



**ISTRUZIONI
PER L'USO E LA MANUTENZIONE
DELLA VETTURA**

**OFFICINE ALFIERI MASERATI S.p.A.
MODENA (ITALIA)
VIALE CIRO MENOTTI, 322
TEL. 30-101**

P R E F A Z I O N E

In questo fascicolo sono brevemente raccolti i dati principali riguardanti la vettura, informazioni per la sua conoscenza e per le normali operazioni di uso e manutenzione.

Per ottenere dalla vettura i migliori risultati, sia per quanto concerne il minimo costo, sia la durata, sia la regolarità di funzionamento, occorre tenere presente i consigli da noi dati. Per quelle operazioni non facilmente eseguibili con normali mezzi a disposizione dei privati, per le revisioni parziali e generali, consigliamo nell'interesse dei Sig. Clienti, di rivolgersi ai nostri Commissionari di vendita, presso i quali si provvederà all'esecuzione razionale, sollecita ed accurata di qualsiasi lavoro di revisione e riparazione.

Tutte le parti di ricambio dovranno essere originali, se si vuole la garanzia del migliore funzionamento.

Quando si richiedono i pezzi di ricambio occorre specificare il numero del telaio e motore.

DATI PER L'IDENTIFICAZIONE DELLA VETTURA

Ogni vettura è contraddistinta da un particolare numero d'identificazione

AM 109

☆ ☆

stampigliato sul lato sinistro della traversa delimitato dai timbri a stella della Casa.

Il motore ha il numero progressivo stampigliato sulla campana della frizione in corrispondenza del motorino d'avviamento.

Tali numeri per comodità di lettura sono riportati su una targa della Casa che viene applicata nel vano motore, sono gli

che servono alla identificazione della vettura agli effetti di legge e di vendita, e sono riportati sul certificato di origine e sul libretto di circolazione della vettura.

CARATTERISTICHE E DATI PRINCIPALI

M O T O R E

Numero dei cilindri	6
Diametro, e corsa mm	86 x 106
Cilindrata unitaria cmc	615
Cilindrata totale cmc	3692
Potenza max. a 5800 g/1° CV	245
Potenza fiscale CV	36

Monoblocce in lega leggera con canne di ghisa speciale riportate. Testa cilindri in lega leggera con valvole in testa e sedi valvoli riportate.

Camera di scoppio emisferica.

Albero manovella equilibrato dinamicamente e staticamente, su sette supporti muniti di cuscinetti in piombo indio.

Bielle in acciaio stampato con stelo ad H, con piede guarnito di cuscinetto in piombo indio, e testa con beccola in bronzo.

Stantuffi in lega leggera con due anelli di tenuta e due raschietti.

Volano antivibratore sull'albero manovella.

Collettore d'aspirazione in lega leggera con circolazione d'acqua per il riscaldamento della miscela.

D I S T R I B U Z I O N E

A valvole in testa inclinate e comandate da due alberi di distribuzione disposti in testa, azionati da una catena a tre ranghi, munita di tendicatena.

Gli alberi di distribuzione mandano direttamente le valvole con interposizione di bicchierini in ghisa.

La possibilità di regolazione è data da pastiglie in acciaio cementato.

Considerando il gioco normale fra bicchierini a raggio base del lobo di mm 0,12 nell'aspirazione, e di mm 0,20 nello scarico, a freddo si hanno i seguenti dati :

Alzata della valvola di aspirazione al P. M. S. - mm 1,5
Alzata della valvola di scarico al P. M. S. - mm 1,2

ALIMENTAZIONE (AD INIEZIONE)

L'apparecchiatura LUCAS adottata con sistema ad iniezione indiretta nei condotti di aspirazione è composta da una pompa benzina, un distributore ed un controllo.

La pompa comandata da un motorino elettrico è capace di comprimere la benzina alla pressione di 7 atmosfere ; pressione che è necessaria per aprire attraverso un gioco di luci, dei vani determinati da piccoli cilindri che generano uno specificato volume.

La pompa che ha buoni rendimenti assorbe soltanto una potenza di 60 Watt per portata dell'ordine di 85 litri ora ad una pressione di 7 Kg. per cm.²

La benzina in pressione arriva ad un corpo, chiamato "distributore", il quale ha il compito di dosarla in quantità uguali, secondo le esigenze degli elementi di rivelazione ed il controllo, ai singoli cilindri e determina l'apertura degli iniettori.

Il distributore ha il vantaggio di non possedere organi pesanti dotati di moto alternativo, e di non impiegare mezzi elasticci di richiamo, essendo il movimento dei piccoli cilindri determinato dal gioco delle pressioni.

La fig. n. 1 riproduce lo schema del distributore.

E' possibile vedere come il movimento di un rotore, portante fori determinati, metta in comunicazione i vani dei cilindretti con la benzina in pressione e come il rotore stesso, in una successiva rotazione, metta la stessa quantità di benzina in pressione in collegamento con la tubazione che porta il carburante allo iniettore.

Il sistema quindi nella sua conformazione generale è particolarmente semplice.

Anche il sistema di controllo, che definisce la quantità di carburante da inviare nei condotti, in relazione alla quantità di aria che viene aspirata dal cilindro è semplice come la relativa regolazione.

Questa avviene mediante rulli oppure mediante molle; la cui flessibilità è determinante.

Lo schema di controllo riportato nella fig. n. 2 mette in risalto nei punti A. B. C. i rulli che accoppiati determinano le variazioni della corsa dei pistoncini di distribuzione.

Nei punti D ed E sono invece rappresentate le molle le quali variano nel piano il luogo di azione dei rullini.

La posizione e l'influenza delle molle D ed E sono particolarmente importanti in quanto determinano, in termini generale, la curva di asservimento della portata alla depressione, mentre i rullini A. B. C. non sono che gli elementi di realizzazione quantitativa.

L'elemento controllo è dotato, inoltre, di un variatore della mandata di carburante di funzione della depressione barometrica.

La lubrificazione del sistema è fatta con olio ad una pressione leggermente superiore a quella della benzina, e quindi, l'elemento distributore comprende una pompa con valvola regolante la pressione a livello costante che assicurano la mancanza di fughe di carburante attraverso gli organi rotanti.

STARTER : Per facilitare la partenza della vettura a freddo e specialmente nei periodi invernali è necessario un quantitativo addizionale di benzina e d'aria per vincere l'attrito del motore freddo e permettergli di ruotare in questo periodo ad un minimo sostenuto, con qualsiasi carico.

E' prevista perciò un'entrata di benzina e di aria extra che comandata dal tiratto delle starter può aumentare di tre volte il quantitativo normale.

E' compito del conducente ridurre progressivamente questo arricchimento riportando il tiratto nella posizione zero quando il motore è perfettamente caldo.

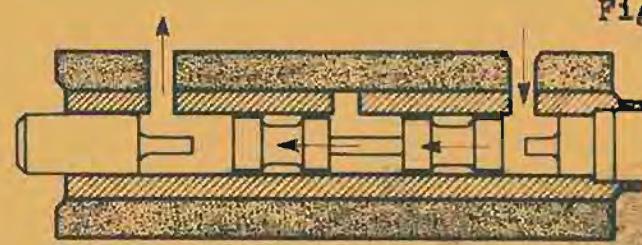
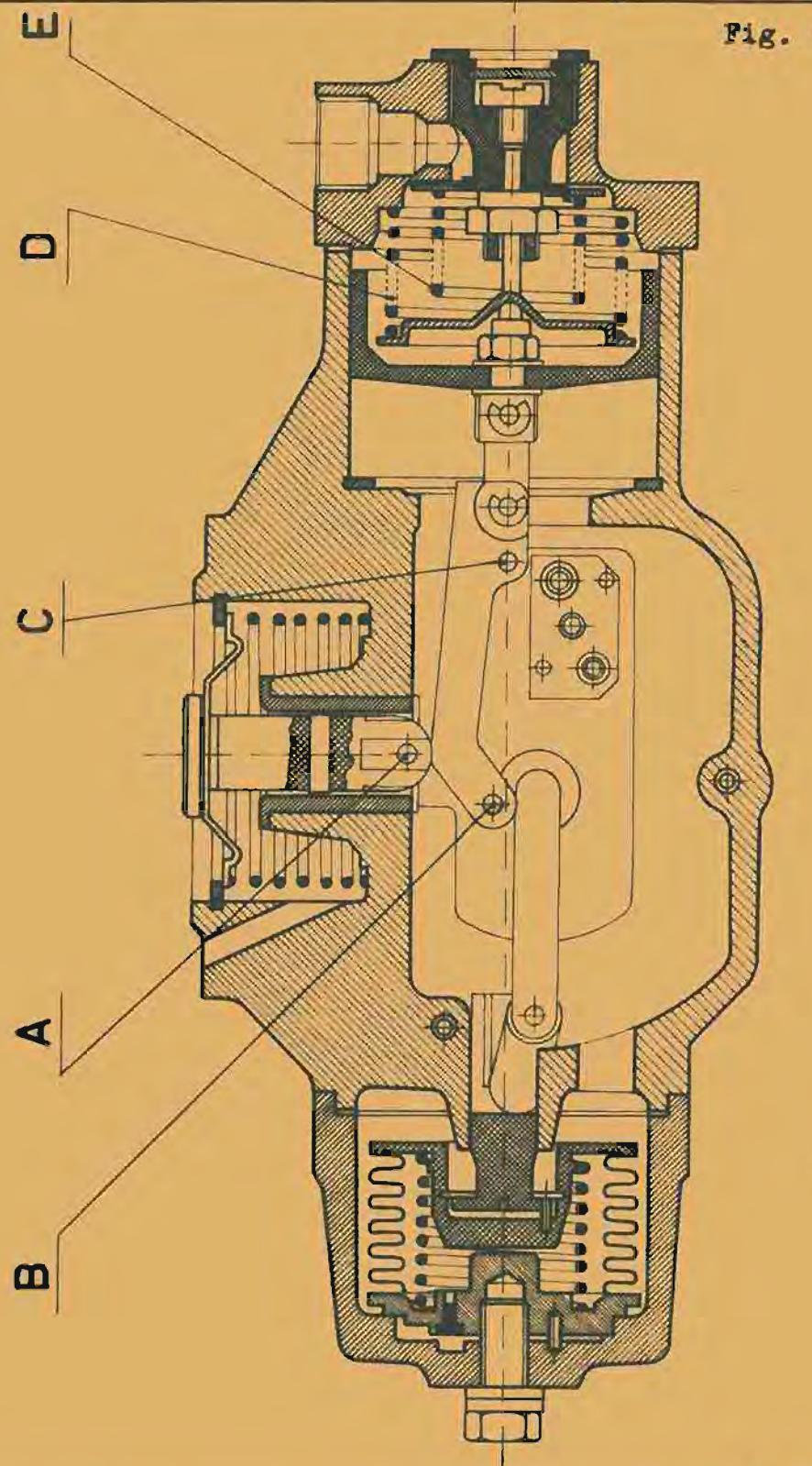
INTERRUTTORE DI SICUREZZA : Qualora il motore rimanga fermo con la chiave dell'accensione innestata, un sistema di sicurezza provvede a disinserire automaticamente la pompa di alimentazione della benzina accendendo contemporaneamente una spia rossa sul cruscotto.

Questo sistema di sicurezza entra in funzione anche quando la pressione olio del motore diventa inferiore a 0,5 Kg/cm.²

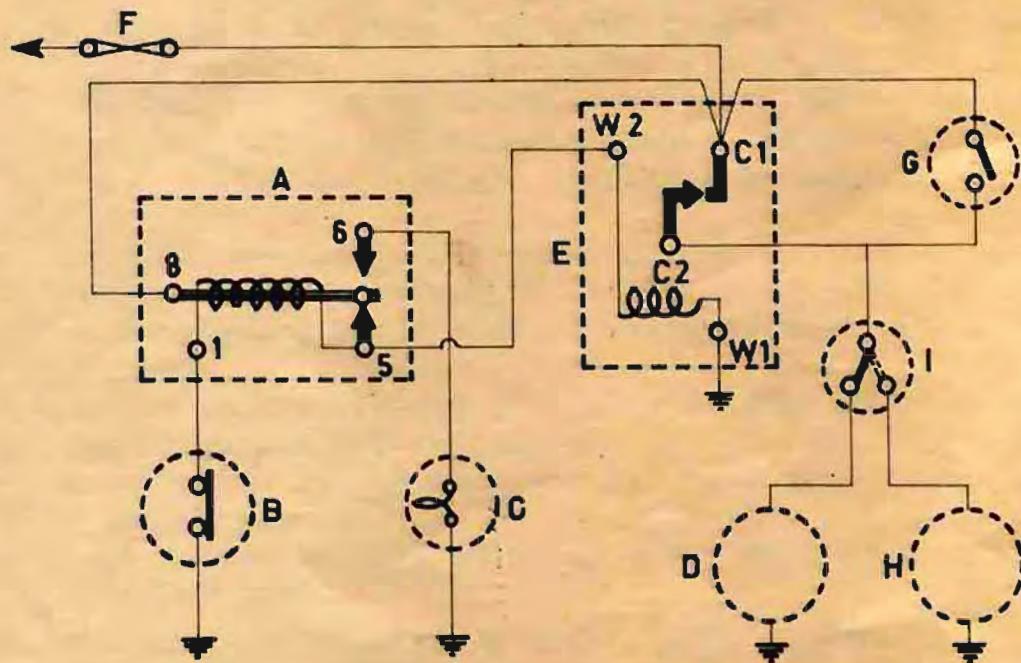
Per rimettere in azione la pompa occorre premere il pulsante della spia.

Un ulteriore tiratto sistemato sotto il cruscotto, esclude il sistema di sicurezza nel caso questo subisca dei guasti, e collega direttamente la pompa benzina con l'interruttore d'accensione.

SECONDA POMPA : Per garantire la piena efficienza della vettura è stata installata una seconda pompa benzina in parallelo sulla prima, con doppie valvole di non ritorno sulla manda, che viene comandata da un commutatore sistemato sul cruscotto.



Schema impianto elettrico di sicurezza per pompe iniezione.



- A Interruttore termico
- B Interruttore a pressione (pressione di chiusura 0,5 + 0,7 atm.)
- C Lampadina spia a pulsante
- D 1^a Pompa iniezione con filtro
- E Relais
- F Fusibile n. 11 (nella scatola fusibili sotto il cruscotto)
- G Interruttore di sicurezza a tiretto
- H 2^a Pompa di iniezione con filtro
- I Comutatore 1^a e 2^a pompa iniezione

LUBRIFICAZIONE

Lubrificazione a circolazione forzata per tutti gli organi principali del motore a mezzo di una pompa ad ingranaggi concentrici alloggiata direttamente sull'albero manovella.

La pompa aspira olio dalla coppa del motore e, dopo passaggio totale attraverso un filtro lo manda agli organi da lubrificare. Le due cartucce per il filtraggio dell'olio sono contenute in uno scambiatore di calore in cui l'acqua fredda proveniente dal radiatore e l'olio da filtrare circolano in condotti lamellari di rame.

Lo scopo dello scambiatore è duplice :

1°) Favorisce il riscaldamento dell'olio in zone a temperature fredde dove l'acqua deviata dal termostato non passa attraverso il radiatore.

2°) Abbassa la temperatura dell'olio in zone calde a mezzo dell'acqua refrigerata dal radiatore.

Il filtro è posto sul lato destro del basamento e smontabile dal disotto della vettura.

La pressione normale dell'olio dai bassi agli alti regimi è di $3 \frac{1}{2}$ Kg / cm²

Tale pressione si registra a mezzo della valvola di limitazione installata sul corpo del filtro stesso.

L'olio s'introduce attraverso il bocchettone posto sulla testa del motore.

Il livello si verifica a mezzo dell'asta infilata nel raccordo situato nella fiancata sinistra della coppa sotto il collettore di scarico.

La capacità di olio è di circa Lt. 9

RAFFREDDAMENTO

Il raffreddamento del motore a circolazione di acqua è ottenuto a mezzo di una pompa centrifuga e ventilatore ad innesto elettromagnetico con inserzione regolata da un interruttore termometrico posto sul radiatore, la temperatura di inserzione è di $75^{\circ} \div 85^{\circ}$. Il flusso di acqua attraverso il radiatore è inoltre regolato automaticamente a mezzo di un termostato, applicato sulla testa del motore.

Questo dispositivo serve per facilitare il riscaldamento del motore specialmente in partenza.

La temperatura dell'acqua è controllata a mezzo di un indicatore sul cruscotto collegato con tubo inserito sull'uscita della testa.

La temperatura dell'acqua non deve superare i 90° c. -
Il rubinetto per le scarico dell'acqua è posto nella parte inferiore della vaschetta del radiatore.

La quantità totale dell'acqua è di litri 14 circa.

Carico del tappo corrispondente ad una pressione di 0,5 kg/cmq

ACCENSIONE

L'accensione è ottenuta con distributore posto sul lato anteriore sinistro del motore, comandato da una coppia di ingranaggi elicoidali e alimentati da batteria:

Distributore MARELLI S 109 A 12 V-15° con anticipo automatico ; rotazione sinistra vista dall'alto.

Anticipo fisso di partenza 8°

Escursione dell'anticipo automatico 30° (sull'albero manovella)

Anticipo massimo totale dell'accensione 38° (sull'albero manov.)

Ordine di accensione 1 - 5 - 3 - 6 - 2 - 4

Gioco fra contatti del ruttore mm 0,4

Gioco fra le punte delle candele mm 0,5

Diametro e passo delle candele a filetto lungo 14 x 1,25

Bobina n. 2 tipo MARELLI B Z R - 201 A

Candele per usi moderati :	Marelli	CW 240 L
	Bosch	W 215 P 21
	Lodge	HLN
	Champion	NA 10
	KLG	F 80
	Marchal	34 HF

Candele per usi gravosi :	Marelli	CW 230 LPS
	Bosch	W 215 P 21
	Lodge	3HLN
	Champion	NA 12
	KLG	F 250
	Marchal	33 HFS

SOSPENSIONE MOTORE

Il motore inclinato rispetto al piano di simmetria verticale longitudinale di 4°, è spostato sul lato destro di 48mm. si appoggia a 4 silentbloc, di cui 2 sul motore e 2 sul cambio. L'inclinazione longitudinale è di 1° 47'

F R I Z I O N E

Menedisco elastica a secco con comando oleodinamico a mezzo di due pompette : una sul pedale 3/4" ed una sulla frizione da 7/8". La corsa del pedale è regolata a mezzo di dado posto sulla pompetta ricevente.

C A M B I O

A cinque velocità e retromarcia; sincronizzatori per innesto di tutte le velocità; ingranaggi sempre in presa. La leva di comando è diretta e posta sul centro della scatola.

RAPPORTE DEL CAMBIO A 5 VELOCITA'

1^	rapporto	0,331	=	3,02
2^	"	0,540	=	1,85
3^	"	0,776	=	1,29
4^	"	1	=	1
5^	Surmoltiplicata	1,18	=	0,85
RM.		0,315	=	3,17

P O N T E

Ponte posteriore tipo rigido con coppia conica ipocidale.

Rapporto normale di riduzione:	13 / 46	=	3,54	=	0,28
Possibilità di sostituire con:	13 / 49	=	3,77	=	0,265
"	13 / 43	=	3,31	=	0,302
"	11 / 45	=	4,09	=	0,244

Il ponte è collegato al telaio a mezzo di balestre Cantilever.

A U T O T E L A I O

Dimensioni principali :

Carreggiata a terra	anteriore	1390 mm
Carreggiata a terra	posteriore	1360 mm
Passe		2400 mm
Peso vettura a vuoto (circa)		1300 Kg.
Peso complessive a pieno carico (circa) . . .		1400 Kg.

Il telaio eccezionalmente rigido è costituito da longheroni, traverse e creciere tubolari di sezione quadrata

SOSPENSIONE ANTERIORE

Tipo a quadrilatero trasversale deformabile con molleni a spirale e ammortizzatori telescopici tipo RIV - Barre stabilizzatrice.

SOSPENSIONE POSTERIORE

E' a balestra Cantilever frenata nella corsa di andata e ritorne da due ammortizzatori telescopici.

Barra stabilizzatrice trasversale per evitare il coricamento della vettura in curva.

STERZO

La scatola è del tipo a circolazione di sfere con possibilità di regalarne il gioco. Essa è comandata da un piantone con giunto elastico per smorzare le vibrazioni.

Tiranti di comando simmetrici con scatola di rinvio.

La posizione del volante di guida è regolabile a mezzo di un scanalato scorrevole, che si blecca con volantino.

La posizione di guida è a sinistra, ma si può anche fornire la guida a destra.

FRENI

Il sistema frenante con comando idraulico doppio ha il circuito delle ruote anteriori completamente indipendente dalle ruote posteriori. Lo sforzo frenante è assistito da due servocomandi a depressione tipo Girling.

I freni anteriori a disco sono del Ø di 306 mm con superficie frenante di 2000 cmq. e la pompa tipo Girling 3 c. hanno tre cilindretti della superficie totale di 57,5 cmq.

I freni posteriori pure a disco Ø 291 mm hanno la superficie frenante di 1600 cmq. e sono del tipo Girling 12/14/3 con 3 cilindretti della superficie totale di 36,3 cmq.

Il ricupero del gioco dovuto all'usura dei tasselli frenanti è automatico. Sui dischi posteriori è previsto un secondo sistema frenante meccanico comandato dalle leve a mano ed è destinato alle frenature di stazionamento.

RUOTE

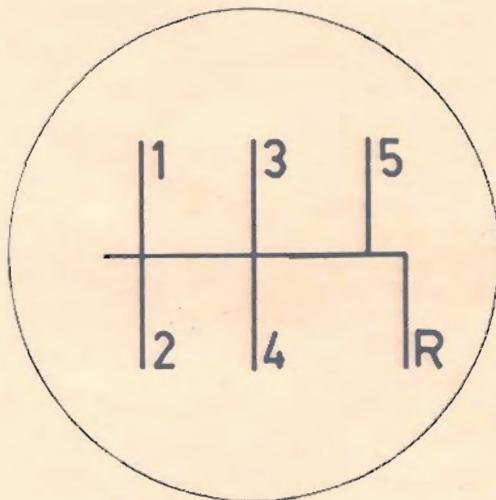
A raggi da 600 x 16 con innesto conico sul mozze e bloccaggio con gallette.

GEOMETRIA AVANTRENO

a convergenza delle ruote misurata sui cerchioni all'altezza dei mezzi è di mm 4 (PINCEMENT) (Toe in)

a inclinazione delle ruote sul piano verticale longitudinale è 1° Carrossage) (Camber).

L'inclinazione del piano in cui le ruote compiono la loro escursione di molleggio sulla verticale trasversale, o angolo di incidenza dei perni è di 2° (Chasse) (Caster) La inclinazione trasversale (vista di fronte dei perni fusi è di 7° 30' (angle de Pivot) (King pin angle).



Posizione marce nel cambio: S.5.17

PNEUMATICI

Anteriori e posteriori : Pirelli 185 x 16"

Pressione di gonfiaggio a freddo per velocità massima di 150 Km/h : Anteriori 1,7 Kg/cm² Posteriori 1,9 Kg/cm²

Pressioni per velocità superiori a 150 Km/h con uso non continuativo (strade normali) : Anteriori 2,1 Kg/cm² Posteriori 2,3 Kg/cm²

Su autostrade con uso continuativo di velocità superiore a 150 Km/h : Anteriori 2,4 Kg/cm² Posteriori 2,6 Kg/cm²

ATTENZIONE : I DATI DI PRESSIONI SOPRA INDICATI SONO I MINIMI E QUINDI DEBBONO ESSERE ASSOLUTAMENTE RISPETTATI.

SERBATOIO BENZINA

In numero di due sistemati lateralmente nelle code della vettura. Il collegamento è ottenuto con un tubo di 30mm in basso per il travaso della benzina, ed un tubo di 16 mm in alto per l'equilibrio delle pressioni.

IMPIANTO ELETTRICO

Batteria : E' posta dietro al sedile destro ed è facilmente ispezionabile. Capacità 62 amp/h. Tensione 12 Volts

Alternatore : Tipo Prestolite con regolatore di tensione meccanico. E' fissato sul lato sinistro del motore ed è comandato dall'albero motore mediante cinghia trapezoidale a tensione regolabile.

Motorino di avviamento : Tipo Marelli SM 271 ; 1,3 CV.

Segnalatore acustico : Coppia di avvisatori Fiamm, pneumatici con compressore elettrico tipo MC/1 e cornetti TA/2 con pulsante di comando al centro del volante guida.

Valvole : Le dodici valvole dell'impianto elettrico sono raccolte in un quadretto porta valvole applicato per maggiore comodità sotto al cruscotto sul lato destro. Vedi pag 22

Rapporto al ponte 13 / 46 = 0,2825 - 3,54
Gomme : 185 x 16" - Sviluppo medio Mt.2,10

VELOCITA' Km/h - CON CAMBIO CINQUE VELOCITA'

ri re	1^vel.	2^vel.	3^vel.	4^vel.	5^vel.
	3,02	1,85	1,29	1	0,84
00	117	19,2	27,6	35,6	42,5
00	17,5	28,8	41,4	53,6	63,7
00	23,4	38,4	55,2	71,2	85,0
00	29,2	48,0	69,0	89,2	106,2
00	35,0	57,6	82,8	107,2	127,4
00	40,9	67,2	96,6	124,8	148,7
00	46,8	76,8	110,4	142,4	170
00	52,6	86,4	124,2	160,4	191,2
00	58,4	96	138	178,4	212,4
00	64,2	105,6	151,8	196,4	233,6
00	70	115,2	165,6	214,4	254,8

Rapporto al ponte 13/49 = 0,265 - 3,77

Gomme : 185 x 16" - Sviluppo medio Mt.210

VELOCITA' Km/h - CON CAMBIO CINQUE VELOCITA'

ri tore	1^vel.	2^vel.	3^vel.	4^vel.	5^vel.
	3,02	1,85	1,29	1	0,84
00	11	18	25,9	33,5	39,5
00	16,5	27	38,8	50,25	59,5
00	22	36	51,8	67	79,4
00	27,5	45	64,7	83,75	99,2
00	33,6	54	77,6	101,5	119
00	38,5	63	90,6	117,25	138,9
00	44	72,2	103,6	134	158,8
00	49,5	81	116,5	150,75	178,6
00	55	90	129,5	167,5	198,4
00	60,5	99	142,3	184,25	218,2
00	67,2	108	145,2	203	238

Le alte velocità i valori dati debbono essere moltiplicati per il
fattore di maggiorazione dovuto alla forza centrifuga.

RIFORNIMENTI - CONSUMI E PRESCRIZIONI

Consumo normale del combustibile (secondo le norme Cuna)

Lt 15 x 100 Km.

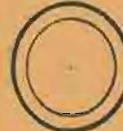
Consumo medio variabile a seconda della velocità, della strada,
della frequenza dei rallentamenti e delle accelerazioni.

Si raccomanda di non superare mai i 6000 giri al 1° del motore.
Autonomia di marcia Km 450 circa.

PARTE DA
RIFORNIRE QUANTITA' PRESCRIZIONI

Serbatoi carburante	Lt 70	SUPERCORTEMAGGIORE N.O. 98/100 R.M.
Radiatore motore	Lt 11	Acqua possibilmente distillata
Coppa motore	Lt 9	Inverno: AGIP F 1 RACING SAE 30 Estate : AGIP F 1 RACING SAE 50
Scatola cambio	Kg 1,5	AGIP F 1 ROTRA HYPOID SAE 90
Scatola dif diferenziale	Kg 2	AGIP F 1 ROTRA HYPOID SAE 140
Scatola dif diferenziale	Kg 2	AGIP F 1 ROTRA HYPOID SAE 90 per temperature inferiori -8° C
Scatola guida	Kg 0,2	AGIP F 1 ROTRA SAE 250
Serbatoio freni	Kg 0,4	CASTROL WAKEFIELD GIRLING BRAKE FLUID AMBER (EXTRA HIGHT DUTY H 204/57)
Serbatoio trazione	Kg 0,2	Olio LOKEED HYDRAULIC HEAVY DUTY
Boccole e muscineggi		AGIP GRASSO 951 oppure AGIP F 1 GREASE 30
Munti terzo		AGIP F 1 GREASE 15

SIMBOLI PER SCHEMA DI LUBRIFICAZIONE TAV. N° X



AGIP F 1 RACING SAE 30 : Inverno
AGIP F 1 RACING SAE 50 : Estate



AGIP F 1 ROTRA HYPOID SAE 90



AGIP F 1 ROTRA SAE 250



AGIP GRASSO 951 oppure AGIP F 1 GREASE 30

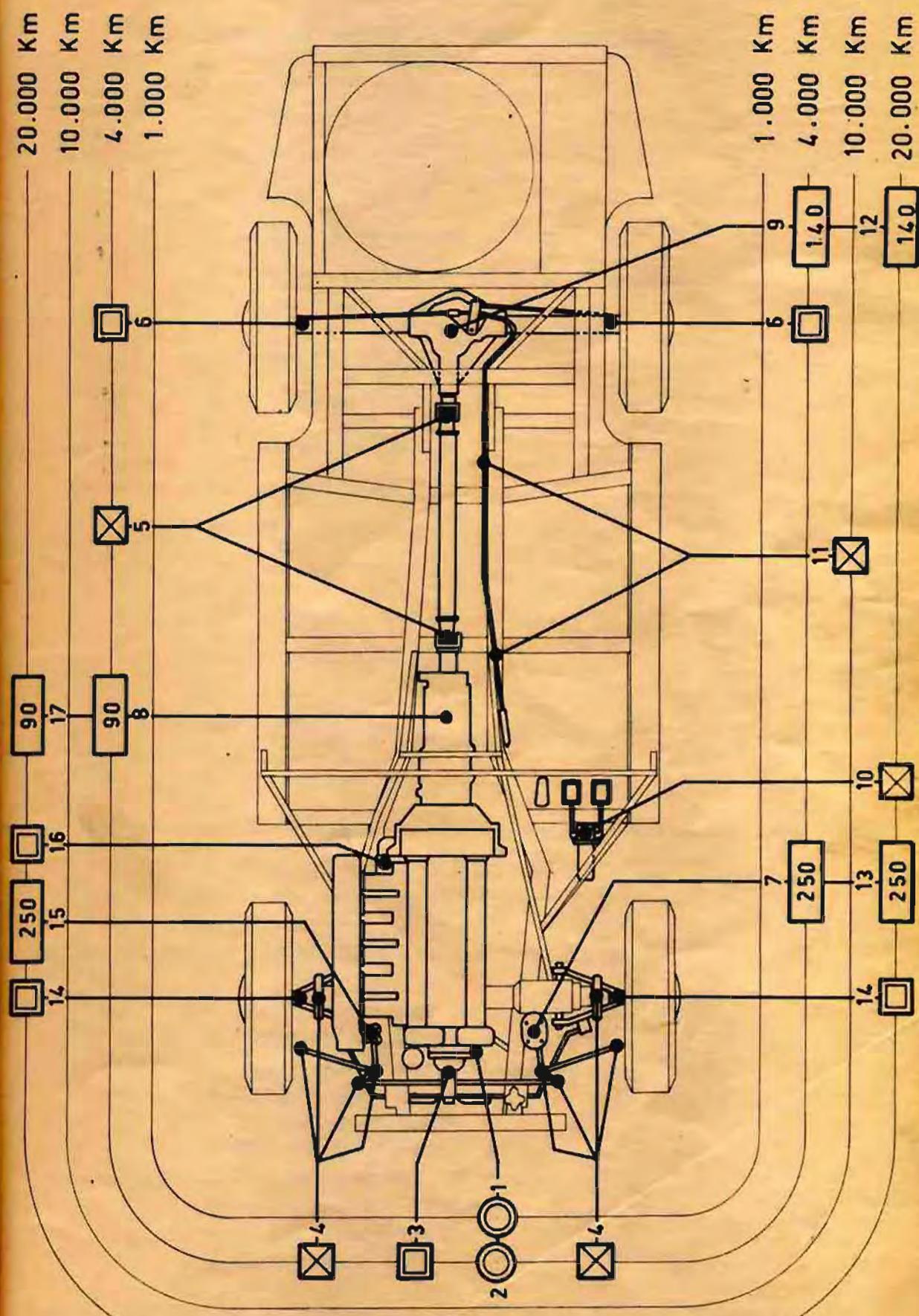


AGIP F 1 GREASE 15



AGIP F 1 ROTRA HYPOID SAE 140

SCHEMA DI LUBRIFICAZIONE



CORRISPONDENZA SCHEMA DI LUBRIFICAZIONE

- | | | |
|----|----|-------------------------------|
| Nº | 1 | Motore |
| | 2 | Motore |
| | 3 | Pompa acqua |
| | 4 | Sterzo e sospensione |
| | 5 | Giunti albero di trasmissione |
| | 6 | Semiasse ponte |
| | 7 | Scatola sterzo |
| | 8 | Cambio |
| | 9 | Scatola ponte |
| | 10 | Pedaliera |
| | 11 | Freno a mano |
| | 12 | Ponte |
| | 13 | Scatola sterzo |
| | 14 | Mozzi anteriori |
| | 15 | Scatola rinvio sterzo |
| | 16 | Motorino avviamento |
| | 17 | Cambio |

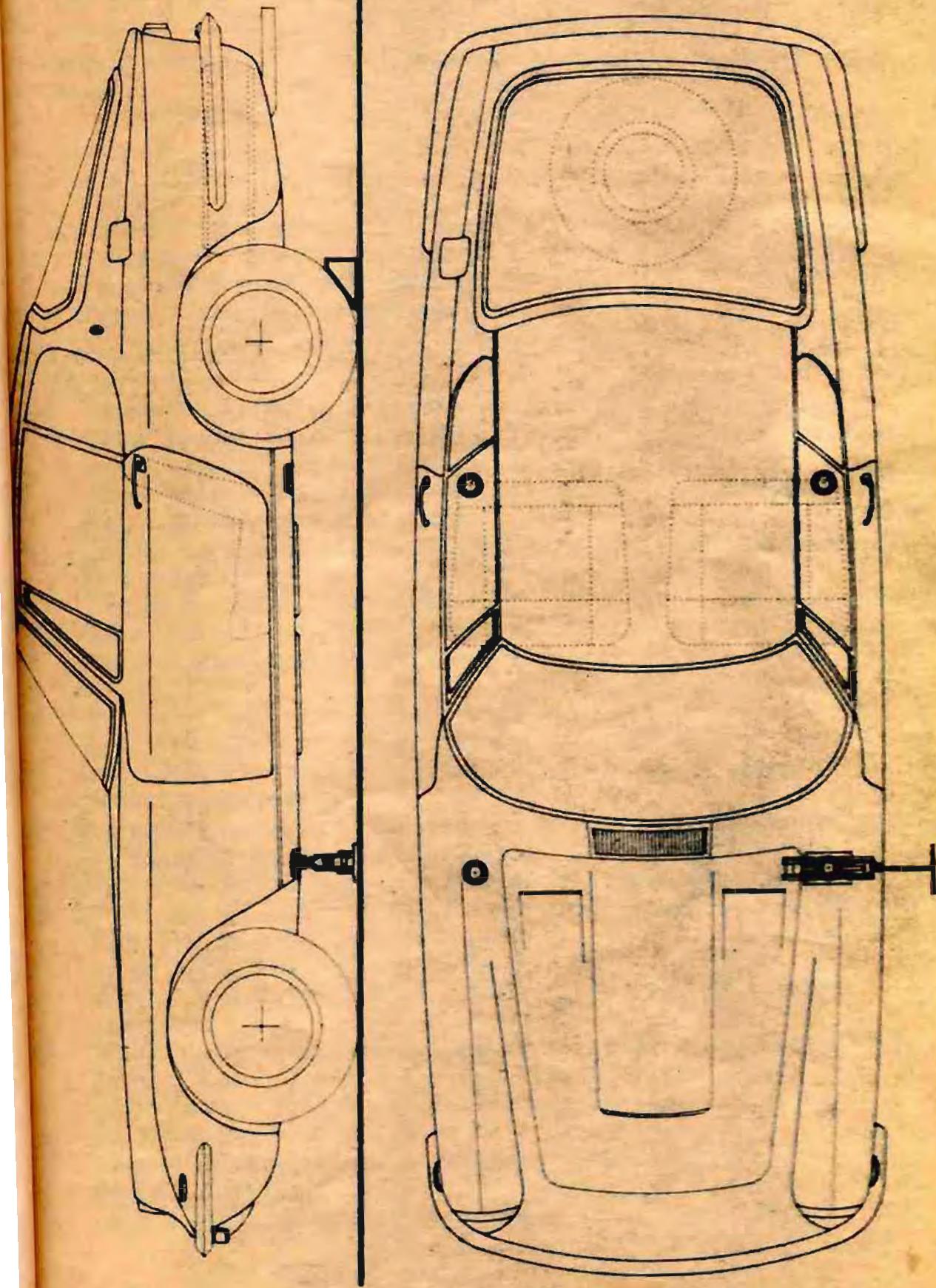
ATTREZZI IN DOTAZIONE

La borsa per attrezzi fornita in dotazione alla vettura contiene :

- 1 Martinetto per sollevamento vettura
- 1 Braccio appoggio martinetto
- 1 Serie di chiavi fisse da 6 ÷ 22 mm.
- 1 Chiave per candele
- 1 Chiave a rullino
- 1 Chiave per carburatori
- 1 Chiave curva per ruote
- 1 Martello di acciaio
- 1 Pinza universale
- 1 Cacciavite

Per il cambio delle ruote il martinetto di sollevamento va posto sotto ai longheroni come schematizzato nella fig. 4 avendo cura che lo stesso vada ad agire nelle apposite nicchie.

SOLLEVAMENTO
IN
VETTURA CON CRICK
DOTAZIONE



MANUTENZIONE

Le normali operazioni di manutenzione sono state raccolte come appresso:

Dopo i primi 800 Km. sostituire l'olio del differenziale.

DGNI 1000 CHILOMETRI

- 1° Motore: verificare il livello olio ed eventuale aggiunta.
- 2° Radiatore: Verificare il livello acqua ed eventuale aggiunta preferibilmente distillata.
- 3° Pneumatici: verificare la pressione.

DGNI 4000 CHILOMETRI

- 1° Motore: sostituire l'olio e la cartuccia del filtro.
- 2° Pompa acqua: lubrificare con apposite ingassatrici a mano e non superare la pressione di 0,2 + 0,3 atmosfere.
- 3° Perni sospensione anteriore: lubrificare per mezzo degli appositi raccordi a siringa.
- 4° Giunti di trasmissione: lubrificare per mezzi dei raccordi a siringa.
- 5° Sterze e snodi: lubrificare per mezzo dei raccordi a siringa e controllare livello dell'olio nella scatola delle sterzo.
- 6° Mozzi posteriori: lubrificare per mezzo dei raccordi a siringa.
- 7° Frizione: controllo del livello olio nel serbatoio della pompetta ed eventuale aggiunta.
- 8° Batteria: verificare il livello ed eventuale aggiunta di acqua distillata.
- 9° Serbatoio olio dei freni: verificare il livello ed eventuale aggiunta di liquido per freni.
- 10° Candele: pulire e controllare la distanza delle punte 0,5mm.
- 11° Contatti del ruttore : pulire e controllare la distanza 0,35 + 0,40 mm
- 12° Cinghie: controllare la tensione.
- 13° Catena comando distribuzione: verificare la tensione e controllare.
- 14° Guarnizione tenuta pompa acqua: verificare se vi sono perdite di acqua , nel qual caso sostituirla.
- 15° Gioco pedale frizione: controllare l'esistenza di mm 10 di corsa prima di iniziare il distacco.
- 16° Freni: la regolazione è automatica.
- 17° Scatola sterzo: regolare il gioco a mezzo di apposito bulone il massimo sforzo torcente ammesso è di 7 Kg.

OGNI 10.000 CHILOMETRI

- 21° Distributore d'accensione: smontare e lubrificare cuscinetti e boccole.
- 22° Cambio: verificare il livello ed eventuale aggiunta di olio
- 23° Ponte: verificare il livello ed eventuale aggiunta di olio
- 24° Valvole: controllare il gioco con l'albero a camme.
- 25° Freni: controllare lo spessore del tassello frenante, la cui altezza minima è 7 mm. (compresa la guida in ferro).
- 26° Freno a mano: lubrificare la guaina a mezze di due appositi ingrassatori a siringa.
- 27° Filtro benzina: controllare ed eventualmente sostituire la cartuccia interna alla pompa, ed il filtro contenuto nel fondo del serbatoio.

OGNI 20.000 CHILOMETRI

- 28° Sostituire il filtro benzina nella pompa d'iniezione
- 29° Scatola cambio: sostituire completamente l'olio
- 30° Differenziale: sostituire completamente l'olio
- 31° Scatola sterzo: sostituire completamente l'olio
- 32° Mozzi anteriori, riempire di grasso
- 33 Per vettura a carburatori con pompa immersa LUCAS 2 FP controllare spazzole, collettore elettrico, che la pressione di esercizio sia 0,25 atm. e la portata non inferiore a 130 litri/ora.
- 34° Controllare assorbimento della pompa iniezione (non superiore a 6,5 ampers) e la sua portata non inferiore a (lt. 1,1/1')
- 35° Sostituire il filtro olio nel distributore d'iniezione e nello scambiatore di calore.

A MIGLIORE CHIARIMENTO PER LA REGOLAZIONE DI CUI AI PUNTI :8 - 15 - 16 - 18 - 19 - 27 - SI DEVE OPERARE COME SEGUE :

- 8° Sterzo: in occasione delle normali revisioni è necessario procedere ad un controllo completo degli organi dello sterzo allo scopo di pulire e lubrificare le articolazioni dei tiranti, nonché in gruppo della scatola sterzo.
- 15° Cinghia dinamo, per mantenere in tensione la cinghia quando fosse diventata lenta, è necessario allentare il dado della staffa che abbraccia la dinamo al basamento, dopo di che si stabilisce la tensione addatta a mezzo dello spostamento dell'alternatore stesso.
- 16° Catena comando distribuzione: se dopo un certo periodo si verificasse la necessità di mettere in tensione la catena si evita il dado centrale, si tolga la rondella di appoggio ed il grane sottostante a mezzo di apposite estrattore. Si ruota l'eccentrico con uno sforzo di circa 0,1 Kgm.e lo si ferma nella posizione voluta a mezzo del grane e delle due serie di feri. Si completa poi il serraggio con rondella e dado.
- 8° Regolazione frizione: il gioco fra frizione e spigidisco che deve essere di circa 2,5 mm. con il consumo del materiale antifrizione si annulla prevenendo lo slittamento della frizione stessa.
Si elimina questo inconveniente riportando il gioco nella quota dovuta per mezzo del puntalino regolabile, sistemato sulla seconda pompa. Il gioco di 2,5 mm. sullo spigidisco corrispondente a uno spostamento del pedale di 14 mm.
- 9° Freni a disco: nel montaggio dei freni a disco è necessario controllare che i piani del disco abbiano un parallelismo con i piani interni del corpo freni quasi perfette. Le massime tolleranze ammesse sono di pochi centesimi di mm.
La sostituzione dei tasselli frenanti che per uno moderato della macchina avviene normalmente oltre i 20.000 Km. si esegue quando il materiale antifrizione raggiunge lo spessore di pochi millimetri.
- Filtri benzina: eccorre tenere presente che esistono nel circuito della benzina n. 3 filtri.

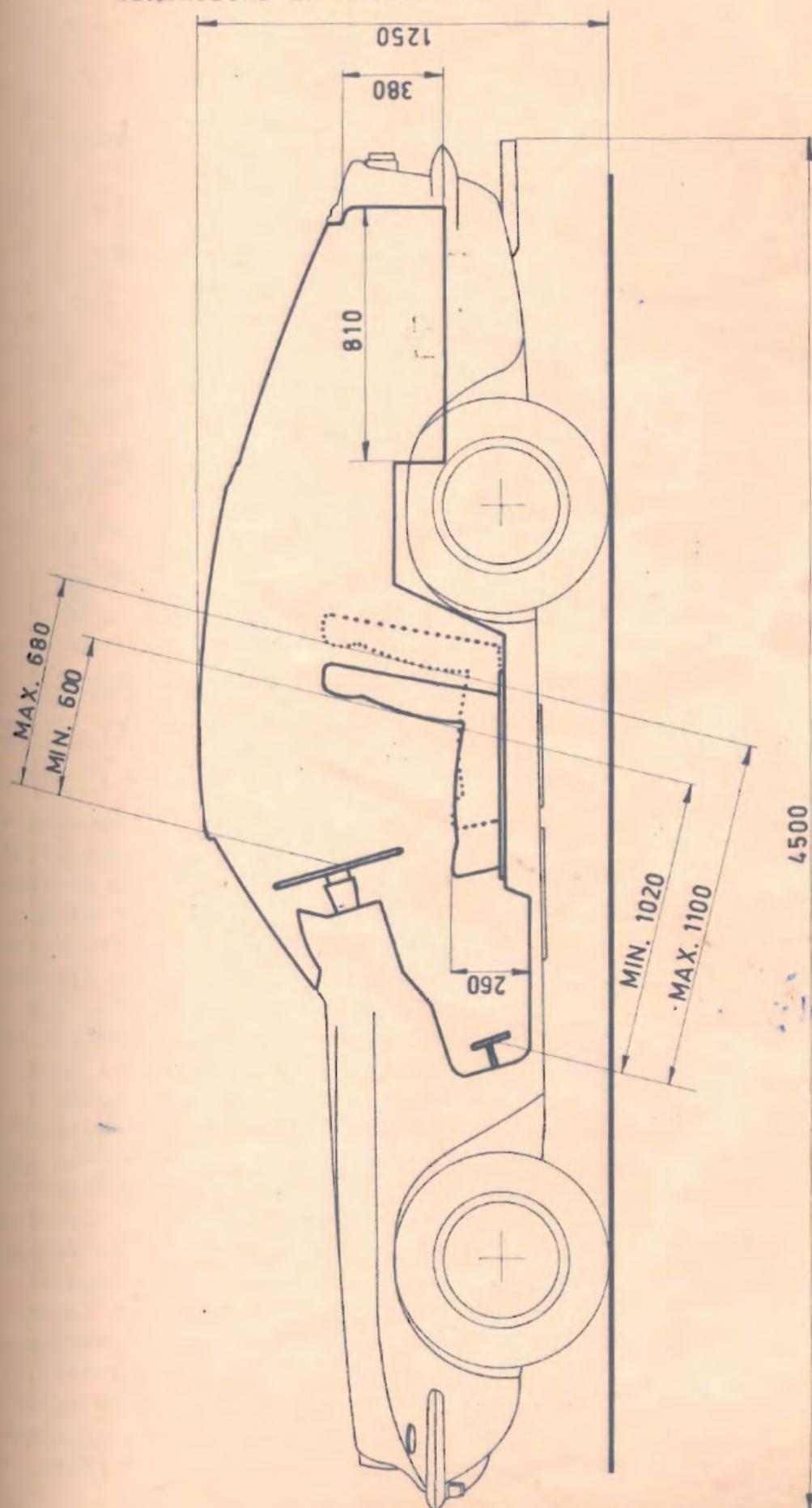
1° Filtre in nylon nella cassetta inferiore del serbatoio destro.

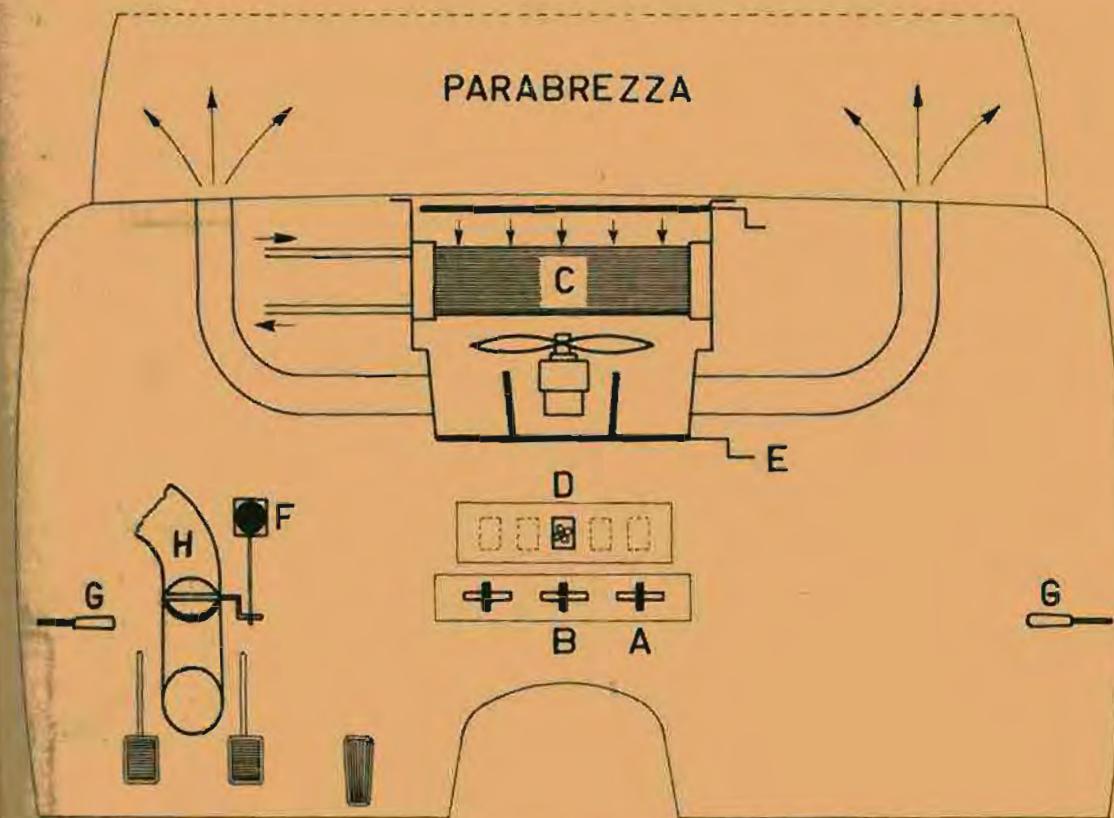
2° Filtre cartuccia di carta nella pompa.

3° Filtro in feltre sul distributore d'iniezione.

La rete non ha bisogno di manutenzione, il filtro in nylon è bene controllare ed eventualmente pulire con benzina ed un getto d'aria ogni 10.000 Km. Le cartucce bisogna sostituirlle tenendo la pompa verticale (oltre alle cartucce sostituire anche l'anellino di tenuta ogni 20.000 Km. il filtro di feltre deve essere sostituito ogni 30.000 Km).

DIMENSIONI IN MILLIMETRI





IMPIANTO DI RISCALDAMENTO E DI VENTILAZIONE

ISTEMA DI VENTILAZIONE

L'entrata di aria oltre che dai deflettori e dai cristalli delle porte è regolata spostando a destra la leva A che comanda l'apertura dello sportello con presa sul cofano. La quantità di aria immessa specie alle basse velocità della vettura può essere aumentata facendo funzionare l'elettroventilatore comandato dall'interruttore D.

Una seconda presa d'aria frontale H immette nell'abitacolo sui sedili del pilota una corrente d'aria fresca, che può essere eliminata o parzializzata a mezzo del tiretto F.

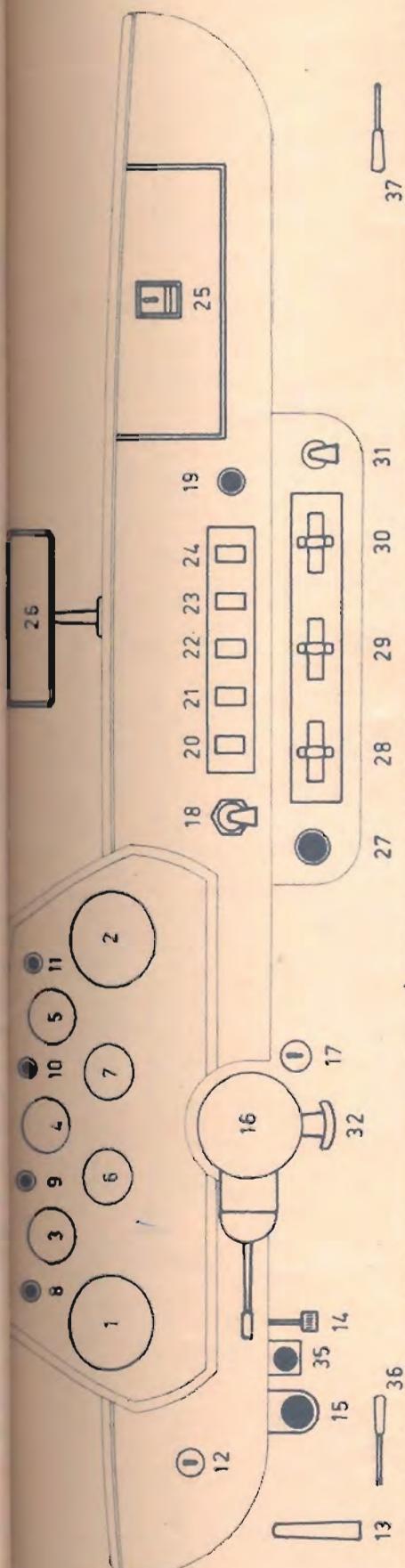
Inoltre sulle fiancate della vettura esistono due sportelli a forma rombica, comandabili direttamente dall'interno G, che danno la possibilità di produrre un'ulteriore ventilazione.

ISTEMA DI RISCALDAMENTO

Per introdurre aria calda nell'abitacolo e per evitare l'appannamento interno del cristallo e la formazione di brina sull'esterno, spostare sinistra la leva B per far circolazione dell'acqua calda nel radiatore del riscaldamento C e spostare la leva A che immette aria attraverso il radiatore stesso.

Per aumentare la velocità dell'aria azionare l'elettroventilatore con l'interruttore D.

Chiudendo lo sportello E l'aria viene immessa totalmente nell'abitacolo limitando al contrario o chiudendo lo sportello una parte o tutta l'aria calda viene mandata sul parabrezza.

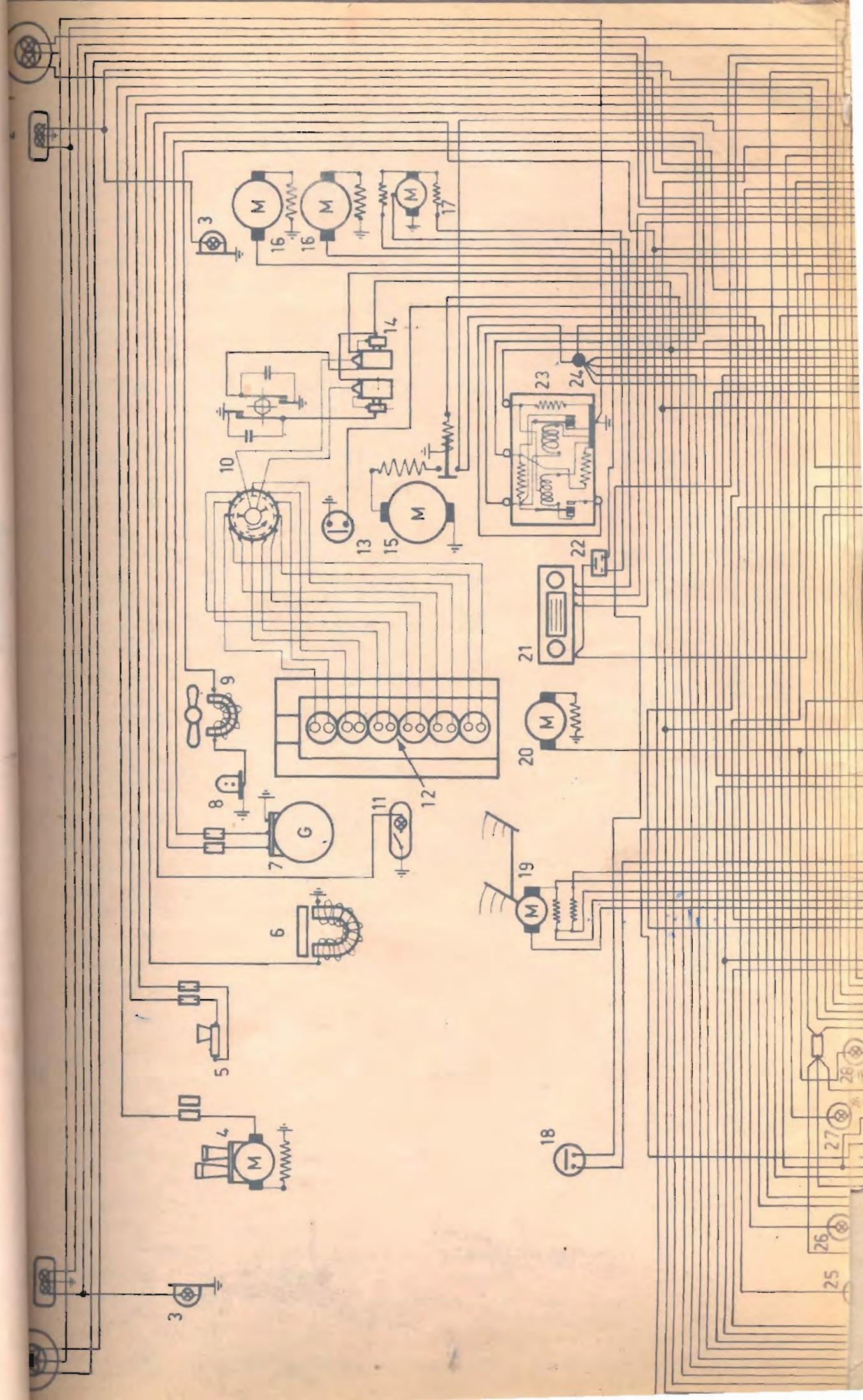


QUADRO STRUMENTI E COMANDI

- | | |
|---|---|
| 1 Contachilometri | 20 Interruttore luci posizione e anabbaglianti |
| 2 Contagiri | 21 Interruttore luci abbaglianti |
| 3 Temperatura acqua | 22 Interruttore elettroventilatore |
| 4 Livello benzina | 23 Interruttore luci plafoniera interna |
| 5 Pressione olio | 24 Interruttore strumenti |
| 6 Amperometro | 25 Porta carte |
| 7 Temperatura olio | 26 Specchio retrovisivo |
| 8 Spia luci direzione | 27 Accendisigari |
| 9 Spia luci posizione e | 28 Starter (aperto: leva a sinistra) |
| spia fari abbaglianti | 29 Comando circolazione, acqua riscaldamento
(aperto: leva a sinistra) |
| 10 | 30 Comando apertura farfalla entrata aria
al radiatore (aperta: leva a destra) |
| 11 Spia ventilatore | 31 Deviatore pompe alimentazione benzina |
| 12 Quadro avviamento | 32 Blocco posizione volante |
| 13 Leva apertura cofano | 33 Tiroetto comando aria piedi pilota |
| 14 Azzeramento contachilometri | 35 Comando aria piloti |
| 15 Pompa lavaparabrezza | 36 Comando aria passeggero |
| 16 Com.lampegg, cambio luce, avvissat. acust. | 37 Comando aria iniezione |
| 17 Antifurto | |
| 18 Interruttore comando tergilicristallo | |
| 19 spia di sicurezza per apparato iniezione | |

VETTURA TIPO 109 - ELENCO COMPONENTI IMPIANTO

- 1) Proiettore anteriore a luce abbagliante e anabbagliante
- 2) Fanalino anteriore di posizione e di direzione
- 3) Fanalino laterale per indicatori di direzione
- 4) Trombe pneumatiche con elettrocompressore
- 5) Avviatore acustico a membrana
- 6) Frizione eletromagnetica comando compressore condizionatore
- 7) Generatore di corrente - Alternatore
- 8) Interruttore termico per comando ventola eletromagnetica
- 9) Frizione eletromagnetica per traino ventola
- D) Spinterogeno e distributore d'accensione
- I) Plafoniera per illuminazione cofano motore
- C) Candela d'accensione
- B) Interruttore a pressione per comando apparato iniezione
- F) Bonine d'accensione
- M) Motorino d'avviamento
- P) Pompe alimentazione benzina
- A) Antenna automatica con motorino elettrico incorporato
- I) Interruttore idraulico per luci arrezzo
- M) Motorino per tergilustrino
- O) Motorino per ventola riscaldamento
- R) Apparecchio radio
- D) Deviatore comando movimento antenna
- R) Regolatore di tensione
- N) Nodo impianto
- S) Spia rossa indicatori di direzione
- S) Spia verde per luci di posizione
- S) Spia bleu per luci abbaglianti
- S) Spia gialla per ventola riscaldamento
- I) Indicatore temperatura acqua
- I) Indicatore livello benzina
- I) Indicatore pressione olio
- I) Indicatore assorbimento corrente - Amperometro
- I) Indicatore temperatura olio
- T) Tachimetro e contachilometri
- C) Cambiagiri motore
- S) Spia gialla segnalazione starter inserito
- C) Contatto strisciante per comando trombe pneumatiche
- S) Spia rossa freno a mano inserito
- C) Comutatore d'avviamento e segnalazione
- C) Cambiagiri luci anteriori e direzione
- R) Relay per commutazione fari abbaglianti
- R) Raddrizzatore al selenio per eliminaz. extra correnti avvisatore
- I) Interruttore per comando tergilustrino
- I) Interruttore per comando luci di posizione e anabbaglianti
- I) Interruttore per comando luci abbaglianti
- I) Interruttore per comando ventole riscaldamento
- I) Interruttore per comando luci abitacolo
- I) Interruttore per comando illuminazione strumenti



- 9) RELAY termico con spia per apparato iniezione
- D) Apparecchio accendisigari
- I) Interruttore a pulsante per segnalazione starter inserito
- 2) Deviatore per comando pompe benzina
- 3) Relay per comando pompe alimentazione benzina
- 4) Interruttore di sicurezza per apparato iniezione
- 5) Intermittenza per comando indicatori di direzione
- 6) Relay per comando trombe pneumatiche
- 7) Presa di corrente per utilizzatori esterni
- 8) Scatola valvole impianto
- 9) Interruttore a pulsante per segnalazione luci portiere e abitacolo
- 10) Fanalini segnalazione portiere
- 11) Interruttore a pulsante per freno a mano inserito
- 12) Interruttore per comando luci segnalazione retromarcia
- 13) Batteria d'alimentazione
- 14) Ventola co n radiatore per impianto condizionamento
- 15) Plafoniera per illuminazione abitacolo
- 16) Plafoniera per illuminazione vano baule
- 17) Interruttore a pulsante per plafoniera baule
- 18) Altoparlante per apparecchio radio
- 19) Galleggiante per segnalatore livello benzina
- 20) Morsettiera a vite per collegamento parte posteriore
- 21) Fanale posteriore a tre luci :
 - A) Lampada per indicatore di direzione
 - B) Lampada per luce di posizione e arresto
 - C) Lampada per segnalazione retromarcia
- 22) Fanalini per illuminazione targa



I M P O R T A N T E

Il vostro veicolo ha un dispositivo silenziatore regolarmente approvato dall'Ispettorato Generale della Motorizzazione Civile e dei trasporti in Concessione; gli estremi dell'omologazione sono stampigliati sugli stassi silenziatori.

LA RISPONDENZA DEL DISPOSITIVO SILENZIATORE ALLE PRESCRIZIONI MINISTERIALI NON GARANTISCE DI RIMANERE SOTTO IL LIMITE DI RUMOROSITA' PRESCRITTA IN PARTICOLARI CONDIZIONI POSSIBILI QUALUNQUE SIANO LE CONDIZIONI DI UTILIZZAZIONE, SPECIE CON VEICOLO USATO.

LE OFFICINE ALFIERI MASERATI S.p.A. DI MODENA VIA CIRO MENOTTI 322 SONO A COMPLETA DISPOSIZIONE DI CHI VOLESSE CHIEDERE ULTERIORI INFORMAZIONI CIRCA L'USO E LA MANUTENZIONE DELLA VETTURA E SARANNO LIETE DI RENDERSI UTILI IN QUESTA FORMA AL FINE DI REALIZZARE LE MIGLIORI PRESTAZIONI E DI RAGGIUNGERE LA PIU' COMPLETA SODDISFAZIONE DEGLI UTENTI DELLE AUTOMOBILI DI PROPRIA COSTRUZIONE.