



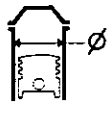

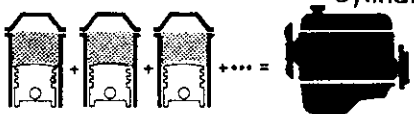
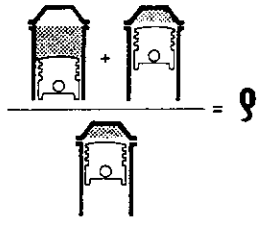
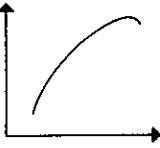
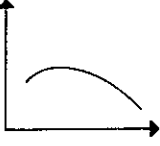
# Caractéristiques techniques

## Moteur

LANCIA H.P Executive  
LANCIA  $\beta$  Coupe

00.10

### CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

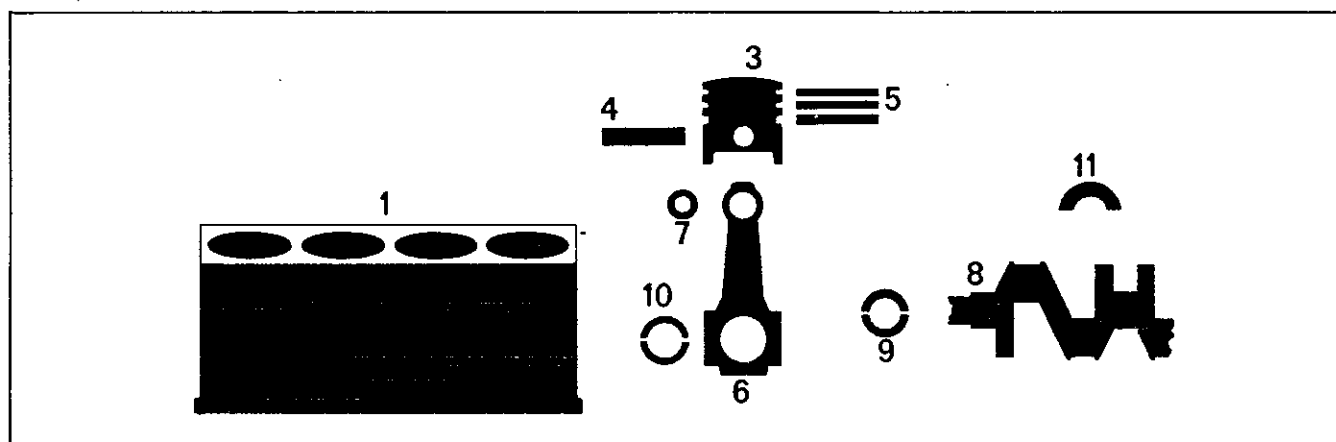
	1300	1600	2000	2000 I.E
 Cycle	OTTO 4 temps			
 Nombre de cylindres	4			
 Alésage des cylindres mm	78	84		
 Course mm	71,5		90	
 Cylindrée cm <sup>3</sup>	1367	1585	1995	
 Rapport volumétrique	8,9	9,4	8,9	
 Puissance maximum DIN   Couple maximum DIN	61,8 kW (84 CV)	73,6 kW (100 CV)	84,6 kW (115 CV)	89,7 kW (122 CV)
	5800/min	5800/min	5500/min	5500/min
	110,6 Nm (11,3 Kgm)	134 Nm (13,7 Kgm)	175,5 Nm (17,9 Kgm)	
	3200/min	3000/min	2800/min	

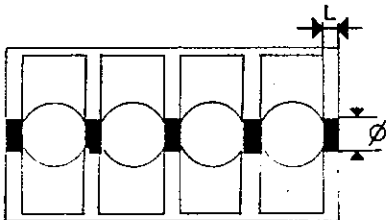
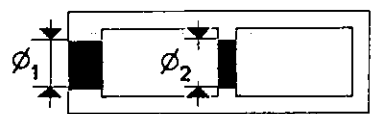
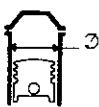
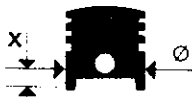
# Caractéristiques techniques

## Moteur - Bloc cylindres et équipement mobile

LANCIA H.P Executive  
LANCIA  $\beta$  Coupe

00.10



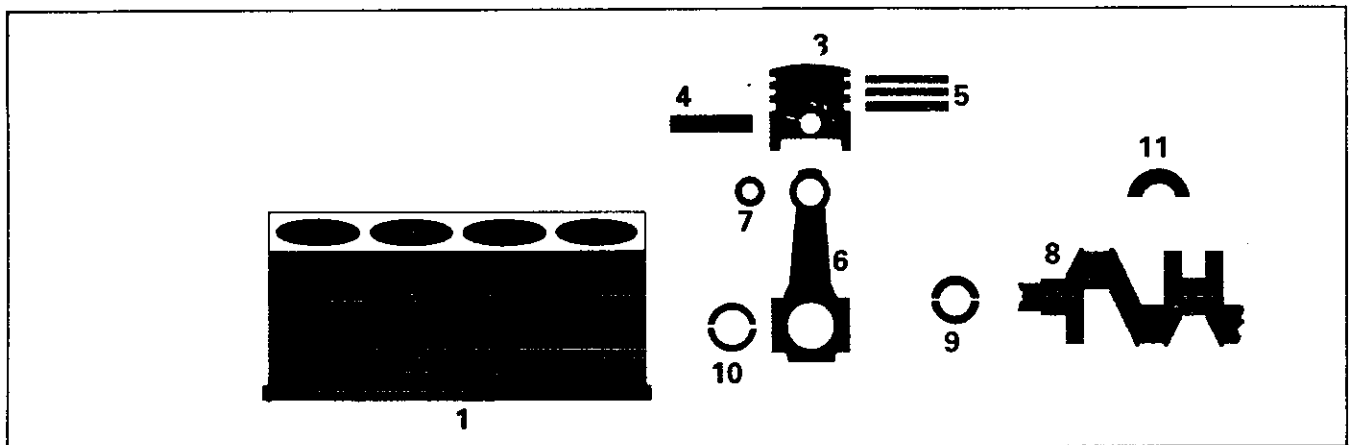
		1300		1600		2000		2000 I.E.	
DENOMINATION		Valeurs en mm							
	L	23,100 ÷ 23,200							
	Ø	56,717 ÷ 56,730							
Paliers de coussinet									
	Ø1	51,120 ÷ 51,150							
	Ø2	42,030 ÷ 42,060							
Siège bagues d'arbre d'entraînement organes auxiliaires									
	Cylindre	$\varnothing \left( \begin{array}{c} \text{Ladder} \\ 0,010 \end{array} \right)$	78,000 ÷ 78,050		84,000 ÷ 84,050				
	Piston	$\varnothing \left\{ \begin{array}{c} \text{Ladder} \end{array} \right.$	x	25					
			A	77,950 ÷ 77,960		83,940 ÷ 83,950			
			C	77,970 ÷ 77,980		83,960 ÷ 83,970			
			E	77,990 ÷ 78,000		83,980 ÷ 83,990			
	Ø LANCIA >		0,2 - 0,4 - 0,6						

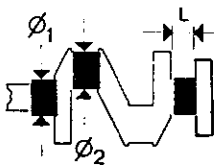
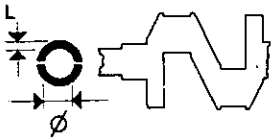
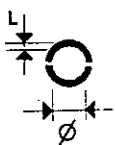
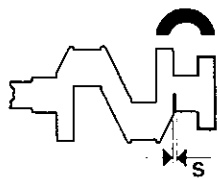
# Caractéristiques techniques

## Moteur - Bloc cylindres et équipement mobile

LANCIA H.P Executive  
LANCIA  $\beta$  Coupe

00.10



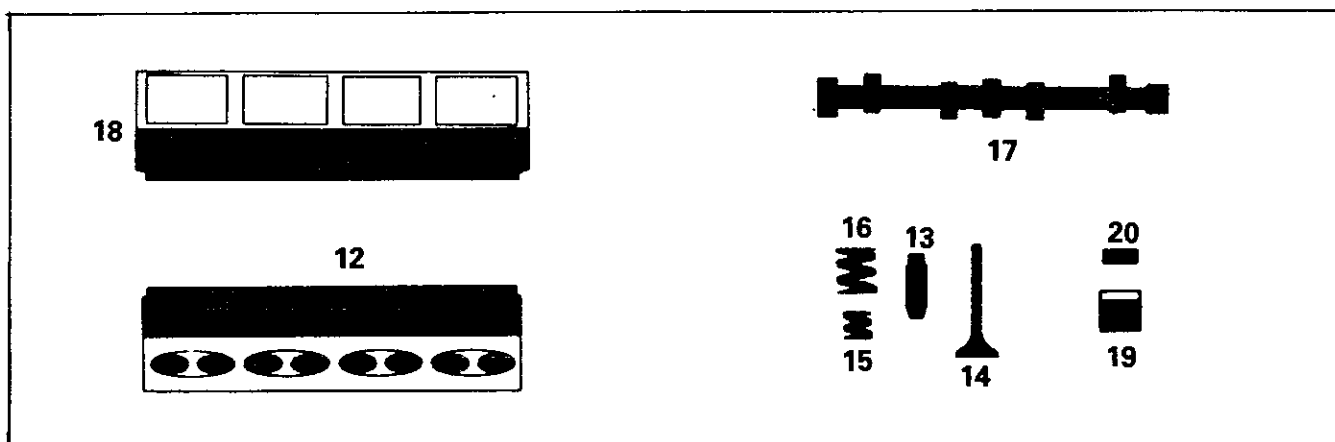
		1300	1600	2000	2000 TE
DENOMINATION		Valeurs en mm			
8	Tourillons $\varnothing_1$	52,985 ÷ 53,005			
	 Manetons $\varnothing_2$	48,224 ÷ 48,244		50,782 ÷ 50,802	
	L	27,975 ÷ 28,025			
9	Coussinets de palier L	1,834 ÷ 1,840		1,836 ÷ 1,840	
	 $\varnothing$ LANCIA <	0,254 - 0,508 - 0,762 - 1,016			
10	Coussinets de bielle L	1,524 ÷ 1,528	1,528 ÷ 1,532	1,529 ÷ 1,535	
	 $\varnothing$ LANCIA <	0,254 - 0,508 - 0,762 - 1,016			
11	Demi-rondelles d'épaulement s	2,310 ÷ 2,360			
	 $s$ LANCIA >	0,127			


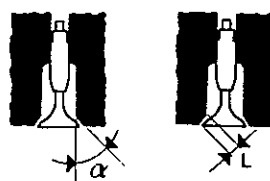


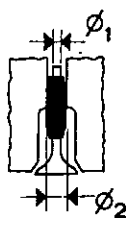

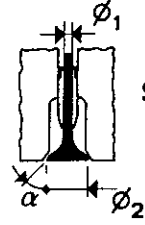


# Caractéristiques techniques

## Moteur - Culasse et organes de la distribution

LANCIA H.P. Executive  
LANCIA  $\beta$  Coupe

00.10



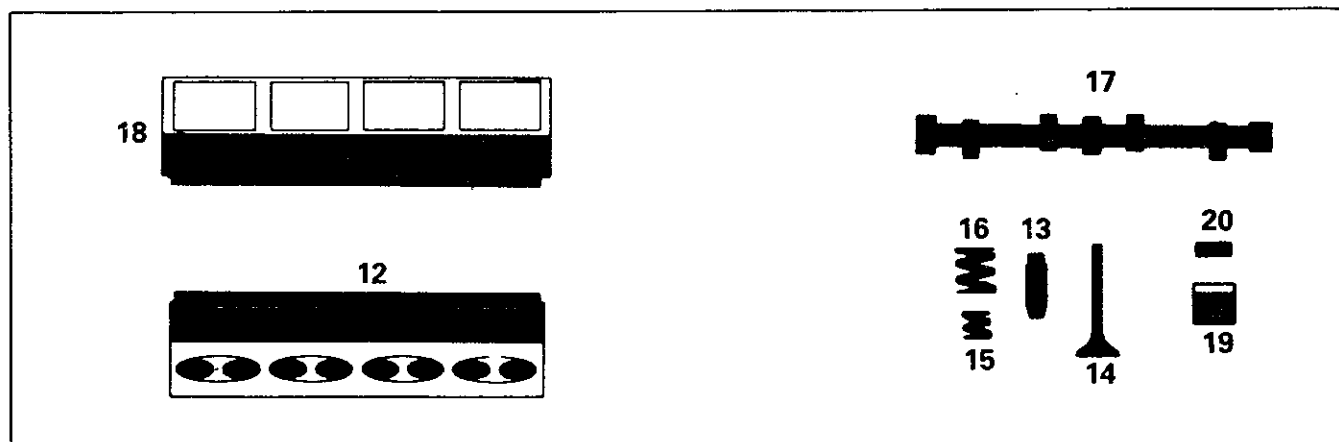
		1300	1600	2000	2000 IE	
DENOMINATION		Valeurs en mm				
12	 <p>Siège de guide soupape sur la culasse</p> <p><math>\varnothing</math></p>	13,950 ÷ 13,977				
 <p>Siège de soupape</p> <p><math>\alpha</math></p> <p>L</p>		45° ± 5'				
			45° ± 5'			
	L		~ 2			
13	 <p>Guide soupape</p> <p><math>\varnothing_1</math></p> <p><math>\varnothing_2</math></p> <p><math>\varnothing_2</math> LANCIA &gt;</p>		8,022 ÷ 8,040			
		$\varnothing_2$	14,040 ÷ 14,058			
		0,05 - 0,10 - 0,25 - 0,45				
14	 <p>Soupape</p> <p><math>\varnothing_1</math></p> <p><math>\varnothing_2</math></p> <p><math>\alpha</math></p>		{	$\varnothing_1$	7,974 ÷ 7,992	
				$\varnothing_2$	37,300 ÷ 37,700	41,600 ÷ 42,000
				$\alpha$	45° 30' ± 5'	
			{	$\varnothing_1$	7,974 ÷ 7,992	
				$\varnothing_2$	33,350 ÷ 33,950	35,850 ÷ 36,450
				$\alpha$	45° 30' ± 5'	












# Caractéristiques techniques

## Moteur - Culasse et organes de la distribution

LANCIA H.P Executive  
LANCIA  $\beta$  Coupe

00.10



					
MONTAGES ET CONTROLES		Valeurs en mm			
13 - 12		0,063 ÷ 0,108			
14 - 13		0,030 ÷ 0,066			
17			9,410	9,564	
			9,410	9,564	
17 - 18	 (entre portées d'arbre à cammes et paliers, sur la culasse supérieure)	Ø1	0,049 ÷ 0,090		
		Ø2	0,029 ÷ 0,070		
		Ø3	0,029 ÷ 0,070		
19 - 18		0,005 ÷ 0,050			

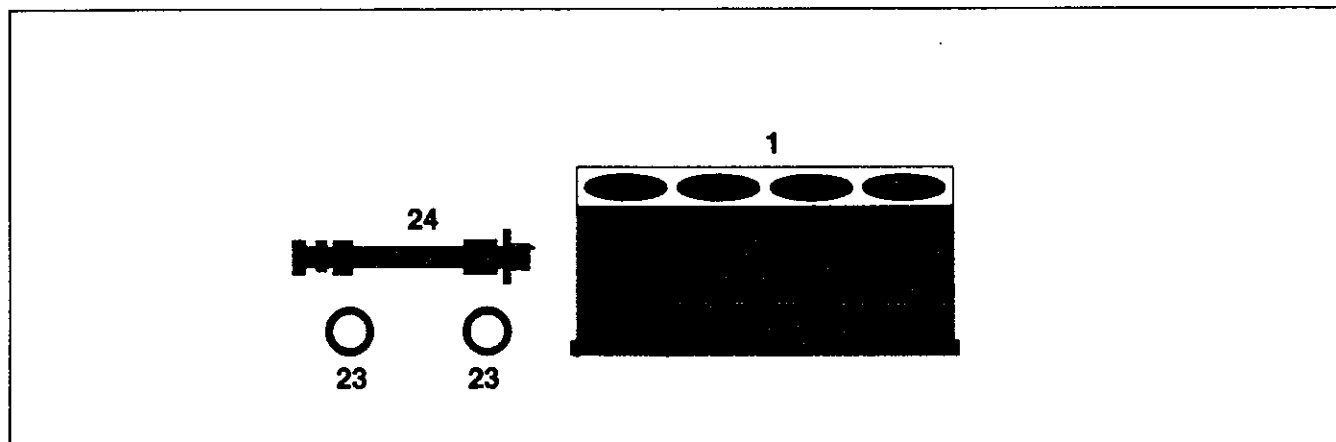
 pour contrôle de calage  de fonctionnement		0,80
		0,80
		0,42 ± 0,03
		0,48 ± 0,03

# Caractéristiques techniques

## Moteur - Arbre d'entraînement organes auxiliaires-Alimentation

LANCIA H.P Executive  
LANCIA  $\beta$  Coupe

00.10



### ARBRE ENTRAÎNEMENT ORGANES AUXILIAIRES

	Valeurs en mm			
 Bagues d'arbre organes auxiliaires	$48,084 \div 48,104$			
 Portées d'arbre organes auxiliaires	$39,000 \div 39,020$			
 24	$48,013 \div 48,038$			
 24	$38,929 \div 38,954$			

### MONTAGES ET CONTROLES

23-1		il doit toujours y a voir serrage
24 - 23		$0,046 \div 0,091$

### ALIMENTATION - Pompe d'alimentation mécanique à membrane

Débit	75 litres/h★
 Pression à n° * tr/min. de l'arbre d'entraînement	$0,26 \div 0,32$ bar $(0,27 \div 0,33 \text{ kg/cm}^2)$ 6000*

★ Les véhicules avec moteur 2000 à injection électronique BOSCH L-JETRONIC sont équipés d'une pompe d'alimentation électrique BOSCH ayant un débit de  $\geq 130$  litres/h.








# Caractéristiques techniques

## Moteur - Refroidissement

LANCIA H.P Executive  
LANCIA  $\beta$  Coupe

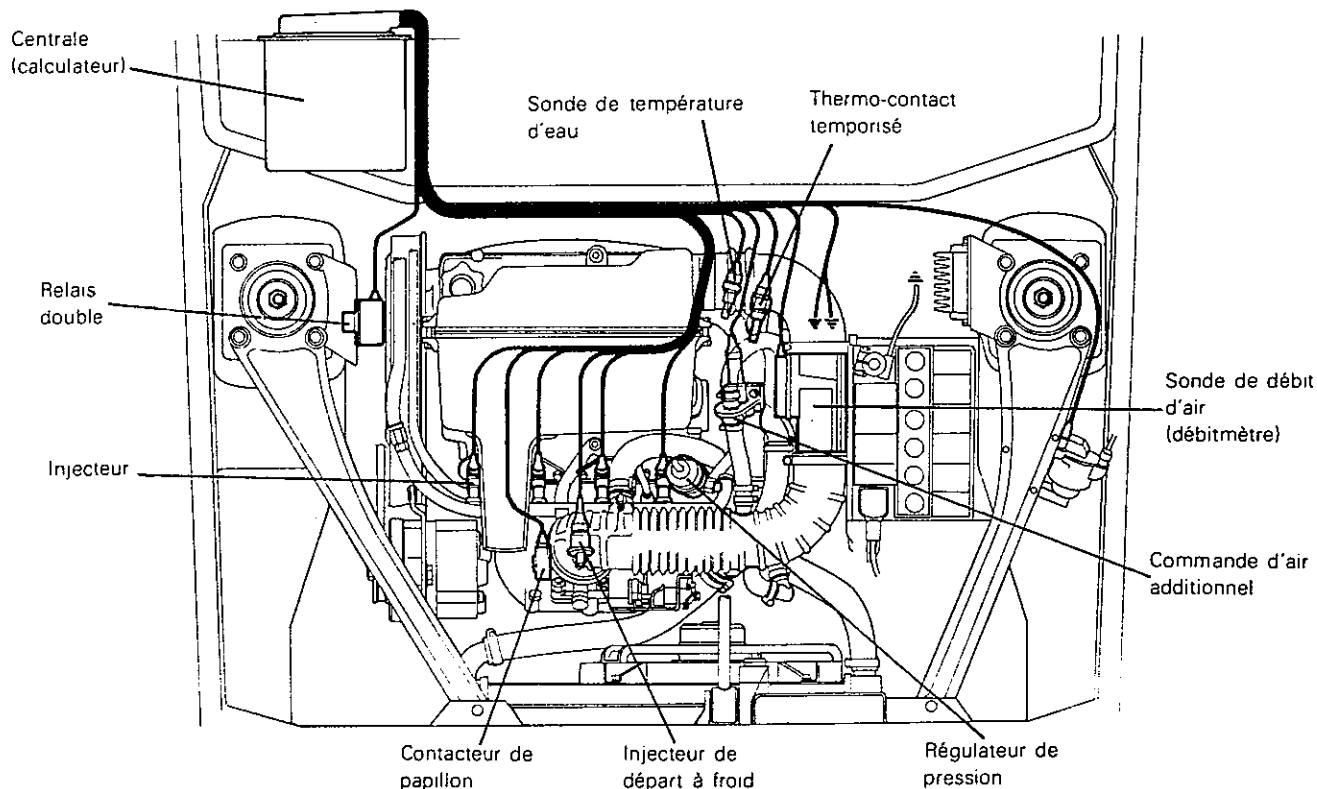
00.10

### REFROIDISSEMENT

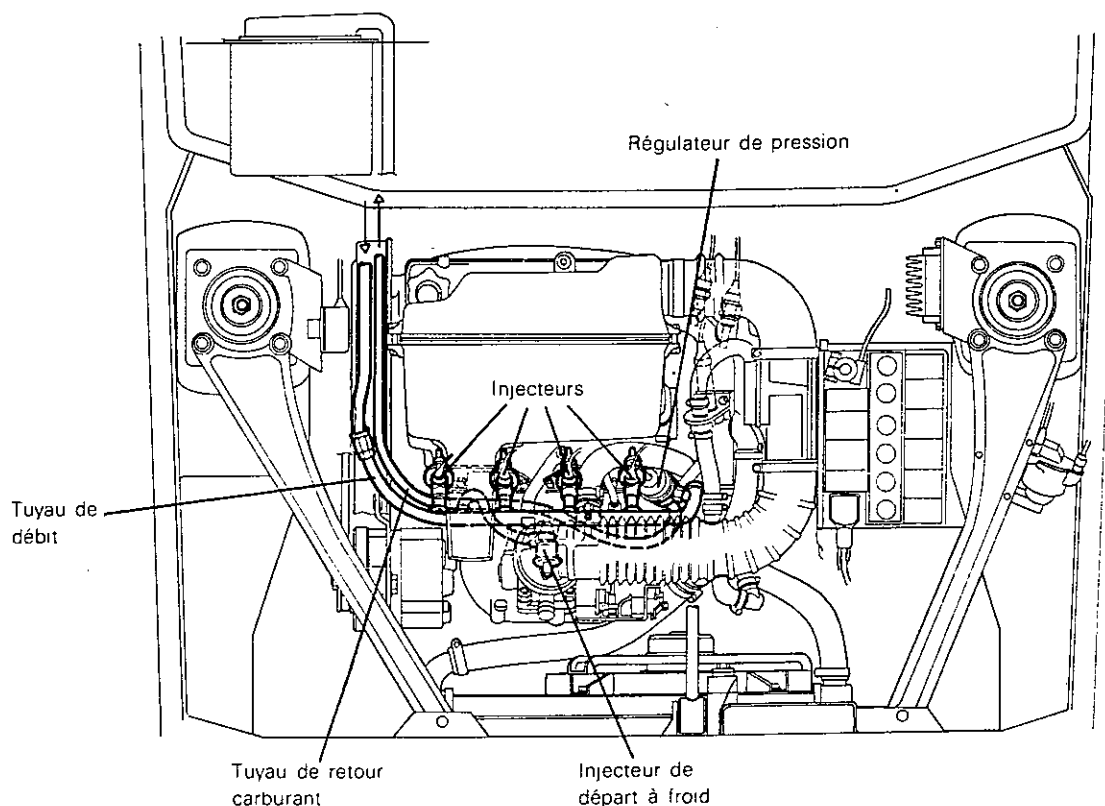
REFROIDISSEMENT					
Circuit de refroidissement		à circulation d'eau au moyen d'une pompe centrifuge, radiateur et ventilateur électrique commandé par thermocontact			
Entraînement de la pompe		par courroie			
		90° ÷ 94°C			
		85° ÷ 89°C			
Thermo-contact de ventilateur					
Thermostat d'eau de refroidissement moteur	début d'ouverture	78° ÷ 82°C			
	ouverture maximum	95°C			
	Course du volet	≥ 7 mm			
Jeu entre les aubes de la turbine et le corps de pompe		1 mm			
Pression de contrôle étanchéité radiateur		~ 1,47 bar (1,5 kg/cm <sup>2</sup> )			
Contrôle du tarage du clapet d'évacuation dans le bouchon du vase d'expansion		~ 0,50 bar (0,51 kg/cm <sup>2</sup> )			

00.10

### INJECTION ÉLECTRONIQUE BOSCH L-JETRONIC SCHÉMA DE L'INSTALLATION DE L'INJECTION ÉLECTRONIQUE SUR VÉHICULE



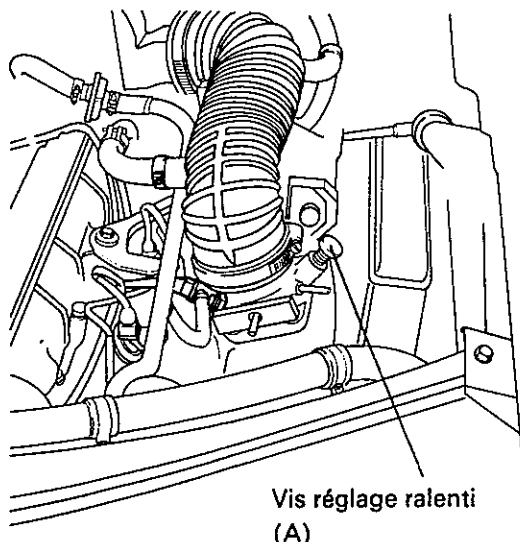
### CIRCUIT D'ALIMENTATION CARBURANT





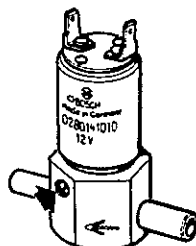
00.10

### INJECTION ÉLECTRONIQUE BOSCH L-JETRONIC RÉGLAGE DU RALENTI



Vis réglage ralenti  
(A)

Electrovanne  
ralenti accéléré  
boîte automatique



Vis réglage ralenti  
accéléré (B)

Le réglage du ralenti doit être effectué lorsque le moteur est à la température normale de fonctionnement.

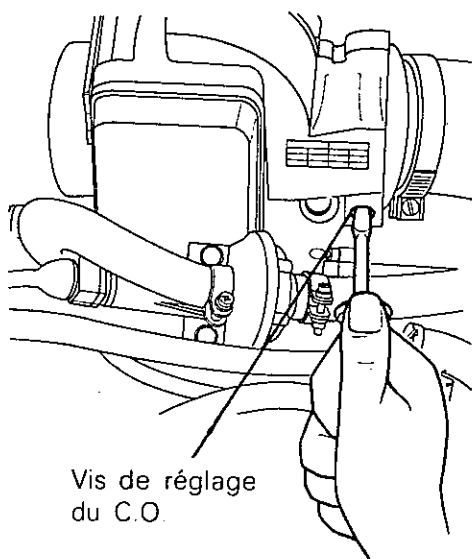
**NOTE** Le moteur est à la température de fonctionnement lorsque le ventilateur du circuit de refroidissement s'est enclenché au moins deux fois.

Brancher un compte-tours portatif.

**NOTE** Le réglage du ralenti doit être effectué avec ventilateur à l'arrêt. Si le ventilateur s'enclenche pendant le réglage, attendre qu'il soit complètement arrêté avant de reprendre l'opération de réglage.

		Situations véhicule	Valeur rotation moteur au ralenti	Element de réglage	Valeurs CO% et CO <sub>2</sub> %
boîte mécanique	sans conditionneur	- B.V. au point mort	950 $\pm$ 50	vis A sur corps papillon	CO $\leq$ 2 $\div$ 3% CO <sub>2</sub> $\geq$ 10,5%
	avec conditionneur	- conditionneur en position maxi A C - B.V. au point mort - B.V. en Neutral	950 $\pm$ 100	- électrovanne de ralenti accéléré non réglable - vis A. sur corp papillon	
boîte automatique	sans conditionneur	1 <sup>re</sup> B.V. en Neutral	950 $\pm$ 50	vis A sur corps papillon	
		2 <sup>de</sup> B.V. en Drive - + pédale frein appuyée	900 $\pm$ 100	vis B sur électrovanne de ralenti accéléré assujettie à la Boîte automatique	

### CONTRÔLE ET RÉGLAGE DU CO AU RALENTI



Vis de réglage  
du C.O

Le contrôle et le réglage du dosage du mélange doivent être effectués après réglage du ralenti.

Dès que l'appareil est contrôlé et l'analyseur taré, accélérer rapidement deux fois à vide. Avec le moteur au ralenti, appliquer l'embout de l'analyseur des gaz dans le tuyau d'échappement et le faire pénétrer d'au moins 30 cm.








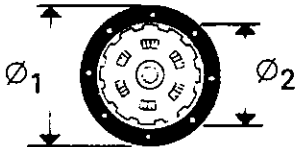
Attendre que l'indicateur de l'analyseur se stabilise et procéder à la lecture du pourcentage de C.O.

S'assurer que la valeur C.O. corresponde à celle indiquée dans le tableau, sinon il faut procéder au réglage du C.O. au ralenti.

Oter le bouchon d'inviolabilité sur le débitmètre et, en agissant sur la vis qui se trouve en dessous, régler de façon à porter le pourcentage de C.O. aux valeurs prescrites. Remettre le bouchon d'inviolabilité sur la vis de réglage du C.O. sur le débitmètre avec le sceau rouge prévu à cet effet. Le bouchon avec le sceau rouge est utilisée seulement dans les interventions après-vente.

**NOTE** Le contrôle et le réglage du C.O. doivent être effectués avec le conditionneur d'air débranché.

EMBRAYAGE

					
		Valeurs en mm			
EMBRAYAGE					
Type	 monodisque à sec				
 Mécanisme	 à diaphragme				
Tarage du diaphragme	385 ÷ 435 daN (392 ÷ 443 kg)		445 ÷ 495 daN (453 ÷ 505 kg)		
 Disque entraîné	Ø <sub>1</sub>	200		215	
	Ø <sub>2</sub>	130		145	
Course à vide de la pédale, correspondant à la distance de 1,4±0,4 mm entre le diaphragme et la butée		15			
Course de débrayage du diaphragme		8,5 ÷ 9,5		8 ÷ 10	
Commande d'embrayage		mécanique			

# Caractéristiques techniques

## Boîte de vitesses - Différentiel

LANCIA H.P. Executive  
LANCIA  $\beta$  Coupe

00.21-27

### BOÎTE DE VITESSES





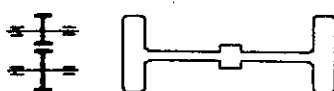















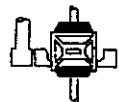






 Synchroniseurs	à bague élastique (type Porsche)	—
	a bague libre	
 Pignons	à denture droite	
	à denture hélicoïdale	
 Rapport de démultiplication		3,5
		2,235
		1,522
		1,152
		0,925
		3,071

### DIFFÉRENTIEL

 Rapport	couple conique de réduction	—	—	—
	couple cylindrique de réduction	15/67 (4,467)	14/57 (4,071)	14/53 (3,786)

00.21-27

BOÎTE DE VITESSES  
DIFFÉRENTIEL

				 
 Démultiplication totale aux roues		15,634	14,248	13,251
		9,984	9,098	8,461
		6,799	6,196	5,762
		5,146	4,689	4,361
		4,132	3,765	3,502
		13,718	12,502	11,627
 Roulement boîtier différentiel	 à rouleaux coniques			
   Réglage précharge des roulements	 par rondelles			
 <b>LANCIA</b>  0,05 mm Epaisseur rondelles fournies de rechange	1,70 ÷ 2,60			
  Couple d'entraînement des roulements	1,00 ÷ 1,50 Nm (0,10 ÷ 0,15 kgm)			
 mm Jeu entre planétaires et satellites	0,10 ÷ 0,20			
  Réglage du jeu entre planétaires et satellites	 par rondelles			
 <b>LANCIA</b>  0,10 mm Epaisseur des rondelles fournies de rechange	1,8 ÷ 2,2			











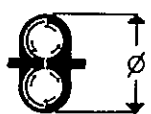



# Caractéristiques techniques

## Boîte de vitesses automatique - Différentiel

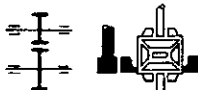
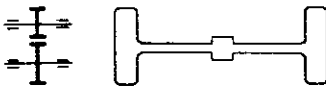
LANCIA H.P Executive  
LANCIA  $\beta$  Coupé

00.21-27

BOÎTE DE VITESSES AUTOMATIQUE A.P.

		  	
Vitesses		<b>1 2 3 R</b>	
   Rapport de démultiplication		<b>1</b> ○ ○ ○ ○	2,346 : 1
		○ <b>2</b> ○ ○ ○	1,402 : 1
		○ ○ <b>3</b> ○ ○	1 : 1
		○ ○ ○ <b>R</b>	2,346 : 1
  Rapport de renvoi		34/29 (0,853 : 1)	36/29 (0,806 : 1)
 Convertisseur de couple	Ø mm	254	
	Type	218	318
   Rapport (de démultiplication) du couple moteur		2,05 : 1	1,93 : 1

DIFFÉRENTIEL

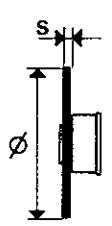

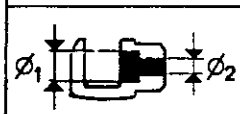

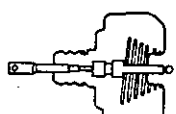
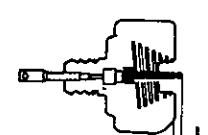
	13/57 (4,385)		
Rapport couple conique de réduction			
	<b>1</b> ○ ○ ○ ○	8,774 : 1	8,286 : 1
	○ <b>2</b> ○ ○ ○	5,243 : 1	4,952 : 1
	○ ○ <b>3</b> ○ ○	3,740 : 1	3,532 : 1
	○ ○ ○ <b>R</b>	8,774 : 1	8,286 : 1
Démultiplication totale aux roues			

# Caractéristiques techniques

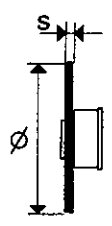

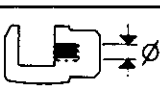

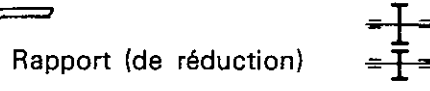
## Freins

LANCIA H.P. Executive  
LANCIA  $\beta$  Coupe

00.33

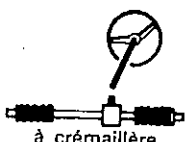


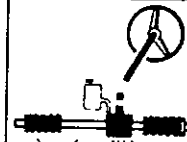

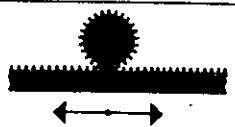
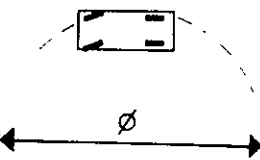




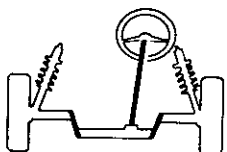

FREINS AVANT		Valeurs en mm
 <p>Disque</p> <p><math>\varnothing</math></p> <p>s</p> <p>s</p> <p>&lt; admis</p>		251
		12,600 ÷ 12,800
		11,5
		—
 <p>Garnitures</p> <p>&lt; admis</p>		$\geq 1$
 <p>Etrier</p> <p>circuit avant <math>\varnothing_1</math></p> <p>circuit mixte <math>\varnothing_2</math></p>		45
		34
 <p>Maître cylindre</p> <p><math>\varnothing</math></p>		22,225 (7/8")
 <p>Servofrein</p>		Master-Vac de 177,8 (7") pneumatique à dépression, agissant sur les 4 roues
 <p>Jeu entre la tige de commande du piston hydraulique et la plaque d'appui du maître cylindre</p> <p>L</p>		0,15 ÷ 0,95

## FREINS ARRIERE

 <p>Disque</p> <p><math>\varnothing</math></p> <p>s</p> <p>s</p> <p>&lt; admis</p>		251
		9,865 ÷ 10,135
		9
		—
 <p>Garnitures</p> <p>&lt; admis</p>		$\geq 1$
 <p>Etrier</p> <p><math>\varnothing</math></p>		36
 <p>Répartiteur de freinage</p>		agissant sur les roues arrière
 <p>Rapport (de réduction)</p> <p>L</p>		0,34

00.41

DIRECTION

MODÈLE		LANCIA HPE			BETA COUPÈ				
MOTEUR		1600	2000	2000 1.6	1300	1600	2000	2000 1.6	
DIRECTION									
Type		 à crémaillère		 à crémaillère avec direction assistée		 à crémaillère		 à crémaillère avec direction assistée	
		ZF	TRW	ZF	ZF	TRW	ZF		
 Tours du volant		4,01	4,04	3,13	4,01	4,04	3,13		
 Course de la crémaillère		154 mm							
 Diamètre minimum de braquage		10,8 m				10,2 m			
 $\alpha_1$		31° 10' ÷ 32° 15'							
 $\alpha_2$		35° 30' ÷ 37° 05'							
Angle de braquage									
 Véhicule à vide (*)		- 1 ÷ 2,5 mm							
 Véhicule en charge (*)		—							
Pincement des roues avant									
 Colonne de direction		 avec deux cardans							



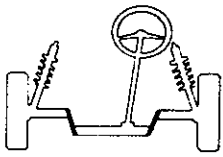

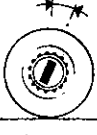

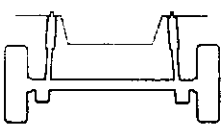


(\*) Avec pneumatiques gonflés à la pression prescrite

# Caractéristiques techniques

## Suspensions et roues







LANCIA H.P. Executive  
LANCIA  $\beta$  Coupe

00.44

SUSPENSIONS		Géométrie des roues	 véhicule à vide (*)	 véhicule en charge (*) (1)
 Suspension avant	 Carrossage (**)		$30^{\circ} \pm 20'$	—
	 chasse (**)		$1^{\circ} 30' \pm 20'$	—
	 pincement		$-1 \div 2,5 \text{ mm}$	—
 Suspension arrière	 carrossage (**)		$-1^{\circ} \pm 20'$	—
	 pincement		$2 \div 5 \text{ mm}$	—

(\*) Pneumatiques gonflés à la pression prescrite

(\*\*) Angles non réglables

ROUES		MOTEUR				
 Pneumatiques	type		155 SR-14"	175/70 SR-14"	185/65 R-14" (*)	185/65 R-14" (*)
	avant		$1,9 \text{ bar}^{\star}$ (1,94 kg/cm <sup>2</sup> )		$2,2 \text{ bar}^{\bullet}$ (2,24 kg/cm <sup>2</sup> )	
	arrière					
 Jante	type		5J x 14"	5½J x 14" H1	5½J x 14" H2 (*)	

\* Pression de gonfiage à froid

• Pression de gonfiage pour longs parcours à grande vitesse et à pleine charge

(\*) Seulement en option.



# Caractéristiques techniques

## Équipement électrique - Démarrage

LANCIA H.P Executive  
LANCIA  $\beta$  Coupé

00.55

Moteur: type		M. Marelli E95-12V-0,9 kW	Ducellier Ø92-12V-1,05kW	Bosch Ø100-12V-1,1kW	M. Marelli E100-12V-1,3kW
Tension		12V			
Puissance nominale		0,9 kW	1,05 kW	1,1 kW	1,3 kW
Sense de rotation, côté pignon:		à droite			
Nombre de pôles		4			
Enroulement d'excitation		série			
Lanceur		à roue libre			
Commande		électromagnétique			
Jeu axial de l'induit		0,15 ÷ 0,45 mm			
Données pour le contrôle au banc	Contrôle de fonction- nement — Débit — Régime — Tension — Couple développé	≤ 220 A ≥ 1800/min 9,8 V 5 Nm (0,5 kgm)	200 A 2000/min 10,4 V 5 Nm (0,5 kgm)	265 A 1600/min 9,4 V 8,3 Nm (0,85 kgm)	190 A 2000/min 10,1 V 6,8 Nm (0,6 kgm)
	Essai de puissance au démarrage — Débit — Tension — Couple développé	≤ 480 A 7,1 V ≥ 13 Nm (≥ 1,32 kgm)	460 ± 20 A 7,5 ± 0,2 V ≥ 15 Nm (≥ 1,53 kgm)	540 ± 20 A 6,6 V 20 Nm (2,04 kgm)	470 ± 20 A 7,2 V 14 Nm (1,43 kgm)
	Contrôle à vide — Débit — Tension — Régime	≤ 40 A 11,6 V ≥ 7000/min	80 ± 5 A 11,8 V ≥ 6000/min	45 ± 5 A 11,7 V 9000 ± 500/min	30 ± 5 A 11,7 V 4800 ± 200/min
Relais	Résistance enroulement relais à 20°C } coupure contact	0,4 ± 0,01 Ω 1,24 ± 0,05 Ω	0,25 ± 0,015 Ω 1,02 ± 0,06 Ω	0,43 ± 0,01 Ω 1,4 ± 0,1 Ω	0,37 ± 0,01 Ω 1,25 ± 0,05 Ω
Lubrifiant	Rainures intérieures du lanceur et bagues d'arbre	VS + SAE 10W			
	Manchon de lanceur et son disque intermé- diaire	TUTELA MR3			

(<sup>1</sup>) Données relevées à température ambiante de 20°C

NOTE - Lors de la révision, il n'est plus nécessaire d'enlever les dépôts sur l'isolant, entre les lamelles du collecteur.





# Caractéristiques techniques

## Équipement électrique - Circuit de charge

LANCIA H.P. Executive  
LANCIA  $\beta$  Coupé

00.55

### CIRCUIT DE CHARGE

					
CIRCUIT DE CHARGE					
Alternateur: type	M. Marelli AA125-14V 45A	Ducellier 514.004.A 14V-43A	M. Marelli AA125-14V 55A	Bosch K1-14V 55A20	Bosch K1-14V 65A21
Tension nominale	14V				
Courant maximum	~ 50A	43A	~ 60A	55A	65A
Régime de début de charge à chaud	900 ± 50/min	1150/min	1000 ± 50/min	1000/min	1060/min
Courant débité sur batterie à 7000 tr/min et à régime thermique	≥ 45A	≥ 43A	≥ 55A	≥ 55A	≥ 65A
Résistance du rotor entre les bagues (*)	3,1 ± 0,1 Ω	6,5 ± 0,2 Ω	3,1 ± 0,1 Ω	3,4 ± 0,34 Ω	2,9 ± 0,29 Ω
Rotation (côté commande)	dans le sens des aiguilles d'une montre				
Rapport de transmission moteur-alternateur	1,825				
Diodes de redressement	par pont de diodes				

Régulateur tension: type	Electronique incorporé FIMM RTT 114A	Electronique incorporé Ducellier	Electronique incorporé FIMM RTT 114A	Electronique incorporé Bosch	Electronique incorporé Bosch
Vitesse de l'alternateur pour contrôle	6000/min				
Courant de stabilisation thermique	~ 25A	~ 21,5A	~ 30A	27,5A	32,5A
Courant de contrôle	5 $\div$ 45A	4,3 $\div$ 38,7A	6 $\div$ 54A	5,5 $\div$ 49,5A	6,5 $\div$ 58,5A
Tension de régulation (*)	14,2 $\pm$ 0,3V	14,15 $\pm$ 0,3V	14,2 $\pm$ 0,3V	14,2 $\pm$ 0,2V	14,2 $\pm$ 0,3V

Batterie Tension nominale	12V
Capacité (décharge de 20h)	45 Ah

(\*) Données relevées à température ambiante de 20°C





# Caractéristiques techniques

## Equipement électrique - Allumage électronique

LANCIA H.P. Exécutive  
LANCIA  $\beta$  Coupe

00.55

### ALLUMAGE ELECTRONIQUE

				
ALLUMAGE ELECTRONIQUE				
Allumage électronique - impulsion à induction	M. Marelli AEI200A	Bosch 0.227.100.014		M. Marelli AEI300A
Ordre d'allumage	1-3-4-2			

### ALLUMEUR

Type	M. Marelli	Bosch		M. Marelli
Symboles	SM 806 AX	0.237.002.056	0.237.001.004	SM 808 GXK
Avance initiale de calage, sur moteur	10°			
Avance centrifuge automatique, sur moteur	25° ± 2°	24° ± 2°		
Correcteur d'avance à dépression	12° ± 2°		—	
Ecartement entre le rotor à 4 pôles et le stator	0,30 ÷ 0,40 mm	—		0,30 ÷ 0,40 mm
Résistance enroul. bobine générateur magnétique d'impulsion à 23°C	730 ± 7 $\Omega$	1100 ± 10 $\Omega$		830 ± 5 $\Omega$

### RESISTANCE

Type	—	Bosch	—
Symbole	—	0.227.900.002	—
Valeur résistance	—	0,9 ± 0,05 $\Omega$	—

### BOBINE

Type	M. Marelli	Bosch	M. Marelli
Symboles	BAE 207 A	0.221.122.012	BAE 500 B
Résistance ohmique du primaire à 20°C	0,75 ÷ 0,81 $\Omega$	1,2 ÷ 1,6 $\Omega$	0,42 ÷ 0,46 $\Omega$
Résistance ohmique du secondaire à 20°C	9500 ÷ 11.500 $\Omega$	6000 ÷ 10.000 $\Omega$	7560 ÷ 9240 $\Omega$

### BOUGIES

Type et symbole	M. Marelli Champion Bosch	CW 78 LP N 7 Y W 6 D	M. Marelli CW 7 LP Champion N 9 Y Bosch W 7 D
Filetage	M 14 x 1,25		
Ecartement des électrodes	0,6 ± 0,7 mm		

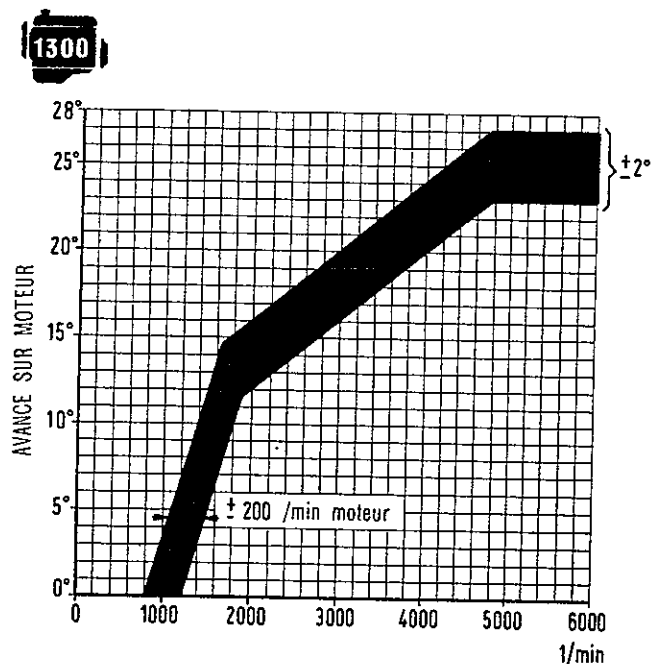


Diagramme de l'avance centrifuge automatique de l'allumeur à impulsion magnétique sur moteur.

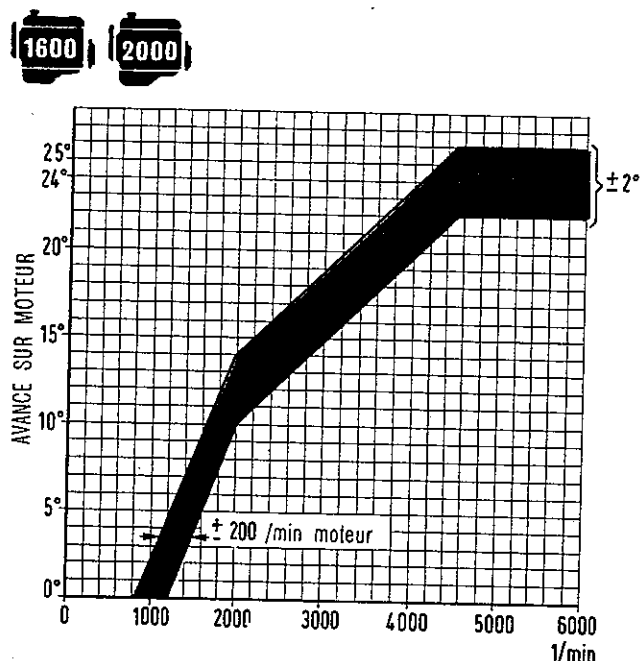


Diagramme de l'avance centrifuge automatique de l'allumeur à impulsion magnétique sur moteur.

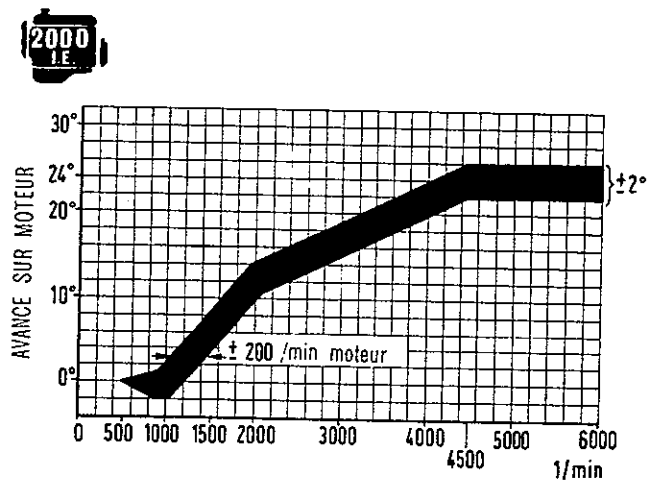


Diagramme de l'avance centrifuge automatique de l'allumeur à impulsion magnétique sur moteur.

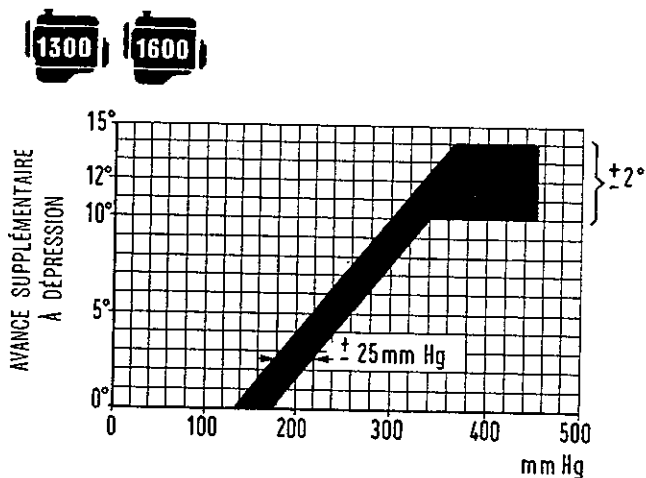
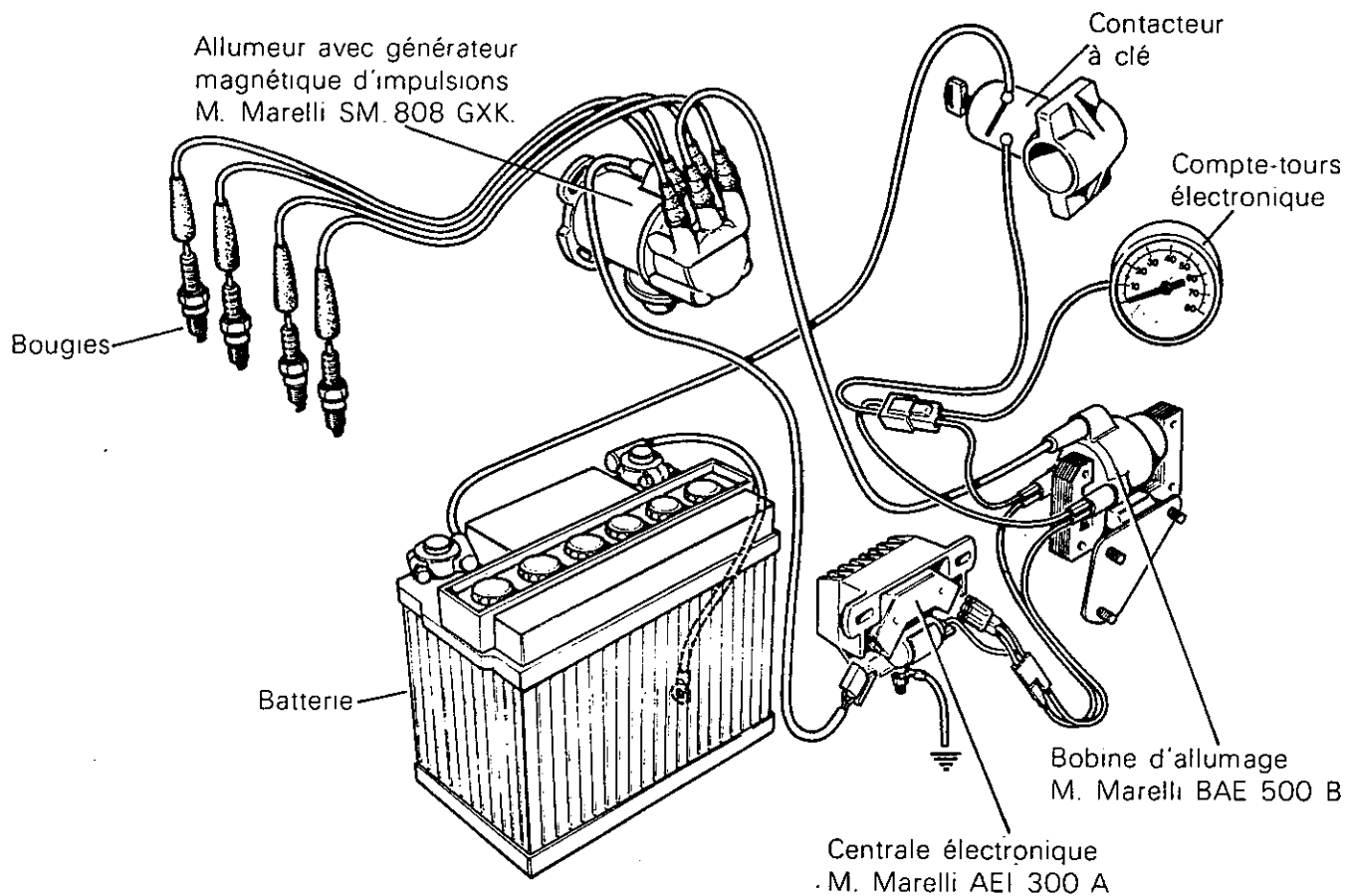


Diagramme du correcteur d'avance à dépression (pour les allumeurs à impulsion magnétique M. Marelli SM 806 AX et Bosch 0.237.002.056).

### 00.55

#### SCHÉMA DE L'ALLUMAGE POUR LES VÉHICULES À INJECTION ÉLECTRONIQUE BOSCH L - JETRONIC

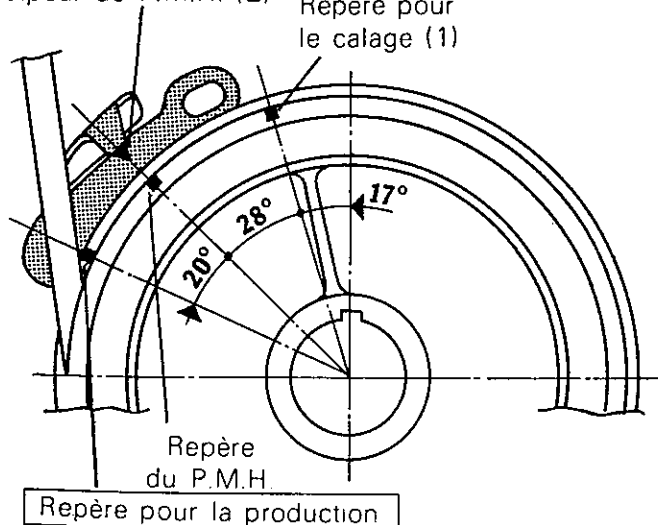
Les véhicules à injection électronique Bosch L-Jetronic sont équipés d'un système d'allumage transistorisé M. Marelli AEI 300 A.



#### CONTRÔLE ET CALAGE DE L'ALLUMAGE

Repère sur étrier de soutien du palpeur de P.M.H. (2)

Repère pour le calage (1)



#### Contrôle et calage de l'allumage

Braquer à fond vers la droite les roues avant, ensuite ôter le bouchon en caoutchouc, situé sur la protection avant droite.

Relier le pistolet stroboscopique.

Débrancher de l'allumeur le tuyau de prise de dépression (seulement sur les véhicules avec moteur 1300 et 1600).

Lancer le moteur et le porter à 3200 tr/mn ; s'assurer, au moyen du pistolet stroboscopique, que le repère pour le calage (1) coïncide avec le repère sur l'étrier de soutien du palpeur de P.M.H. (2).

Cette condition correspond à une avance automatique de 28°.

(rappel : avance initiale de calage sur moteur : 10°)