

FIAT

600

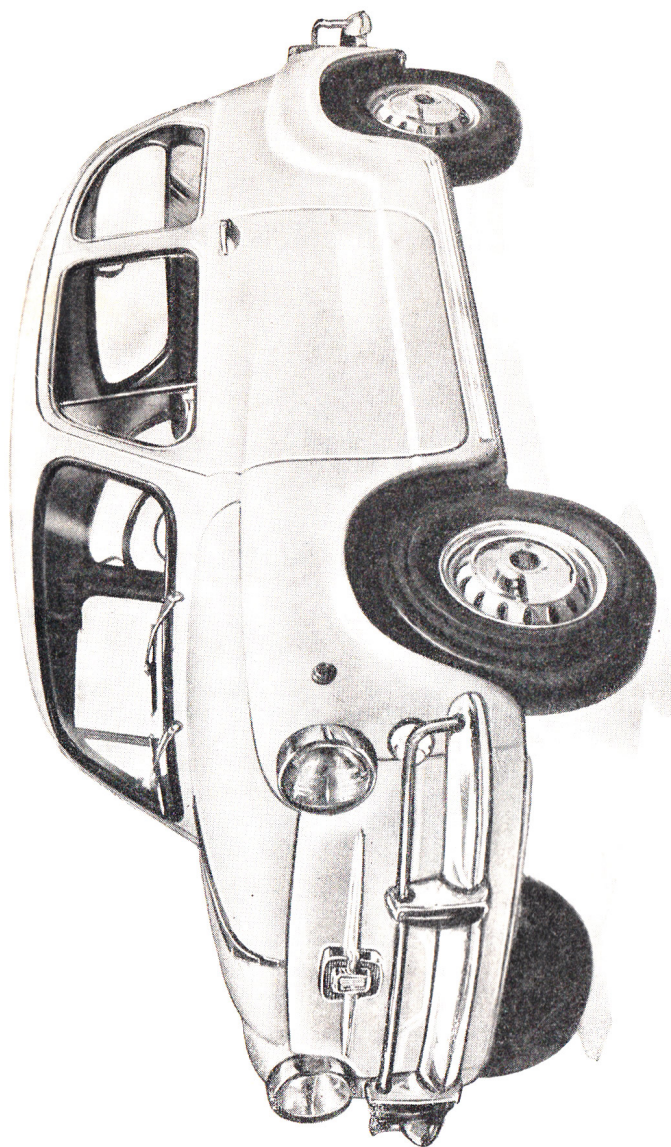
uso y
manutención

AUTOARCHIVO.COM

FIAT

600

USO Y MANUTENCION

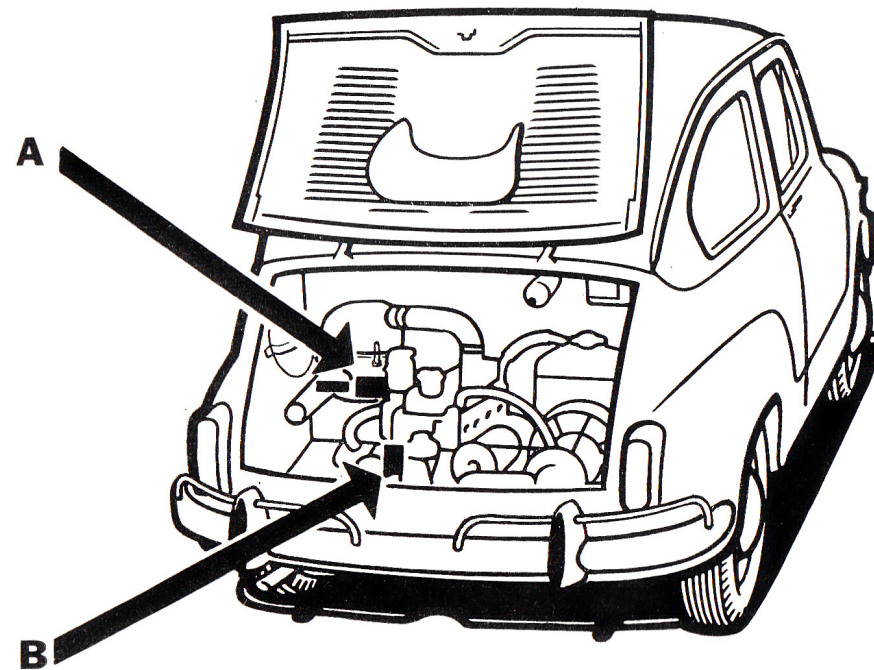


DATOS DE IDENTIFICACION

Los datos identificatorios de la unidad están contenidos en la chapa indicada por la flecha **A**, colocada en la pared del compartimiento motor.

El tipo y número del motor van grabados en el block, según indica la flecha **B**.

El tipo y número de chasis van grabados en la pared del compartimiento motor.



LLAVES DEL COCHE

Con cada unidad se entregan dos series de dos llaves: una para el conmutador de encendido (llave de contacto) y la otra para la puerta del lado del conductor y tapa del motor.

Si se extraviara alguna de las llaves, puede solicitarse un duplicado a la Organización de Ventas FIAT, citando el número de código que aquéllas llevan inscripto.

SERVICIO DE ASISTENCIA

GARANTIA

Con cada unidad nueva, FIAT entrega al cliente una libreta "Servicio de Atención en Garantía", en la cual figuran las normas que rigen para la aplicación de la Garantía. La libreta contiene además **dos vales de servicio gratuito** (vales A y B) que dan derecho a la ejecución, **en Talleres de la Organización FIAT**, de una serie de operaciones de lubricación, verificación y regulación, necesarias para asegurar el correcto funcionamiento del vehículo, y que deben ser efectuadas a los primeros 1.500/2.000 y 3.000/4.000 km. Se aclara que el costo de los lubricantes empleados corre por cuenta del usuario.

Se recomienda muy especialmente, en beneficio del Señor Cliente, la utilización de los citados vales dentro de los kilometrajes arriba indicados.

REPUESTOS

Para garantizar el perfecto funcionamiento de todos los órganos del automóvil se aconseja utilizar **siempre** repuestos originales FIAT.

En los pedidos de piezas de repuesto debe detallarse:

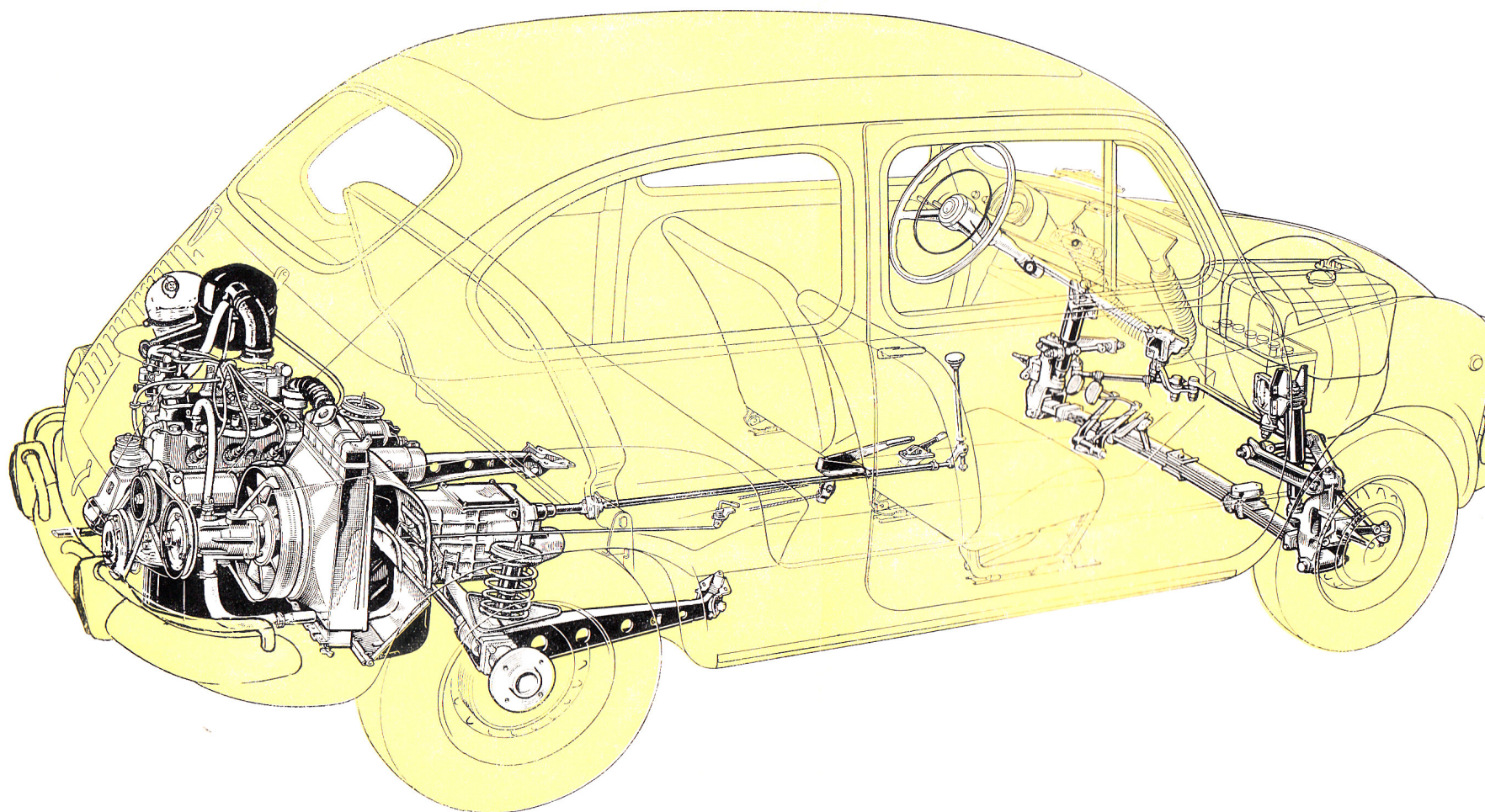
- Modelo del vehículo.
- Número del motor.
- Número de la pieza que se necesita.

No todas las operaciones de manutención pueden efectuarse correctamnte con los medios de que normalmente dispone un particular. En los casos que así lo hicieren necesario, aconsejamos dirigirse a uno de los **Talleres Autorizados FIAT** existentes en el país y en todos los demás países del mundo, los cuales están preparados, mediante personal especializado y equipos expresamente estudiados, para la racional ejecución de cualquier trabajo de revisión o reparación.

Los Señores Clientes pueden también solicitar, en todo momento, el asesoramiento del Servicio Asistencial de nuestra Organización.

Las operaciones de revisión o manutención para cuya ejecución aconsejamos dirigirse a nuestros **Talleres Autorizados**, van precedidas de la insignia





PRECAUCIONES A OBSERVAR DURANTE EL PERIODO DE RODAJE

KILOMETROS RECORRIDOS	VELOCIDADES MAXIMAS PERMISIBLES DURANTE EL RODAJE EN KM/H			
	En 1ª velocidad	En 2ª velocidad	En 3ª velocidad	En 4ª velocidad
Hasta 700 km	15	25	40	60
De 700 a 1.500 km	20	30	50	75
De 1.500 a 3.000 km	aumentar gradualmente los límites de velocidad superiormente indicados hasta tocar las máximas a que puede rodar el vehículo.			

- Téngase presente que con el motor nuevo el aceite se cambia al cabo de los primeros **1.500 - 2.000 km de recorrido**. (Vale A del Carnet de Garantía).
- **Jamás deben mantenerse, durante largos recorridos, las velocidades máximas permitidas**, ni tampoco se ha de marchar durante largo tiempo con el acelerador a fondo, sobre todo en las subidas.
- En el arranque, el motor tiene que calentarse despacio, evitando alcanzar un régimen de revoluciones muy elevado.
- Con el vehículo nuevo, **es preciso un periodo de rodaje de 3.000 km como mínimo**, durante el cual hay que atenerse estrictamente a las velocidades previstas, indicadas en el cuadro de arriba y en la calcomanía pegada en el parabrisas.

C A R A C T E R I S T I C A S

AUTOARCHIVO.COM

M O T O R

Número y posición de los cilindros: 4 en línea.

Diámetro y carrera: 62 x 66 mm.

Cilindrada total: 797 cc.

Relación de compresión: 7,7:1.

Potencia máxima SAE: 36 CV.

DISTRIBUCION

Por válvulas a la cabeza y árbol de levas en el block.

Admisión:

Comienzo: 4° antes del PMS.

Fin: 34° después del PMI.

Escape:

Comienzo: 29° antes del PMI.

Fin: 1° después del PMS.

LUZ DE VALVULAS

Para puesta a punto: 0,45 mm.

Para funcionamiento (con motor frío): 0,15 mm.

ALIMENTACION

Carburador Weber, modelo 28 ICP 6, con cebador y válvula de regulación del reingreso de vapores de aceite al motor. Filtro de aire de dos etapas, a baño de aceite y seco con elemento de papel.

LUBRICACION

Forzada con bomba a engranajes.

Completa depuración del aceite mediante filtro centrífugo de flujo total y filtro suplementario, con cartucho de papel, colocado en derivación.

Presión normal de aceite: 2,5-3 kg/cm².

REFRIGERACION

Por circuito sellado con líquido especial permanente y depósito de recuperación de plástico translúcido. Circulación activada por bomba centrífuga.

Termostato en el conducto de salida desde el motor.

Ventilador de 9 paletas.

ENCENDIDO

Orden de encendido: 1-3-4-2.

Avance inicial de montaje: 10°.

Avance automático del distribuidor: 30°.

Luz de los contactos del ruptor (platinos): 0,47 - 0,53 mm.

Bujías, diámetro y paso:

Champion L 7 14 x 1,25 mm.

Marelli CW 225 N

Luz de los electrodos de las bujías:

Champion 0,5 - 0,6 mm.

Marelli 0,5 - 0,6 mm.

Datos de regulación del carburador:

mm

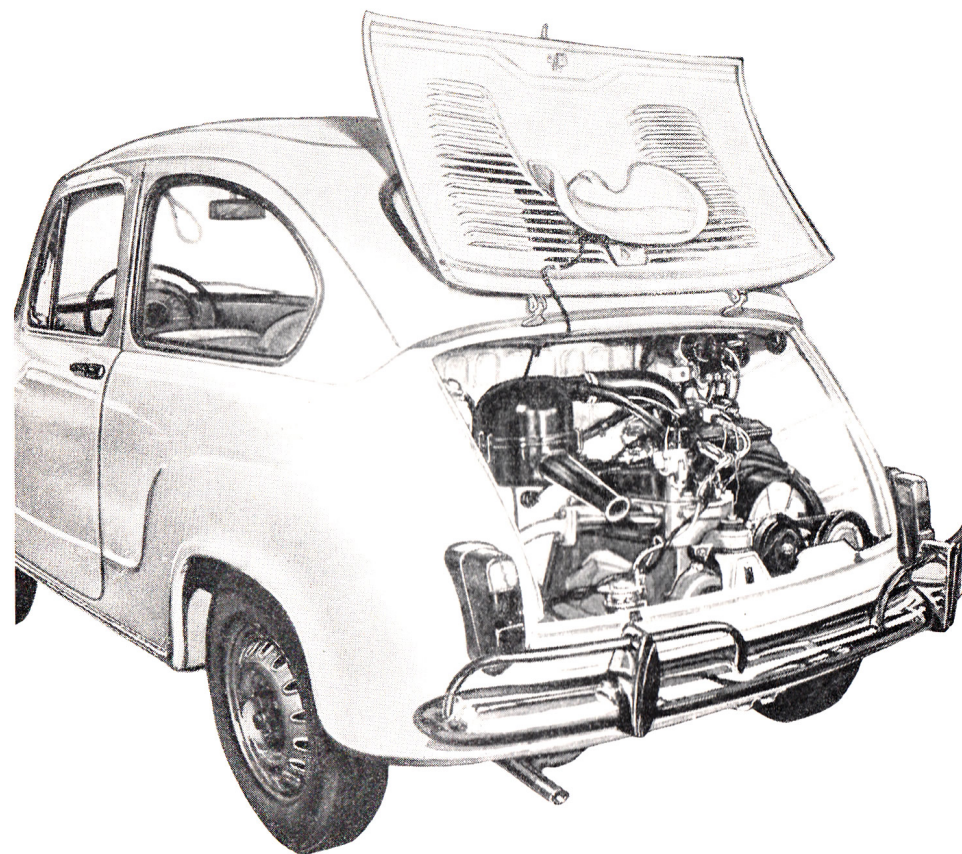
Diámetro del difusor 19

Diámetro del surtidor principal 1

Diámetro del surtidor de mínimo 0,45

Diámetro del surtidor de aire principal 2,00

Diámetro del surtidor de la bomba de aceleración 0,40



TRANSMISION

Embrague monodisco seco.

CAJA DE CAMBIOS Y DIFERENCIAL

Cambio de cuatro velocidades adelante y marcha atrás. 2ª, 3ª y 4ª velocidades sincronizadas.

Relaciones de transmisión de los engranajes:

en 1ª velocidad	3.385 : 1
en 2ª velocidad	2.055 : 1
en 3ª velocidad	1.333 : 1
en 4ª velocidad	0.986 : 1
en marcha atrás	4.375 : 1

Par de reducción final de tipo helicoidal. Relación 8/39.

FRENOS

FRENOS HIDRAULICOS con zapatas auto-centrantes.

FRENO DE MANO sobre las ruedas posteriores.

SUSPENSION Y DIRECCION

SUSPENSION

Anterior: de ruedas independientes, con brazos oscilantes superiores y ballesta transversal. Amortiguadores hidráulicos telescópicos de doble efecto.

Posterior: de ruedas independientes, con brazos oscilantes y resortes helicoidales. Amortiguadores hidráulicos telescópicos de doble efecto.

DIRECCION

Conducción izquierda.

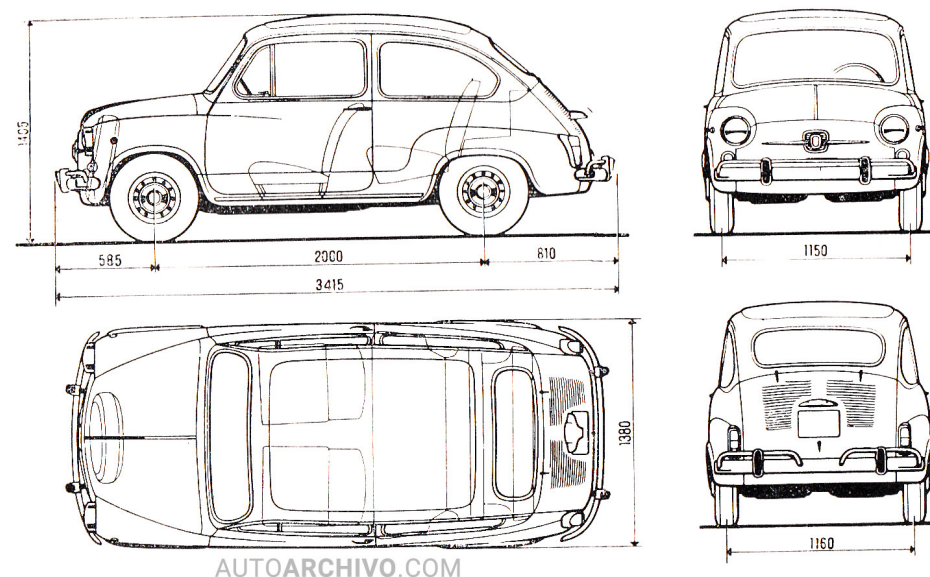
Tipo: tornillo sinfín y sector, relación 2:26. Barras de acoplamiento simétricas e independientes para cada rueda, con biela transversal y palanca de reenvío.

Radio de giro: 4,35 m.

RUEDAS Y NEUMATICOS

Ruedas de disco con llanta: 3½ x 12".
Neumáticos: 5,20 x 12".

DIMENSIONES



La altura se entiende con el vehículo descargado.

INSTALACION ELECTRICA

Tensión: 12 V.

DINAMO

Potencia: 230 W.

La dinamo comienza a cargar la batería (con luces apagadas) cuando:

- el motor gira a más de 930 rpm;
- el coche rueda en 4ª a 20,5 km/h.

GRUPO DE REGULACION

Compuesto por regulador automático de tensión, limitador de corriente e interruptor de mínima.

BATERIA

De 32 Ah de capacidad (durante 20 horas de descarga).

MOTOR DE ARRANQUE

De 0,5 kW de potencia.
Acople directo mediante electroimán y bendix.

FUSIBLES

Cinco de 8 A cada uno y dos de 16 A cada uno. Dispuestos en una caja portafusibles colocada bajo el tablero (véase pág. 41).

CARROCERIA

Autoportante, sedán dos puertas.

Puertas abisagradas anteriormente. Ventanillas de dos cristales, uno orientable y el otro descendente con comando a manivela. Ventanillas traseras con cristales fijos. La puerta del lado del conductor se cierra con llave desde el exterior; la de la derecha con pestillo desde adentro.

Baúl delantero; la tapa se abre desde el interior del vehículo. Contiene la rueda de auxilio, el crique, la batería, el tanque de nafta y los depósitos del líquido de frenos y del lavacrystal.

Asientos delanteros de posición regulable.

Asiento posterior fijo con respaldo abatible que permite disponer de una plataforma de carga.

Portaobjetos bajo el tablero.

Espejo retrovisor antiencandilante, con luz interior incorporada.

Dos parasoles.

Paragolpes anterior y posterior con uñas, defensas y tacos de goma.

Agarraderas fijadas encima de los asientos traseros.

ILUMINACION

LAMPARAS

EMPLEO	TIPO	Potencia en W (12 V)
Luces de posición y giro delanteras	esférica de doble filamento	5 20
Luces altas y bajas	esférica de doble filamento	45 40
Luces de giro traseras	esférica	20
Luces de posición y "stop"	esférica de doble filamento	5 20
Luz patente	esférica	5
Luz interna	cilíndrica	3
Luz tablero		
Luces de giro laterales		
Indicador luminoso luces altas		
Indicador luminoso temperatura crítica del motor	tubular	2,5
Indicador luminoso dínamo		
Indicador luminoso reserva combustible		
Indicador luminoso presión aceite		
Indicador luminoso luces de giro		

CUADRO DE ABASTECIMIENTOS

PARTE A ABASTECER	CANTIDAD		ELEMENTO
	l	kg	
Tanque de combustible	27	—	Nafta
Radiador, motor y depósito de recuperación	6	—	Líquido especial FIAT
Cárter de aceite (1)	3,6	2,7	Aceite (2)
Caja de cambios y diferencial	1,505	1,400	Aceite (SAE 90 EP)
Caja de dirección	0,120	0,110	Aceite (SAE 90 EP)
Sistema hidráulico de frenos	0,275	0,275	Líquido para frenos
Depósito del lavaparabrisas	—	(2)	Mezcla de agua y solución detergente

(1) Capacidad total del cárter de aceite, filtro y tuberías: 3,25 kg.

La cantidad que se señala en el cuadro es la necesaria para el cambio periódico.

(2) Usar los tipos de aceite siguientes:

Temperatura	Aceite Multigrado
Mínima: 0° C a -15° C	10 W - 30
Mínima: superior a 0° C	20 W - 40
Media: superior a 30° C	20 W - 40

(3) Agua clara más 0,017 kg de solución en verano y 0,034 kg en invierno.

IMPORTANTE: No mezclar aceites de distintos tipos ni marcas; cuando se comience a utilizar aceite detergente en un motor que ya no es nuevo, debe efectuarse previamente un cuidadoso lavado de motor.

PESOS Y CARGA

Peso del vehículo en orden de marcha (con abastecimientos —nafta, aceite y líquido refrigerante—, rueda de auxilio, herramientas y accesorios), **650 kg.**

Carga útil: 4 personas + 40 kg.

Peso total a plena carga: **970 kg.**

PRESION DE LOS NEUMATICOS

Ruedas delanteras: 1,00 kg/cm²

14 lib/pulg²

Ruedas traseras: 1,60 kg/cm²

22 lib/pulg²

PERFORMANCES

VELOCIDADES

Máximas admisibles después del período de rodaje (3,000 km):

en 1ª velocidad ... 30 km/h.

en 2ª velocidad ... 45 „

en 3ª velocidad ... 70 „

en 4ª velocidad ... más de 110 km/h.

PENDIENTES

que puede vencer el vehículo en carga:

en 1ª velocidad ... 30 %

en 2ª velocidad ... 17 %

en 3ª velocidad ... 10 %

en 4ª velocidad ... 5,5 %

USO DEL VEHICULO

PUERTAS

La manija de la puerta del lado del conductor está provista de cerradura con llave para el cierre desde el exterior.

Al abrirse la puerta se enciende la luz interior.

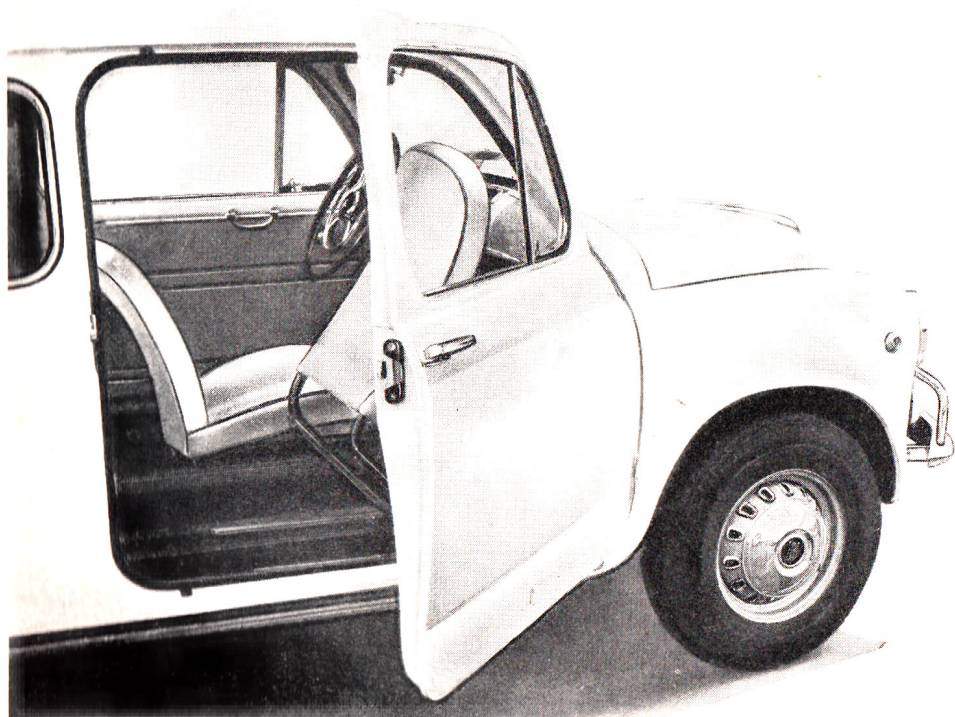
La puerta del lado del pasajero se blo-

quea mediante un pestillo interior, que puede ocupar las dos posiciones.

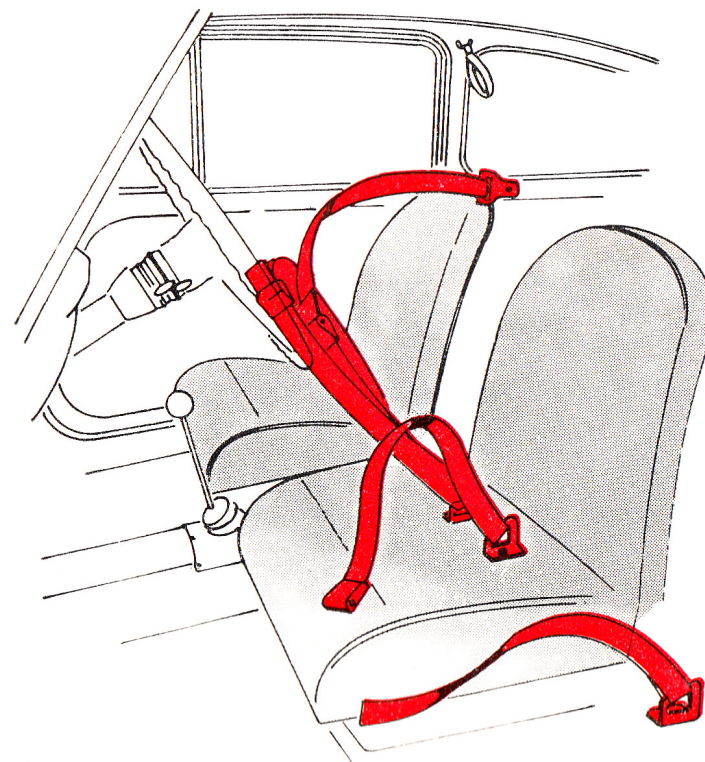
a) abierto

b) con seguro.

Para abrir la puerta debe tirarse el pica-
porte hacia arriba.



CINTURONES DE SEGURIDAD



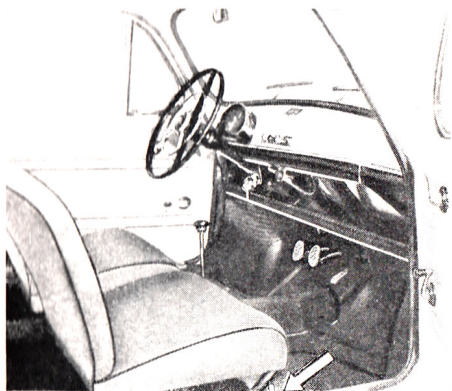
El vehículo está equipado con enganches para la colocación de cinturones de seguridad para los ocupantes de los asientos anteriores.

Los cinturones van sujetos en los puntos indicados en la figura.

Para poner al descubierto los agujeros roscados de los costados, bajo las ventanillas traseras, debe taladrarse en los puntos marcados en la chapa.

Para poner al descubierto los agujeros roscados del piso, a los costados del túnel central, bajo las alfombras, deben quitarse los clavos de goma que los cubren.

ASIENTOS



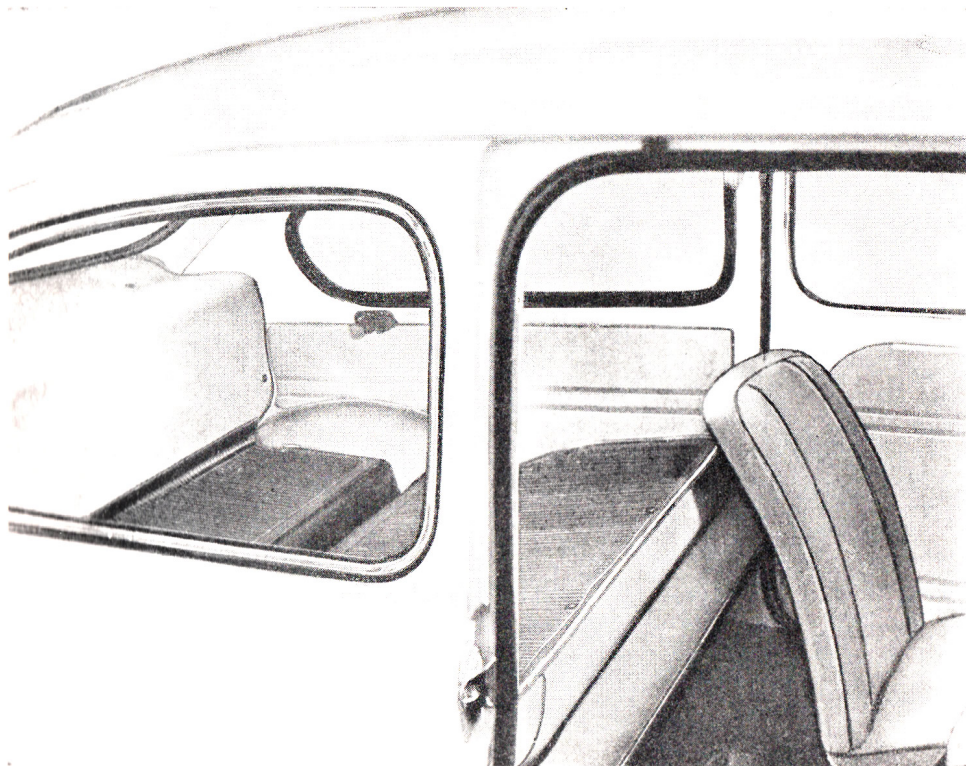
La posición de los asientos delanteros puede regularse moviendo la palanca indicada por la flecha hacia la derecha.

Para tener acceso al asiento posterior deben inclinarse hacia adelante los asientos delanteros.

PORTAEQUIPAJES

Además del baúl puede colocarse equipaje en el espacio situado detrás del asiento

posterior. Abatiendo éste queda disponible una amplia plataforma.

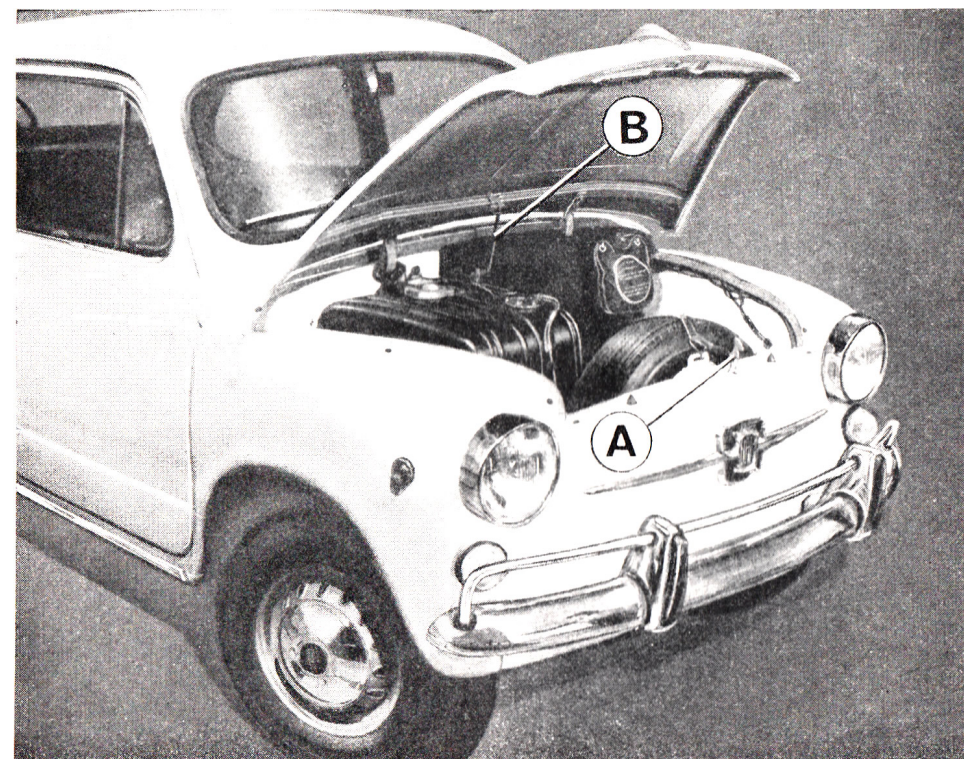
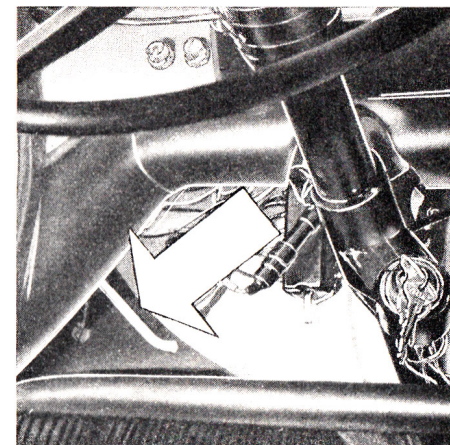


APERTURA DEL BAUL

Para destrabar el capot anterior, tirar de la manija señalada por la flecha. Luego, para abrirlo, empujar hacia atrás el pestillo A.

Al levantar el capot, éste se mantendrá abierto automáticamente gracias al soporte B.

Para cerrar, habrá que desenganchar este último.



INSTRUMENTOS DE CONTROL Y COMANDOS

1) **Indicador luminoso de luces altas:** Azul.

2) **Indicador luminoso de luces de giro:** Verde e intermitente. Se enciende moviendo hacia abajo o hacia arriba la palanca 9, según se deba girar a la izquierda o a la derecha.

3) **Tablero de instrumentos** compuesto de:

a) **Indicador luminoso de temperatura crítica del motor:** Rojo. Se enciende cuando la temperatura de la cabeza de cilindros resulta excesiva.

b) **Indicador luminoso de insuficiente carga de la dinamo:** Rojo. Se enciende al poner en marcha el motor y se apaga cuando la dinamo comienza a cargar la batería (motor girando a más de 920 rpm, aproximadamente 20,5 km/h con el vehículo en 4ª velocidad).

c) **Velocímetro:** Los puntos rojos marcan las velocidades que no deben superarse en cada marcha, posteriormente al período de rodaje.

d) **Cuentakilómetros.**

e) **Indicador luminoso de insuficiente presión de aceite:** Rojo. Se enciende cuando la presión del aceite es insuficiente para la correcta lubricación del motor. Debe tenerse presente que, si éste está caliente y gira en "mínimo", puede encenderse el indicador aun cuando todo se desarrolle normalmente.

f) **Indicador de nivel de combustible, a aguja.**

g) **Indicador luminoso de reserva de combustible:** Rojo. Se enciende cuando la cantidad de combustible en el tanque es inferior a 3,5 - 5 litros.

4) **Interruptor del limpiaparabrisas.**

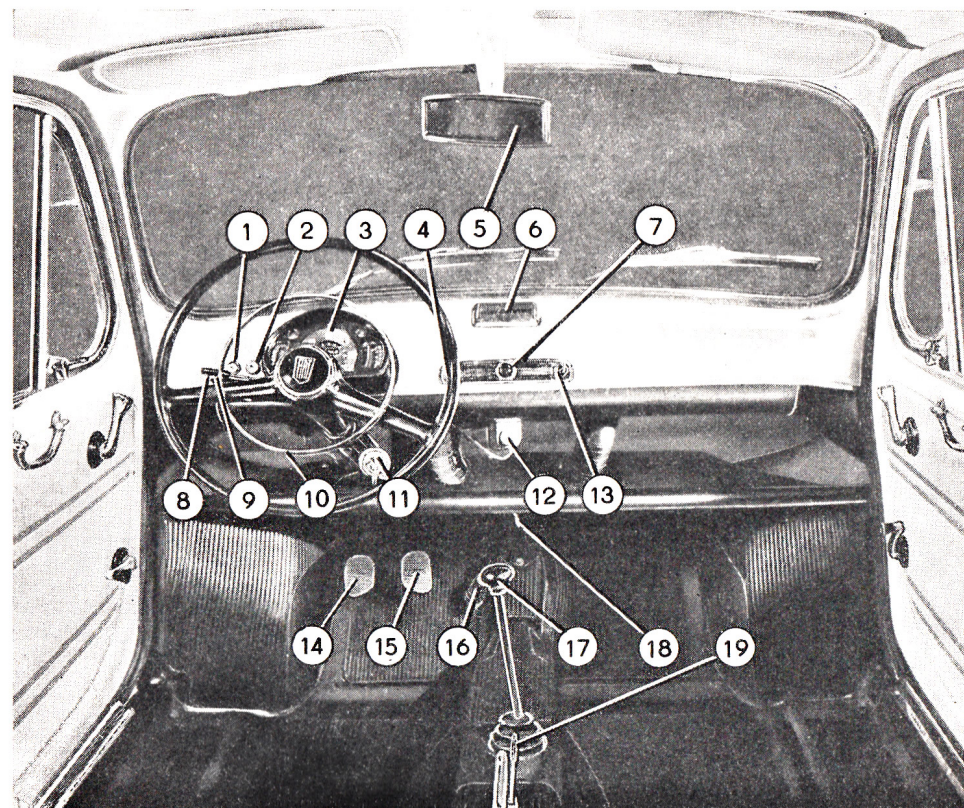
5) **Espejo retrovisor.**

6) **Cenicero:** Para limpiarlo debe extraérsele completamente de su alojamiento.

7) **Encendedor:** Para usarlo apretar el botón, el cual queda insertado unos 15 segundos, al cabo de los cuales salta y retoma su posición primitiva, listo para ser extraído y usado de nuevo.

8) **Palanca comando luces altas, bajas y guiñadas** (tras cerrar el interruptor 13):

I: luces de posición y luz de patente;



II: luces de posición, patente y bajas;

III: luces de posición, patente y altas.

El parpadeo de las luces bajas se obtiene moviendo **hacia el volante** la palanca mientras se encuentre en las posiciones I y III.

Con el interruptor 13 abierto se obtiene el parpadeo de la luz, no importa la posición en que se encuentre la palanca (guiñadas diurnas).

9) **Palanca comando luces de giro** (de retorno automático):

D: para girar a la derecha;

I: para girar a la izquierda.

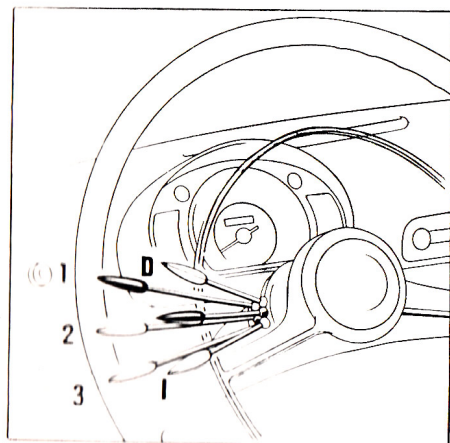
10) **Aro de bocina.**

11) **Conmutador de encendido, señalizaciones varias, arranque del motor y traba volante:**

Con llave de contacto; para su manejo véase la página 19.

Téngase en cuenta que los circuitos de luces de posición, luces bajas, luces altas y su indicador, luz de patente, luz interna, bocina, encendedor y limpiaparabrisas, quedan conectados cualquiera sea la posición de la llave de contacto y aun con ésta extraída.

12) **Pulsante bomba limpiaparabrisas:** Oprimiéndolo varias veces se descargan chorros de líquido detergente sobre el parabrisas.



13) **Interruptor de luces exteriores y luz tablero:**

Al cerrarse se encienden las luces de posición y la luz de patente (incluso las altas y bajas, según la posición de la palanca 8) y se ilumina el tablero, el cual actúa, entonces, como espía de las luces de posición.

14) **Pedal de embrague.**

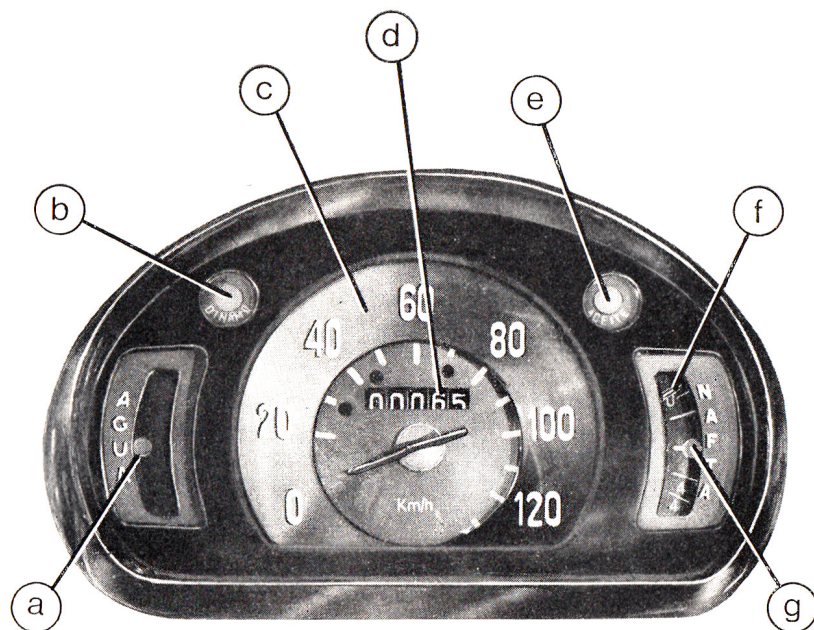
15) **Pedal de frenos.**

16) **Acelerador.**

17) **Palanca de cambios.**

18) **Varilla comando calefacción.**

19) **Cebador.**



TABLERO DE INSTRUMENTOS

- a) *Indicador luminoso temperatura crítica del motor*
- b) *Indicador luminoso carga dínamo*
- c) *Velocímetro*
- d) *Cuentakilómetros*
- e) *Indicador luminoso insuficiente presión de aceite*
- f) *Indicador nivel de combustible*
- g) *Indicador luminoso reserva combustible*

PUESTA EN MARCHA DEL MOTOR

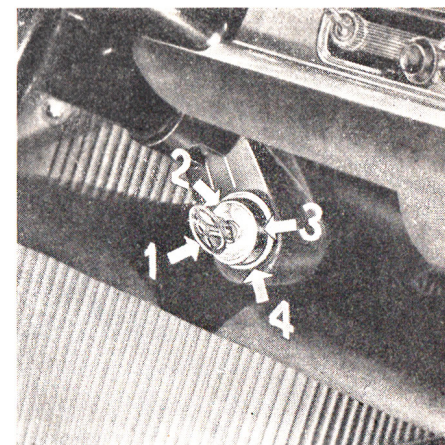
Posición 1: En esta posición, al extraer la llave, entra en función la **traba del volante**, que actúa sobre la barra de dirección evitando el giro de la misma.

Posición 2: Sólo para colocar y extraer la llave. Todo apagado, con excepción de los circuitos cuyo funcionamiento no depende del conmutador (posición de garaje).

Posición 3: Encendido conectado.

Posición 4: Arranque del motor.

Para facilitar el destrabado del volante es necesario girar la llave y al mismo tiempo rotar ligeramente aquél en ambos sentidos.



– Una vez el motor en marcha, volver la palanca del cebador a la posición de desconectado.

– **No** deben darse bruscas aceleradas con el motor frío.

Puesta en marcha en frío

– Poner la palanca de cambios en punto muerto;

– tirar a fondo la palanquita del cebador;

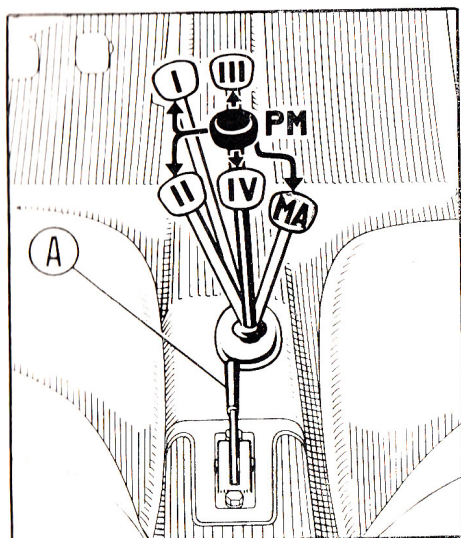
– insertar la llave de contacto en el conmutador, y girarla hacia la derecha hasta el tope (posición 4); apenas el motor esté en marcha, aflojar la llave, la que retorna automáticamente a la posición 3;

Puesta en marcha en caliente

– Si el motor está caliente, no hay que tocar el cebador;

– si el motor estuviese **muy caliente**, puede ser necesario pisar a fondo el acelerador, abandonándolo gradualmente al arrancar el motor.

ARRANQUE DEL VEHICULO



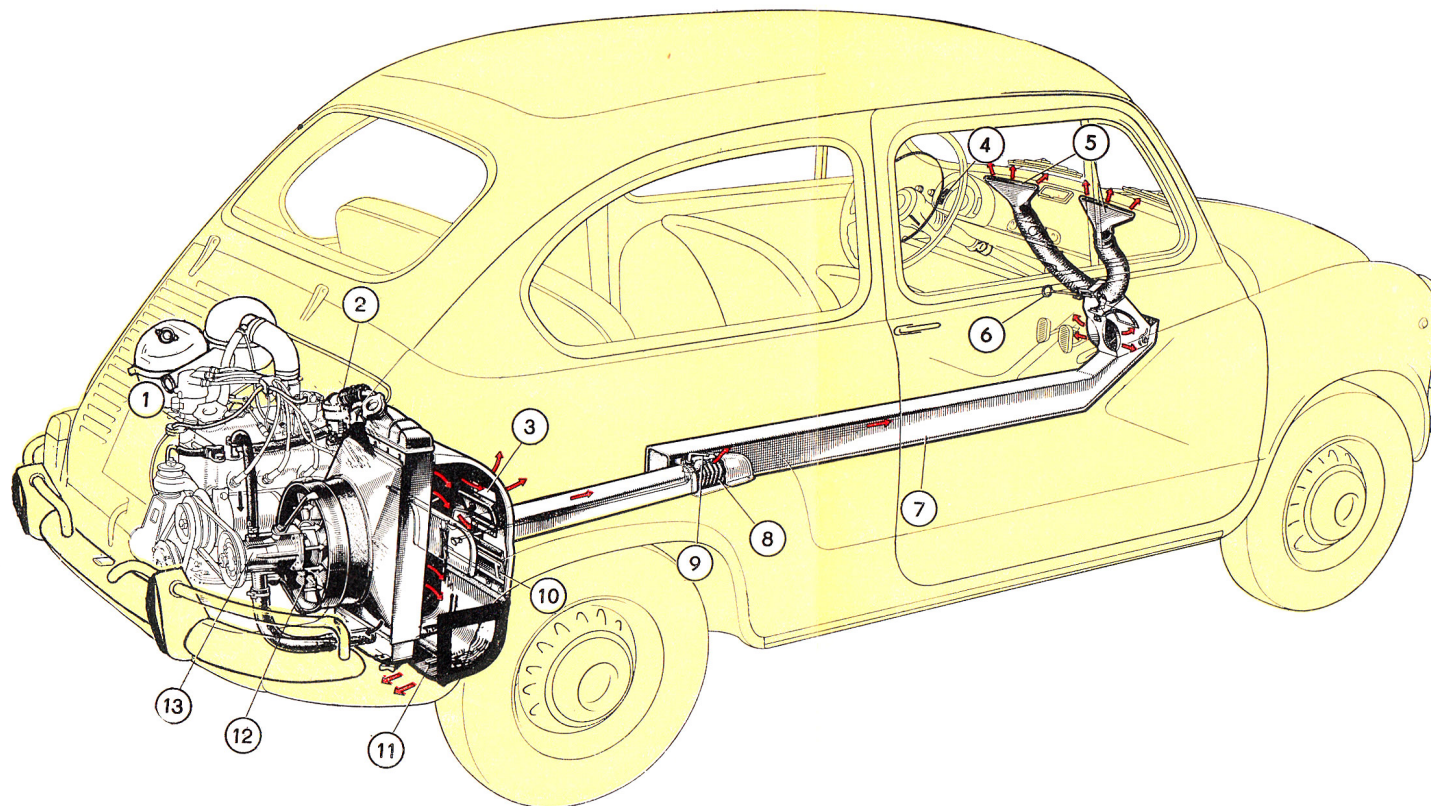
- Desembragar a fondo y engranar la primera velocidad.
- aflojar el freno de mano si éste estuviera colocado (para hacerlo, oprimir el botón de la empuñadura y llevar la palanca totalmente hacia adelante);
- embragar despacio y acelerar poco a poco.

DURANTE LA MARCHA

Pasar a las velocidades sucesivas en momento oportuno;

jamás deben rebasarse, ni siquiera al bajar una cuesta, las velocidades tope marcadas con puntos rojos en el velocímetro, ni tampoco la máxima velocidad permitida;

- si no hay averías, **todos los indicadores luminosos rojos** del tablero de instrumentos **tienen que permanecer apagados**;
- no perder de vista los indicadores luminosos, los cuales alertan de cualquier problema en el correcto funcionamiento de importantes órganos y sistemas.



ESQUEMA DEL SISTEMA DE CALEFACCION DEL VEHICULO

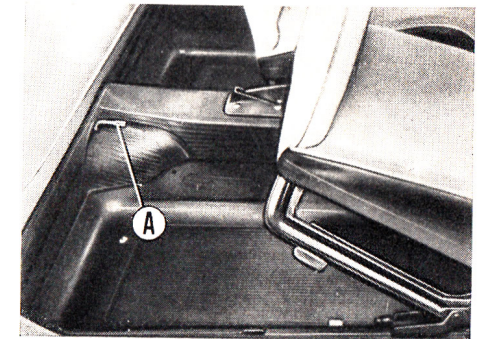
- | | |
|---|--|
| 1 – Interruptor termométrico del indicador de temperatura crítica del motor | 7 – Túnel de pasaje de aire caliente |
| 2 – Salida de agua de la cabeza de cilindros y termostato | 8 – Filtro de aire caliente |
| 3 – Entrada posterior de aire caliente en el vehículo | 9 – Palanca de comando de los deflectores de calefacción |
| 4 – Indicador luminoso de temperatura de agua | 10 – Deflector en la posición que permite la entrada de aire caliente en el vehículo |
| 5 – Bocas de salida de aire caliente sobre el parabrisas | 11 – Deflector de aire |
| 6 – Varilla de comando de la válvula de entrada de aire caliente por las bocas anteriores | 12 – Ventilador |
| | 13 – Bomba de agua. |

Ventilación y calefacción

- La ventilación y la calefacción del vehículo pueden regularse de acuerdo a las exigencias.

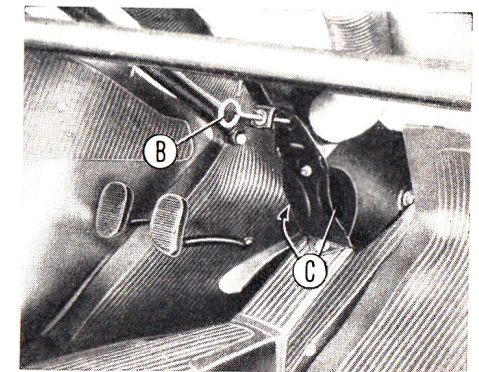
Ventilación en verano

- Puede obtenerse orientando oportunamente los deflectores y bajando los cristales de las puertas por medio de su manivela respectiva.



Calefacción en invierno

- Para que no se empañe el parabrisas debe girarse hacia la derecha hasta el primer descanso de la palanca A, con lo cual saldrá aire caliente por las bocas 5 (véase el esquema del sistema de calefacción del vehículo).
- para la calefacción del interior, abrir las válvulas C, tirando de la varilla B, con lo cual saldrá aire caliente por las mismas;
- para que salga también aire caliente por la abertura 3 (ver esquema del desplegable) debe girarse la palanca A hasta su última posición.



CAMBIO DE RUEDAS

Para cambiar las ruedas se procede así:

a) disponer en lo posible el vehículo sobre un plano horizontal y aplicar el freno de mano;

b) quitar la taza, y con la llave aflojar aproximadamente una vuelta los cuatro tornillos de fijación de la rueda;

c) aplicar el crique al soporte correspondiente bajo la carrocería y levantar el vehículo;

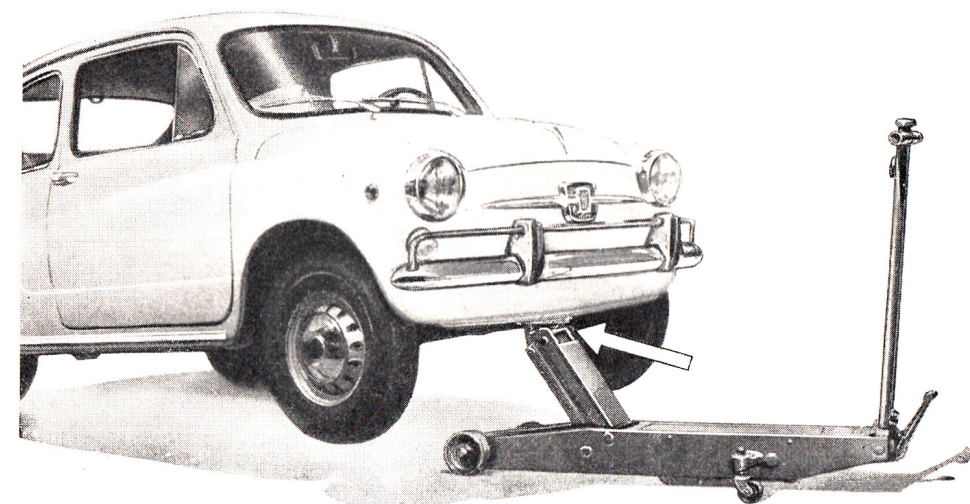
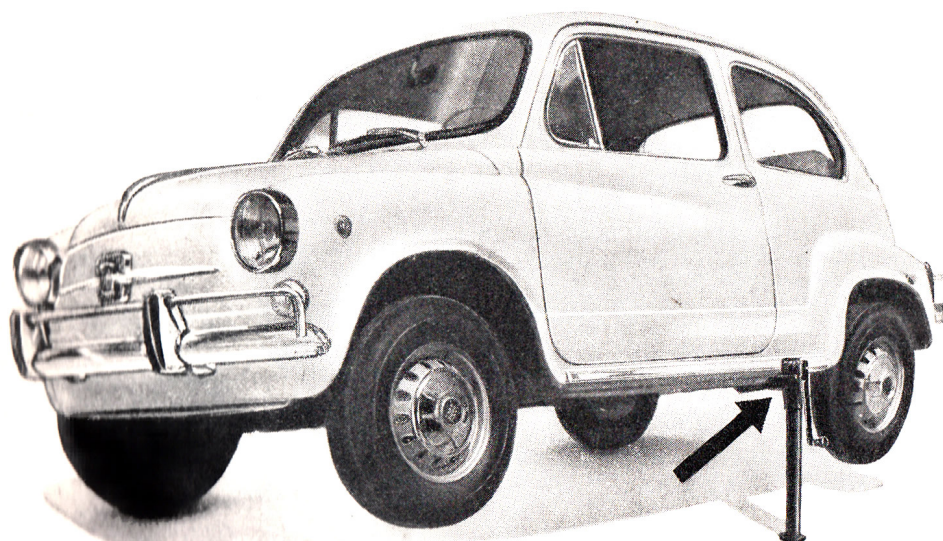
d) desenroscar los cuatro tornillos de fijación y extraer la rueda;

e) colocar la rueda de repuesto, fijando en que el pitón de referencia encaje uno de los cuatro agujeros existentes en el disco de la rueda;

f) enroscar los tornillos de fijación y apretarlos un poco por igual y en cruz;

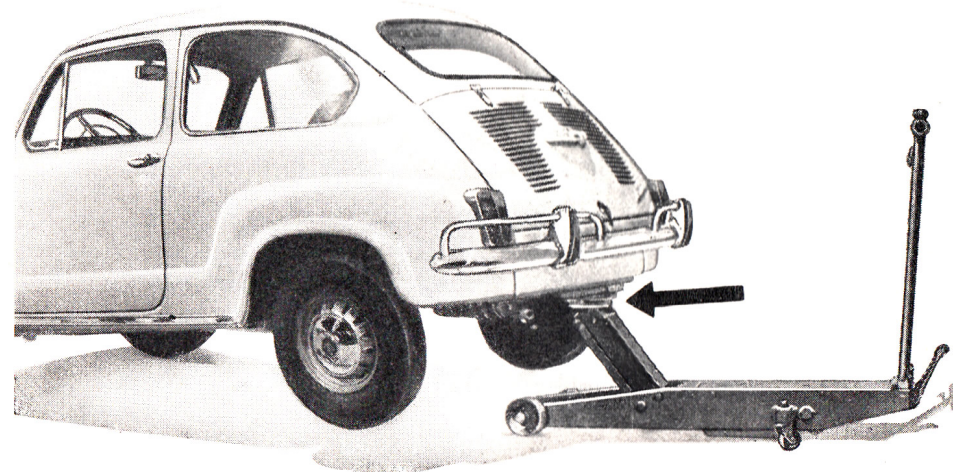
g) bajar el vehículo y quitar el crique;

h) apretar a fondo los tornillos de fijación de la rueda y colocar la taza.



Para levantar las partes anterior o posterior del coche se debe colocar el extremo del crique bajo los soportes delantero o trasero, respectivamente, indicados con una flecha en las figuras de esta página. Cuando se debe levantar la parte poste-

rior del vehículo, se aconseja interponer **siempre** un trozo de madera de por lo menos 3 cm de espesor entre soporte y crique. Para remolcar el vehículo, anclar el cable al soporte anterior, pasándolo por los agujeros.



M A N U T E N C I O N

USO DE LOS ESQUEMAS DE MANUTENCION

Las varias operaciones de manutención, a realizar periódicamente en relación al kilometraje recorrido, están citadas en los dos esquemas de las páginas 45 y 47; el primero (pág. 45) indica los puntos a lubricar, y el segundo (pág. 47), las operaciones de limpieza y de verificación a realizar.

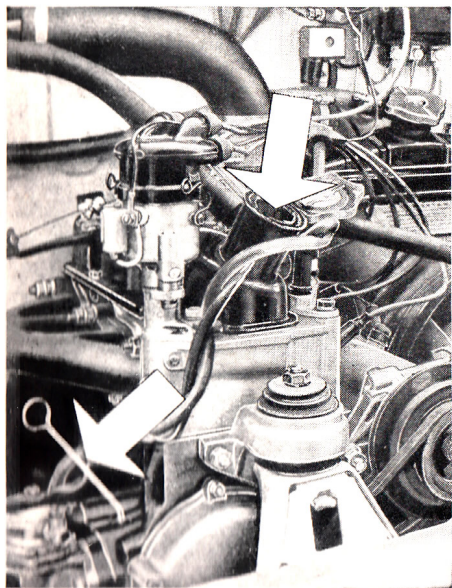
Cada operación está indicada con un número; la correspondiente leyenda remite a la página en la cual se detalla la operación.

Además de cada operación está indicado el tipo de lubricante a utilizar.

Para el tipo de lubricante, no especificado en el presente capítulo, ver Cuadro de ABASTECIMIENTOS en la pág. 11.

IMPORTANTE: Aparte de las operaciones de manutención corrientes que se reseñan en los esquemas, se incluyen en este capítulo otras operaciones que deben ejecutarse solamente en casos especiales de avería de ciertos órganos mecánicos, pero cuyo conocimiento por el usuario se estima conveniente.

LUBRICACION DEL MOTOR

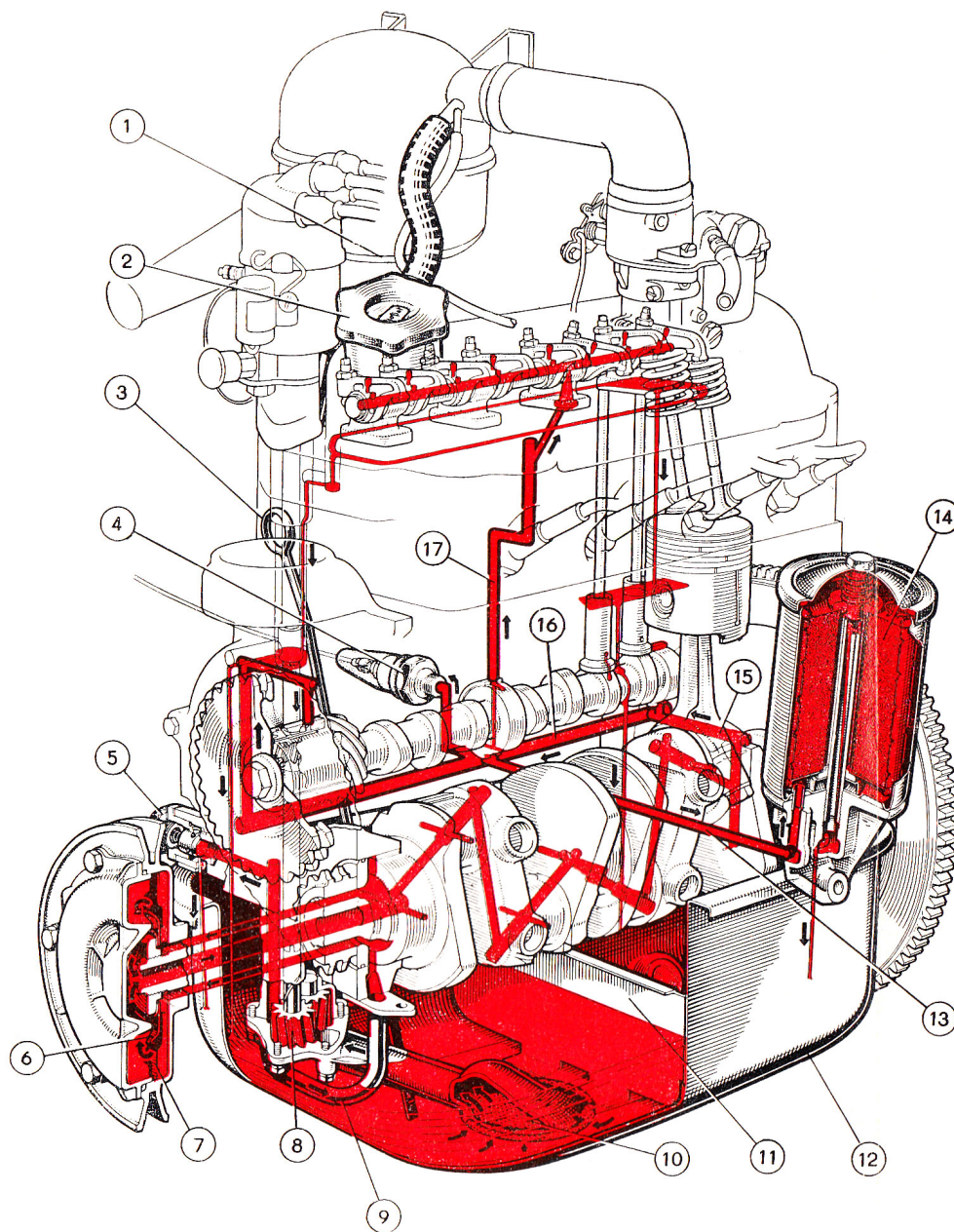


CARTER DE ACEITE

Cada 500 km, comprobar el nivel de aceite, el cual siempre tiene que hallarse entre las marcas "MIN" y "MAX" grabadas en la varilla indicadora.

Cada 2.500 km, cambiar el aceite mientras el motor está **caliente**.

Con el motor nuevo, cambiar el aceite a los primeros 1.500-2.000 km y 3.000-4.000 km (operación incluida en los vales A y B del "SERVICIO DE ATENCION EN GARANTIA").

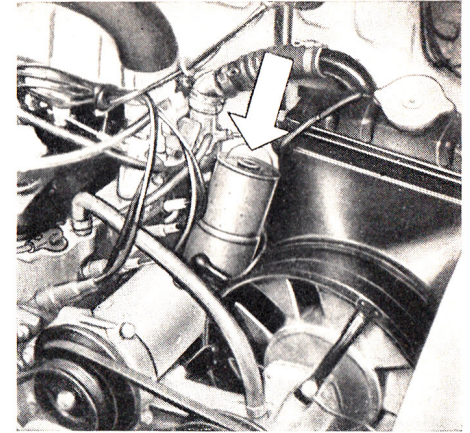


SISTEMA DE LUBRICACION DEL MOTOR

- 1 – Tubo del “Blow-by” que conecta el motor con el filtro de aire
- 2 – Boca de introducción de aceite
- 3 – Varilla indicadora del nivel de aceite en el cárter
- 4 – Bulbo del indicador de insuficiente presión de aceite
- 5 – Válvula limitadora de la presión máxima de aceite
- 6 – Deflector del filtro centrífugo
- 7 – Filtro centrífugo
- 8 – Bomba de aceite
- 9 – Conducto
- 10 – Filtro
- 11 – Chapa rompeolas
- 12 – Cárter
- 13 – Conducto para el filtro suplementario
- 14 – Filtro suplementario a cartucho
- 15 – Conducto del soporte de bancada trasero al árbol de levas
- 16 – Canal lateral distribuidor
- 17 – Conducto al eje de balancines.

FILTRO CENTRIFUGO DE ACEITE

Desmontarlo y limpiarlo cuidadosamente por lo menos cada 50.000 km, especialmente en regiones muy frías o cuando se utilice el vehículo en condiciones de servicio pesado.



FILTRO DE ACEITE EN DERIVACION

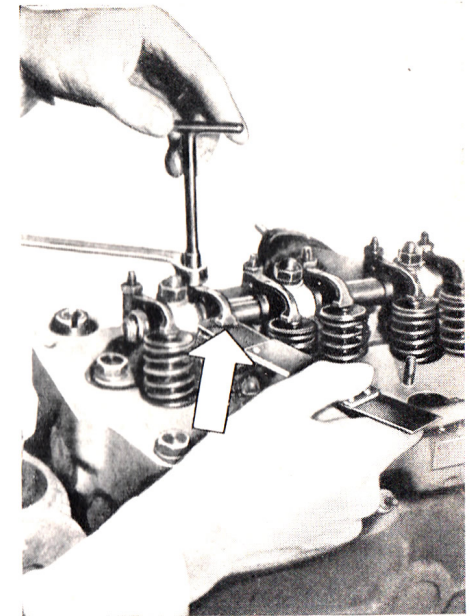
Cada 5.000 km (o sea, cada dos cambios de aceite del motor) sustituirlo.

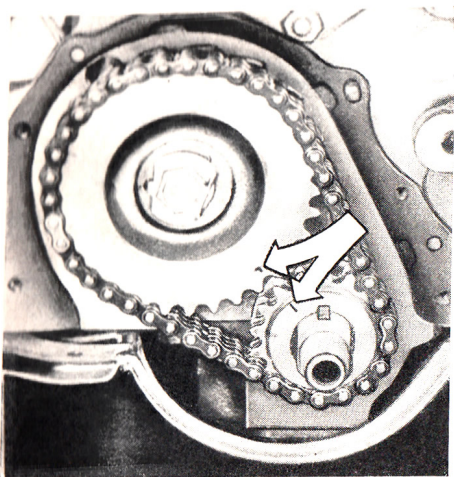
DISTRIBUCION

LUZ DE VALVULAS

Cada 10.000 km, o bien cuando la distribución resultara ruidosa, comprobar que **estando el motor frío**, el juego entre extremos de los balancines y cola de las válvulas sea igual a 0,15 mm para todas las válvulas.

Con el motor nuevo esta comprobación debe hacerse a los primeros 1.500-2000 y 3.000-4.000 km (operación incluida en los vales **A** y **B** de la libreta "Servicio de atención en garantía").





PUESTA A PUNTO

Para que la distribución se encuentre en fase, las referencias de los engranajes tienen que hallarse alineadas de la manera que muestra la figura.



Hacer comprobar la distribución en un Taller Autorizado Fiat cada vez que se desarme el motor para ser revisado, o bien cuando el funcionamiento del mismo sea tal que haga suponer un descalibrado de la distribución.

ALIMENTACION

FILTRO DE AIRE

Cada cambio de aceite del motor, desmontar el filtro en baño de aceite aflojando las tres grampas de sujeción. Extraído el recipiente, límpieselo y viértase aceite limpio de motor hasta el nivel marcado.

Cada dos cambios de aceite del motor, extráigase el elemento filtrante húmedo y límpieselo con solvente.

Cada 5.000 km extráigase el recipiente, desenrósqese la mariposa y retírese el cartucho seco; límpieselo por sopleteado.

Cada 10.000 km cámbiese el cartucho.

SISTEMA DE RECIRCULACION DE VAPORES DE ACEITE

El coche está equipado con un sistema especial que hace recircular los gases y vapores de aceite.

Mediante este dispositivo todos los gases de desahogo del motor y los vapores de aceite son enviados de nuevo a los cilindros, donde se queman, evitándose su descarga en la atmósfera.

MOTOR GIRANDO EN MINIMO

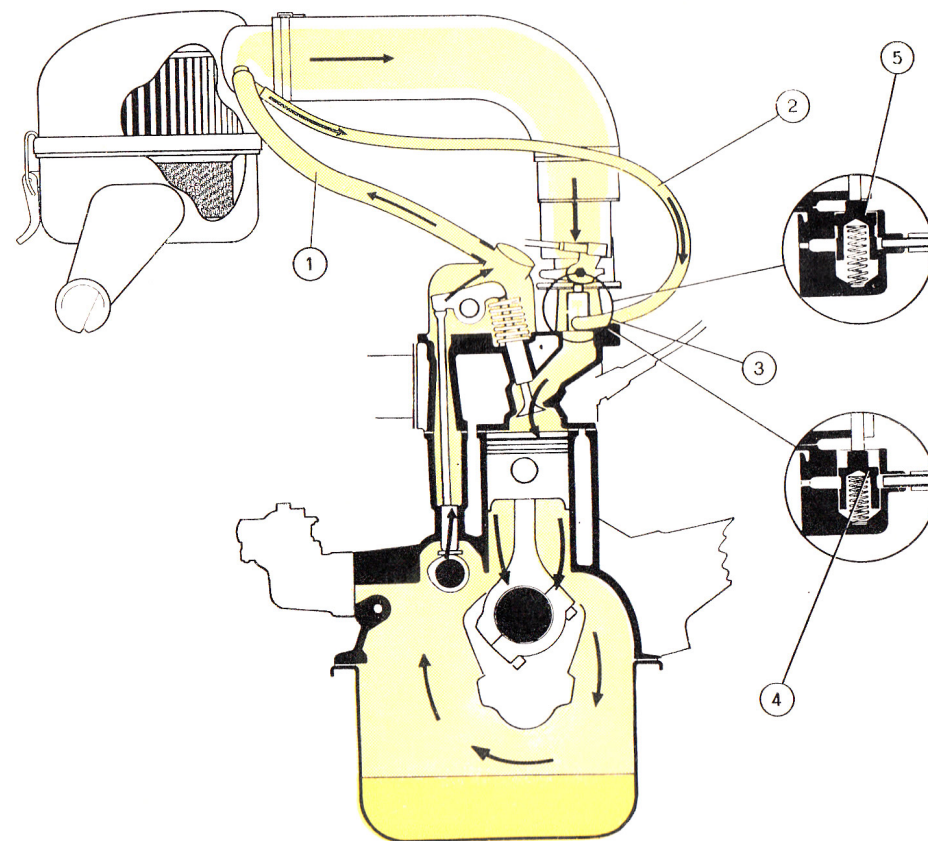
La mariposa del carburador y la válvula de desahogo están cerradas (detalle 5). Todos los vapores de aceite y gases de

desahogo del motor pasan por el tubo 1 al filtro del aire y carburador y son enviados nuevamente a los cilindros.

MOTOR GIRANDO EN REGIMEN

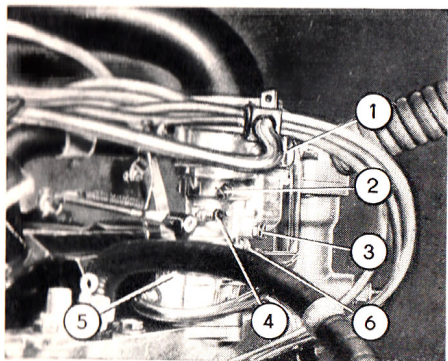
Con la mariposa del carburador abierta se abre también la válvula de desahogo (detalle 4). La mayor parte de los gases y vapores pasan a través del conducto 2 directamente al múltiple de admisión y los cilindros. Sólo una parte lo hace por el tubo 1, el filtro y el carburador.

ESQUEMA DE LA RECIRCULACION DE VAPORES DE ACEITE



- 1 – Conexión motor - filtro de aire
- 2 – Conexión motor - válvula de desahogo
- 3 – Válvula de desahogo

- 4 – Válvula de desahogo en posición de abierta
- 5 – Válvula de desahogo en posición de cerrada.



CARBURADOR

En caso de que el motor, aún estando caliente, tienda a pararse al marchar al "mínimo", aumentar ligeramente la apertura de la mariposa mediante el tornillo 4. La dosificación de la mezcla se regula mediante el tornillo 6. Es conveniente que esta operación la efectúe una persona competente.

Cada 10.000 km, limpiar los surtidores 2 y 3 y el filtro interno del carburador 1, cosa que debe efectuarse solamente mediante soplado.



Si se verificara alguna avería llévase el vehículo a un Taller Autorizado Fiat.

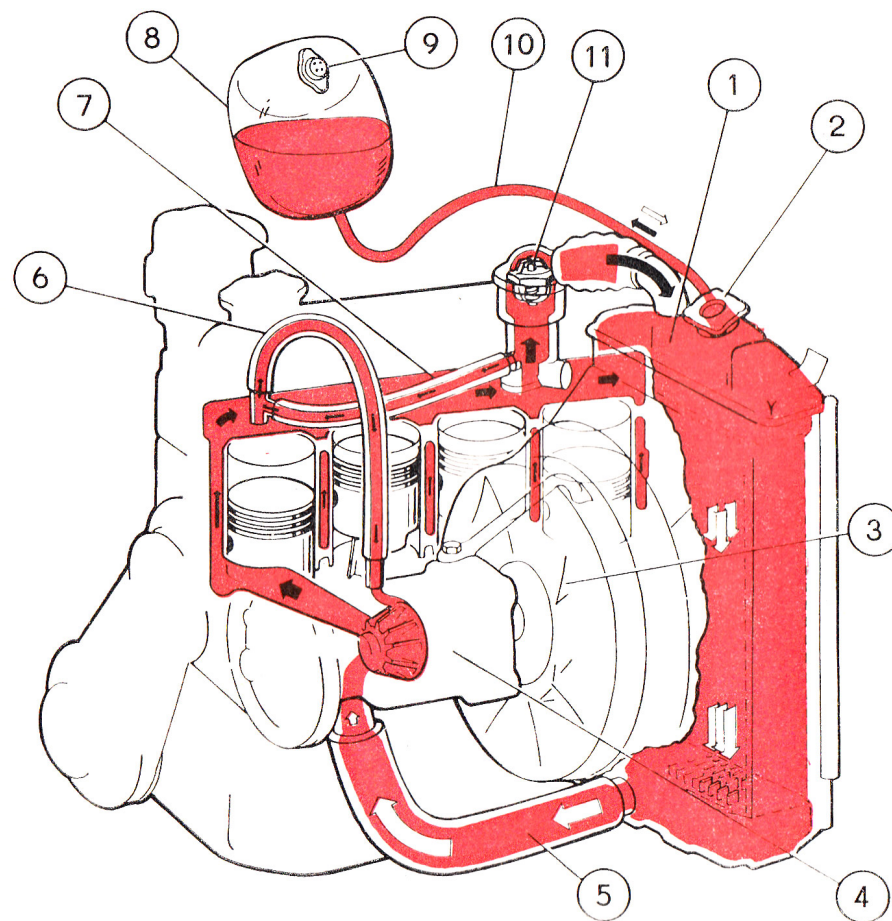
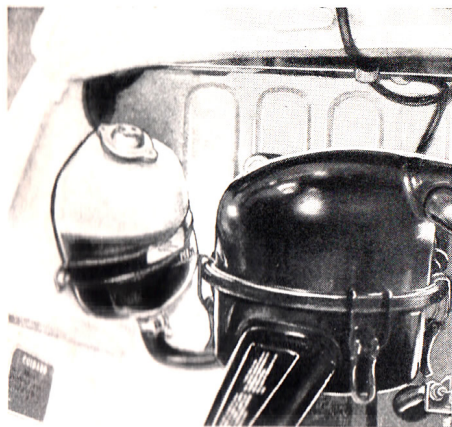
1: Filtro de combustible. 2: Surtidor de mínimo. 3: Surtidor principal. 4: Tornillo regulación mínimo. 5: Válvula de recirculación. 6: Tornillo dosificación mezcla.

REFRIGERACION

CIRCUITO SELLADO CON LIQUIDO PERMANENTE

Controlar periódicamente, **con el motor frío**, el nivel del líquido en el depósito suplementario. El nivel debe estar siempre comprendido entre las marcas "MIN" y "MAX" grabadas en el depósito. Con el motor caliente el nivel puede aumentar inclusive en forma notable; este aumento puede también verificarse en seguida después que se para el motor.

Si se notara que el nivel ha descendido por debajo de la indicación de "mínimo", es necesario reponerlo, para lo cual debe llevarse el coche a un taller autorizado FIAT, donde disponen del líquido especial que lleva el circuito, denominado "Parafu 11".



1 – Radiador

2 – Tapa del radiador

3 – Ventilador

4 – Bomba de agua

5 – Tubo de conexión entre radiador y bomba de agua

6 – Tubo de conexión entre bomba de agua y cabeza de cilindros

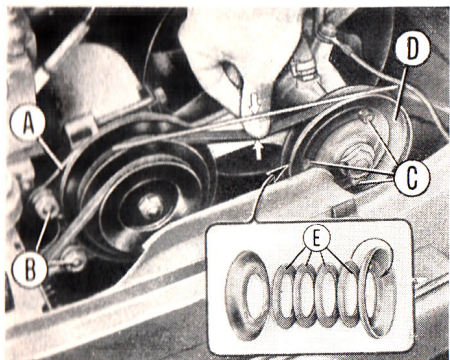
7 – Tubo de conexión entre cabeza de cilindros y cuerpo alojamiento termostato

8 – Tanque de reserva

9 – Tapa del tanque de reserva

10 – Tubo de conexión entre tanque de reserva y radiador

11 – Termostato.



Para la reposición del líquido es necesario quitar la tapa del depósito suplementario e introducir aquél hasta que el nivel se encuentre unos 5 cm por encima de la indicación de "mínimo". Si se diera el caso de tener que agregar más de dos veces líquido en breves períodos de tiempo y recorridos cortos, será necesario hacer revisar el circuito en un Taller Autorizado FIAT.

Sólo en casos de emergencia (pérdidas notables e imprevistas del circuito de refrigeración), puede llenarse la instalación con agua, para lo cual deben respetarse las siguientes normas:

- dejar enfriar convenientemente el motor;
- quitar las tapas del radiador y del depósito suplementario;
- verter lentamente el agua en el depósito suplementario, hasta que se llene el radiador;
- colocar nuevamente la tapa del radiador;
- completar el llenado del depósito suplementario hasta la marca de "máximo";
- colocar nuevamente la tapa del depósito suplementario;

— llevar a la brevedad posible el coche a un Taller Autorizado FIAT para la solución de la avería.

CORREAS DEL VENTILADOR, BOMBA DE AGUA Y DINAMO

Las correas se aflojan con el uso y pueden patinar. Por ello hay que comprobar periódicamente su tensión. Con una fuerza de 10 kg deben ceder de 1 a 1.5 cm. Para aumentar la tensión debe procederse de la siguiente forma (ver figura).

Correa de la dinamo

- Aflojar las dos tuercas **B**;
- bascular hacia afuera el soporte **A**, dejando la dinamo en posición tal que la correa quede suavemente tirante y no produzca esfuerzos anormales sobre los rodamientos.

Correa de la bomba de agua y ventilador

- Desenroscar las tres tuercas **C** de fijación de la polea;
- sacar la cara externa **D** de la polea;
- quitar uno o más suplementos **E** interpuestos entre ambas caras de la polea, en modo de reducir el ancho de la garganta;
- colocar de nuevo la cara exterior de la polea y después los suplementos quitados precedentemente para evitar la pérdida de los mismos. Fijarla mediante las tres tuercas **C**.

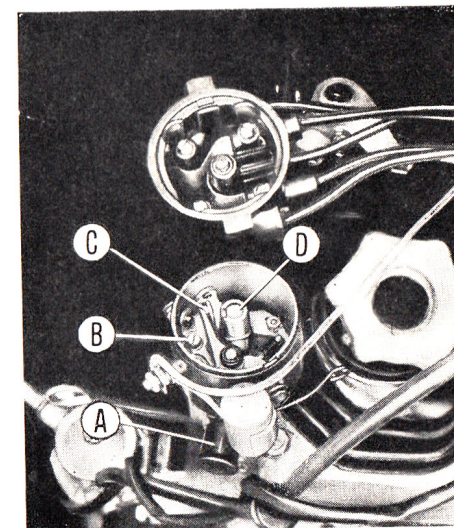
ENCENDIDO

DISTRIBUIDOR DE ENCENDIDO

Cada 2.500 km, enroscar dos o tres vueltas el tapón de engrase **A**.

Cada 5.000 km, rellenar de grasa el engrasador **A** y poner unas gotas de aceite de motor en la mecha **D**.

Verificar la distancia entre los contactos **C** del ruptor (platinos), que debe ser de **0,47 - 0,53 mm**. La regulación se efectúa aflojando el tornillo **B** que bloquea la plaquita portacontacto fijo y actuando con un destornillador introducido en la ranura de la misma. Una vez hecha la regulación apretar a fondo el tornillo **B**. Si los platinos se encontraran sucios de aceite, limpiarlos con un trapo limpio humedecido en bencina o nafta. Después de varias regulaciones de los contactos, o siempre que sea necesario, efectuar la sustitución de los mismos. Una vez registrada la luz de platinos, regular el régimen mínimo del motor.



BUJIAS

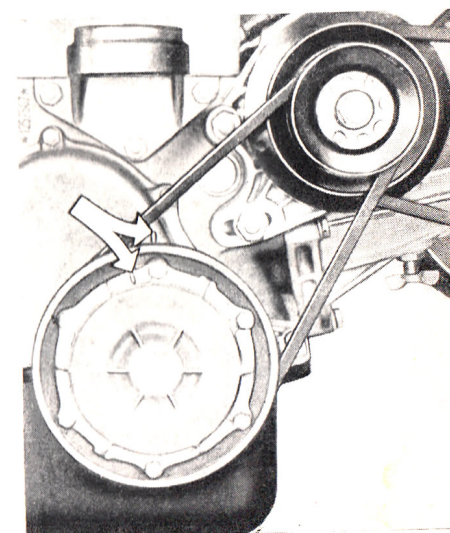
Cada 5.000 km, limpiar las bujías quitando toda incrustación que pudiera haber en la cavidad entre la porcelana del electrodo central y el cuerpo de la bujía (es muy conveniente hacerlo con chorro de arena), y comprobar la luz entre electrodos: 0,5 - 0,6 mm.

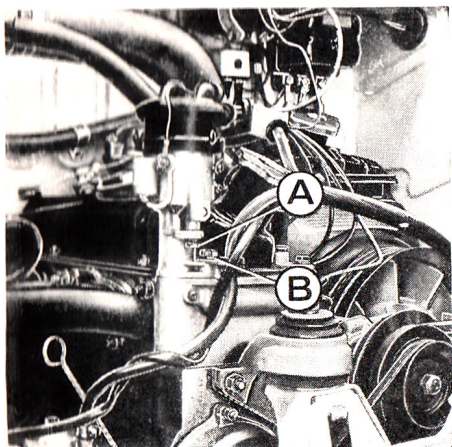
PUESTA A PUNTO DEL ENCENDIDO



Esta operación debe efectuarse toda vez que se extraiga el distribuidor para revisarlo o se desmonte el árbol de levas.

Debe operarse de la forma siguiente:

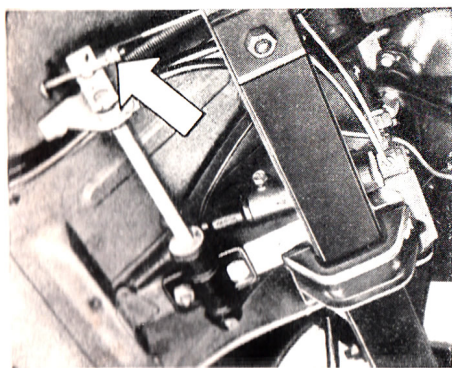




- observar que el primer cilindro se halle en compresión, o sea con ambas válvulas cerradas; girar el cigüeñal hasta que la **marca ejecutada en la tapa de la polea de arrastre se encuentre** unos 13-14 mm antes de la análoga marca ejecutada en el **cárter de la distribución**, lo que equivale a un avance inicial de 10° respecto al PMS;
- fijar el distribuidor con su respectivo soporte al extremo del árbol de accionamiento y fijar el conjunto al motor por intermedio del tornillo **A**;

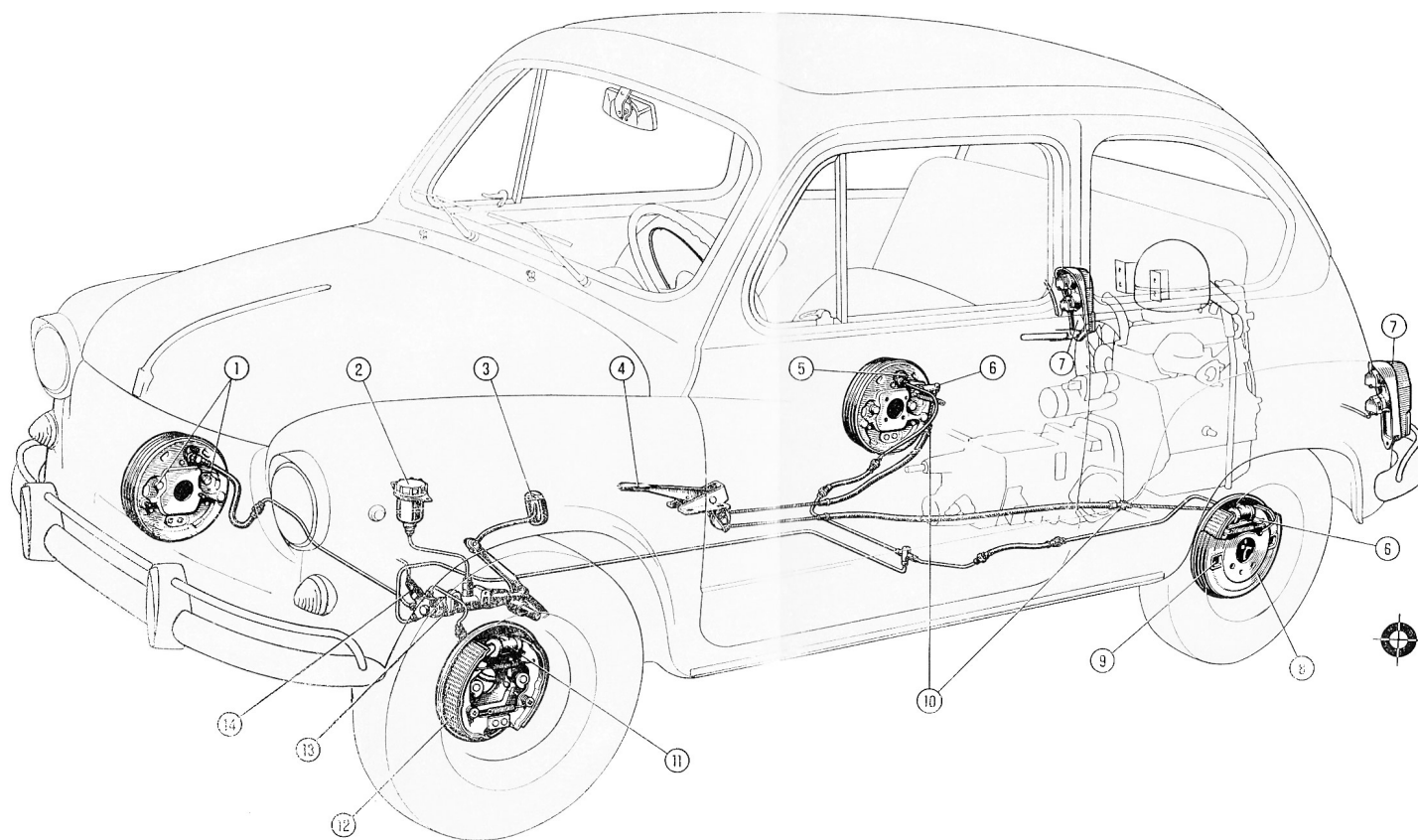
- aflojar el tornillo **B** de fijación del distribuidor al soporte;
- quitar la tapa del distribuidor y, girando con la mano el árbol de arrastre, orientar el rotor de modo que el dedo del mismo coincida con la conexión a la bujía del primer cilindro (la numeración de los varios terminales se halla marcada en la tapa del distribuidor); en esta posición los contactos del ruptor están a punto de separarse; observar primeramente que la **máxima separación** sea de **0,47 - 0,53 mm**;
- sin mover el árbol del distribuidor de la posición que ahora ocupa, colocar el distribuidor en el soporte adosado al motor y acoplar el extremo acanalado del árbol al piñón de accionamiento;
- fijar el distribuidor en esta posición apretando a fondo el tornillo **B**;
- colocar la tapa del distribuidor y observar que los cables se hallen conectados a las bujías que corresponden.

TRANSMISION



JUEGO DEL EMBRAGUE

Si el embrague tuviera tendencia a patinar, debe hacerse verificar el juego (recorrido muerto) del pedal, el que debe ser de aproximadamente **20 mm**. Para regularlo girar la tuerca tensora y fijarla después con su correspondiente contratuerca.



ESQUEMA DEL SISTEMA DE FRENOS

- 1 – Excéntricas de regulación del juego entre zapatas y tambor
- 2 – Depósito líquido frenos
- 3 – Pedal de frenos
- 4 – Freno de mano
- 5 – Válvula de purga de las tuberías
- 6 – Palanca de freno de las ruedas traseras, movida por la palanca 4
- 7 – Luces de “stop”

- 8 – Tambor de frenos
- 9 – Escotadura para la regulación del juego entre zapatas y tambor
- 10 – Manguitos de regulación del juego del freno de mano
- 11 – Cilindro de frenos
- 12 – Zapatas
- 13 – Bomba de frenos
- 14 – Bulbo de luces de “stop”.

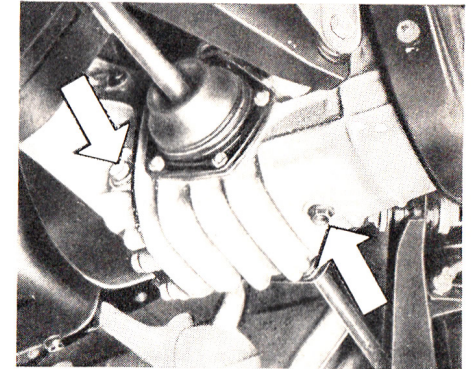
CAJA DE CAMBIOS Y DIFERENCIAL

Cada 5.000 km, comprobar el nivel de aceite y llenar hasta la altura del agujero de llenado.

Cada 20.000 km, sustituir el aceite. Dejar que se escurra bien antes de volver a llenar con aceite nuevo.



Hágase comprobar y regular el juego del par cónico de reducción final en un Taller Autorizado Fiat.



FRENOS

DEPOSITO DE LIQUIDO DEL SISTEMA DE FRENOS

Cada 5.000 km, verificar cuidadosamente el nivel del líquido en el depósito y reponerlo en caso necesario. Se aconseja efectuar con frecuencia la comprobación visual del nivel.

Utilícese exclusivamente líquido especial para frenos.

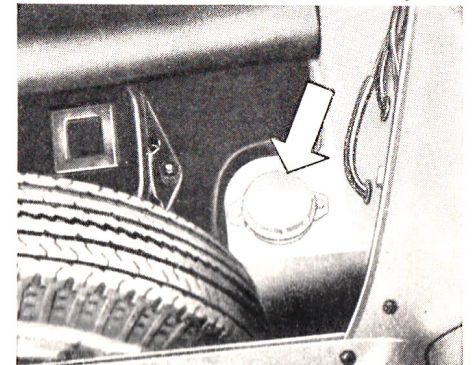
SISTEMA DE FRENOS HIDRAULICOS

Si la holgura del pedal (recorrido muerto) llegara a ser excesiva, o alguna rueda acusase una sensible diferencia de frenado con respecto a las demás, deberá hacerse la revisión general del sistema en un Taller Autorizado Fiat. A continuación se explican rápidamente las operaciones, con el objeto de que el cliente sepa a qué atenerse.

Juego de las zapatas

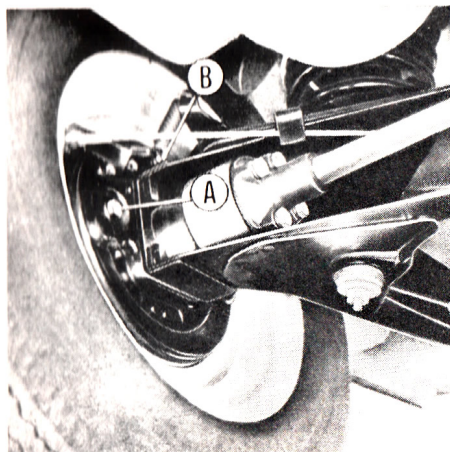
Para regular el juego entre zapatas y tambor se procede de la siguiente manera:

- a) apretar el pedal de frenos llevando las zapatas a adherirse al tambor;



- b) manteniendo las zapatas en esa posición, es decir a pedal oprimido, girar las tuercas **A** de los excéntricos de regulación hasta llevar a éstos a tomar contacto con las zapatas; girar luego las tuercas en sentido inverso un ángulo de unos 20°, que corresponde a un juego de 0,25 mm entre zapatas y tambor a la altura de los excéntricos.

El juego se mide con un calibre que se pasa a través de las escotaduras del tambor;



- limpiar muy bien la válvula de purga **B** de cada rueda y destapar el agujero central de la misma;
- conectar a la válvula un tubito de caucho o de plástico para sangrar el líquido y aflojar media vuelta la válvula;
- meter el otro extremo del tubito en un vaso con un poco de líquido, colocado en el suelo;
- accionar despacio el pedal de frenos hasta que el líquido salga sin burbujas;
- entonces, mientras se mantiene oprimido el pedal, apretar la válvula, quitar el tubito y limpiar todo residuo de líquido.

Todo esto se debe hacer por separado para cada una de las cuatro ruedas, cuidando que el nivel del líquido en el depósito sea siempre el necesario. Una vez concluido todo reponerlo al nivel máximo prescrito.

El líquido sangrado durante la operación de purga no debe ser vuelto a utilizar a menos que se filtre muy cuidadosamente.

ATENCION: El líquido de frenos ataca la pintura del vehículo.

FRENO DE MANO

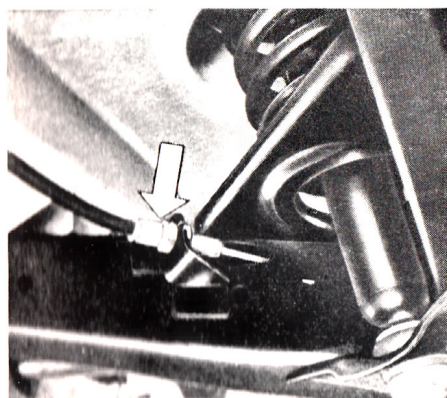
Después de haber regulado el juego de las zapatas de freno traseras se debe proceder a regular el recorrido de la palanca del freno de mano. Para hacerlo, colocar la palanca en la posición de reposo, y, luego de apretar dos dientes del trinquete, girar los manguitos de regulación de cada rueda que se indican con una flecha en la figura. Una vez hecho esto, comprobar que el juego de las zapatas es el correcto indicado en la página anterior.

- soltar el pedal y verificar que la rueda gire libremente.

Si los forros de frenos estuvieran engrasados, límpieselos con aguarrás y un cepillo de alambre; obsérvese si se tienen pérdidas de aceite.

Purga de las cañerías

Debe efectuarse cada vez que el sistema de frenos se haya vaciado de líquido y luego vuelto a llenar. Esta operación conviene se haga en un Taller Autorizado Fiat; la explicaremos brevemente para conocimiento del usuario:



S U S P E N S I O N

MONTANTES PUNTA DE EJE

Cada 2.500 km, inyectar grasa —Esso grasa adhesiva, Shell Retinax CD, Y.P.F. grasa N° 30—, en el engrasador a presión colocado en la parte superior de cada montante.

AMORTIGUADORES HIDRAULICOS TELESCOPICOS



Toda vez que se note que la acción frenante de los amortiguadores no es regular, hacerlos verificar en un Taller Autorizado Fiat.

BALLESTA DELANTERA

Cada 10.000 km, lavarla con gasoil e inyectar aceite grafitado entre las hojas.

DIRECCION Y RUEDAS

JUEGO DE LA DIRECCION



Si se notara excesivo juego o alguna anomalía en la dirección, hágasele revisar y regular en un Taller Autorizado Fiat.

Esta regulación es doble, a saber:

a) Juego entre tornillo sinfín y sector

- Destornillar los dos tornillos **A** que fijan la chapita de regulación y girar el buje excéntrico por medio de dicha chapita (en sentido tal que acerque el sector helicoidal al tornillo sinfín) de un ángulo que permita fijar nuevamente la chapita por medio de los otros agujeros;
- una vez que la chapita esté fijada sobre el último agujero, es decir que haciéndola rotar no sea posible fijarla en posición más avanzada, sacarla del buje y volverla a colocar girada en uno o más dientes.

Para efectuar esta operación hay que desmontar la caja de dirección del coche.

b) Juego de los cojinetes a rodillos del tornillo

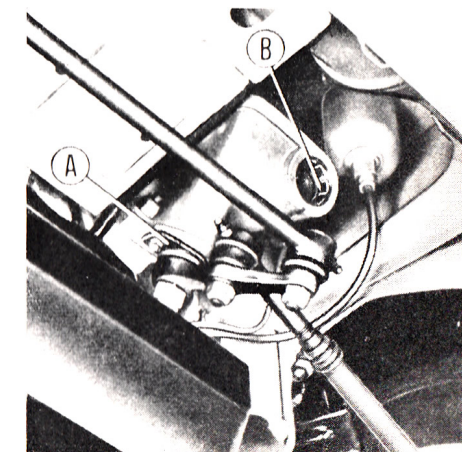
- Actuar sobre la placa **B** colocada en el extremo de la caja.

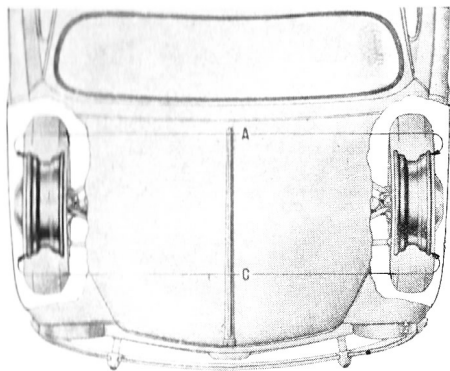
Las dos regulaciones deben efectuarse en modo tal de eliminar todo juego del comando de la dirección, pero sin que este último se endurezca.

TIRANTERIA DE LA DIRECCION



Está provista de rótulas de engrase prolongado. Se recomienda hacer revisar periódicamente por un Taller Autorizado Fiat.





ALINEACION DE LAS RUEDAS DELANTERAS

SERVICIO FIAT Cuando se notara desgaste anormal de los neumáticos delanteros se deberá comprobar la **convergencia** y la **inclinación** de las ruedas delanteras.

La verificación debe efectuarse con el vehículo a plena carga.

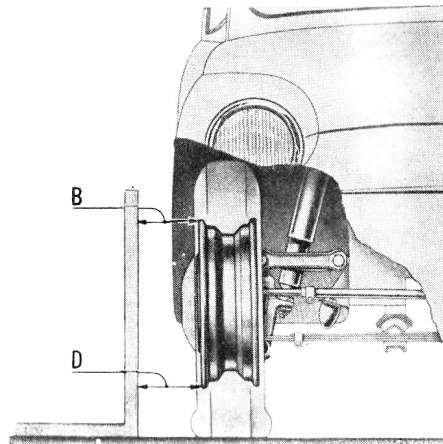
Una vez cargado el vehículo, desplazarlo algunos metros para tener la seguridad de que los órganos de la suspensión hayan alcanzado la posición de equilibrio.

Las cotas de **convergencia** deben medirse en el mismo punto de las llantas; primero se mide la cota **A**, luego se mueve el vehículo hasta que los puntos **A** se dispongan en la posición **C** y se mide nuevamente.

La cota **A** tiene que ser de **0 a 2 mm** mayor que la cota **C**.

NEUMATICOS

Cada **500 km**, comprobar la presión con un manómetro. Se aconseja verificar también la presión de la rueda de auxilio.



De manera análoga se comprueba la **inclinación** de las ruedas, teniendo en cuenta que la cota **D** debe ser de **5 a 6 mm** mayor que la cota **B**.

La longitud de las barras de dirección se regula aflojando las abrazaderas de fijación y girándolas en uno u otro sentido. Terminada la regulación, cerciorarse de que el corte de expansión del manguito coincida con la apertura de la abrazadera.

Una vez fijada ésta, observar que sus extremos no se toquen.

COJINETES DE LAS RUEDAS

SERVICIO FIAT Cada **20.000 km** para las ruedas delanteras y **cada 30.000** para las traseras, hacer regular y engrasar los cojinetes en un Taller Autorizado Fiat. Las grasas a utilizar deben ser:

Eso grasa fibrosa
Shell A. T. 3
Y. P. F. grasa N° 43

Para unificar el desgaste de los neumáticos realizar la rotación de los mismos (véase el manual "Consejos Fiat").

GENERADOR Y ARRANQUE

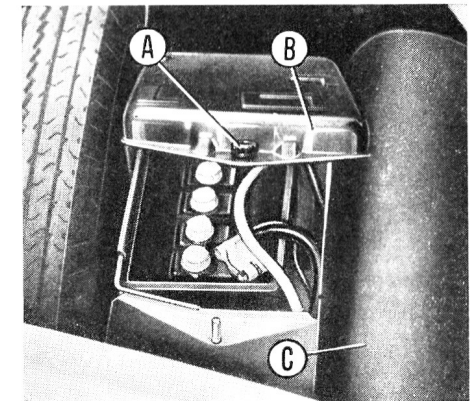
BATERIA

Cada **1.500 km**, con la batería en reposo y fría, medir el nivel del electrolito de cada elemento y agregar si es necesario **agua destilada** hasta que el nivel se encuentre unos **5 mm** por encima de los separadores. **En verano** comprobar y reponer el nivel más a menudo.

Cada **5.000 km**, observar que los terminales estén bien limpios y apretados y extender sobre ellos una capa de vaselina fibrosa pura.

Si se debiera dejar inactivo el vehículo durante un lapso prolongado, guárdese la batería en un local fresco, donde no corra peligro de helarse, y cárguese todos los meses. Lo mejor es llevarla a un taller del ramo para que se encarguen de su custodia y cuidado.

Para tener acceso a la batería, quitar la alfombra **C** del baúl y desenroscar las tuercas **A** de sujeción de la tapa **B**.



siguientes:

Eso grasa fibrosa
Shell A. T. 3
Y. P. F. grasa N° 43

e impregnar de aceite SAE W 40 el filtro del engrasador del buje del soporte posterior (lado colector).

DINAMO

SERVICIO FIAT Cada **20.000 km**, limpiar cuidadosamente el colector con un paño seco, observar que las escobillas no estén muy desgastadas y su contacto sea correcto; si fuera necesario, sustituir las ajustándolas al colector.

Engrasar el cojinete del soporte anterior (lado comando) con alguna de las grasas

MOTOR DE ARRANQUE

SERVICIO FIAT Cada **20.000 km**, limpiar cuidadosamente el colector; observar que las escobillas no estén muy gastadas y su estado sea correcto. Si fuera necesario, sustituir las ajustándolas al colector.

Cuando se efectúen revisiones, engrasar el interior del bendix y el núcleo móvil del electroimán con un poco de grasa.

Usar los siguientes tipos:

Liso fibrosa
Shell A.T. 3
Y.P.F. N° 30

GRUPO DE REGULACION



El grupo de regulación no debe ser tocado por ningún motivo, salvo por parte de un especialista; por

tanto hágaselo revisar sólo en un Taller Autorizado Fiat.

Si se instala en el vehículo un receptor de radio, no colocar ningún condensador antiparásito, sea cual fuere su capacidad, entre el borne 67 y masa, del regulador o de la dinamo, pues ello ocasionaría el prematuro deterioro de los contactos del grupo, el cual ordinariamente no produce ruido parásito alguno. **No se intercambien entre sí los bornes 67 y 61**, pues el grupo de regulación se arruinaría en seguida.

ILUMINACION

REGULACION DE LOS FAROS

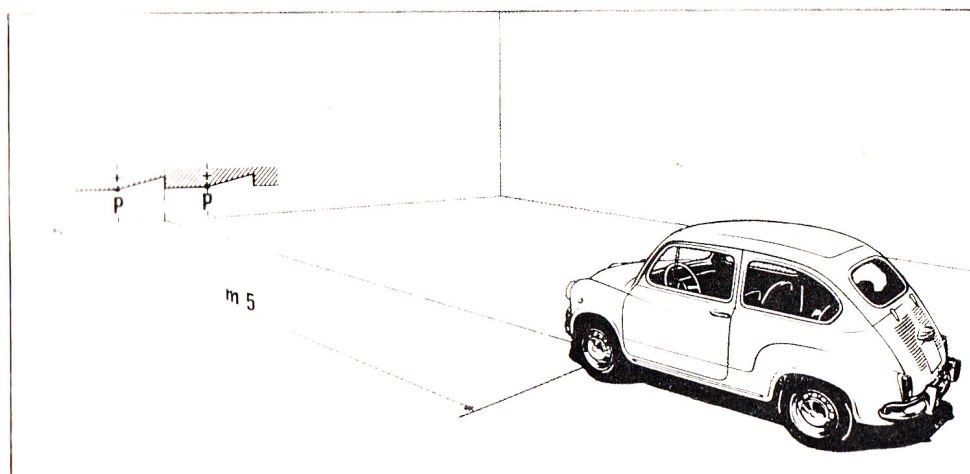
La regulación del haz de luz de los faros se debe efectuar de la siguiente manera:

- Colocar el vehículo, vacío y con los neumáticos inflados a las presiones prescritas, sobre piso plano contra una pared blanca situada en la sombra. Marcar sobre la pared dos cruces en

correspondencia con los centros de los proyectores.

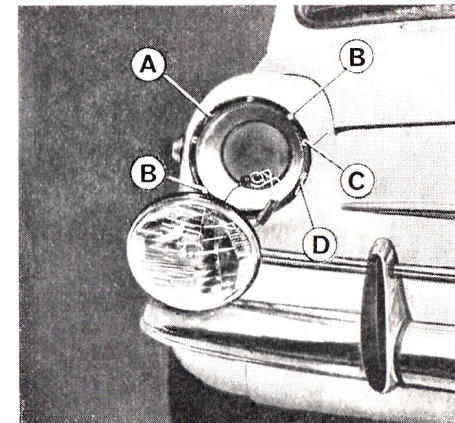
- Hacer retroceder el coche 5 metros y encender las luces bajas. Los puntos de referencia P-P deben quedar a 4 cm por debajo de las cruces.

Para modificar la regulación se debe actuar sobre los tornillos **B**.

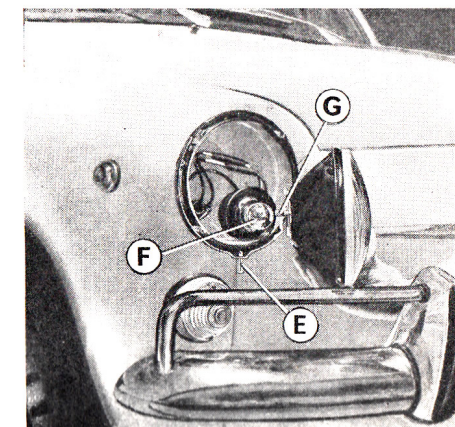


PROYECTORES

- A) Grampa de fijación del grupo óptico.
- B) Tornillos de regulación del haz luminoso.
- C) Tornillo de fijación del marco de la unidad óptica.
- D) Resorte de fijación del grupo óptico.

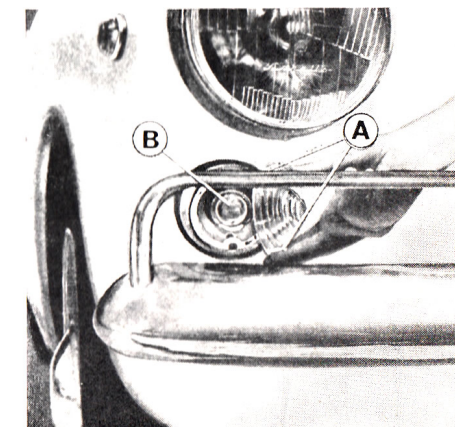


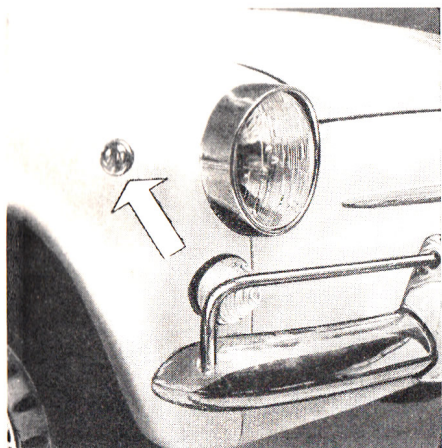
- E) Tornillo de fijación del marco cromado.
- F) Lámpara de doble filamento.
- G) Resorte de fijación de la lámpara.



LUCES ANTERIORES DE POSICION Y DE GIRO

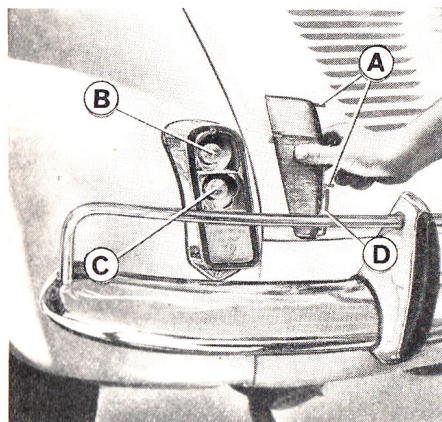
- A) Tornillos de fijación del faro.
- B) Lámpara con enchufe a bayoneta.





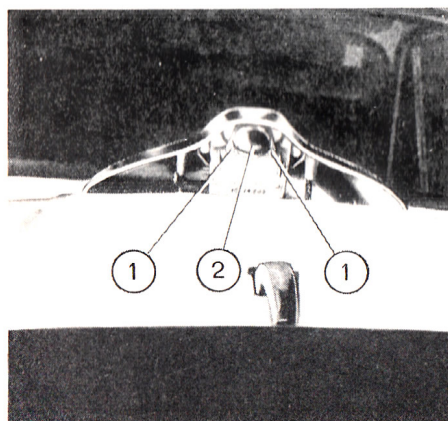
LUCES LATERALES DE GIRO

Para reponer la lámpara sacar el capuchón de goma desde adentro del guardabarros y extraer el portalámpara del farol.



LUCES TRASERAS DE POSICION "STOP" Y "GIRO"

- A) Tornillos de fijación del farol.
- B) Lámpara de luz de giro con enchufe a bayoneta.
- C) Lámpara de luz de posición y freno con enchufe a bayoneta.
- D) Catadióptrico ("ojo de gato").



LUZ DE PATENTE

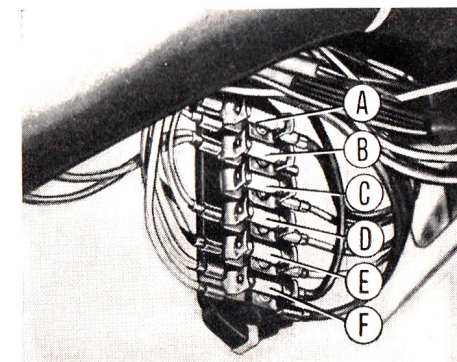
- 1. - Tornillos de fijación del conjunto marco, tulipa y junta.
- 2. - Tulipa.

FUSIBLES

Los fusibles, colocados en una caja en el interior del coche, bajo el tablero, son 5 de 8 A cada uno y 1 de 16 A. Otro fusible de 16 A va contenido en un estuche separado.

Antes de cambiar un fusible quemado hay que tratar de ubicar y reparar la avería causante de la fusión.

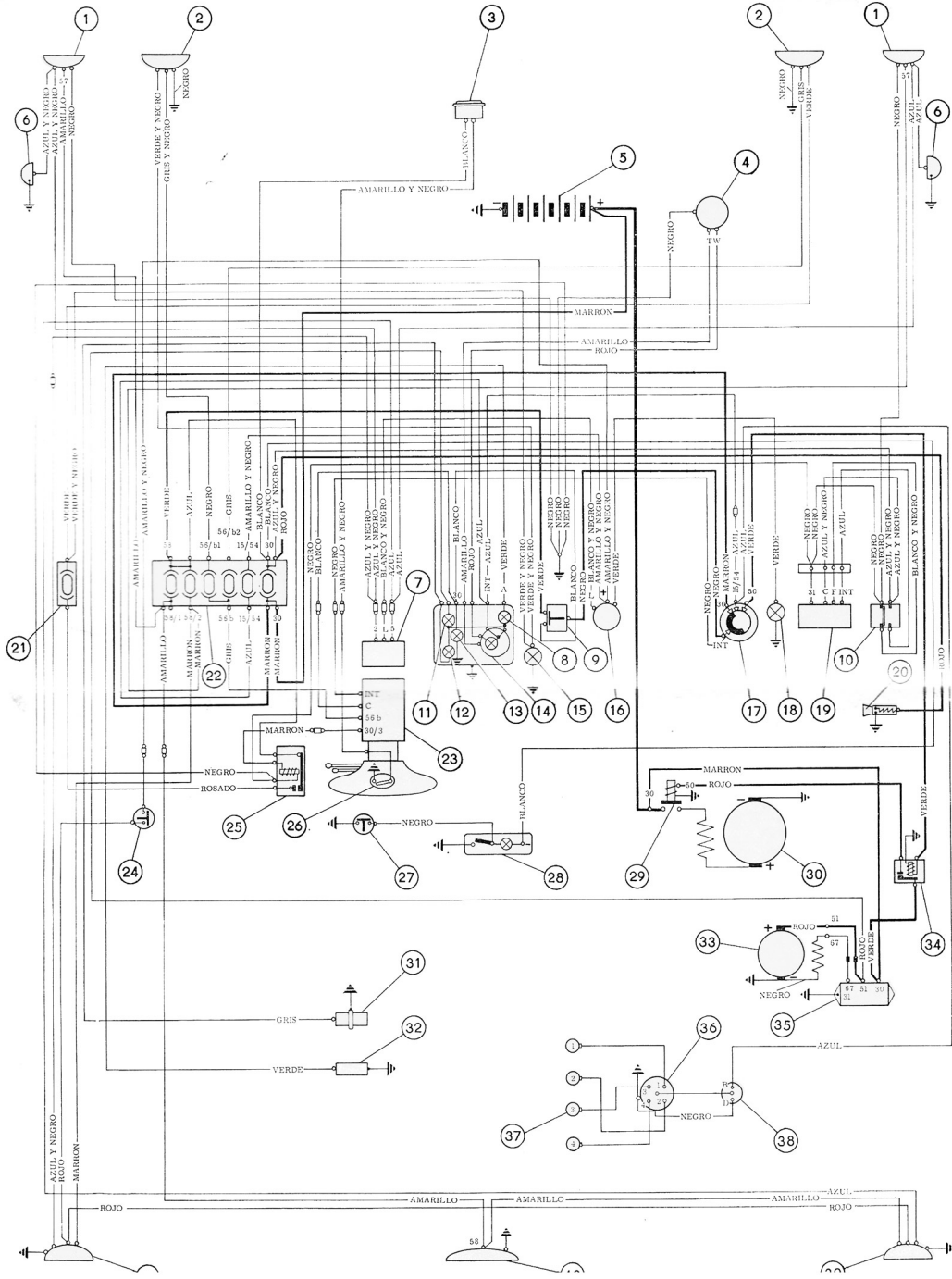
No están protegidos por fusibles los circuitos de carga de la batería, de encendido, de arranque, y los indicadores del tablero.



FUSIBLE		CIRCUITOS PROTEGIDOS
A	30	- Bocina.
	16 A	- Encendedor. - Espejo retrovisor. - Limpiaparabrisas.
B	15/54	- Luces de giro e indicador luminoso luces de giro.
	8 A	- Luces de freno.
C	56 b2	- Luz baja derecha.
	8 A	
D	56 b1	- Luz baja izquierda.
	8 A	
E	58/2 8 A	- Luz de posición delantera derecha.
		- Luz de posición trasera izquierda.
		- Luz de posición delantera izquierda.
F	58/1 8 A	- Luz de posición trasera derecha.
		- Luz patente.
30/2 - 30/3 16 A		- Luz alta derecha. - Luz alta izquierda. - Indicador luminoso luces altas.

- 1 – Luces de posición y giro anteriores
- 2 – Faros delanteros: luces altas y bajas
- 3 – Bocina
- 4 – Reostato del indicador de nivel de combustible
- 5 – Batería
- 6 – Luces laterales de giro
- 7 – Comando de las luces de giro
- 8 – Indicador luminoso temperatura crítica del motor
- 9 – Interruptor de luces exteriores y luz de tablero
- 10 – Interruptor limpiaparabrisas
- 11 – Indicador luminoso carga dinamo
- 12 – Indicador luminoso insuficiente presión de aceite
- 13 – Luz de tablero
- 14 – Indicador de nivel de combustible e indicador luminoso de reserva
- 15 – Indicador luminoso luces altas
- 16 – Relé de intermitencia de luces de giro
- 17 – Conmutador de encendido, arranque y trabajo
- 18 – Indicador luminoso luces de giro
- 19 – Motor limpiaparabrisas

- 20 – Encendedor
- 21 – Fusible
- 22 – Fusibles
- 23 – Comando luces
- 24 – Interruptor luces de stop
- 25 – Relé luces altas
- 26 – Aro de bocina
- 27 – Interruptor automático luz interna
- 28 – Luz interior incorporada al espejo retrovisor
- 29 – Electroimán del arranque
- 30 – Motor de arranque
- 31 – Interruptor del indicador de presión de aceite
- 32 – Interruptor del indicador luminoso temperatura crítica del motor
- 33 – Dinamo
- 34 – Relé de arranque
- 35 – Grupo de regulación
- 36 – Distribuidor de encendido
- 37 – Bujías
- 38 – Bobina de encendido
- 39 – Luces de posición, giro y stop posterior
- 40 – Luz de patente.



CARROCERIA

GRUPOS MECANICOS FIJADOS A LA CARROCERIA

cas de fijación de los mencionados órganos a la carrocería.



Cada 20.000 km, hacer revisar y apretar a fondo en un Taller Autorizado Fiat todos los tornillos y tuer-

BISAGRAS DE LAS PUERTAS

Cada 20.000 km, lubricarlas con un pincel embebido en aceite de motor.

ACCESORIOS

LAVAPARABRISAS

La limpieza de los pulverizadores y del filtro del depósito de líquido se debe efectuar de la siguiente manera:

- quitar el anillo hexagonal del pulverizador y limpiar cuidadosamente el agujero de salida del líquido;
- limpiar el filtro de tela metálica situado en el depósito, en el extremo inferior del tubo de aspiración.

Si el chorro de los pulverizadores resultara defectuoso, hay que corregir la orientación del mismo de la manera siguiente:

- aflojar el tornillo situado lateralmente a la cabeza del pulverizador y orientar el anillo hexagonal de manera tal que el chorro abarque el arco descrito por la escobilla del limpiaparabrisas. Luego volver a apretar el tornillo.

Por lo que se refiere a la reposición del líquido en el depósito, véase el cuadro de **Abastecimientos.**

V A R I O S

PRUEBA EN RUTA



Cada 10.000 km, llévase el automóvil a un Taller Autorizado Fiat

para que le sea efectuada una prueba general en ruta de todos los órganos mecánicos, aparatos eléctricos y carrocería.

DOTACION DE HERRAMIENTAS

La dotación de herramientas, suministrada con el vehículo para las normales verificaciones y pequeñas manutenções que pueden ser hechas por el usuario, está contenida en una bolsa ubicada en el baúl. El críque también va colocado en el baúl.

La bolsa portaherramientas contiene:

— 1 llave de doble boca de 8 x 10 mm;

— 1 llave de doble boca de 13 x 17 mm;

— 1 punzón recto;

— 1 destornillador para tornillos comunes y con ranura en cruz;

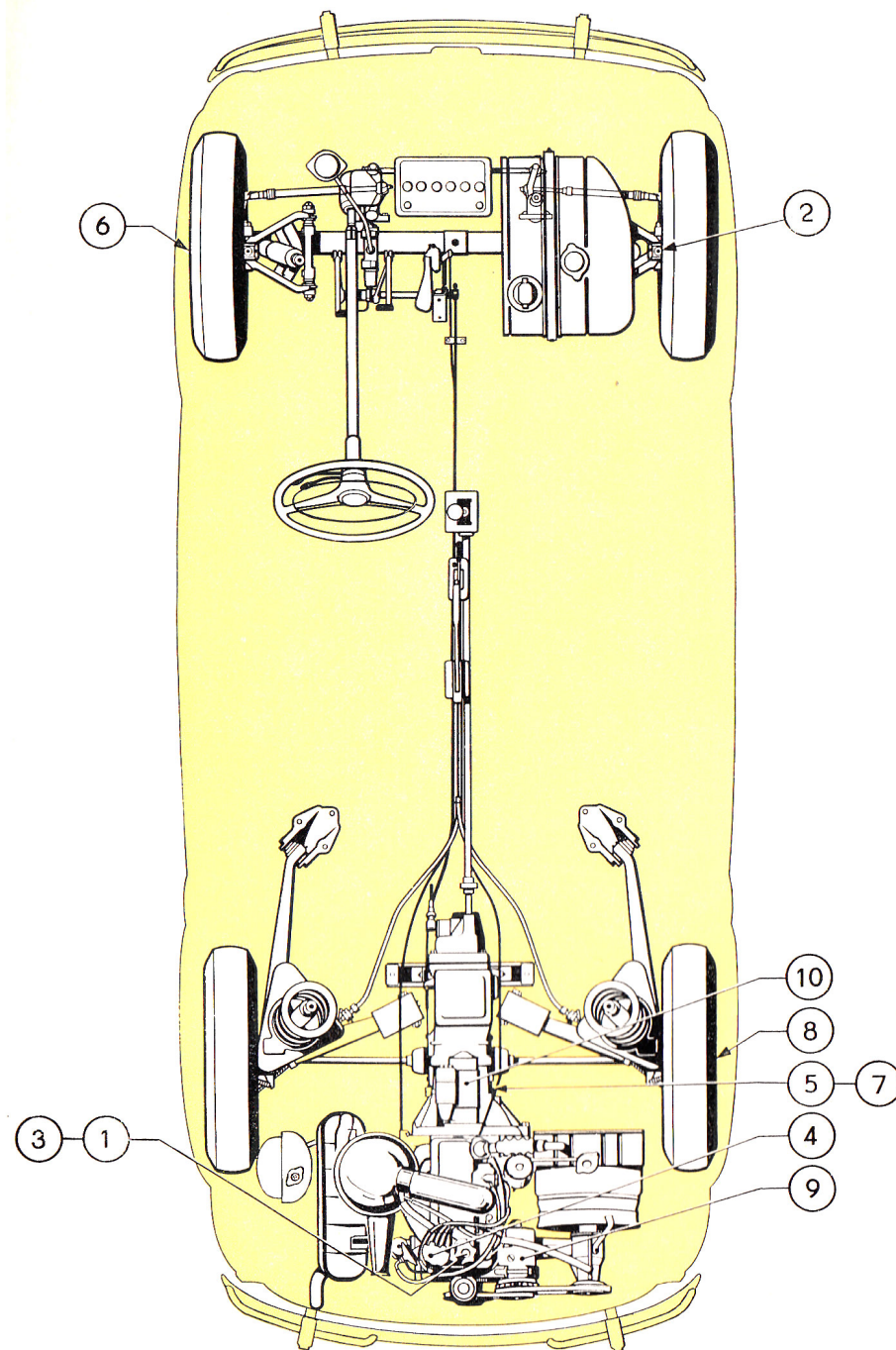
— 1 llave de tubo para bujías;

— 1 llave para apriete de ruedas.

ESQUEMA DE LUBRICACION

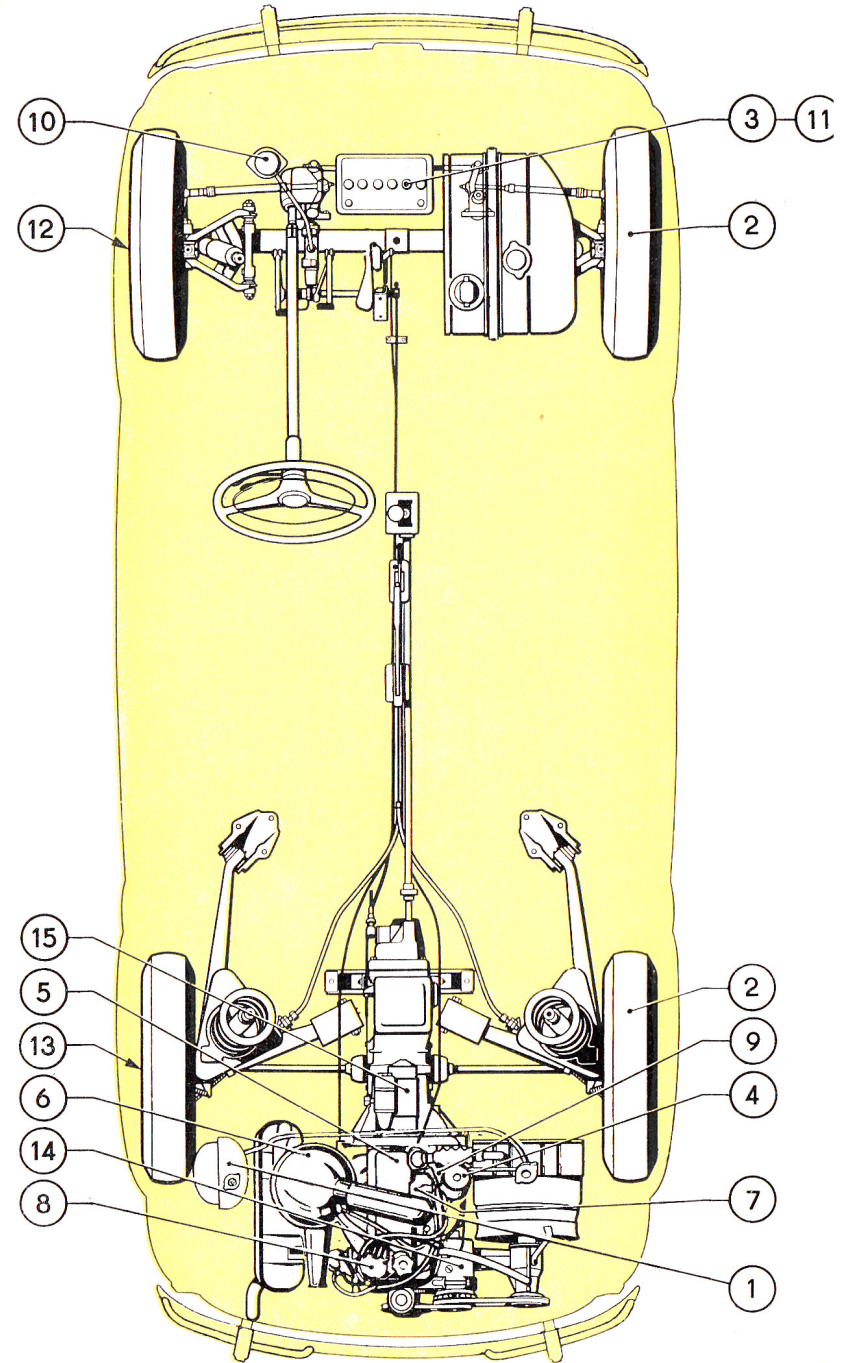
	Pág.
Cada 500 km.	
1. — Cárter de aceite	24
Cada 2.500 km.	
2. — Puntas de eje	35
3. — Cárter de aceite	24
Cada 5.000 km.	
4. — Distribuidor de encendido	31
5. — Cambio y diferencial	33

	Pág.
Cada 20.000 km.	
6. — Cojinetes ruedas delanteras ...	36
Bisagras de las puertas	43
Cada 30.000 km.	
7. — Cambio y diferencial	33
8. — Cojinetes ruedas traseras ...	36
9. — Dínamo	37
10. — Motor de arranque	37



CUADRO DE CUIDADOS PERIODICOS

	Pág.		Pág.
Cada 500 km.		9. – Bujías	31
1. – Depósito líquido refrigerante . . .	28	10. – Depósito líquido frenos	33
2. – Neumáticos	36	11. – Batería	37
Cada 2.500 km.		Prueba en ruta	44
3. – Batería	37	Cada 20.000 km.	
Cada 5.000 km.		12. – Cojinetes ruedas delanteras ..	36
4. – Filtro de aceite suplementario	25	Grupos mecánicos fijados a la	
Cada 10.000 km.		carrocería	43
5. – Luz válvulas	25	Cada 30.000 km.	
6. – Filtro de aire	26	13. – Cojinetes ruedas traseras	36
7. – Carburador	28	14. – Dínamo	37
8. – Distribuidor de encendido . . .	31	15. – Motor de arranque	37



INDICE

Datos de identificación	3
Servicio de asistencia	4
Precauciones a observar durante el periodo de rodaje	5
CARACTERISTICAS	
Motor	6
Transmisión	8
Frenos	8
Suspensión y dirección	8
Instalación eléctrica	8
Dimensiones	9
Carrocería	9
Iluminación	10
Cuadro de abastecimientos	11
Pesos y carga	11
Performances	11
USO DEL VEHICULO	
Puertas	12
Cinturones de seguridad	13
Asientos	14
Portaequipajes	14
Apertura del baúl	15
Instrumentos de control y comandos	16
Puesta en marcha del motor	19
Arranque del vehículo	20
Ventilación y calefacción	21
Cambio de ruedas	22
Cómo levantar y remolcar el vehículo	23
MANUTENCION	
Lubricación del motor	24
Distribución	25
Alimentación	26
Sistema de recirculación de vapores de aceite	26
Refrigeración	28
Encendido	31
Transmisión	32
Frenos	33
Suspensión	35
Dirección y ruedas	35
Generador y arranque	37
Iluminación	38
Fusibles	41
Esquema de la instalación eléctrica	42
Herramientas	44
Esquema de lubricación	44
Cuadro de cuidados periódicos	46

Las descripciones e ilustraciones de esta publicación son sin compromiso. Queda entendido que la Empresa, conservando las características básicas del modelo, se reserva el derecho de introducir, en cualquier momento y sin poner al día esta publicación, todas las modificaciones de órganos, detalles o accesorios que estime conveniente para mejorar el producto o por cualquier exigencia de carácter constructivo o comercial.