeren voor silentbloecs van bovenste geleidearm

Voorwielafstelling, Multipla.

- D. Klembouten voor silentbloecs van onderste draagarm
- F. } Bevestigingsbouten van
- G. } onderste draagarm op
- het chassis
- O. Hart van wiel
- P. Onderste draagarmas



Achternaaf en aandrijfas.

**Achterwielvering:** De achterwielvering van de 600 Coach en de Multipla zijn nagenoeg gelijk, enkele kleine afwijkingen komen voor in de afmeting van de swingassen en de verhoudingen van de schroefveren. De achterwielvering is onafhankelijk door middel van schroefveren en V-vormige geperste stalen veerarmen, welke aan de binnenzijde om de stalen pennen scharnieren, die gemonteerd zijn in beugels tegen de chassisconstructie.

De V-armen komen aan de buitenzijde samen en vormen een montageplaat voor de ankerplaat van de achterremmen. Het geheel vormt samen een swingunit. De opstelling van de swingarmen is zo gemaakt, dat de montage van een schuivende kruiskoppeling overbodig is geworden.

In het achterwielagerhuis zijn twee conische rollagers gemonteerd. De rollagers worden door een afstandsbus uit elkaar gehouden. In dit lagerhuis draait de naaf, waaraan de flens vastzit voor het monteren van de remtrommel. Aan het andere einde van de as, dat voorzien is van spiebanen, is een rubber kruiskoppeling gemonteerd.

*Gegevens:*

- Aantrekkoppel van de bouten voor de remankerplaat: 6 mkg.
- Aantrekkoppel voor de scharnieren van de swingarmen: 6—7 mkg.
- Aantrekkoppel voor de drie bouten, waarmee beugels aan de moer zijn gemonteerd: 4—5 mkg.
- Aantrekkoppel voor de flensbouten van de achteras: 3—3,5 mkg.
- Aantrekkoppel van de achterwielbouten: 6—7 mkg.
- Toe-in van de achterwielen:  $0^{\circ}20' \pm 10'$ .

Achterwielvering, belast.

- A. Midden van de rubber bumperzitting.
- B. Wielvlak.
- C. 140 mm.
- D. Wielas.

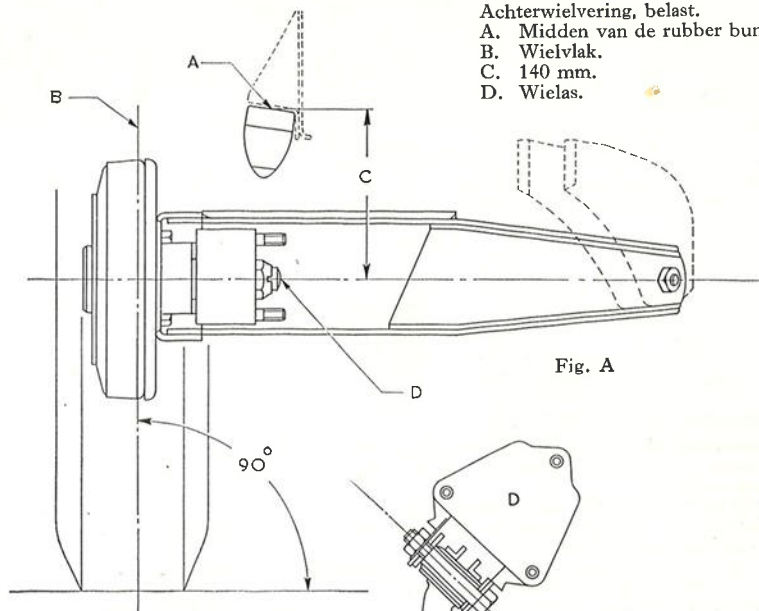


Fig. A

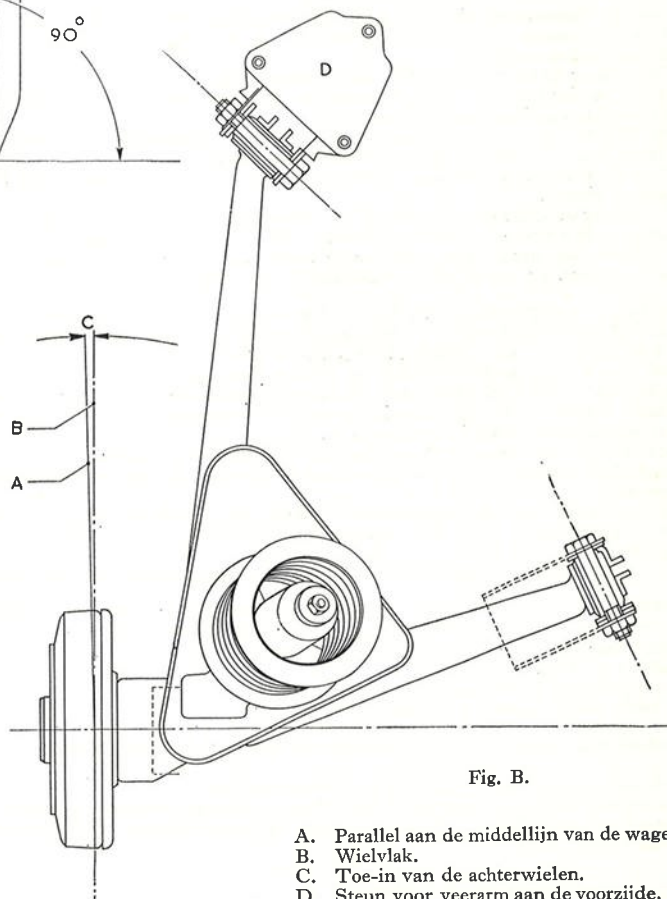


Fig. B.

- A. Parallel aan de middellijn van de wagen.
- B. Wielvlak.
- C. Toe-in van de achterwielen.
- D. Steun voor veerarm aan de voorzijde.

Achterwielafstelling.



*Veergegevens:*

Materiaaldikte:	13,8 ± 0,05 mm	}	600 Saloon
Binnendiameter van de veer:	99,4 ± 1 mm		
Totaal aantal windingen:	7		
Aantal werkende windingen:	5,5		
Veerverhouding:	21,3 ± 0,6 mm/100 kg		
Type veer:	rechts gewonden		
Vrije lengte van de veer:	244,5 mm		
Veerlengte onder een belasting van 425 ± 20 kg:	154 mm		
Veerlengte onder een belasting van 605 ± 30 kg:	116 mm		
Materiaaldikte:	14,9 ± 0,05 mm		
Binnendiameter van de veer:	98,6 ± 1 mm	}	Multipla
Totaal aantal windingen:	6,5		
Aantal werkende windingen:	5		
Veerverhouding:	14,3 ± 0,4 mm/100 kg		
Type veer:	rechts gewonden		
Vrije lengte van de veer:	225 mm		
Veerlengte onder een belasting van 496 ± 25 kg:	154 mm		
Veerlengte onder een belasting van 600 ± 39 kg:	114 mm		

*Demontage en montage van de achterwielvering:*

1. Krik de wagen op en plaats steunen onder de wagen. Verwijder de wielen.
2. Krik de achterste V-arm zo ver op, dat de bovenste moer van de schokbreker gemakkelijk gedemonteerd kan worden.
3. Demonteer de terugtrekveer van de handremkabel.
4. Maak de vier moeren, welke de aandrijfas verbinden met de flexibele koppeling, los. Schuif de flens terug en verwijder de binnenvaar.
5. Stop de toevoeropening van het remvloeistofreservoir en maak de remleidingen los.
6. Maak de handremkabels los van de remankerplaat.
7. Laat de V-arm iets zakken, druk de schokbreker samen en verwijder de schroefveer compleet met de ringen.
8. Verwijder de moer en de bout van de rubber bus aan de binnenste veerarmbeugel en let op het aantal shims tussen de bus en de beugel, dit voor het juist monteren.
9. Verwijder de drie bouten, waarmee de verstelbare beugel voor de achterwielvering bevestigd is aan de vloer. Let op de rubber tussenlegger van de beugel.

Het gebruik van gereedschap nr. A-66 037 wordt aanbevolen bij het monteren van de achterwielvering. Aan de voorzijde van de buitenste arm moeten aan iedere kant drie shims gemonteerd worden tussen de rubber bus en de beugel, terwijl aan de achterste arm, welke gemonteerd wordt in de vaste beugel, zoveel shims gemonteerd moeten worden als nodig zijn om de speling er uit te halen. De achterwielvering kan, gemonteerd als boven omschreven, op zijn plaats gebracht worden onder de wagen, waarbij de bouten nog niet vastgetrokken mogen worden, voor de toe-in van de achterwielen gecontroleerd en juist bevonden is.

Het controleren van de toe-in moet gebeuren bij een geladen wagen.

De resterende handelingen voor het monteren kunnen gebeuren in omgekeerde volgorde van de demontage.

Wanneer de achteras uit de naaf is genomen, dient men er bij de montage op te letten, dat de afstandsbus niet samengeperst wordt. De voorspanning op de lagers moet ± 50 mm kg bedragen, bij een draaiende as.

De maximaal toelaatbare speling van de as met de spiebanen in de flexibele koppeling is 0,15 mm.

**Schokbrekers:** Dubbelwerkende hydraulische telescopschokbrekers zijn gemonteerd tussen de bovenste draagarm en de carrosserie aan de voorzijde, binnenin de schroefveren.

De slaglengte van de schokbrekers aan de voorzijde voor de 600- en 600D Coach- en Convertible-modellen: 131 mm.

Eveneens voor de Multipla-modellen: 104 mm.

Voor beide modellen aan de achterzijde: 112 mm.

**Stuurhuis 600 Coach:** Het stuurhuis is van het worm-en-sectortype, met een verhouding van 1 : 13.

Het stuurhuis is met bouten aan het schutbord bevestigd.

De beweging van de stuurarm wordt door drie spoorstangen overgebracht naar de voorwielen. Een hulpstuuras is ingeschakeld. De spoorstangen van de pitmanarm en de hulpstuuras naar de fusees zijn van gelijke lengte.

*Demontage en montage van het stuurhuis:*

Het stuurhuis kan zonder moeilijkheden gedemonteerd en gemonteerd worden.

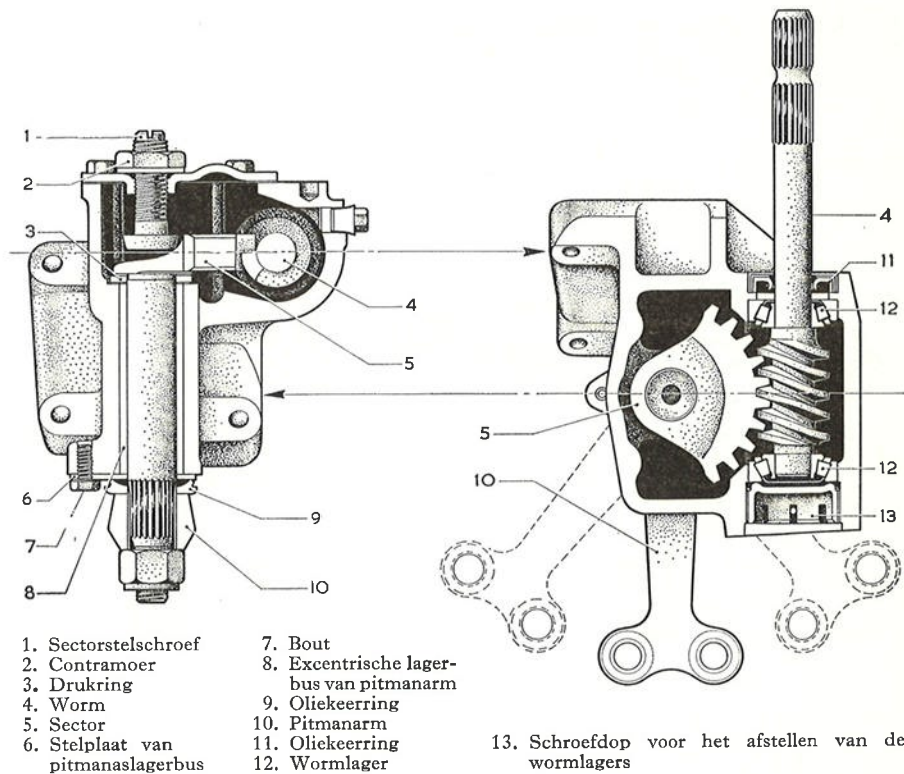
1. Maak de bout los, welke de stuurkolom verbindt met de wormas.
2. Maak de spoorstang en stuurstang los van de pitmanarm.
3. Verwijder de accu om gemakkelijker bij de volgende moeren te kunnen komen.
4. Verwijder de moeren, waarmee het stuurhuis tegen het schutbord is bevestigd, trek de wormas uit de stuurkolom en verwijder het stuurhuis. Montage kan worden uitgevoerd in omgekeerde volgorde.

De aantrekkoppels voor de moeren van het stuurhuis zijn 2—2,5 mkg. Nadat het stuurhuis gedemonteerd is, moet de toe-in gecontroleerd en zonedig opnieuw afgesteld worden.

*Demontage en montage van het uitgebouwde stuurhuis:*

1. Verwijder het stuurhuisdeksel, compleet met de stelbout en borgmoer en tap de olie af.
2. Verwijder de pitmanarm. Het gebruik van een trekker wordt hierbij aanbevolen.
3. Verwijder de splitpen van de onderste druklagerstelmoer en draai de moer uit.
4. Verwijder de oliekeerring onder aan de sectoras, maak de afstelbout voor de excenterbus los en verwijder de plaat en de bout. Verwijder de oliekeerring.
5. Neem de sector uit het huis, samen met de bovenste drukring en de afstelshims.
6. Trek de stuurworm en as uit van de onderzijde van het huis, samen met het onderste druklager en de bovenste lagerbinnenring.
7. Pers tenslotte de bovenste oliekeerring en de buitenste lagerring uit het stuurhuis.

Montage kan in omgekeerde volgorde worden uitgevoerd.  
Aantrekkoppel voor de pitmanarmmoer: 10—11 mkg.  
Bij het monteren dient men er op te letten, dat de merktekens op de sectoras en de pitmanarm in lijn komen te staan voor de juiste rechtepositie.



Bij het monteren van het stuurhuis dient men de volgende instructies en specificaties in acht te nemen.

1. De speling tussen de sectoras en de excentrische bus mag niet meer bedragen dan 0,10 mm. Wanneer de speling groter is, moet de excentrische bus vernieuwd worden en uitgeruimd tot een diameter van 20,000—20,021 mm. De diameter van de sectoras is 20,000—19,979 mm.
2. Maximaal slingereffect van de wormas is 0,05 mm.
3. Het tandcontact tussen stuursector en worm moet plaats hebben op het midden van de sectortanden.

De afstelling van het tandcontact kan geschieden door middel van toevoegen of wegnemen van shims.

<sup>4</sup>De shims zijn verkrijgbaar in 0,10 mm dikte.

4. De axiale afstelling van de sectoras wordt uitgevoerd door middel van de afstelschroef en borgmoer in het huisdeksel.  
De afstelling moet geschieden totdat er geen axiale speling meer in de as is.
5. Om de tandspeling weg te nemen tussen de sectortanden en het wormtandwiel, moet de excentrische bus gedraaid worden totdat er geen speling meer is.  
De excentrische bus kan gedraaid worden door middel van de plaat aan de onderzijde.
6. De axiale speling van de wormas kan bijgesteld worden door middel van de kroonmoer. Na het afstellen mag er in de verschillende onderdelen van het stuurhuis geen speling meer zijn.

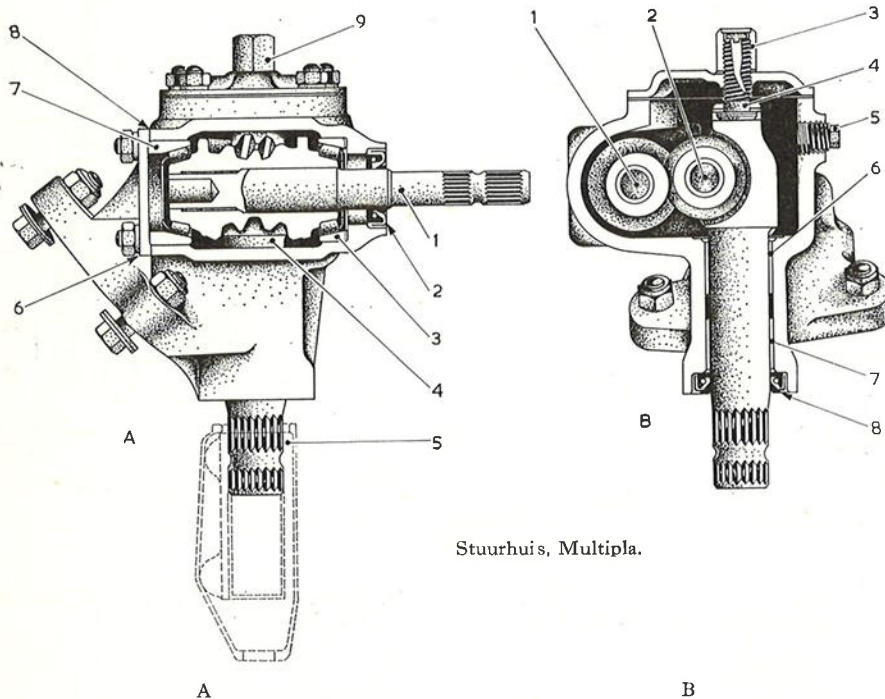
**Hulpstuurarm:** De hulpstuurarm is door middel van een beugel aan de carrosserie bevestigd. De hulpstuurarm is gelagerd met een rubber bus. Maximaal toegestane speling tussen bout en bus: 0,30 mm.

N.B. — Om overmatige torsie in de rubber bus te voorkomen, mag de moer op de hulpstuurarm alleen aangetrokken worden met een aantrekkoppel van 5,5—6 mkg, waarbij de wielen in een recht-uitpositie moeten staan; ook de toe-in moet juist afgesteld zijn.

Aantrekkoppel voor de bouten van de hulparmsteun aan het schutbord: 2—2,5 mkg.

**Stuurstang en spoorstangen:** De pitmanarm en de hulpstuurarm zijn door middel van een stuurstang met kogelkoppelingen aan elkaar verbonden. De spoorstangen zijn voorzien van niet nastelbare kogelkoppelingen. De toe-in kan vermeld worden door het draaien van de spoorstangen, na de moeren losgedraaid te hebben. Aantrekkoppel voor de moeren van de spoorstangen: 3,5—4 mkg.

**Stuurhuis voor het type Multipla:** Het stuurhuis bij de Multipla-modellen is van het worm-en-roltype en heeft een overbrengingsverhouding van 16,4:1. Het stuurhuis is binnen in de wagen gemonteerd, tegen het dashboard.



Stuurhuis, Multipla.

1. Worm
2. Oliekeerring
3. Bovenste rollager
4. Pitmanas met rol
5. Verbindingsmof
6. Wormlagerdeksel
7. Onderste rollager
8. Vulplaatje (shim) voor wormlagerafstelling
9. Contraoer voor de stelschroef van de rolafstelling

1. Worm
2. Rol
3. Borgmoer van 4
4. Stelschroef voor het instellen van de speling tussen worm en rol
5. Olievulplug
6. { Lagerbussen
7. {
8. Oliekeerring



#### Demontage van het stuurhuis:

Nadat het stuurhuis uit de wagen is genomen, kan het als volgt worden gedemonteerd:

1. Demonteer de contramoer van de stelschroef van de rolafstelling en de bevestigingsmoeren van het stuurhuisdeksel. Neem dan het deksel, tezamen met de rol en pitmanas uit het stuurhuis. Schuif de pitmanas van de stelschroefkop af. Verwijder de pakking.
2. Demonteer het wormlagerdekseltje, verwijder de pakking en eventueel aanwezige vulplaatjes.
3. Schuif de worm met de rollagers uit het huis.
4. Demonteer, zonedig, de oliekeerringen.

Controleer na reiniging alle onderdelen en vernieuw wat versleten of beschadigd is.

#### Montage:

Montage kan geschieden in omgekeerde volgorde van demontage, met inachtneming van de volgende punten:

1. Indien nieuwe oliekeerringen gemonteerd worden, moet men er op letten, dat de lip naar de binnenzijde komt.
2. Stel de wormlagers af voordat de rol en pitmanas gemonteerd worden. De wormlagers moeten zo gesteld worden, dat de worm licht, doch spelingsvrij draait.
3. Stel het tandcontact van worm en rol af, terwijl het stuur in de middelste stand staat.
4. Draai het stuur, na het uitvoeren van de bovengenoemde afstelling, een paar maal in beide richtingen rond om te controleren of het stuur geen zwaar punt heeft.

#### Kogelkoppeling op de pitmanas:

##### Gegevens:

Speling van de pitmanas in de bus (nieuw) 0,012—0,054 mm.

Uiterste slijtagegrens: 0,15 mm.

De afstelling van de kogelkoppeling in het huis kan geschieden door middel van shims, welke verkrijgbaar zijn in de dikten van 0,10 en 0,15 mm.

Aantrekoppel van de moer op de pitmanas: 11 mkg.

**Hulpstuurarm:** De hulpstuurarm draait in twee busjes, welke zijn geperst in een lichtmetalen huis. De demontage van het hulpstuurarmhuis geeft geen moeilijkheden. De speling van de as in de busen (nieuwe busen): 0,12—0,54 mm.

Wanneer nieuwe busen in het huis zijn geperst, moeten deze uitgeruimd worden tot een diameter van 22,012—22,033 mm.

Aantrekoppel van de moer op de hulpstuurarm: 14 mkg.

**Spoorstangen:** Twee spoorstangen van gelijke lengte zijn gemonteerd. Zij verbinden de pitmanarm en de hulpstuurarm met de fusee-armen. De toe-in kan versteld worden door het draaien van de spoorstang.

De spoorstang tussen de pitmanarm en de hulpstuurarm is niet verstelbaar.

**Remmen:** Hydraulisch bediende voetrem op alle vier de wielen. De handrem werkt mechanisch op de remtrommel aan de transmissie-as. Vanaf motornr. 758 493 (Saloon) en motornr. 765 151 (Multipla) is deze constructie veranderd in de meer gebruikelijke kabel- en hefboomconstructie, welke direct werkt op de achterremmen.

Iedere remankerplaat is voorzien van een dubbelwerkende remcilinder.

De vrije slag van het rempedaal: 5—8 mm.

**Hoofdremlinder:** De hoofdremlinder is direct voor het rempedaal gemonteerd en wordt bediend door middel van een korte drukpen.

Het remsysteem is van het zogenaamde Fiat-Baldwin-systeem.

##### Gegevens:

Hoofdremlinder, diameter:  $3/4''$  (Coach)  
 $1''$  (Multipla)  
Diameter van de toevoer: 0,7 mm (Coach)  
1 mm (Multipla)  
Speling tussen drukpen en achterste zuiger: 1—1,5 mm.

**Wielremcilinder:** Voor ieder wiel is een dubbelwerkende cilinder gemonteerd.

Diameter van de remcilinder: voor en achter op de 600-modellen:  $3/4''$   
voor en achter op de 600D-modellen:  $7/8''$   
voor op de Multipla-modellen:  $1 1/8''$   
achter op de Multipla-modellen:  $3/4''$

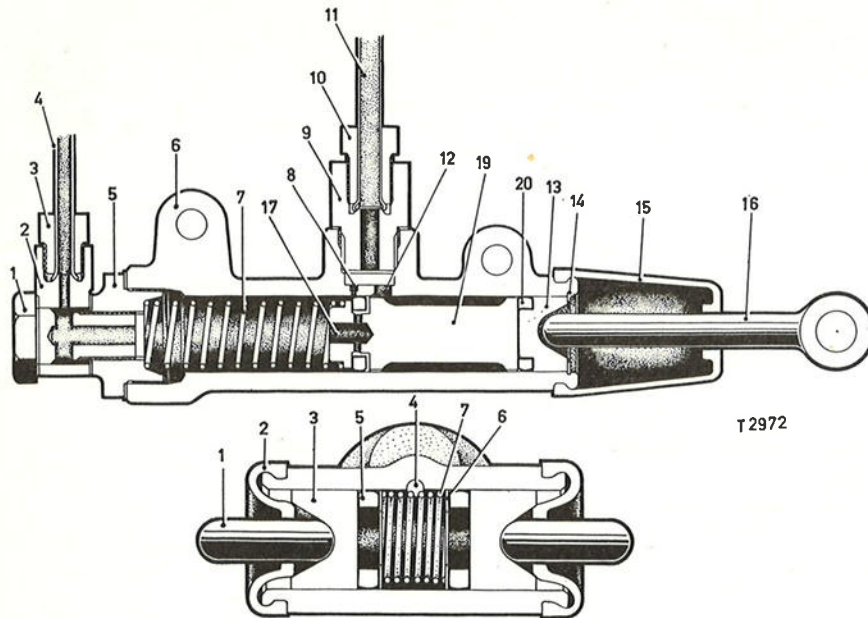
De constructie van de wielremcilinders is gelijk aan die van de hoofdremlinders. Zie fig. op blz. 54.

**Remtrommels:** Op alle modellen zijn gietijzeren remtrommels gemonteerd.

##### Gegevens:

Remtrommeldiameter (Saloon) : 185,24—185,53 mm  
(Multipla) : 220,26—220,55 mm  
Maximaal toegestane overmaat, op de gehele diameter: 1 mm.





Hoofdrem- en wielremcilinder.

*Hoofdremcilinder:*

1. Banjobout
2. Banjoverbinding
3. Verzamelmoer
4. Leiding naar de wielcilinders
5. Schroefdeksel
6. Hoofdremcilinderhuis
7. Veer
8. Compensatieboring
9. Schroefdeksel
10. Verzamelmoer
11. Toevoerleiding van reservoir
12. Toevoeropening
13. Achterste zuiger
14. Veerring
15. Stofhoes
16. Drukstang
17. Centerboring in klepzuiger
18. Rubber afsluitring
19. Zuiger
20. Rubber afsluitring

*Wielremcilinder:*

1. Borgpen
2. Stofhoes
3. Zuiger
4. Inlaatopening
5. Rubber keerring
6. Borgkap

**Remvoering:** Voor alle typen is de remvoering op de schoen ge vulcaniseerd (permafuse-systeem):

Lengte van de remvoering:	Coach	180 mm
	Multipla	208 mm
Breedte van de remvoering:	Coach	30 mm
	Multipla	40 mm
Dikte van de remvoering, beide modellen:		4 mm
Totaal remoppervlak:	Coach	432 cm <sup>2</sup>
	Multipla	665,6 cm <sup>2</sup>

**Remschoenen:** Tot motornr. 758 493 (Coach) en motornr. 765 151 (Multipla) waren lichtmetalen remschoenen gemonteerd.

De remschoenen draaiden bij deze modellen om een excentrische bout aan de onderzijde. Deze excentrische bout fungeerde tevens als afstelbout voor de remschoenen.

De afstelling van de remschoenen kan aan de buitenzijde geschieden door middel van een vierkant. De bouten worden geborgd door een conramoer.

**Het afstellen van de remmen:** Voor het afstellen van de remmen dient de wagen met alle vier de wielen van de vloer gekrikt te worden. Met het rempedaal half ingetrapt moet het mogelijk zijn, de wielen nog net rond te draaien, waarbij op alle vier de wielen dezelfde weerstand ondervonden moet worden.

Bij het afstellen van de remmen dient men er op te letten, hoeveel speling er is tussen de remschoenen en de binnenkant van de remtrommel.

De speling aan de bovenzijde van de remschoenen moet 0,25 mm bedragen, aan de onderzijde 0,10 mm. Wanneer een ongelijke remspeling wordt gemeten, moet de remtrommel gedemonteerd worden en gecontroleerd op ovaliteit.

*Nieuw type remschoenen:*

Vanaf motornr. 758 493 (Saloon en Convertible) en motornr. 765 151 (Multipla) zijn nieuwe remschoenen gemonteerd; deze remschoenen zijn geperst stalen remschoenen. Zij zijn van het zelf-centrerende type, zonder afstelbouten aan de onderzijde. De geharde tip aan de onderzijde van de remschoen rust tegen een steunplaat. De afstelling geschiedt nu door een paar excentrische nokken. Iedere schoen wordt op zijn plaats gehouden door middel van een pen met een veer en een schotelplaatje.

De voeringspeling wordt alleen opgenomen ter hoogte van de nok.

De speling bij deze nieuwe remschoenen mag 0,25 mm bedragen.

**Remvloeistof:** Alleen remvloeistof van een goede soort volgens specificatie SAE 70 R3 mag gebruikt worden.

Inhoud van het remsysteem: 0,280 liter (Coach),  
0,370 liter (Multipla).

**Handrem op de transmissie:** tot motornr. 758 493 (Coach)  
en motornr. 765 151 (Multipla),

werkt de handrem op een trommel, gemonteerd aan het einde van de transmissie. De speling tussen de remschoenen en de trommel van de handrem bedraagt 0,25 mm.

Aantrekkoppel voor de remtrommelmoer: 6,5 mkg.

Bij het losdraaien van de remtrommelmoer moet gebruikt worden gemaakt van gereedschap nr. A-62 024.

*Handrem op de achterwielen:* vanaf motornr. 758 493 (Coach),  
motornr. 765 151 (Multipla)  
en op de 600-modellen,

werkt de handrem op de achterwielen.

Het afstellen van de handrem geschiedt aan de einden van de handremkabels. De handremafstelling is correct, wanneer men de handremhefboom twee klikken naar boven kan trekken voordat weerstand wordt gevoeld.

**Stoplichtschakelaar:** De stoplichtschakelaar is gemonteerd aan de voorzijde van de hoofdremcilinder.

**Wielen en banden:** Gemonteerd zijn geperst stalen wielen met vier boutgaten.  
Velgmaat: 3,5 × 12. Bandenmaat: 5,20 × 12.

## ELEKTRISCHE INSTALLATIE

**Elektrische installatie:** 12 V, negatieve (—) pool aan massa.

Voor elektrisch schema: zie pag. 56, 59 en 60.

Elektrisch schema, Coach vanaf 1961.

**Accu:** 12 V. Bij de Coach- en Convertible-modellen is de accu gemonteerd in de bagageruimte; op het Multipla-model boven op het motorcompartiment, aan de rechterzijde.

Capaciteit: 32 Ah.

Lengte: 235 mm.

Breedte: 133 mm.

Hoogte: 198 mm.

Gewicht, gevuld met elektrolyt, ongeveer: 18 kg.

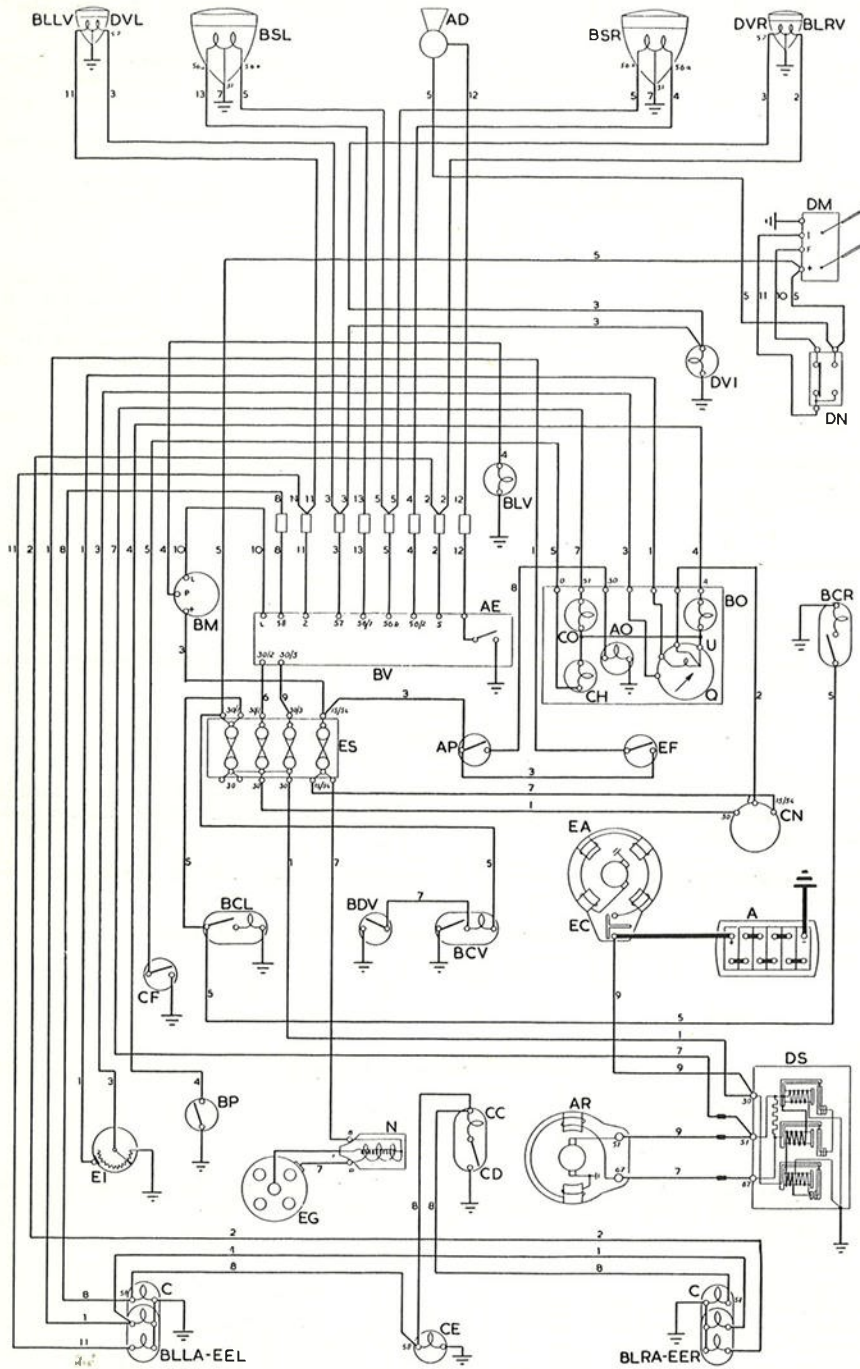
Soortelijk gewicht van het elektrolyt, bij geheel geladen accu: 1,28 bij 20 °C.

Soortelijk gewicht van het elektrolyt bij ontladen accu: 1,11 bij 20 °C.

Bij normaal gebruik zal het soortelijk gewicht van het elektrolyt variëren van 1,23 tot 1,25.

# SCHEMA ELEKTRISCHE INSTALLATIE 1958-1959

## Multipla



**Dynamo:** 12V, twee-polig, rechts draaiend.  
 Tot en met motornr. 5 735 117: type R90—180/12-2500, vermogen 180 W.  
 Na motornr. 5 735 117: type D/90/12/16/3, vermogen 230 W.

*Gegevens:*

	D 90/12/16/3	R90—180/12-2500
Max. laadstroom (1)	16 A bij 20 °C en 2550—2800 t./min	13 A bij 20 °C en 2250—2400 t./min
(2)	16 A bij 20 °C en 2550—2700 t./min	
Maximaal vermogen:	230 W	180 W
Inschakelend bij 20 °C (68 °F) (1)	1710—1860 t./min	
(2)	1710—1790 t./min	
Maximaal aantal toeren per minuut	9000	7500
Verhouding krukas/dynamo	1,42	
Binnendiameter tussen de polen	58,3—58,4 mm	58,91—59,08 mm
Onderdeelnr. voor de koolborstels	4 034 356	879 210
Weerstand van het anker bij 20 °C (68 °F)	0,145 ± 0,01 ohm	0,31 ± 0,01 ohm
Weerstand van de veldspoelen bij 20 °C (68 °F)	8 + 0,1 — 0,3 ohm	6,4 ± 0,2 ohm
Veerspanning bij nieuwe koolborstels	0,600—0,720 kg	
Maximale ovaliteit van de commutator	0,01 mm	
Uitsteekdiepte van de isolatie in de condensator	1 mm	
Smeermiddel voor de dynamolagers	Fiat Jota 3 of gelijkwaardig lithiumbasevet	

(1) Deze gegevens gelden voor een dynamo met een groefbreedte van 4,4 mm.

(2) Deze gegevens gelden voor een dynamo met een groefbreedte van 5 mm.

*Belangrijk:* Zorg er steeds voor, dat de aansluitingen 67 en 51 op de dynamo en regelaar nooit verwisseld worden, dit zou een onmiddellijke beschadiging van de regelaar tot gevolg hebben.

### LETTERCODE SCHEMA ELEKTRISCHE INSTALLATIE

Multipla en 600

A.	Accu	BV.	Lichtschakelaar (1956 gecombineerd met ontstekingscontact en zekeringhouder; 1957 en later: gecombineerd met knipperlichtschakelaar)
AD.	Claxon	C.	Achterlicht
AE.	Claxondrukknop	CC.	Motorverlichting
AO.	Dashboardverlichting	CD.	Motorverlichtingschakelaar
AP.	Dashboardverlichtingschakelaar	CE.	Kentekenverlichting
AR.	Dynamo	CF.	Oliedrukcontact
BCL.	Interieurverlichting met schakelaar, links	CH.	Oliedrukverklikkerlicht
BCR.	Interieurverlichting met schakelaar, rechts	CN.	Ontstekingscontact
BCV.	Interieurverlichting met schakelaar, voor	CO.	Ontsteking/dynamoverklikkerlicht
BDV.	{ Schakelaar in deurstijl	DM.	Ruitewisser
BEVL.		DN.	Ruitewisserschakelaar
BLLA.	Knipperlicht links achter	DS.	Spanningsregelaar
BLLV.	Knipperlicht links voor	DVI.	Stadslichtverklikkerlicht
BLRA.	Knipperlicht rechts achter	DVL.	Stadslicht links
BLRV.	Knipperlicht rechts voor	DVR.	Stadslicht rechts
BLV.	Knipperlichtverklikkerlicht	EA.	Startmotor
BM.	Knipperlichtautomaat	EC.	Startschakelaar
BN.	Knipperlichtschakelaar	EEL.	Stoplicht links
BO.	Koelwatertemperatuur-verklikkerlicht	EER.	Stoplicht rechts
BP.	Koelwatertemperatuur-verklikkerlichtcontact	EF.	Stoplichtschakelaar
BSL.	Koplamp links	EG.	Stroomverdeler
BSR.	Koplamp rechts	EL.	Tankweerstand
		ES.	Zekeringen
		N.	Bobine
		Q.	Brandstofmeter
		U.	Brandstofpeilverklikkerlicht

FIAT 600—600D Multipla 1955—1962 — 57



**Spanningsregelaar:** Tot en met motornr. 5 735 117 en gebruikt in combinatie met de 180 W-dynamo: A/4—180/12.

Na motornr. 5 735 117 en gebruikt in combinatie met de 230 W-dynamo: GN 1/12/16.

**Gegevens:**

Merk Fiat, type A/4-180/12. Op de modellen vanaf 1959 spanningsregelaar no. GN 1/12/16. De spanningsregelaar is uit drie eenheden samengesteld en wel uit de spanningsregelaar, stroomregelaar en automaat.

**Automaat:**

Contactpuntopening:  $0,45 \pm 0,06$  mm.

Sluitspanning (koud):  $12,6 \pm 0,2$  V.

Openingsstroom: kleiner dan 10A.

**Spanningsregelaar:**

Werkspanning bij half opgeladen accu: 14,5 V.

**Stroomregelaar:**

Werkstroom (warm) type A/47-9A, type GN 1/12/16: 10—12A.

Luchtspleet: 0,99—1,11 mm.

Weerstand:  $105 \pm 3$  ohm.

N.B. — Wanneer om de een of andere reden het deksel van de spanningsregelaar is verwijderd, verdient het aanbeveling, de regelaar enige tijd te laten werken zonder deksel, dit ter voorkoming van condensvorming in het deksel.

**Startmotor:** 600: B. 76—0.5/12S.

600D: E.76—0.5/12S.

Beide typen starters zijn gelijk, alleen de E.76—0.5/12S is gemonteerd met een startersolenóide.

Gegevens: seriegewikkeld, vier polen.

Aantal borstels: twee (positieve borstel verbonden met de veldspoelen, negatieve met de massa).

Draairichting: linksom, gezien vanaf het startertandwiel.

Vermogen: 0,5 KW.

Binnendiameter tussen de poolschoenen: 52,57—52,75 mm.

Buitendiameter van het anker: 51,80—51,85 mm.

Koppel bij 2250 t./min  $\pm 100$  toeren:  $0,28 \pm 0,02$  mkg.

Borstelveerspanning: 1,15—1,30 kg.

Onderdeelnr. voor de koolborstels: 805 581.

Axiale speling van het anker: 0,15—0,65 mm.

Uitsteekdiepte van de commutatorisolatie: 1 mm.

Maximaal toelaatbare ovaliteit van de commutator: 0,01 mm.

**Lampen:** 12 V.

	watts
Koplampen:	45/40 twin-filament
Stadslichten/knipperlichten, voor:	20/5 twin-filament
Stop- en achterlichten:	20/5 twin-filament
Knipperlichten, achter:	20 spherical
Verlichting instrumenten en waarschuwingslampen:	2,5 tubular
Binnenverlichting:	3 festoon
Motorruimteverlichting:	5 festoon
Kentekenverlichting:	5 spherical

Op de wagens voor 1958 waren de stoplichten en achterknipperlichten gecombineerd in het 20 W-filament van de stop/achterlichten; in verband hiermede was geen aparte knipperlichtlamp gemonteerd.

## KLEURENCODE SCHEMA ELEKTRISCHE INSTALLATIE

Multipla en 600

1. Rood	6. Rose	10. Wit met zwart
2. Blauw	7. Zwart	11. Blauw met zwart
3. Geel	8. Wit	12. Geel met zwart
4. Groen	9. Bruin	13. Groen met zwart
5. Grijs		

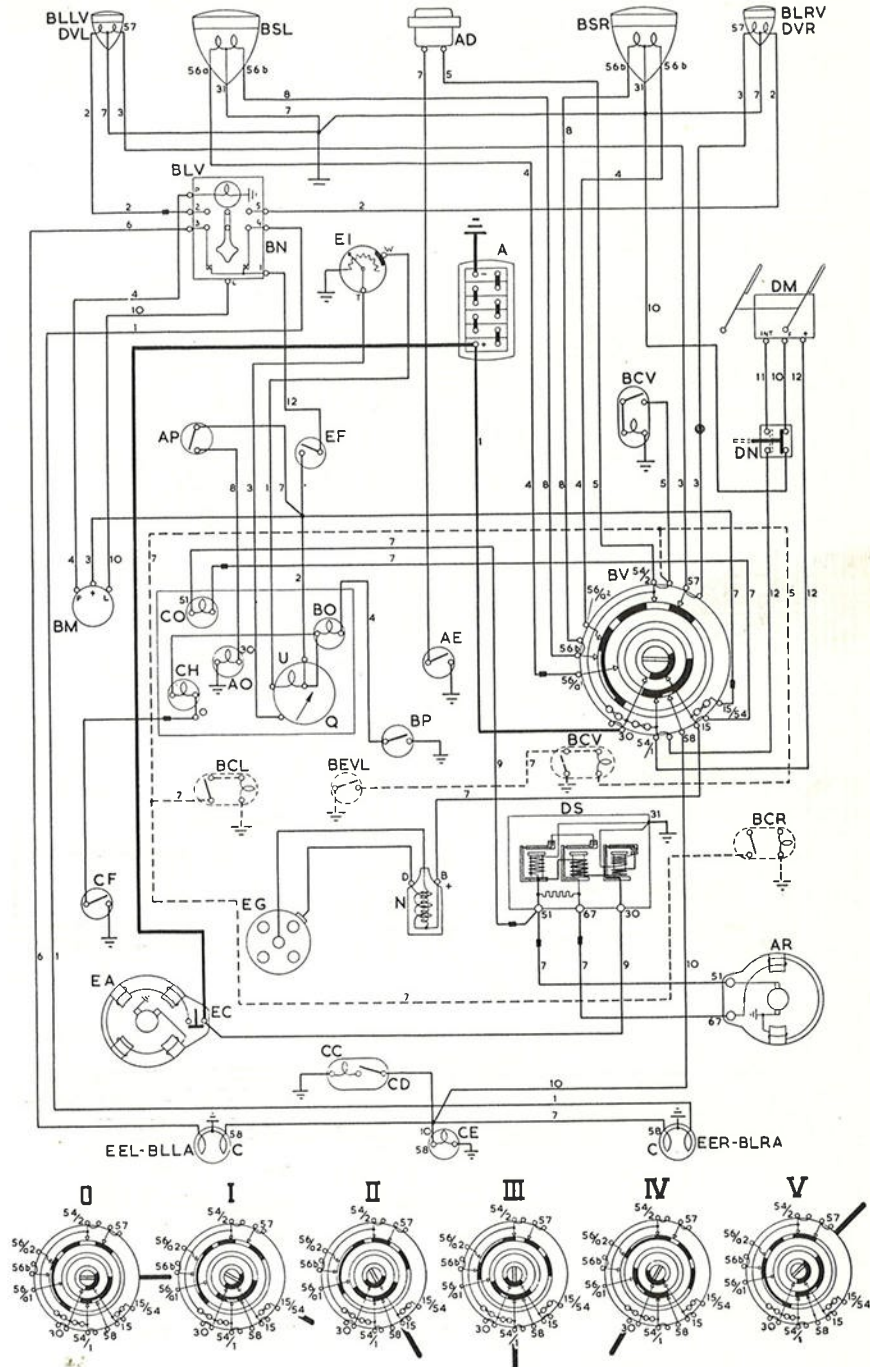
De draden, welke aan de spanningsregelaar zijn aangesloten, zijn tevens voorzien van een nummer, dat overeenkomt met het nummer van de spanningsregelaarklem waaraan zij moeten worden bevestigd.

Dit nummer bevindt zich op een manchetje dat bij het kabeluiteinde is bevestigd.

58 — FIAT 600—600D Multipla 1955—1962

# SCHEMA ELEKTRISCHE INSTALLATIE 1955-1957

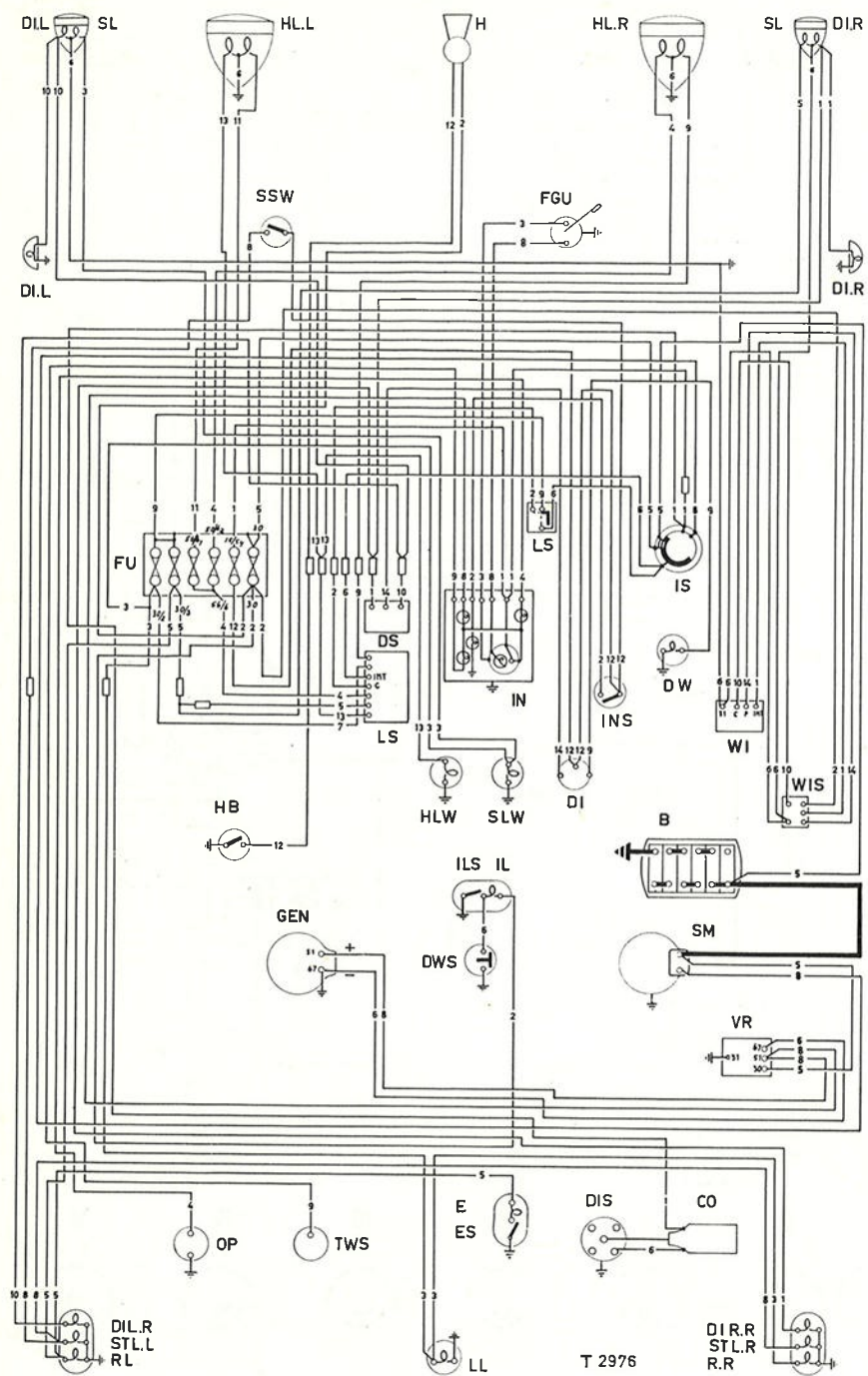
600



FIAT 600—600D Multipla 1955—1962 — 59

# SCHEMA ELEKTRISCHE INSTALLATIE VANAF 1961

600 D





**Koplampen:** Op de Coach- en Convertible-modellen kunnen de reflector en het glas verwijderd worden uit het huis door het losdraaien van de schroef aan de onderzijde van de rand; het geheel kan dan door naar beneden drukken uit de koplamp genomen worden.  
 Voor het verstellen van de koplampen moet de moer aan de achterzijde van het koplamphuis losgedraaid worden, waarna het mogelijk is, het huis in de zitting in het spatbord te draaien.  
 Bij de Multipla-modellen is de koplamp bevestigd door middel van veerklemmen. Deze kunnen verwijderd worden door middel van een schroevendraaier.  
 Op de 600D-modellen kan de koplamp op dezelfde manier verwijderd worden als bij de Multipla-modellen.

**Zekeringen:** Op de wagens voor 1958 zijn drie 8 A-zekeringen gemonteerd tegen de achterzijde van de ontstekings- en lichtsakelaar. Een van de zekeringen beschermt de kentekenverlichting, de achterlichten, de linker koplamp, de motorruimteverlichting en de ruitewisser. De tweede zekering beschermt de claxon, de binnenverlichting, de stadslampen, de dimlichten van beide koplampen en het rechter grootlicht.

De middelste zekering beschermt de instrumentenbordverlichting, de richtingaanwijzerschakelaar, de waarschuwinglampjes en de stoplichten.

Op de 1958-modellen is een zekeringdoos met 4 zekeringen gemonteerd in de voorste ruimte aan de linkerzijde tegen het schutbord.

De volgende bedrading wordt door deze zekeringen beschermd:

Zekering no. 30/3 — Ruitewissermotor, claxon en binnenverlichting.

Zekering no. 30/2 — Rechter koplamp grootlicht, stads- en achterlichten, kentekenverlichting en motorruimteverlichting.

Zekering no. 30/3 — Linker koplamp grootlicht en klein licht op beide koplampen.

Zekering no. 15/54 — Knipperlichtschakelaar en waarschuwinglichten, de stoplichten en instrumentenbordverlichting.

Op de 1959- en latere modellen zijn zes zekeringen gemonteerd.

Zekering no. 30 — Ruitewissermotor, claxon en binnenverlichting.

Zekering no. 15/54 — Gelijk aan de 1958-modellen.

Zekering no. 56/62 — Rechter koplamp-dimlicht.

Zekering no. 56/61 — Linker koplamp-dimlicht.

Zekering no. 30/3 — Linker koplamp-grootlicht, rechter stadslamp, linker achterlicht, kentekenverlichting en motorruimteverlichting.

Zekering no. 30/2 — Rechter koplamp-grootlicht, linker stadslamp en rechter achterlicht.

### LETTERCODE SCHEMA ELEKTRISCHE INSTALLATIE

600 D

DI.L	Richtingaanwijzerknipperlicht, voor links (twee)	SLW	Parkeerlicht-controlelicht
SL	Stadslamp, voor links	DI	Knipperlicht
HL.L	Koplamp, links	B	Accu
H	Claxon	ILS	Binnenverlichtingschakelaar
HL.R	Koplamp, rechts	IL	Binnenverlichting
SL	Stadslamp	DWS	Deurschakelaar
DI.R	Knipperlicht, rechts voor (twee)	GEN	Dynamo
SSW	Stoplichtschakelaar	SM	Startmotor
FGU	Benzinetankweerstand	VR	Spanningsregelaar
LS	Lichtschakelaar (twee)	OP	Oliedrukschakelaar
IS	Ontstekingsschakelaar	TWS	Watertemperatuurschakelaar
FU	Zekeringdoos	E	Motorruimteverlichting
DS	Richtingaanwijzerschakelaar	ES	Motorruimteverlichtingschakelaar
IN	Instrumentenbordverlichting (controlelichten)	DIS	Stroomverdeler
INS	Instrumentenbordverlichtingschakelaar	CO	Bobine
DW	Waarschuwinglicht voor knipperlicht	DI.L.R	Knipperlicht, links achter
WI	Ruitewissermotor	STL.L	Stoplicht, links
WIS	Ruitewissermotorschakelaar	RL	Achterlicht, links
HB	Claxondrukknop	L.L	Kentekenverlichting
HLW	Grootlicht-controlelicht	DI.R.R	Knipperlicht, rechts achter
		STL.R	Stoplicht, rechts
		R.R	Achterlicht, rechts

### KLEURENCODE SCHEMA ELEKTRISCHE INSTALLATIE

600 D

1. Blauw	8. Rood
2. Wit	9. Groen
3. Geel	10. Zwart en blauw
4. Grijs	11. Zwart en grijs
5. Bruin	12. Zwart en geel
6. Zwart	13. Zwart en groen
7. Rose	14. Zwart en wit



## ACCESSOIRES

### Knipperlichtautomaat:

In fig. A is de knipperlichtautomaat schematisch weergegeven. De werking is als volgt:

Wanneer de richtingaanwijzers ingeschakeld worden, gaat de stroom van de plusklem door het armpje  $A_p$ , de draad  $f$ , weerstand  $R$  en spoel  $A$  naar de knipperlichten. Het spanningsverlies in de weerstand  $R$  is echter zo groot, dat de knipperlichten niet branden. De draad  $f$  wordt warm, het armpje  $A_p$  beweegt naar rechts en de contactpunten worden gesloten. De weerstand  $R$  en de draad  $f$  zijn nu dus kortgesloten en de stroom gaat vanaf armpje  $A_p$  via de contactpunten en de spoel  $A$  direct naar de knipperlichten, waardoor deze branden. De stroomsterkte is zo hoog, dat spoel  $A$  een magnetisch veld opwekt, dat sterk genoeg is om armpje  $A_1$  aan te trekken. Daardoor worden de bijbehorende contactpunten gesloten en het controlelampje brandt. Aangezien door draad  $f$  geen stroom gaat, koelt deze af en krimpt, waardoor de contactpunten weer opengaan. De knipperlichten gaan uit en de contactpunten van het controlelampje gaan open, waardoor dus ook het controlelampje uitgaat.

### Controle:

Sluit 2 parallel geschakelde 12 V, 20 W lampen aan op de klem L. Klem L mag nooit direct aan de massa worden aangesloten, aangezien het automaatje dan doorbrandt. Verbind de plusklem van het knipperautomaatje aan een 12 volt accu.

Bij een temperatuur van 20 °C moet het automaatje 65—75 maal knipperen in één minuut. Gedurende de eerste seconde moet het minstens tweemaal knipperen.

Bovendien moeten de lampjes nagenoeg ogenblikkelijk op volle sterkte branden en weer uitgaan. Bij 40 °C en 15 V klemspanning moet het automaatje niet sneller dan 90 maal per minuut knipperen.

Bij strenge koude (-20 °C) en 9,5 V klemspanning mag het automaatje niet minder dan 45 maal per minuut knipperen. Het controlelampje moet gelijk met de beide knipperlichten branden. Indien slechts één knipperlicht (voor of achter) brandt, mag het controlelampje niet branden. Hierdoor wordt de bestuurder op het defect opmerkzaam gemaakt.

In fig. B is de knipperlichtautomaat van de laatste uitvoering schematisch weergegeven. De werking is gelijk aan die van de bovenbeschreven uitvoering.

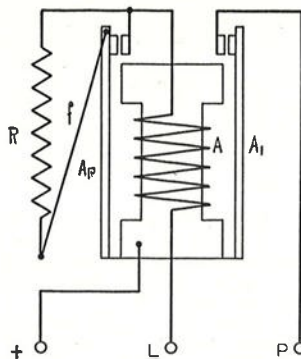


Fig. A

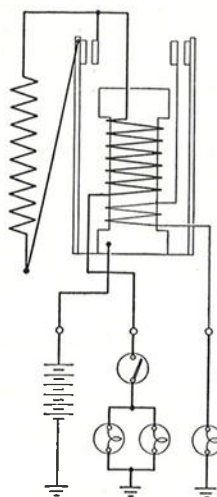


Fig. B

**Ruitwissers:** In de fig. C is de ruitwissermotor met de bijbehorende schakelaar schematisch afgebeeld.

De elektrische ruitwissers zijn van zodanige constructie, dat de ruitwisserarmen altijd geheel in hun ruststand terugkeren, ongeacht op welk ogenblik de schakelaar wordt afgezet. De werking is als volgt (zie figuur): Wanneer de schakelaar aanstaat (stand I), staan de seriewikkeling A en de parallelwikkeling B onder stroom en de motor draait. Op het ruitwisserasje zit een nokje  $c$ , dat de contacten D bij elke omwenteling opent. Het moment waarop dit geschiedt valt samen met het ogenblik waarop de ruitwisserarmen in de ruststand staan.

Zolang de schakelaar aanstaat, heeft het openen van contact D echter geen invloed op de werking van de motor, aangezien de motor via klem INT gevoed wordt en dus normaal doordraait.

Wordt de schakelaar nu afgezet (stand II) op een ogenblik dat de ruitwisserarmen niet in de ruststand staan, dan geschiedt het volgende:

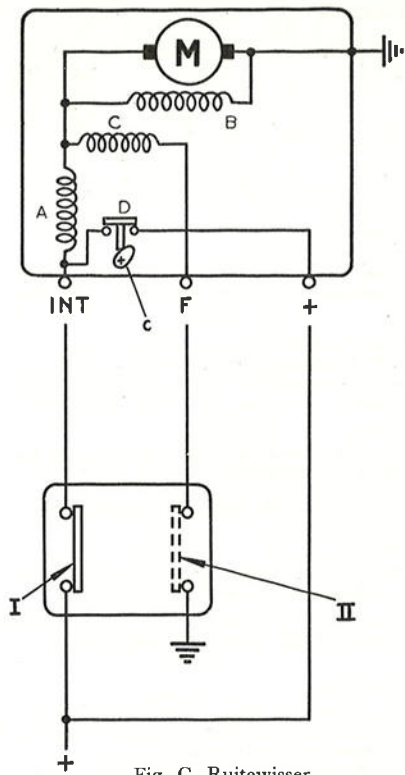


Fig. C. Ruitewisser.

De hulpwikkeling C wordt aan de massa verbonden en er gaat dus stroom door. Aangezien de wikkeling C uit een gering aantal windingen van dik draad bestaat heeft ze een lage weerstand, zodat er een betrekkelijk sterke stroom doorgaat, die een sterk magnetisch veld opwekt. Bij een gelijkstroommotor heeft het versterken van het magnetisch veld tot gevolg, dat de snelheid afneemt, maar het koppel toeneemt. Deze eigenschap wordt gebruikt om de ruitewisserarmen in de ruststand te brengen. Aangezien de ruitewissermotor nu langzaam draait, is er geen kans dat de nok C te snel onder het contact D doordraait, zodat de motor niet tot stilstand komt, voordat de contacten weer gesloten worden. Op het ogenblik, dat de contacten B geopend worden, wordt de toevoer naar de motor verbroken en stopt deze.

**Controle:**

Bij 14 volt klemspanning en warme motor, moet de ruitewissermotor afgeremd worden met .43 ft lbs = 6 cmkg. De motor moet dan bij 60 t./min niet meer dan 1,4 A verbruiken, terwijl de temperatuur niet meer dan 45° mag stijgen.

Het blokkeerkoppel moet 2.32 ft lbs = 35 cmkg bedragen bij 14 V klemspanning.

Bij het monteren van de ruitewisserarmen moet er vooral nauwkeurig op gelet worden, dat de armen goed gesteld zijn en een hoek van 115° bestrijken. Indien de armen namelijk te vroeg tegen de voorruitlijst aanslaan, zou het contact D nog gesloten zijn, waardoor de windingen van de motor onder stroom blijven staan en de motor kan verbranden. Indien een dergelijke storing zich voordoet en de tijd ontbreekt om het een en ander direct te verhelpen, moet de plusklem van de motor worden losgemaakt. De motor kan dan niet onder stroom blijven staan en stopt, zodra de schakelaar wordt afgezet. Bij montage tevens opletten, dat de draden goed worden aangesloten.

## SMERING EN ONDERHOUD

### 600D-model

#### INRIJPERIODE

(voor nieuwe en gerevideerde motoren).

Overschrijd de volgende maximumsnelheden niet:

	Eerste versn.	Tweede versn.	Derde versn.	Vierde versn.
Tot 700 km	15 km/h	25 km/h	45 km/h	65 km/h
Van 700—1500 km	20 km/h	30 km/h	55 km/h	80 km/h

Van 1500—3000 km de max.snelheden geleidelijk aan verhogen (zie voor maximum-snelheden Road-test). Boven genoemde max.snelheden niet te lang aanhouden. Vermijd felle acceleratie en lange perioden van stationair draaien.

Overbelast de motor niet; schakel tijdig terug naar een lagere versnelling; laat de motor op een normaal toerental werken.

## ALGEMENE GEGEVENS

- Motor:** Carterinhoud: totaal inclusief filter 3,6 l.  
Olie: motorolie (API spec. MS).  
Olieviscositeit:  
boven 0 °C : SAE 30  
van 0 °C tot — 15 °C : SAE 20W } of SAE 10W/30  
onder — 15 °C: SAE 10W  
Boven 30 °C: SAE 50 of 20W/40.  
Oliepeilstaaf: aan de linkerzijde (stroomverdelerzijde) van de motor.  
Olievuldop: boven op het kleppendecksel.  
Olie-aftapplug: onderaan het ondercarter.  
Olie verversen moet geschieden bij warme motor.  
Bij het overgaan van een normale olie naar een HD-motorolie moet de motor gespoeld worden. Laat de motor ongeveer 10 minuten draaien op een toerental van 1000 t./min met spoelolie.
- Oliefilter:** Een centrifugaal-oliefilter is gemonteerd vooraan de krukas. Onderhoud is niet noodzakelijk. Het schoonmaken en vernieuwen van het filter gebeurt alleen bij een algehele motorrevisie. Voor de 600D-modellen 1961—1962 is een nevenstroomoliefilter te leveren. Dit filter is gemonteerd aan de rechterzijde van de motor.
- Ventilateurriem:** De ventilateurriem moet een vrije slag hebben van ongeveer 10 tot 12 mm. De riem voor de dynamo moet dezelfde vrije slag hebben.
- Benzinetank:** De benzinetank bevindt zich rechts in de bagageruimte. De inhoud van de benzinetank is 27 liter.  
Normale benzine kan gebruikt worden.
- Benzinepomp:** De benzinepomp is gemonteerd aan de linkerkant van de motor. Het filter bovenin de benzinepomp moet regelmatig schoongemaakt worden.
- Luchtfilter:** Droog type luchtfilter. Het filterelement moet regelmatig schoongemaakt worden. Onder zeer stoffige omstandigheden moet het filter met kortere tussenpozen gereinigd worden.
- Koelsysteem:** De inhoud van het koelsysteem is 4,5 liter.  
Koelsysteem door middel van een centrifugaaltype waterpomp. Het koelsysteem is voorzien van twee aftapkransen; één bij de waterpomp en de ander gemonteerd in de slang tussen radiator en waterpomp.  
Een thermostaat is aangebracht in de onderbak van de radiator, welke de luchttoevoer naar de radiator regelt.
- Versnellingsbak/  
differentieel:** Inhoud: 1,5 l.  
Olie: SAE 90 EP (Fiat W 90).  
Controleplug en vulopening: aan de rechterzijde van de versnellingsbak.  
Olie-aftapplug: onderaan de versnellingsbak.  
Tap de olie af bij warme motor.
- Stuurhuis:** Inhoud stuurhuis: 0,12 l.  
Olie: SAE 90 EP (Fiat W 90).  
Olievulplug en controleplug: aan de linkerzijde van het stuurhuis.
- Remsysteem:** Het remvloeistofreservoir is gemonteerd in de bagageruimte.  
Remvloeistof: Fiat Blauw of HD niet-minerale remvloeistof.  
Remvloeistofniveau: aangegeven door merkteken.  
Bij het controleren van de remvloeistof moet de bovenzijde van het reservoir zorgvuldig schoongemaakt worden, om te voorkomen dat zand en vocht in de remvloeistof komen.
- Wielagers:** De voor- en achterwielagers moeten resp. elke 20 000 km en 30 000 km van nieuw vet voorzien worden. Voor het verpakken met nieuw vet moeten alle onderdelen zorgvuldig schoongemaakt worden.  
Smeer met Fiat Jota MP-vet of ander lithiumbase-EP.
- Chassisnippels:** De chassismeernippels worden gesmeerd met Fiat Jota 1 of een lithiumbase-EP.
- Accu:** De accu bevindt zich in de bagageruimte. Voor controle, rubber mat en beschermingsdeksel verwijderen. De negatieve pool (—) is verbonden aan de aarde.  
Controleer de hoogte van het elektrolyt regelmatig. Indien nodig bijvullen met gedistilleerd water tot ongeveer 6—8 mm boven de separators. Controleer de opening in de vuldoppen.  
Houd de aansluitpolen goed schoon.
- Het opkrikken van de wagen:** Aan beide zijden van de wagen bevindt zich een steun waar de nok van de krik in geplaatst kan worden.

## BANDENSANNING

### 600 en 600D, Saloon en Convertible (koud):

Voor 1 kg/cm<sup>2</sup>.  
Achter 1,6 kg/cm<sup>2</sup>.

### 600- en 600D Multipla-modellen (koud)

Voor, normaal 1,7 kg/cm<sup>2</sup>.  
    bij vollast 1,9 kg/cm<sup>2</sup>.  
Achter, normaal 1,9 kg/cm<sup>2</sup>.  
    bij vollast 2,1 kg/cm<sup>2</sup>.

## 600- en 600D-modellen

**Dagelijks:** Controle van oliepeil, water, bandenspanning en verlichting.

**Wekelijks:** Controle van de accu.

### INRIJPERIODE

Bij 1500 km

Motorcarter: olie verversen.

#### A. ELKE 2500 KM

- A1. Fuseepennen (twee nippels): smeren met vetspuit.
- A2. Stuurstangen en spoorstangen (6 nippels): smeren met vetspuit.
- A3. Stroomverdeler: vetpotje 2 à 3 slagen aandraaien.

#### B. ELKE 5000 KM

- ★ Motorcarter: olie verversen (warm).
- B1. Stroomverdeler: vetpotje vullen met lagervet, enige druppels motorolie onder de rotor.
- B2. Versnellingsbak/differentieel: oliepeil controleren, zonodig bijvullen.
- B3. Stuurhuis: oliepeil controleren, zonodig bijvullen.
- B4. Luchtfilter: element reinigen, zonodig vernieuwen (zie ook bij C1).
- B5. Reservoir van hoofdremcilinder: vloeistofpeil controleren, zonodig bijvullen. Onderbrekerpunten: controleren en zonodig afstellen.

Bougies: controleren, reinigen en afstellen.  
Spanning van V-riemen: controleren.  
Accupolen en -klemmen: reinigen en invetten.

#### C. ELKE 10 000 KM

- C1. Luchtfilter: element vernieuwen (onder ongunstige omstandigheden dienen reiniging en vervanging van dit element vaker te geschieden).

Gehele stuurinrichting en voorwieluitlijning: controleren, draaipunten demonteren, reinigen en smeren.  
Koppelingspedaal: vrije slag afstellen.  
Remsysteem: controleren en bijstellen.  
Schokbrekers: controleren.

#### D. ELKE 20 000 KM

- D1. Voorwiellagers: Smeren met wiellagervet. Zonodig lagers bijstellen.
- D2. Versnellingsbak/differentieel: olie aftappen, doorspoelen met spoelolie en vullen met schone olie. Lagers en tandwielen controleren.
- D3. Startmotor: freewheelinrichting smeren met vet; collector reinigen, borstels controleren en zonodig vernieuwen.
- D4. Dynamo: demonteren en reinigen; zonodig borstels vernieuwen; voorste lager smeren met vet; smeergat aan collectorzijde (onder plug) vullen met vet, evenals achterste lagerbus.

Klepspeling: controleren.

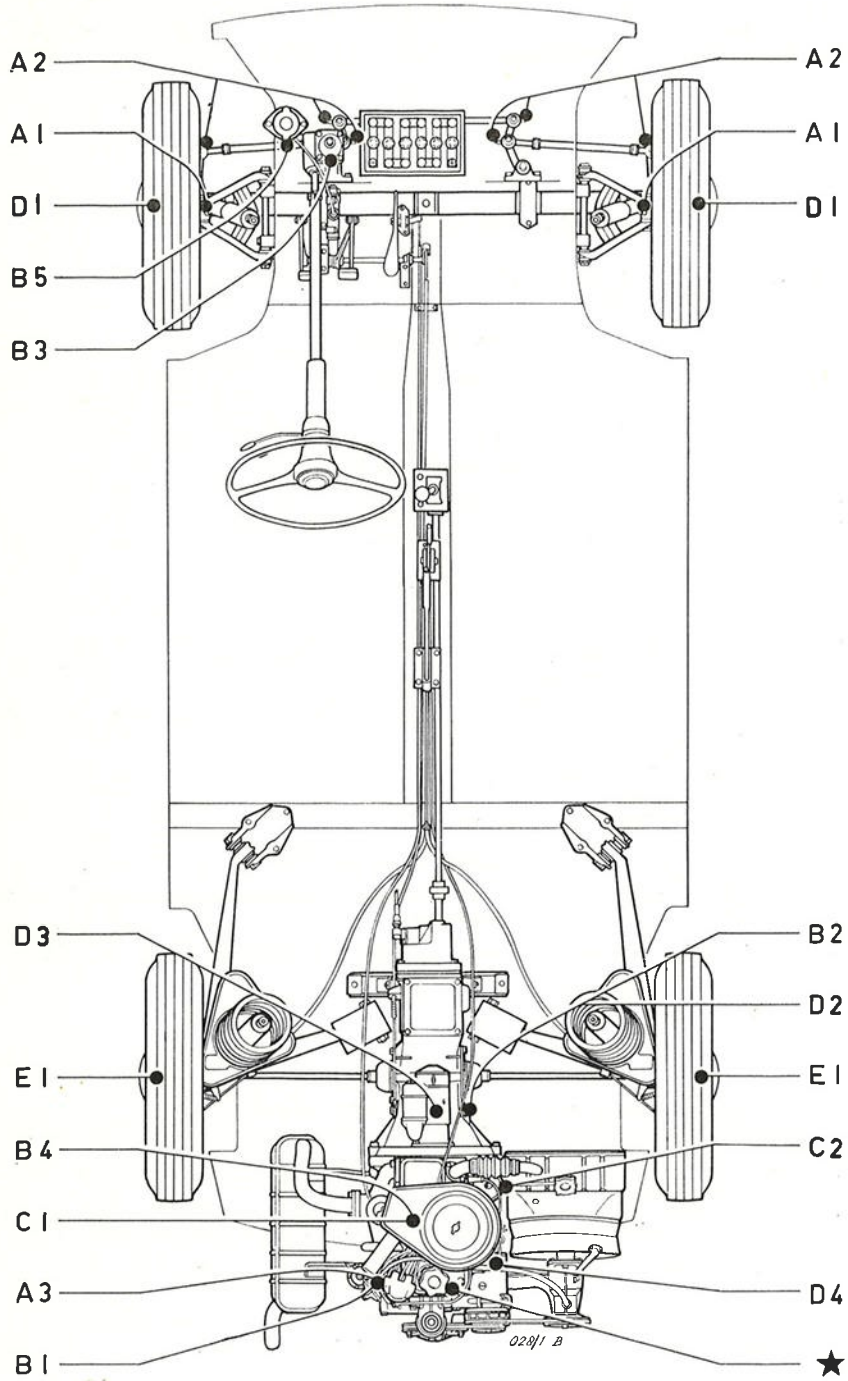
#### E. ELKE 30 000 KM

- E1. Achterwiellagers: Smeren met wiellagervet, zonodig lagers bijstellen.



# SMEERSHEMA

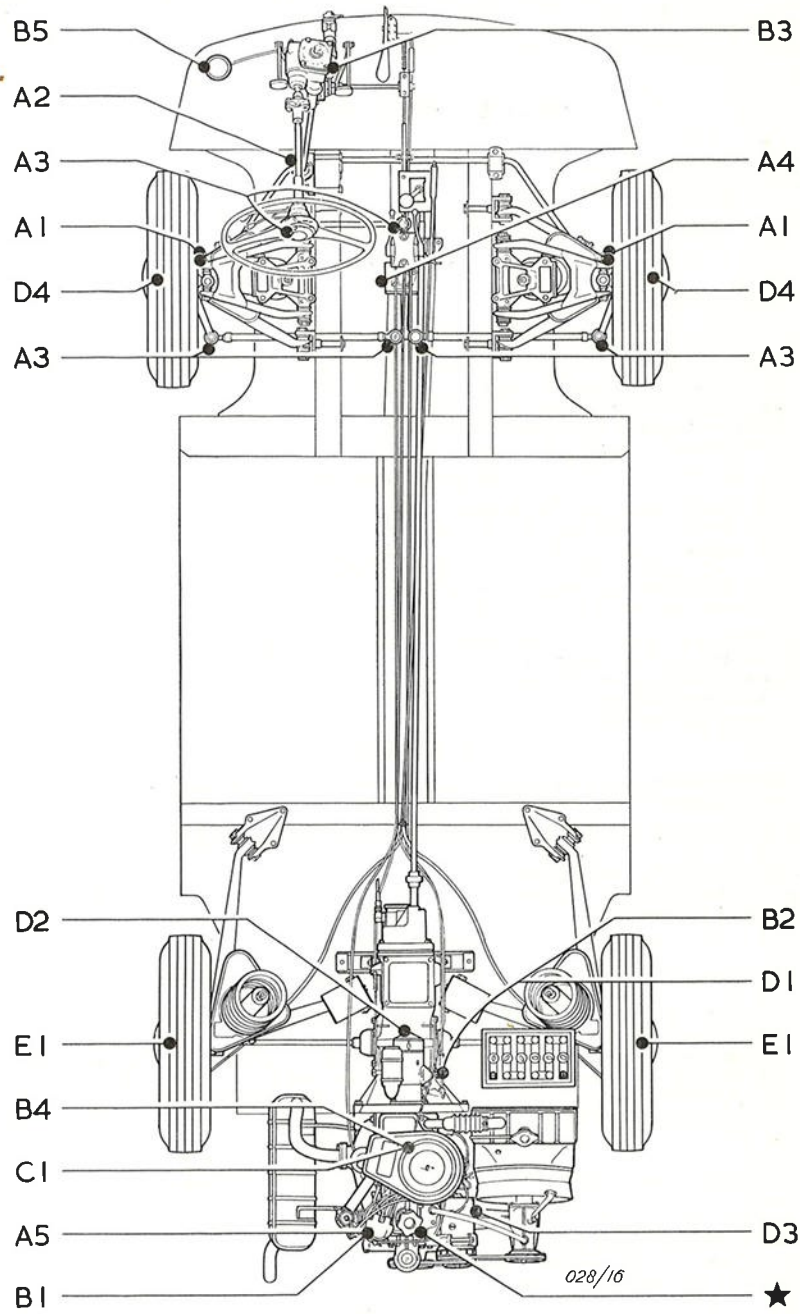
600



66 — FIAT 600—600D Multipla 1955—1962

# SMEERSHEMA

Multipla



## NAAR BEHOEFTE

Luchtfilter van verwarming: reinigen met zachte borstel of lagedrukperslucht. Om het filter te bereiken moeten vloermat en schermplaat (3 schroefjes) worden verwijderd. Zonodig filter vernieuwen.

Speling van worm en sector: afstellen (stuurinrichting)

Carburateur en brandstofsysteem: geheel reinigen.

## 600- en 600D Multipla

**Dagelijks:** Controle van oliepeil, water, banden en verlichting.

**Wekelijks:** Controle van de accu.

### INRIJPERIODE

**Bij 1500 km**

Motorcarterolie verversen.

#### A. ELKE 2500 KM

- A1. Fusees: bovenste en onderste draaipunten smeren met vet (4 nippels).
- A2. Stuurkolom: draaipunten in steun smeren met vet (1 nippel).
- A3. Spoor- en stuurstangkogels: smeren met vet (6 nippels).
- A4. Centrale stuurarm: draaipunt smeren met vet (1 nippel).
- A5. Stroomverdelers: vetpotje 2 à 3 slagen aandraaien.

#### B. ELKE 5000 KM

- ★ Motorcarter: olie verversen (bij warme motor).
- B1. Stroomverdelers: vetpotje vullen met lagervet.
- B2. Versnellingsbak/differentieel: oliepeil controleren, zonodig bijvullen.
- B3. Stuurhuis: oliepeil controleren, zonodig bijvullen.
- B4. Luchtfilter: element reinigen, zonodig vernieuwen (zie ook bij C1).
- B5. Reservoir van hoofdremcilinder: Vloeistofpeil controleren, zonodig bijvullen.

Onderbrekerpunten: controleren en zonodig afstellen.

Bougies: controleren, reinigen en afstellen.

Spanning van V-riemen: controleren.

Accupolen en -klemmen: reinigen en invetten.

Banden: kruiselings verwisselen.

#### C. ELKE 10 000 KM

- C1. Luchtfilter: element vernieuwen (onder minder gunstige omstandigheden dienen reiniging en vervanging van dit element vaker te geschieden).

Gehele stuurinrichting en voorwieluitlijning: controleren, draaipunten demonteren, reinigen en smeren.

Koppelingspedaal: vrije slag afstellen.

Remsysteem: controleren en bijstellen.

Schokbrekers: controleren.

#### D. ELKE 20 000 KM

- D1. Versnellingsbak/differentieel: olie aftappen, doorspoelen met petroleum en vullen met schone olie. Lagere en tandwielen controleren.
- D2. Startmotor: freewheelinrichting smeren met lagervet; collector reinigen, borstels controleren en zonodig vernieuwen.
- D3. Dynamo: demonteren en reinigen; zonodig borstels vernieuwen; voorste lager smeren met vet; smeergat aan collectorzijde (onder plug) vullen met vet, evenals achterste lagerbus.
- D4. Voorwiellagers: smeren met wiellagervet, zonodig lager bijstellen.  
Klepspelings: controleren.

#### E. ELKE 30 000 KM

- E1. Achterwiellagers: smeren met wiellagervet; zonodig lagers bijstellen.

## NAAR BEHOEFTE

Centrifugaal oliefilter: reinigen bij revisie.

Speling van worm en rol: afstellen (stuurinrichting).

Carburateur en brandstofsysteem: geheel reinigen.

# FIAT

## Type: „600 Multipla“

1956—1959



4-deurs, 4-5-pers. Stationcar

1. Land van herkomst
2. Typeaanduiding
3. Klasse-indeling
4. Motorbrandstof
5. Motortype
6. Aantal cilinders
7. Cilinderinhoud
8. Motorvermogen
9. Koeling
10. Plaatsing motor
11. Aandrijving
12. Chassis
13. Voorvering
14. Achtervering
15. Voetrem voorwielen  
Voetrem achterwielen
16. Parkeerrem
17. Totale lengte
18. Totale breedte
19. Totale hoogte
20. Gewicht rijklaar
21. Elektrische installatie
22. Bandenmaat
23. Wielbasis

\* Zie ook blz. 7.

Italië  
model 600 Multipla, type 100.108  
kleine klasse  
benzine  
4-takt kopklepmotor in lijn  
4  
633 cm<sup>3</sup>  
19 pk bij 4600 t./min (S.A.E. 21,5-22 pk bij 4600 t./min)\*  
waterkoeling  
achterin de wagen  
op de achterwielen  
integraal met carrosserie (monoconstructie)  
onafhankelijk met schroefveren, dubbelwerkende hydraulische telescoopschokbrekers en stabilisator  
onafhankelijk met schroefveren, triangelstangen en dubbelwerkende hydraulische telescoopschokbrekers  
hydraulisch werkend  
hydraulisch werkend  
mechanisch werkend op poelie aan versnellingsbak  
3,535 m  
1,45 m  
1,52 m  
± 730 kg  
12 V  
5,20 × 12  
2,00 m





4-deurs, 4-5- of 6-pers. Stationcar

## IDENTIFICATIE

### ALGEMEEN

De Fiat „600-Multipla” werd eind 1955 door de fabriek geannonceerd en maakte zijn debuut op de autotentoonstelling te Brussel in januari 1956.

Mechanisch komt de „600-Multipla” in veel opzichten overeen met de „600”-Coach. De belangrijkste technische verschillen zijn:

Grotere carrosserie met boven de vooras geplaatste voorzitbank. Voorwielvering met stabilisator en schroefveren in plaats van dwars geplaatste bladveer.

Grotere spoorbreedte.

Stuurinrichting met worm en rol.

Overbrengingsverhouding in differentieel 7/45.

Brandstoftank achterin de wagen geplaatst (inhoud 29 liter).

Ander ventilatie- en verwarmingssysteem.

De „600-Multipla” wordt in twee uitvoeringen geleverd, nl. met vaste doorlopende voorbank en

neerklapbare doorlopende achterbank (totale zitaccommodatie 4 à 5 personen) of met vaste doorlopende voorbank en achterin vier neerklapbare zittingen (totale zitaccommodatie 6 personen). In

het eerste geval is het wageninterieur eenvoudig te transformeren tot een 2- à 3-pers. slaapruiimte. Hiertoe worden dan de rugleuningen van voor- en achterbank neergeklapt.

Verder komt nog een taxi-uitvoering voor.

### IDENTITEITSPLAATJE

Het identiteitsplaatje is bevestigd onder de motorkap, tegen de rechter zijwand (naast de radiateur). Op het identiteitsplaatje zijn het motor- en chassisnummer vermeld, alsmede een nummer dat bij het bestellen van onderdelen moet worden vermeld. Bij eventuele correspondentie steeds alle drie nummers vermelden die op het identiteitsplaatje voorkomen.

### MOTORNUMMERS

Het motornummer is ingeslagen aan de linker achterzijde van het cilinderblok, tussen cilinderkop en distributiedeksel. Het motornummer is dwars ingeslagen en bestaat uit twee, onder elkaar staande cijfergroepen. De bovenste groep FIAT 100.008 duidt het type aan, de onderste cijfergroep, bestaande uit zes cijfers, wordt voorafgegaan en gevolgd door een sterretje. Ook als het een laag nummer betreft bestaat het nummer uit zes cijfers. In dat geval bestaat het gedeeltelijk uit nullen, bijv. FIAT 100.008 \*000143\*.

Motornummers 1955 000168 tot 115475

Motornummers 1956 115476 tot 279269

Motornummers 1957 279270 tot 435955

Motornummers 1958 435956 tot 615634

Motornummers 1959 615635 en hoger

## CHASSISNUMMERS

Het chassis/carrosserienummer (gecombineerd, omdat het chassis en de carrosserie één geheel vormen) is ingeslagen in de rechter zijwand van het motorcompartiment, boven het identiteitsplaatje. Het chassis/carrosserienummer bestaat uit twee cijfergroepen. De eerste groep, FIAT 100.108 is de typeaanduiding. De daarop volgende cijfergroep is het eigenlijke volgnummer. Het bestaat uit zes cijfers en staat tussen twee sterretjes. Ook als het een laag nummer betreft bestaat het nummer uit zes cijfers en wel gedeeltelijk uit nullen, bijv. FIAT 100.108 \*000116\*.

Chassisnummers 1955 000051 tot 000397  
 Chassisnummers 1956 000398 tot 020719  
 Chassisnummers 1957 020720 tot 036129  
 Chassisnummers 1958 036130 tot 050094  
 Chassisnummers 1959 050095 en hoger

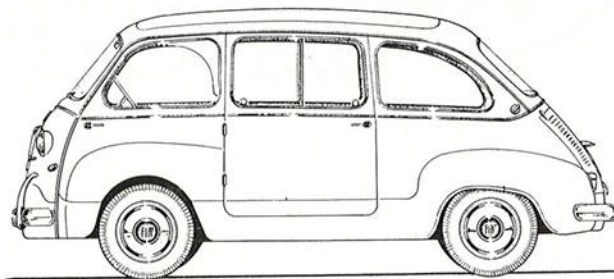
## WIJZIGINGEN

Sinds de Fiat „600-Multipla” in productie is, werden de volgende wijzigingen aangebracht.

Datum	Chassisnr.	Wijzigingen
9 mei 1956	011572	Automatische verlichting in motorcompartiment.
7 nov. 1956	019473	Neerklapbare zittingen in 4-pers. model, voor kampeerdoeleinden (slaapgelegenheid).
26 febr. 1957	023370	Schakelaars van koplampen en knipperlichten aan stuurkolom.
16 mrt. 1957	024666	Gewijzigd mechanisme van carburateurstartinrichting.
5 sept. 1957	032800	32 Ah accu in plaats van 28 Ah.
9 okt. 1957	033699	Nieuw type ruitewisser met worm en wormwiel en schakelaar voor drie snelheden.
8 nov. 1957	034482	Nieuw ontstekingscontact met afzonderlijke contactsleutel voor elke wagen.
19 mei 1958	041596	Kleur van stuurwiel, koplamp- en knipperlichtschakelaar, achteruitkijkspiegel, zonneklep en gedeelte van dashboard gewijzigd van beige in lichtgrijs. Bedieningsknoppen zwart in plaats van beige. Bekleding alsmede bedekking van binnenpanelen en wielkasten in vier kleuren, naar keuze: rood, blauw, beige of groen.
3 juni 1958	042171	Nieuwe koppelingsplaat met demperrubbers.
4 okt. 1958	046366	Nieuwe dynamo met hoog toerental.
24 nov. 1958	048891	Nieuwe schakelaar voor koplampen en knipperlichten, met drie standen.

## PRIJZEN

De Nederlandse prijzen zijn af Amsterdam en incl. verwarming.  
 De Belgische prijzen zijn exclusief belasting.

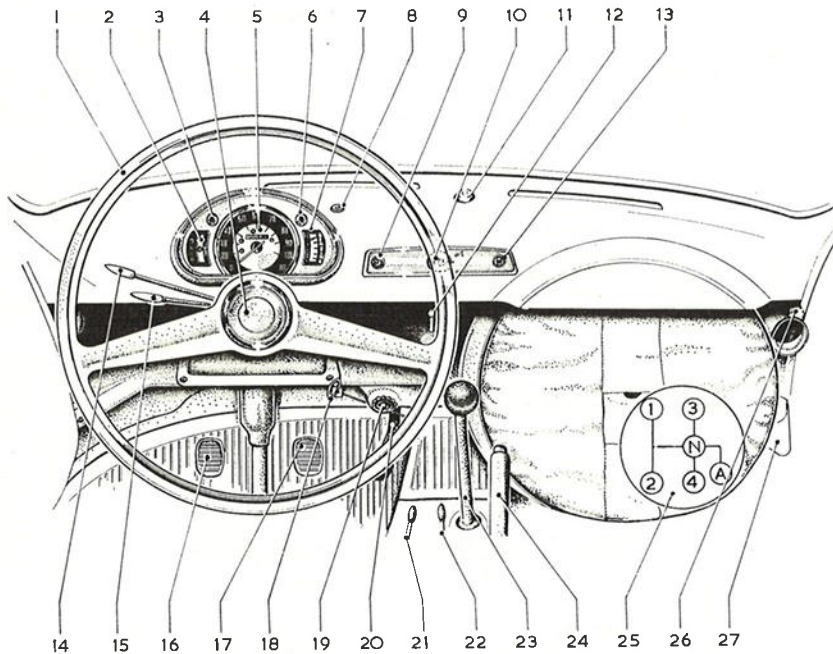


4-deurs, 4-6-pers. „600 Multipla”

1956. Nederland (febr. '56),	4-5-pers.	f 5544	
	6-pers.	f 5666	
België (febr. '56),	4-5-pers.		frs. 69 600
	6-pers.		frs. 70 800
1957. Nederland (juli '57),	4-5-pers.	f 5800	
	6-pers.	f 5900	
België (febr. '57),	4-5-pers.		frs. 69 600
	6-pers.		frs. 70 800
	taxi 5-pers.		frs. 81 500

1958. Nederland (febr. '58),	4-5-pers.	f 6290	
	6-pers.	f 6390	
België (febr. '58),	4-5-pers.		frs. 69 600
	6-pers.		frs. 70 800
	taxi 5-pers.		frs. 81 500
1959. Nederland (jan. '59),	4-5-pers.	f 6209	
	6-pers.	f 6390	
België (jan. '59),	4-5-pers.		frs. 69 600
	6-pers.		frs. 70 800
	taxi 5-pers.		frs. 81 150

## UITVOERING



### BEDIENINGSORGANEN

1. Stuurwiel. Aantal omwentelingen van nok tot nok  $3\frac{3}{4}$  omwenteling.
2. Olie-drukwaarschuwinglampje (rood).
3. Ontstekings/dynamoverklikkerlicht (rood).
4. Claxondrukknop.
5. Snelheidsmeter met km-totaalteller.
6. Koelwatertemperatuurcontrolelampje.
7. Benzinestandmeter met waarschuwinglampje (rood, tot  $3\frac{1}{2}$  à 5 liter).
8. Stadslichtverklikkerlampje (groen).
9. Dashboardverlichtingschakelaar (via ontstekingscontact).

10. *Bij oudere modellen: Contact- en lichtsakelaar.* Om het contact aan te zetten moet de sleutel in de centrale sakelaar gestoken en ingedrukt worden. De draaistanden van de sleutel zijn — te beginnen vanaf geheel links omgedraaid — als volgt:
  1. Parkeerlicht (uiterste linker stand).
  2. Alles ingeschakeld (sleutel horizontaal).
  3. Rijden bij dag.
  4. Stadslicht (zie ook 8).
  5. Koplampen, dimlicht.
  6. Koplampen, groot licht.
- Bij latere modellen: Ontstekingscontactsakelaar* (zie ook 14).
11. *Bij oudere modellen: Richtingaanwijzer-knipperlichtsakelaar* met ingebouwd **verklikkerlampje**.  
*Bij latere modellen: Verklikkerlichtje van richtingaanwijzerknipperlichten;* bij deze modellen bevindt de sakelaar zich aan de stuurkolom (15).
12. **Bedieningsknop van warme-luchttoevoer naar voorruit.**
13. **Ruitwissersakelaar.**
14. **Lichtsakelaar** (alleen bij nieuwe modellen). Standen, van beneden naar boven, eerste stand: alle lichten uit; tweede stand: stadslichten; derde stand: koplampen dimlicht; vierde stand: koplampen groot licht.
15. **Richtingaanwijzer-knipperlichtsakelaar** (alleen bij nieuwere modellen).
16. **Koppelpedaal.**
17. **Rempedaal.** Hydraulisch werkend op voor- en achterwielen.
18. **Treknop voor gasregeling.**
19. **Kraan van verwarmingsradiateurkje.**
20. **Gaspedaal.**
21. **Handel voor startinrichting van carburateur** („choke”).
22. **Handel van bediening van startmotor.**
23. **Versnellingshandel.** Voor sakelschema zie 25.
24. **Parkeerremhefboom.** Mechanisch werkend op de versnellingsbak.
25. **Sakelschema van versnellingshandel** (23).
26. **Bedieningsklep van interieurverwarming.**
27. **Gereedschapstas.**

#### ELEKTRISCHE UITRUSTING

Elektrische installatie 12 V. Ingebouwde koplampen. Gecombineerde stads- en knipperlichten, gemonteerd onder de koplampen. Nummerplaatverlichting. Dashboardverlichting. Dubbele stop/achterlichten met knipperlichten en reflectoren. Interieurverlichting voorin met sakelaar ingebouwd in houder van achteruitkijkspiegel en portiersakelaar (links voor) en dubbele interieurverlichting achterin met aan ieder lampje een sakelaar. Verlichting onder de motorkap. Dubbele elektrische ruitewissers welke automatisch terugvallen in ruststand na het afzetten. Enkele claxon. Elektrische benzinstandmeter met waarschuwinglampje. Ontstekings/dynamoverklikkerlicht. Verklikkerlicht voor koelwatertemperatuur. Lichtsakelaar met zekeringen.

#### CARROSSERIE

Geheel stalen zelfdragende 4-deurs carrosserie met doorlopende voorbank. In het achtercompartiment bevindt zich een neerklapbare doorlopende achterbank (totale zitaccommodatie 4 à 5 pers.) of er zijn vier neerklapbare zittingen (totale zitaccommodatie 6 pers.). In het eerste geval is het wageninterieur eenvoudig te transformeren tot een 2- à 3-pers. slaapruijnte. Hiertoe worden dan de rugleuningen van voor- en achterbank neergeklapt.

Het reservewiel bevindt zich rechts onder het dashboard, terwijl de benzinetank achterin de wagen is geplaatst.

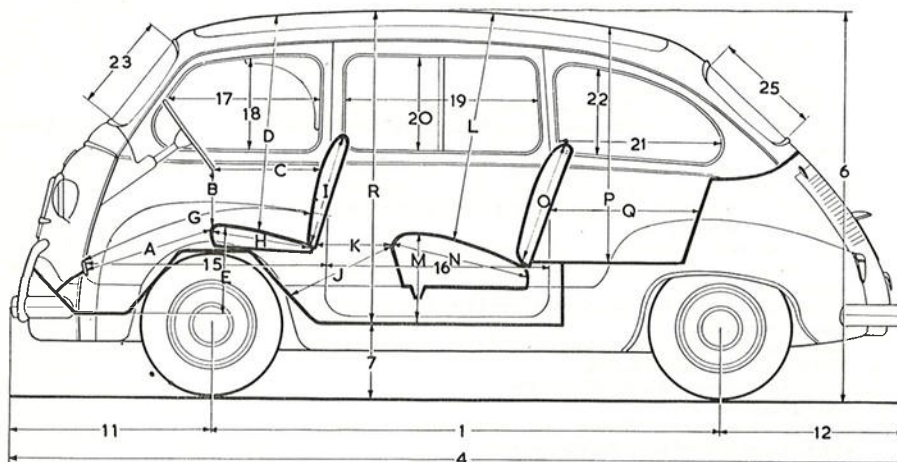
De voorportieren zijn uitgevoerd met draairuiten, de achterportieren met schuifruitjes.

#### KLEUREN

De „600-Multipla” is verkrijgbaar in diverse kleuren en 2-kleurencombinaties.



## MATEN EN GEWICHTEN



(Niet op schaal)

### MATEN EXTERIEUR

1. Wielbasis	2,000 m	16. Breedte achterportier	0,780 m
2. Spoorbreedte, voor	1,225 m	17. Breedte ruit voorportier	0,597 m
3. Spoorbreedte, achter	1,151 m	18. Hoogte ruit voorportier	0,368 m
4. Totale lengte	3,535 m	19. Breedte ruit achterportier	0,756 m
5. Totale breedte	1,450 m	20. Hoogte ruit achterportier	0,375 m
6. Totale hoogte	1,520 m	21. Breedte achterste zijruit	0,559 m
7. Grondspeling	0,150 m	22. Hoogte achterste zijruit	0,317 m
8. Draaicirkel	8,800 m	23. Hoogte voorruit	0,406 m
11. Overbouw voorzijde	0,810 m	Breedte voorruit	1,020 m
12. Overbouw achterzijde	0,725 m	25. Hoogte achterraut	0,420 m
15. Breedte voorportier	0,750 m	Breedte achterraut	0,820 m

### MATEN INTERIEUR

(achtercompartiment van 4-5-pers.-model)

A. Pedaal tot voorzijde zitting	0,590 m	L. Hoogte boven achterzitting	0,950 m
B. Onderzijde stuur tot zitting	0,165 m	M. Hoogte achterzitting	0,400 m
C. Stuur tot leuning voorzitting	0,356 m	N. Diepte achterzitting	0,450 m
D. Hoogte boven voorzitting	0,950 m	O. Hoogte achterleuning	0,559 m
E. Hoogte voorzitting	0,380 m	P. Hoogte kofferruimte	0,980 m
G. Pedaal tot leuning voorzitting	1,040 m	Q. Diepte kofferruimte	0,600 m
H. Diepte voorzitting	0,450 m	R. Max.hoogte interieur	1,524 m
I. Hoogte leuning voorzitting	0,483 m	W. Breedte voorzitting	1,290 m
J. Beenruimte achterzitting	0,660 m	X. Breedte achterzitting	1,310 m
K. Voorleuning tot achterzitting	0,300 m	Z. Breedte kofferruimte	1,250 m

### GEWICHTEN

1. Complete wagen droog	715 kg	6. Asdruk achter, rijklaar	402 kg
2. Complete wagen rijklaar	730 kg	7. Asdrukverhouding, rijklaar	45/55
3. Complete wagen rijklaar met 2 pers.	880 kg	8. Asdruk voor, max.	565 kg
4. Complete wagen rijklaar met 4 pers.	1030 kg	9. Asdruk achter, max.	600 kg
5. Asdruk voor, rijklaar	328 kg	10. Max.belasting (laadvermogen)	360 kg
		11. Max.totaalgewicht	1165 kg
		12. Motorgewicht	75 kg

# TECHNISCHE GEGEVENS

## MOTOR

1. Motortype: 4-takt kopklep-benzinemotor in lijn	
2. Cilinderaantal	4
3. Boring en slag	60 × 56 mm
4. Cilinderinhoud	633 cm <sup>3</sup>
5. Compressieverhouding	7 : 1
6. Verhouding slag en boring	0,93 : 1
7. Zuigeroppervlak (totaal)	113,1 cm <sup>2</sup>

## MOTORVERMOGEN

1. Fiscaal vermogen België	4 C.V.
Fiscaal vermogen (Italië)	Cv 9
2. Max.vermogen (S.A.E.)	21,5-22 pk bij 4600 t./min*
3. Gem. effect. werkdruk	7,8 kg/cm <sup>2</sup> bij 2800 t./min
4. Max.koppel (S.A.E.)	4 mkg bij 2800 t./min
5. Compressiedruk bij starten	± 125 lbs./sq.in. (± 8,8 kg/cm <sup>2</sup> )
6. pk per cm <sup>2</sup> zuigeroppervlak	0,19
7. pk/l	33,9
8. pk/l per 1000 t./min	7,4
9. Max.zuigersnelheid bij 5700 t./min	10,6 m/sec
* 1959: 24 pk bij 4600 t./min.	

## OVERBRENGINGSVERHOUDINGEN

	Bak	Totaal
1e versnelling	3,385 : 1	21,76 : 1
2e versnelling	2,055 : 1	13,21 : 1
3e versnelling	1,280 : 1	8,23 : 1
4e versnelling	0,838 : 1	5,39 : 1
Achterruit	4,275 : 1	

Achterasverhouding 6,428 : 1 (7/45)

Bandenmaat: 5,20 × 12

## SPECIFIEKE GEGEVENS (droog wagengewicht)

1. Zuigeroppervlak per ton	158,04 cm <sup>2</sup>
2. Liters per ton	0,885
3. pk per ton	30,8
4. Remvoeringoppervlak per ton	915 cm <sup>2</sup>
5. kg/pk	34,6
6. kg per cm <sup>3</sup> cilinderinhoud	1,12
7. Snelheid bij 4600 t./min in 4e versn.	85 km/h
Snelheid bij 1000 t./min in 4e versn.	19 km/h
8. Snelheid bij 2500 ft./min (12,7 m/sec) zuigersnelheid in 4e versnelling	128,3 km/h
10. Luchtverbruik in 4e versnelling	998 l/km
11. Luchtverbruik in 4e versnelling (specifiek)	1396 l/ton km

## THEORETISCHE WAGENSNELHEDEN

t./min	1e versn.	2e versn.	3e versn.	4e versn.	zuigersnelheden
a. 1000	5 km/h	8 km/h	12 km/h	19 km/h	1,9 m/sec
b. 2800	13 km/h	21 km/h	34 km/h	52 km/h	5,2 m/sec
c. 4600	21 km/h	35 km/h	55 km/h	85 km/h	8,6 m/sec
d. 6100	30 km/h	49 km/h	73 km/h	116 km/h *	11,5 m/sec

b. Toerental bij max.koppel

c. Toerental bij max.vermogen

d. Max. bereikbaar toerental (niet aanbevolen)

\* Niet bereikbaar.

## ROADTEST

(met normale belasting van 2 pers.)

1. Max.snelheid 95 km/h
2. Kruissnelheid 85 km/h
3. Actieradius  $\pm$  400 km (norm.)
4. Snelheden in versnellingen:

	Min.	Norm.	Max.
1e versnelling	— km/h	20 km/h	30 km/h
2e versnelling	— km/h	35 km/h	45 km/h
3e versnelling	5 km/h	50 km/h	70 km/h
4e versnelling	10 km/h	85 km/h	95 km/h
5. Acceleratie:

0—40 km/h door versnellingen	9,5 sec
0—50 km/h door versnellingen	12,0 sec
0—60 km/h door versnellingen	22,5 sec
0—80 km/h door versnellingen	45,9 sec

	2e versn.	3e versn.	4e versn.
5—35 km/h	7,1 sec	11,5 sec	— sec
20—50 km/h	— sec	11,1 sec	18,7 sec
30—60 km/h	— sec	13,5 sec	— sec
35—65 km/h	— sec	14,7 sec	19,8 sec
40—70 km/h	— sec	— sec	23,2 sec
50—80 km/h	— sec	— sec	31,0 sec
6. Remvermogen:

Max. 100% bij 50 km/h snelheid (op droog beton)  
50—0 km/h 12,5 m remweg  
Gemiddelde remvertraging, voetrem 5,8 m/sec<sup>2</sup>, parkeerrem 2,8 m/sec<sup>2</sup>.
7. Klimvermogen (vol belast):

1e versnelling	22 % = 1 op 4,5
2e versnelling	12,5 % = 1 op 8,0
3e versnelling	7 % = 1 op 14,3
4e versnelling	3,5 % = 1 op 28,5
8. Brandstofverbruik:

Min.	5,8 l op 100 km = 1 op 17,2 (constant 50 km/h)
Norm.	6,5 l op 100 km = 1 op 15,3 (constant 70 km/h)
Max.	9,0 l op 100 km = 1 op 11,1 (constant vol gas)
Gemidd.	8,5 l op 100 km = 1 op 11,7 (stad en open weg)
9. Olieverbruik:

0,09 l op 100 km (fabrieksopgave)
10. Snelheidsmeterafwijking:

Snelheidsmeteraanwijzing	20 30 40 50 60 70 80 90 100 km/h
Werkelijke snelheid	15 23 36 47 58 70 82 92 103 km/h
Afwijkende gemidd. tot 70 km/h	16,6 % te hoog (banden 90 %)

## AFSTELGEGEVENS

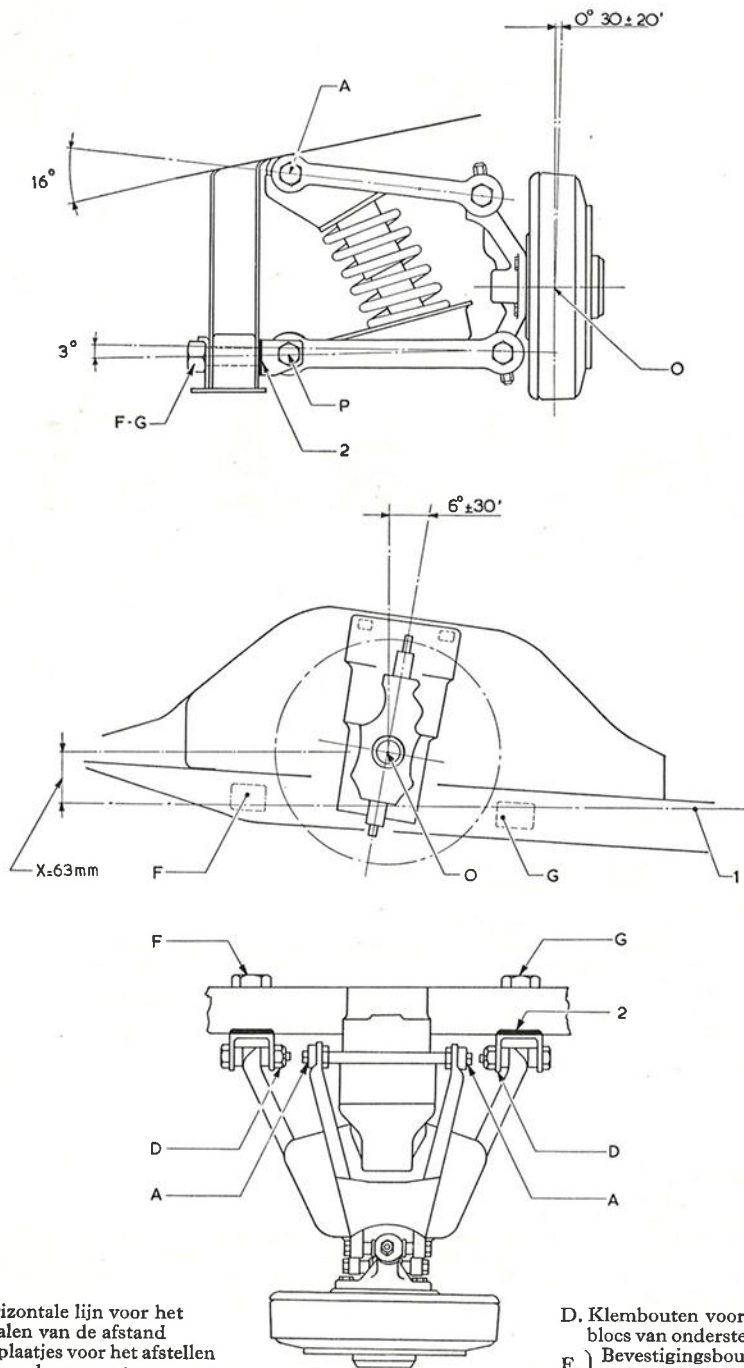
### BELANGRIJK

**De afstelgegevens voor het model 600 personenwagen gelden tevens voor de Berlina Multipla met uitzondering van de volgende punten:**

**Voorwielophanging:** Voorwielophanging door middel van schroefveren met driehoeksarmen en dubbelwerkende hydraulische telescoopschokbrekers en stabilisator. In fig. 1 is de voorwielophanging in bovenaanzicht getekend.







1. Horizontale lijn voor het bepalen van de afstand
2. Vulplaatjes voor het afstellen van camber en caster
- A. Opsluitmoeren voor silentblocs van bovenste geleidearm

Fig. 2. Voorwielafstelling

- D. Klembouten voor silentblocs van onderste draagarm
- F. ) Bevestigingsbouten van
- G. ) onderste draagarm op
- O. Hart van wiel

**Voorveren, schroefveren.**

De voorveren worden uitgevoerd in twee soorten, nl.:

1. Veren die onder belasting met 440 kg een lengte hebben van meer dan 186,5 mm.
  2. Veren die onder belasting met 440 kg een lengte hebben van 186,5 mm of minder.
- Het is noodzakelijk dat steeds veren van dezelfde soort gemonteerd worden, dus niet aan de ene zijde een sterke en aan de andere zijde een zwakke veer.

**Achterveren:** De achterveren worden eveneens uitgevoerd in twee soorten, nl.:

1. Veren die onder belasting met 496 kg een lengte hebben van meer dan 154 mm.
  2. Veren die onder belasting met 496 kg een lengte hebben van 154 mm of minder.
- Het is noodzakelijk dat steeds veren van dezelfde soort worden gemonteerd, dus niet aan de ene zijde van de wagen een sterke veer en aan de andere zijde een zwakke.

**Stuurinrichting:** Stuurinrichting met worm en rol. De stuurinrichting is in de figuren 3A en 3B in doorsnede getekend.

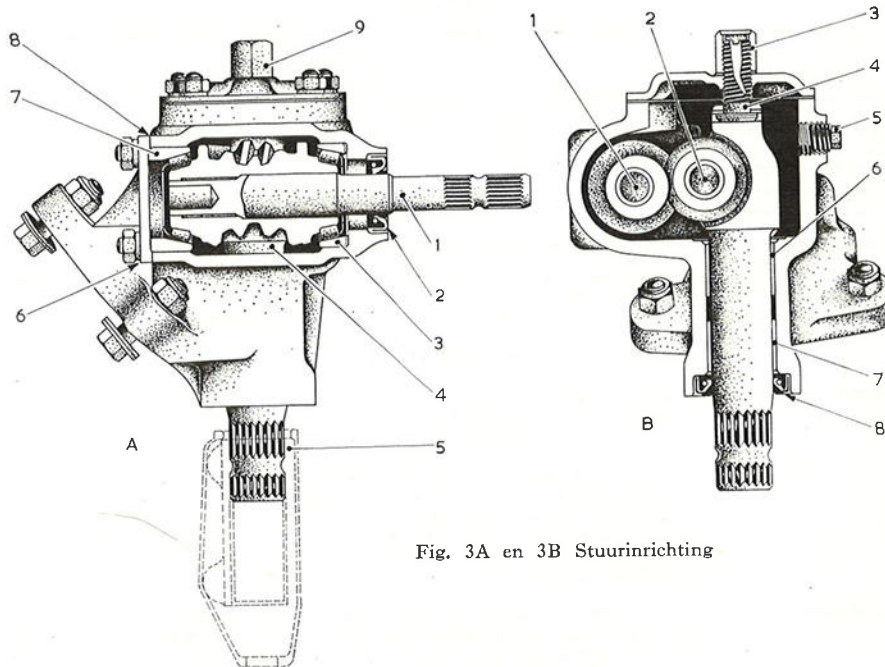


Fig. 3A en 3B Stuurinrichting

- A
1. Worm
  2. Oliekeerring
  3. Bovenste rollager
  4. Pitmanas met rol
  5. Verbindingsmof
  6. Wormlagerdeksel
  7. Onderste rollager
  8. Vulplaatje (shim) voor wormlagerafstelling
  9. Contraoer voor de stelschroef van de rolafstelling

- B
1. Worm
  2. Rol
  3. Borgmoer van 4
  4. Stelschroef voor het instellen van de speling tussen worm en rol
  5. Olievulplug
  6. { Lagerbussen
  7. {
  8. Oliekeerring

**Demontage:**

Nadat de stuurinrichting uit de wagen is genomen kan ze als volgt worden gedemonteerd:

1. Demonteer de contraoer van de stelschroef van de rolafstelling en de bevestigingsmoeren van het stuurhuisdeksel. Neem dan het deksel, tezamen met rol en pitmanas uit het stuurhuis. Schuif de pitmanas van de stelschroefkop af. Verwijder de pakking.
  2. Demonteer het wormlagerdekseltje, verwijder de pakking en eventueel aanwezige vulplaatjes.
  3. Schuif de worm, met de rollagers uit het huis.
  4. Demonteer, zonedig, de oliekeerringen.
- Controleer, na reiniging, alle onderdelen en vernieuw wat versleten of beschadigd is.

**Montage:**

- Montage geschiedt in omgekeerde volgorde van demontage met inachtneming van de volgende punten:
1. Indien nieuwe oliekeerringen gemonteerd worden, moet men erop letten, dat de lip naar de binnenzijde komt.
  2. Stel de wormlagers af voordat de rol en pitmanas gemonteerd worden. De wormlagers moeten zo gesteld worden, dat de worm licht, doch spelingsvrij draait.
  3. Stel het tandcontact van worm en rol af, terwijl het stuur in de middelste stand staat.
  4. Draai het stuur, na het uitvoeren van de bovengenoemde afstellingen, een paar maal in beide richtingen rond om te controleren of het stuur geen zwaar punt heeft.

## SMERING EN ONDERHOUD

### INRIJDEN

Periode	Max.snelheid			
	1e versn.	2e versn.	3e versn.	4e versn.
Gedurende de eerste 700 km	10	20	35	55
Van 700 tot 1500 km	15	25	45	70
Van 1500 tot 3000 km de max.-snelh. geleidelijk opvoeren tot de hoogst toelaatbare:	20	35	55	90

Gedurende de inrijperiode de motor niet zwaar belasten. Vaak en tijdig terugschakelen en de motor niet met een onnodig hoog toerental laten draaien. De bovenaangegeven hoogst toelaatbare snelheden mogen niet gedurende lange tijd onafgebroken worden aangehouden.

### BIJZONDERHEDEN

- Motor:** Inhoud motorcarter: 3 liter.  
Oliedikte: boven 0 °C S.A.E. 30  
(bij grote hitte, boven 30 °C S.A.E. 50)  
van 0 °C tot -15 °C S.A.E. 20 of 20W  
beneden -15 °C S.A.E. 10W.  
Oliepeil: peilstok, aan linkerzijde van cil.blok, bij benzinepomp.  
Olievuldop: op het kleppendecksel.  
Olieaftapplug: links onderaan het ondercarter.  
Olie aftappen als de motor warm is.  
Oliedruk: 2,5-3 kg/cm<sup>2</sup>.
- Oliefilter:** Het oliefilter is van het „by-pass“-type en bevindt zich in het midden aan de rechterzijde van het cil.blok. Het bevat een verwisselbaar element. Als de wagen nieuw in gebruik wordt genomen, dient het element na de eerste 3000 km te worden vernieuwd.  
Vervolgens iedere 10 000 km het element vernieuwen (gelijk met olievernieuwing).\*
- Luchtfilter:** Droog filter met in olie gedrenkt nylonweefselement; filterelement afborstelen en in benzine wassen, vervolgens inoliën en weer monteren (geen perslucht gebruiken). Bij latere modellen: papierelement uitblazen of vervangen.
- Versnellingsbak/differentieel:** Inhoud: 1,55 liter (tot onderkant vulplugopening).  
Oliedikte: zomer en winter S.A.E. 90 EP, hypoïd-transmissieolie.  
Olievulplug: tevens oliepeil, aan zijkant van versnellingsbakhuis.  
Olieaftapplug: aan onderzijde van het huis.  
Olie aftappen als de olie warm is.
- Koelsysteem:** Inhoud: 6,5 liter.  
Aftapkranen: onderaan waterpomp/ventilateursteun en onderaan verbindingspijp tussen waterpomp en radiator.
- Brandstoftank:** Inhoud: 29 liter (reserve 3,5-5 liter).  
De tank bevindt zich rechts achter de achterbank. Wanneer het niveau in de tank zover is gedaald dat de reservevoorraad wordt aangesproken, gaat het waarschuwinglampje van de benzinestandmeter branden.

\* Zie ook bij BELANGRIJK op blz. 15.

<b>Stuurhuis:</b>	Inhoud: 0,165 liter. Oliedikte: zomer en winter S.A.E. 90 transmissieolie.
<b>Voorwiellagers:</b>	Spaarzaam smeren met wiellagervet (op lithiumbasis).
<b>Achterwiellagers:</b>	Demonteren en spaarzaam smeren met wiellagervet (op lithiumbasis).
<b>Schokbrekers:</b>	Inhoud: voor 0,155 liter, achter 0,120 liter (FIAT-olie S.A.I.).
<b>Remcilinder:</b>	Inhoud remsysteem: 0,37 liter. Het remoliereservoir (in de bagageruimte) moet tot het „Max.”-merkteken worden gevuld. Remolie: Fiat-remvloeistof met blauw etiket.

#### BANDENSANNING

Bandenmaat	Bandenspanning	
	voor	achter
5,20 × 12	1,7 kg/cm <sup>2</sup> (24.2 lbs./sq.in.)	2,0 kg/cm <sup>2</sup> (28.4 lbs./sq.in.)

#### CONTROLE

Dagelijks: Oliepeil, radiator, banden.  
Wekelijks: Accuvloeistof, bandenspanning.

#### INRIJPERIODE

Na 1500 km: motorolie verversen met olie zoals aangegeven op blz. 12.  
Na 3000 km: oliefilterelement vernieuwen.

#### ELKE 2500 KM

- A1. Fusees, bovenste en onderste draaipunten smeren met vet (4 nippels).
- A2. Stuurkolom, draaipunten in steun smeren met vet (1 nippel).
- A3. Spoor- en stuurstangkogels, smeren met vet (6 nippels).
- A4. Centrale stuurarm, draaipunt smeren met vet (1 nippel).
- A5. Stroomverdeler, vetpotje 2 à 3 slagen aandraaien.

#### ELKE 5000 KM

Als bij 2500 km, verder nog:

- ★ Motorcarter, olie aftappen en verversen.\*
- B1. Stroomverdeler, vetpotje vullen met lagervet.
- B2. Versnellingsbak/differentieel, oliepeil controleren, zonodig bijvullen.
- B3. Stuurhuis, oliepeil controleren, zonodig bijvullen.
- B4. Oliefilter, filterelement vernieuwen (gelijktijdig met een olieerversing).\*
- B5. Luchtfiler, filterelement reinigen, zonodig vernieuwen (zie ook bij C4).
- B6. Reservoir van hoofdremcilinder, vloeistofpeil controleren, zonodig bijvullen.

Onderbrekerpunten controleren en zonodig afstellen.  
Bougies controleren, reinigen en afstellen.  
Spanning van V-riemen controleren.  
Accupolen en -klemmen reinigen en invetten.

#### ELKE 10 000 KM

Als bij 5000 km, verder nog:

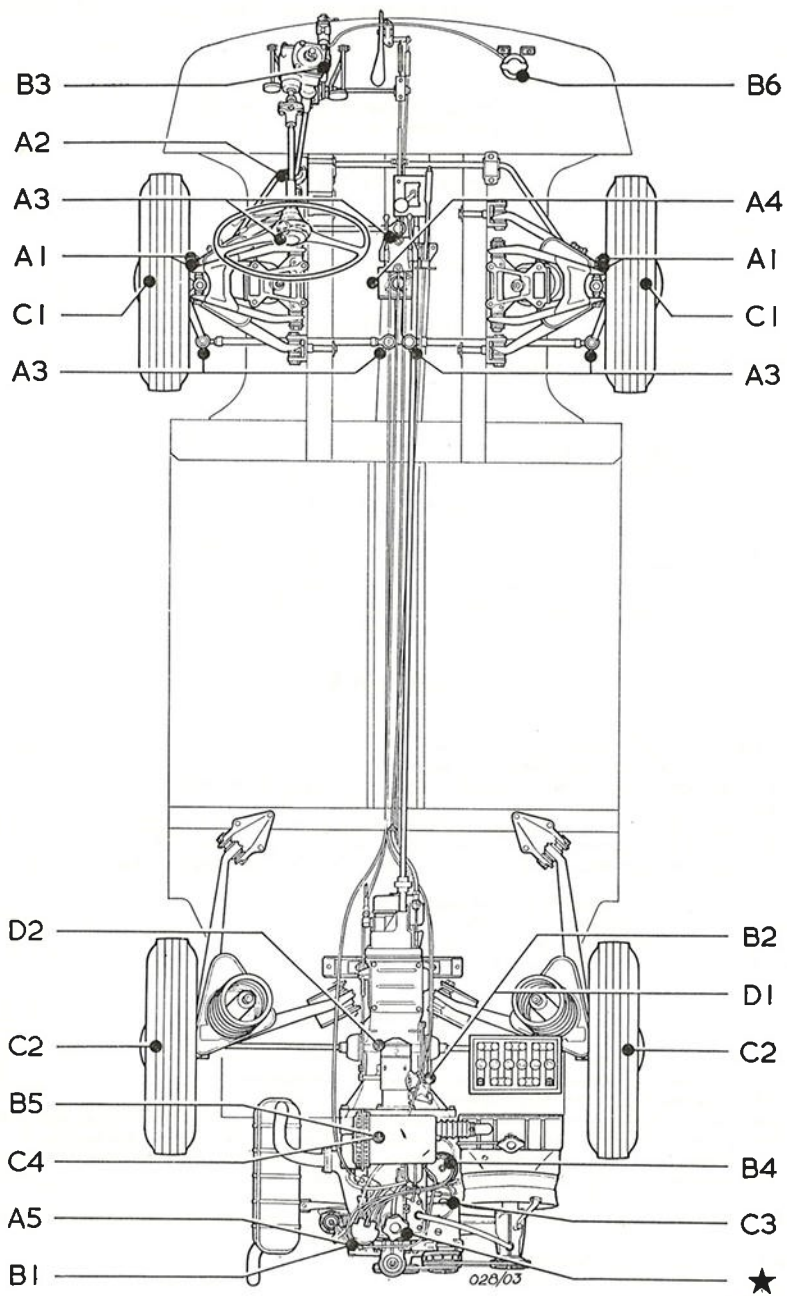
- C1. Voorwiellagers, naafdoppen opnieuw vullen met wiellagervet.
- C2. Achterwiellagers, smeren met wiellagervet.
- C3. Dynamo, demonteren en reinigen; zonodig borstels vernieuwen; voorste lager smeren met vet; smeergat aan collectorzijde (onder plug) vullen met vet, evenals achterste lagerbus.
- C4. Luchtfiler, filterelement vernieuwen (onder minder gunstige omstandigheden dienen reiniging en vervanging van dit element vaker te geschieden).

Gehele stuurinrichting en voorwieluitlijning controleren, draaipunten demonteren, reinigen en smeren.  
Koppelingspedaal, vrije slag afstellen.  
Remsysteem controleren en bijstellen.  
Schokbrekers controleren.

\* Zie ook bij BELANGRIJK op blz. 15.



# SMEERSHEMA



## ELKE 20 000 KM

Als bij 10 000 km, verder nog:

- D1. Versnellingsbak/differentieel, olie aftappen, doorspoelen met petroleum en vullen met schone olie. Lagers en tandwielen controleren.\*
- D2. Startmotor, free-wheelinrichting smeren met lagervet; collector reinigen, borstels controleren en zonodig vernieuwen.

Klepspeling controleren.

## NAAR BEHOEFTE

Speling van worm en rol afstellen (stuurinrichting).  
Carburateur en brandstofsysteem geheel reinigen.

## BELANGRIJK

De hierboven opgegeven km-perioden zijn gebaseerd op een jaargebruik van min. 30 000 km. Voor alle wagens welke per jaar minder dan 30 000 km afleggen, gelden de volgende voorschriften:

Elke 3000 km

★ Motorcarter, olie aftappen en verversen.

Elke 9-10 000 km (bij 10 000 km-beurt)

B4. Oliefilter, filterelement vernieuwen (gelijktijdig motorolie verversen).

D1. Versnellingsbak/differentieel, olie aftappen, doorspoelen met petroleum en vullen met schone olie.

\* Zie, ook bij BELANGRIJK.