

Mitteilung

FAHRZEUGE S Alle Typen

**Austausch einer einfachen Zylinderkopfdichtung gegen
eine Zylinderkopfdichtung mit Messingringen zum Abdichten der Laufbuchsen**

1. Vom ET-Lager beschaffen:

2 Sätze, bestehend aus:

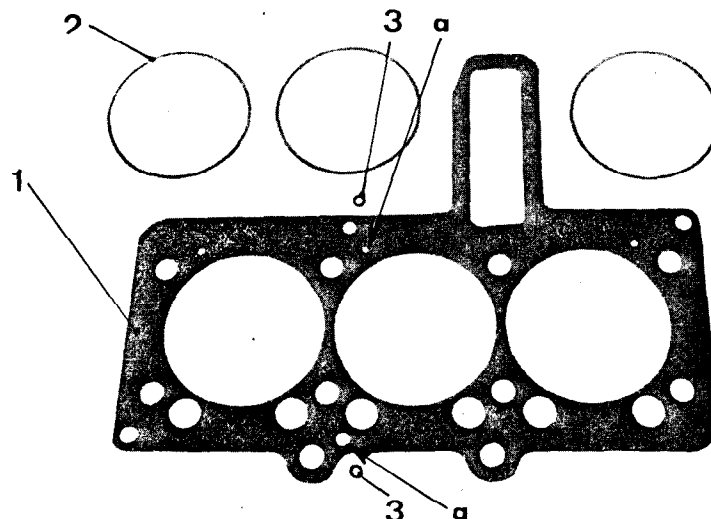
1 REINZ-Dichtung (1).....	5 403 420	} 5 411 633
3 Messingringe (2)	5 403 419	
2 Öldichtringe (3)	5 401 604	

2. Arbeitsvorgang S 112-1 des Reparaturhandbuches 581-2 befolgen, unter Beachtung nachstehender Vorsichtsmassnahmen:

- 1) Die Dichtringe aus Messing sind in einem Satz zu drei Ringen aufeinander abgestimmt. (Stärkeunterschied untereinander ca. 0,015 mm)
Sie dürfen nicht mit Ringen einer anderen Tasche vertauscht werden.
- 2) Die Ringe müssen genauestens zu den Laufbuchsen ausgerichtet sein.
Zylinderkopfdichtung auf Zylinderblock aufsetzen, Messingringe mit Fett bestreichen und in die Bohrungen der Zylinderkopfdichtung einsetzen, dabei die Dichtung andrücken. Die so zentrierten Messingringe müssen auf der Laufbuchse kleben bleiben.
- 3) Die Messingringe dürfen weder Riefen, noch Kratzer oder Grate aufweisen, die einen Verlust an Gas ermöglichen könnten.
- 4) Die REINZ-Dichtung darf keinen Grat in den Öffnungen für die Aufnahme der Messingringe haben.

3. Nicht vergessen, die Öldichtringe (3) zur Schmierung der Nockenwellen in die Löcher "a" der REINZ-Dichtung einzusetzen.

9169



SCHADHAFTE ZYLINDERKOPFDICHTUNG BEI SM-FAHRZEUGEN

Es ist unbedingt erforderlich, beide Zylinderkopfdichtungen desselben Motors auszutauschen.

Erforderliche Massnahmen beim Auswechseln der Zylinderkopfdichtungen:

- I - Kontrolle des Thermostatreglers (Arb. S 234-0, Abs. 1)
- II - Kontrolle der Kühlwasser-Temperaturanzeige (Temperaturfühler in Öl bei 105° C) (Arb. S 234-0, Abs. 3). Markierung auf Sechskant: 93°/103°.
- III - Kontrolle der Einschaltung der elektrischen Kühlventilatoren (Motor dreht im Leerlauf, bei stehendem Fahrzeug). Die Ventilatoren müssen anlaufen wenn die Anzeigenadel des Thermometers sich gegen Ende des weissen Feldes befindet. (Arb. S 234-0, Abs. 2)
- IV - Kontrolle der Motorsteuerung (siehe Arb. S 120-0), Toleranzen $\pm 0,2$ mm bei Eindringen des Stössels im OT.
- V - Kontrolle der Zündeneinstellung $29^{\circ} + 1^{\circ}$ bei 2000 U/min (Siehe Arb. S 210-00, Seite 3, Abs. 9, lies $29^{\circ} + 1$ bei 2000 U/min des Motors).
- VI - Kontrolle des Entlüftungskreislaufs an dem Kühler und Ankunft am Überlauf. Prüfen, damit keine Verbindung am Überlauf oder Kühler verstopft ist.

TR 421/71
Übersetzung v. 7 S
S Gruppe 1

H/UH/W
Aus

14. Mai 1971

SM (SB Serie SB)

MOTOR

Ölmessstab

Ab Februar 1971 ist die Kerbung am Ölmessstab um 8mm nach oben versetzt. Der neue Messstab ist an der Wellung zur besseren Führung im Rohr erkennbar (Abb. 1).

Die Ölmenge bleibt unverändert:

- 6 ltr. Öl nach einfachem Ölwechsel,
- 7 ltr. nach Ölwechsel und Auswechseln der Filterpatrone.

ÖLSTANDKONTROLLE (Abb. 2)

Auf ebener Fläche, bei stabilisierter Federung Ölstand prüfen:

Bei kaltem Motor: Ölstand muss die obere Kerbe des Messstabes erreichen. (Auffüllen falls erforderlich)

Bei warmem Motor: Motor muss zwei Minuten stillstehen. Ölstand muss in der Mitte zwischen MAXI und MINI liegen. (Auffüllen falls erforderlich.)

Austauschteile

Bezeichnung	Alte Nummer	Neue Nummer
Ölmessstab	S. 221-103 A	2 S. 5.410.882 K

INSTANDSETZUNG

Der neue Ölmessstab 2 S. 5.410.882 K ist gegen den alten S. 221-103 A voll austauschbar.

Alter Messstab S. 221-103 A



Neuer Messstab 2 S. 5. 410. 882 K

Abb. 1

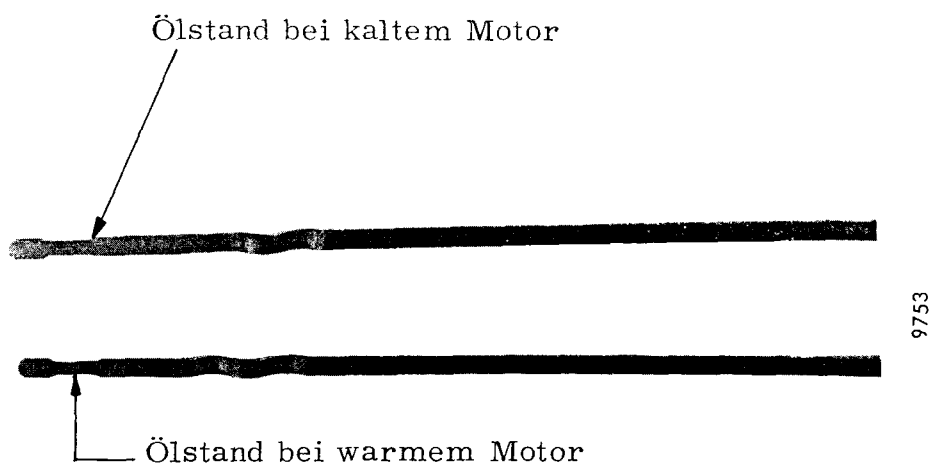


Abb. 2

Mitteilung

FAHRZEUGE SM

(SB Serie SB)

MOTOR

Befestigung der Zylinderköpfe am Zylinderblock

Jede Befestigungsschraube an den Zylinderköpfen ist in eine Gewindehülse eingeschraubt, welche selbst wiederum in den Zylinderblock eingeschraubt ist.

Im Falle eines Ausrisses oder einer Beschädigung einer Gewindehülse kann diese ausgewechselt werden. Es ist jedoch in diesem Falle erforderlich, einen HELI-COIL-Gewindeeinsatz in das entsprechende Gewinde des Zylinderblockes einzusetzen. Zur Durchführung dieser Arbeiten ist nach dem umseitigen Verfahren vorzugehen.

FAHRZEUGE SM

Befestigung der Zylinderköpfe
Auswechseln einer Gewindehülse zur Befestigung
der Zylinderkopfschrauben am Zylinderblock

A - Benötigte Ersatzteile

a) Aus dem Ersatzteillager:

- Nach Bedarf Gewindehülse 055405649 E
- Nach Bedarf Mutter ($\phi = 12\text{mm}$ Gewindesteigung 1,25)... ZD 9526600 U

b) 1 Satz HELI-COIL-Gewindeeinsätze ($\phi = 14 \times 200$ Spezial) · 3098-TB - DURCHFÜHRUNG

1. Zylinderkopf ausbauen:(s. Arb. S 112-1, Rep. -Handbuch 581/2), erscheint demnächst.
2. Beschädigte Gewindehülse ausbauen.

ANM. : Da die Gewindehülsen mit LOCTITE eingesetzt sind, kann es erforderlich sein, den Gewindehülsenbereich anzuwärmen, um den Ausbau zu erleichtern. (Kraftstoffleitung absichern)

3. Bei einer herausgerissenen oder beschädigten Hülse ist der Einbau eines HELI-COIL-Gewindeeinsatzes im Gewindegang der Gewindehülse im Zylinderblock unbedingt erforderlich. (Herstellerempfehlung beachten).
4. Einbau der Gewindehülse
 - a) Gewinde der Hülse und HELI-COIL-Einsatz sorgfältig reinigen. LOCQUIC -T (GX. 01. 461. 01A) auf beide Gewinde aufsprühen, (Gebrauchsanweisung beachten.)
 - b) LOCTITE GX. 01. 460. 01 A auf das Gewinde des HELI-COIL-Einsatzes im Zylinderblock auftragen.
WICHTIG! Nicht nur das Gewinde der Hülse bestreichen, da beim Festziehen das Bindemittel herausgedrückt werden könnte.
 - c) Gewindehülse mittels Zylinderkopfschraube und Kontermutter einbauen (ZD 9. 526. 600 U)
ACHTUNG! Vor dem Lösen der Mutter und Herausnehmen der Zylinderkopfschraube eine Wartezeit von einer 1/2 Stunde einhalten.
5. Zylinderkopf einbauen
(s. Arbeitsvorgang S. 112-1 , Rep. -Handbuch 581/2), erscheint demnächst.

TR 431/71
Übersetzung v. NT 7 S
SM Gruppe 1

H/UH/W
Aus

12. Juli 1971

FAHRZEUGE SM

MOTOR

Zündverteiler

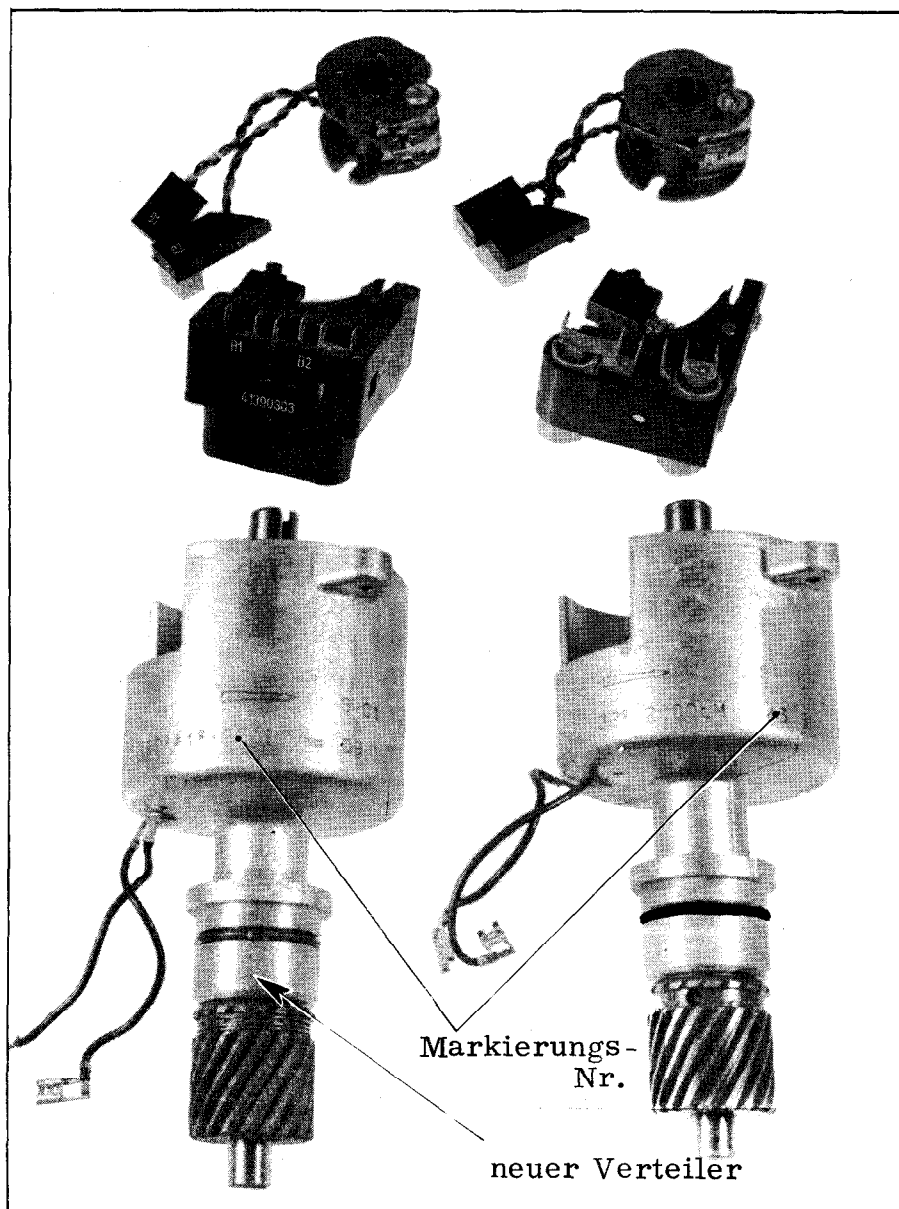
Veränderter Zündverteiler seit März 1971 an o. g. Fahrzeugen.

Besondere Merkmale:

Die neuen Zündverteiler sind mit den Ziffern 08-1 oder 09-1, 10-1 ff (Herstellungsdatum) am Gehäuse markiert. Sie unterscheiden sich von den bisherigen durch:

- verstärktes Gehäuse,
- Frühzündvorrichtung,
- Kondensatorhalterung mit Kondensatoren,
- einteilige Doppelkassette,
- Nockenprofil

9831



INSTANDSETZUNG

Bezeichnung der Teile	Alte ET Nr.	Neue ET-Nr.
Verteiler S. E. V MARCHAL	5. 406. 163	5. 414. 439
Kondensatorhalterung mit Kondensatoren	S. 211203 A	5. 416. 251
Doppelkassette (Unterbrechergehäuse)	S 211217 A	5. 416. 250

Umrüstung

- a) Verteiler alter Bauart können durch Verteiler neuer Bauart ersetzt werden. Einstellwerte siehe Tabelle unten.
- b) Doppelkassetten neuer Bauart können auf Verteiler alter Bauart montiert werden unter folgenden Bedingungen:
 - 1.) Kondensatorhalterung muss durch neue Halterung mit Kondensatoren ersetzt werden.
 - 2.) Der Schliesswinkel der Unterbrecherkontakte oder das Schliesswinkelverhältnis müssen entsprechend der Werte für den Verteiler älteren Bautyps eingestellt werden, siehe Tabelle unten.

KEINE DOPPELKASSETTE ALTEN BAUTYPS AUF EINEN NEUEN VERTEILER MONTIEREN.

EINSTELLUNGEN

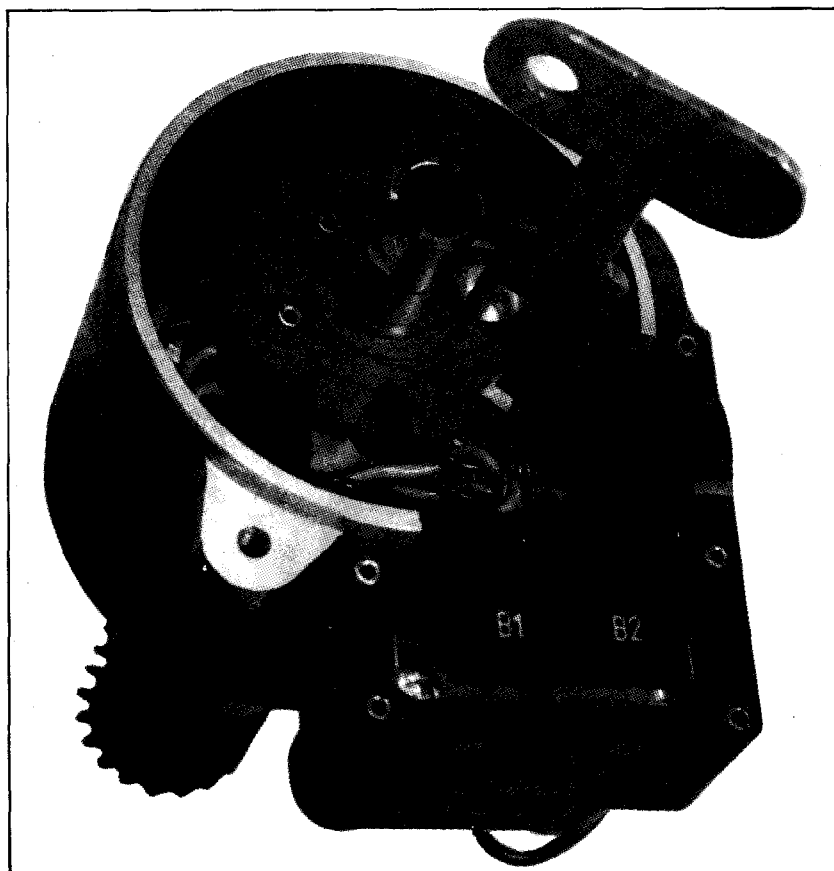
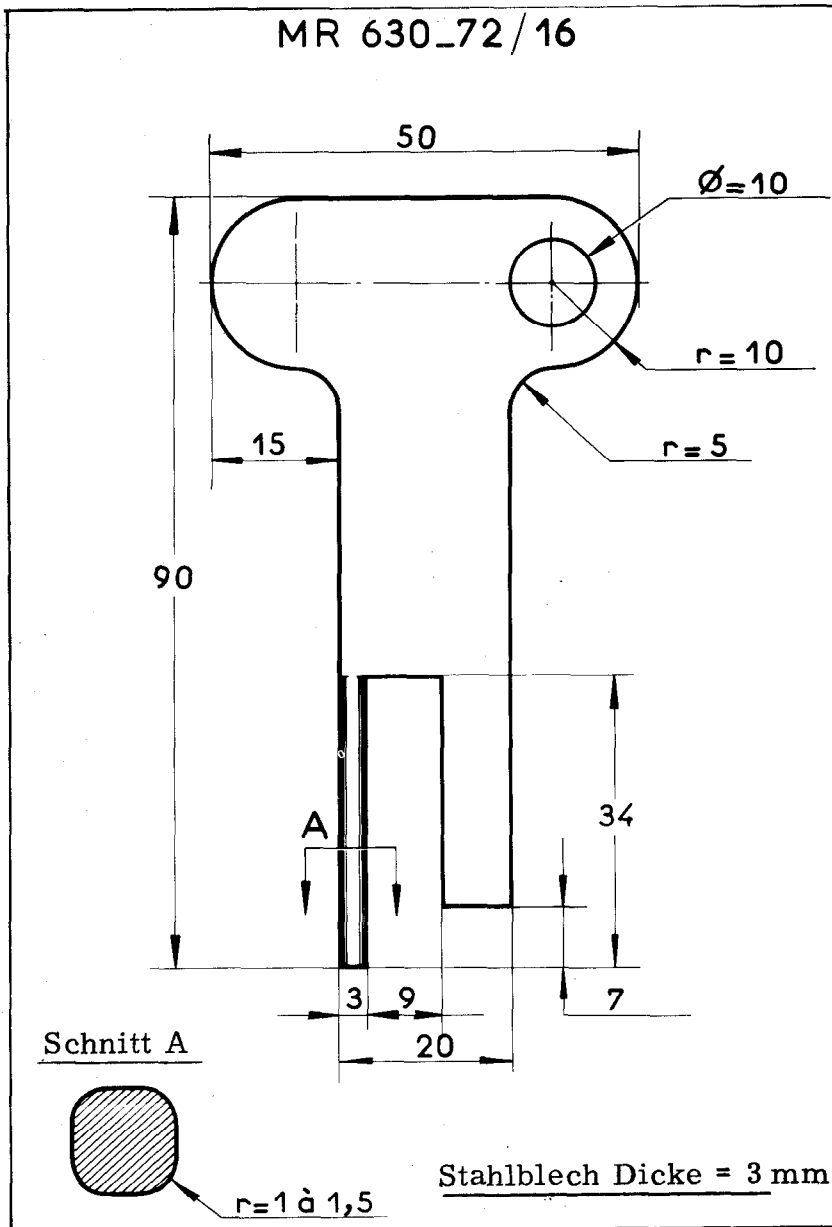
Zur Einstellung der Unterbrecherkontakte an der neuen Doppelkassette wird ein vom Hersteller vorgesehener Stellschlüssel benötigt. Zur Selbstanfertigung siehe Bauplan MR. 630-72/16, in der Anlage.

Die Frühzündkurve des neuen Verteilers sowie die Einstellung des Verteilers am Motor verbleiben unverändert, siehe Arb. S. 210-0, Abs. 8 u. 9 des Rep.-Hdb. Nr. 581/1.

Einstellung	Verteiler Bautyp alt	Verteiler Bautyp neu
Schliesswinkel	$72^{\circ} \pm 3^{\circ}$	$88^{\circ} \pm 4^{\circ}$
Schliesswinkelverhältnis	$60\% \pm 3\%$	$73\% \pm 3\%$

Anm.: Schliesswinkelverhältnis = $\frac{\text{Schliesswinkel}}{\text{Schliesswinkel plus Öffnungswinkel}}$

MR 630_72/16



Stellung des Schlüssels bei Anwendung

TM 757/71
(Übersetzung v. NI 215)
Gruppe 1

H/UH/W
Ausland

27. Juli 1971

Mitteilung

FAHRZEUGE A.T.

MOTOR
GETRIEBE

Beseitigung von porösen Stellen am Gehäuse

Es ist möglich, poröse Stellen an Alu-Gehäusen abzudichten, indem man folgendermassen vorgeht:

I. VORBEREITUNG DER ZU BEHANDELNDEN FLÄCHE

- Mit POLYCLENS entfetten.
- Mit Wasser spülen und mit Pressluft abblasen.
- Mit Alkohol reinigen und erneut mit Pressluft abblasen.

Dieser Arbeitsvorgang ist sehr wichtig, denn die zu behandelnde Fläche muss trocken sein und keine Spur mehr irgendeines Belages an Farbe, Russ oder Fett aufweisen.

Das Erzeugnis POLYCLENS ist bei unserem Ersatzteillager erhältlich.

II. AUFBRINGUNG DES ERZEUGNISSES AUF DIE VORBEREITETE FLÄCHE

Eines der folgenden Erzeugnisse verwenden:

1. METALIT (bei unserem ET-Lager erhältlich).

Dieses Erzeugnis ist wasserundurchlässig und nicht in Benzin löslich. Es widersteht einer Hitze bis 150° C und verträgt hohe Drücke.

Es ist eine Alu-Legierung und dient zur Verstopfung von Löchern, porösen Stellen, ja sogar Rissen.

VERWENDUNG: Das METALIT wie Kitt mit einem Spachtel in einer oder mehreren Lagen aufbringen. Falls erforderlich, die letzte Schicht nach dem Trocknen mit der Feile bearbeiten.

ACHTUNG: Dieses Erzeugnis ist sehr leicht brennbar.

2. SILATIC 733 RTV (bei unserem ET-Lager erhältlich).

Dieses Erzeugnis gestattet, obwohl es nach dem Trocknen schmiegsam bleibt, jede poröse Stelle abzudichten, die nicht unter Druck steht, ausser wenn dieser Druck auf Reparaturseite ausgeübt wird.

Ein Maximum an Festigkeit wird nach 72 Stunden erreicht, aber die Verwendung des Gehäuses ist 2 Stunden nach der Reparatur möglich.

VERWENDUNG: Das Erzeugnis mit Hilfe des Aufbringungsendes aufbringen. Nach dem Aufbringen nicht mehr berühren. Die Trocknungszeit hängt von der Feuchtigkeit der Umluft ab.

ACHTUNG: Wenn etwas von diesem Erzeugnis mit dem Auge in Berührung kommt, das Auge mit klarem Wasser auswaschen und einen Augenarzt konsultieren. Längeren Kontakt des Erzeugnisses mit der Haut vermeiden.

3. DEVCON (bei unserem ET-Lager erhältlich).

Dieses Erzeugnis enthält 80% Aluminium und 20% Kunstharz. Es wird geliefert in drei Flüssigkeitssorten je nach der durchzuführenden Reparatur.

DEVCON F Paste
DEVCON F2 flüssig
DEVCON F3 sehr dünnflüssig

Diese Erzeugnisse oxydieren nicht und haften fest am Aluminium.

VERWENDUNG: Eine Mischung vorbereiten, so wie es die mitgelieferte Gebrauchsanweisung angibt. Diese Mischung mit einem Kunststoffspachtel aufbringen und 3 bis 4 Stunden je nach der Aussentemperatur trocknen lassen.

4. METOLUX A: (bei unserem ET-Lager erhältlich).

Dieses Erzeugnis setzt sich zusammen aus einem Pulver und einem flüssigen Kunstharz, welches man zu einem festen Teig mischt, der beim Gebrauch ungiftig ist. Es ist stoss- hitze- und abriebfest und widersteht Drücken und Schwingungen.

VERWENDUNG: Eine Mischung entsprechend der mitgelieferten Gebrauchsanweisung vorbereiten. Mischung mit dem Messer oder einer Metall- oder Gummipalette auftragen und ca. 30 Minuten trocknen lassen. Diese Zeit kann je nach Aussentemperatur und Feuchtigkeit variieren. Nach dem Trocknen kann METOLUX A, falls erforderlich, bearbeitet oder poliert werden.

TM 774/71
(Übersetzung v. 48 690/771)
Gruppe 1

H/UH/W
Österreich

27. Juli 1971

Mitteilung

FAHRZEUGE SM

Abdichtung des Vergasers

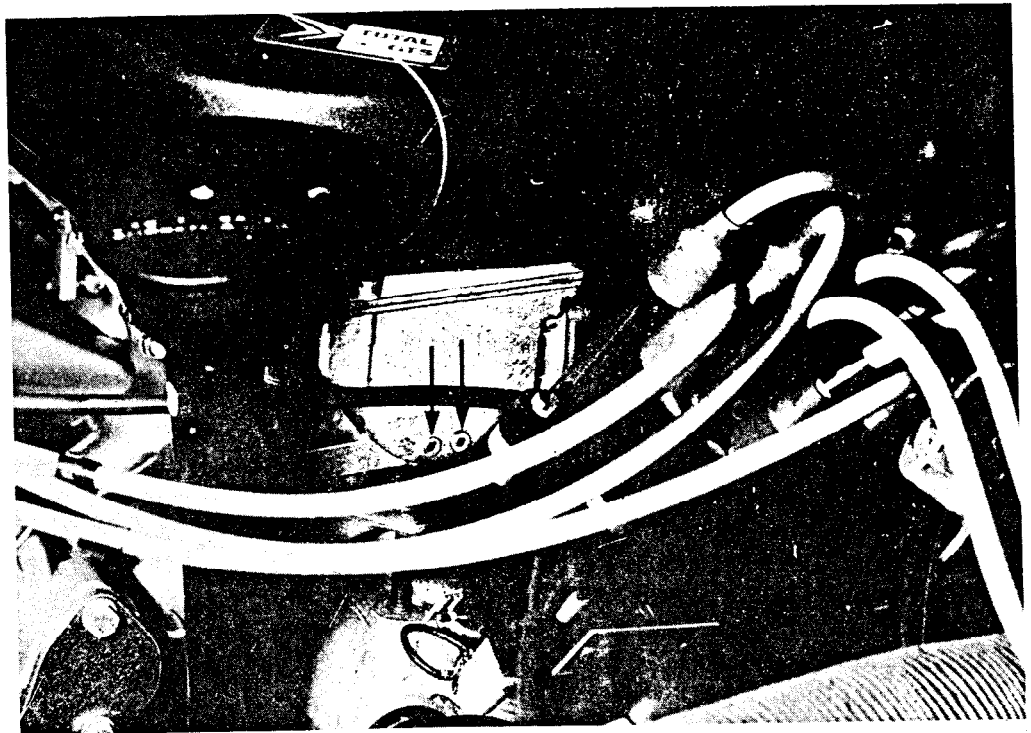
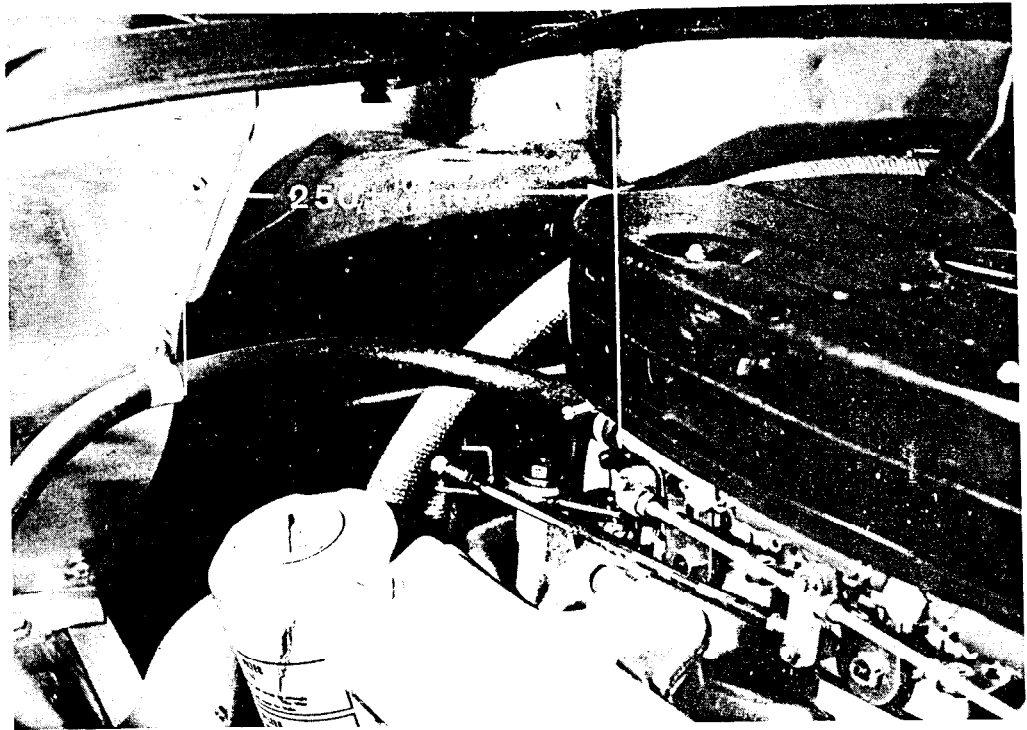
Wir bitten Sie, bei allen bisher ausgelieferten Fahrzeugen die Abdichtung der Vergaser in der nachfolgend beschriebenen Weise durchzuführen. Die Nachbereitung dieser Vergaser endet mit dem Zeitpunkt, zu dem wir Ihnen die Markierungen für die verbesserten Vergaser mitteilen und alle übrigen Fahrzeuge behandelt sind. Die Abdichtung der Vergaser wird unter Ausschluss irgendeines anderen Mittels, mit einer Aluminiummasse durchgeführt. Diese Kaltmetallmasse (DEVCON F) wird vom ET-Lager zur Verfügung gestellt. Eine Dose Kaltmetallmasse reicht zur Abdichtung von 20 Fahrzeugen aus.

Art der Durchführung:

- Vergasereinheit ausbauen,
- die zu behandelnden Teile sorgfältig reinigen, möglichst mit kleiner Bürste.
- die entsprechend Gebrauchsanweisung vorbereitete Kaltmetallmasse sorgfältig auf die 18 Blindbohrungen der Vergaser auftragen.
- Die Masse mit einem elastischen Spachtel in ausreichender Stärke auftragen, um eine gute Abdichtung zu erhalten.
- Vergasereinheit einbauen. Dabei muss die Länge l des Kraftstoffschlauchs 250 ± 10 mm betragen, gemessen hinter der Halteschelle zum Anschluss am Vergaser. Diese Arbeit sollte systematisch an jedem SM-Fahrzeug während eines Werkstattaufenthaltes überprüft werden.

Allgemeine Vorsichtsmassnahmen:

Die Dichtungen der Vergaseranschlüsse müssen nach jedem Ausbau ausgetauscht werden. Ihr fester Sitz muss periodisch überprüft werden. Wir verweisen auf die Gefahren, den Motor ohne angeschlossene Auspuffkrümmer zu belassen. Unter diesen Umständen kann die Betätigung des Gashebels ein Ausfliessen von Kraftstoff in einen der Zylinder verursachen. Dieser Kraftstoff kann durch die Auslasskrümmer hindurchfliessen und sich somit auf dem Boden verteilen. Beim Anlassen könnte somit ein Zündfunke überspringen und einen Brand herbeiführen. Diese Arbeit geschieht im Rahmen der Garantie. Die Garantiekosten richten Sie mit dem Garantiebericht an uns, wobei die Kosten als "garantie spéciale" gesondert aufgeführt werden.



Zwei der 18 Blindbohrungen

TM 788/71
Übersetzung v. 71.005
Gruppe 1

H/UH/W
Aus

16. August 1971

Mitteilung

Fahrzeuge SM - Zündverteiler

Mit Schreiben vom 12.7.1971 (TR. NR. 431/71) wurden die Änderungen am Zündverteiler und der Einbau der Doppelkassette ET-NR. 5416250 angezeigt.

Beim Ausrichten der Doppelkassette auf der Zündverteilerwelle ist unbedingt darauf zu achten, dass die mit einem Pfeil und den Buchstaben S.H. gekennzeichnete Seite nach oben und die Seite mit einem Pfeil und den Buchstaben S.I.H. nach unten ausgerichtet ist.

Ein seitenverkehrter Einbau der Kassette hätte zur Folge, dass :

- a) am Fahrzeug keine Zündung an den Zylindern 1,2,3 und
- b) an der Prüfbank eine Winkelverschiebung (75° anstatt 45°) entsteht.

TM 799/71
Übersetzung NI 71.006
Gruppe 1

H/UH/W
Österreich

13. Oktober 1971

Mitteilung

FAHRZEUGE SM

MASERATI-MOTOR C 114/1

ÜBERDRUCKVENTIL

Der Kolben des Überdruckventils dieses Fahrzeugtyps hat mehrere Änderungen erfahren (siehe Skizze). Der Kolben "neue Ausführung", montiert ab Motor-Nr. 103568, wird durch unser Ersatzteilelager unter der gleichen Nummer (5406217) verkauft.

Für die einwandfreie Funktion des Schmierkreislaufs ist es unbedingt erforderlich, dass:

- 1.) ab Motor-Nr. 100001 - 101236 und 103259 - 103567,
bei mangelndem Öldruck, der Kolben des Überdruckventils der 1. Ausführung, dieser durch die "neue Ausführung" ersetzt wird.
- 2.) Ab Motor-Nr. 101237 - 103258:
ersetze zum frühest möglichen Zeitpunkt, bei allen Motoren den Kolben des Überdruckventils "2. Ausführung" durch die "neue Ausführung".
- 3.) Bei jedem Eingriff am Überdruckventil einsetzen:
eine Stahlscheibe zwischen Feder und Schraube,
eine Kupferscheibe zwischen Schraubenkopf und Pumpenkörper.

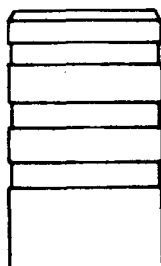
Diese Einstellung erhöht den Öldruck, man erhält:

5,5 atü bei 6000 U/min
1,5 atü mindest, bei 1000 U/min

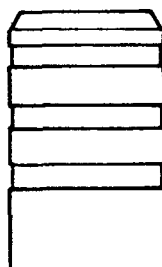
Öltemperatur : 100 - 110° C.

Siehe Reparaturhandbuch Nr. 581/1, Arbeitsvorgang S. 220-0.

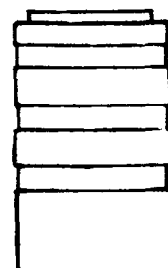
Diese Arbeit kann ohne Ausbau des Motors oder der Ölwanne durch die Ölablassöffnung durchgeführt werden. Bei allen unter 2.) angegebenen Motoren sofort durchführen.



1. Ausführung



2. Ausführung



Neue Ausführung

TM 811/71
Übersetzung v. NI 9 S
Gruppe 1

H/UH/W
Aus

6. Januar 1972

Mitteilung

FAHRZEUG SM

(SB Serie SB)

MOTOR

Zylinderkopfdichtung

Ab September 1971 werden die Zylinderkopfdichtungen Nr. 5411633 Y mit separaten Messingdichtringen nicht mehr vom ET-Lager geliefert.

REPARATUR

Die Dichtung 5411633 Y wurde durch eine Dichtung mit eingefassten Dichtringen ersetzt. Die neue Dichtung wird vom ET-Lager unter der ET-Nr. 5420933 K verkauft.

Die Zylinderkopfdichtung 5411633 Y wird weiter vom Hersteller eingebaut.

Die Dichtringe 5423 139 N wurden geändert und können nicht mehr beim Einbau der alten Zylinderkopfdichtung verwendet werden. Die neuen Ringdichtungen werden auf jede Zylinderkopfdichtung einzeln abgestimmt geliefert.

Mitteilung

FAHRZEUG SM

(SB Serie SB)

MOTOR

Zufuhr - Vergaseranlage - Abgasentgiftungsanlage

Modelle USA und KANADA, DEUTSCHLAND und SCHWEDEN

ABGASENTGIFTUNGSANLAGE MODELL USA UND KANADA

Die Abgasentgiftungsanlage auf den USA-Fahrzeugen besteht aus der Entgiftung des Auslasses und der Entgiftung der Kraftstoffzufuhr.

A. ENTGIFTUNG "AUSLASS"

1) BESCHREIBUNG (s. Abb. 1)

- Eine Luftpumpe (1), welche die Umluft ansaugt, presst diese Luft in zwei Verteiler (2), welche vor jedem der beiden Auslasskrümmer sitzen, und verteilt sie über Düsen in die Auslasskanäle eines jeden Zylinderkopfes oberhalb der Auslassventile. Ein Rückstrom-Verschlussventil (3) ist an jeder Luftzufuhr an den Verteilern montiert.
- Ein Ventil (4) sitzt im Kreislauf der Luft, welche den Auslass speist. Dieses Ventil wird betätigt durch die Unterdruckveränderungen, welche im Ansaugkrümmer herrschen und gestattet es, in bestimmten Augenblicken, Luft in den Ansaugkrümmer zu schicken.
- Das Ventil setzt sich zusammen:
 - aus einer durchbohrten Membrane, welche als "dash-pot" fungiert und dem Unterdruck unterliegt, welcher im Ansaugkrümmer herrscht,
 - aus einem Schieber, welcher den Durchgang der Luft gestattet oder verhindert.

Wenn sich die Drosselklappen des Vergasers wieder schliessen, so steigt der Unterdruck im Ansaugkrümmer, die Membrane verschiebt sich, nimmt den Schieber des Ventils mit sich und die Luft gelangt in die Ansaugkrümmer. Wenn durch Vermittlung der Bohrung der Druck sich zu beiden Seiten der Membrane ausgleicht, schliesst der Schieber die Luftzufuhr in den Krümmer.

Anmerkung für Fahrzeug Modell USA.

Bei Arbeitsvorgängen in der Werkstatt, welche ein längeres Drehen des Motors im Leerlauf erfordert, ist es besser, die Luftpumpe abzuschliessen, um ein übermässiges Erhitzen der Auslasskrümmer zu vermeiden.

2) NEUE TEILE:

- Luftpumpe und Träger,
- Luftverteiler vor den Auslasskrümmern,
- Luftdüsen oberhalb der Auslassventile in einem Gesamtteil mit den Verteilern und im Auslasskrümmer befestigt,
- Anti-Rückstromventil an der Luftzufuhr zu den Verteilern montiert,
- Abschirmblech für Bremsbündel,
- Abschirmblech für Lenkungslagerung,

- Ventil für Luftzufuhr in den Ansaugkrümmer im Augenblick der Geschwindigkeitsminderung,
- thermische Abschirmung, befestigt am unteren Teil des Auslasskrümmers, bestehend aus zwei Schalenhälften, belegt mit einem Filz aus Alu-Silikatfasern,
- Blechabschirmung für Bremsleitungsbündel,
- Verbindungsschläuche,
- Keilriemen.

3) GEÄNDERTE TEILE

- Ansaugkrümmer: weist zusätzliche Bohrungen auf für Luftzufuhr im Augenblick der Geschwindigkeitsminderungen.
- Auslasskrümmer: die Austrittsrohre sowie der rechte und linke untere Austritt sind geändert.
- Vergaser:

VERGASER WEBER 42 DCNF 2/M		
Bezeichnung	Wert	Stckz.
Zerstäuber	32	2
Gemisch -Austrittsrohr	3,5	2
Hauptdüse	1,25	2
Mischrohr	F. 25	2
Luftkorrekturdüse	1,80	2
Leerlaufdüse	0,50	2
Düse Beschleunigerpumpe	0,40	1
Starterdüse	F. 7/80	2
Schwimmernadelventil	1,75	1
Pumpenrückstauventil	1	1

Einstellung des Leerlaufs

- Spezifizierungen:
- Öltemperatur: 60°-70°C. Die Arbeitsvorgänge mit 60° beginnen.
- Umlufttemperatur: 15°-30° C
- Verwendeter Kraftstoff: Super oder handelsübliches Benzin (ohne Öl)
- Fahrzeug in Hochposition

Arbeitsvorgänge

- 1.) Voreinstellung
Die Gemischregulierschrauben einschrauben, ohne festzuziehen; sie dann wieder um 1 1/2-Umdrehung lösen und die Motordrehzahl auf $850 + \begin{matrix} 50 \\ 0 \end{matrix}$ U/min bringen.
- 2.) Luftpumpe abschliessen.
- 3.) Die Gasentnahme-Sonde wahlweise in einen der beiden Auslass-Austritte einführen.
- 4.) Die CO- und CO²-HC-Werte feststellen (Vorgeschriebener CO-Wert = 2 - 2,5 %).
- 5.) Falls erforderlich, die Position der Gemischregulierschrauben eines jeden Vergasers verändern, bis man einen Leerlauf erhält, der den Bedingungen des Abs. 4.) entspricht.
- 6.) Luftpumpe wieder anschliessen.
- 7.) Einstellung der Motordrehzahl:
Ohne nochmals auf die Gemischregulierschraube einzuwirken, die Motordrehzahl auf $900 + \begin{matrix} 100 \\ 0 \end{matrix}$ U/min bringen.

8.) Die neuen CO- und CO²-HC-Werte feststellen.

Wenn die HC-Werte über 400 P. P. M. liegen:

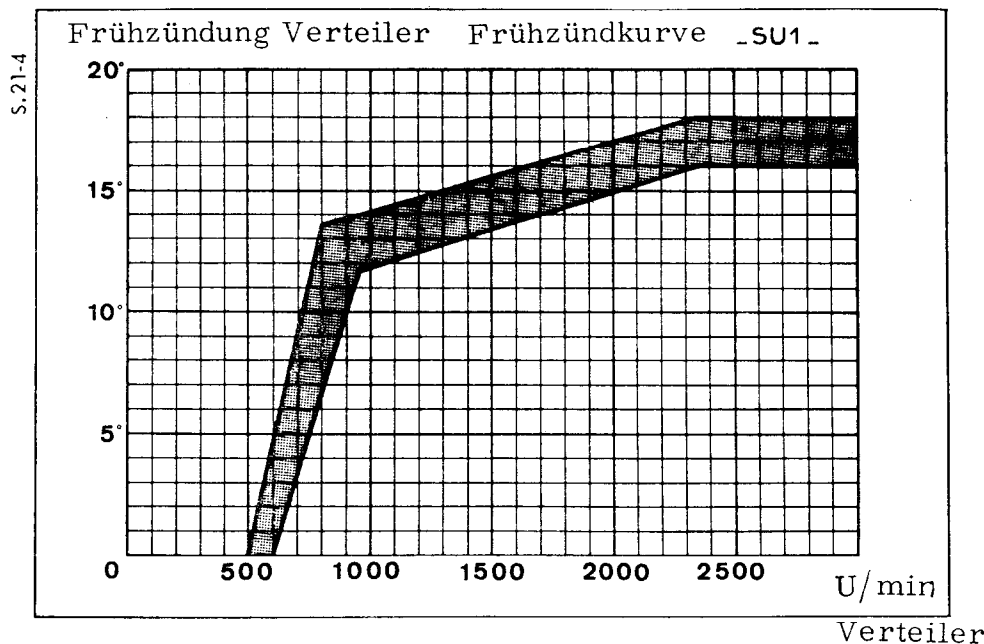
- a) dynamische Einstellung des Zündverteilers kontrollieren
($27^{\circ} \pm 1^{\circ}$ bei 2000 U/min des Motors)
- b) eventuell die Zündkerzen ausbauen. Sie reinigen und Elektroden auf 0,7 mm einstellen.

Als einwandfrei wird ein Fahrzeug angesehen, welches bei angeschlossener Luftpumpe einen CO-Gehalt gleich oder unter 1,5 % und einen HC-Wert gleich oder unter 400 P. P. M. aufweist.

- Zündverteiler:

Die Frühzündkurve ist geändert. (Siehe untenstehendes Schema)

Die dynamische Einstellung der Frühzündung beträgt $27 \pm 1^{\circ}$ an der Schwungscheibe bei mit 2000 U/min laufendem Motor



- Zündkerzen: Originaleinbau : CHAMPION N 9 Y
Genehmigter Einbau: GOLDEN LODGE H. L.

B. ENTGIFTUNG "KRAFTSTOFFZUFUHR"

BESCHREIBUNG (s. Abb. 2)

Die Entgiftungsanlage besteht aus:

- einem Hauptbehälter (1) aus Blech, dessen Einfüllöffnung durch einen Dichtstopfen verschlossen ist.
- einer Patrone (3) aus Aktivkohle, welche sich selbst regeneriert und im vorderen, linken Kotflügel sitzt.

Die in einem Hilfsbehälter (2) aufgenommen und zur Klärung dienenden Kraftstoffdämpfe werden durch den Motor zwischen Luftfilter und Anlage angesaugt, nachdem sie die Patrone mit Aktivkohle passiert haben.

ANM. : Das Ansaugrohr und das Messrheostat sind neue Teile.

C. ANDERE FÜR DEN SM, MODELLE USA UND KANADA SPEZIFISCHEN ÄNDERUNGEN

BREMSEN:

- Neue Hydraulikbündel infolge des Einbaus der Verlustanzeiger des Typs "D" für den vorderen Kreislauf und des Typs "G" für den hinteren Kreislauf; die Versorgung der Anzeiger erfolgt mit Rohren von 3,5 mm ϕ , das Rohrbündel für Austritt Pedalwerk ist entsprechend abgeändert).

- Die Gummigarnituren, welche auf die Rohre von 3,5mm ϕ montiert werden, sind verschieden und durch einen grünen Farbstreifen auf der ganzen Länge der Garnitur und auf einer Breite von einem Viertel bis zur Hälfte des äusseren Durchmessers gekennzeichnet.
- Einbau von Rilsan-Bremsleitungen für Hinterradbremse. (Bremsleitung zur Tragplatte).

REPARATUR

Entlüftung der Bremsen:

Die Entlüftung kann auf zweierlei Weise durchgeführt werden:

- a) indem man entweder leicht auf das Bremspedal tritt, um eine leichte Flüssigkeitsabgabe zu erhalten, ohne bis zum Aufleuchten der Kontrollleuchte zu gehen, also bis zum Schliessen des Anzeigers.
- b) oder indem man das Bremspedal mehrere Male auf- und niedergehen lässt.

ANM.: Diese Methoden gelten auch für D-Fahrzeuge, welche mit dieser Anlage ausgerüstet sind.

KOMPRESSOR FÜR KLIMAAANLAGE (YORK DA 209)

147 cm³ anstatt 98 cm³, elastische Verbindung "TREFLE" mit verlängerter Antriebswelle.

ELEKTRISCHE ANLAGE:

- In den USA werden die Scheinwerfer SEALED BEAM montiert. (Keine dynamische und lenkungsabhängige Betätigung der Scheinwerfer).
- Die Positionsleuchten sind bernsteinfarben.
- Die seitlichen Signalleuchten (SIDE MARKER) werden auf die vorderen und hinteren Kotflügel montiert.
- Die hinteren Leuchteinheiten für Signalgabe sind Spezialeinheiten. (Veretzte Blinker).
- Die Rückfahrleuchten sind von weisser Farbe.
- Einbau seitlicher Kennzeichenleuchten
- Einbau einer Notleuchte
- Die Diebstahlsicherung hat einen Geräuschgeber.
- Der Tachometer hat Meileneinteilung.
- Der Kontrollblock ist mit "HAZARD", der Starterzug mit "CHOKE", das Kommandogerät mit "LIGHTS", der Scheibenwischer- und Scheibenwascherschalter mit "WIPE" und "WASH" gekennzeichnet.
- Diese Fahrzeuge haben weder Nebelleuchten nach Radio. Antennenkabel und die Lautsprecher sind mit eingebaut, die Antenne wird auf Wunsch geliefert.

ANM.: Die Fahrzeuge für KANADA werden serienmässig mit dynamischen und lenkungsabhängigen Scheinwerfern ausgerüstet.

Die Umrüstung auf Scheinwerfer SEALED BEAM kann durch CITROEN KANADA durchgeführt werden.

KAROSSERIE

- Der vordere Teil ist besonders gestaltet. (Infolge des Scheinwerfereinbaus).
- Die Türverriegelung hat ein besonderes System für Innenverriegelung.
- Einbau von USA-typgeprüften Sicherheitsgurten vorn und hinten. (KLIPPAN).
- Das Fahrzeug hat kein Kennzeichenblech. Diese werden von der USA-Administration geliefert. Die Plakette über die Erfüllung der Sicherheitsvorschriften ist am vorderen, linken Karosseriepfeiler befestigt. Die Plakette über die Erfüllung der Abgasvorschriften ist am Windfangblech unter der Motorhaube befestigt.
- Ein Etikett im Handschuhfach gibt Daten und Drücke der Reifen an.
- Das Herstellerschild sitzt am Träger für die elektrischen Kommandogeräte, links vom Lenkrad.

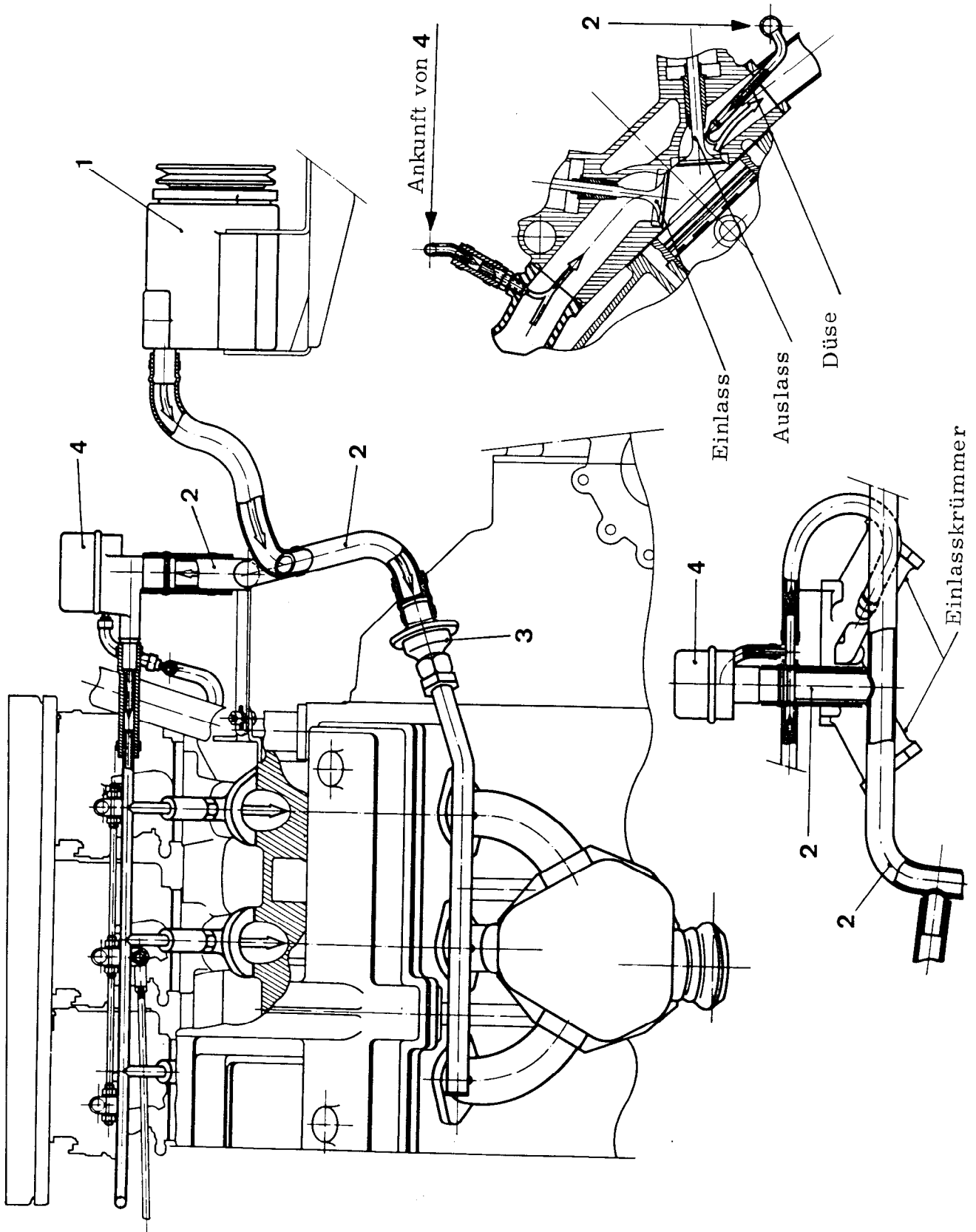


Abb. 1 ABGASENTGIFTUNG - AUSLASS

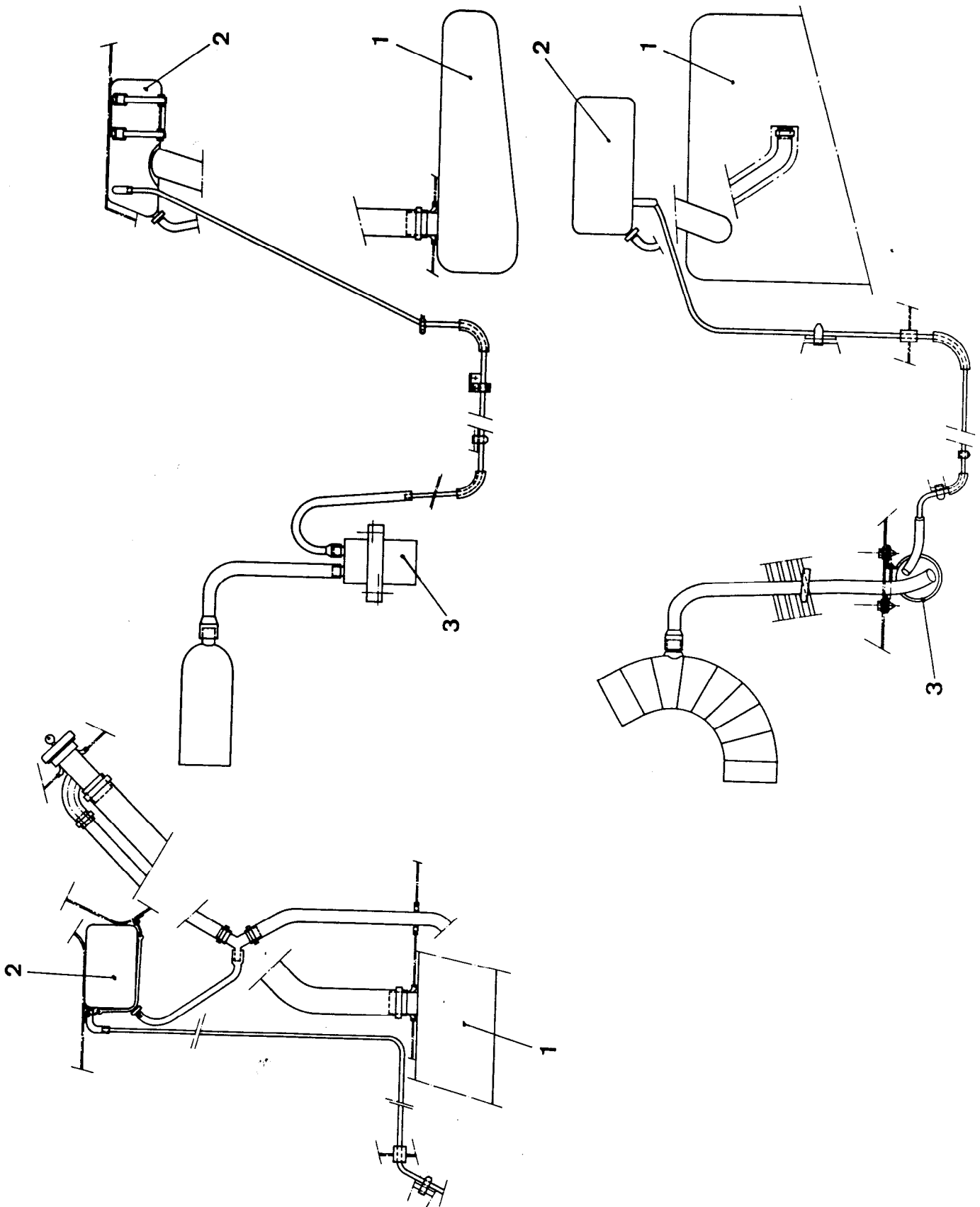


Abb. 2 ABGASENTGIFTUNG - KRAFTSTOFFZUFUHR

- Das Etikett über die Zollabfertigung ist an der Windschutzscheibe aufgeklebt.
- Das Fahrzeug wird mit einem Werkzeugbesteck und einem Topf Farbe von 250 g geliefert.
- Die Reifen sind numeriert.

VERSCHIEDENES

In der Zeit vom 15. Okt. - 30. April wird das Fahrzeug mit Frostschutz für -30° C und in der Zeit vom 1. Mai - 14. Oktober mit Frostschutz für -5° C geliefert.

ANM.: FAHRZEUG "KANADA"

- Der vordere Teil ist besonders gestaltet.
- Kein Etikett für Zollabfertigung an der Windschutzscheibe.

ABGASENTGIFTUNGSANLAGE TYP DEUTSCHLAND
UND SCHWEDEN

Die Abgasentgiftung beim Typ Deutschland und Schweden betrifft nur den "Auspuff". Es bestehen jedoch Unterschiede, die nachstehend detailliert werden.

- Auspuffkrümmer: unterscheidet sich vom Typ "Frankreich" nur durch Bohrungen, die dazu bestimmt sind, die Luftdüsen durchzulassen und durch den Einbau von Rohren, die zur Analyse der Abgase benutzt werden.
- Vergaser:

WEBER-VERGASER 42 DCNF 16		
Bezeichnung	Wert	Stckz.
Zerstäuber	32	2
Gemischaustrittsrohr	3,5	2
Hauptdüse	1,30	2
Mischrohr	F. 25	2
Luftkorrekturdüse	1,80	2
Leerlaufdüse	0,45	2
Düse für Beschleunigerpumpe	0,40	1
Starterdüse	F. 7/80	2
Schwimmernadelventil	1,75	1
Rückstauventil für Pumpe	1	1

Einstellung des Leerlaufs

Spezifizierungen: wie bei den Modellen USA/KANADA

Arbeitsvorgänge:

- 1.) Voreinstellung.
Leerlaufgemischregulierschrauben einschrauben, ohne festzuziehen, dann wieder um 1 1/2-Umdrehung lösen.
- 2.) Einstellung der Motordrehzahl
Mit Hilfe der gemeinsamen Einstellschraube der Drosselklappen die Motordrehzahl auf 850 ± 50 U/min bringen.

3.) Zylinder für Zylinder an den Entnahmekrümmern analysieren. Einzu-
haltende Bedingungen:

CO : 1-1,5 %

CO₂ : 11-13 %

HC : 100-150 P. P. M.

Luftpumpe angeschlossen

4.) Die festgestellten Werte eintragen.

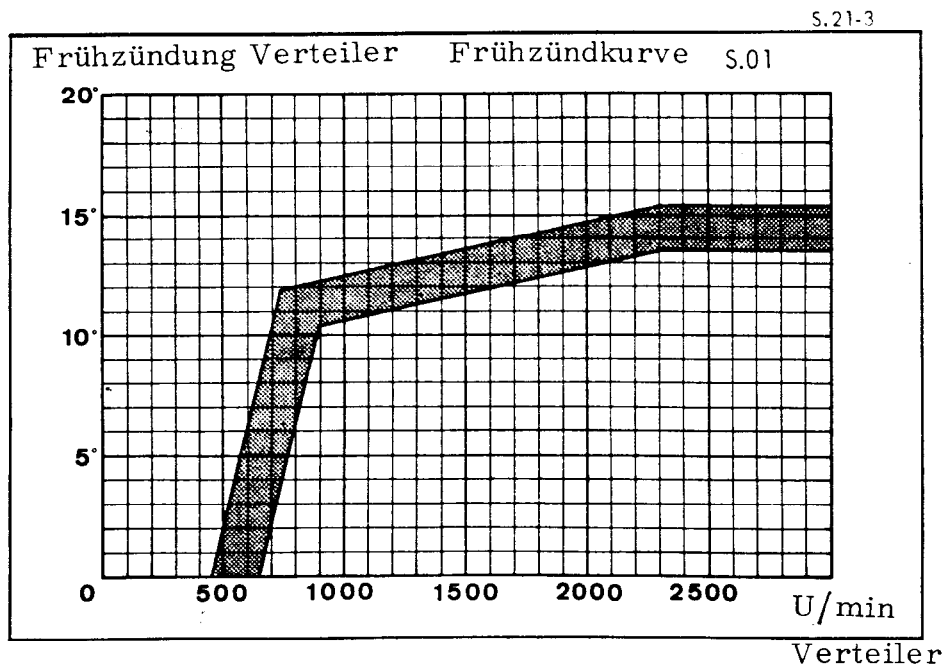
5.) Im Falle einer Neueinregulierung kontrollieren und versuchen, die gleichen
CO-CO₂-HC-Werte an jedem der Zylinder zu erhalten, indem man die
Gemischregulierschrauben der Vergaser betätigt.

6.) Falls erforderlich, den Elektrodenabstand der Zündkerzen kontrollieren
(0,7mm).

- Zündverteiler:

Die dynamische Einstellung der Frühzündung ist die gleiche wie bei den Fahr-
zeugen des Typs Frankreich, $29^{\circ} + 1^{\circ}$ an der Schwungscheibe (vor O. T.),
Motor mit 2000 U/min laufend.

Die Frühzündkurve des Verteilers ist ebenfalls die gleiche wie beim Typ
Frankreich.



- Zündkerzen

Die gleichen wie beim Typ Frankreich.

Erster Einbau: BOSCH W 175 T 30

Genehmigter Einbau: wie beim Typ
Frankreich
(s. TR 435/71).

ANM. :

SCHWEDEN, die SCHWEIZ und NORWEGEN wenden schon jetzt die Sicher-
heitsnormen hinsichtlich der Bremsung an.

Infolgedessen werden die Fahrzeuge mit Flüssigkeitsverlustanzeigern ausge-
rüstet. (Siehe vorhergehende Seiten, Abs. C).

S-FAHRZEUGE

(SB Serie SB)

MOTOR

Sicherheitsvorrichtung an der Kraftstoffpumpe

Ab 2. November 1971 gestattet eine Sicherheitsvorrichtung an der Kraftstoffpumpe folgendes:

- 1.) Den Stillstand der Kraftstoffpumpe nach einer bis fünf Sekunden Betriebsdauer, Schalter für Diebstahlsicherung in Position Zündung (Motor im Stillstand).
- 2.) Den Betrieb der Kraftstoffpumpe, Schalter für Diebstahlsicherung in Position Anlassen (Anlasser unter Spannung).
- 3.) Die ständige Funktion der Kraftstoffpumpe, wenn die Motordrehzahl über 500 ± 50 U/min liegt.
- 4.) Den Stillstand der Kraftstoffpumpe, wenn die Motordrehzahl unter 350 ± 100 U/min liegt.

NEUE TEILE

Relais für Kraftstoffpumpe	1 D 5413 302 P
Sicherheit für Kraftstoffpumpe	1 S 5421 606 A
Elektrisches Kabelbündel	2 S 5421 604 D

SITZ DER VORRICHTUNG

Das Pumpenrelais wird durch eine elastische Schelle am Zuführbündel des Armaturenbrettes befestigt (zugänglich durch Ausbau des Kontrollblockes).

Die Sicherheitsvorrichtung ist im Innern des Fahrzeuges am Windfangblech auf Beifahrerseite befestigt.

FUNKTION (Siehe Grundschemata)

Wenn die Sicherheitsvorrichtung eine Drehzahlinformation vom Drehzahlmesser empfängt, die zwischen 225 und 275 U/min Verteiler liegt, so wird der Kreislauf der Zündspule zum Abruf des Pumpenrelais an der Masse geschlossen, wodurch der Kontakt 1 hergestellt ist. Die Kraftstoffpumpe steht unter Spannung.

Eine Drehzahl von 50-100 U/min Verteiler weniger als die, welche das Schliessen des Kontaktes 1 hervorgerufen hat, bewirkt das Öffnen dieses Kontaktes durch Unterbrechung der Rückkehr des Kreislaufs der Abrufspule zur Masse. Die Kraftstoffpumpe steht nicht mehr unter Spannung.

In Ruhestellung ist der Kontakt 2 des Relais geschlossen, die Kraftstoffpumpe erhält die Spannung vom Anlasser (Zufuhr des Magnetschalters).

REPARATUR (Kontrollvorgang)

Die Vorrichtung muss den Bedingungen 1, 2, 3, 4, die auf Seite 1 angegeben sind, entsprechen, anderenfalls:

A - KONTROLLE DER PUMPENFUNKTION:

Kabel mit weissem Stecker vom Relais der Kraftstoffpumpe abschliessen. Diesem Kabel eine Spannung von 12 Volt geben. Die Kraftstoffpumpe muss sich ständig drehen, anderenfalls gibt es eine Störung an der Pumpe oder ihrem Kreislauf.

B - KONTROLLE DES RELAIS DER KRAFTSTOFFPUMPE IN STELLUNG 2 "RUHE"

- 1.) Kabel mit gelbem Stecker vom Relais der Kraftstoffpumpe abschliessen. Wenn der Anlasser unter Spannung steht, (Schalter für Diebstahlsicherung in Position Anlassen), muss man eine Spannung von 12 Volt an diesem Kabel feststellen, anderenfalls gibt es eine Störung am Kabelbündel oder den Anschlüssen.
- 2.) Das vorher abgeschlossene Kabel wieder anschliessen. Das Kabel mit weissem Stecker vom Pumpenrelais abschliessen. Wenn der Anlasser unter Spannung steht, (Schalter der Diebstahlsicherung in Position Anlassen), muss eine Spannung von 12 Volt an der freien Klemme vorhanden sein, anderenfalls muss das Relais ausgewechselt werden.

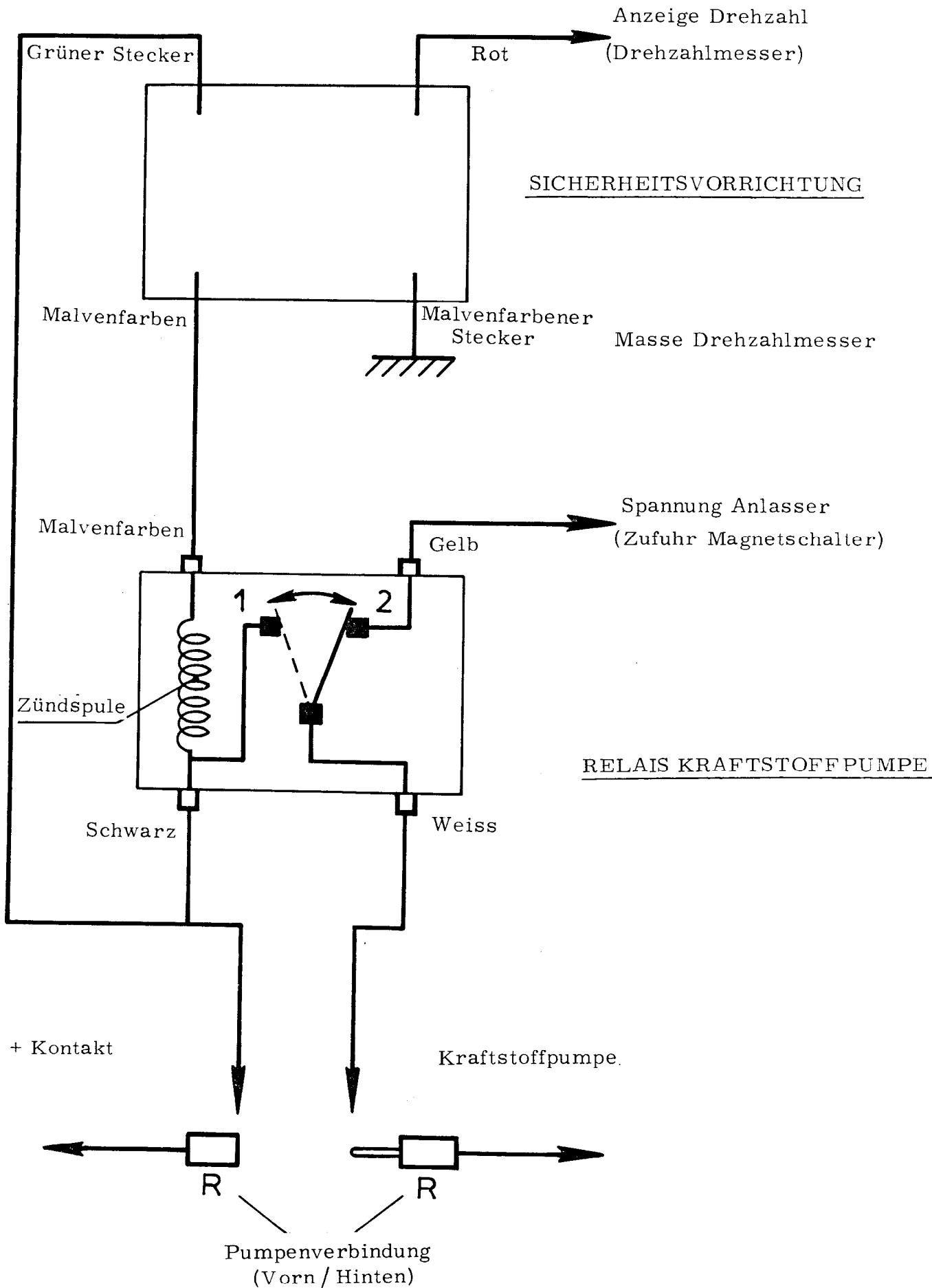
C - KONTROLLE DES RELAIS DER KRAFTSTOFFPUMPE IN POSITION 1 "GESCHLOSSEN"

- 1.) Kabel mit schwarzem Stecker vom Relais der Kraftstoffpumpe abschliessen. Zündung einschalten: man muss an diesem Kabel eine Spannung von 12 Volt feststellen, anderenfalls gibt es eine Störung beim Kabelbündel.
- 2.) Das vorher abgeschlossene Kabel wieder anschliessen. Das Kabel mit malvenfarbenem Stecker vom Relais der Kraftstoffpumpe abschliessen. Die freie Klemme an Masse bringen. Wenn die Zündung eingeschaltet ist, muss sich die Kraftstoffpumpe ständig drehen, anderenfalls ist das Relais auszuwechseln.

D - KONTROLLE DER SICHERHEITSVORRICHTUNG:

Wenn das Relais der Pumpe in Ordnung ist, muss die Sicherheitsvorrichtung den auf Seite 1 angegebenen Bedingungen 1, 2 und 3 entsprechen. Wenn Bedingung 1 nicht erfüllt wird, so ist nach Überprüfung der Anschlüsse die Sicherheitsvorrichtung auszuwechseln. Wenn die Bedingungen 3 und 4 nicht erfüllt werden, so ist nach Überprüfung der Funktion des Drehzahlmessers und seiner Anschlüsse die Sicherheitsvorrichtung auszuwechseln.

ANM.: Im Störfalle ist es möglich, die Sicherheitsvorrichtung provisorisch auszuschalten, indem man die beiden Kabel mit rotem Stecker (R) der vorderen und hinteren Verbindung direkt anschliesst wie bei den Fahrzeugen, die nicht mit der Änderung ausgerüstet sind. (Die Verbindung ist zugänglich, wenn man die rechte Seite der Konsole ausbaut).



TM 710/72

H/UH/--

24. Januar 1972

Mitteilung

NEUE KRAFTSTOFFE ab 01.01.72

Durch gesetzliche Vorschrift ist der Bleigehalt des Kraftstoffes reduziert worden, wodurch auch die Oktanzahlen gesunken sind, und zwar jeweils um 2 Punkte:

Normalkraftstoff auf 91,
Superkraftstoff auf 96 - 98 Oktan.

Durch diese Massnahme können unsere Typen 2 CV, DYANE und D-SPEZIAL betroffen sein, die bisher an der Grenze lagen und noch mit Normalkraftstoff betrieben werden konnten.

Solange wir vom Werk keine anderslautenden Informationen haben, weisen Sie Ihre Kunden darauf hin, dass durch diese Änderung des Gesetzgebers im Interesse des Umweltschutzes (Bleigehalt) die Verwendung von Superkraftstoff empfohlen wird, wo bisher noch Normalkraftstoff möglich war.

Der heutige Superkraftstoff der Marken-Fabrikate ist für sämtliche Typen unseres Lieferprogramms ausreichend.

S-FAHRZEUGE

(SB - Serie SB)

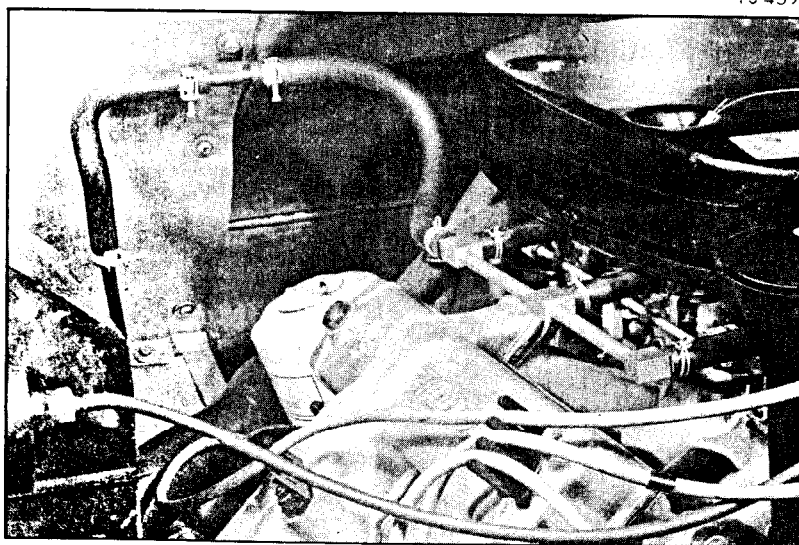
MOTOR

Kraftstoffzufuhr

Seit dem 22. November 1971 sind die Fahrzeuge anstelle der Zufuhr durch Verbindungsschlauch und "Banjo"-Verbindungen mit einer Zufuhrleitung mit 3 Abgängen zu den auf dem Vergaserdeckel eingeschraubten Verbindungen ausgerüstet.

Ab 10. Januar 1972 werden die Verbindungsschläuche von den Vergasern zur Zufuhrleitung mit Befestigungsschellen ausgerüstet (s. untenstehende Abbildung).

10 459



ANM. :

Fahrzeuge, die zwischen dem 22. November 1971 und dem 10. Januar 1972 herausgekommen sind, müssen bei einem Aufenthalt in der Werkstatt mit den Schellen 5 426 229 ausgerüstet werden.

REPARATUR

Es ist möglich, diese Änderung bei den Fahrzeugen durchzuführen, die vorher erschienen sind, wenn man die Angaben des nachstehenden Schreibens MR 174-1 befolgt.

PFLEGE UND UNTERHALTUNG

Bei der Überprüfung "WERKSTATTKONTROLLE" muss das Anzugsmoment der Schraubverbindungen kontrolliert werden. Es muss 2,2-2,5 mkg betragen.

FAHRZEUGE SM

MOTOR

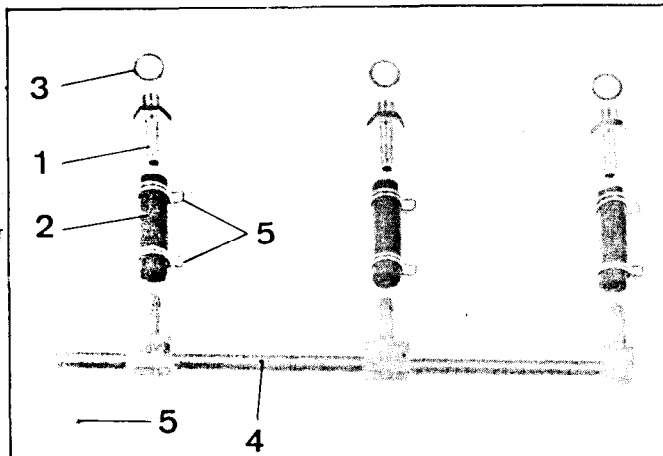
Auswechseln einer VERGASER-ZUFÜHRLEITUNG

10467

I. Sich beim ET-Lager beschaffen:

Ein Gesamtteil Nr. 5424076 Y, bestehend aus:

- 3 Verbindungsschrauben (1) 5423866
- 3 Verbindungsschläuche (2) 5424031
- 3 Kupferdichtungen (3) ZD. 9245800 U
- 1 Zuführleitung (4) 5423869
- 7 Schellen (5) 5426229



II. REPARATUR

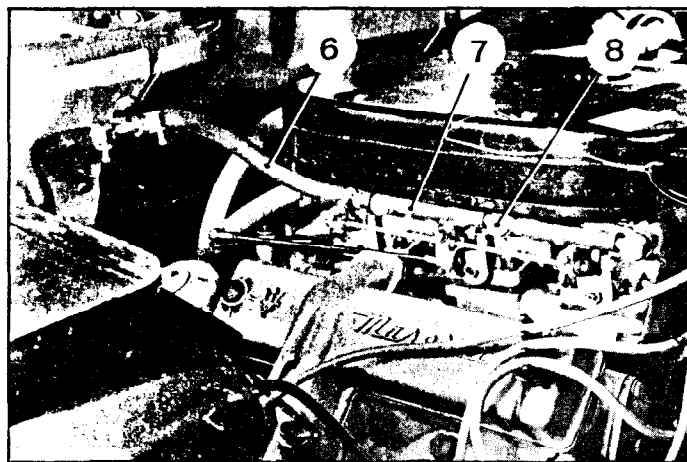
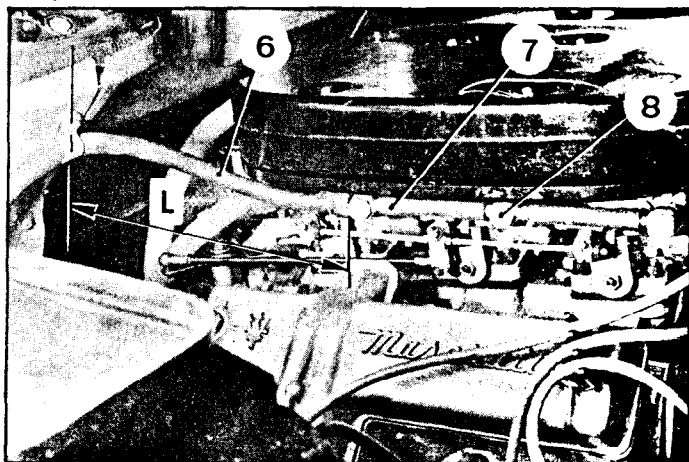
Kontrollieren, ob der Einbau des Kraftstoffzuführschlauches einer der beiden untenstehenden Abbildungen entspricht. Bei den Fahrzeugen bis Juni 1971 :
L = 250 mm (Abstand der Schraubenachse zum Ende des Gummirohres)

Fahrzeuge → Juni 1971

Fahrzeuge ← Juni 1971

10420

10421



III. AUSBAU

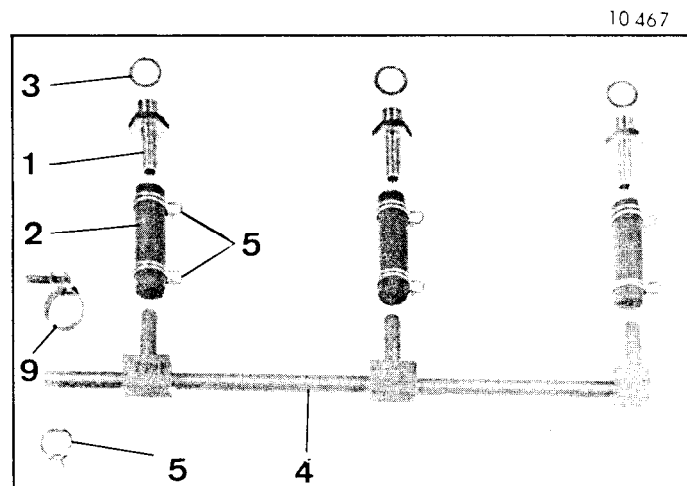
Schlauch (6) von auszuwechselnder Zuführleitung (7) abschliessen.
Die Verbindungsschrauben (8) und die Leitung (7) ausbauen.

WICHTIG!

Die Fiber-Dichtungen der Verbindungsschrauben dürfen nicht wiederverwendet werden.

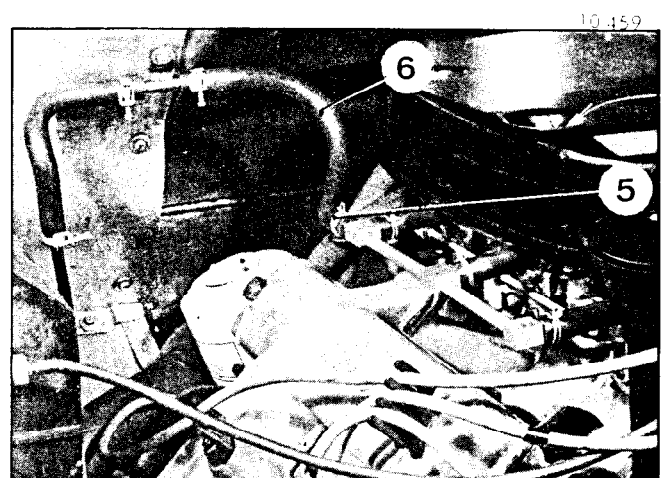
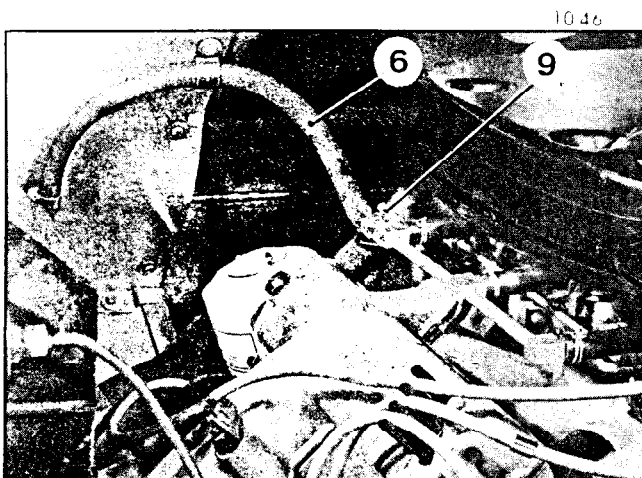
IV. EINBAU

1. Kontrollieren, ob die Gewindegänge und die Auflageflächen und Dichtungen an den Vergasern in Ordnung sind. Ebenfalls prüfen, ob die Auflageflächen der Verbindungsschrauben und der Kupferdichtungen in Ordnung sind.
2. Die Verbindungsschrauben (1) einbauen und mit 2, 2-2,5 mkg festziehen. Die Kupferdichtungen (3) zwischenlegen.
3. Die Verbindungsschläuche (2), ausgerüstet mit den Schellen (5) auf die Verbindungsschrauben aufbringen und die Leitung (4) in die Verbindungsschläuche stecken.
4. Die Schellen (5) an den Verbindungsschläuchen (2) anbringen.
5. Den Kraftstoffzuführschlauch (6) an die Leitung anschliessen.
6. Schraubenschelle (9) festziehen. (Fahrzeuge → Juni 1971). Schelle (5) anbringen (Fahrzeuge ← Juni 1971)



Einbau einer neuen Kraftstoff-Zuführleitung an den Fahrzeugen → Juni 1971

Einbau einer neuen Kraftstoff-Zuführleitung an den Fahrzeugen ← Juni 1971



TM 725/72

Übersetzung v. MR 17-1/1

Gruppe 1

H/UH

29. März 1972

Mitteilung

KRAFTSTOFFPUMPE, ALLE TYPENDRUCKPRÜFUNG, DICHTIGKEIT DES ANSAUGVENTILSDICHTIGKEIT DES NADELVENTILS AM VERGASER

Erforderliche Prüfgeräte: 1 Manometer 0-500g (Fa. Muller 441)
1 Gerät D. O. B. der Fa. WILMONDA.

VORBEREITENDE ARBEITEN:

- Motorhaube öffnen,
- Kraftstoffzufuhrleitung am Vergaser abnehmen,
- und am Messgeräteingang anschliessen,
- Schlauch des Messgerätes am Vergasereingang anschliessen,
- Messgerät am Vergaser befestigen (Federklemme)
- Rändelknopf am Messgerät um eineinhalb Umdrehungen lösen,
- Motor anlassen.

DRUCKPRÜFUNG BEI PUMPLEISTUNG GLEICH NULL:

- Rändelknopf am Messgerät festziehen,
- Druck am Manometer ablesen,
Siehe beiliegende Wertetabelle.

DRUCKFESTIGKEIT DES ANSAUGVENTILS PRÜFEN:

- Motor abstellen,
- Zeitnahme für einen Druckabfall von 20 Millibar.

DICHTIGKEIT DES NADELVENTILS AM VERGASER:

- Rändelknopf am Messgerät lösen,
- Motor anlassen und einige Augenblicke drehen lassen,
- Motor abstellen,
- Zeitnahme für einen Druckabfall von 20 Millibar;
- Zeitdifferenz zwischen erster Zeitnahme und eben genannter gibt die Grössenordnung für den Druckverlust an.

ABBAU DES PRÜFGERÄTES:

- Rändelknopf des Gerätes abbauen,
- Motor anlassen und einige Augenblicke drehen lassen,
- Motor abstellen,
- Rändelknopf öffnen,
- Messgerät abbauen,
- Kraftstoffzufuhrleitung am Vergaser anschliessen.
- Motorhaube schliessen.

DRUCK BEI KRAFTSTOFFPUMPLEISTUNG GLEICH NULL

Fahrzeugtyp	Drücke
D alle Typen mit Vergaser	275 bis 325 mB
SB Serie SB	330 mB
GS	250 mB 150 - 180
A alle Typen	180 mB

TM 723/72

Übersetzung v. NI 12 S
Gruppe 1

H/UH

29. März 1972

Mitteilung

FAHRZEUG SM

(SB Serie SB)

MOTORInstandsetzung

Die Bedeutung der Kennzeichen an den Bauteilen des Maserati-Motors C 114/1 wird in der umseitigen Reparaturanleitung MR 100-19 erläutert.

Bei Instandsetzung des Motors muss diese Kennzeichnung unbedingt bei der Bestellung von Ersatzteilen berücksichtigt werden.

ANMERKUNG

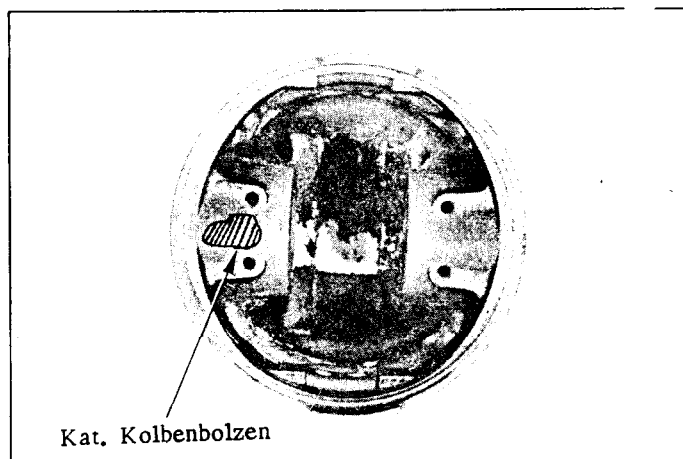
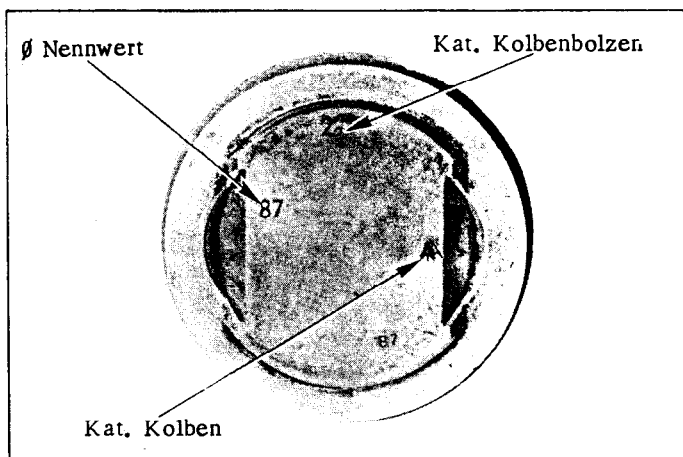
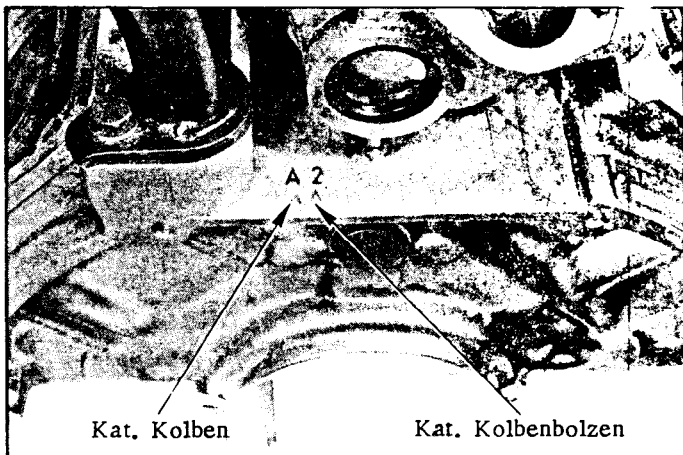
Spätere Änderungen dieser Kennzeichnung sind Gegenstand eines Nachtrages zu diesem Schreiben.

FAHRZEUG SM

MOTOR

Bauteilekennzeichnung des Motors C 114/1

I. Kennzeichnung an Zylinderblock und Kolben:



Diese Kennzeichnungen geben die Kategorie der Kolben- und Kolbenbuchsendurchmesser sowie die Kategorie der Kolbenbolzen an.

ANMERKUNGEN:

1. Kolbenbuchsen werden zur Zeit nur auf besondere EXPORT-Bestellung durch das ET-Lager geliefert.
2. Kolbenbolzen der Kategorie B werden nicht geliefert.

KENNZEICHNUNG DER KOLBEN- UND KOLBENBUCHSEN KATEGORIE

Diese Kennzeichen sind am Zylinderblock und auf dem Kolbenboden eingeschlagen.

Buchsen und Kolben Kategorie A

Ø Bohrung Buchse = 87 - 87,010 mm
Ø (mögl.) Kolben = 86,950-86,960 mm

Buchsen und Kolben Kategorie B

Ø Bohrung Buchse 87,010-87,020 mm
Ø (mögl.) Kolben = 86,960-86,970 mm

Anmerkung:

Zu diesen werkseitigen Kategorien A und B bestehen 2 Instandsetzungskategorien C und D

Buchsen und Kolben Kategorie C

Ø Bohrung Buchse = 87,200-87,210 mm
Ø (mögl.) Kolben = 87,150-87,160 mm

Buchsen und Kolben Kategorie D

Ø Bohrung Buchse = 87,210-87,220 mm
Ø (mögl.) Kolben = 87,160-87,170 mm

Für Kolben besteht nur eine Gewichtskategorie: 411 ± 3 g

KENNZEICHNUNG DER KOLBENBOLZEN-KATEGORIE

Die Kennzeichnung besteht aus:

- Buchstabe oder Ziffer am Zylinderblock,
- Farbklecks im Kolben oder Ziffer auf dem Kolben (ab Motor-Nr. 104.500).

Kolbenbolzen

Kolbenbolzen Kategorie A

(Schwarzer Farbklecks od. Ziffer (1) am Kolben und Buchstabe A oder (1) am Zylinderblock)

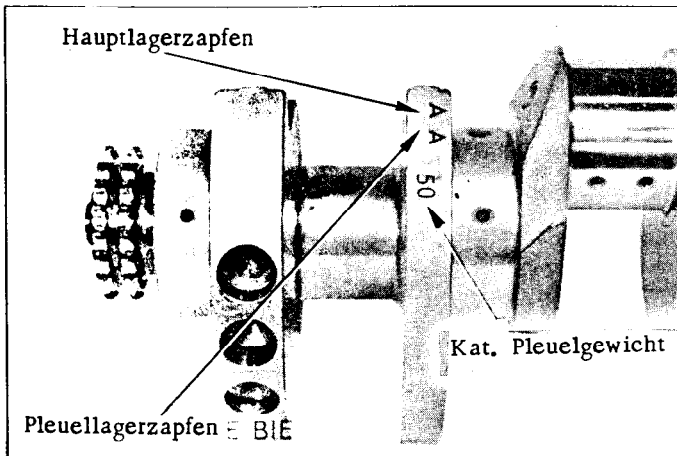
Ø Bohrung Kolben = 23,9970-23,9995 mm
Ø Kolbenbolzen = 23,9860-23,9885 mm

Kolbenbolzen Kategorie B

(Weisser Farbklecks oder Ziffer (2) am Kolben und Buchstabe B oder (2) am Zylinderblock)

Ø Bohrung Kolben = 23,9995-24,0020 mm
Ø Kolbenbolzen = 23,9885-23,9910 mm.

II. Kennzeichnungen an Kurbelwelle und Pleuel



Die Kennzeichnungen verweisen auf die Kategorien der Durchmesser des Hauptlagerzapfens, des Pleuellagerzapfens und auf die Kategorie des Pleuelgewichtes.

KENNZEICHNUNG DES HAUPTLAGERZAPFENS

Die Kennzeichen sind auf der Wange des 5. Kurbelzapfens und auf den Lagerschalen eingeschlagen.

Kategorie A (Kennz. MM 66 558 auf Lagerschale)

Ø Hauptlagerzapfen = 76,185-76,195 mm

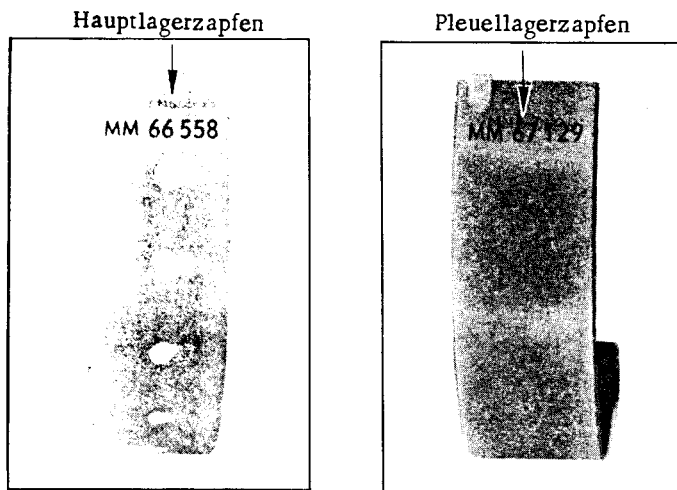
Kategorie B (Kennz. MM 71 622 auf Lagerschale)

Ø Hauptlagerzapfen = 76,058-76,068 mm

Kategorie C (Überholung)(Kennz. MM 70 347 auf Lagerschale)

Ø Hauptlagerzapfen = 75,931 - 75,941 mm

ANM. : Durch die Vorspannung der Lagerschalen in ungespanntem Zustand ist deren Querschnitt geringer als der des Hauptlagers, so dass nach Verschraubung der Lager das erforderliche Spiel erzielt wird.



KENNZEICHNUNG DES PLEUELLAGERZAPFENS

Die Kennzeichen sind in gleicher Weise wie für den Hauptlagerzapfen angebracht.

Kategorie A (Kennz. MM 67 129 auf Lagerschale)

Ø Pleuellagerzapfen = 57,110-57,120 mm.

Kategorie B (Kennz. MM 71 621 auf Lagerschale)

Ø Pleuellagerzapfen = 56,983-56,993 mm

Kategorie C (Überholung) (Kennz. MM 70 360 auf Lagerschale)

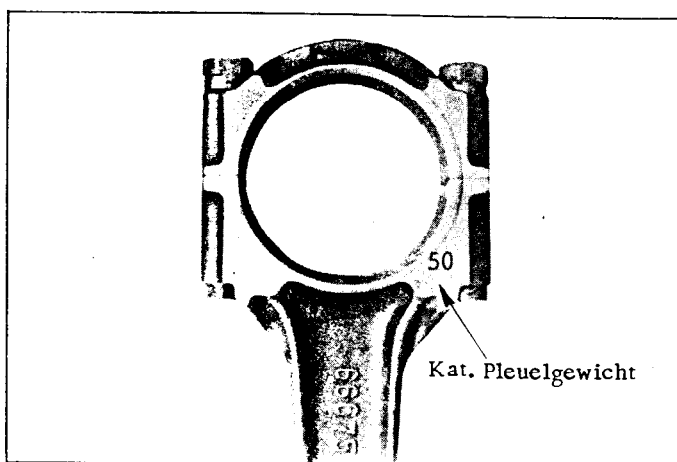
Ø Pleuellagerzapfen = 56,856-56,866 mm

KENNZEICHNUNG PLEUELGEWICHT

Das Kennzeichen ist auf der Wange des 5. Kurbelzapfens und am Pleuelkopf aufgeschlagen.

Das Gewicht entspricht der Pleuelstange und dem Gegengewicht der Kurbelwelle.

(Das Gegengewicht entspricht dem Gewicht von Pleuelstange, Lager, Kolben und Kolbenbolzen sowie Kolbenringen).



TM 724/72

Übersetzung v. NI 13 S
Gruppe 1

H/UH

29. März 1972

Mitteilung

FAHRZEUGE SM

(SB Serie SB)

MOTOR

Kettenführung für Zweitkette

An Motoren, die vor der Motornummer 105 304 liegen und deren Zylinderköpfe mit Kettenführungen alter Bauart ausgerüstet sind, muss anlässlich eines Zerlegens des Motors die Befestigung dieser Führungen in der umseitig beschriebenen Weise geändert werden. (Siehe TR 452/71).

FAHRZEUG SM

Motor

AUSWECHSELN DER KETTENFÜHRUNG DER ZWEITKETTE
AM ZYLINDERKOPF

FÜR MOTOREN VOR DER MOTORNUMMER 105 304

I. Sich vom Ersatzteillager beschaffen (für einen Zylinderkopf):

- 1 Kettenführung	5 405 688 D
- 1 Unterlegscheibe $\phi = 5 \times 12$	ZD. 9277000 U
- 2 Unterlegscheiben $\phi = 5 \times 20$ (Führungsflansch)	ZD. 9276900 U
- 1 Schraube 5×16	ZD. 9366130 W
- 1 Schraube 5×18	ZD. 9464300 W
- 2 Dichtungen	5422303 B
- Hutmuttern	5422304 M

II. Ausbau

Zylinderkopf abnehmen - zerlegen (s. Arbeitsvorgang S. 100-3 des Reparaturhandbuches Nr. 581-3).

III. Arbeitsvorbereitung:

- a) Sollte einer der Noppen (a) der Kettenführung abgearbeitet sein, so müssen beide abgefeilt und durch Distanzscheiben $\phi 5 \times 20$ ersetzt werden (s. Abb. 1).
- b) Noppen (b) zum Einsatz der Befestigungsschrauben (Abb. 2) ebenfalls abfeilen bis zu dem Mass (c) = $6^{+0,2}_{-0}$ mm (s. Abb. 3).
- c) Die Befestigungsbohrungen der Kettenführung am Zylinderkopf durchbohren $\phi = 5$ mm.
- d) Entsprechend (Abb. 6) eine der Scheiben abändern. (Wird auf der Seite Zylinderkopfdichtung eingebaut).
- e) Kettenführung in folgender Reihenfolge einbauen:
Zwei Unterlegscheiben (4), Kettenführung (3), Scheibe (2), Schrauben (1) und (7).
Dichtungen (6) und Muttern (5) mit der Hand ansetzen.
Dichtungen (6) und Muttern (5) müssen besonders bei (d) richtig anliegen, (s. Abb. 3). Ist dies der Fall, muss eine Anflächung von $\phi = 10$ mm durchgeführt werden.
- f) Teile erneut anbauen. Mutter (5) mit 0,5 mkg festziehen.
Muttern mit LOCTITE einbauen.

IV. Einbau

Zylinderkopf zusammensetzen und einbauen.

Abb. 1

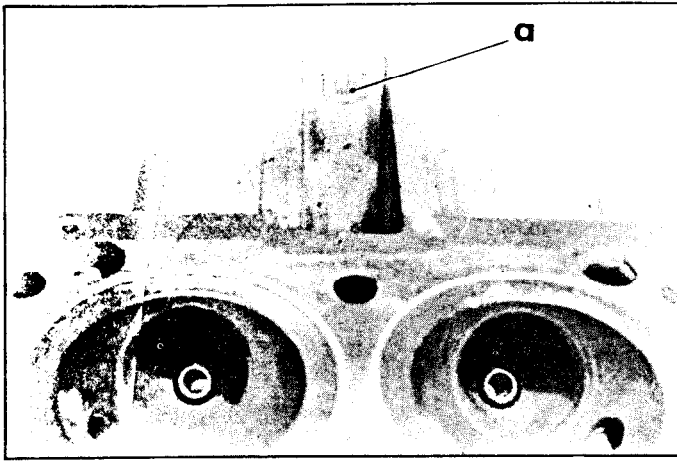


Abb. 2

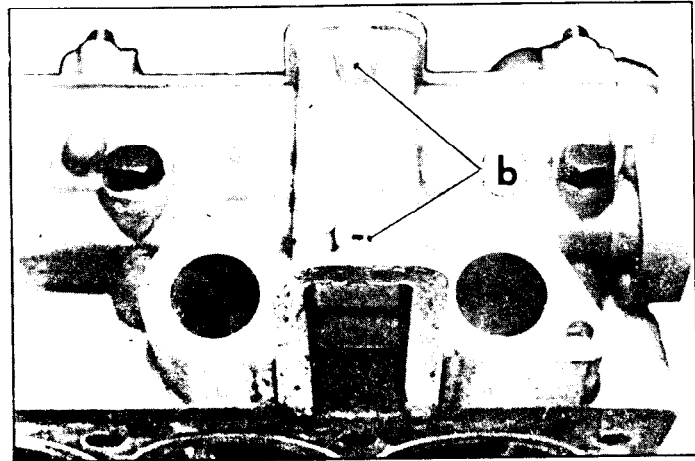


Abb. 3

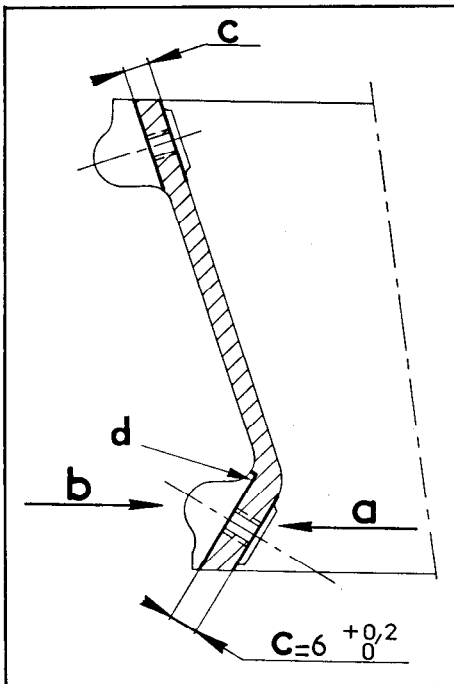


Abb. 4

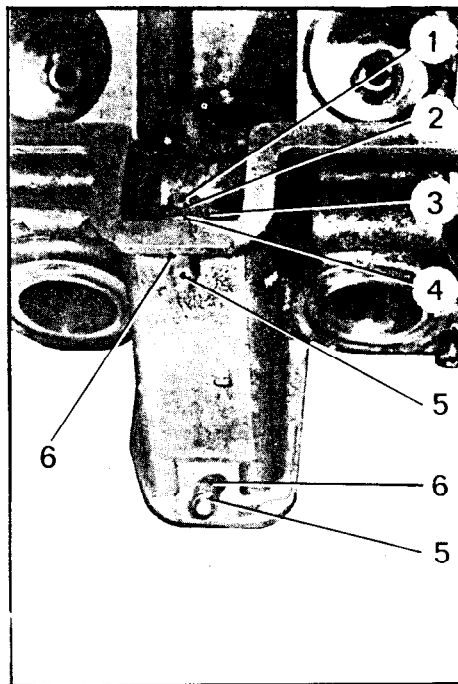


Abb. 5

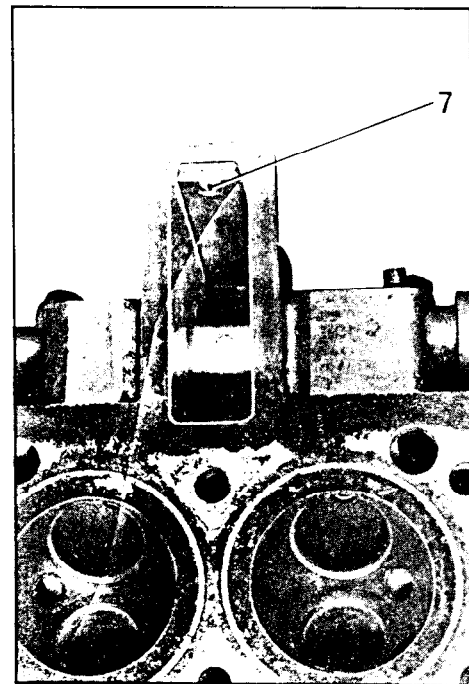
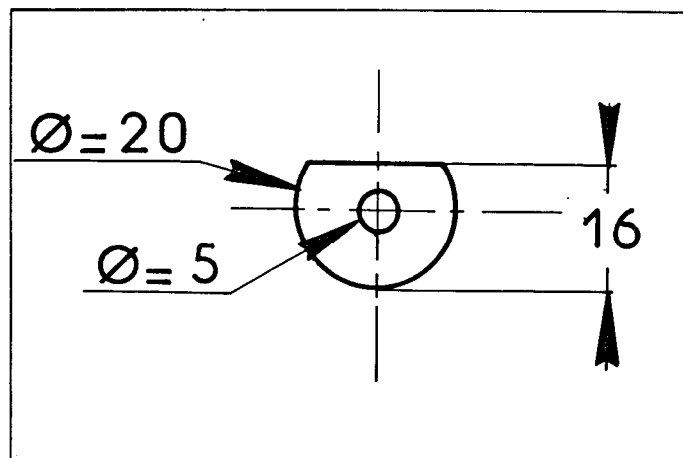


Abb. 5



FM 727/72
Gruppe 1

E/UH

17. April 1972

Mitteilung

Nachdieseln

Sie sind bereits darüber unterrichtet, dass durch gesetzliche Vorschriften die Qualität der ab 1. 1. 1972 verkauften Kraftstoffe reduziert wurde und die MOZ- und ROZ-Werte damit gesunken sind.

Aus dieser Massnahme kann, je nach Einsatzbedingungen der Fahrzeuge, beim Abstellen der Motoren ein sog. "Nachdieseln" oder "Nachlaufen" des Motors auftreten. Als Fachleute sind Sie mit dieser Nebenerscheinung vertraut, so dass weitere Erläuterungen nicht notwendig sind.

Wir wollen Sie auf diese Tatsache nur nochmals aufmerksam machen, damit in solchen Fällen dem Kunden gegenüber gleich richtig argumentiert werden kann und unnötige Versuche mit teuren Nacharbeiten von vornherein vermieden werden.

Die Ursache liegt keinesfalls an den Motoren, sondern im heutigen Kraftstoff. Voraussetzung ist natürlich immer, dass die vom Werk vorgeschriebenen Motoreinstellungen korrekt eingehalten sind.

Mitteilung

FAHRZEUGE ALLE MODELLE

KRAFTSTOFFZUFUHR

Bestimmung des Kraftstoffverbrauchs nach DIN

Die DIN-Norm legt ein Verfahren für die Messung des Kraftstoffverbrauchs fest, welches Werte bestimmt, die reproduzier- und vergleichbar sind. Je nach der Fahrweise und dem Strassenverkehr werden sich in der Praxis unterschiedliche Verbrauchswerte ergeben.

A. BEDINGUNGEN, DIE SICH AUS DER DIN-NORM ERGEBEN

I. FAHRZEUG

Das Fahrzeug, dessen Kraftstoffverbrauch man bestimmen will, muss in allen Punkten der Serienproduktion entsprechen.

Es muss fahrbereit sein und die folgenden Einstellungen müssen nach den Vorschriften des Herstellers durchgeführt sein:

- Einstellung von Vergaser - und Zündanlage,
- Einstellung der Einspritzanlage,
- Reifendruck,
- Viskosität des Motor- und Getriebeöls.

Für die Kontrolle muss der Motor eingefahren sein und seine Betriebstemperatur erreicht haben.

II. BELASTUNG DES FAHRZEUGES

Während der Kontrollfahrt muss das Fahrzeug mit einem Gewicht (Fahrer einbegriffen) beladen sein, welches dem halben Unterschied zwischen dem höchstzulässigen Gesamtgewicht und dem Leergewicht entspricht.

III.- PRÜFSTRECKE

Die genaue Länge der zu durchfahrenden Strecke ist nach dem Strassenprofil zu bestimmen: eine ebene und trockene Strasse auswählen (kurze Steigungen und Abfahrten: Steigungen 1,5 % maximal), ungefähr 10 km lang. Diese Länge muss in beiden Richtungen durchfahren werden, wobei Hin- und Rückfahrt ohne Unterbrechung erfolgen müssen. Auf keinen Fall darf während dieser Kontrollfahrt das Fahrzeug durch seine eigene Schwerkraft fahren.

IV. WETTERBEDINGUNGEN

- Trockenes Wetter und ein Wind von 3 m/sec maximal.
- Atmosphärischer Druck zwischen 745 und 765 Torr
- Lufttemperatur zwischen 10^o und 30^o C.

V. PRÜFGESCHWINDIGKEIT

Die Prüfungsgeschwindigkeit soll über die ganze Fahrstrecke möglichst mit 3/4 der Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs gefahren werden. Wenn jedoch die StVZO eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 110 km/h vorschreibt, so ist die Prüfungsgeschwindigkeit folgende:

- entweder 3/4 der Höchstgeschwindigkeit, wenn diese unter oder bei 147 km/h liegt. (Fahrzeuge der A-Klasse und Nutzfahrzeuge),
- oder 110 km/h, wenn die Höchstgeschwindigkeit über 147 km/h liegt (Fahrzeuge "G", "D" und "SM").

ANMERKUNG: Definition der Höchstgeschwindigkeit: es ist dies die Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeuges, die entsprechend der Bedingungen der Absätze I, II, IV, VI und III gemessen wurde (wobei die gestoppte Messung in diesem Falle über eine Strecke von genau 1 km anstatt ca 10 km erfolgte).

VI. KRAFTSTOFF

Einen handelsüblichen, in der Betriebsanleitung für das betreffende Fahrzeug vorgesehenen Kraftstoff verwenden.

B. KONTROLLFAHRT ZUR FESTSTELLUNG DES KRAFTSTOFFVERBRAUCHS MIT EINEM KUNDENFAHRZEUG

Die Prüffahrt muss unter den oben beschriebenen Bedingungen erfolgen. Die verbrauchte Kraftstoffmenge sehr genau bestimmen. Für die Messung ein umschaltbares Gerät benutzen, das gestattet, beim Passieren der Anfangs- und Endmarken auf Messung zu schalten.

Den Kraftstoffverbrauch in Litern für 100 km mit Hilfe folgenden Formel bestimmen:

$$K \text{ (in Litern für 100 km)} = \frac{K}{W} \times 100$$

K = Verbrauchte Kraftstoffmenge in Litern

W = Länge der zurückgelegten Wegstrecke in km.

Eine Abweichung von 5 % im Verhältnis zum DIN-Verbrauch ist gestattet, um den unvermeidlichen Unterschieden bei den Prüfbedingungen und den auf den normalen Strassenverkehr zurückzuführenden Umständen Rechnung zu tragen.

TM 730/72

Übersetzung v. NI 14 S

Gruppe 1

H/UH

Aus

19. April 1972

Mitteilung

FAHRZEUGE "SM"

(SB Serie SB)

MOTORSpannung des Keilriemens an der Drehstromlichtmaschine

Die Werte für das Spannen des Keilriemens an der Drehstromlichtmaschine sind geändert worden.

I. Fabrikneuer Keilriemen

Es ist folgendermassen vorzugehen

1. Nach Einbau des fabrikneuen Keilriemens ist folgende Spannung (Kaltzustand) einzustellen:

390 N - ⁰10 // 38 - 39 kg // 84 - 86 lbs.

2. Nach Einfahren des Keilriemens, mindestens 2 Std. Fahrzeit:

- a) Motor bis zum Anlaufen der beiden Kühllüfter drehen lassen.
- b) Motor abstellen.
- c) Spannung erneut auf o. g. Wert einstellen (Warmzustand).

II. Gebrauchter Keilriemen

Einstellung und Kontrolle in Warmzustand wie oben angegeben durchführen.

Spannungswerte:

390 N - ⁰10 // 38 - 39 kg // 84 - 86 lbs.

ANMERKUNGEN

1. Zur Durchführung o. g. Kontrollen und Einstellungen muss ausschliesslich der Spannungsmesser GATES 150 der Fa. FENWICK unter ET 1688 T verwendet werden.
2. Der geänderte Arbeitsvorgang S. 236-0 im Rep. -Hdb. SM 581/1 wird in einem Korrektiv in Kürze erscheinen.

TR 419/72
Übersetzung v. NT 17 S
SM/Gruppe 1

H/UH
Aus

19. April 1972

FAHRZEUGE SM

(SB Serie SB)

MOTOR

Motorentlüftung

Ab folgenden Motornummern ist die Motorentlüftung geändert:

Nr. 106 446 (Frankreich), Nr. 150 122 (Schweden)
Nr. 200 233 (USA, Fahrzeuge mit mech. Getriebe)
Nr. 250 005 (USA, Fahrzeuge mit Borg-Warner-Getriebe)

Es wurde eine zweite Ölrücklaufleitung in das Gehäuse der Motorsteuerung eingebaut. Dies führte zur Änderung folgender Teile:

1. Motorsteuerungsgehäuse.
2. Hintere Wand zum Durchführen der 2. Ölrücklaufleitung.
(Siehe Abb. auf der Rückseite, Kennz. 1).

ERSATZTEILE

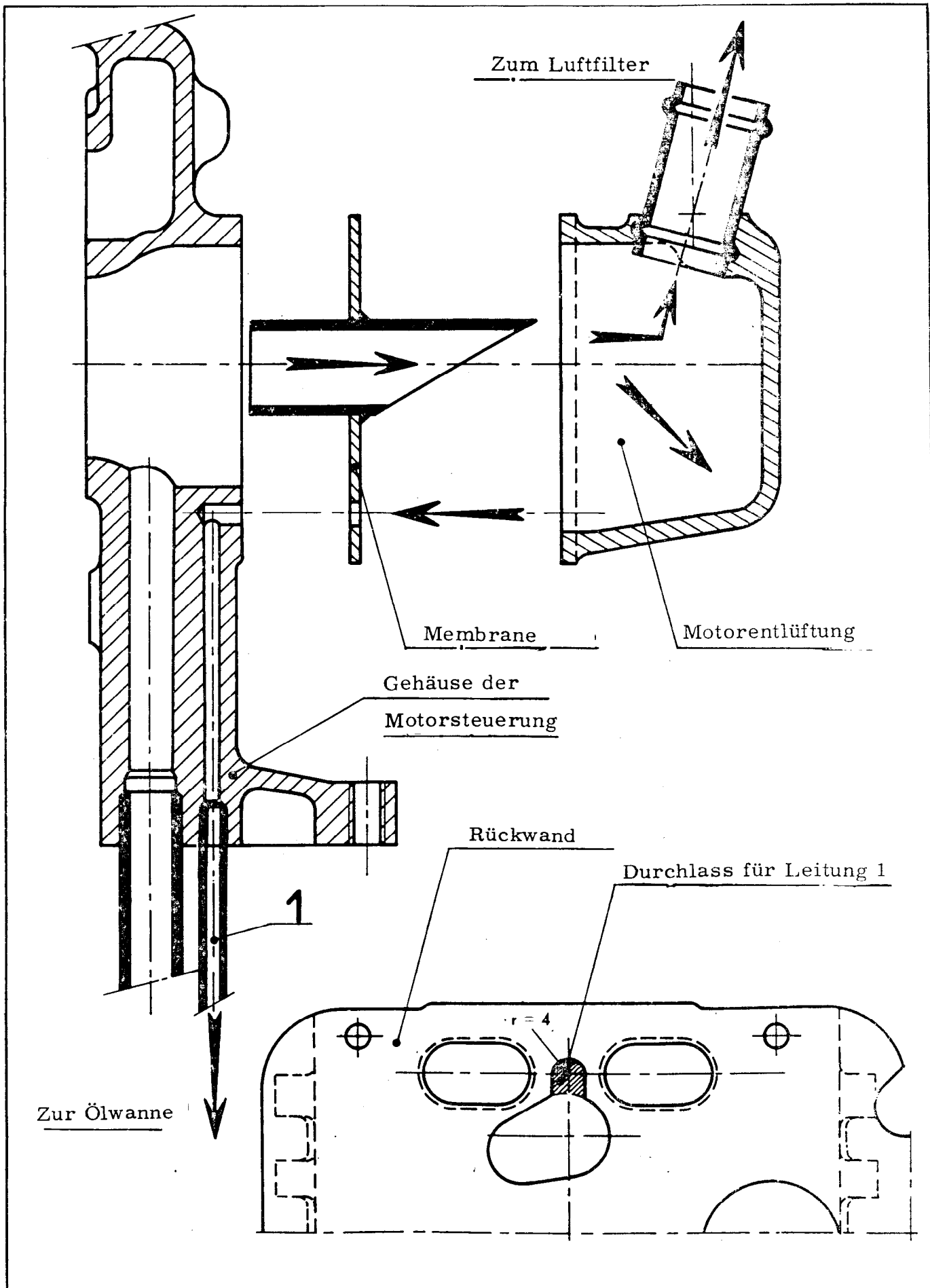
Teilebezeichnung	Alte Nr.	Neue Nr.
Motorsteuerungsgehäuse	5 405 820 N	5 426 106 N
Motorentlüftung	5 401 728 K	5 426 100 Y
Membrane, kompl.		5 426 102 V
Dichtung f. Motorentlüftung	5 405 840 F	5 426 107 Z

INSTANDSETZUNG

Nach Bestandsende kann das neue Gehäuse der Motorsteuerung Nr. 5 426 106 N an Stelle des alten eingebaut werden, mit der Massgabe, auch die neue Motorentlüftung Nr. 5 426 100 Y, die Dichtung 5 426 107 Z und die Membrane 5 426 102 V einzubauen sowie die hintere Wandung gem. rückseitiger Skizze zu ändern.

Gehäuse alter Bauart können nicht an Stelle von Gehäusen neuer Bauart eingebaut werden.

Desgleichen sind die Motorentlüftungen neuer und alter Bauart nicht austauschbar.



TR 423/72
Übersetzung v. NT 18 S
SM/Gruppe 1

H/UH
Aus

19. April 1972

FAHRZEUGE SM

Ausführung Frankreich
Ausführung Schweden
Ausführung USA/Kanada

MOTOR

Hauptkettenspanner

Seit Februar 1972 ist ab folgenden Motornummern die Kettenführung und der Spanner (Marke Renold) an der Hauptkette geändert:

- Nr. 106 964 für Frankreich
- Nr. 150 122 für Schweden
- Nr. 200 263 (mech. Getriebe) für USA
- Nr. 250 045 (Borg-Warner-Getriebe) für USA

Die Anordnung der Trägerachse des Spanners wurde geändert (s. Skizze auf der Rückseite), und führte zur Umgestaltung des Motorgehäuses.

ERSATZTEILE

Teilebenennung	Alte Nr.	Neue Nr.
Kettenführung	5 405 711 D	5 426 216 J
Autom. Kettenspanner "Renold"	5 405 682 N	5 426 217 V
Motorgehäuse	5 405 638 K	5 426 220 C
Trägerachse (\varnothing 7 mm)	S. 114 184 A	5 405 644 A

INSTANDSETZUNG

Das neue Motorgehäuse Nr. 5 426 220 C kann an Stelle des alten eingebaut werden, jedoch mit der Massgabe, die neue Trägerachse Nr. 5 405 644 A, Kettenspanner Nr. 5 426 217 V und die Kettenführung Nr. 5 426 216 J mit einzubauen.

DIE ABÄNDERUNG EINES MOTORGEHÄUSES ALTER BAUART IST UNTERSAGT

ANM.: Eine Übergangslösung hinsichtlich des neuen Kettenspanners und der Kettenführung wurde an Motoren mit den folgenden Nummern getroffen:

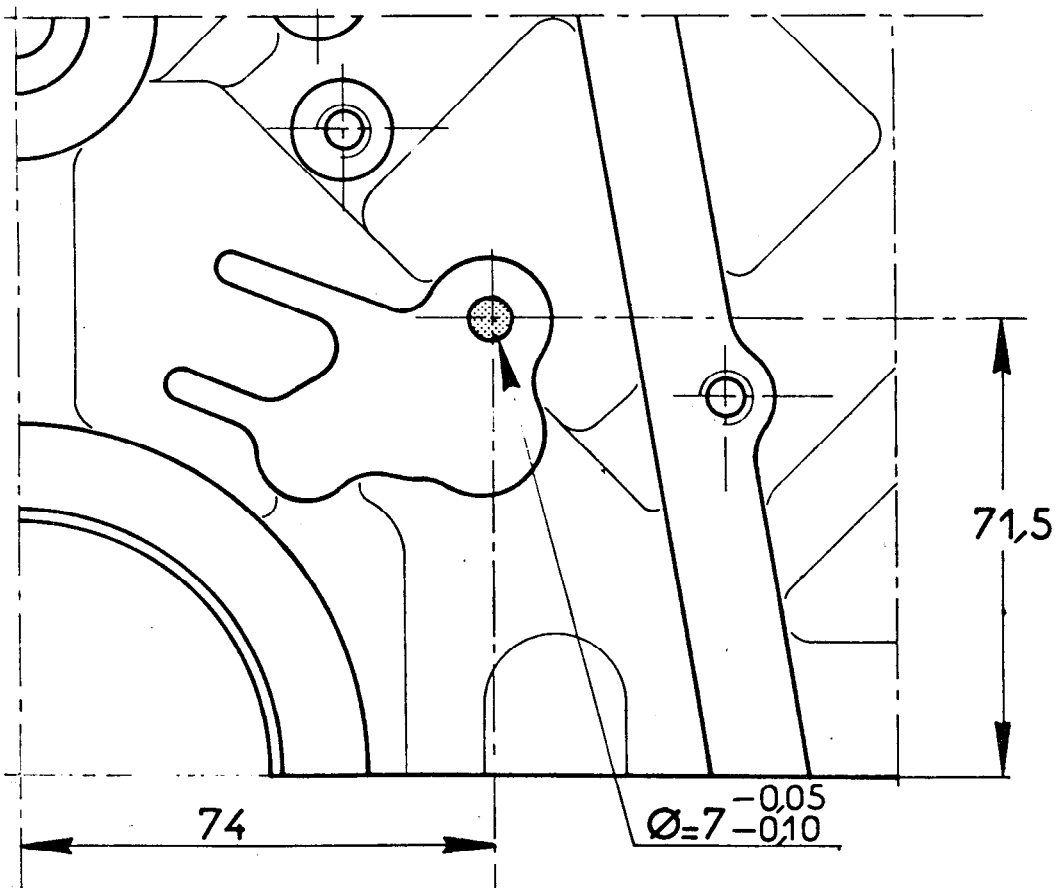
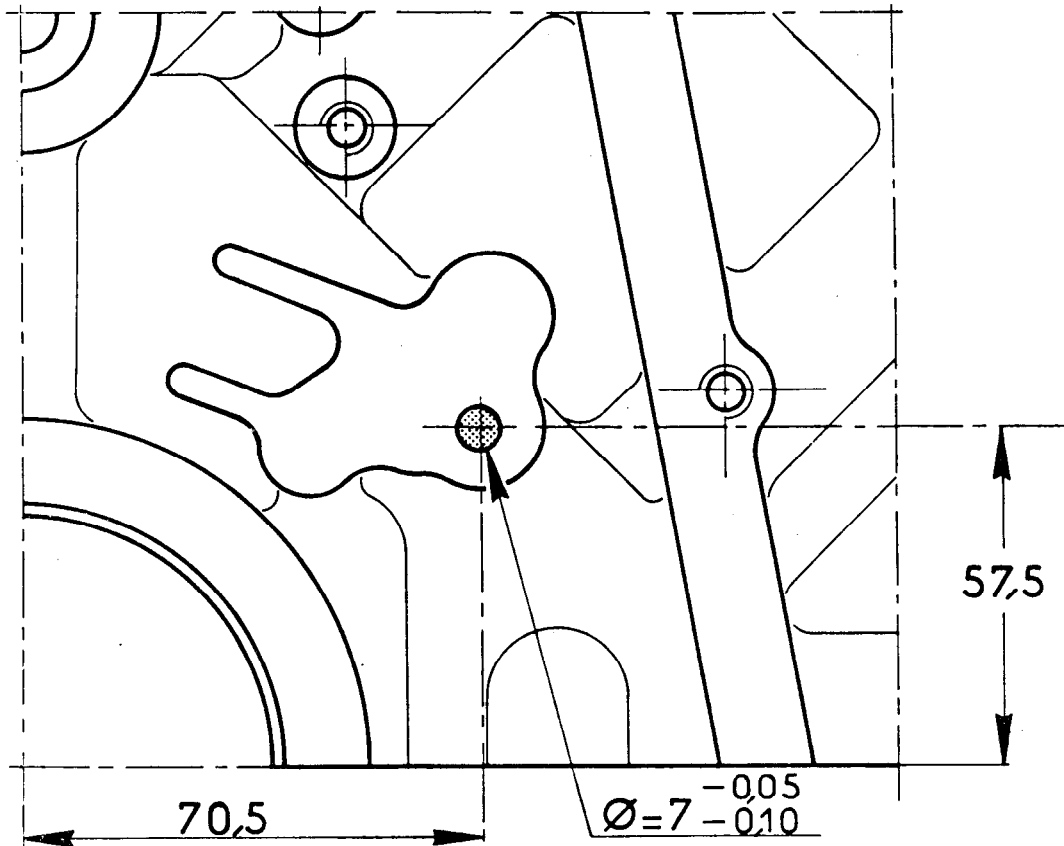
- Nr. 106 469 bis 106 963 für Frankreich
- Nr. 200 233 bis 200 262 mit mech. Getriebe für USA
- Nr. 250 005 bis 250 044 mit Borg-Warner-Getriebe für USA

Diese Lösung betrifft nicht die Fahrzeuge für Schweden.

Bei oben genannter Lösung hat die Trägerachse einen Durchmesser von 5mm anstatt 7 mm. Die Anordnung am Motorgehäuse ist nicht die gleiche.

Diese Trägerachse von \varnothing 5 mm, speziell für den Übergang gedacht, ist unter der E. T. -Nr. 5 426 215 Y erhältlich. Sie muss unbedingt mit dem neuen Kettenspanner und der Führung eingebaut werden.

Altes Gehäuse N° 5405638 K



Neues Gehäuse N° 5426220 C

TM 732/72
Übersetzung von NI 16 S
Gruppe 1

H/UH
Aus

27. April 1972

Mitteilung

FAHRZEUG SM

(SB Serie SB)

M o t o r

Spannung der Zweitkette

Zur Vermeidung grösseres Motorverschleisses an den o. g. Fahrzeugen ist folgende Vorarbeit beim Einstellen der Zweitkettenspannung erforderlich:

A - Rechte Zylinderreihe:

Kolben 1 in O. T., Ventile in Überschneidung
(Auslassende, Einlassbeginn)

B - Linke Zylinderreihe:

Kolben 6 in O. T., Ventile in Überschneidung
(Auslassende, Einlassbeginn)

ERMITTLUNG DER ÜBERSCHNEIDUNG

- Zündkerzen ausbauen.
- Beim jeweiligen Kolben (1 od. 6) Motor drehen, bis Kolben annähernd in O. T., Kompressionsende steht (Zündkerzensitz mit einem Finger zuhalten).
- Motor um eine Drehung weiterstellen und O. T. mittels Gerät 1682-T mit Messskala 2437-T festlegen.

ANM. :

Bei abgenommenen Zylinderkopfhauben wird für den jeweiligen Zylinder die Überschneidung Auslassende, Einlassbeginn durch Sicht ermittelt.

SPANNEN DER KETTE

Zwecks Kettenspannung der gegebenen Seite (Kolben 1 oder 6, Ventile in Überschneidung), entsprechend der Anweisung im Rep. -Hdb. Nr. 581/1, Arbeitsvorgang S 120-0, Abs. 4, vorgehen.

TM 733/72
Übersetzung v. Nr. 72006
Gruppe 1

H/UH
Österreich

27. April 1972

Mitteilung

FAHRZEUGE SM Kraftstoffzufuhr

Ab März 1972 wird die Kraftstoffverteilerleitung durch eine Stütze gehalten, die am Boden des Luftsammlers befestigt ist. Daher sind die Schellen an den Verbindungsschläuchen zwischen Vergasern und Kraftstoffverteilerleitung nicht mehr erforderlich (ausgenommen an Fahrzeugen für Schweden und Norwegen).

TM 736/72
Ergänzung zu TM 811/71
Gruppe 1

H/UH/W
Aus

24. April 1972

Mitteilung

FAHRZEUG SM

(SB Serie SB)

Motor

Zylinderkopfdichtung

Ab nachstehend aufgeführter Motornummer werden die Zylinderkopfdichtungen Nr. 5 420 933 K serienmässig eingebaut:

- Mot. -Nr. 106 789 (Frankreich)
- Mot. -Nr. 150 122 (Schweden u. Deutschland)
- Mot. -Nr. 200 263 (USA, mit mechanischem Getriebe)
- Mot. -Nr. 250 037 (USA, mit BORG-WRNER-Getriebe)

ERSATZTEILE

Im Ersatzteillager stehen folgende Zylinderkopfdichtungen zur Verfügung:

- Zylinderkopfdichtung Nr. 5 420 933 K
- Zylinderkopfdichtung Nr. 5 411 633 Y (mit Messingringen, abnehmbar)

INSTANDSETZUNG

Bei Instandsetzungsarbeiten darf grundsätzlich die werkseitig eingebaute Zylinderkopfdichtung nur durch eine Dichtung gleichen Typs ersetzt werden (s. Tabelle).

Mot. -Nr.	Entsprechende Zylinderkopfdichtung
Bis Nummer 106788 (F.) 150121 (S + D) 200262 (USA) 250036 (USA, BW)	Nr. 5 411 633 Y Dichtung mit Messingringen, abnehmbar
Ab Nummer 106789 (F.) 150122 (S + D) 200263 (USA) 250037 (USA, BW)	Nr. 5 420 933 K Dichtung mit Messingringen, gebördelt

TR 433/72
 Übersetzung v. NT 20 S
 SM/Gruppe 1

H/UH
 Aus

12. Juli 1972

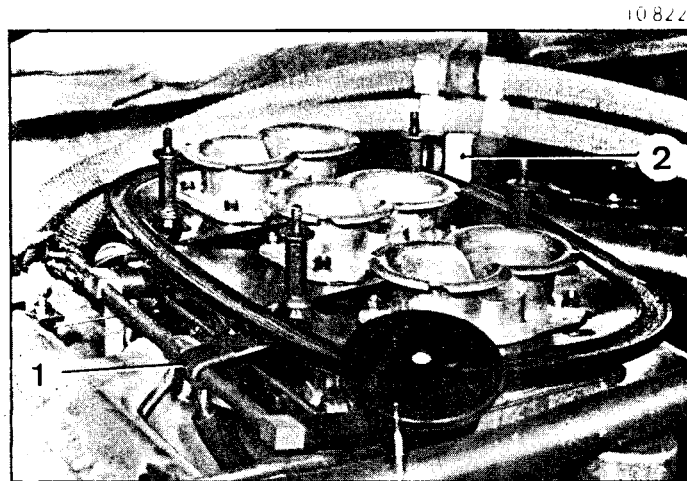
FAHRZEUG SM

(SB Serie SB)

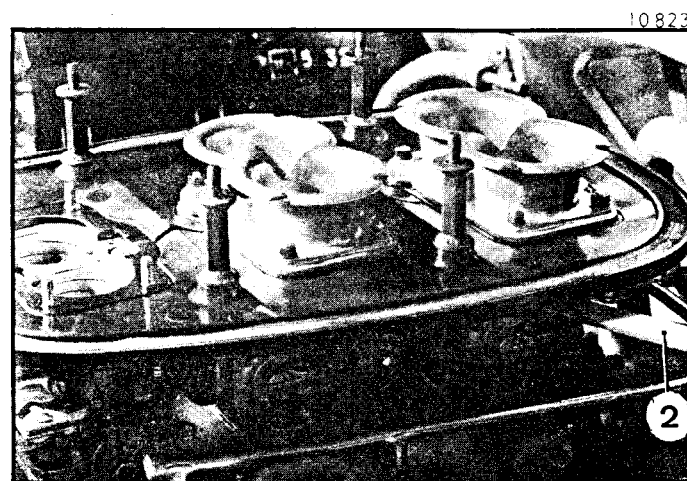
Motor

Kraftstoffzufuhr

Ab März 1972 ist die Kraftstoffverteilerleitung durch einen Halter (1) am Boden des Luftsammlers befestigt. Hierdurch entfallen die Schellen an den Verbindungsschläuchen zwischen den Vergasern und der Verteilerleitung (ausgenommen hiervon sind Fahrzeuge, die für Schweden und Norwegen bestimmt sind).



Der Halter für die Ölleitungen, bisher auf dem Luftsammler befestigt, wurde durch einen Halter mit Befestigung am Boden des Luftsammlers ersetzt.



Diese Neuerungen hatten eine Änderung des Luftsammlerbodens zur Folge.

ERSATZTEILE

Bezeichnung	Alte Nr.	Neue Nr.
Luftsammlerboden	5 405 981 N	5 426 318 T
Abstandsstehbolzen f. Luftsammler	5 405 982 Z	5 426 320 P
Halter für Verteilerleitung		5 426 317 G
Halter für Ölleitungen	5 410 503 R	5 426 392 K

INSTANDSETZUNG

Die neuen Halter für Verteilerleitung und Ölleitungen können an früheren Fahrzeugen eingebaut werden, unter der Voraussetzung, dass der Luftsammlerboden Nr. 5 426 318 T und die Abstandsstehbolzen Nr. 5 426 320 P eingebaut werden.

Der Austausch eines Luftsammlerbodens neuer Bauart durch einen Luftsammlerboden alter Bauart ist untersagt.

TR 453/72
Übersetzung v. 72011
SM/Gruppe 1

H/UH

1. August 1972

FAHRZEUGE SM

M O T O R

Ölpumpe

Wir stellen fest, dass in allen Fällen:

- eines Eingriffes an der Ölpumpe
- von Arbeiten am Motor, die den Ausbau der Ölwanne erfordern,

unbedingt die Anweisungen des TR 428/72 vom 7.6.72 über die Befestigung des Ölabweisers befolgt werden müssen.

Wir erinnern Sie daran, dass diese Befestigung ab Januar 1972 vorläufig durch zwei Schrauben erfolgte und dass im Reparaturfalle diese Montage beizubehalten ist, wenn alle Teile in gutem Zustand sind.

Andernfalls, oder wenn die Montage keine Befestigung durch Ölabweiserschrauben umfasst, müssen Sie die Lösung ins Auge fassen, die das technische Schreiben MR 220-12 vorsieht, das dem TR 428/72 vom 7.6.72 beigelegt war.

TR 1206/73
ersetzt TR 428/72
SM/Gruppe 1

H/UH
Aus

24. Januar 1973

FAHRZEUGE SM

(SB Serie SB) (SB Serie SC)

M O T O R

Motorölpumpe:

Weiterentwicklung der Befestigungsart des Ölsaugstutzens

- I. Ab Januar 1972 sind die Bauteile Ansaugrohr, Ansaugstutzen und Ölfangblech an der Ölpumpe geändert. Die Änderung erfolgt ab nachstehenden Motor-Nrn.

106 289 Frankreich

150 122 Schweden

200 233 USA (Motor mit mechanischer Getriebebeschaltung)

250 005 USA (Motor mit Borg-Warner-Getriebe)

Das Ölfangblech ist am unteren Kurbelgehäuse mit zwei Schrauben und zwei Doppelmuttern befestigt. Zwischen Ölfangblech und jeder Mutter befindet sich eine Gummidichtung.

- II. Ab April 1972 bestehen Ölfangblech und Ansaugrohr nicht mehr aus einem Stück, sondern sind mit 4 selbstsichernden Schrauben und 4 Doppelmuttern am unteren Kurbelgehäuse befestigt. Die Änderung erfolgt ab nachstehenden Motornummern:

200 580 USA (Motor mit mechanischer Getriebebeschaltung)

250 326 USA (Motor mit Borg-Warner-Getriebe)

Die Befestigung des Ansaugrohres mit Ansaugstutzen an der Ölpumpe bleibt unverändert.

- III. Ab Oktober 1972 ist das Ölfangblech mit vier Schrauben mit Kopfbohrung und vier Doppelmuttern am unteren Kurbelgehäuse befestigt (Sicherung durch Messingdraht). Die Änderung erfolgt ab nachstehenden Motornummern:

300 150 Frankreich

250 483 USA (Motor mit Borg-Warner-Getriebe)

INSTANDSETZUNG

Bei allen Instandsetzungen des Motors ist wie folgt zu verfahren:

1. Montage ohne Befestigung des Ölfangbleches:
 - Nur nach beiliegender Arbeitsanleitung vorgehen (3. Möglichkeit)
2. Montage der Bauteile Ansaugrohr und Ölfangblech befestigt durch 2 Schrauben:
 - Montageweise beibehalten, falls Bauteile intakt sind, jedoch beide Schrauben durch Schrauben mit Kopfbohrung ersetzen (Schrauben ET-Nr. 1 S 5 436 643 W, Sicherung durch Messingdraht ET-Nr. 0 S 5 436 644 G, siehe Abbildung 6).

Nötigenfalls bestehende Montageart durch nachfolgend aufgeführte Montageart auswechseln (3. Möglichkeit).

3. Montage des Ölfangblechs befestigt mit 4 selbstsichernden Schrauben:

Folgende Teile sind im ET-Lager zu beschaffen:

- 4 Schrauben mit Kopfbohrung 1 S 5 436 643 W
- 2 Sicherungsdrähte f. Schrauben (Länge = 250mm) 0 S 5 436 644 G

Alle 4 selbstsichernden Schrauben (Abb. 4) ausbauen und durch die Schrauben mit Kopfbohrung ersetzen. Schrauben mit Sicherungsdraht gem. Abb. 6 sichern.

EINBAU DES NEUEN ANSAUGROHRS MIT ÖLFANGBLECH

I. IM ET-LAGER SIND FOLGENDE TEILE ZU BESCHAFFEN:

- 2 Zahnscheiben ZD 9 336 200 U
- 1 Dichtungsring 1 S 5 406 167 K
- 1 Satz 1 S 5 438 579 P

Dieser Satz besteht aus:

- 1 Ölfangblech nicht einzeln erhältlich
- 1 Ansaugrohr nicht einzeln erhältlich
- 4 Doppelmutter (12 x 1, 25 u. 6 x 1) 1 S 5 425 908 L
- 4 Gummihülsen 1 S 5 425 909 X
- 4 Schrauben mit Kopfbohrung 1 S 5 436 643 W
- 2 Sicherungsdrähten 0 S 5 436 644 G

II. ARBEITSDURCHFÜHRUNG

1. Ausbauen:

- Motoröl ablassen,
- Ölwanne,
- Beide Befestigungsschrauben (1) des Ansaugrohrs (Abb. 1),
- Bauteil Ansaugrohr mit Ölfangblech sowie Dichtung zwischen Rohr und Pumpe,
- Vier Muttern (2) der Kurbelwellenlager (Abb. 2).

2. Einbauen:

- Vier Doppelmutter (3) (Flachscheiben), Anzugsmoment 9 - 10 mkg (Abb. 3)
- Neues Ölfangblech (6) mit den 4 Schrauben (5) (Flachscheiben (Abb. 4): Auf jede der 4 Schrauben (5) Gummihülse (4) (Abb. 3) zwischen Ölfangblech und jeweilige Doppelmutter (3) aufsetzen. Schraube (5) anziehen.
- Neue Ringdichtung mit Fett an Pumpe kleben. Ansaugrohr (7) (Abb. 5) ansetzen, Schrauben (1) festziehen (Zahnscheibe) (1 mkg).

ANMERKUNG: Ansaugrohr (7) darf Ölfangblech bei (a) nicht berühren, nötigenfalls Ölfangblech versetzen.

- Schrauben (5) mittels Sicherungsdrähten gem. Abb. 6 sichern.
- Ölwanne einbauen
- Öl auffüllen.

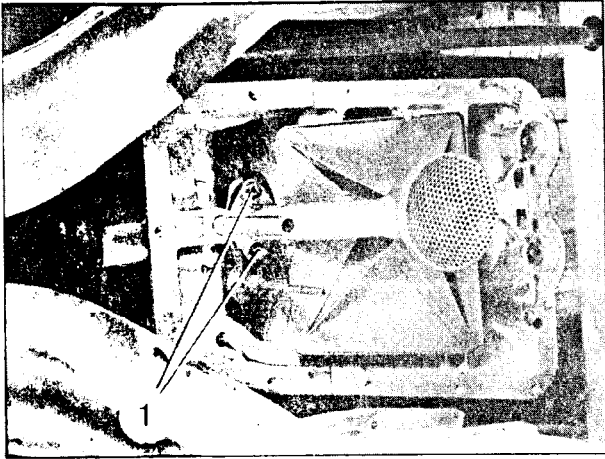


Abb. 1

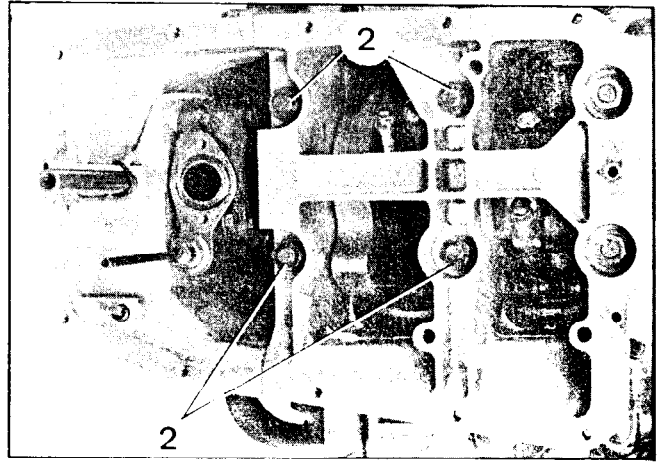


Abb. 2

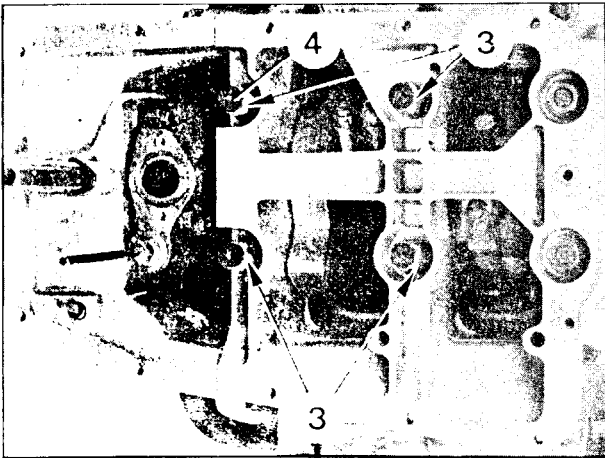


Abb. 3

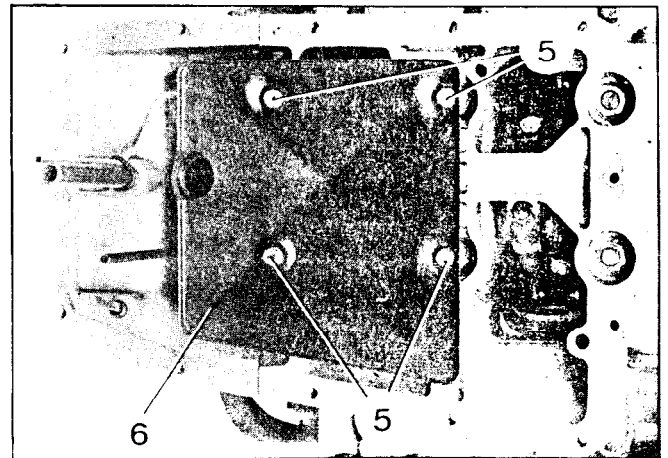


Abb. 4

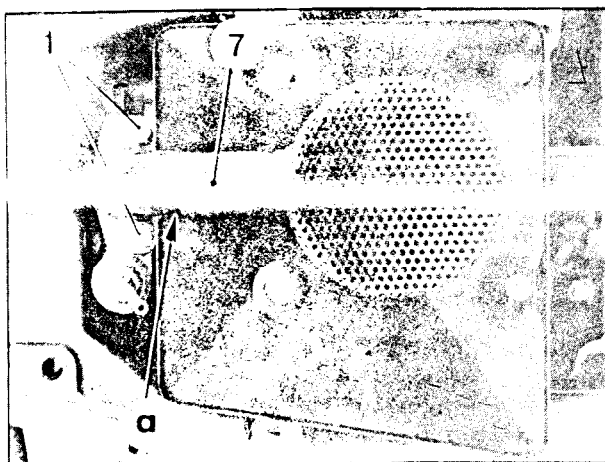


Abb. 5

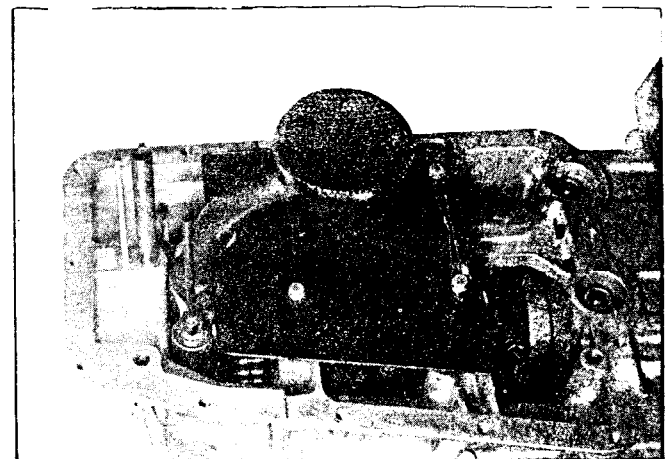


Abb. 6

TR 1230/73
Übersetzung v. 26 S
SM/Gruppe 1

H/UH
Aus

17. April 1973

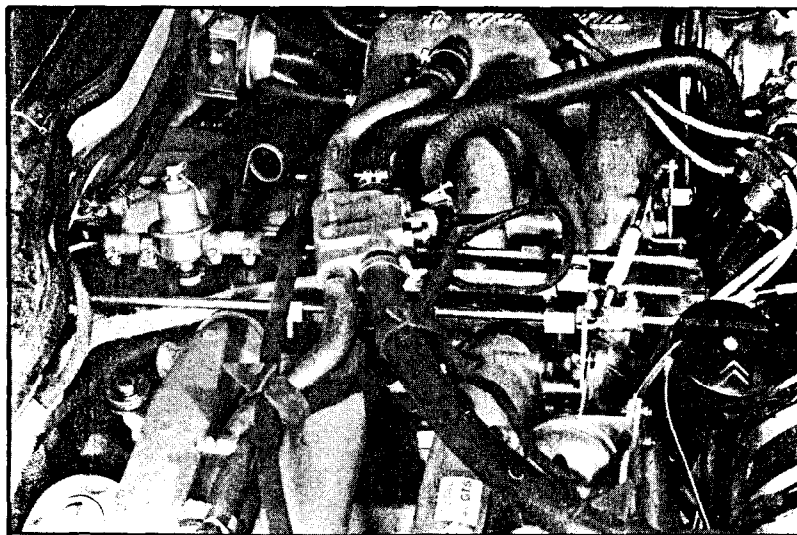
FAHRZEUG SM
(SB Serie SB)

MOTOR

Kraftstoffzufuhr

Seit dem 15. Februar 1973 ist die Einspritzverteilerleitung geändert. Zwei neue Verteilerleitungshälften gestatten es, die Anzahl der Verbindungen zu reduzieren. (3 Verbindungen anstatt 5).

Die Länge der Rücklaufleitung des Reglers wurde verkürzt (255 mm anstatt 470 mm).



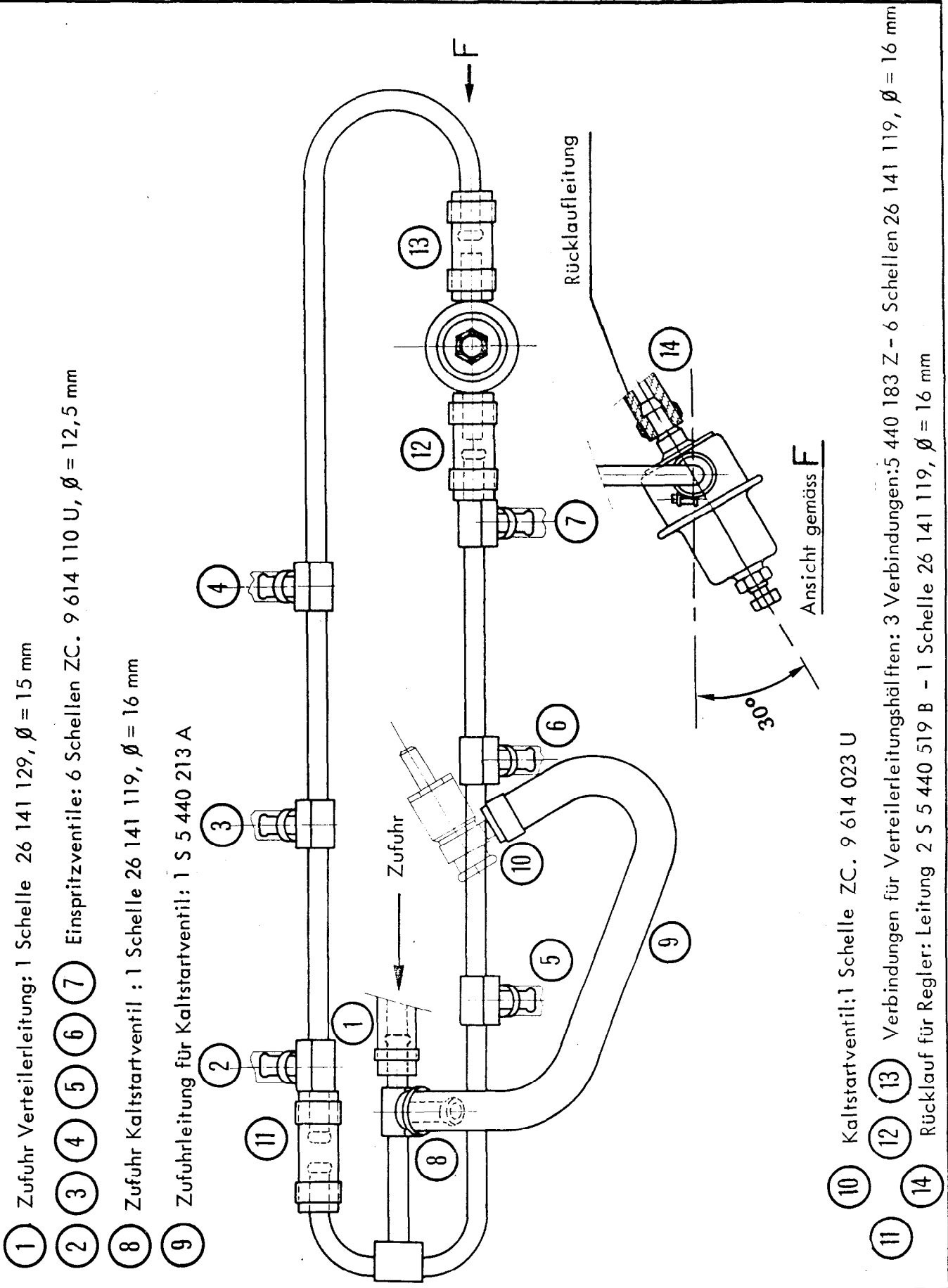
ET

Bezeichnung	Neue Teile-Nrn.
Rechte Verteilerleitungshälfte	2 S 5 440 426 R
Linke Verteilerleitungshälfte	2 S 5 440 427 B
Rücklaufleitung Druckregler	2 S 5 440 519 B
Verbindung zu Verteilerleitungshälften	1 S 5 440 183 Z
Verbindungsleitung für Kaltstartventil	1 S 5 440 213 A

REPARATUR

Da das ET-Lager nur noch die neuen Teile liefert, muss bei einem Eingriff an der Einspritzverteilerleitung die neue Verteilerleitung eingebaut werden. Das untenstehende Schema zeigt die genaue Position dieser neuen Teile sowie die Art der verschiedenen Befestigungsschellen.

S. 14-33 a



- 1 Zufuhr Verteilerleitung: 1 Schelle 26 141 129, $\varnothing = 15$ mm
- 2 3 4 5 6 7 Einspritzventile: 6 Schellen ZC. 9 614 110 U, $\varnothing = 12,5$ mm
- 8 Zufuhr Kaltstartventil : 1 Schelle 26 141 119, $\varnothing = 16$ mm
- 9 Zufuhrleitung für Kaltstartventil: 1 S 5 440 213 A

- 10 Kaltstartventil: 1 Schelle ZC. 9 614 023 U
- 11 12 13 Verbindungen für Verteilerleitungshälften: 3 Verbindungen: 5 440 183 Z - 6 Schellen 26 141 119, $\varnothing = 16$ mm
- 14 Rücklauf für Regler: Leitung 2 S 5 440 519 B - 1 Schelle 26 141 119, $\varnothing = 16$ mm

TR 1231/73

Übersetzung von NT 12 S

ersetzt TR 440/72

vom 27 Juli 1972

SM/Gruppe 1

H/UH

Aus

17. April 1973

SM-FAHRZEUGE

Alle Typen

M O T O R

Überholen

Für die Bauteile der MASERATI-Motoren

- 2,7 Liter (Alle Länder)
- 2,9 Liter (USA und Kanada)

ist die Bedeutung der Markierungen im beiliegenden Rundschreiben MR 100-19 angegeben.

Bei der Überholung eines Motors ist zwingend vorgeschrieben, diese Markierungen bei der Aufstellung der ET-Bestellung beim ET-Lager zu berücksichtigen.

ANM.: Eine eventuelle Weiterentwicklung dieser Markierungen würde Berichtigungen des vorliegenden Rundschreibens zur Folge haben.

Nach Austausch der Laufbuchsen oder der Kurbelwelle ist es erforderlich, diese Markierungen zu ändern:

- am Motorgehäuse zur Identifizierung des Bohrungsdurchmessers der Laufbuchsen,
- an der Wange des 5. Pleuellagerzapfens der Kurbelwelle

Fahrzeug SM
Motor

Identifizierung der Bauteile des Motors:

- C 114/1 (2,7 Liter Vergaser) - C 114 /03 (2,7 Liter Einspritzer)
 C 114/o4/1 (2,9 Liter Vergaser USA und KANADA, mechanisches Getriebe)
 C 114/04/2 (2,9 Liter Vergaser USA und KANADA, automatisches Getriebe)

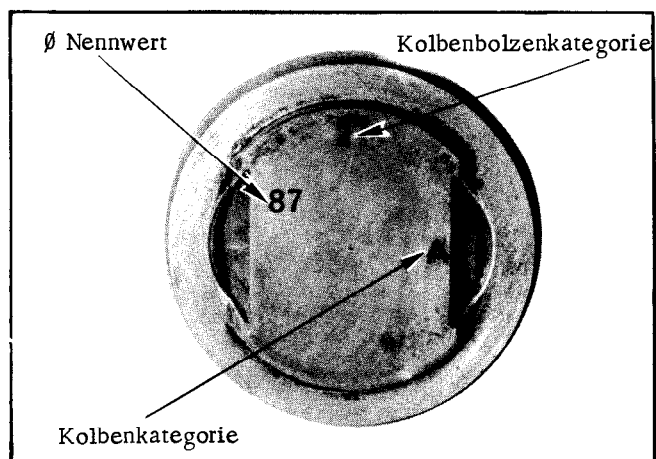
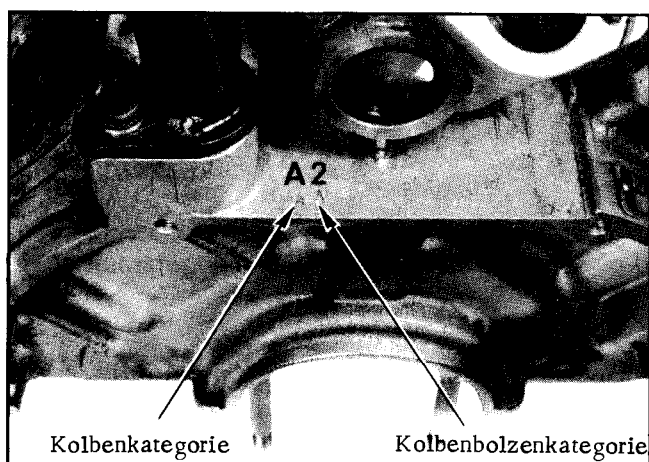
MR Nr. 100-19

I. Markierungen an Motorgehäuse und Kolben.

Diese Markierungen geben einerseits die verschiedenen Durchmesser von Kolben und Buchsen und andererseits die verschiedenen Kolbenbolzen an.

MARKIERUNGEN DER KATEGORIE VON KOLBEN UND LAUFBUCHSEN

Diese Markierungen sind am Motorgehäuse und auf die Kolbenböden eingeschlagen



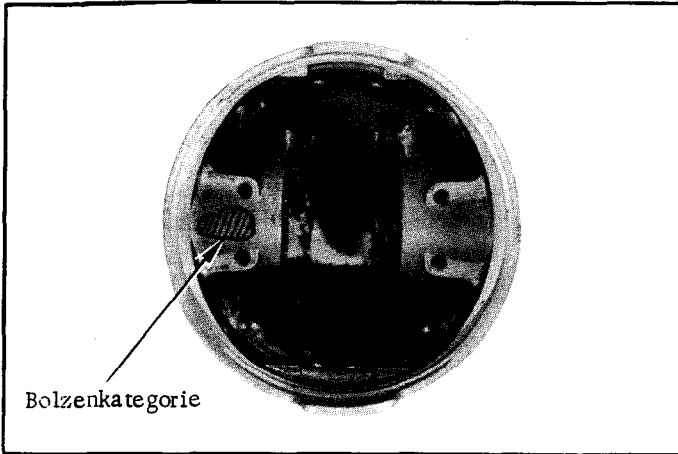
Motoren	C 114/1-C 114/03 2,7 Liter	C 114/04/1-C 114/04/2 2,9 Liter
<u>Kategorie A</u>		
Ø Buchse	86,990 - 87 mm	91,590 - 91,600 mm
Ø Kolben (theoretisch)	86,950 - 86,960 mm	91,540 - 91,550 mm
<u>Kategorie B</u>		
Ø Buchse	87 - 87,010 mm	91,600 - 91,610 mm
Ø Kolben (theoretisch)	86,960 - 86,970 mm	91,550 - 91,560 mm
<u>Kategorie C</u>		
Ø Buchse	87,190 - 87,200 mm	91,800 - 91,810 mm
Ø Kolben (theoretisch)	87,150 - 87,160 mm	91,750 - 91,760 mm
<u>Kategorie D</u>		
Ø Buchse	87,200 - 87,210 mm	91,810 - 91,820 mm
Ø Kolben (theoretisch)	87,160 - 87,170 mm	91,760 - 91,770 mm

ANM.: Spiel zwischen Buchsen und Kolben: 0,03 - 0,05 mm (Motoren: 2,7 Liter)
 0,04 - 0,06 mm (Motoren: 2,9 Liter)

Es besteht eine einzige Kategorie für das Kolbengewicht bei jedem Motortyp.

- C 114/1	- C 114/03411 ⁺ 3g
- C 114/04/1	- C 114/04/2470 ⁺ 3g

MARKIERUNGEN DER KATEGORIE DER KOLBENBOLZEN



Diese Markierungen sind:

- ein Buchstabe oder eine Zahl auf Motorgehäuse eingeschlagen,
- ein Farbklebs am Kolben oder eine Zahl am Kolben eingeschlagen. (Ab. Motor-Nr. 104500)

Kolbenbolzen Kategorie A:

(Schwarze Markierung oder (1) am Kolben und Markierung A oder (1) am Motorgehäuse.

∅ Kolbenbohrung = 23,9970 - 23,9995 mm

∅ Kolbenbolzen = 23,9860 - 23,9885 mm

Kolbenbolzen Kategorie B:

(Weisse Markierung oder (2) am Kolben und Markierung B oder (2) am Motorgehäuse).

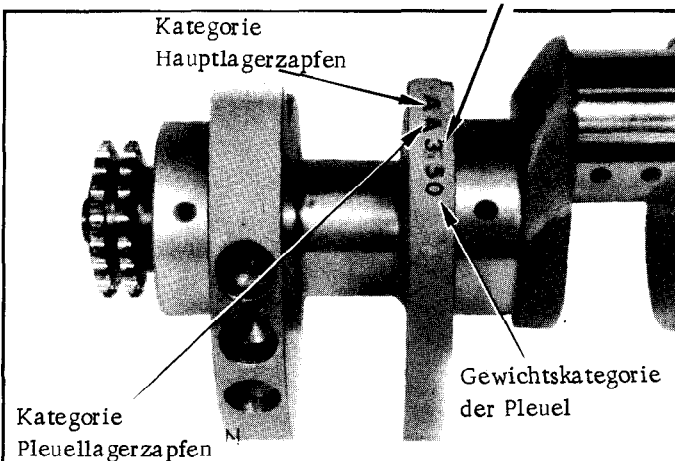
∅ Kolbenbohrung = 23,9995 - 24,0020 mm

∅ Kolbenbolzen = 23,9885 - 23,9910 mm

ANM.: Diese Kategorie von Kolbenbolzen wird nicht vom ET-Lager geliefert. Dieses liefert nur das Gesamtteil Kolben-Kolbenbolzen der Kategorie A.

II. Markierungen an der Kurbelwelle und der Pleueln

Markierung 3 bei einem 2,9 Liter - Motor



Diese Markierungen geben an:

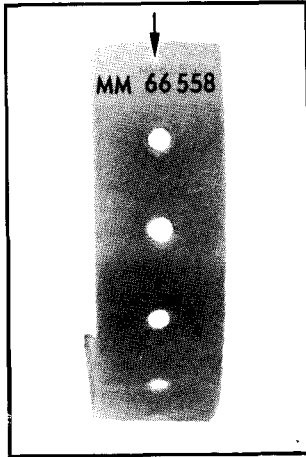
- die Kategorie des ∅ der Hauptlagerzapfen
- die Kategorie des ∅ der Pleuellagerzapfen
- die Gewichtskategorie der Pleuel

ACHTUNG: Die Kurbelwelle der Motoren C 114/04/1 und C 114/04/2 weist die Zahl 3 auf, die zwischen der Markierung des Pleuellagerzapfens und der Markierung der Gewichtskategorie der Pleuel steht.

MARKIERUNGEN DER KATEGORIE DER HAUPTLAGERZAPFEN

Diese Markierungen sind einerseits auf der Wange des 5. Pleuellagerzapfens und andererseits auf den Lagerschalen eingeschlagen.

Kategorie
Hauptlagerzapfen



Kategorie A (Markierung MM 66558 auf Lagerschalen):

\varnothing der Hauptlagerzapfen = 76,185 - 76,195 mm

Kategorie B (Markierung MM 71622 auf Lagerschalen):

\varnothing der Hauptlagerzapfen = 76,058 - 76,068 mm

Kategorie C (Reparatur) (Markierung MM 70347 auf Lagerschalen):

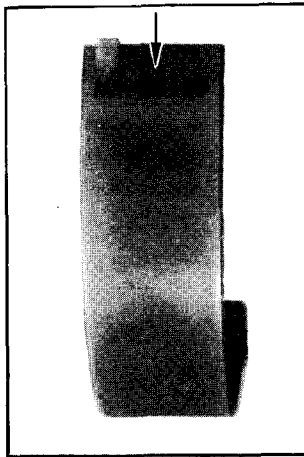
\varnothing der Hauptlagerzapfen = 75,931 - 75,941 mm

ANM.: Der Durchmesser der Lagerschalen, an der Schnittlinie ist im freien Zustand kleiner als der Durchmesser der Hauptlagerzapfen, um ein korrektes Funktionsspiel nach Festziehen der Hauptlager des Motorgehäuses zu erhalten.

Das Spiel der Hauptlagerzapfen in den Lagerschalen der Hauptlager liegt zwischen 0,0306 und 0,0632 mm.

MARKIERUNGEN DER KATEGORIE DER PLEUELLAGERZAPFEN

Kategorie
Pleuellagerzapfen



Diese Markierungen sind in gleicher Weise wie bei den Hauptlagerzapfen eingeschlagen.

Kategorie A (Markierung MM67129 auf Lagerschalen):

\varnothing der Pleuellagerzapfen = 57,110 - 57,120 mm.

Kategorie B (Markierung MM 71621 auf Lagerschalen):

\varnothing der Pleuellagerzapfen = 56,983 - 56,993 mm.

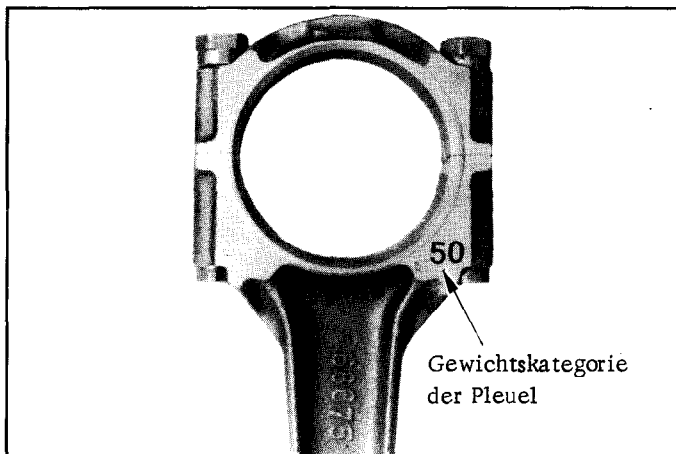
Kategorie C (Reparatur) (Markierung MM 70360 auf Lagerschalen):

\varnothing der Pleuellagerzapfen = 56,856 - 56,866 mm.

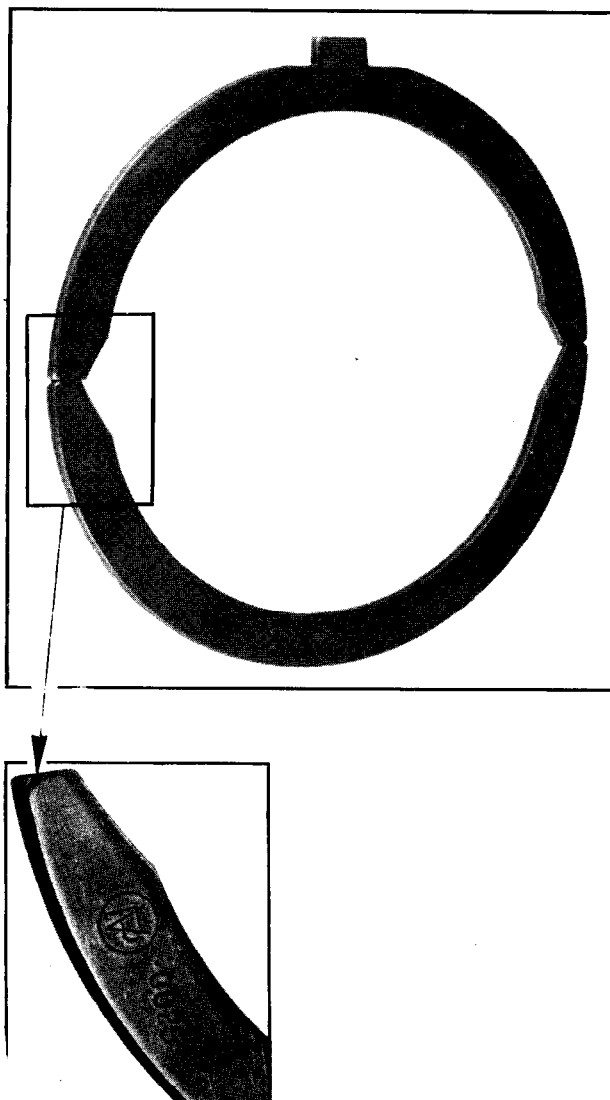
ANM.: Das Spiel der Pleuellagerzapfen in den Lagerschalen der Pleuel liegt zwischen 0,040 und 0,072 mm.

MARKIERUNG DER GEWICHTSKATEGORIE DER PLEUEL

Diese Markierung ist eine Zahl, die auf der Wange des 5. Pleuellagerzapfens und am Pleueifuss eingeschlagen ist.



Markierungen an Kurbelwelle und Pleueln (Forts.)



MARKIERUNGEN DER KATEGORIE DER
SCHALENHÄLFTEN

(Einstellung des Seitenspiels der Kurbelwelle)

Kategorie A (keine Markierung)

Dicke der Schalenhälften (oben oder unten):
2,311 - 2,362 mm

Kategorie B (Markierung: .0025):

Dicke der Schalenhälften : 2,375 - 2,426 mm.

Kategorie C (Markierung: .0050):

Dicke der Schalenhälften: 2,438 - 2,489 mm.

ANM.: Das Seitenspiel der Kurbelwelle in
ihren Lagern muss zwischen 0,15 und
0,22 mm liegen.

III. Markierungen an den Kolbenringen:

Diese Markierungen unterscheiden die Kolbenringe je nach Bohrungsdurchmesser.

Kolbenringe	C 114/1 - C 114/03		C 114/04/1 C 114/04/2	
	Dichtring	$\varnothing = 87$ mm AE Y	$\varnothing = 87,2$ mm AE Y 2	$\varnothing = 91,6$ mm AE Y
Abstreifring	AE A	AE A 2	AE A	AE A 2
Abweisring	AE A	AE A 2	AE A	AE A 2

TR 1251/73
Übersetzung v. NT 24 S
SM/Gruppe 1
ersetzt TR 1221/73

H/UH
Aus

13. Juli 1973

FAHRZEUGE SM
Alle Typen

MOTOR

Zylinderköpfe

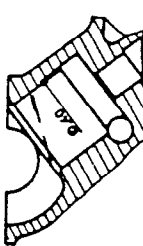

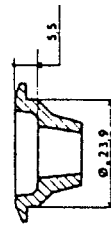

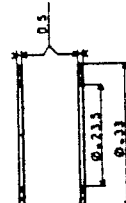
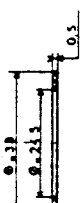

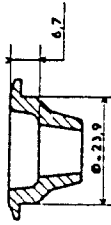

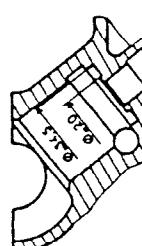
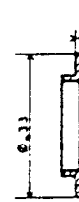
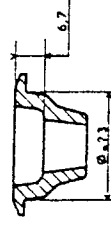
Seit dem Erscheinen dieser Fahrzeuge wurde eine gewisse Zahl von Änderungen an Zylinderköpfen, Ventildedern und Ventiltellern vorgenommen.

Die umseitige Tabelle ermöglicht ein Verfolgen der verschiedenen angewandten Lösungen und die Austauschmöglichkeit der Bauteile.

INSTANDSETZUNG

1. Bestückung: Der Zylinderkopf 8 S 5 422 301 E (Erstbestückung) ist noch immer lieferbar. Nach Bestandsende wird der Zylinderkopf durch einen Zylinderkopf 2 S 5 432 606 R (3. Bestückung) ersetzt. Die Ventildedern 1 S 5 405 730 K, die unteren Ventilteller 1 S 5 405 736 A und die oberen Ventilteller 1 S 5 405 735 P werden weiterhin im ET-Lager geführt.
2. Bestückung: Da in der Zweitbestückung der Zylinderkopf nicht vom ET-Lager bereitgestellt wird, muss der Zylinderkopf 2 S 5 432 606 R der Drittbestückung verwendet werden unter der Massgabe, zusätzlich den Ventilteller 1 S 5 438 180 C zu verwenden, der eine der beiden Scheiben 1 S 5 420 008 F ersetzt. Dieser Ventilteller ergibt eine bessere Führung der Ventildeder.
Die Ventildedern- und oberen Teller der 2. und 3. Bestückung sind gleich.
3. 4. und 5. Bestückung: In der 3., 4. und 5. Bestückung sind alle Bauteile im ET-Lager erhältlich und sind untereinander austauschbar. Nur die Feder 1 S 5 445 235 M der 5. Bestückung, welche die Feder 1 S 5 434 449 Y der 4. Bestückung ersetzt, wird für die 4. und 5. Bestückung im ET-Lager bereitgehalten.

TABELLE DER ZYLINDERKÖPFE, VENILTELLER UND TARIERUNG DER VENILFEDERN
 ANM.: Die Ventilfedern für Einlass- und Auslassventile sind identisch

Motor-Nr.	Zylinderkopfform (Stößellaagerung)	Ventilfedern	Untere Ventilteller	Obere Ventilteller
107 096 →	 <p>ET-Nr. 8 S 5 422 301 E</p>	ET-Nr. 1 S 5 405 730 K Länge unbelastet L 37 mm belastet L (mm) 20 ± 2 33 71,5 ± 2 24	ET-Nr. 1 S 5 405 736 A 	ET-Nr. 1 S 5 405 735 P 
107 097 →	nicht erhältlich  <p>ET-Nr. 2 S 5 432 606 R</p>	Länge unbelastet L 49 mm belastet L (mm) 38,5 ± 2 38,7 85 ± 2 28	ET-Nr. (2) 1 S 5 420 008 F  ET-Nr. 1 S 5 420 008 F  ET-Nr. 5 438 180 	ET-Nr. 1 S 5 420 010 C 
200 620 → (Sbir. USA)				
300 001 (C 114/03) → 400 001 (C 114.04/1) → 450 001 (C 114.04/2) →	Zylinderkopfform (Stößellaagerung) ET-Nr. 2 S 5 423 387 J 	ET-Nr. 1 S 5 434 449 Y Länge unbel. = 43,5 mm belastet L (mm) 29,5 ± 2 37,5 84,5 ± 2 27 wird nicht m. gelief.	ET-Nr. 1 S 5 432 608 M 	ET-Nr. 1 S 5 434 450 J 
301 748 (C 114/03) → 400 466 (C 114.04/1) → 450 508 (C 114.04/2) →		ET-Nr. 1 S 5 445 235 M Länge unbel. = 46 mm belastet L (mm) 29,5 ± 1 38,7 86 ± 2 28		

MOTOR C 114/03 (2700 cm³ Einspritzer) - C 114.04/1 - C 114.04/2 (2900 cm³ mech. u. autom. Getriebe USA)

1. Bestückung

2. Bestückung

3. Bestückung

4. Bestückung

5. Bestückung

TR 1252/73
Übersetzung von NT 30 S
SM/Gruppe 1

H/UH
Aus

13. Juli 1973

FAHRZEUGE SM

Alle Typen

MOTOR

Zylinderkopfdeckeldichtung

Ab folgenden Motornummern wurde die Dichtungsfläche der Zylinderkopfdeckel verbessert und die Dichtungen geändert :

Nr. 301 893 (2700 cm³, Einspritzer Europa)
Nr. 400 534 (2900 cm³, Vergaser, mechanisches Getriebe USA-KANADA)
Nr. 450 546 (2900 cm³, Vergaser, automatisches Getriebe USA-KANADA)

ERSATZTEILE :

Teilebenennung	alte ET-Nummern	neue ET-Nummern
Zylinderkopfdeckel	2 S 5 405 833 E	2 S 5 445 387 P
Deckeldichtung	2 S 5 405 834 R	2 S 5 443 165 M

INSTANDSETZUNG :

- Die Dichtung alter Bauart 2 S 5 405 834 R wird weiterhin im ET-Lager bereitgehalten.
- Die Dichtung neuer Bauart 2 S 5 443 165 M kann anstelle der Dichtung alter Bauart eingebaut werden, wenn zuvor die Dichtungsfläche der Zylinderkopfdeckel an Motoren mit früheren Baunummern plangeschliffen wird.

TR 1253/73
Übersetzung von NT 31 S
SM/Gruppe 1

H/UH
Aus

13. Juli 1973

FAHRZEUGE SM

(SB Serie SC)
(SB Serie SD)

MOTOR

Zylinderkopfdichtung

Die Zylinderkopfdichtungen sind ab folgenden Motornummern geändert:

- Nr. 301 626 (2700 cm³, Einspritzer Europa)
- Nr. 400 623 (2900 cm³, mechanisches Getriebe USA-KANADA)
- Nr. 450 639 (2900 cm³, automatisches Getriebe USA-KANADA).

KENNZEICHNUNG DER TEILE :

Die Zylinderkopfdichtungen neuer Bauart sind schwarz.

TEIL	ET-NUMMERN
Für Motor 2700 cm ³	2 S 5 444 908 H
Für Motor 2900 cm ³	2 S 5 445 228 L

ERSATZTEILE :

Derzeitig stehen folgende Zylinderkopfdichtungen im ET-Lager zur Verfügung :

- Zylinderkopfdichtung Nr. 2 S 5 411 633 Y (Dichtigkeit durch abnehmbare Messingringe) für Motor 2700 cm³,
- Zylinderkopfdichtung Nr. 2 S 5 420 933 K (gebördelte Dichtung, lieferbar bis Bestandsende) für Motor 2700 cm³,
- Zylinderkopfdichtung Nr. 2 S 5 437 648 V (gebördelte Dichtung, lieferbar bis Bestandsende) für Motor 2900 cm³.

INSTANDSETZUNG :

Unmittelbar nach Bereitstellung der Zylinderkopfdichtungen neuer Bauart werden diese die Dichtungen alter Bauart zum Teil ersetzen. Hierbei sind jedoch die umseitigen Bedingungen unbedingt einzuhalten.

VORAUSSETZUNGEN FÜR DEN DICHTUNGSWECHSEL

Bei der Instandsetzung muss eine Dichtung desselben Typs oder die ursprüngliche Dichtung eingebaut werden.

Werkseitige Dichtungsmontage	Austauschdichtung
<u>Motor 2700 cm³</u>	
Dichtung mit Messingringen Nr. 2 S 5 411 633 Y	Dichtung mit Messingringen Nr. 2 S 5 411 633 Y
Gebördelte Dichtung Nr. 2 S 5 420 933 K	Gebördelte Dichtung Nr. 2 S 5 420 933 K oder 2 S 5 444 908 H
Gebördelte Dichtung Nr. 2 S 5 444 908 H	Gebördelte Dichtung Nr. 2 S 5 444 908 H oder 2 S 5 420 933 K
<u>Motor 2900 cm³</u>	
Gebördelte Dichtung Nr. 2 S 5 445 228 L	Gebördelte Dichtung Nr. 2 S 5 437 648 V oder 2 S 5 445 228 L
Gebördelte Dichtung Nr. 2 S 5 437 648 V	Gebördelte Dichtung Nr. 2 S 5 437 648 V oder 2 S 5 445 228 L

Besondere Voraussetzungen

Nach einem Abschleifen des Zylinderblocks und der Laufbüchsen, müssen unbedingt folgende Dichtungen eingebaut werden:

- eine gebördelte Dichtung 2 S 5 420 933 K oder 2 S 5 444 908 H für Motor 2700 cm³,
- eine gebördelte Dichtung 2 S 5 445 228 L oder 2 S 5 437 648 V für Motor 2900 cm³.

TR 1260/73
SM Gruppe 1

H/UH

17. September 1973

Drosselklappenschalter für Inj. Elektronik

Der Drosselklappenschalter 0 280 120 011 wurde vor einiger Zeit durch den Schalter 0 280 120 018 ersetzt. Schwierigkeiten traten beim Anschliessen eines neuen Drosselklappenschalters mit einem alten, kleineren Stecker auf.

Nach Auskunft von Herrn Vetter, Firma BOSCH, muss in diesem Fall der Stecker um 180° verdreht eingesteckt werden.

TR 1270/73
 Übersetzung von 34 S
 SM/Gruppe 1

H/UH
 Aus

19. Dezember 1973

FAHRZEUGE SM

Alle Typen

MOTOR

Weiterentwicklung

Die verschiedenen MASERATI-Motoren der SM-Fahrzeuge wurden kürzlich einer bestimmten Anzahl Änderungen unterworfen.

Um die Motoren, an denen diese Änderungen vorgenommen wurden, schnell erkennen zu können, werden für jede Änderung die ursprünglichen Motornummern angegeben.

Die nachfolgende Tabelle hat lediglich den Zweck, die verschiedenen vorhandenen SM-Motoren, ihre ursprünglichen Nummern sowie die Art der geänderten Teile wiederzugeben. Auf den nachfolgenden Seiten wird die Nummer des ersten Motors, an dem die Änderung erfolgt ist, und zwar für jeden Motortyp, angegeben.

MOTORTYP UND URSPRÜNGLICHE NUMMER DIESER MOTOR- SERIE		GEÄNDERTE TEILE
C 114/03 2,7 Liter-Einspritzer Europa	300 001	Kurbelgehäuse - Pleuel Kurbelwelle Überdruckventil
C 114/11 - 2,9 Liter Vergaser -Automatik Getriebe Europa	350 001	Kurbelgehäuse - Pleuel Kurbelwelle - Kolben und Kolbenbolzen Überdruckventil

BEMERKUNG:

Die geänderten Teile wurden vom ET-Lager mit einer neuen Nummer versehen. Sie werden nach Erschöpfung der Lagerbestände die alten Teile ersetzen.

I. KURBELGEHÄUSE UND KURBELWELLE

ÄNDERUNG:

Von den Motoren Nr. 301 881 - 350 159 ab, wurde der Steg der Hauptlager 2 und 3 des Kurbelgehäuses verbreitert. Die Kurbelwelle wurde entsprechend geändert, die Abflachung der Wangen der mittleren Lagerung ist grösser (Abb. 2)

Verbreiteter Steg

Abflachung

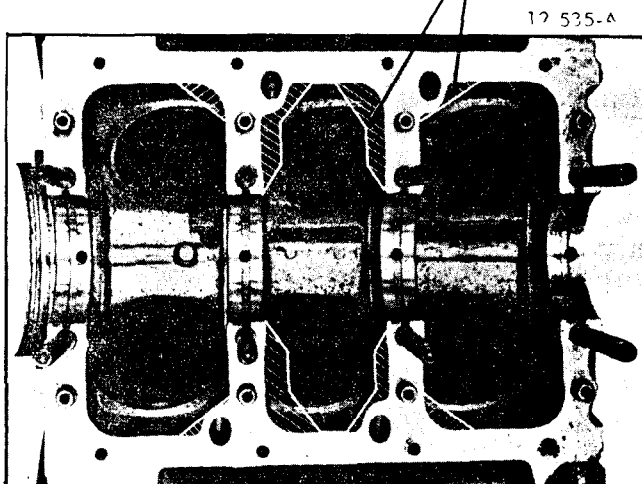


Abb. 1

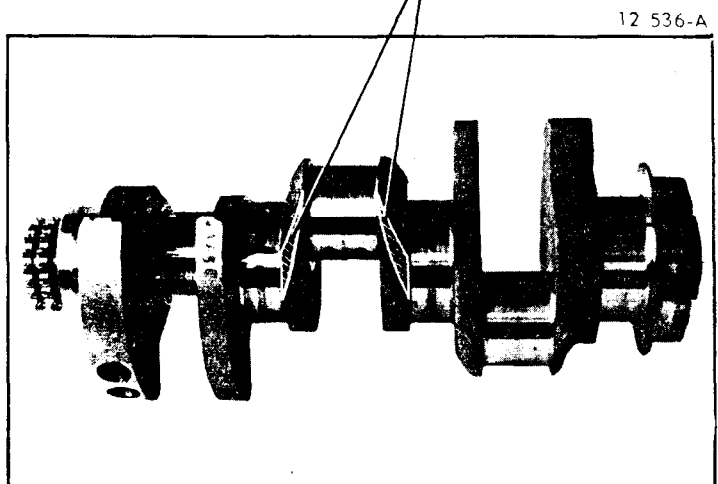


Abb. 2

REPARATUR

Kurbelgehäuse: 2,7 und 2,9 Liter. Alle Typen.

Das neue Kurbelgehäuse kann das alte ersetzen unter der Voraussetzung, dass die neue Kurbelwelle eingebaut wird.

Kurbelwelle: 2,7 und 2,9 Liter. Alle Typen

Die neue Kurbelwelle kann beliebig in ein altes oder neues Kurbelgehäuse eingebaut werden.

ERSATZTEILE

Bei Bestellung dieser neuen Kurbelwelle muss, wenn die Pleuel noch verwendungsfähig sind, die Kategorie der Pleuel des ausgebauten Motors angegeben werden.

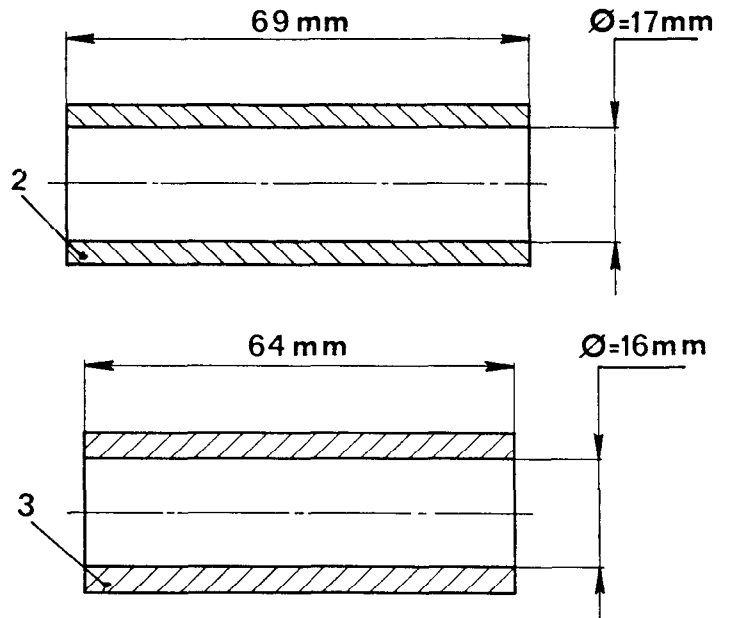
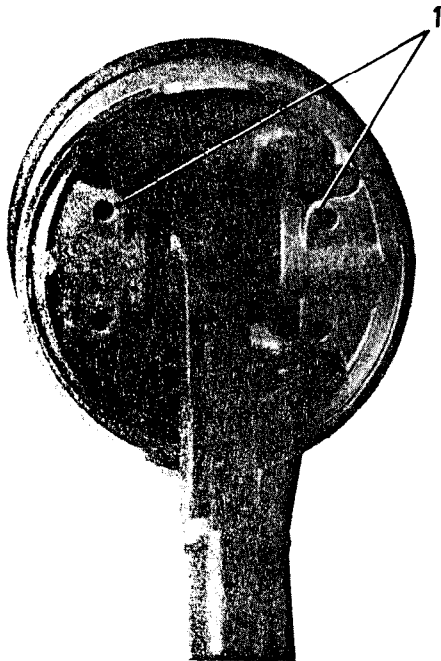
Sollte dies nicht der Fall sein, muss das Gesamtteil Kurbelwelle - Pleuel bestellt werden.

II. KOLBEN UND KOLBENBOLZEN

ÄNDERUNG

Diese Änderung betrifft nur 2, 9 Liter-Motoren.

Von dem Motor 350 151 wurden die Wülste (1) der Kolbenbolzenbohrungen verlängert. Um dem Gesamtteil Kolben + Bolzen das gleiche Gewicht wie bei der früheren Lösung zu sichern, wurden die Länge des Kolbenbolzens (3) und sein Innendurchmesser reduziert.



REPARATUR

Statt des früheren Gesamtteils kann ein neues, geändertes Gesamtteil Kolben + Bolzen eingebaut werden. In keinem Falle darf ein Bolzen alter Bauart (2), L = 69 mm in einen Kolben mit verlängerten Wülsten eingebaut werden.

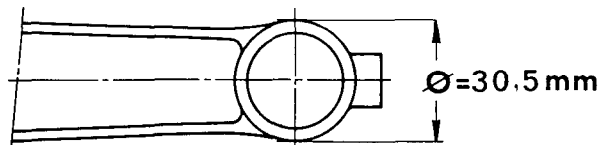
III. PLEUEL

ÄNDERUNG

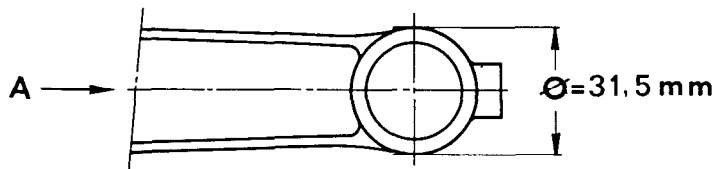
Von den Motoren Nr. 302 945, 350 177 ab, wurde der Aussendurchmesser des Pleuelauges geändert. Er beträgt statt 30,5 mm nunmehr 34,2 mm (Kennbuchstabe B am Pleuel)

ANMERKUNG: Eine bestimmte Anzahl von Motoren wurde mit Pleueln ausgestattet, deren Pleuelauge einen Aussendurchmesser von 31,5 mm aufweist (Kennbuchstabe A am Pleuel).

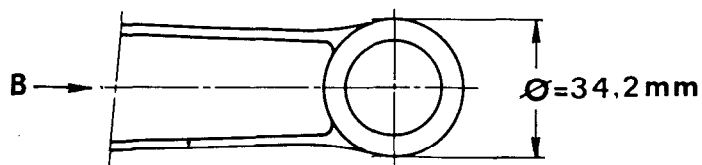
ohne Kennbuchstaben



Kennbuchstabe A



Kennbuchstabe B



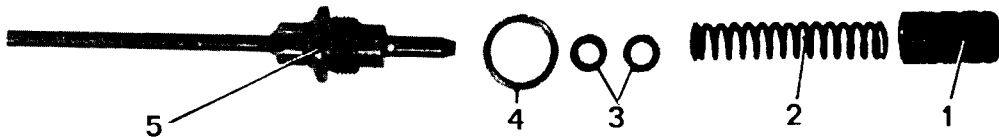
REPARATUR: In der entsprechenden Gewichtskategorie ersetzt das neue Pleuel Kennbuchstabe B, Aussendurchmesser des Pleuelauges = 34,2 mm das frühere Pleuel ohne Kennbuchstaben und das durch ein A gekennzeichnete Pleuel. Dieser Austausch gilt für 2,7 und 2,9 Liter Motoren.

IV. ÖLPUMPE ÄNDERUNG

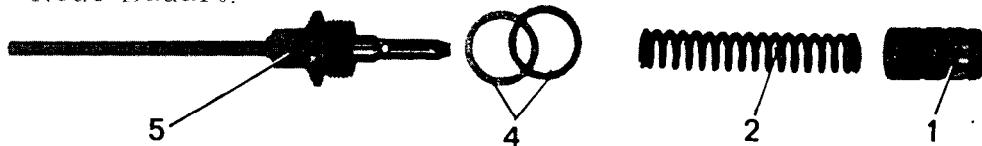
Von den Motoren Nr. 302 029 - 350 171 an wurden der Kolben des Überdruckventils (1), die Feder (2) und der Stopfen mit Ablaufrohr (5) geändert. Der oder die Stahlringe (3) zwischen dem Stopfen (5) und der Feder (2) sind fortgefallen. Zum Einstellen des Drucks verbleiben nur noch die Kupferringe (4).

12 530

Alte Bauart:



Neue Bauart:



REPARATUR - ERSATZTEILE

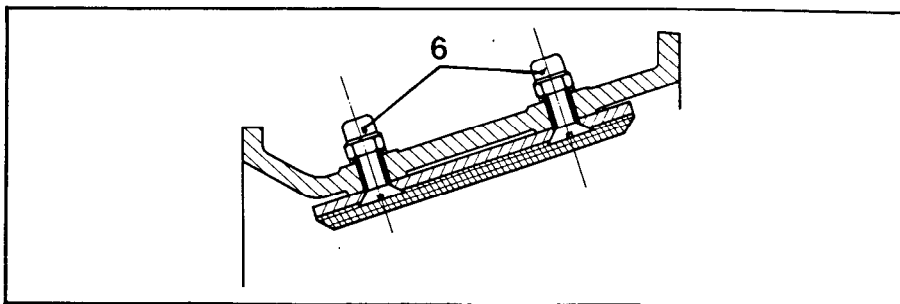
Die früheren Ersatzteile werden nicht mehr geliefert. Für Arbeiten an der Ölpumpe von Motoren, deren Nr. vordem oben angegebenen liegt, sowie für alle 2,7 Liter Vergasermotoren, liefert das E. T. -Lager ein Gesamtteil, bestehend aus Kolben, Feder und Stopfen mit Ablaufrohr, das als Ersatz für die alte Lösung einzubauen ist. Von den angegebenen Motornummern an, liefert das E. T. -Lager die neuen geänderten Teile einzeln.

V. ZYLINDERKÖPFE ÄNDERUNG

Ab Motor Nr. 350 177 wurde der Durchmesser der Befestigungsschrauben (6) des Anschlagbegrenzers am Zylinderkopf von 5mm auf 7 mm erweitert.

ANMERKUNG: Eine bestimmte Anzahl Motoren wurde mit Schrauben $\varnothing = 6$ mm ausgestattet.

S. 12-4



REPARATUR

Siehe beiliegende Arbeitsanleitung.

FAHRZEUG SM
ZYLINDERKÖPFE

Einbau von Anschlagbegrenzern für die Zweitkette mit Befestigungsschraube $\varnothing = 7$ mm

Motoren : 2,7 Liter Vergasermotoren 105 304 →
2,7 Liter Einspritzer
2,9 Liter U S A

Sich vom Ersatzteillager beschaffen :

- 2 Anschlagbegrenzer	1 S 5 448 868 B
- 2 Dichtungen für Zylinderkopfdeckel	2 S 5 443 165 M
- 6 Ringdichtungen (für Einlasskrümmer)	1 S 5 405 914 K
- 4 Dichtungen	1 S 5 448 869 M
- 4 Hutmuttern	1 S 5 448 870 Y

ARBEITSANLEITUNG

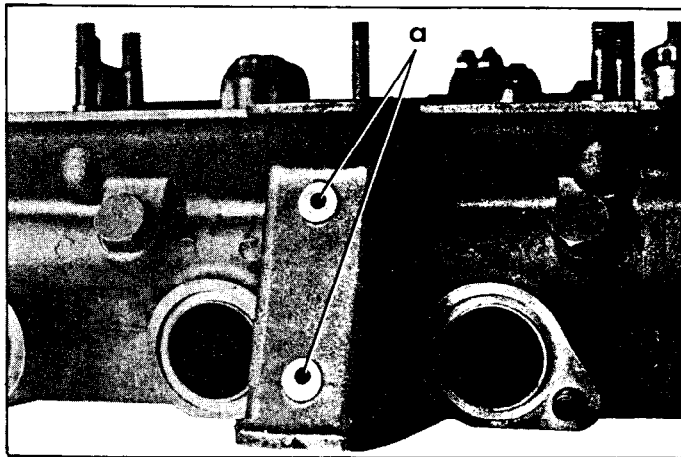
1. Ausbau :

- a) Motoren C 114/1 (2,7 Liter und 2,9 Liter Vergaser)
Ausbauen :
 - Gashebelgestänge
 - Gesamtteil Vergaser und Einlasskrümmer
- b) Motoren C 114/03 (2,7 Liter Einspritzer)
Ausbauen :
 - Einlass-Luftsammler rechts und links
 - Einlasskrümmer
- c) Ausbauen :
 - Zylinderkopfdeckel rechts und links
 - Einlassnockenwellen
 - auszutauschende Anschlagbegrenzer

2. Vorbereitung der Zylinderköpfe :

ACHTUNG : Zustand der Noppen, an denen der Anschlagbegrenzer aufliegt, prüfen . Sollte ein Anschlagbegrenzer schlecht aufliegen, muss der Zylinderkopf zwecks Nacharbeitung der Noppen ausgebaut werden.

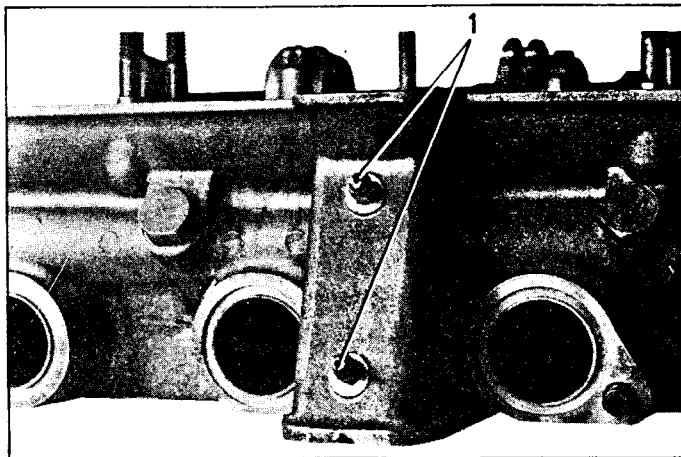
Die beiden Bohrungen "a" auf 7,25 mm aufbohren und dabei die Aluminiumspäne weitgehend beseitigen.



Zylinderköpfe sorgfältig reinigen und die neuen Anschlagbegrenzer ansetzen, um zwischen den Bohrungen "a" einen genauen Achsabstand zu gewährleisten.

3. Einbau

Anschlagbegrenzer auf den Zylinderköpfe befestigen, dabei unter den Hutmuttern (1) Dichtungsscheibe legen.



Einbau (Fortsetzung)

Einlassnockenwellen einbauen (s. Arbeitsvorgang S. 123-1 des Reparatur-Handbuches Nr. 581, Band II).

Zylinderkopfdeckel aufbauen (s. Technisches Rundschreiben TR 1252/73 betr. Einbau der Dichtungen).

Motoren 2,7 Liter und 2,9 Liter mit Vergaser

Ringdichtungen der Einlasskrümmer anbringen.

Gesamtteil Vergaser-Einlasskrümmer einbauen (Anzugsmoment der Schrauben : (0,5 mkg)).

Gashebelgestänge anschliessen .

Motoren 2,7 Liter Einspritzer :

Dichtungen und Einlasskrümmer einbauen

Einlass-Luftsammler rechts und links anbauen.

TR 1203/74
 Übersetzung v. NT 35 S
 SM/Gruppe 1

H/UH
 Aus

17. Januar 1974

CHEF	BETRIEBSLEITER	MEISTER	KD-BERATER	ET	
------	----------------	---------	------------	----	--

FAHRZEUGE SM

(SB Serie SD)

MOTOR

Weiterentwicklung

I. LUFTFILTER

Seit Oktober 1973 werden diese Fahrzeuge mit einem neuen Luftfilter ausgerüstet, bei der die Filterpatrone statt wie bisher aus Kunststoff, aus Papier ist.

Bezeichnung	Alte Nummer	Neue Nummer
Luftfilter (Lautrette)	5 435 700 W	5 442 109 J
Filterpatrone	5 405 974 M	5 442 108 Y

REPARATUR

Das neue Luftfilter 5 442 109 J ersetzt, ohne Änderung, die alten Filter 5 435 700 W und 5 405 972 R.

Die neue Luftfilterpatrone 5 442 108 Y ersetzt die alte Patrone 5 405 974 M, vorausgesetzt, dass die mit der Patrone 5 442 108 Y gelieferte Gebrauchsanweisung beachtet wird.

ANMERKUNG: Diese (selbstklebende) Gebrauchsanweisung ist anstelle der bisher vorhandenen auf das Filtergehäuse zu kleben.

TR 1204/74
 Übersetzung v. NT 36 S
 SM/Gruppe 1

H/UH
 Aus

17. Januar 1974

CHEF	BETRIEBSLEITER	MEISTER	KD-BERATER	ET	
------	----------------	---------	------------	----	--

FAHRZEUG-SM
 (SB Serie SC)
MOTOR

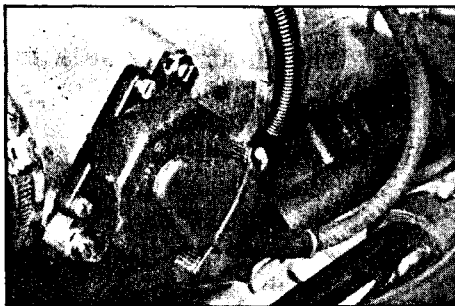
Schalter zur Betätigung der Zusatzdrosselklappen

Bei den Motoren C 114/03 mit elektronischer Benzineinspritzung wird ein neuer Schalter zur Betätigung des Elektro-Schiebers zur Bedienung der Zusatzdrosselklappen eingebaut.

Dieser neue Schalter unterscheidet sich vom vorhergehenden Modell:

- a) Aussen durch eine andere Ausrichtung. (Das Kabelbündel wurde nicht geändert, doch verläuft es anders).

11119



Schalter 1. Ausführung
 ET Nr. 1 S 5 422 878 B

12385

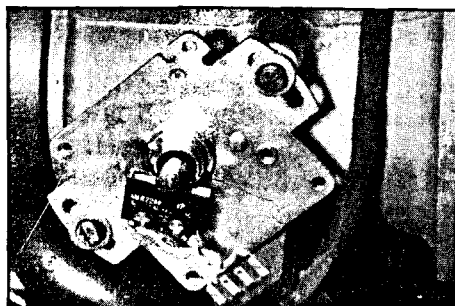


Schalter 2. Ausführung
 ET-Nr. 1 S 5 445 264 C

- b) Innen durch:

- ein anderes Blech,
- einen auf Silentblock montierten Schalter,
- einem Nocken, montiert auf Achse der Hauptdrosselklappe

12717



Schalter 1. Ausführung

12760



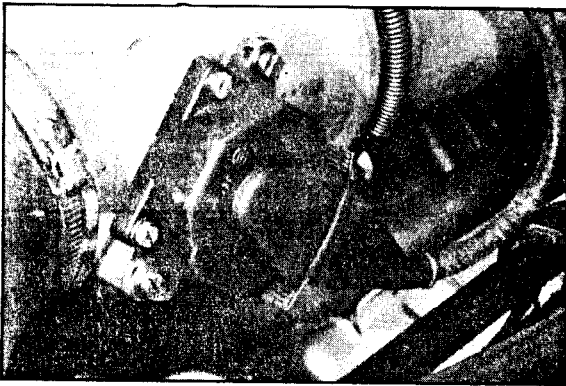
Schalter 2. Ausführung

REPARATUR:

Es ist möglich, einen Schalter der 1. Ausführung durch einen Schalter der 2. Ausführung auszuwechseln.

AUSWECHSELN EINES SCHALTERS ZUR BETÄTIGUNG EINES ELEKTRO-SCHIEBERS DER ERSTEN AUSFÜHRUNG DURCH EINEN SOLCHEN DER ZWEITEN AUSFÜHRUNG.

11119



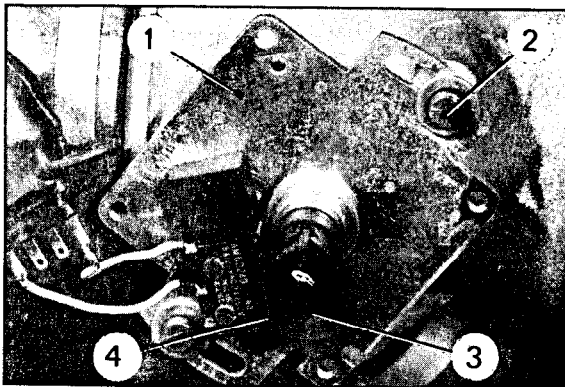
AUSBAU

Kabelbündel abschliessen.
Schalter zur Betätigung des Elektro-Schiebers ausbauen.

EINBAU

Gehäuse des Schalters 2. Ausführung abnehmen. Blech (1) des Schalters auf Krümmer anbringen. Betätigungsnocken (3) des Schalters am Ende der Achse der Hauptdrosselklappe anbringen. (Hauptdrosselklappe offenhalten, um den Einbau zu erleichtern: die Blechzunge (4) des Schalters muss sich zwischen Schalter und Betätigungsnocken befinden).

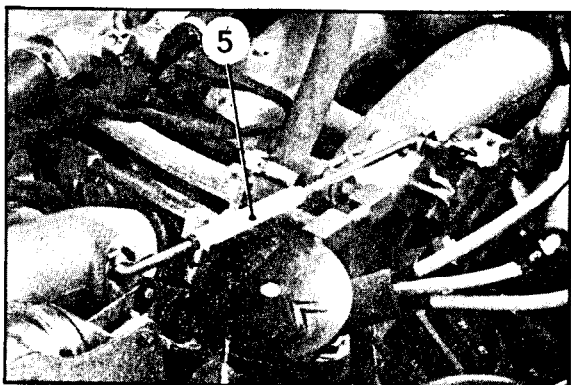
12760



Schalter zur Betätigung des Elektro-Schiebers einstellen.
(Betätigung der Zusatzdrosselklappen).

Motor anlassen und im Leerlauf laufen lassen: die Zusatzdrosselklappen sind geschlossen (das Gestänge (5) ist nach rechts im Anschlag). Die beiden Schrauben (2) zur Befestigung des Bleches lösen und dieses nach links bis zum Anschlag drehen. (Beschleunigungsrichtung): die Zusatzdrosselklappen sind geschlossen, (das Gestänge (5) ist nach rechts im Anschlag).

11229



Eine Scheibe von 3,2 mm Stärke zwischen Exzenter und Drosselklappenanschlag legen. Blech (6) des Schalters ganz langsam nach rechts drehen (Verzögerungsrichtung) bis genau zu dem Augenblick, wo die Zusatzdrosselklappen sich öffnen. (Gestänge (5) ganz nach links im Anschlag).

Die beiden Schrauben (2) des Schalterbleches festziehen. Scheibe abnehmen und Einstellung kontrollieren. Schaltergehäuse anbauen.

TR 1215/74
Übersetzung v. NT 40 GEN.
A/Gruppe 1
D/Gruppe 1
GS-SM/Gruppe 1

H/UH

26. Februar 1974

CHEF	BETRIEBSLEITER	MEISTER	KD-BERATER	ET	
------	----------------	---------	------------	----	--

FAHRZEUGE
aller Typen

Z Ü N D K E R Z E N

Die Verwendung einer nicht geeigneten Zündkerze bei einem Motor kann entweder eine schnelle Verschmutzung nach sich ziehen, wenn die Kerze zu kalt ist, oder aber eine Selbstzündung, wenn die Zündkerze zu heiss wird.

Die nachstehende Tabelle ist nicht begrenzt. Sie wird laufend à jour gehalten je nach erfolgter Typprüfung neuer Zündkerzensorten.

FAHRZEUGE			Referenz-Nrn d. Zündkerzen		
Handelsbezeichnung	TÜV-Bezeichnung	Mot-Schild	AC	BERU	BOSCH
2 CV 4 DYANE Lieferwagen 250	AZ Serie A 2 AYA 2 Serie A AZU Serie B	AY 2	(42 FS) 5433-738V		(W 225 T 1) <u>AZ2127A</u>
2 CV 6 MEHARI Lieferwagen 400	AZ Serie KA AY Serie CA AK Serie AK	AK 2	(42 FS) 5433-738V		(W 225 T 1) <u>AZ2127A</u>
DYANE 6 AMI 8 Break AMI 8	AY Serie CB AM Serie JA-JC AM Serie JB	AM 2	(42 FS) 5433-738V		(W 225 T 1) <u>AZ2127A</u>
GS 1015 * (→ Juni 1972)	GX (Serie GA-GE-GF)	G 10 612	(41 FS)	(240 14)	(W 240 T 1)
AMI SUPER GS 1015 ** (Juni 1972 →) GS 1220 (Normal-Kupplung) GS 1220 (Automat. -Kupplung)	AMS (Serie JF-JG-JH) GX (Serie GA-GE-GF) GX (Serie GB-GC-GD) GX (Serie GB-GC-GD)	G 10 612 G 10 612 G 12 612 G 12 611	(40,8 XLS) <u>GX0618803A</u>	(230 14 3 A)	(W 280 T 30)
AUTOBIANCHI A 111	A 111 A				(W 200 T 30)
AUTOBIANCHI A 112 AUTOBIANCHI ABARTH	A 112 A A 112 A 1				(W 215 T 30)
DS 20 hydr. Schaltung D Super - D Spécial	DS 20 (DX) DS Serie FD (DT-DV)	DY 3 DY 3	} (42 FS) 5433738V		(W 225 T 35) <u>5451-444B</u>
D Super 5	DS 21 M (DP)	DX 2		(240 14)	(W 225 T 35) <u>5451-444B</u>
BREAK 20 alle Typen	ID 20 F (DLF-DLB- DLA-DLC)	DY 2			(W 225 T 35) <u>5451-444B</u>
DS 23 BREAK 23 alle Typen	DS Serie FE (DX-DJ-DX bw) DS Serie FF (DJF- DJB-DJA-DXF-DXB)	DX 4 DX 4		(240 14)	(W 225 T 35) <u>5451-444B</u>
DS 23 injection	DS Serie FG (DX.IE- DX.IE bw-DJ.IE)	DX 5		(240 14)	(W 225 T 35) <u>5451-444B</u>
SM Vergaser SM Borg-Warner (USA)	SB Serie SB SB Serie SD	C 114 04 / 1 C 114 04 / 2	(42 XLS)	(175 / 14 / 3 A)	(W 175 T 30) <u>5417768H</u>
SM injection	SB Serie SC	C 114 03	(42 XLS)	(175 / 14 / 3 A)	(W 175 T 30) <u>5417768H</u>

ANM.: Die in fetten Buchstaben geschriebene Referenz-Nr. der Zündkerzen entspricht dem Serieneinbau (1. Einbau).
Die CITROEN-Teilenummer der vom ET-Lager verkauften Zündkerzen, ist unter der Referenznummer der Hersteller angegeben.

REFERENZ-NRN DER ZÜNDKERZEN					BEMERKUNGEN
CHAMPION	EYQUEM	LODGE	MARELLI	SEV-MARCHAL	
(L 85) DX212-7B	(755) AM212207A		(CW 7 NBT)	(35) ZC9456074U	
(L 85) DX212-7B (L 85)	(755) AM212207A		(CW 7 NBT)	(35) ZC9456074U	
	(755) AM212207A		(CW 8 NBT)	(34 S) ZC9457707U	
(L 82 Y)	(850) KN 0792			(34 S) ZC9457707U	
(N 6 Y) GX0618810A	(80 LS) KN 0791			(34 HS) GX0618802A	<p>→ Juni 1972</p> <p>→ Motor: 0612 066 950</p> <p>→ Motor: 0600 007 861</p> <p><u>Kurzer Gewindeschacht</u></p>
(N 9 Y)			(CW 7 LP)		<p>→ Juni 1972</p> <p>→ Motor: 0612 066 951</p> <p>→ Motor: 0600 007 862</p> <p><u>Langer Gewindeschacht</u></p>
(N 7 Y)			(CW 78 LP)		
(L 87 Y) DX212-7A (L 92 Y) ▲	(705 S) 5403277X		(CW 7 N)	(35-1 B) 5433737J	
(L 87 Y) DX212-7A (L 92 Y) ▲	(705 S) 5403277X	(HN) (HNY) (GOLDEN H) DX212-7C	(CW 7 N)	(35-1 B) 5433737J	▲ Exportfahrzeuge USA
(L 87 Y) DX212-7A	(705 S) 5403277X		(CW 7 N)	(35-1 B) 5433737J	
(L 87 Y) DX212-7A	(705 S) 5403277X		(CW 7 N)	(35-1 B) 5433737J	
(L 87 Y) DX212-7A	(705 S) 5403277X		(CW 7 N)	(35-1 B) 5433737J	
(N 11 Y)	(707 LS)	(GOLDEN HL) 5417770E	(CW 7 LP)	(GT 34-5 H) 5417769U	
(N 10 Y) 5425-202M	(707 LS)	(GOLDEN HL) 5417770E	(CW 7 LP)	(GT 34-5 H) 5417769U	

TR 1218/74
Übersetzung v. Nr. 74002
SM/Gruppe 1

H/UH
Österr.

12. März 1974

CHEF	BETRIEBSLEITER	MEISTER	KD-BERATER	ET	
------	----------------	---------	------------	----	--

SM-FAHRZEUGE

Alle Typen

Wir weisen Sie darauf hin, dass nach einer Motorstörung (z. B. aufgeschlagene Ventile), die die teilweise Zerstörung von Teilen wie Kolben, Laufbuchsen, Ventilen usw. verursacht hat, Metallteilchen in die Ansaugkanäle, den Ansaugkrümmer und selbst in die Drosselklappengehäuse (im Falle bei Einspritzanlage) gelangen können.

Diese Metallteilchen können in bestimmten Fällen nach dem Ausbau des Ansaugkrümmers und der Drosselklappengehäuse in diesen verbleiben, nach dem Wiederanbringen auf dem reparierten oder ausgetauschten Motor wieder eingesaugt werden und sehr schwere Schäden verursachen.

Wir bitten Sie also, den Ansaugkrümmer, die Drosselklappengehäuse sowie den Ansaugsammler und die Luftfiltergehäuse vor ihrem Wiedereinbau sorgfältig zu reinigen.

TR 1250/74

H/UH

19. November 1974

Übersetzung v. NT 38 S
SM/Gruppe 1

Aus

CHEF	BETRIEBSLEITER	MEISTER	KD-BERATER	ET	
------	----------------	---------	------------	----	--

SM-FAHRZEUGEAlle TypenM O T O RWasserpumpe

Bei neuen Motoren ab Nr. :

- 303 344 (2,7 Liter, mit Einspritzung EUROPA),
- 400 649 (2,9 Liter, Vergaser, mech. Getriebe USA, KANADA)
- 450 664 (2,9 Liter, Vergaser, autom. Getriebe USA, KANADA)

sowie bei den überholten Motoren ab Nr. :

- R 108 570 (2,7 Liter, Vergaser)
- R 150 253 (2,7 Liter, Vergaser DEUTSCHLAND)
- R 303 344 (2,7 Liter, mit Einspritzung),

sind die Wasserpumpen geändert.

Die Dichtigkeit wird gewährleistet durch eine CYCLAM Dichtung und einen keramischen Anschlag.

Diese neue Montage bringt die Änderung oder die Schaffung folgender Teile mit sich:

- 1 - Steuergehäuse
- 2 - Zwischenwelle
- 3 - Wasserpumpen-Turbine
- 4 Wasserpumpendichtung mit keramischem Anschlag

ERSATZTEILE

Bezeichnung	Nummern
Steuergehäuse	2 S 5 450 969 N
Zwischenwelle	2 S 5 450 960 R
Wasserpumpen-Turbine	1 S 5 450 958 U
Wasserpumpendichtung mit keramischem Anschlag	1 S 5 458 954 G

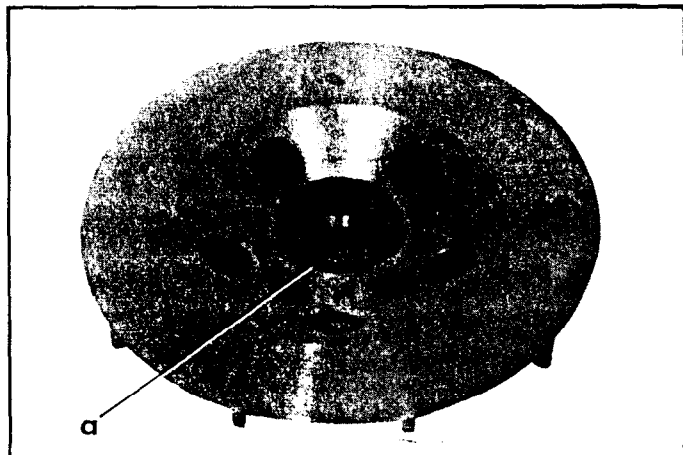
REPARATUR

Da die neuen Teile mit den früheren nicht austauschbar sind, werden letztere noch immer vom ET-Lager geliefert.

Der diesem Rundschreiben beigefügte Reparaturvorgang gibt die notwendigen Erklärungen für den Einbau der neuen Teile.

EINBAU DES KERAMISCHEN ANSCHLAGES UND DES DICHRINGES

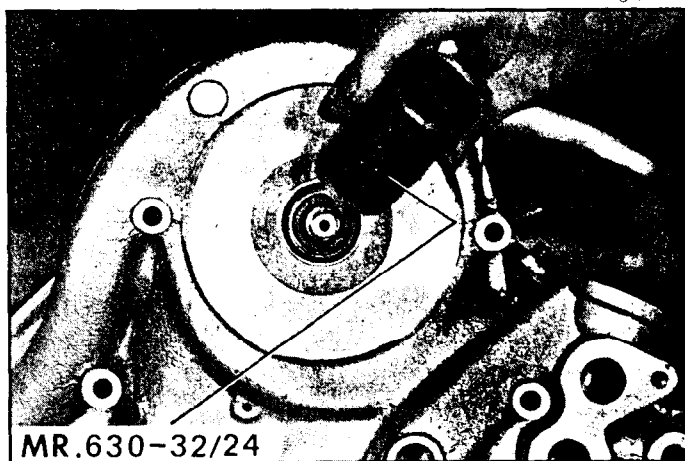
13850



Die Fläche "a" des keramischen Anschlages mit TALG bestreichen.

Anschlag MIT DER HAND in Lagerung der Turbine der Wasserpumpe bringen.

13857



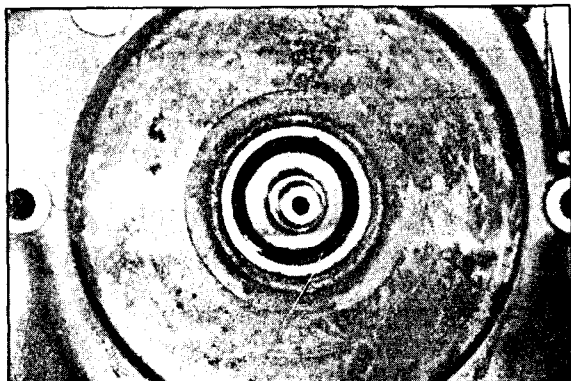
Mit Fett (ROCOL A. S. P. oder MOLYKOTE 557) die Fläche "b" des Dichtringes bestreichen.

Ihn mit dem Werkzeug MR. 630-32/24 einbauen (siehe Skizze auf der folgenden Seite).

Wichtig

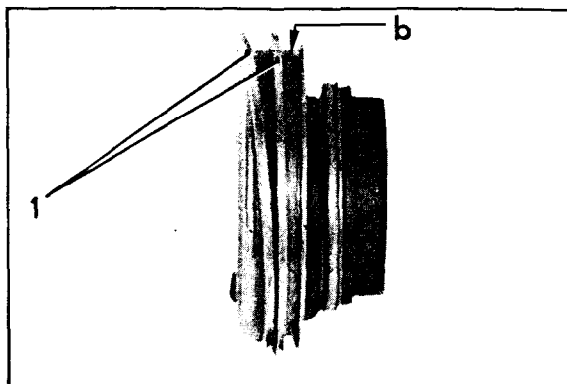
Beim Steuergehäuse der ÜBERHOLTEN Motoren zwischen Steuergehäuse und Dichtring die beiden Scheiben (1) von 1mm Stärke legen.

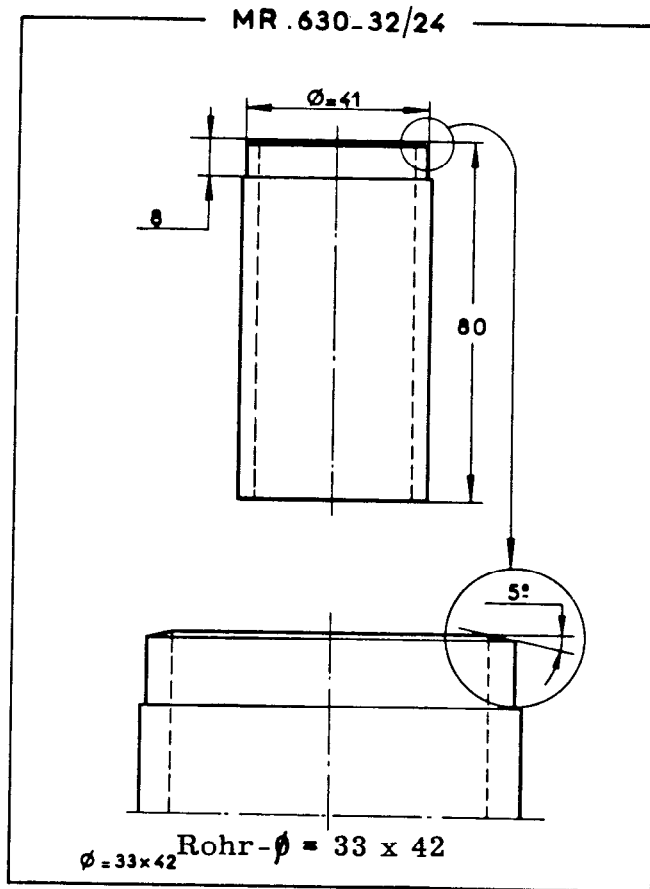
13858



Steuergehäuse auf überholten Motor eingebaut.

13882





TR 1208/75
Übersetzung v. NT 44 GEN
A/Gruppe 1, D/Gruppe 1
GS-SM/Gruppe 1
CX/Gruppe 1
C 35/Gruppe 1

H/UH
Aus

12. Februar 1975

CHEF	BETRIEBSLEITER	MEISTER	KD-BERATER	ET X	
------	----------------	---------	------------	---------	--

FAHRZEUGE ALLER TYPEN

ZÜNDKERZEN

Zugelassene Typen,
nach Fahrzeugen und Lieferanten.

Die Verwendung eines für einen Motor nicht geeigneten Zündkerzentyps kann, wenn die Zündkerze zu kalt ist, eine schnelle Verschmutzung, wenn die Zündkerze zu heiss ist, eine Selbstzündung verursachen.

Die nachfolgende Tabelle kann noch erweitert werden. Sie wird der Zulassung neuer Zündkerzentypen entsprechend berichtigt werden.

LIEFERANT	AC		BERU		BOSCH		CHAMPION		EYQUEM		FI.	MARELLI		SEV-MARCHAL												
E. T. NUMMER	AYB 212-7		GX 06 188,03 A		5 447 193 V	AZ 212-7 A	5 406 176 H	DX 212-7 B	GX 06 188,06 A	GX 06 188,10 A	AM 212 207 A	KN 0791			ZC 9456074 U	ZC 9457707 U	GX 06 188,02 A									
LIEFERANTEN KENN-NR.	42 F	41 FS	40,8 XLS	240-14	230-14 3 A	MAG. 340 T2SP	W 225 T 1	W 240 T 1	W 200 T 30	L 85	L 82 Y	N 6 Y	755	K 800 LJ	800 LS	F. 33 LP	CW 7 NBT	CW 8 NBT	CW 7 LP	35	34 S	34 HS				
2 CV 4	▲						▲		▲				▲				▲									
2 CV 6	▲						▲		▲				▲				▲									
DYANE	▲						▲		▲				▲				▲									
DYANE 6	▲						▲		▲				▲				▲	▲							▲	
MEHARI	▲						▲		▲				▲				▲									▲
Kleinlieferwagen 250	▲						▲		▲				▲				▲									▲
Kleinlieferwagen 400	▲						▲		▲				▲				▲									▲
AMI 8 Alle Typen	▲						▲		▲				▲				▲									▲
AMI SUPER			▲		▲				▲			▲														▲
GS 1015 cm ³ → JUNI 1972		▲		▲			▲		▲																	▲
GS 1015 cm ³ JUNI 1972 →			▲		▲				▲				▲													▲
GS 1220 cm ³ Alle Typen			▲		▲				▲				▲		▲											▲
GS Birotor						▲							▲													

* FIRESTONE

■ → JUNI 1972 = → Motor 0612 066 950 u. →
 ■■ JUNI 1972 → = Motor 0612 066 951 → u. M

0600 007 861 = mit kurzem Gewindeschraube
 17 862 = mit langem Gewindeschraube

▲ ERSTAUSSTATTUNG ▲ GENEHMIGTE TYPEN

FOURNISSEUR	AC	BERU	BOSCH	CHAMPION	EYQ.	HI:	LODGE	MARELLI	SEV-MARCHAL
E. T. NUMMER	5 433 738 V		5 417 768 H 5 406 176 H	5 451 444 B	DX 212-7 A		5 425 202 M 5 403 277 X	DX 212-7 C 5 417 770 E	5 433 737 J 5 417 769 U
LIEFERANTEN KENN-NR.	42 FS 43 F 42 XLS 240-14 175-14,3 A	W 175 T 30 W 200 T 30 W 215 T 30 W 225 T 35	L 87 Y N 7 Y N 9 Y N 10 Y	705 S 707 L S M.43 HN HNY	Golden H Golden HL	CW 7 LP CW 78 LP CW 7 N	35-1 B GT 34-5 H		
AUTOBIANCHI A 111			▲			▲		▲	
AUTOBIANCHI A 112				▲		▲			▲
AUTOBIANCHI A 112 ABARTH				▲		▲		▲	
DS 20	▲	▲		▲	▲	▲			▲
D Super - D Special	▲	▲		▲	▲	▲			▲
D Super 5	▲	▲		▲	▲	▲	▲	▲	▲
BREAK 20 alle Typen	▲	▲		▲	▲	▲			▲
DS 23	▲	▲		▲	▲	▲			▲
BREAK 23 alle Typen	▲	▲		▲	▲	▲			▲
DS 23 elektr. Einspr.	▲	▲		▲	▲	▲			▲
CX 2000	▲	▲		▲	▲	▲			▲
SM Vergaser		▲	▲	▲	▲	▲		▲	▲
SM Borg-Warner (U.S.A.)		▲	▲	▲	▲	▲		▲	▲
SM elektr. Einspr.		▲	▲	▲	▲	▲		▲	▲
C 35	▲			▲		▲			▲
H		▲							▲

* HITACHI
◆ EYQUEM



CITROËN

Technische Abteilung

TR 1320/76

Übersetzung von NI 69 TT

H/UH

Aus

8. Dezember 1976

SM/Gruppe 1

CHEF	BETRIEBSLEITER	MEISTER	KD-BERATER	ET	
------	----------------	---------	------------	----	--

D - FAHRZEUGE

SM - FAHRZEUGE

CX-FAHRZEUGE MIT OTTO UND DIESELMOTOREN

Kühlkreislauf Frostschutzmittel

Seit Oktober 1976, liefert das ET-Lager unter der Kenn-Nr. ZC 9 857 221 U ein :

CITROEN - SPEZIALFROSTSCHUTZMITTEL

Dieses, in 1 Liter-Kanistern gelieferte Frostschutzmittel, wurde speziell von CITROEN für den Kühlkreislauf seiner Motoren gestellten Bedingungen entwickelt.

Der Wirkungsgrad des Schutzmittels, im Verhältnis zum Fassungsvermögen des Kühlkreislaufs und der Frostschutzmittelmenge, ist auf diesem Kanister angegeben.

WICHTIG :

MOTORTYP	ZU VERWENDENDEN FROSTSCHUTZMITTEL
Ottokraftstoff	SPECIAL CITROEN *
Diesel	ausschliesslich SPECIAL CITROEN

* Sollte das Frostschutzmittel SPECIAL CITROEN nicht zu beschaffen sein, so kann auf das Frostschutzmittel (TOTAL "frostfrei" KN 1636 = 1 Liter), (TOTAL "Frostschutz" KN 1636a = 1,5 Liter) oder ein anderes Fabrikat einer anerkannten Markenfirma zurückgegriffen werden.