



Gt 1300 1600 Junior



uso e manutenzione

« Alla cortese attenzione dei Sigg. Clienti »

Preghiamo i Sigg. Clienti di sottoporre ogni osservazione di carattere assistenziale alla Organizzata venditrice della vettura o alla ns. Consociata o Concessionaria generale operante nel mercato. I nominativi e gli indirizzi di queste sono riportati nella « **Guida dei Servizi assistenziali** ».

indice

- 2 Garanzia - Libretto di Servizio - Servizi Assistenziali
- 3 Identificazione vettura
- 4 Caratteristiche

USO VETTURA

- 7 Comandi ed apparecchi di bordo
- 8 Avviamento motore
- 9 Precauzioni
- 10 Rodaggio - Anticongelanti
- 11 Luci esterne
- 12 Ventilazione - Sbrinamento - Riscaldamento
- 14 Porte - Sedili anteriori
- 15 Interno vettura - Cinture di sicurezza
- 16 Impianto radio - Cofano motore
- 17 Bagagliaia - Sostituzione ruote - Traino

LUBRIFICAZIONE

- 18 Schema operazioni periodiche
- 19 Sostituzione olio motore e filtro

MANUTENZIONE

- 20 Operazioni periodiche
- 21 Schema operazioni periodiche

- 22 Distribuzione - Alimentazione
- 25 Accensione
- 27 Raffreddamento

MANUTENZIONE AUTOTELAIO

- 29 Cambio di velocità -Albero di trasmissione
- 30 Ponte-Guida e sterzo
- 31 Ruote anteriori
- 32 Freni
- 35 Spazio di arresto
- 36 Ruote

MANUTENZIONE CARROZZERIA

- 37 Lavaggio
- 38 Inattività vettura

IMPIANTO ELETTRICO

- 39 Batteria - Alternatore
- 40 Orientamento proiettori
- 41 Sostituzione lampadine
- 44 Schema impianto elettrico

PRESSIONE PNEUMATICI LUBRIFICANTI PRESCRITTI

(terza pagina di copertina)

ATTENZIONE all'ossido di carbonio!

Non tenete mai in moto il motore in un locale chiuso. I gas di scarico contengono ossido di carbonio, gas fortemente tossico ed inoltre molto pericoloso perché, essendo incolore ed insapore, è difficile avvertirne la presenza.

Per ottenere dalla vettura le migliori prestazioni ed assicurare a tutti i suoi organi la massima durata,

**E' NECESSARIO ATTENERSI
SCRUPOLOSAMENTE**

alle istruzioni per l'uso ed alle norme di manutenzione contenute in questo libretto. Nell'interesse della Clientela, si consiglia di fare eseguire la manutenzione e, ove occorra, la riparazione della vettura dalle Officine della nostra Organizzazione Assistenziale, in quanto dette Officine sono provviste di appropriate attrezzature e di personale particolarmente addestrato ad operare secondo le istruzioni ricevute dalla Fabbrica.

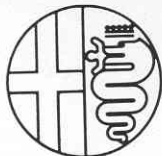
Si ricorda che nessuna responsabilità può essere imputata all'Alfa Romeo per interventi errati eseguiti da Servizi non autorizzati e per eventuali danni derivanti dall'impiego di parti di ricambio non originali e di lubrificanti diversi da quelli prescritti.

Alfa Romeo

DIREZIONE ASSISTENZA

« In base ai dati di omologazione questa vettura non è soggetta ad alcuna delle limitazioni introdotte dalla legge N° 62 del 14-2-74 e pertanto potrà essere condotta con la patente normale, da utenti di qualsiasi età anche dopo il periodo transitorio previsto dalla legge stessa ».

I dati relativi ai pesi, consumi, velocità sono indicativi: la Fabbrica si riserva il diritto di variare, senza impegno di darne comunicazione, le caratteristiche ed i dati forniti col presente libretto. Alcune delle dotazioni descritte sono opzionali; per il loro elenco completo vedere il listino prezzi.



GARANZIA

Dalle « Condizioni Generali di Vendita e di uso » art. 7:

« Il Venditore garantisce il prodotto venduto così come gli è stato garantito dalla Fabbrica (la quale garantisce esclusivamente i suoi prodotti di costruzione normale), come segue:

- autoveicoli e loro derivati, per sei mesi dalla consegna al Cliente, senza limitazioni di percorrenza.

Dalla garanzia restano esclusi soltanto i pneumatici e gli accessori se costruiti da terzi.

La garanzia consiste nella fornitura e sostituzione gratuita dei particolari inservibili per accertato difetto di materiale e nella riparazione di quelli difettosi; essa si attua, previo esame dei difetti, o delle loro cause, esclusivamente a cura del Venditore, delle officine della Fabbrica o di quelle da essa autorizzate. Eventuali ritardi non danno diritto al Compratore a risarcimento di danni, nè a proroga della garanzia.

La garanzia viene a cessare di diritto:

- se i prodotti vengono usati in modo non conforme alle indicazioni della Fabbrica;
- se essi vengono modificati, riparati o smontati anche in parte fuori dalle officine del Venditore o della Fabbrica o da quelle come sopra autorizzate, o carrozzati da terzi senza preventiva autorizzazione.

« In nessuno dei casi previsti dal presente articolo il Compratore può pretendere la risoluzione del contratto o un risarcimento di danni ».

LIBRETTO DI SERVIZIO

Con ogni veicolo nuovo viene consegnato al Cliente il **Libretto di Servizio** il quale riporta le norme che regolano le prestazioni dei servizi Alfa Romeo e le modalità di concessione della garanzia.

Il libretto comprende inoltre **due tagliandi per operazioni gratuite** (ad eccezione degli oli e materiale di consumo) che il Cliente dovrà utilizzare durante il periodo di garanzia e nei limiti di percorso prescritti.

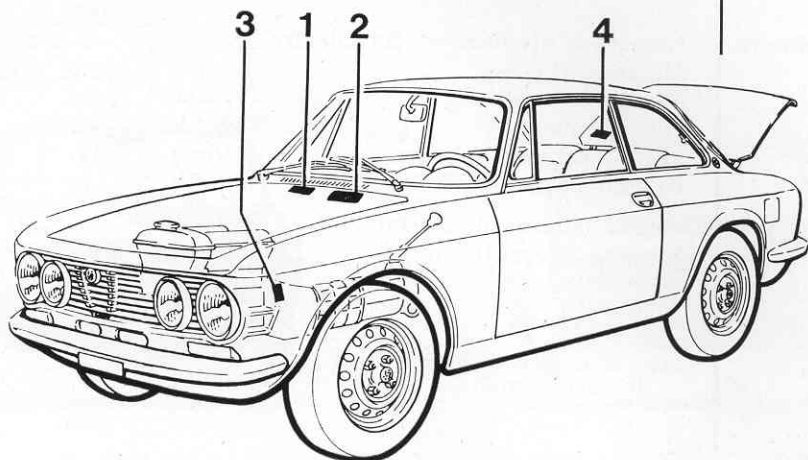
SERVIZI ASSISTENZIALI

I nominativi e gli indirizzi dei servizi assistenziali Alfa Romeo in Italia ed all'Estero sono riportati sull'apposita guida fornita in dotazione ad ogni vettura.

La rete assistenziale, riconoscibile dalle targhe munite dello stemma e dei contrassegni, è a disposizione della clientela per ogni intervento.

L'organizzazione Alfa Romeo in Italia è pure individuabile sugli Elenchi telefonici alfabetici alla voce «A» Alfa Romeo.

IDENTIFICAZIONE VETTURA



- 1 **Numero di telaio** (stampigliato) sulla paratia del cruscotto
- 2 **Targhetta di identificazione** (tipo di vettura e numero omologazione D.G.M.)
- 3 **Numero motore**: sul basamento motore, lato scarico (stampigliato su flangia attacco scatola frizione).
- 4 **Targhetta caratteristiche verniciatura** (tipo e marca del prodotto impiegato): applicata sotto il coperchio bagagliera.

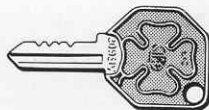
Nella corrispondenza con la Casa o con l'Organizzazione Assistenziale indicare: tipo di vettura, numero di telaio, data di immatricolazione, chilometri percorsi e dati relativi all'acquisto della vettura.

CHIAVI

Consigliamo prendere nota della sigla stampigliata sull'impugnatura delle chiavi

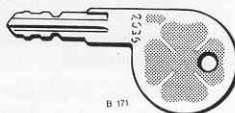
Interruttore di accensione, bloccasterzo

SIGLA



Porte, cassetto del cruscotto, bagagliera

SIGLA



In caso di richiesta di duplicati **indicare la sigla.**

B 171



Caratteristiche

Motore

	GT 1300	GT 1600
Numero e disposizione dei cilindri	4 in linea	
Alesaggio e corsa mm	74 x 75	78 x 82
Cilindrata totale cmc	1290	1570
Potenza massima SAE CV	103	116
Regime potenza massima giri/min	6000	5500
Potenza fiscale (in Italia) CV	15	17

Vettura

Raggio minimo di sterzata mm	5350	
Numero dei posti	4	
Pneumatici	155SR15" — 155HR15" 165SR14" 165HR14"	
Peso in ordine di marcia (con pieno di carburante) kg	990	1020

Rifornimenti

	kg	litri	
Acqua (motore e radiatore)	—	7,5	
Carburante	—	46	
Riserva carburante	—	6 ÷ 7	
OLIO	Motore (coppa e filtro)		
	a livello max. ★	5,800	6,4
	a livello min.	4,000	4,4
	Cambio	1,650	1,85
	Differenziale	1,250	1,4
Scatola guida	0,360	0,4	
★ La quantità indicata è quella necessaria per le sostituzioni periodiche. La capacità totale del circuito (coppa, filtro e condotti) è	6,550	7,22	

Prestazioni

(con coppia conica 9/41)

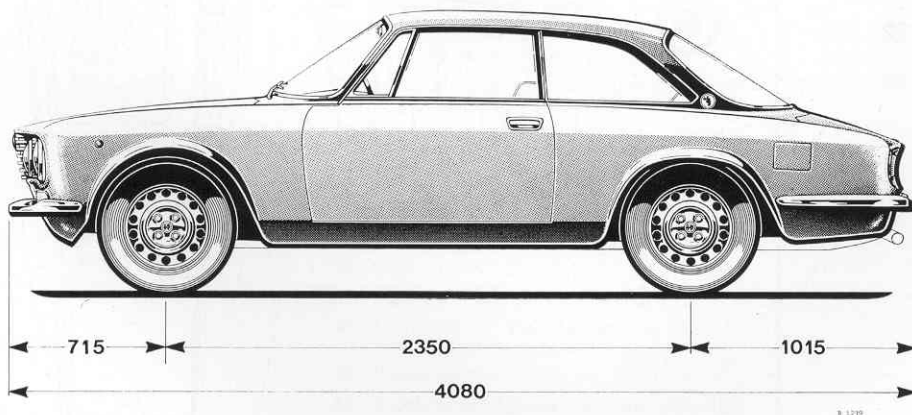
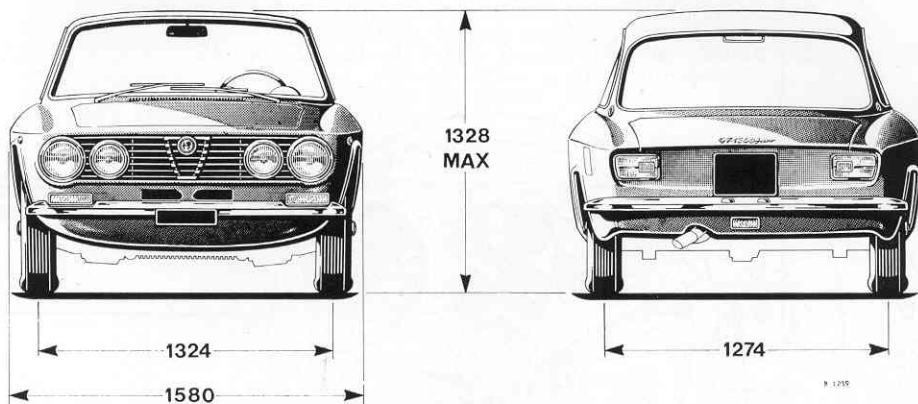
Vettura tipo	DOPO RODAGGIO					
	Velocità massime in km/h alle singole marce					
	1ª	2ª	3ª	4ª	5ª	RM
GT 1300	44	74	108	146	170	45
GT 1600	44	74	108	146	175 ★	47

★ Velocità calcolata secondo i criteri stabiliti dalla legge N° 62 del 14-2-74.

Non superare le velocità massime indicate per evitare danni agli organi meccanici.

Le prestazioni indicate sono riferite all'uso della vettura in condizioni ambientali normali nel centro Europa.

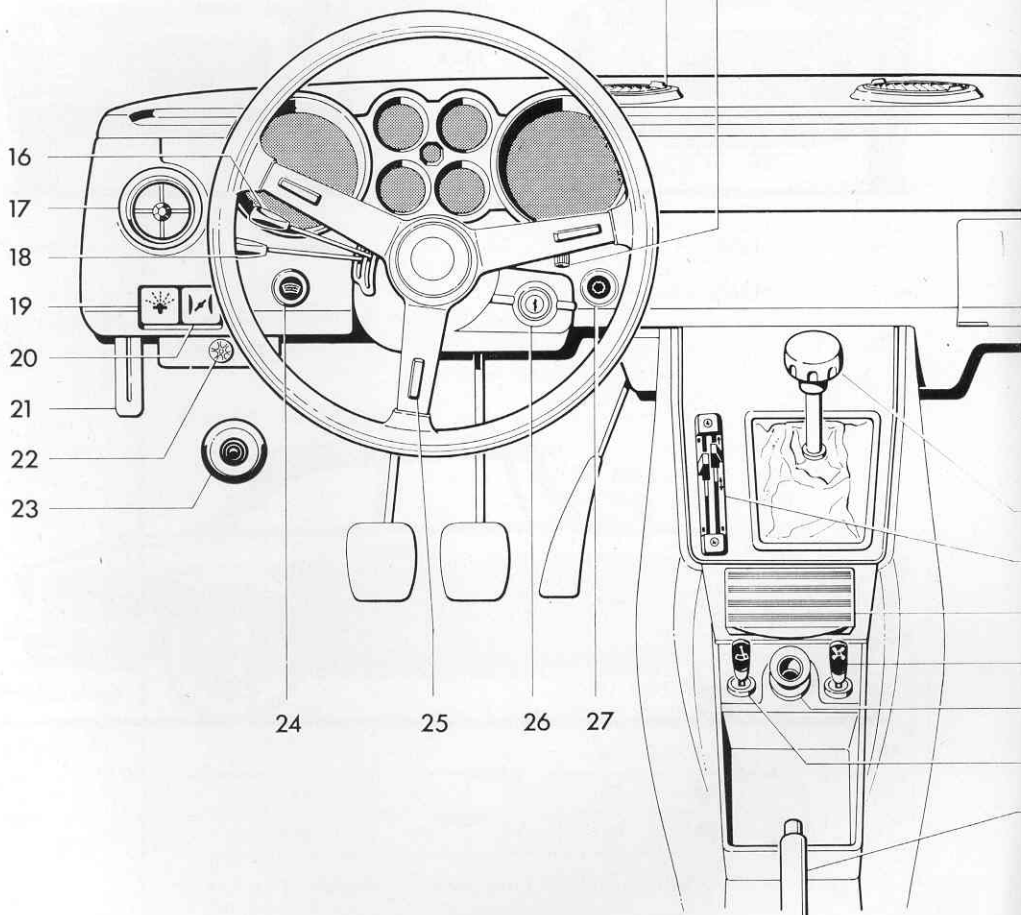
GT JUNIOR 1300 / 1600



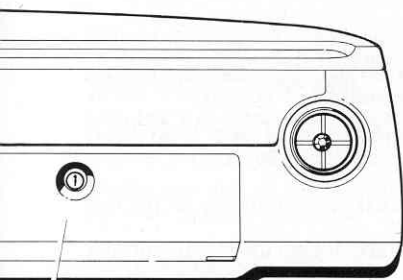
Misure in mm - altezza max. a vettura scarica



1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15



L'innesto della retromarcia è ottenuto mediante il semplice spostamento della leva dalla posizione di folle ▶



3 1273

28

29

30

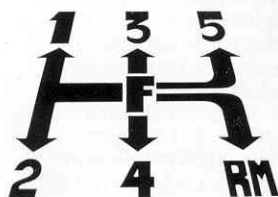
31

32

33

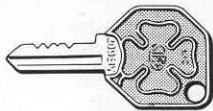
34

35



- 1 Manometro pressione olio
- 2 Contagiri
- 3 Spia riserva benzina
- 4 Indicatore livello benzina
- 5 Spia fari abbaglianti
- 6 Spia luci esterne
- 7 Spia freno a mano inserito e minimo livello liquido freni: verificare che con freno a mano inserito la spia sia accesa
- 8 Spia starter
- 9 Spia inserimento elettroventilatore (l'intensità luminosa aumenta con l'inserimento della seconda velocità dell'elettroventilatore)
- 10 Spia alternatore
- 11 Spia indicatori di direzione
- 12 Termometro acqua
- 13 Tachimetro
- 14 Bocchette per sbrinamento parabrezza
- 15 Azzeratore contachilometri parziale
- 16 Indicatore di direzione
- 17 Bocchette orientabili per ventilazione dinamica
- 18 Luci esterne e lampeggio
- 19 Starter
- 20 Acceleratore a mano
- 21 Apertura cofano motore
- 22 Scatola porta fusibili
- 23 Lavacrystallo (con azionamento temporaneo delle racchette)
- 24 Interruttore con spia per lunotto termico
- 25 Avvisatore acustico
- 26 Avviamento motore - bloccasterzo
- 27 Illuminazione strumenti
- 28 Cassetto
- 29 Cambio
- 30 Regolazione riscaldamento, ventilazione, sbrinamento
- 31 Posacenere
- 32 Elettroventilatore (a due velocità)
- 33 Accendisigari: dopo aver introdotto la sigaretta premere verso il basso il bordo del pomello; ad accensione avvenuta, la resistenza elettrica si disinserisce automaticamente
- 34 Tergicristallo (a due velocità)
- 35 Freno a mano (di soccorso e di stazionamento)

Posto guida



Uso vettura



AVVIAMENTO MOTORE

Introdurre la chiave.

Ruotare la chiave sino alla posizione **GARAGE**. Per facilitare lo sbloccaggio dello sterzo fare oscillare leggermente il volante nei due sensi. Continuare la rotazione sino alla posizione **MARCIA**. Si inserisce il contatto elettrico (accensione spia alternatore).

Ruotare ancora alla posizione **AVVIAM**. Si aziona il motorino e la chiave rilasciata torna automaticamente alla posizione **MARCIA**. In caso di mancato avviamento riportare la chiave in posizione **GARAGE** e ripetere la manovra.

Accertarsi, prima di iniziare la marcia, che la spia di segnalazione freno a mano inserito (Vedi N. 7 pag. 6) sia spenta.



ARRESTO MOTORE

Per arrestare il motore far ruotare la chiave in senso antiorario fino alla posizione **GARAGE**. In tale posizione il contatto è escluso. È possibile anche con chiave estratta la rotazione del volante.

BLOCCA-STERZO/ANTIFURTO

Ruotare la chiave alla posizione **BLOCCO**. Estraendola si ottiene il bloccaggio dello sterzo.

Per facilitare tale operazione far oscillare leggermente il volante nei due sensi.



NON ESTRARRE LA CHIAVE PRIMA CHE LA VETTURA SIA FERMA.

Potrebbe verificarsi, con vettura ancora in moto, la pericolosa condizione di sterzo bloccato.

A motore freddo

Periodo invernale

Allo scopo di facilitare l'avviamento a freddo è opportuno, oltre all'azionamento dello starter, spingere il pedale della frizione e mantenere abbassato il pedale dell'acceleratore di circa 1/4 della corsa.

Appena il motore si avvia rilasciare la chiave di accensione e spostare lo starter in posizione intermedia per il tempo sufficiente a riscaldare il motore; riportare quindi lo starter in posizione di riposo.

All'avviamento vettura avere l'avvertenza di azionare la leva del cambio con dolcezza per assicurare il perfetto funzionamento dei sincronizzatori.

Periodo estivo

Si consiglia di inserire lo starter anche con temperatura ambiente superiore ai 20°C: premere il pedale dell'acceleratore per circa un quarto della sua corsa ed azionare la chiave di accensione. A motore avviato riportare il pedale dell'acceleratore in posizione di riposo; escludere quindi lo starter dopo un tempo non superiore a 30 ÷ 35".

L'inserimento dello starter è segnalato dall'accensione dell'apposita spia (Vedi N. 8 pag. 6).

Se il motore non partisse prontamente, non insistere, per non scaricare la batteria, ma ripetere il tentativo dopo qualche minuto. Se il motore non partisse ancora, ricercare le cause fra le seguenti:

- batteria scarica;
- apparecchi di accensione difettosi (candele sporche, puntine platinizzate ossidate, calotta del distributore umida o incrinata, distributore di accensione o bobina avariati);
- carburatore sporco;
- circuiti elettrici guasti o valvole di protezione fuse.

Non accelerare il motore finché non sia ben caldo, dato che, a motore freddo, l'olio non può giungere in tutti i punti che necessitano di lubrificazione.

Accertarsi che la pressione dell'olio indicata dal manometro sia quella prescritta (vedi pag. 19).

Verificare che la spia alternatore si spenga appena il motore supera il regime minimo.

Se il motore è già caldo, non occorre azionare lo starter. Per facilitare l'avviamento, è invece opportuno tener premuto a metà corsa il pedale dell'acceleratore.

A motore caldo

Evitare di far funzionare il motore oltre il numero massimo di giri consentito.

Osservare, di tanto in tanto, il manometro dell'olio ed arrestare il motore qualora la pressione, a regime massimo con motore caldo, scendesse sotto il valore indicato (vedi pag. 19).

PRECAUZIONI

In marcia

Controllare che la spia di segnalazione minimo livello liquido freni posta sul cruscotto (vedi N. 7 - pag. 6), sia spenta. In caso di accensione, accertarsi che il freno a mano sia completamente rilasciato; se la spia resta ancora accesa arrestare la vettura e verificare immediatamente il livello del liquido freni; riscontrandolo irregolare verificare l'eventuale anomalia nell'impianto idraulico.

Non richiedere alla vettura le massime prestazioni finché non si sia riscaldato, oltre all'olio del motore, anche quello del cambio e del differenziale.

Non lasciare la chiave in posizione di « **MARCIA** » (contatto inserito) perché ciò provoca la scarica della batteria e il danneggiamento della bobina. Inserire il freno di stazionamento e, se la vettura si trova in discesa o in salita, innestare una marcia bassa, disponendo le ruote anteriori sterzate in modo che, con un eventuale sbloccaggio del freno, la vettura si sposti verso il ciglio della strada.

In sosta

Per ottenere il graduale assestamento dei vari organi della vettura e **specialmente del motore, del cambio e del differenziale**, è necessario un periodo di rodaggio durante il quale non si devono richiedere le massime prestazioni.

NORME DA OSSERVARE DURANTE I PRIMI 1500 km

km percorsi	Regime max. motore
Sino a 500	Giri/min. 3500
da 500 a 1500	Giri/min. 4500

All'avviamento a freddo:

- escludere lo «starter» appena possibile;
- prima di impiegare la vettura far girare il motore a basso regime per qualche minuto.




In marcia:

- non mantenere a lungo le velocità massime indicate;
- non premere mai a fondo sull'acceleratore;
- rilasciare di tanto in tanto l'acceleratore;
- durante i primi 1000 km evitare le frenate molto intense e prolungate.

Nota: Le norme di rodaggio sopra prescritte devono essere osservate anche nel caso di revisione del motore, con sostituzione di canne, stantuffi, anelli e cuscinetti.

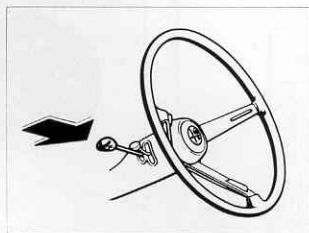
ANTICONGELANTI

Nele località in cui la temperatura scende sotto 0°C, è necessario l'impiego degli anticongelanti per evitare che l'acqua congeli nel radiatore durante la marcia della vettura e nel motore durante le soste.

Anticongelanti prescritti		ALFA ROMEO normale 3681.69956/1	Quantitativi da impiegare in funzione della temperatura: litri 1,5 a -10°C » 2,25 a -20°C » 3 a -30°C
		F1 antifreeze	
		Antifreeze	

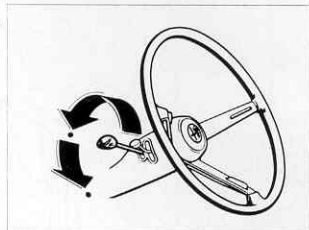
Lampeggio

Si ottiene premendo sul pomello indipendentemente dalla posizione della leva. Il lampeggio è possibile anche con luci spente.



Luci di posizione e targa

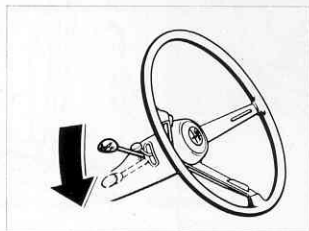
L'accensione si ottiene ruotando il pomello al primo scatto; l'inserimento delle luci è segnalato dall'apposita spia sul cruscotto (fig. 6 pag. 6).



Luci anabbaglianti ed abbaglianti

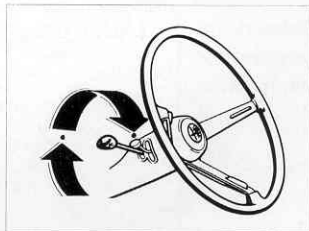
Ruotare il pomello fino al secondo scatto. Se la leva è in alto si accendono gli **anabbaglianti** (lampeggio escluso); se invece è in basso si accendono gli **abbaglianti** (anabbaglianti inseriti) e si accende la spia abbaglianti (fig. 5 pag. 6).

Lo spostamento angolare della leva permette il passaggio **abbaglianti-anabbaglianti** e viceversa.



Luci spente

Il ritorno alla posizione di luci spente si ottiene ruotando di due scatti il pomello a ritroso.

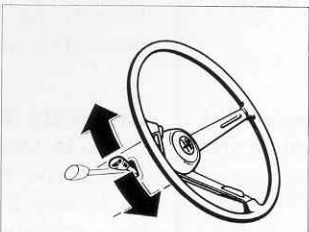


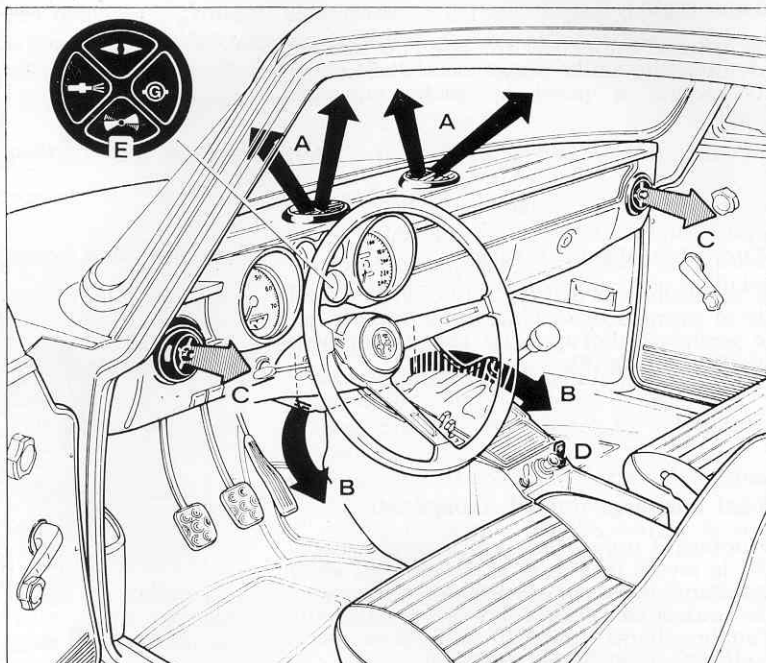
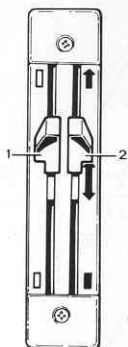
Indicatori di direzione

Il comando si effettua mediante la leva indicata in figura.

- leva in alto: indicatori per svolta a destra
- leva in basso: indicatori per svolta a sinistra.

L'inserimento è segnalato dall'apposita spia sul cruscotto.





**Ubicazione
comandi e
uscite aria**

L'aria per ventilazione e riscaldamento entra in vettura da:

- **A** per sbrinamento parabrezza (con aria calda o fredda)
- **B** per ventilazione e riscaldamento
- **C** per ventilazione dinamica

L'elettroventilatore a due velocità si inserisce azionando la leva **D**: esso ha la funzione di attivare la circolazione dell'aria alle basse velocità. L'inserimento è segnalato alla spia **E**.

**Temperatura e
quantità aria**

La levetta **1** regola gradualmente, spostandola dal basso verso l'alto, la temperatura dell'aria immessa in vettura (non inserirla prima che sia scaldato il motore).

La levetta **2** parzializza il flusso dell'aria tra lo sbrinamento **A** e le uscite aria **B**.

Uso vettura

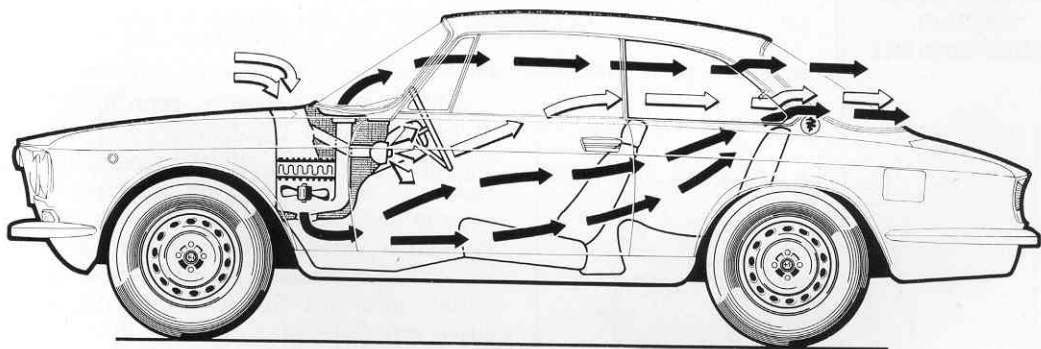
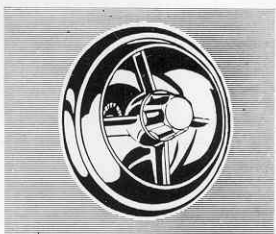
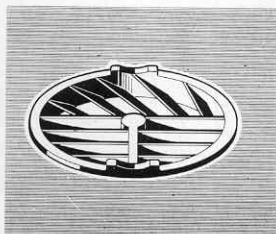
VENTILAZIONE SBRINAMENTO E RISCALDAMENTO

Le bocchette **A** sul cruscotto sono orientabili a mano e possono essere disposte nella posizione più idonea a piacimento dell'utente; ruotando opportunamente le bocchette è possibile ottenere:

- sbrinamento totale parabrezza
- sbrinamento localizzato del parabrezza
- sbrinamento parabrezza e cristalli laterali

Le bocchette **C** poste ai lati del cruscotto permettono di orientare il flusso d'aria fresca, prelevata direttamente dall'esterno, nella posizione desiderata.

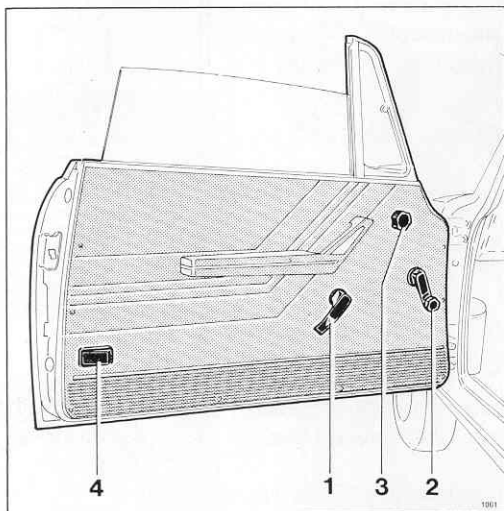
La quantità di aria introdotta può essere regolata a piacere tramite l'apposito pomello incorporato nella bocchetta.



□ aria fredda.

■ aria calda o fredda.

PORTE



1 Leva per apertura ed azionamento dispositivo di sicurezza dall'interno (su ambedue le porte).

Le porte sono munite di chiusura in sicurezza con chiave dall'esterno. Per la chiusura ruotare la chiave verso il senso di marcia della vettura (la chiave è estraibile solo quando è orientata verticalmente).

2 Comando alzacristalli.

3 Comando deflettore.

4 Catadiottro segnalazione porta aperta

Sedili anteriori



I sedili, di tipo anatomico, sono forniti di appoggiatesta regolabile.

La regolazione si effettua mediante l'apposito pomello **1** posto sulla parte esterna degli schienali.

Premendo verso il basso la leva **2** si sblocca lo schienale che può essere ribaltato in avanti. Un particolare dispositivo provvede a far avanzare il sedile durante l'operazione di ribaltamento per facilitare l'accesso ai posti posteriori.

Ruotando il pomello **3** si può variare a piacere l'inclinazione dello schienale. Lo scorrimento dei sedili è regolato dalla leva **4** posta sulla parte anteriore di ciascun sedile: premendo verso sinistra la leva il sedile può essere spostato nella posizione voluta.

Uso vettura

INTERNO

- I posti anteriori sono dotati di alette parasole imbottite ed orientabili anche lateralmente.
- L'illuminazione interno vettura è assicurata da due plafoniere con interruttore a tre posizioni:
al centro, luci sempre spente;
ai lati, luci sempre accese o che si accendono automaticamente all'apertura delle porte.
- Ai lati del sedile posteriore sono posti due posacenere: l'estrazione per lo svuotamento si effettua premendo verso il basso la molletta centrale all'interno del posacenere.
- Lo specchietto retrovisore è del tipo con scatto giorno-notte antiabbagliante; esso è munito di dispositivo antiurto con sgancio automatico.

A richiesta la vettura è dotata di lunotto termico posteriore. Azionando l'apposito interruttore sul cruscotto si inseriscono le resistenze elettriche incorporate nel cristallo che ne impediscono l'appannamento.

L'inserimento delle resistenze del lunotto termico è segnalato dall'accensione della apposita spia incorporata nel pulsante di comando.

Parasole

Illuminazione

Posacenere

Retrovisore

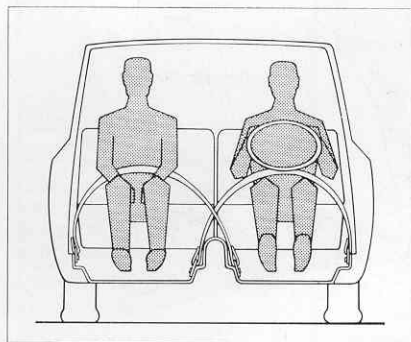
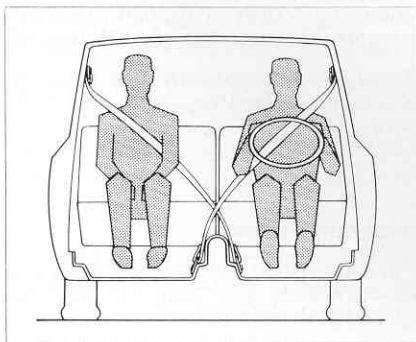
Lunotto termico

La vettura è predisposta per l'applicazione di cinture di sicurezza per i posti anteriori.

I punti di attacco delle cinture, opportunamente rinforzati sono ubicati:

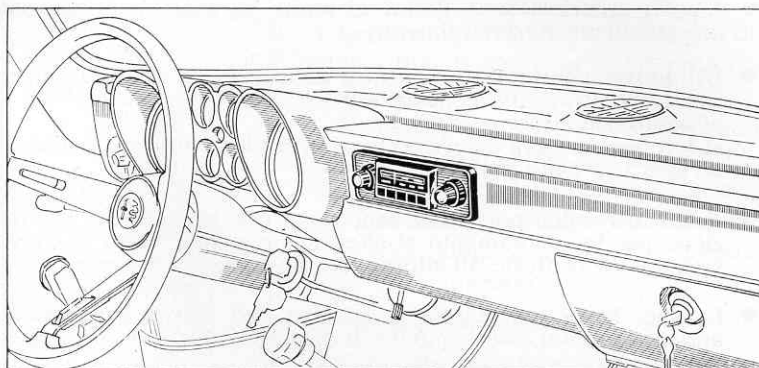
- per cinture a bandoliera: sul tunnel e sul fianchetto posteriore dell'abitacolo;
- per cinture addominali: sul tunnel centrale e sul longarone.

**CINTURE
DI SICUREZZA**



Utilizzando i tre punti di attacco è inoltre possibile l'applicazione di cinture miste addominali e a bandoliera.

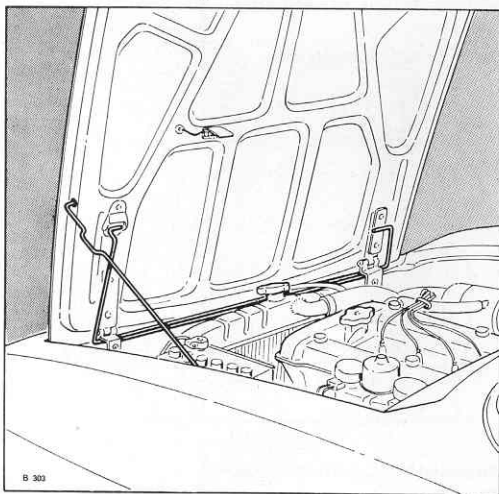
Impianto radio



La vettura è predisposta per l'applicazione dell'impianto radio. Gli alloggiamenti relativi per l'installazione sono ubicati:

- sull'ossatura del quadro porta strumenti per il montaggio dell'apparecchio radio;
- sul ripiano del lunotto posteriore per l'installazione dell'altoparlante.

COFANO MOTORE



Apertura

- L'apertura del cofano avviene in senso contrario alla marcia: per lo sbloccaggio tirare l'apposita leva posta sotto il cruscotto (fig. 21 pag. 6).
- Il cofano è tenuto in posizione di apertura dall'astina indicata in figura.

Illuminazione motore

- L'illuminazione del vano motore è assicurata da una lampada applicata sotto il cofano.

L'accensione avviene automaticamente, all'apertura del cofano, se sono inserite le luci esterne.

Apertura bagagliaia

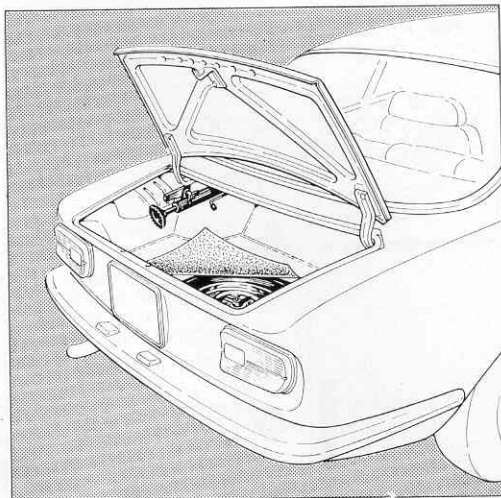
Mediante sollevamento della levetta posta sul montante della porta lato guida. La serratura utilizza la stessa chiave delle porte.

Dotazione

Ruota di scorta: sotto il tappeto bagagliaia. Martinetto e borsa attrezzi: sul fianco sinistro bagagliaia.

Attrezzi

- Chiave a tubo per candele
- Cacciavite
- Cacciavite a stella
- Chiave fissaggio ruote



Le ruote sono del tipo a disco, in lamiera di acciaio stampato.

- Allentare di circa un giro, mediante l'apposita chiave, i dadi di fissaggio ruote: svitare i dadi in senso **antiorario**.
- Sollevare la vettura inserendo la mensola del martinetto entro le apposite sedi scatolate sotto i longaroni della scocca. Prima di azionare il martinetto inserire il freno a mano.
- Svitare completamente i dadi, togliere la coppa e rimuovere la ruota.
- Serrare accuratamente i dadi procedendo in diagonale.
- Ripassare il serraggio dopo aver abbassato la vettura: avvitare i dadi in senso **orario**.

Per il traino della vettura fissare la fune esclusivamente al triangolo inferiore della sospensione anteriore, in corrispondenza del braccio di attacco della leva alla scocca.

Nel caso di rimorchio di altro veicolo agganciare la fune ad uno dei bracci del ponte facendo attenzione a non danneggiare i tubetti del circuito idraulico freni.

SOSTITUZIONE RUOTE

Smontaggio

Rimontaggio

TRAINO

Anteriore

Posteriore

LUBRIFICAZIONE

ai primi
700 ÷ 1.200
km

— Effettuare le operazioni del **buono A** del libretto di servizio.

ai primi
5.000 ÷ 6.000
km

— Effettuare le operazioni del **buono B** del libretto di servizio.

OGNI
500 km



1 Verifica livello olio motore ed eventuale rabbocco.

Eseguire la verifica spingendo a fondo l'astina di controllo. Non far scendere mai l'olio sotto il livello minimo e nei rabbocchi non superare il livello massimo.

2

2 Sostituzione olio motore (da effettuare almeno ogni 6 mesi). Nel rifornimento olio non superare il livello massimo.

3

3 Sostituzione filtro olio.

OGNI
6.000 km

4

4 Verifica livello olio cambio ed eventuale rabbocco.

5

5 Verifica livello olio differenziale ed eventuale rabbocco.

6

6 Verifica livello olio scatola guida ed eventuale rabbocco.

OGNI
12.000 km

7

7 Ingrassaggio manicotto scorrevole albero di trasmissione.

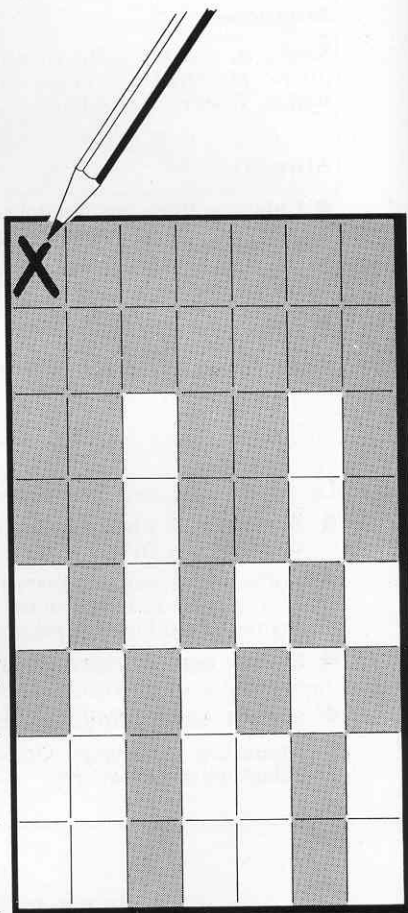
8

8 Sostituzione olio cambio.

OGNI
18.000 km

9

9 Sostituzione olio differenziale.



12.000

18.000

24.000

30.000

36.000

42.000

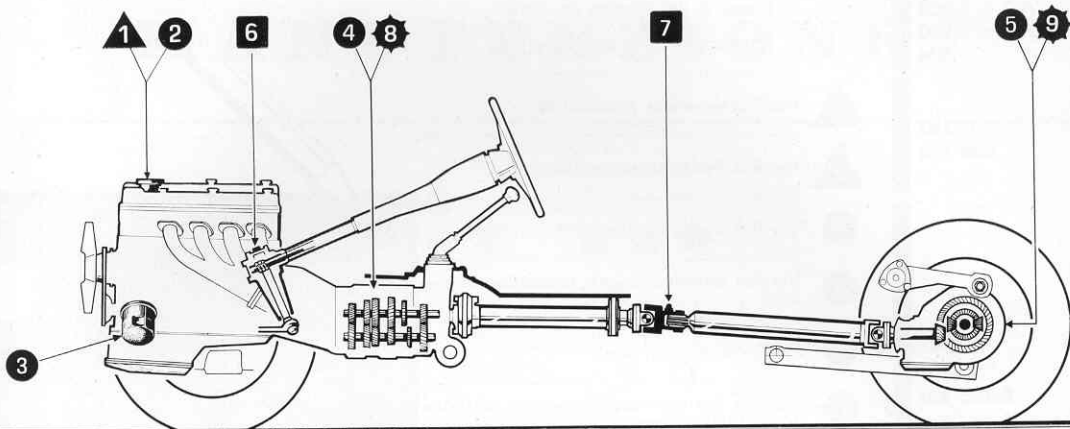
48.000

SALTUARIAMENTE ingrassare le articolazioni:

- dei carburatori
- della frizione
- del freno a mano
- delle porte e cofani

ingrassare i comandi flessibili

CHILOMETRI PERCORSI
CONTRASSEGNARE AL RELATIVO CHILOMETRAGGIO LE OPERAZIONI EFFETTUATE.



Attenzione: Alle cadenze prescritte, rilevabili sulla pagina a lato, lubrificare i particolari evidenziati in figura. I lubrificanti prescritti sono elencati nella terza pagina di copertina, al termine del presente libretto.

Il circuito di lubrificazione è a pressione con pompa ad ingranaggi fissata sul coperchio anteriore del basamento motore.

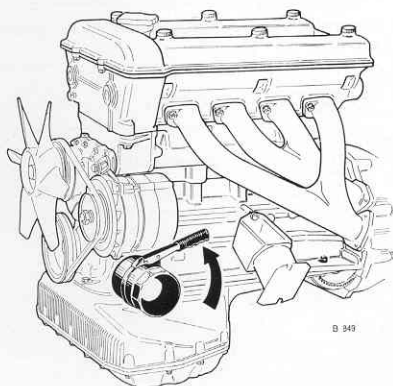
Se la pressione scende al di sotto dei valori minimi indicati (a motore caldo), occorre rivolgersi ad un'Officina Autorizzata per ricercare le cause dell'inconveniente e provvedere alla sua eliminazione.

Valori pressione olio a motore caldo	
regime minimo	minima 5
regime massimo	minima 35 massima 45 ÷ 50

Verificare periodicamente il livello dell'olio nel motore. Nella verifica aver cura di spingere a fondo l'astina di controllo. Il livello dell'olio non deve essere inferiore al riferimento « MIN » riportato sull'astina di controllo e non deve superare il riferimento « MAX ».

In caso di sostituzione dell'olio motore (effettuare lo scarico a motore caldo) è prescritto di sostituire anche il filtro olio. Lo smontaggio si effettua sbloccando con l'apposita chiave a nastro e successivamente svitando il filtro a mano.

A sostituzione effettuata controllare che, con motore in funzione, non vi siano perdite di lubrificante.



Pressione olio

Livello olio motore

Filtro olio

AI PRIMI
700 ÷ 1.200
5.000 ÷ 6.000
km

- Buono A del libretto di servizio.
- Buono B del libretto di servizio.

OGNI
500 km

1 Verifica pressione pneumatici.

2 Verifica livello acqua radiatore.

3 Verifica livello liquido freni e frizione.

4 Verifica tensione cinghia comando alternatore.

5 Controllo pattini freni.

OGNI
6.000 km

6 Verifica batteria con eventuale rabbocco acqua distillata.

— Collaudo autoveicolo.

— Controllo tenuta circuiti di lubrificazione e raffreddamento.

7 Controllo cartuccia filtro aria.

8 Verifica ed eventuale regolazione contatti distributore ed anticipo accensione.

9 Controllo e pulizia dispositivo ricircolazione gas di sfato.

OGNI
12.000 km

10 Pulizia getti carburatori.

11 Eventuale registrazione regime minimo.

12 Verifica usura candele.

13 Verifica convergenza ruote anteriori ed eventuale registrazione.

OGNI
18.000 km

14 Sostituzione liquido freni.

15 Controllo ed eventuale registrazione gioco valvole.

OGNI
24.000 km

16 Verifica filtro carburante.

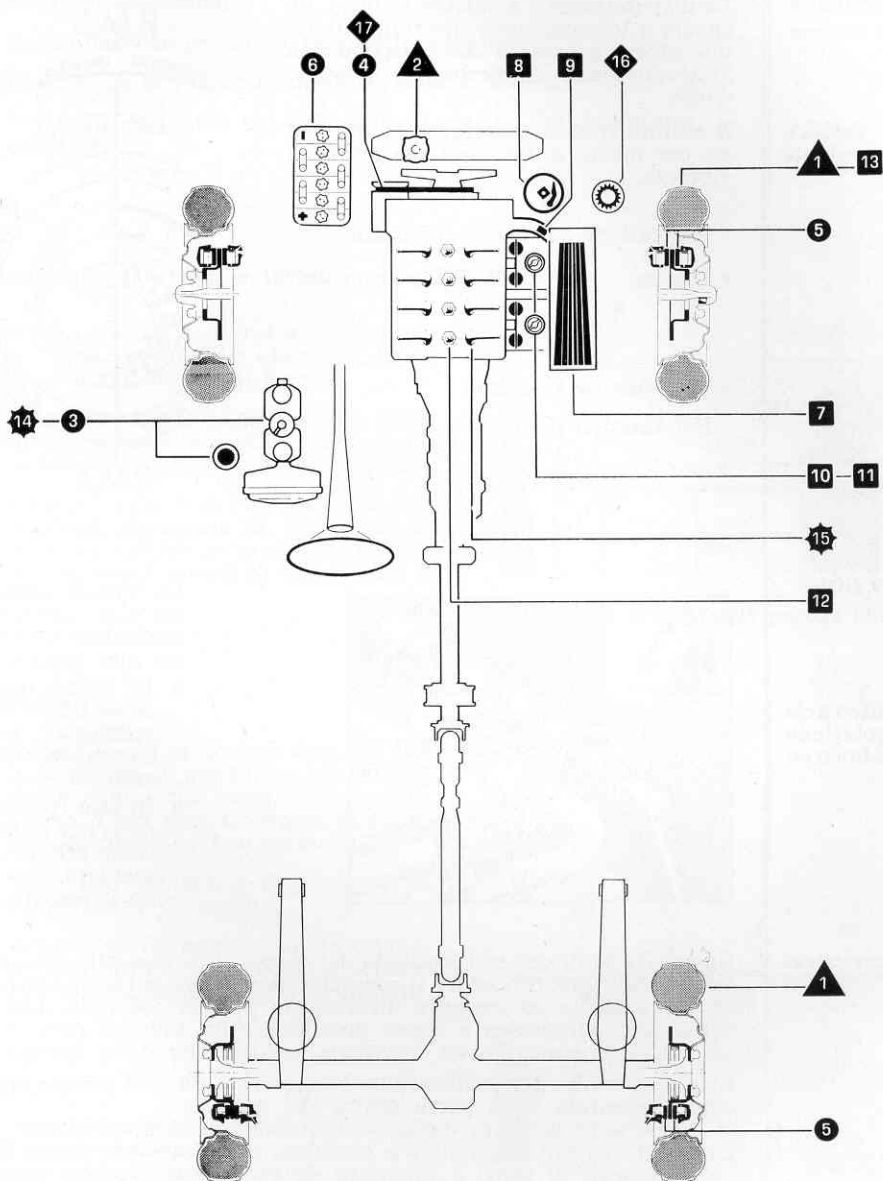
OGNI
48.000 km

17 Sostituzione cinghia generatore.

12.000
18.000
24.000
30.000
36.000
42.000
48.000

CHILOMETRI PERCORSI
CONTRASSEGNARE AL RELATIVO CHILOMETRAGGIO LE OPERAZIONI EFFETTUATE.

MANUTENZIONE



Verifica gioco valvole

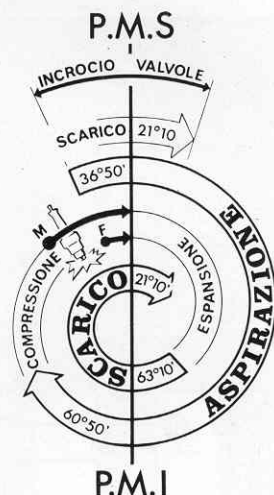
La distribuzione è a valvole in testa, disposte a V, comandate direttamente da due alberi a camme che agiscono con l'interposizione di bicchierini a bagno d'olio.

A motore freddo, misurare con esattezza, per mezzo di lamine calibrate, il gioco **G**.

- aspirazione $0.475 \div 0.500$ mm
- scarico $0.525 \div 0.550$ mm

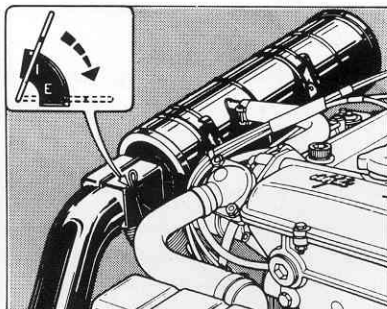
M Anticipo massimo

F Anticipo fisso



ALIMENTAZIONE

Filtro aria Regolazione estate-inverno



La leva di comando del deviatore azionabile a mano ha due posizioni:

- In basso (posizione E) per immissione aria fresca (periodo estivo)
- In alto (posizione I) per immissione aria preriscaldata (periodo invernale).

Pulizia cartuccia filtrante

Sganciare le fascette di fissaggio del corpo filtro aria alla vaschetta sul collettore. Smontare il coperchio posteriore del filtro, estrarre la cartuccia ed eseguire un'accurata pulizia soffiando dall'interno aria compressa a bassa pressione. Alle cadenze prescritte effettuare il controllo ed eventuale sostituzione della cartuccia.

Pompa e filtro

L'alimentazione del combustibile è assicurata da una pompa meccanica montata sulla parte destra del motore.

Il carburante aspirato dalla pompa di alimentazione giunge ai carburatori tramite un filtro a bicchiere posto sul lato destro del vano motore. Il filtro è integrato da un dispositivo che regola la pressione di uscita del carburante.

Alle percorrenze prescritte effettuare la pulizia ed eventuale sostituzione dell'elemento filtrante.

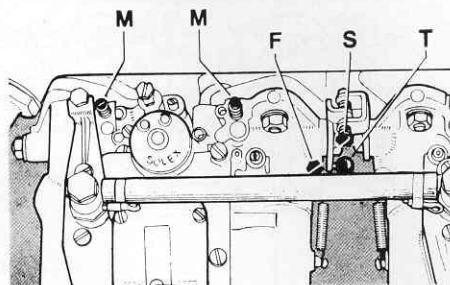
Operazioni preliminari

- Controllare la messa in fase dell'accensione.
- Rimuovere la cartuccia del filtro aria e pulirla.
- Verificare la tenuta dei collegamenti elastici dei carburatori al collettore.

Regolazione regime minimo

Allineamento valvole a farfalla

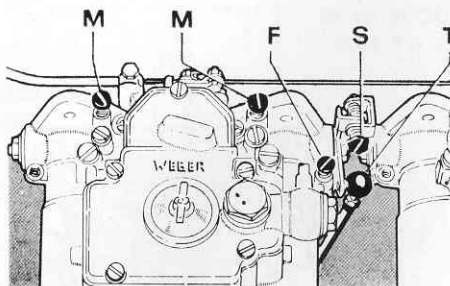
- Distaccare dai carburatori la tiranteria **T** di comando e allentare quasi completamente le viti **F** ed **S**.
- Accertarsi che il funzionamento delle valvole a farfalla e delle molle di richiamo avvenga senza impuntamenti.
- Premere sulla leva comando del carburatore posteriore in modo che le farfalle risultino completamente chiuse: riavvitare quindi la vite **S** sino a contatto.



SOLEX C 40 ADDH1 per GT 1300

Minimo

- Svitare le viti **M** di circa due giri dalla posizione di chiusura. Avvitare la vite **F** sino a che punti, indi ruotare ancora di un giro. Collegare la tiranteria di comando **T** ai carburatori.
- Avviare il motore e raggiungere la temperatura di regime.
- Svitare, se necessario, molto adagio la vite **F** sino a che la velocità del motore sia di circa 700 giri al minuto.



WEBER 40DCOE 44/45 per GT 1600

NOTA

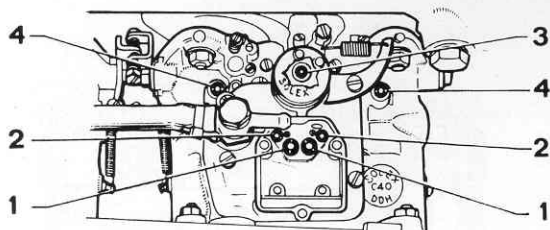
Se il motore avesse pulsazioni irregolari, agire alternativamente sulle viti **M** sino ad ottenere un funzionamento uniforme dei vari cilindri. Ripristinare quindi il regime minimo come sopra indicato.

ALIMENTAZIONE

Dati di
regolazione

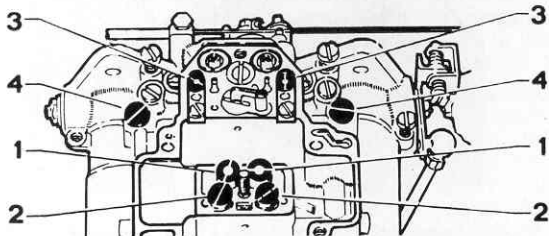
Manutenzione motore

2 CARBURATORI SOLEX C 40 ADDH1 (per GT 1300)



1	Getto principale	135
	Calibratore aria principale .	210
2	Getto minimo	60
	Calibratore aria minimo . .	175
3	Getto starter	140
4	Getto pompa accelerazione .	45
	Diffusore (mm)	28

2 CARBURATORI WEBER 40 DCOE 44/45 per GT 1600

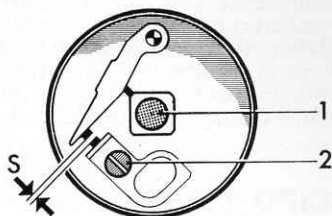


1	Getto principale	117
	Calibratore aria principale	180
2	Getto minimo	50
	Calibratore aria minimo .	F 15
3	Getto starter	65 F 5
4	Getto pompa accelerazione	35
	Diffusore (mm)	30

L'accensione è del tipo a batteria e spinterogeno munito di dispositivo centrifugo di anticipo.

Ordine di accensione: 1 - 3 - 4 - 2

$S = 0,35 \div 0,40 \text{ mm}$



Alle percorrenze stabilite verificare con uno spessimetro il distacco dei contatti (S).

Eventualmente correggere agendo sulla vite 2.

Se i contatti sono ossidati spianare le superfici mediante una limetta molto fine e quindi lavarli con benzina.

Imbibire di olio il feltrino 1.

Umettare con grasso la camma di comando apertura contatti.

Verificare inoltre che l'interno della calotta non presenti tracce di umidità, carbonizzazione od incrinature, che il carboncino centrale porta corrente scorra liberamente nella sua sede e che la molla relativa sia efficiente. Infine verificare l'isolamento della spazzola distributrice e le condizioni dei terminali sulla spazzola e sulla calotta.

La candela è del tipo a quattro punte ad elettrodo centrale.

La manutenzione consiste nella eventuale pulizia dell'elettrodo e dell'isolante.

Non è necessaria alcuna regolazione della distanza tra l'elettrodo centrale e punte di massa.

Le candele dovranno essere serrate alla coppia di **kgm 2,5 ÷ 3,5** a motore freddo, lubrificando la parte filettata con grasso grafitato.



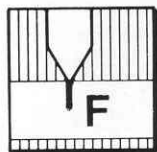
**LODGE
2 HL**

Candele

Controllo fase

Per controllare la messa in fase dell'accensione procedere come segue:

- 1 ruotare l'albero motore per portare lo stantuffo del cilindro n. 1 in fase di compressione, cioè con entrambe le valvole chiuse;
- 2 far coincidere, con piccole rotazioni dell'albero motore, il segno dell'anticipo fisso **F** inciso sulla periferia della puleggia, con la piastrina di riferimento;
- 3 togliere la calotta dello spinterogeno e controllare se, con una piccola rotazione del motore nel senso normale di funzionamento, i contatti del ruttore iniziano il distacco.

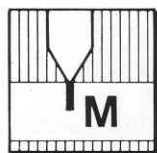


ANTICIPO FISSO

$$7^{\circ} \pm 1^{\circ} \quad \text{PRIMA DEL PUNTO MORTO SUPERIORE}$$

Un controllo più accurato può essere fatto mediante la **pistola stroboscopica**:

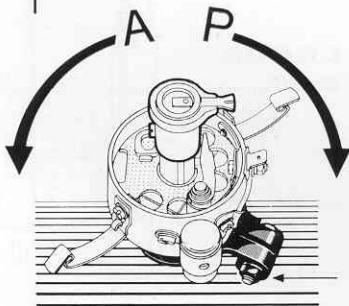
far girare il motore al regime di 850 ± 50 giri/1' ed indirizzare la luce della pistola in direzione della piastrina di riferimento: se la fase è corretta, si vedrà il segno contraddistinto con la lettera **F**, stampigliato sulla puleggia, in corrispondenza della piastrina fissa di riferimento, corrispondente a $7^{\circ} \pm 1^{\circ}$ di anticipo; verificare successivamente al regime di 5100 giri/1' l'allineamento della tacca **M** corrispondente al valore max dell'anticipo centrifugo di $38^{\circ} - 3^{\circ}$. Se l'allineamento non si verifica, o è comunque fuori tolleranza, occorre svincolare il distributore e provvedere alla relativa correzione.



ANTICIPO MASSIMO

$$38^{\circ} \quad \begin{array}{l} + 0^{\circ} \\ - 3^{\circ} \end{array} \quad \text{A 5100 GIRI/1'}$$

Correzione fase



Se occorre correggere la fase, procedere come segue:

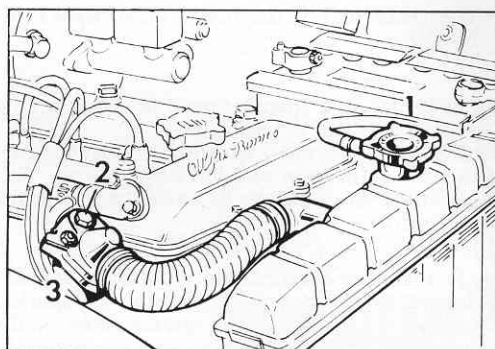
- allentare il dado del bullone di fissaggio dello spinterogeno;
- girare il corpo dello spinterogeno in senso antiorario, o in senso orario, a seconda che occorra anticipare (**A**) o posticipare (**P**) la fase dell'accensione;
- bloccare il dado suddetto, facendo attenzione a non muovere il corpo dello spinterogeno.

Il raffreddamento del motore è assicurato dalla circolazione forzata dell'acqua mediante pompa centrifuga.

Pompa acqua

La pompa, incorporata nel supporto del ventilatore, è comandata dalla cinghia che aziona ventilatore ed alternatore.

- 1 Tappo radiatore
- 2 Rubinetto spurgo aria
- 3 Valvola termostatica.



Circuito di raffreddamento

La valvola termostatica è situata nel condotto uscita acqua tra la testa cilindri e il radiatore.

Per ottenere il rapido riscaldamento del motore, la valvola non deve aprirsi prima che l'acqua abbia raggiunto la temperatura di $82^{\circ} \div 87^{\circ}\text{C}$. Siccome l'acqua può raggiungere la temperatura di $100^{\circ} \div 105^{\circ}\text{C}$, il circuito è in pressione anche nel radiatore.

Qualora si riscontrasse un eccessivo consumo di acqua, accertarsi che non vi siano perdite dai tubi di gomma. Verificare il tappo del radiatore, controllando che la molla, la guarnizione e la valvolina siano perfettamente efficienti. In caso di dubbio è sempre consigliabile sostituirlo.

**Riempimento
del circuito**

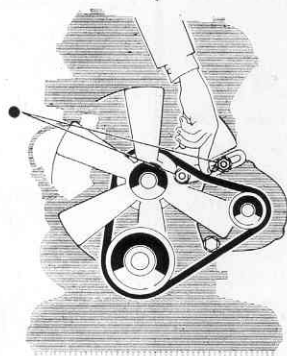
Per il riempimento del circuito di raffreddamento, dopo uno svuotamento totale, allo scopo di evitare un incompleto riempimento del circuito stesso, attenersi alle seguenti norme:

- allentare il rubinetto (2) di spurgo aria sul circuito di raffreddamento (chiave da mm 14);
- controllare che il circuito acqua del riscaldatore sia inserito, verificando che la levetta della TEMPERATURA si trovi in posizione di massima apertura (vedi pag. 12).
- riempire di acqua il circuito di raffreddamento, assicurandosi della totale fuoriuscita di aria dal foro di spurgo del rubinetto, dal quale dovrà affiorare l'acqua;
- chiudere il rubinetto spurgo aria;
- riportare la levetta della TEMPERATURA in posizione di MINIMO.

**Tensione cinghia
comando:
pompa acqua
ventilatore
alternatore**

Se la tensione è insufficiente, la cinghia si usura prematuramente per slittamento, ed inoltre: diminuisce l'azione raffreddante per la perdita di giri del ventilatore e della pompa dell'acqua; diminuisce la corrente di carica a causa della perdita di giri dell'alternatore.

Se la tensione è eccessiva, si sovraccaricano i cuscinetti dell'alternatore e della pompa dell'acqua, col pericolo di danneggiarli. E quindi necessario, alle percorrenze stabilite, verificare la tensione della cinghia.



La tensione è regolare quando premendo sulla cinghia questa cede per una freccia di centimetri $1 \div 1,5$.

Per regolare la tensione, allentare il dado sulla staffa di regolazione e spostare l'alternatore verso l'esterno o l'interno, secondo la necessità.

Ad operazione ultimata, **bloccare accuratamente il dado suddetto.**

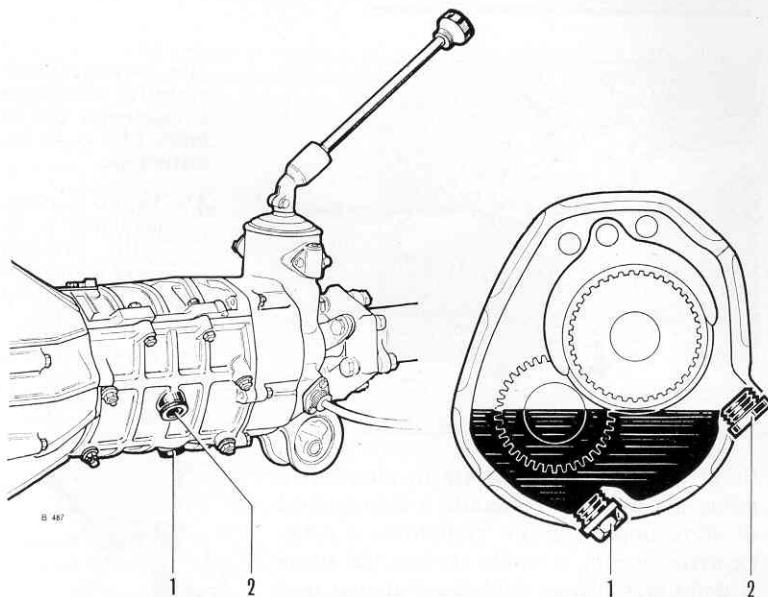
Il cambio è a 5 velocità sincronizzate e retromarcia.

Il comando del cambio è a cloche.

Le operazioni di controllo e di registrazione del cambio debbono essere eseguite solo presso **Officine Autorizzate Alfa Romeo.**

	GT 1300	GT 1600
1*	1 : 3,30	1 : 3,30
2*	1 : 1,99	1 : 1,99
3*	1 : 1,35	1 : 1,35
4*	1 : 1	1 : 1
5*	1 : 0,86	1 : 0,79
RM	1 : 3,01	1 : 3,01

Rapporti di trasmissione



1 Tappo di scarico.

2 Tappo di riempimento.

Il livello del lubrificante deve sfiorare il bordo inferiore del foro di riempimento.

L'albero di trasmissione è in due tronchi, con supporto intermedio collegato elasticamente alla scocca.

Il primo tronco è provvisto di un giunto in gomma all'uscita del cambio di velocità, il secondo tronco è munito, a ciascuna estremità, di un giunto cardanico a rullini.

Alle percorrenze prescritte lubrificare il manicotto scorrevole.

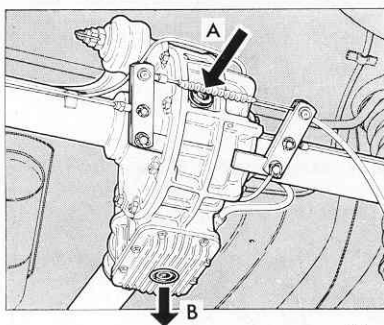
ALBERO DI TRASMISSIONE

Rapporti totali cambio-ponte
(Coppa conica 9/41)

Il ponte è ancorato alla struttura portante per mezzo di due puntoni longitudinali articolati con tamponi di gomma. L'ancoraggio trasversale è realizzato mediante un triangolo di reazione provvisto di bracci articolati sulla scocca e sul ponte, con tamponi di gomma. La coppia conica è del tipo ipoide.

	1*	2*	3*	4*	5*	RM
GT 1300	1 : 15,049	1 : 9,055	1 : 6,172	1 : 4,555	1 : 3,918	1 : 13,710
GT 1600	1 : 15,049	1 : 9,055	1 : 6,172	1 : 4,555	1 : 3,603	1 : 13,710

Livello olio



Alle percorrenze stabilite effettuare il controllo del livello olio o la sostituzione.

A - Tappo di riempimento. (il livello dell'olio deve sfiorare il bordo inferiore del foro).

B - Tappo di scarico.

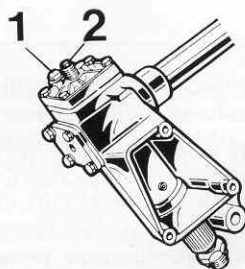
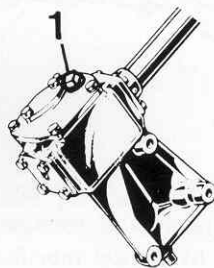
GUIDA E STERZO

Sulla vettura sono montate in alternativa guide del tipo con comando a circolazione di sfere oppure a vite globoidale e rullo. Le articolazioni, a snodo sferico, dei tiranti dello sterzo non richiedono alcuna operazione periodica.

Alle percorrenze prescritte verificare:

- Il livello dell'olio nella scatola guida (rimuovendo il tappo 1).
- Il gioco degli snodi della tiranteria dello sterzo.

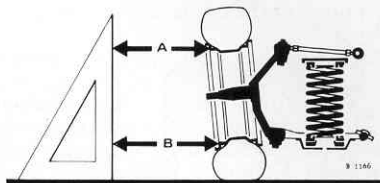
La guida con comando a vite globoidale e rullo è registrabile, se necessario agendo sulla vite 2.



L'**inclinazione non è registrabile**; effettuare se necessario, il controllo della scocca e dei bracci della sospensione.

Inclinazione

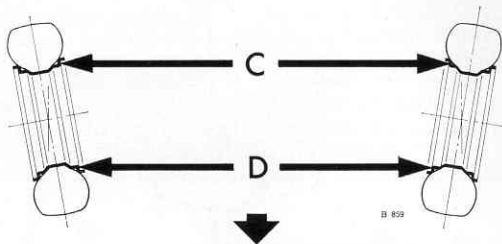
$$\text{INCLINAZIONE } B = A \begin{matrix} + 5 \text{ mm} \\ - 1 \text{ mm} \end{matrix}$$



Disporre e bloccare il volante in posizione centrale e cioè con le razze disposte simmetricamente rispetto alla verticale; agendo sul tirante laterale lato guida **2**, disporre la corrispondente ruota in modo da ottenere convergenza di **mm 1,5**;

Convergenza

rilevare la lunghezza così ottenuta del tirante e portare tale lunghezza ridotta di **mm 5** sul tirante opposto **1**; realizzare anche per la ruota corrispondente la convergenza di **mm 1,5** agendo sul tirante centrale **3**.

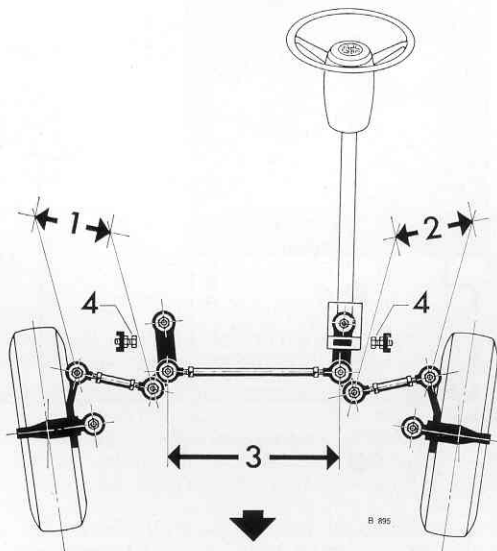


CONVERGENZA
 $C = D + 3 \text{ mm}$

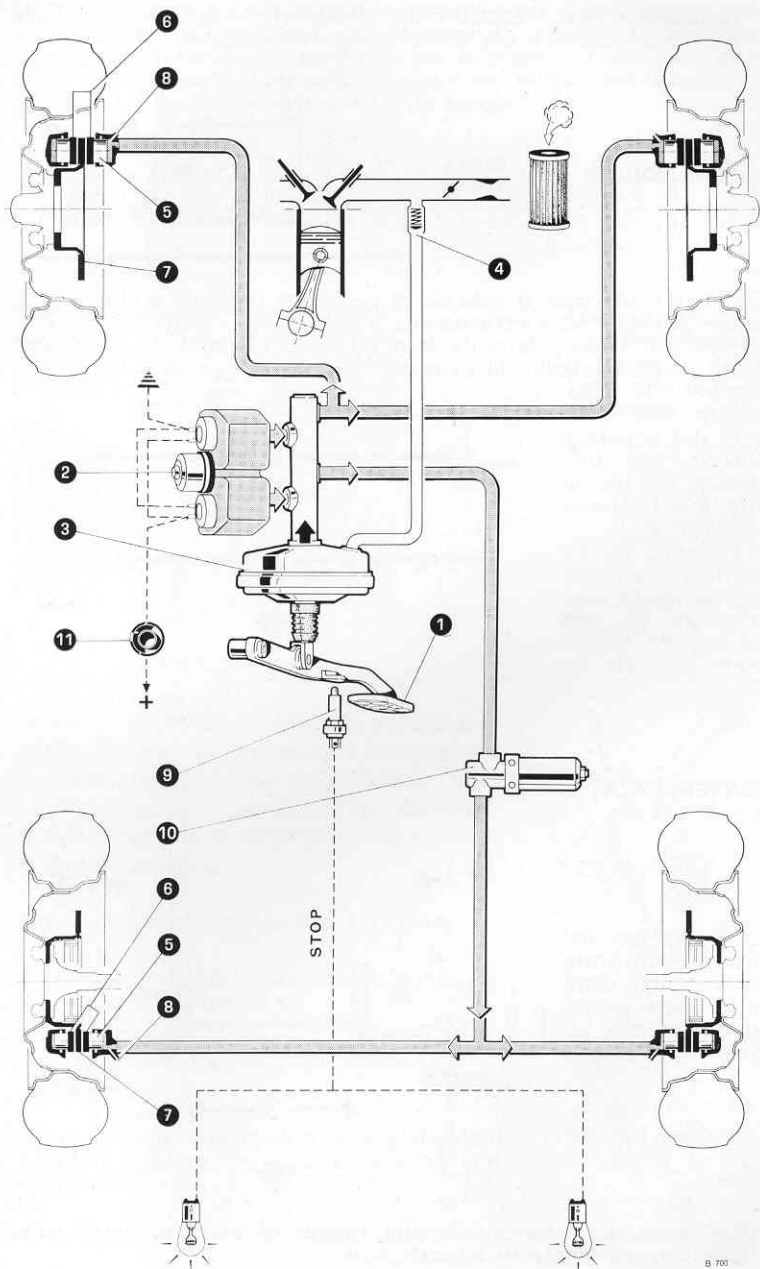
La lunghezza dei tiranti, misurata fra i centri degli snodi, deve essere contenuta nei seguenti limiti:

$$\begin{aligned} 1 \text{ e } 2 &= \text{mm } 272 \pm 8 \\ 3 &= \text{mm } 540 \pm 10 \end{aligned}$$

Lunghezza tiranti



Per l'eventuale registrazione del raggio di sterzata agire sulle viti **4** contrassegnate in figura.



Schema

- 1 Pedale freno
- 2 Serbatoio di alimentazione (con dispositivo di segnalazione minimo livello liquido freni)
- 3 Servofreno con pompa
- 4 Presa depressione
- 5 Pistoncini
- 6 Pattini
- 7 Dischi freno
- 8 Viti spurgo aria
- 9 Interruttore luci STOP
- 10 Valvola limitatrice di pressione
- 11 Spia minimo livello liquido freni e freno a mano inserito

Freno idraulico

L'impianto frenante idraulico, di tipo sdoppiato, consta di due circuiti indipendenti, per le ruote anteriori e posteriori.

La pompa di comando, con servofreno incorporato, è costituita da 2 elementi pompanti coassiali e distinti che alimentano separatamente i due circuiti.

I pattini dei freni anteriori e posteriori sono comandati direttamente da cilindretti solidali alle pinze. La ripresa del gioco è automatica. Sull'impianto è montata una valvola limitatrice di pressione inserita sul circuito che aziona i freni posteriori.

Tale valvola non deve essere assolutamente manomessa; in particolare non si deve agire sul dado di regolazione il quale è protetto da una vernice che, se screpolata, segnala l'avvenuta manomissione.

Una spia sul cruscotto (vedi fig. 7, pag. 6) segnala l'insufficiente livello del liquido freni nel serbatoio di alimentazione. Tale spia ha inoltre la funzione di segnalare l'inserimento del freno a mano. Pertanto in caso di accensione della spia, accertarsi che il freno a mano sia completamente disinserito; se la spia resta accesa, arrestare la vettura e verificare immediatamente il livello del liquido freni; riscontrandolo irregolare verificare l'eventuale anomalia sul circuito relativo.

Per la buona efficienza dei freni osservare le seguenti norme:

- Fare attenzione che il livello del liquido nel serbatoio non scenda più di un quarto al di sotto del livello massimo.

Per le sostituzioni periodiche e rabbocchi usare tassativamente:

Fluido per freni a disco



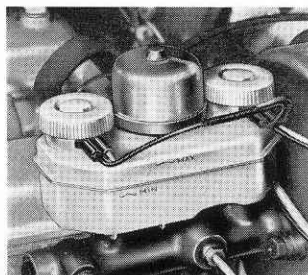
normale 3681.69903



BRAKE FLUID
Super HD



« BLAU S »



prelevato da lattine originali sigillate da aprire solo al momento dell'uso. Il riempimento deve essere eseguito con filtro inserito nel serbatoio.

- Effettuare alle cadenze prescritte la sostituzione del liquido freni; per il buon funzionamento dell'impianto è necessario che le tubazioni siano sempre piene di liquido con esclusione di bolle d'aria; la corsa lunga ed elastica del pedale è indice della presenza di bolle d'aria.

Nel caso si dovesse effettuare il lavaggio del circuito, questo deve essere eseguito unicamente con liquido del tipo prescritto.

È assolutamente vietato l'uso di alcool e l'impiego di aria compressa per la successiva asciugatura.

Spurgo aria

Eseguire lo spurgo con la massima cura attenendosi alle seguenti istruzioni:

Riempire, se necessario, i serbatoi di alimentazione con il liquido prescritto prelevato da lattine originali sigillate che dovranno essere aperte solo al momento dell'uso. Fare attenzione che durante l'operazione di spurgo il livello non scenda più di un quarto al disotto di quello massimo.

Calzare sulle viti di spurgo di una ruota anteriore e di una posteriore (le due destre oppure le due sinistre) i tubetti flessibili con le rispettive estremità immerse in bicchieri trasparenti già riempiti in parte di liquido freni prescritto.

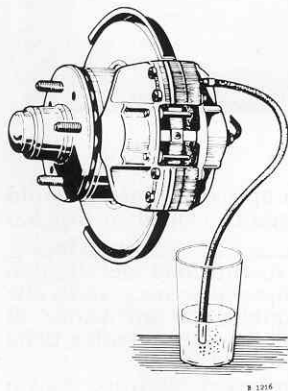
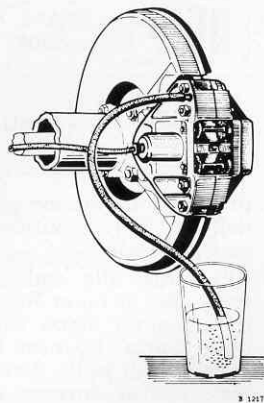
Aprire contemporaneamente le viti di spurgo della ruota anteriore e posteriore, premere per parecchie volte il pedale del freno avendo l'avvertenza di farlo tornare indietro lentamente e di attendere qualche secondo prima di effettuare la pompata successiva.

Tale operazione deve essere ripetuta sino a quando dai tubetti uscirà liquido privo di bolle d'aria.

Quindi mantenendo premuto a fondo il pedale, bloccare le viti e togliere i tubetti.

Eseguire la medesima operazione per l'altra coppia di ruote. Ripristinare il livello del fluido nella vaschetta.

Se lo spurgo è stato eseguito con cura, si dovrà sentire, subito dopo la corsa a vuoto iniziale del pedale, una azione diretta e senza elasticità sul liquido; in caso contrario ripetere lo spurgo.

**Freni anteriori****Freni posteriori**

Per la pulizia esterna dei freni usare «shampoo» con acqua calda; la successiva asciugatura deve essere effettuata con aria compressa ed in modo accurato per tutte le parti.

Istruzioni relative al lavaggio esterno

Si esclude nel modo più assoluto l'impiego di benzina, nafta, o solventi minerali per il lavaggio esterno, in quanto detti liquidi danneggerebbero i parapolvere in gomma dei cilindretti.

Durante le operazioni di manutenzione della vettura evitare assolutamente il contatto di lubrificanti con il disco e con i pattini. Nelle operazioni di lavaggio proteggere accuratamente i gruppi frenanti evitando di inviare un getto violento di acqua sulle loro parti.

Avvertenza importante

Controllare in caso di incidenti o di interventi alla carrozzeria, l'integrità del servofreno, in quanto anche una lieve ammaccatura superficiale dell'involucro esterno comprometterebbe gravemente il funzionamento dell'apparato frenante.

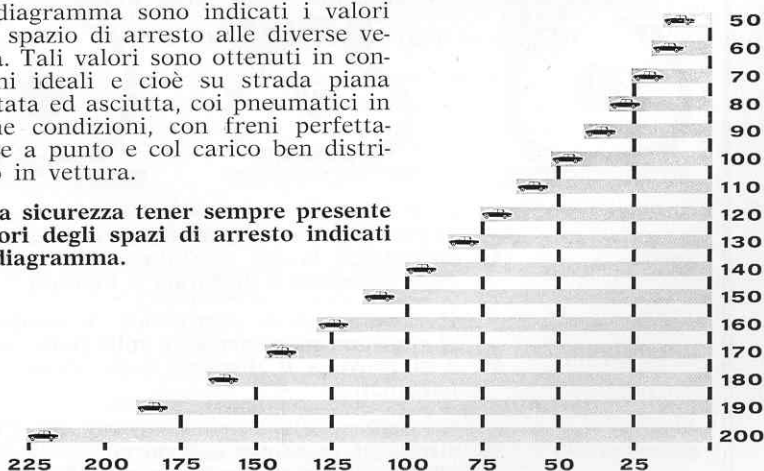
Non percorrere discese con motore spento: in tali condizioni non si ha depressione nel servofreno, per cui l'azione frenante esige, a parità di effetto, un maggior sforzo sul pedale freno.

Pattini freni

Nel caso di usura irregolare di un pattino è consigliabile effettuare la sostituzione della serie completa (pattini anteriori o posteriori della stessa marca, scelta fra quelle previste a catalogo ricambi).

Nel diagramma sono indicati i valori dello spazio di arresto alle diverse velocità. Tali valori sono ottenuti in condizioni ideali e cioè su strada piana asfaltata ed asciutta, coi pneumatici in ottime condizioni, con freni perfettamente a punto e col carico ben distribuito in vettura.

Per la sicurezza tener sempre presente i valori degli spazi di arresto indicati nel diagramma.



SPAZIO DI ARRESTO

Equilibratura

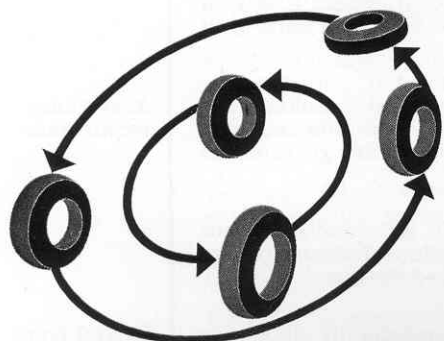
Ogni ruota, completa di pneumatico, viene equilibrata staticamente e dinamicamente in Fabbrica.

Quando si sostituiscono i pneumatici, occorre riequilibrare le ruote. Le ruote squilibrate provocano instabilità della guida, usura degli organi dello sterzo ed irregolare consumo dei pneumatici.

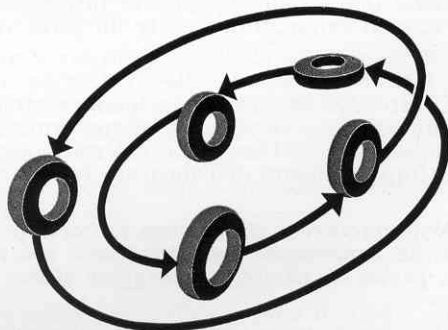
Permutazione ruote

La permutazione delle ruote consente di ottenere una usura uniforme dei pneumatici, aumentandone quindi la durata.

La permutazione si esegue operando secondo gli schemi indicati, facendo intervenire anche la ruota di scorta.



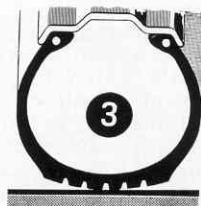
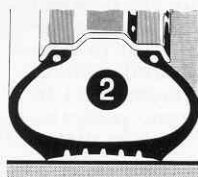
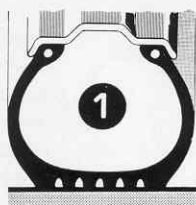
Schema Michelin



Schema Pirelli

Pressione pneumatici

(I valori sono riportati sulla terza pagina di copertina)



giusta

①

Il pneumatico ha il massimo rendimento, il battistrada lavora su tutta la sua larghezza ed il consumo è **uniforme e limitato**.

insufficiente

②

Il pneumatico si surriscalda, il battistrada si consuma maggiormente sulle parti laterali e si provoca il distacco degli elementi del pneumatico.

eccessiva

③

Il comfort della vettura diminuisce, il battistrada si consuma maggiormente al centro ed il pneumatico diventa vulnerabile agli urti.

Manutenzione carrozzeria

Il lavaggio della carrozzeria va eseguito frequentemente, in funzione delle condizioni di impiego della vettura, delle condizioni climatiche stagionali e dello stato delle strade percorse.

Si raccomanda, in particolare, di lavare tanto più frequentemente le superfici verniciate, quanto più chiaro è il colore della vernice. Il lavaggio va eseguito tenendo la vettura al riparo dai raggi solari, ed operando come segue:

- lavare con un getto d'acqua tutta la vettura per allontanare dalle superfici la polvere depositata;
- preparare una soluzione acquosa con una percentuale di shampoo dello 0,2%;
- lavare, mediante una spugna, tutta la superficie con la soluzione precedentemente preparata;
- risciacquare tutte le superfici con un getto d'acqua;
- asciugare possibilmente prima con un getto di aria e quindi con pelle di daino.

Nota: Durante il lavaggio della vettura attenersi, per la pulizia esterna dei freni, alle istruzioni riportate a pag. 35.

Per far riacquistare lucentezza alla vernice, si può ripassarla una o due volte all'anno con « polish ».

Sulle parti cromate usare benzina rettificata per sgrassare e « pasta verde » per eliminare eventuali rigature.

Per la lucidatura usare solo strofinacci di lana.

Sui profilati in gomma non usare benzine e solventi.

Durante i rifornimenti fare attenzione affinché le vernici non vengano spruzzate dalla benzina e dall'olio per freni.

Per la pulizia dei vetri usare un panno molto morbido o pelle di camoscio.

Se i vetri sono molto sporchi, adoperare il liquido per lavacristalli, oppure acqua miscelata con alcool.

Per eliminare macchie di grasso, olio, catrame sulla vernice della carrozzeria, bagnare la zona interessata con benzina e poi strofinare con un panno asciutto. Se il catrame è invece già indurito, usare uno dei preparati esistenti in commercio.

Lavaggio

Lucidatura

Pulizia vetri

Smacchiatura

Manutenzione carrozzeria

Tappezzeria

Spolverare periodicamente le parti interne adoperando possibilmente l'aspirapolvere. Per eliminare macchie untuose usare ammoniacca sulle parti in panno ed olio di vaselina sulle parti in pelle. Per smacchiare i tappeti interni usare « trielina » o saponi neutri. Volante e pomelli di comando vanno smacchiati con benzina.

INATTIVITA' VETTURA

Se la vettura deve restare lungamente inattiva, è necessario attenersi alle seguenti norme:

- vuotare il serbatoio del carburante, la pompa di alimentazione e la vaschetta del carburatore;
- effettuare la pulizia dei filtri dell'olio e del carburante;
- introdurre nei cilindri, attraverso i fori per le candele, un po' d'olio per motore e ruotare a mano, per 2 ÷ 3 giri, l'albero motore per stendere un velo d'olio sulle pareti dei cilindri;
- togliere la batteria, riporla in un locale non esposto al gelo e ricaricarla una volta al mese; mai lasciarla scaricare completamente per evitare la solfatazione delle piastre;
- sollevare dal suolo la vettura, pulire i pneumatici e sgonfiarli leggermente. Se i pneumatici vengono smontati, cospargere di talco il loro interno e le camere d'aria e riporli in un locale oscuro e fresco, ma non umido;
- cospargere i sedili e la tappezzeria di prodotti antitarma;
- coprire la vettura con un telone. Ad evitare che la vernice subisca un serio danneggiamento, non usare teloni impermeabili del tipo « polivinilico ».

L'impianto, a 12 V, è in cavo protetto ed isolato, in modo da eliminare o ridurre al minimo i casi di corto circuito.

Se qualche apparecchio non funziona o qualche lampada non si accende, verificare la relativa valvola; se questa non è fusa, controllare che i morsetti dei cavi siano ben stretti e che le lampade non siano allentate o bruciate. Persistendo l'inconveniente, far verificare l'impianto da una Officina specializzata.

Elettrolito — Il livello non deve superare più di 4 ÷ 5 mm il bordo superiore delle piastre e nemmeno lasciarle scoperte. **Il ripristino del livello deve essere fatto esclusivamente con acqua distillata e mai con acido.**

Morsetti — I morsetti devono essere ben stretti e protetti con vaselina neutra.

Carica — Il controllo dello stato di carica della batteria si esegue misurando la densità dell'elettrolito per mezzo di un apposito densimetro.

Il rapporto fra la densità dell'elettrolito e la carica è il seguente:

densità	{	1,28	(32 °Bé) = carica
		1,23	(27 °Bé) = semiscarica
		1,11 ÷ 1,14	(15° ÷ 18 °Bé) = scarica

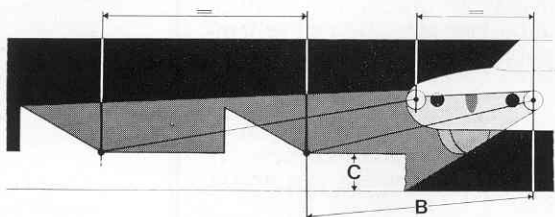
La presenza dell'alternatore comporta i seguenti accorgimenti da tener presente nell'impiego della vettura:

- L'alternatore **non deve essere manomesso.**
- Non interrompere mai il circuito alternatore-batteria quando il motore è in moto staccando un terminale alla batteria.
- Per ricaricare la batteria scollegarla completamente dall'impianto.
- Il collegamento errato della batteria (inversione della polarità) comporta il danneggiamento dei diodi.
- Nel caso di esecuzione di saldature elettriche sulla vettura scollegare la batteria curando l'isolamento del morsetto positivo.
- Per la buona durata dell'alternatore evitare sovraccarichi ai cuscinetti di rotolamento avendo cura che la cinghia abbia la giusta tensione.
- Per eventuali verifiche o riparazioni rivolgersi esclusivamente ad **Officine Autorizzate.**

Batteria

Alternatore

Fari esterni
anabbaglianti

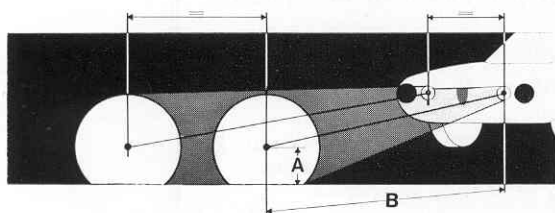


A = 30 cm.

B = 10 m.

C = 40 cm.

Fari interni
abbaglianti



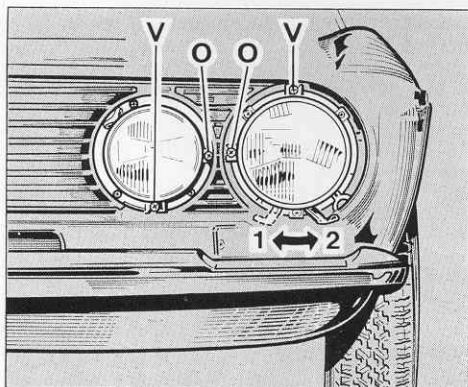
Il controllo dei proiettori deve essere eseguito a vettura scarica, su un piano orizzontale e con uno schermo perfettamente verticale.

La levetta di regolazione del fascio luminoso del proiettore deve trovarsi nella posizione corrispondente a veicolo scarico. Per poter controllare l'orientamento dei fari interni, occorre coprire quelli esterni.

Regolazione

Per procedere alla regolazione operare come segue: dopo aver tolto la cornice dei fari agire sulle viti **V** ed **O** a seconda che si debba variare rispettivamente l'orientamento verticale ed orizzontale.

Regolazione
del faro in
funzione del
carico



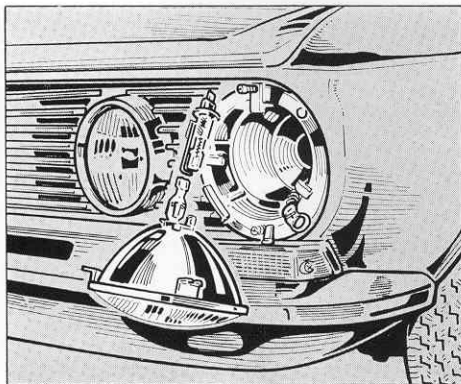
Una levetta situata nella parte inferiore del faro (anabbagliante) permette la regolazione del fascio luminoso in funzione del carico del veicolo.

- Posizione 1: Veicolo carico.
- Posizione 2: Veicolo scarico.

Rimuovere la cornice del faro, fissata ad incastro, estraendola a mano dal bordo superiore.

Tirare l'anello in plastica per sganciare il proiettore dall'anello di supporto.

Far compiere al proiettore una piccola rotazione verso sinistra sfilando i due supporti con asola ed asportarlo.



Fari

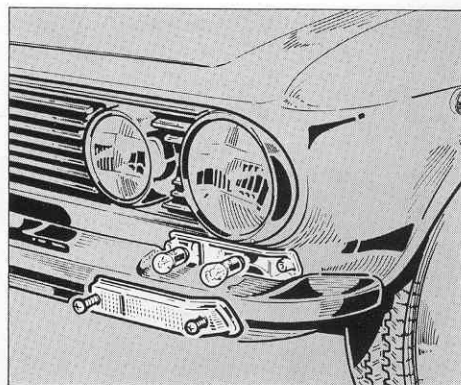


Rimuovere la lampadina disimpegnando la molla di fissaggio dal relativo innesto e ruotando leggermente in senso antiorario la estremità della molla stessa.

Avere l'avvertenza di non toccare con le mani il bulbo delle lampade allo jodio.

La lampadina il cui bulbo fosse stato toccato con le mani deve essere lavata accuratamente con alcool prima del montaggio.

Al rimontaggio porre attenzione di inserire nelle apposite asole della cornice le corrispondenti mollette sul contenitore.

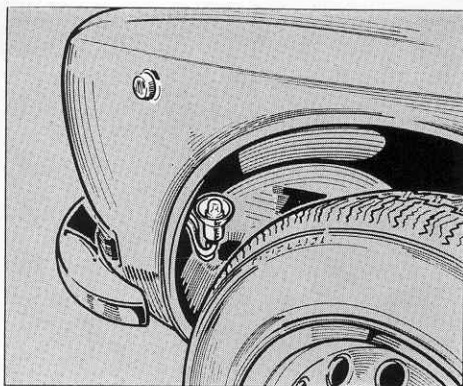


Luci anteriori
di direzione
e di posizione



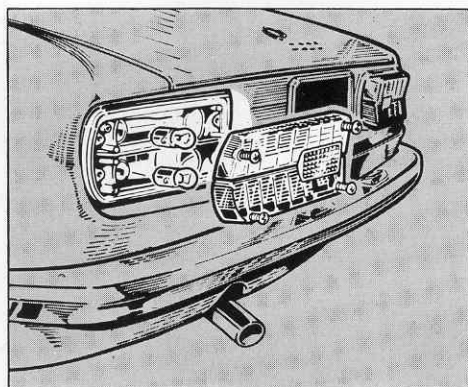
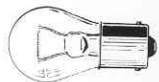
Rimuovere la calotta trasparente svitando le relative viti di fissaggio.

**Ripetitori laterali
di direzione**



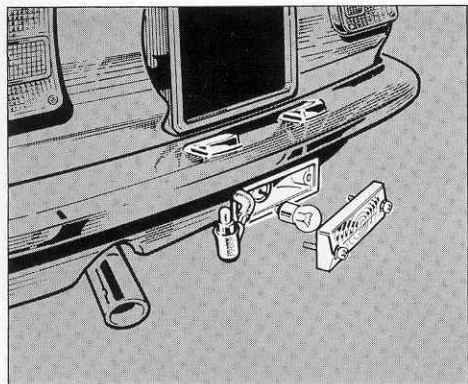
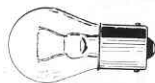
Sfilare, accedendo dal vano ruota, il portalampada con la relativa lampadina. Il fissaggio del portalampada è a pressione.

**Luci posteriori
di posizione
e stop, direzione**



Rimuovere la calotta trasparente svitando le relative viti di fissaggio.

Luci targa

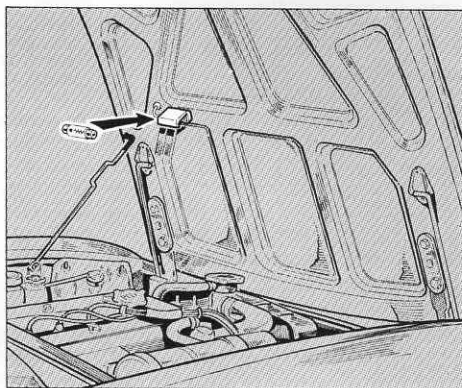


Sfilare, operando dall'interno del paraurti, il portalampada con la relativa lampadina. Il fissaggio della lampadina è a pressione.

Luca retromarcia

Rimuovere il corpo trasparente svitando le relative viti di fissaggio.

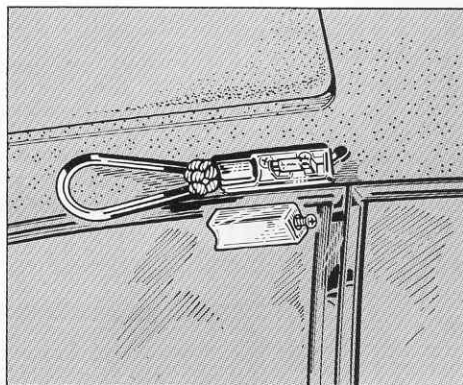
Sfilare la lampadina dalla relativa sede e sostituirla. Il fissaggio della lampadina è a pressione.



Luce vano motore



Rimuovere il corpo trasparente della plafoniera svitando la relativa vite. Il fissaggio della lampadina è a pressione.



Luci plafoniera



Schema impianto elettrico

- | | |
|---|---|
| <p>1 Luce vano motore</p> <p>2 Lampadina illuminazione vano motore 5 W cil.</p> <p>3 Distributore di accensione</p> <p>4 Bobina</p> <p>5 Termistore per indicatore temper. acqua</p> <p>6 Trasmettitore per indicatore pressione olio</p> <p>7 Interruttore per luci di retromarcia</p> <p>8 Giunzioni per cavi</p> <p>9 Motorino di avviamento</p> <p>10 Alternatore</p> <p>11 Trombe</p> <p>12 Batteria 12 V - 50 Ah</p> <p>13 Manocontakti per spia minimo livello liquido freni</p> <p>14 Relé per lunotto termico</p> <p>15 Relé per trombe</p> <p>16 Regolatore di tensione</p> <p>17 Lampadine anter. di direzione</p> <p>18 Lampadine anter. di posizione</p> <p>19 Anabbaglianti (fari esterni) . . . 55 W allo jodio</p> <p>20 Abbaglianti (fari interni) 55 W allo jodio</p> <p>21 Lampadine laterali di direzione . 4 W tubolare</p> <p>22 Tergicristallo</p> <p>23 Motorino ventilatore (a due velocità)</p> <p>24 Giunzione per quadro porta apparecchi</p> <p>25 Giunzione per quadro porta apparecchi</p> <p>26 Lampadine per illuminazione strumenti 3 W tutto vetro</p> <p>27 Lampadina di spia riserva benzina 3 W tutto vetro</p> <p>28 Lampadina di spia per indicatori di direzione 3 W tutto vetro</p> <p>29 Lampadina di spia per alternatore 3 W tutto vetro</p> <p>30 Lampadina di spia starter 3 W tutto vetro</p> <p>31 Lampadina di spia per motorino elettroventilatore 3 W tutto vetro</p> | <p>32 Lampadina di spia fari abbaglianti 3 W tutto vetro</p> <p>33 Lampadina di spia, minimo livello liquido freni e freno a mano inserito 3 W tutto vetro</p> <p>35 Lampadina spia luci di posizione 3 W tutto vetro</p> <p>36 Interruttore luce cassetto</p> <p>37 Lampadina illuminazione cassetto 5 W cil.</p> <p>38 Interruttore luci stop</p> <p>39 Teleruttore ad intermittenza</p> <p>40 Interruttore per regolazione intensità luce strumenti</p> <p>41 Interruttore per lunotto termico con spia incorporata</p> <p>42 Lampadina di spia per lunotto termico 1.2 W tutto vetro</p> <p>43 Interruttore per lavacrystallo a pedale</p> <p>44 Interruttore spia starter inserito</p> <p>45 Interruttore per motorino</p> <p>46 Accendisigari</p> <p>47 Interruttore per tergicristallo</p> <p>48 Interruttore spia freno a mano inserito</p> <p>49 Interruttore per accensione e avviamento</p> <p>50 Interruttore per trombe</p> <p>51 Interruttore per luci di posizione fari a lampeggio</p> <p>52 Interruttore per indicatore di posizione</p> <p>53 Scatola portafusibili</p> <p>54 Interruttore per plafoniera (a pulsante sui montanti)</p> <p>55 Interruttore per plafoniera (a levetta sul corpo lampada)</p> <p>56 Lampadina per plafoniere 5 W cilindrica</p> <p>57 Lunotto termico (opzionale)</p> <p>58 Trasmettitore per indicatore livello benzina</p> <p>59 Lampadine per luci post. di direzione 21 W</p> <p>60 Lampadine per luci post. di posizione e stop 5/21 W</p> <p>61 Lampadina per luce di retromarcia 21 W</p> <p>62 Lampadina per illuminazione targa . . 4 W tubol.</p> |
|---|---|

COLORAZIONE CAVI

<p>A azzurro</p> <p>G giallo</p> <p>B bianco</p> <p>V verde</p> <p>H grigio</p> <p>R rosso</p> <p>S rosa</p> <p>N nero</p> <p>M marrone</p> <p>C arancione</p>	<p>V viola</p> <p>AB azzurro bianco</p> <p>AN azzurro nero</p> <p>GN giallo nero</p> <p>BN bianco nero</p> <p>VN verde nero</p> <p>HN grigio nero</p> <p>RN rosso nero</p> <p>CN arancione nero</p>
--	--

Il numero riportato sullo schema, dopo la sigla del colore, specifica la sezione del cavo in mm². Se non indicata, la sezione è èèpari a 0,5 mm².

TARGHETTA SU VALVOLIERA

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
SERVIZI VARI				LUCI CITTÀ	ALIMEN. INDIC.	ABB. SINISTR.	ABB. DESTRO	ANABB. SINISTR.	ANABB. DESTRO

Pressioni di gonfiamento a gomma fredda in kg/cm²

		ant.		post.		
GT 1300	155 SR 15"	MICHELIN ZX	1,6	1,7	A carico ridotto e velocità limitata	
			1,7	1,9	A pieno carico e velocità max continua	
		PIRELLI Cinturato S	1,7	1,8	A carico ridotto e velocità limitata	
			1,8	2,1	A pieno carico e velocità max continua	
	155 HR 15"	KLEBER COLOMBES V 10 GT	1,6	1,7	A carico ridotto e velocità limitata	
			1,9	2,2	A pieno carico e velocità max continua	
	165 SR 14"	CEAT Drive D 2	1,7	1,8	in tutte le condizioni	
		CONTINENTAL Conti TT 715				
		FIRESTONE Cavallino Sport 200				
		GOOD YEAR G. 800				
KLEBER COLOMBES V 10						
MICHELIN ZX						
PIRELLI Cinturato SR						
GT 1600	155 HR 15"	MICHELIN XAS	1,7	1,9	A carico ridotto e velocità limitata	
			1,8	2,2	A pieno carico e velocità max continua	
	165 HR 14"	CEAT Drive D 2	1,7	1,8	in tutte le condizioni	
		CONTINENTAL Conti TT 714				
		FIRESTONE Cavallino Sport 200				
		GOOD YEAR Grand Prix				
		KLEBER COLOMBES V 10 GT				
		PIRELLI Cinturato HR				
		MICHELIN XAS				
	1,4	1,7				

LUBRIFICANTI PRESCRITTI

ORGANI DA LUBRIFICARE	Classificazione		
Motore	SAE 10 W/50 API SE	AGIP Sint 2000 SAE 10 W/50	SHELL Super Motor Oil 10 W/50
Cambio, Differenziale, Scatola guida	SAE 90 API GL-5	AGIP F.1 Rotra MP SAE 90	SHELL Spirax 90 HD
Manicotto scorrevole albero di trasmissione	NLGI 1	AGIP F.1 Grease 15	SHELL Retinax G
Cuscinetti ruote anteriori	NLGI 2/3	AGIP F.1 Grease 33 FD	SHELL Retinax AX

SAE - Society of Automotive Engineers
API - American Petroleum Institute
NLGI - National Lubricating Grease Institute

ALFA ROMEO
via Gattamelata, 45
20149 MILANO

DIASS - Pubb. N. 2218 - 6/74 - 8.000 - Printed in Italy
 Proprietà riservata. Riproduzione, anche parziale, vietata senza autorizzazione scritta dalla ALFA ROMEO S.p.A.



ALFA ROMEO - DIREZIONE ASSISTENZA