

Informazioni del Servizio

Informations Service

Fiat Auto

REPRODUCTION INTERDITE

1er décembre 1982

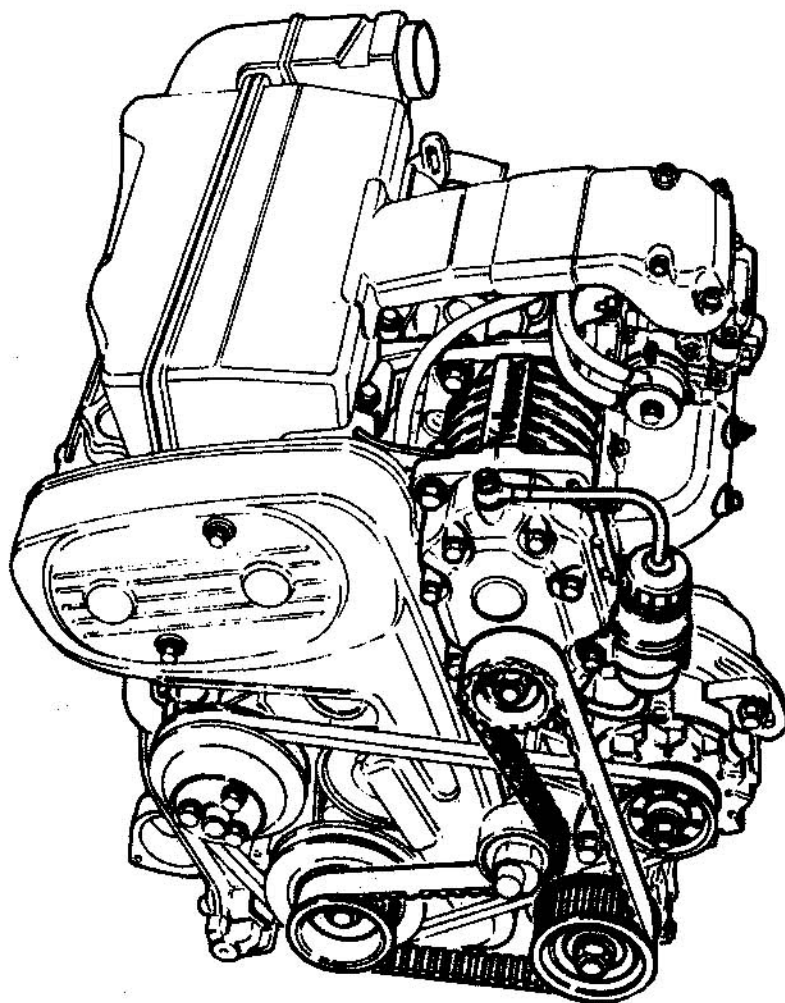
Direzione Marketing e Commerciale
Assistenza Tecnica

P R O D U I T

- Réf. I.S. du 1er Septembre 1982 - Annule et remplace fascicule même objet pour mise à jour

000

LANCIA TREVI VOLUMEX



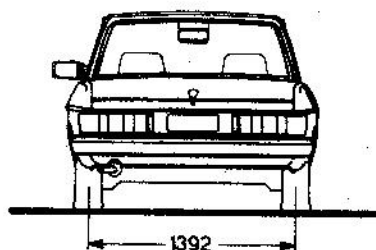
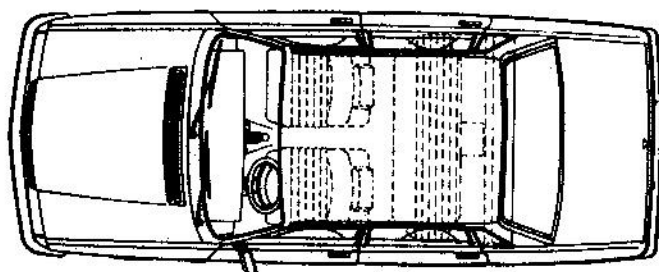
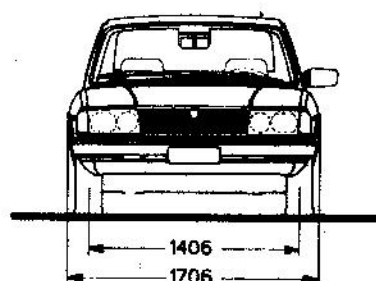
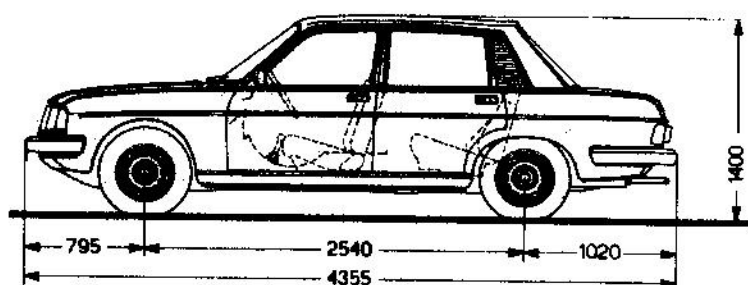
■ DONNEES CARACTERISTIQUES ET NORMES D'APRES-VENTE

■ VARIANTES PAR RAPPORT AU MODELE BETA TREVI 2000 - CARBURATEUR

- Moteur avec de nouvelles performances, suralimenté par un compresseur volumétrique Abarth.
- Carburateur avec nouveau tarage alimenté par pompe électrique (origine Beta 2000 I.E.) protégée par un fusible de 8 Ah et par un interrupteur de sécurité au mercure permettant de stopper la pompe en cas de chocs
- Nouveau filtre à air
- Installation de refroidissement avec nouveau radiateur (origine Beta Coupé équipée de conditionneur)
- Système d'échappement modifié
- Allumeur spécifique monté sur le carter d'arbres à cames comme Beta I.E.
- Lubrification avec Olio Fiat VS+15W/40; radiateur refroidissement huile avec circulation réglée au moyen d'une soupape thermostatique
- Embrayage majoré ($\varnothing$ ext. 230mm au lieu de 215 mm)
- Rapport de réduction (rapport au pont) 19/65 (3,421) au lieu de 14/53 (3,786)
- Ressorts suspensions AV et AR plus rigides
- Pneumatiques majorés et taille basse Tubeless 185/65 HR 14"
- Instrumentation nouvelle complète de tachymètre avec f.e. 220 Km/h

■ DIMENSIONS

La hauteur est à considérer à voiture vide.



■ MOTEUR

Généralités

- Position.....Transversal Avant
- Type828 B7.000
- Cycle/tempsOtto/4
- Nombre de cylindres4 en ligne
- Alésage et course.....84 x 90 mm
- Cylindrée totale1995 cm³
- Rapport volumétrique.....7,5 : 1
- Puissance Maxi (DIN).....135 ch (99,3 KW)
- Régime de puissance maxi.....5500 tr/mn
- Couple maxi (DIN).....21 mkg (206 Nm)
- Régime de couple maxi.....3000 tr/mn
- Exigence en carburant.....Essence Super
- Suralimentation.....Compresseur volumétrique

Vilebrequin monté sur cinq paliers

Arbres à cames deux en tête entraînés par une courroie crantée

Calage de la distribution:
jeu aux soupapes 0,8mm

{	Admission	début avant P.M.H. 13° fin après P.M.B. 39°
	Echappement	début avant P.M.B. 37° fin après P.M.H. 3°

Jeu aux soupapes à froid

{	Admission	0,40 + 0,45 mm
	Echappement	0,45 + 0,50 mm

Soupapes

Admission

{	- Diamètre tulipe	43,30 + 43,70mm
	- Angle de portée des soupapes	45° 30' ± 5'
	- Angle de portée des sièges sur culasse	45° ± 5'

Echappement (au sodium)

{	- Diamètre tulipe	35,85 + 36,45mm
	- Angle de portée des soupapes	45° 30' ± 5'
	- Angle de portée des sièges sur culasse	45° ± 5'

Allumage électronique à décharge inductive Magneti Marelli type AEI 300 A

- Ordre d'allumage..... 1- 3 -4- 2

Allumeur

- type Magneti Marelli..... SM 808 PX
- avance initiale de calage sur moteur (850 ± 50 tr/mn)..... 10°
- avance centrifuge automatique à 3100 tr/mn..... $25^\circ \pm 2^\circ$
- correction pneumatique maxi sur moteur..... $15^\circ \pm 2^\circ$
- résistance enroulement bobine de l'impulseur électromagnétique..... $730 \pm 7\% \Omega$

Bobine

- type Magneti Marelli..... BAE 500 B
- résistance primaire $0,44 \pm 10\% \Omega$
- résistance secondaire..... $8400 \pm 10\% \Omega$

Bougies

- type..... Champion N7Y
- écartement des électrodes..... $0,6 \pm 0,7$ mm

Alimentation

- par pompe électrique Bosch, débit 130 l/h origine Beta 2000 I.E. contrôlée par un interrupteur au mercure pour l'interruption en cas de choc.
- carburateur à double corps type Weber 36 DCA 5/250 avec ouverture synchronisée des papillons.

1^{er} Montage

- Tarage carburateur

		1er et 2ème corps
Diffuseur		mm 26
Centreur		mm 4,6
Gicleur principal		mm 1,08
Ajutage d'automatisme		mm 1,55
Tube d'émulsion		F 24
Gicleur de ralenti		mm 0,45
Gicleur d'air de ralenti		mm 1,60
Gicleur de pompe		mm 0,45
Décharge pompe		mm 0,40
Gicleur de suralimentation		mm 0,75
Gicleur de mélange de suralimentation		mm 2
Gicleur de puissance maxi		mm 0,70
Douille capsule de dénoyage		mm 0,60
Soupape à pointeau		mm 2,50
Trou de réglage de mélange au ralenti		mm 1,10
Trou d'avance		mm 1,20
	1 ^{er} trou	mm 0,90
	2 ^{ème} trou	mm 0,90
	3 ^{ème} trou	mm 0,90
	4 ^{ème} trou	mm 1
Trous de progression		41
Niveau flotteur avec joint		mm 8,25 ± 0,5
Calage came ralenti-accélééré 2ème gradin		mm 8 à 8,5
Dénoyage mécanique		mm 0,40 à 0,45
Ralenti-accélééré sur le 1er gradin		mm 4,75 ± 0,25
Dénoyage pneumatique	mini	mm 7,5 ± 0,5
	maxi	mm 0,50 à 0,55
Ralenti-accélééré sur la tige de poussée		

CONTROLES A EFFECTUER POUR LE REGLAGE DU DISPOSITIF DE DEPART

1) Circulation d'eau

Vérifier le fonctionnement correct de la soupape thermostatique et des circuits de circulation de l'eau du moteur

En ce qui concerne le carburateur, vérifier l'absence d'incrustations sur la capsule thermostatique et l'étanchéité des joints de la capsule ; contrôler les plans de joint indiqués par les flèches (A, Fig.1)

2) Coulisement et jeu des arbres du dispositif de départ

- contrôler l'état d'usure de l'arbre des volets de départ et de sa tringlerie de commande

3) Fermeture volets de départ

- s'assurer qu'il n'y ait aucun point dur pouvant empêcher la fermeture des volets de départ

4) Contrôle de la capsule thermostatique

- Vérifier l'uniformité de l'enroulement du ressort bimétallique (contrôler que les spires ne soient pas trop rapprochées ni trop écartées).
- Vérifier l'agrafage de l'axe central (B) de la capsule thermostatique et s'assurer que le ressort bimétallique soit maintenu bien en place.
- Vérifier que le plan de transmission de la chaleur (C) ne présente aucune trace de frottement provoquée par le ressort bimétallique. Il est conseillé de toute façon de remplacer la capsule thermostatique après 50.000 Km.

N.B.: La capsule thermostatique livrée en rechange com porte déjà le repère (D) pour le positionnement correct par rapport au repère (E) figurant sur le boîtier de starter.

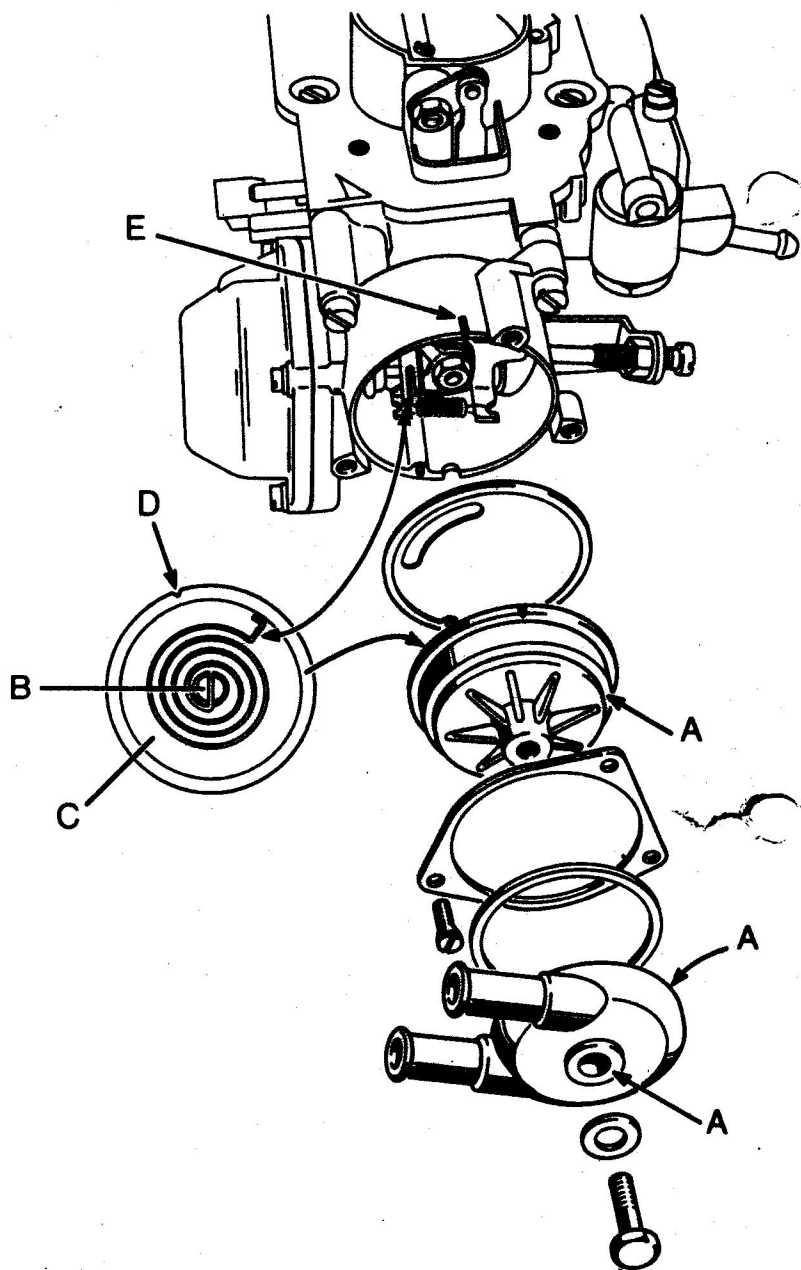


Fig. 1

avec montage

- Tarage carburateur

	1er et 2ème corps
Diffuseur	mm 26
Centreur	mm 4,6
Gicleur principal	mm 1,12
Ajutage d'automatisme	mm 1,55
Tube d'émulsion	F 24
Gicleur de ralenti	mm 0,45
Gicleur d'air de ralenti	mm 1,60
Gicleur de pompe	mm 0,45
Décharge pompe	mm 0,00
Gicleur de suralimentation	mm 0,75
Gicleur de mélange de suralimentation	mm 2
Gicleur de puissance maxi	mm 0,70
Douille capsule de dénoyage	mm 0,60
Soupape à pointeau	mm 2,50
Trou de réglage de mélange au ralenti	mm 1,10
Trou d'avance	mm 1,20
	mm 0,90
Trous de progression	mm 0,90
	mm 0,90
	mm 1
	*
Niveau flotteur avec joint	mm 8,25 ± 0,5
Calage came ralenti-accélééré 2ème gradin	mm 8 à 8,5
Dénoyage mécanique	mm 0,40 à 0,45
Ralenti-accélééré sur le 1er gradin	mm 4,75 ± 0,25
Dénoyage pneumatique	mm 7,5 ± 0,5
Ralenti-accélééré sur la tige de poussée	mm 0,50 à 0,55

(*) Avec couvercle carburateur en position verticale, on doit avoir une valeur de 41 mm du joint à la limite supérieure du flotteur

CONTROLES A EFFECTUER POUR LE REGLAGE DU DISPOSITIF DE DEPART

1) Circulation d'eau

Vérifier le fonctionnement correct de la soupape thermostatique et des circuits de circulation de l'eau du moteur

En ce qui concerne le carburateur, vérifier l'absence d'incrustations sur la capsule thermostatique et l'étanchéité des joints de la capsule ; contrôler les plans de joint indiqués par les flèches (A, Fig.1)

2) Coulisement et jeu des arbres du dispositif de départ

- contrôler l'état d'usure de l'arbre des volets de départ et de sa tringlerie de commande

3) Fermeture volets de départ

- s'assurer qu'il n'y ait aucun point dur pouvant empêcher la fermeture des volets de départ

4) Contrôle de la capsule thermostatique

- Vérifier l'uniformité de l'enroulement du ressort bimétallique (contrôler que les spires ne soient pas trop rapprochées ni trop écartées).
- Vérifier l'agrafage de l'axe central (B) de la capsule thermostatique et s'assurer que le ressort bimétallique soit maintenu bien en place.
- Vérifier que le plan de transmission de la chaleur (C) ne présente aucune trace de frottement provoquée par le ressort bimétallique. Il est conseillé de toute façon de remplacer la capsule thermostatique après 50.000 Km.

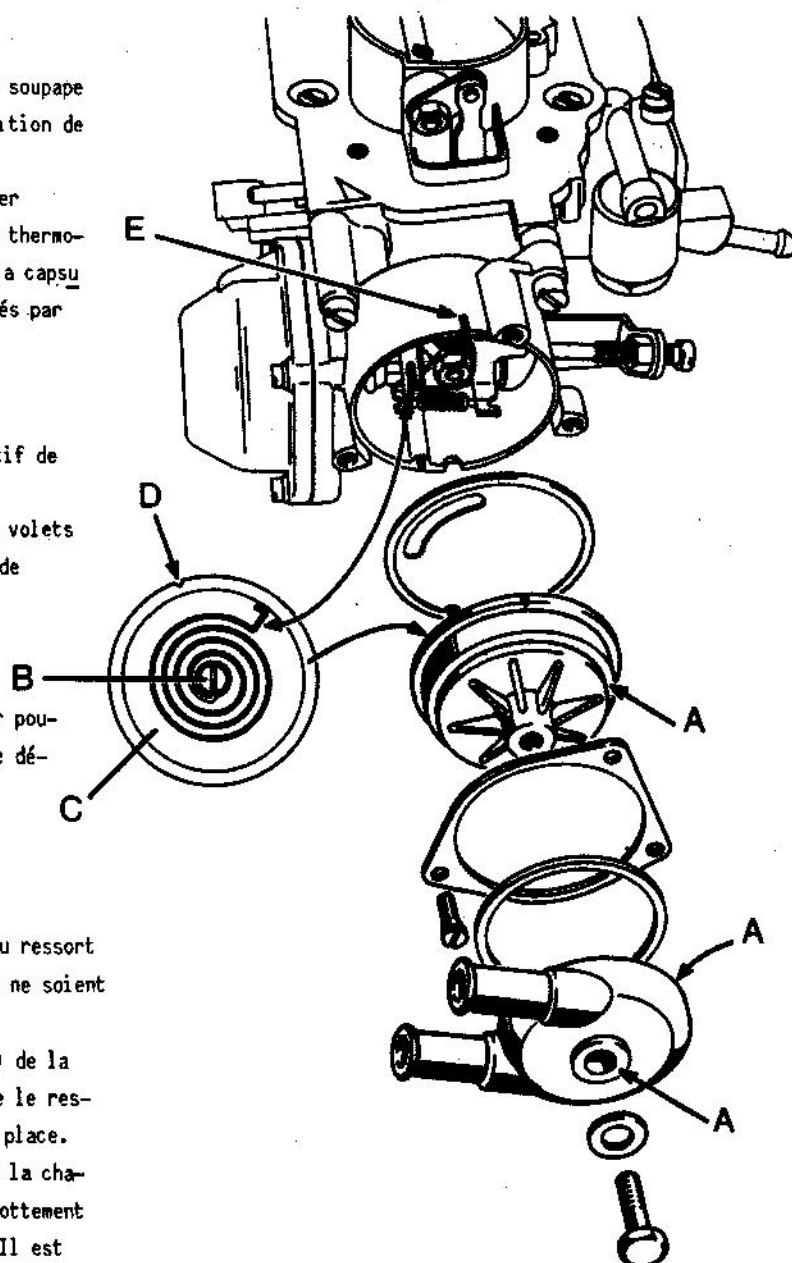


Fig. 1

N.B.: La capsule thermostatique livrée en rechange com porte déjà le repère (D) pour le positionnement correct par rapport au repère (E) figurant sur le boîtier de starter.

CONTROLE ET REGLAGE DU DISPOSITIF DE DEPART

Important

Effectuer les réglages dans l'ordre suivant.

- 1) Réglage du ralenti accéléré sur la tige (figure 2)
 - Vérifier que la vis (1) soit en appui sur la tige (2)
 - Agir sur la vis (1) jusqu'à obtenir l'ouverture des papillons primaires (3) correspondant à la cote "A". La valeur de la cote "A" est indiquée sur la fiche de réglage du carburateur en question.
 - Bloquer l'écrou (4)

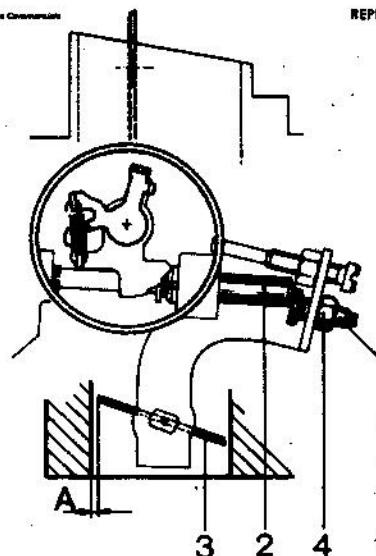


Fig. 2

- 2) Réglage du ralenti accéléré (Fig. 3)
 - Au moyen d'un élastique, relier le levier (1) d'ancrage du ressort bimétallique à un point quelconque du carburateur en veillant à ce que le levier (1) soit tiré vers la membrane du dispositif de dénoyage
 - Porter la vis (2) en appui sur le 1er gradin de la came (3) et l'y maintenir
 - Agir sur la dite vis (2) jusqu'à obtenir une ouverture des papillons primaires (4) correspondant à la cote "B". La valeur de la cote "B" est indiquée sur la fiche de réglage du carburateur en question
 - Bloquer l'écrou (5)

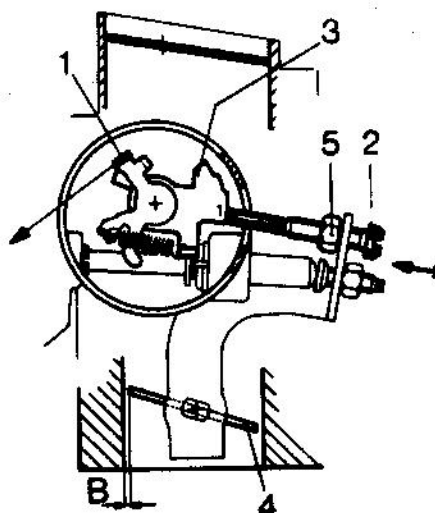


Fig. 3

N.B.: La cote B doit être contrôlée au moyen d'une jauge d'épaisseur dont la largeur ne doit pas dépasser 4 mm.

- 3) Réglage came de ralenti accéléré (fig.4)
 - Maintenir l'élastique monté comme pour le réglage précédent
 - Positionner la vis (1) sur le 2ème gradin de la came (2) et adossée au 1er (voir figure). Presser la vis afin de maintenir cette position
 - Dans cette condition, l'ouverture des volets de départ (3) devra correspondre à la cote "C". La valeur de la cote est indiquée sur la fiche de réglage du carburateur en question.
 - Si les conditions ci-dessus ne sont pas remplies agir sur l'appendice (4) en la déformant opportunément

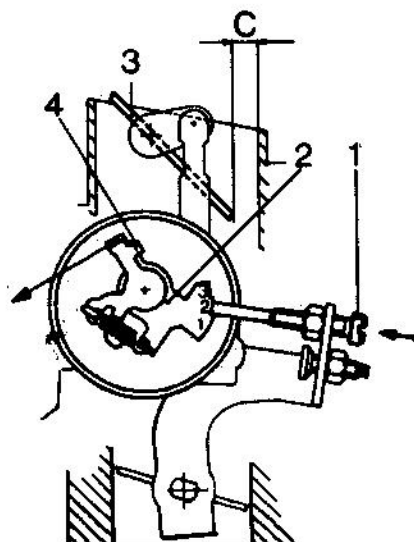


Fig. 4

4) Réglage du dénoyage pneumatique (Fig. 5-6-7-8)

- Introduire dans le trou indiqué par la flèche (a, fig. 5) le raccord conique approprié auquel doit être reliée une tubulure plastique (b, Fig. 6).

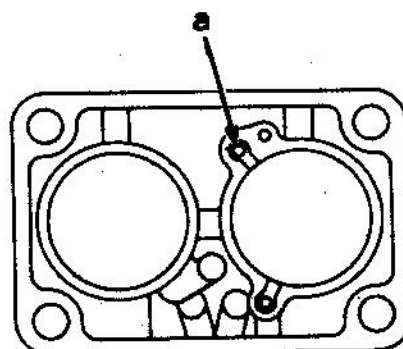


Fig. 5

- Pour simuler l'action du ressort bimétallique à froid, relier - au moyen d'un élastique (C) - le levier (1) d'ancrage du ressort bimétallique à un point quelconque du carburateur en veillant à ce que le levier (1) soit tiré vers la membrane du dispositif de dénoyage.

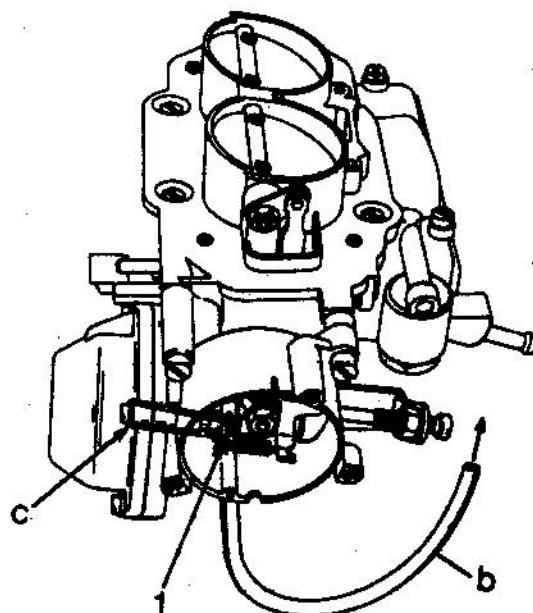


Fig. 6

a) Réglage dénoyage pneumatique minimum (Fig. 7)

- Appliquer à la tubulure plastique (b) une dépression minimum de 350 mmhg (fig. 6)
- Le déplacement de la membrane du dispositif de dénoyage provoque l'ouverture des volets de départ (1) mesurable par la cote "D". Cette cote est indiquée sur la fiche de réglage du carburateur en question.
- Au cas où la valeur de la cote "D" ne correspondait pas à la valeur prescrite, agir par déformation sur l'appen_dice (2)

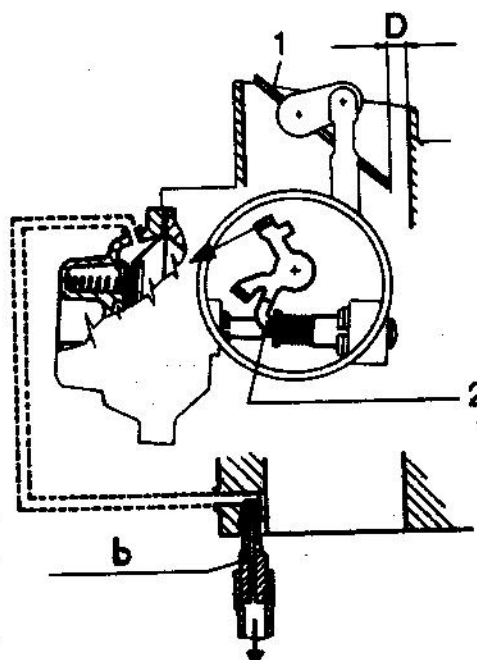


Fig. 7

- b) Vérification du dénoyage pneumatique maximum (fig.8)
- Maintenir la dépression dans la tubulure plastique, ôter l'élastique.
 - Maintenir légèrement au contact l'appendice (2) et le plan d'entraînement de la douille (3) de la tige du dispositif de dénoyage
 - Vérifier que l'ouverture des volets de départ (1) correspondent à la cote "E". Cette cote est indiquée sur la fiche de réglage du carburateur en question.
 - Si la cote prescrite n'était pas obtenue, remplacer l'ensemble membrane dispositif de dénoyage et répéter les réglages à partir du point 1.

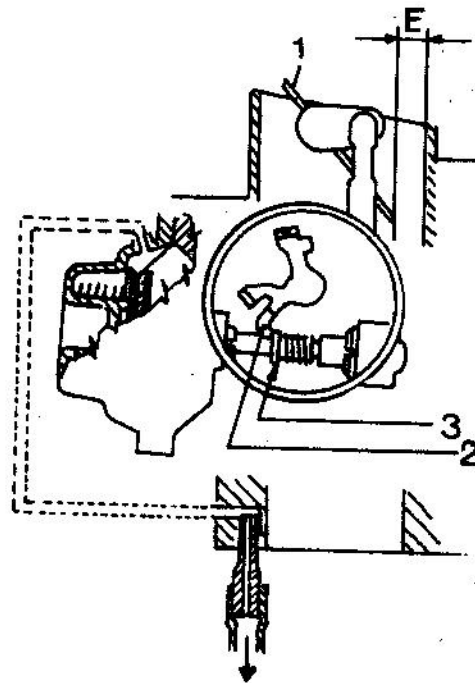


Fig. 8

Remplacement du boîtier de starter (Fig.9)

En cas de remplacement du boîtier de starter, il faut exécuter le marquage du repère fixe (qui doit être à $49^\circ \pm 30''$ par rapport aux conditions de volet de départ fermé) en agissant comme suit:

- Effectuer les réglages susdits:
- Tracer, sur le boîtier du dispositif, un repère à la hauteur de l'axe de commande qui passe au centre du levier commande ressort bimétallique et par le centre du boîtier;

En partant de ce repère, reporter au moyen d'un pied à coulisse (ou d'un autre outil approprié) la cote de 20,3 mm correspondant justement à l'angle de 49° par rapport au diamètre extérieur du boîtier du dispositif de départ et la graver à l'aide d'une pointe à tracer.

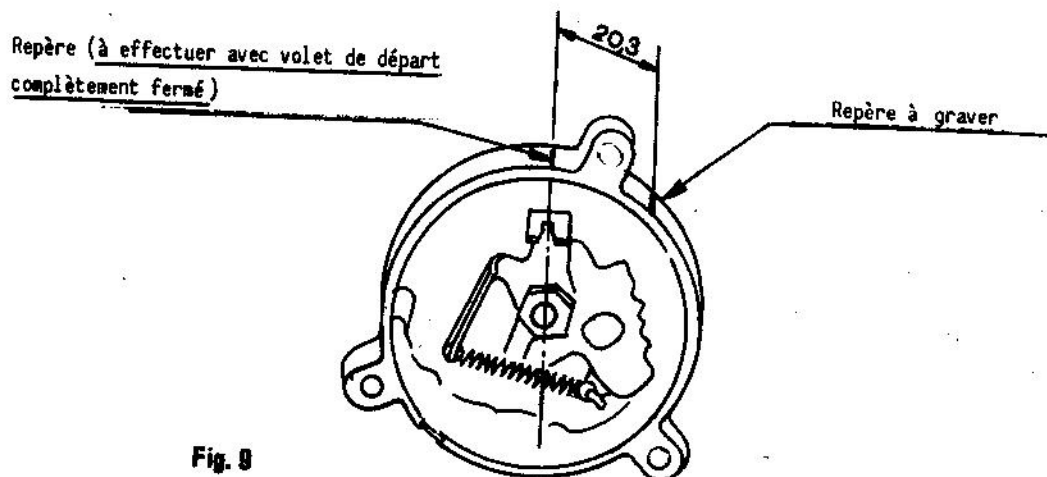


Fig. 9

Réglage repère de la capsule thermostatique (fig.10)

- Mettre en place le joint d'isolation thermique et la capsule thermostatique en veillant à introduire l'extrémité du ressort bimétallique dans le levier d'ancrage
- Serrer légèrement les vis de fixation
- Positionner le repère "F" de la capsule thermostatique en regard de celui placé sur le boîtier de starter en vérifiant la valeur comme indiqué dans la figure.

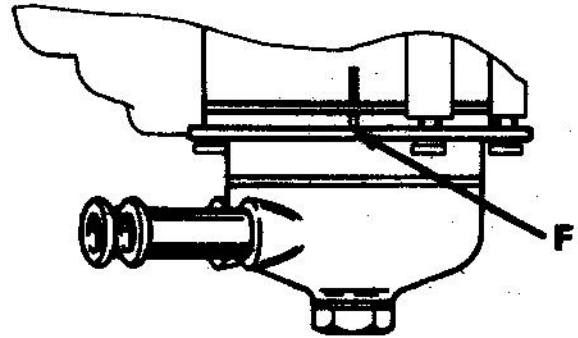


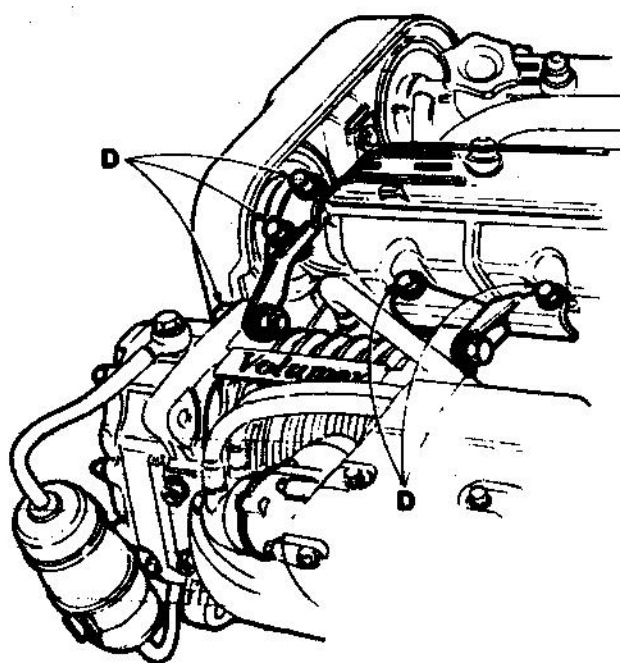
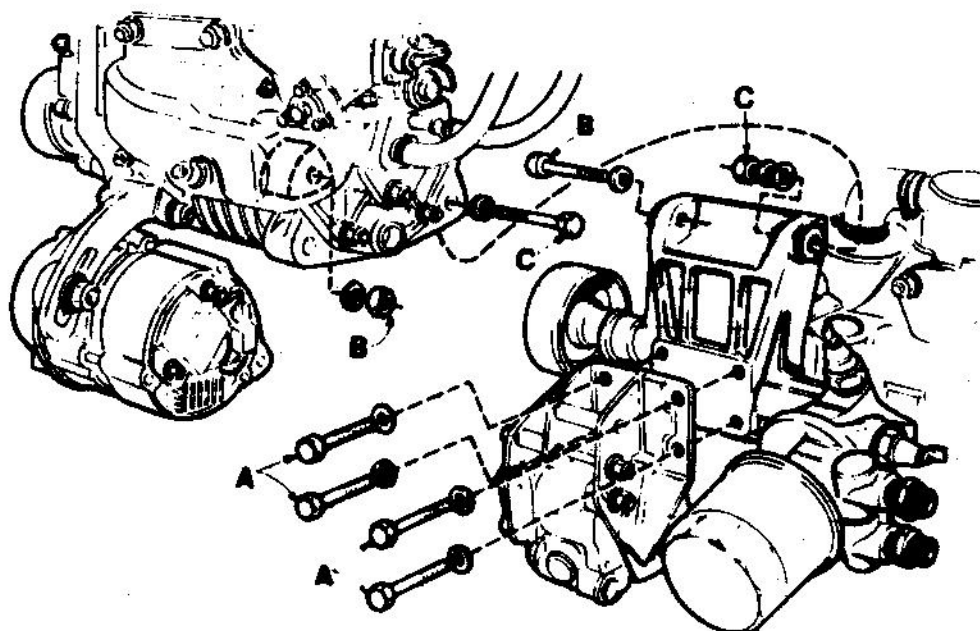
Fig. 10

Suralimentation par compresseur volumétrique ABARTH type R30 toujours en prise commandé par le moteur au moyen d'une courroie crantée

- Cylindrée compresseur 1130 cm³
- Pression maxi de suralimentation 0,25 + 0,30 bars (mesurée à valle du régulateur)
- Lubrification engrenages compresseur autonome avec l'huile TUTELA ZC 90
- Clapet de sécurité taré à 2 bars monté sur le collecteur d'admission

Suralimentation - Normes d'après-vente

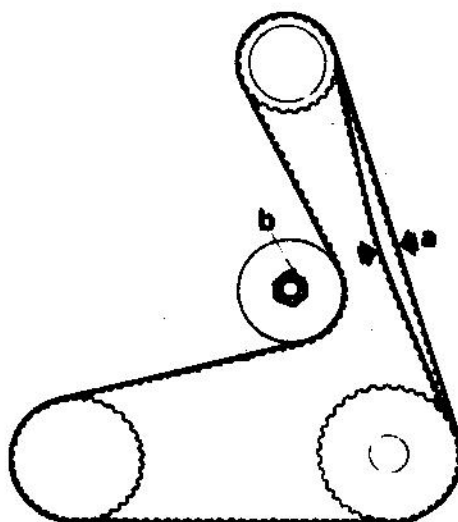
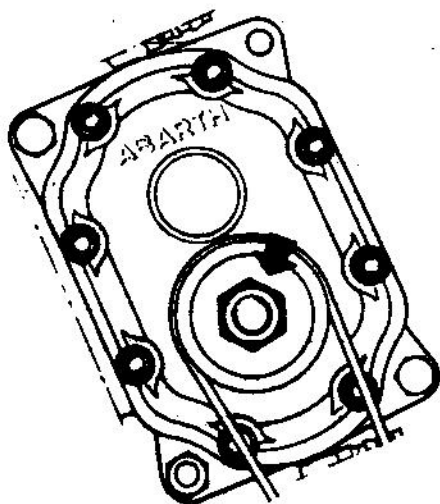
- Pendant le remontage du compresseur sur le moteur, respecter scrupuleusement l'ordre de serrage sous-cité.



ORDRE DE SERRAGE

- 1- BLOQUER LES ECRUS DE FIXATION COMPRESSEUR-AU COLLECTEUR
- 2- ACCOSTER LES ECRUS A-B-C SANS LES BLOQUER
- 3- BLOQUER L'ECROU B
- 4- BLOQUER LES ECRUS A
- 5- BLOQUER L'ECROU C
- 6- VISSER AU CONTACT LES ECRUS D ET ENSUITE LES BLOQUER

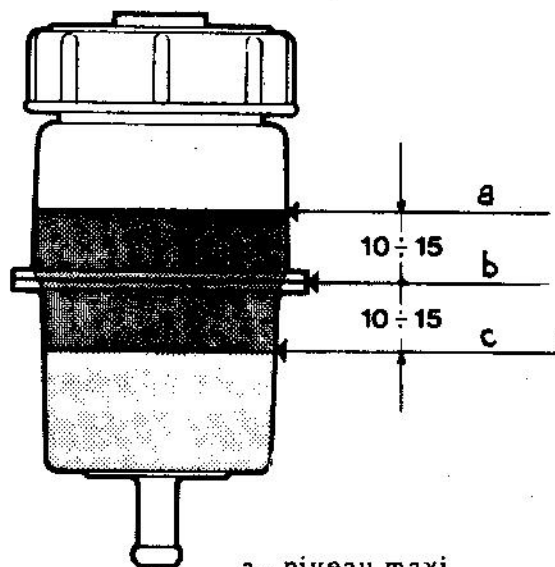
- En cas de remplacement ou de démontage de la courroie commande compresseur ou de la pompe de direction assistée,, respecter les prescriptions suivantes:
En agissant sur le tendeur à excentrique "B" tendre la courroie de façon à obtenir une flèche "a" de $14 \pm 0,5$ mm en appliquant une charge de 5,35 kg. (dynamomètre A.95431); couple de serrage 5 mkg.



- Eviter de débloquer l'écrou de fixation de la poulie commande compresseur ou de faire tourner le moteur en agissant sur ce même écrou car il pourrait se vérifier le décalage de la position réciproque des lobes du compresseur.

- Vérifier à des intervalles non supérieurs à 500 km le niveau de l'huile lubrification engrenages du compresseur dans le petit réservoir transparent placé à proximité de celui-ci. Le niveau doit se situer entre 10 ± 15 mm au dessus (niveau maxi) ou au dessous (niveau mini) de la partie de circonférence en saillie du réservoir

Utiliser exclusivement de l'huile TUTELA ZC 90



a- niveau maxi
b- bord en saillie
c- niveau mini

Nota:

- Remplacement périodique de l'huile: environ tous les 20.000 Km
- Contenance totale (réservoir + compresseur): $0,20 \pm 0,22$ kg
- Eviter au cas de remplacement ou d'appoint de dépasser le niveau maxi indiqué

Filtre à air à sec, à cartouche en papier et réglage saisonnier prise d'air automatique (thermostatique)

Echappement moteur: Tuyaux d'échappement (partie avant, intermédiaire, arrière) ayant le diamètre plus grand
- silencieux nouveau dessin

Refroidissement à circulation d'eau avec pompe centrifuge, radiateur plus grand (origine Beta Coupé équipée de conditionneur), réservoir supplémentaire, thermostat et ventilateur électrique commandé par un thermointerrupteur.

- courroie commande pompe à eau et alternateur trapézoïdale comme l'actuelle, mais plus courte

Lubrification à pression par pompe à engrenages, clapet de régulation pression huile, filtre à huile à cartouche type court à débit total avec clapet de sécurité
Refroidissement huile par radiateur à circulation réglée par un clapet thermostatique.

Employer: Olio Fiat VS+ Supermultigrado VS+ SAE 15W/40

En alternative: Olio Fiat VS + Superstagionale VS + SAE 10 W
VS + SAE 20 W
VS + SAE 30
VS + SAE 40

Nota:

- Vérifier le niveau de l'huile tous les 500 Km
- Eviter au cas de remplacement ou d'appoint de dépasser le niveau maxi marqué sur la jauge
- A chaque vidange d'huile, il faut remplacer aussi la cartouche
- Remplacement périodique huile moteur après les premiers 1.500 Km et ensuite tous les 7.500 Km.

1er Décembre 1982 - Produit

Lancia Trevi Volumex

Données caractéristiques et Normes d'après-vente

Feuille 7

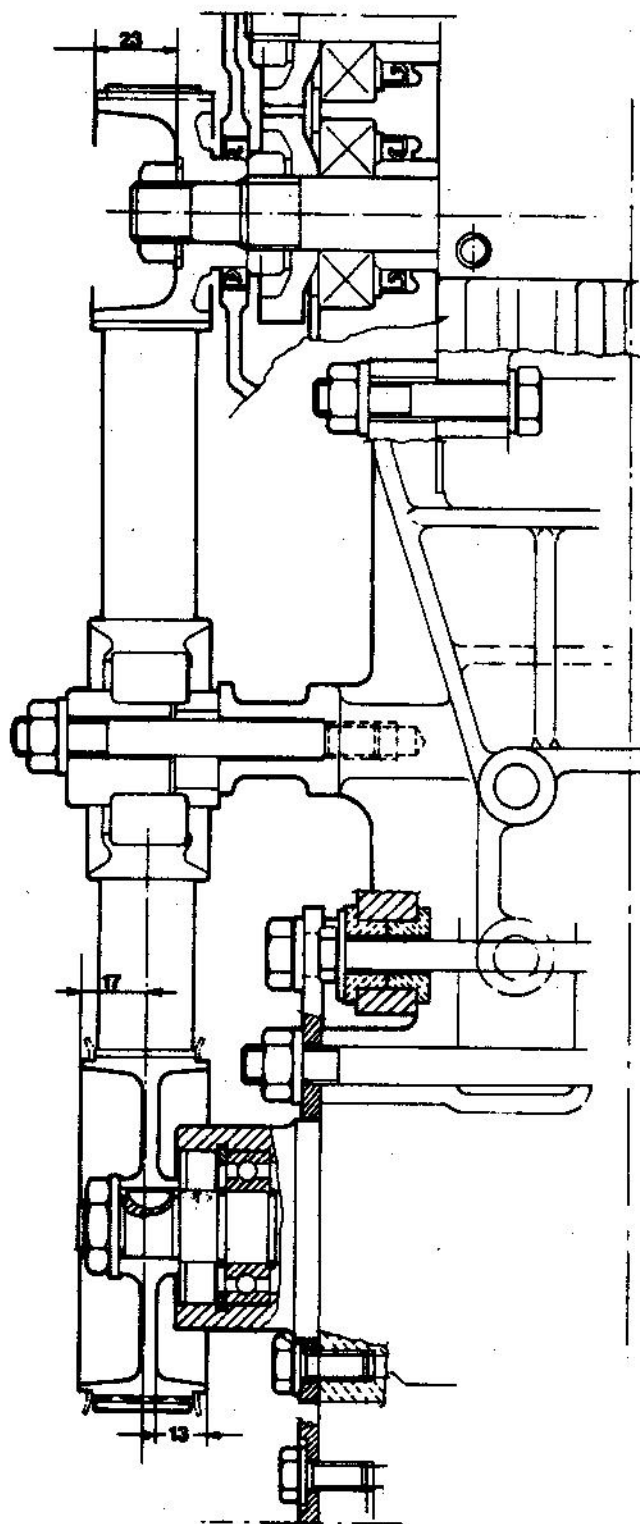
Informazioni Servizio

Fiat Auto

Divisione Marketing e Commercio
Autoveicoli - Torino

REPRODUCTION INTERDITE

POSITIONNEMENT POULIE POMPE COMMANDE DIRECTION ASSISTEE ET POULIE COMMANDE COMPRESSEUR



FIAT LANCIA

Direction à crémaillère avec direction assistée, colonne de direction articulée par deux joints de cardan et réglable en hauteur

- Nouvelle poulie commande pompe direction assistée et compresseur
- Nouvelle courroie crantée commande pompe de direction assistée et compresseur
- Ajouté rouleau anti-trépidation tendeur de courroie avec support

- Diamètre de braquage..... 10,9 m
- Nombre de tours de volant braquage total..... 3,13

Jantes roues en tôle estampé nouveau dessin et nouveaux enjoliveurs de roues en plastique

Pneumatiques type..... 185/65 HR 14"

- | | |
|--|-------------------|
| - Pression de gonflage à pleine charge..... | { AV..... 2,2 bar |
| | { AR..... 2,2 bar |
| - Pression de gonflage à charge réduite..... | { AV..... 1,9 bar |
| | { AR..... 1,9 bar |

■ INSTALLATION ELECTRIQUE

Modifications effectuées sur l'installation électrique pour adoption pompe à essence électrique

Tension; 12 V

Alternateur courant continu débitable 65 Ah (Bosch)

Régulateur de tension électronique incorporé dans l'alternateur

Démarrreur puissance 1,1 KW (Ducellier) 0,95 KW (Bosch)

Batterie 45 Ah

■ CHASSIS

Embrayage monodisque à sec à commande mécanique avec diamètre majoré

- Dimensions bague de friction {
 - Diamètre extérieur.....228,6 mm
 - Diamètre intérieur.....155 mm
- Course à vide de la pédale..... 15 mm

Boîte de vitesses mécanique à cinq rapports

- Roulement sur arbre primaire à double rangée de billes en remplacement de l'actuel à une rangée
- Arbre primaire nouveau dessin pour accouplement avec le pignon de 5ème vitesse au moyen d'un profil cannelé en remplacement de l'actuelle clavette

Rapports des pignons

- 1er vitesse 12/45 (3,5)
- 2ème vitesse.....17/38 (2,235)
- 3ème vitesse.....23/35 (1,522)
- 4ème vitesse.....33/38 (1,152)
- 5ème vitesse.....37/42 (0,865)
- M.A.R..... 14/43 (3,071)

Différentiel rapport de réduction 19/65 (3,421) au lieu de 14/53 (3,786)

Freins Système de freinage type Superduplex à deux circuits indépendants (un avant et un mixte) avec servo-frein à dépression

Suspensions ressorts suspensions AV et AR plus rigides

- Géométrie des roues AV à voiture vide..... {
 - Carrossage..... $1^{\circ} \pm 20'$
 - Chasse..... $1^{\circ} 25' \pm 20'$
 - Pincement..... - 2,5 à 1 mm
- Géométrie des roues AR à voiture vide..... {
 - Carrossage..... $- 30' \pm 20'$
 - Pincement..... + 20 + + 5 mm

1er Décembre 1982

Lancia Trevi Volumex

Données caractéristiques et Normes d'après-vente

Feuille 9

Informazioni Servizio

Fiat Auto

Officina Marketing e Documentazione
Autostar Firenze

REPRODUCTION INTERDITE

■ POIDS

Poids voiture en ordre de marche (DIN) 1195 Kg

- Répartition

{ sur l'avant 715 Kg

{ sur l'arrière 480 Kg

Poids voiture en pleine charge 1595 Kg

- Répartition

{ sur l'avant 815 Kg

{ sur l'arrière 780 Kg

Charge Utile (5 personnes + 50Kg. de bagages) 400 Kg

■ PERFORMANCES

Vitesses maxi en 5ème vitesse 190Km/h

Vitesse avec moteur à 1000tr/mn { en 4ème 27,6 Km/h

{ en 5ème 36,7 Km/h

Rapport poids/puissance (DIN) 20,1 Kg/KW (14,8 Kg/ch)

Accélération départ-arrêt (2pers + 20kg
de bagages)

{ 0 - 400 m 16,7 sec

{ 0 - 1000 m 31 sec

{ 0 - 100km/h 9,6 sec

Reprise de 40km/h en 5ème vitesse
(2 personnes + 20 kg)

{ 400 m 19,5 sec

{ 1000 m 36,4 sec

{ de 40 à 100 km/h 18 sec

Consommation essence

{ à 90 km/h 7,7 l/100 km

{ à 120 km/h 9,6 l/100 km

{ Cycle urbain 13,5 l/100 km

{ Consommation moyenne*... 10,5 l/100 km

(*) selon proposition CCMC

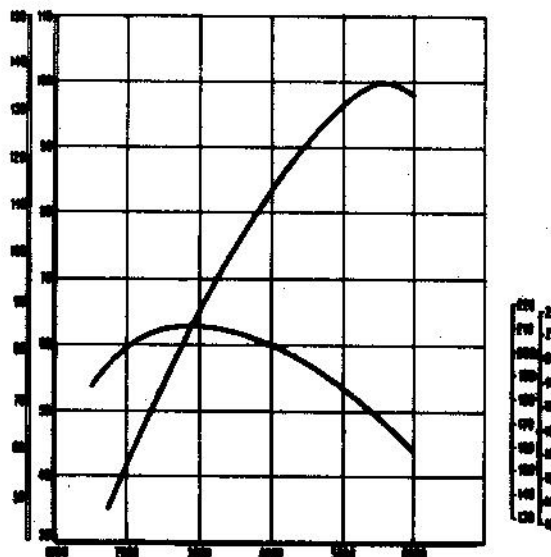
FIAT LANCIA

■ RAVITAILLEMENTS

	dm3	Kg
- Réservoir essence avec réserve.....	49	-
- Radiateur moteur, vase d'expansion et installation chauffage....	7,60	-
- Carter moteur et filtre.....	-	4,1
- Débit total du carter, filtre, tuyaux et radiateur.....	-	4,5
- Carter B.V. et différentiel.....	1,80	1,60
- Direction assistée.....	-	0,900
- Circuit freins.....	0,56	0,50
- Réservoir liquide lave-glace.....	2	-
- Débit total du compresseur volumétrique et réservoir.....	-	0,20+0,22

COURBES CARACTERISTIQUES DU MOTEUR

(Puissance et couple DIN)



■ DISPOSITIF POUR OPTIMISER LE DEMARRAGE A CHAUD

Sur le modèle en question, on a adopté deux dispositifs pour optimiser le démarrage à chaud:

- Une soupape thermostatique circulation eau sur le collecteur d'admission près de l'embase du carburateur
- Un dispositif thermostatique composé d'une électrovanne Weber et d'un thermostat bimétallique

Soupape thermostatique

La soupape thermostatique (1) doit exclure presque complètement le recyclage d'eau chaude dans le collecteur d'admission, à proximité de l'embase du carburateur quand la température de l'eau est supérieure à 70°C.

En effet, sans ce dispositif, pendant l'arrêt de la voiture à moteur chaud, l'augmentation de la température de l'eau provoquerait le phénomène de "Vapor Lock" dans le carburateur et par conséquent on aurait un démarrage difficile

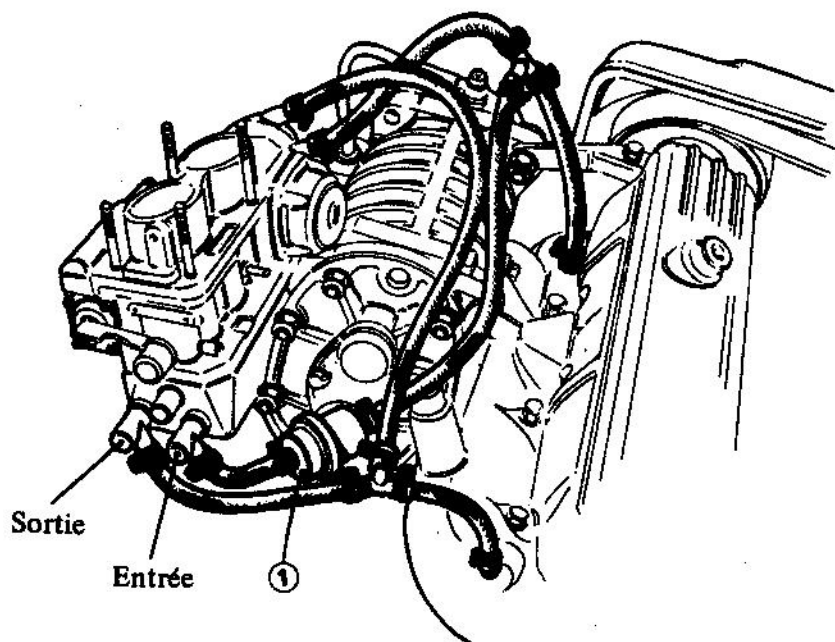


Fig. 1

DISPOSITIF THERMOSTATIQUE

Le dispositif est composé d'une électrovanne (1) commandée par un relais normalement fermé (2), et d'un thermostat bimétallique (3) normalement ouvert.

Le corps de l'électrovanne (1) a deux canalisations de diamètre différent (3mm et 1,4 mm) - Fig.4- pour le passage de l'essence dans le carburateur.

L'électrovanne (1) est alimentée électriquement et donc excitée par le fusible (5) à travers le relais (2) normalement fermé.

Pendant la marche de la voiture, le carburant provenant du régulateur de pression (4) passe à travers la canalisation (3mm) - Fig.4- de l'électrovanne et à l'intérieur du thermostat bimétallique pour arriver enfin au carburateur.

Au cas où il faut repartir après un bref arrêt du véhicule, à moteur chaud, et la température relevée par le thermostat bimétallique est supérieure à 70°C, l'interrupteur s'ouvre en excluant l'alimentation de l'électrovanne (1).

Celle-ci se desexcite et se prédispose pour permettre le passage du carburant à travers la canalisation $\varnothing$ 1,4 mm - fig.4 - en provoquant ainsi un ralentissement du débit au carburateur.

Après quelques secondes l'essence, en passant à travers le thermostat bimétallique, refroidit celui-ci en provoquant l'ouverture de ses contacts.

Le relais (2) se desexcite et le courant peut à nouveau passer à travers les contacts et exciter l'électrovanne (1) qui rétablit à nouveau le flux d'essence à travers la grande canalisation (3mm) -fig.4 -

Le fusible (5) de 8 A protège le circuit. Si le dispositif ne fonctionnait pas on aurait un remplissage instantané excessif de la cuve du carburateur dû au débit de la pompe électrique et par conséquent un transvasement d'essence dans le collecteur d'admission et le noyau du moteur.

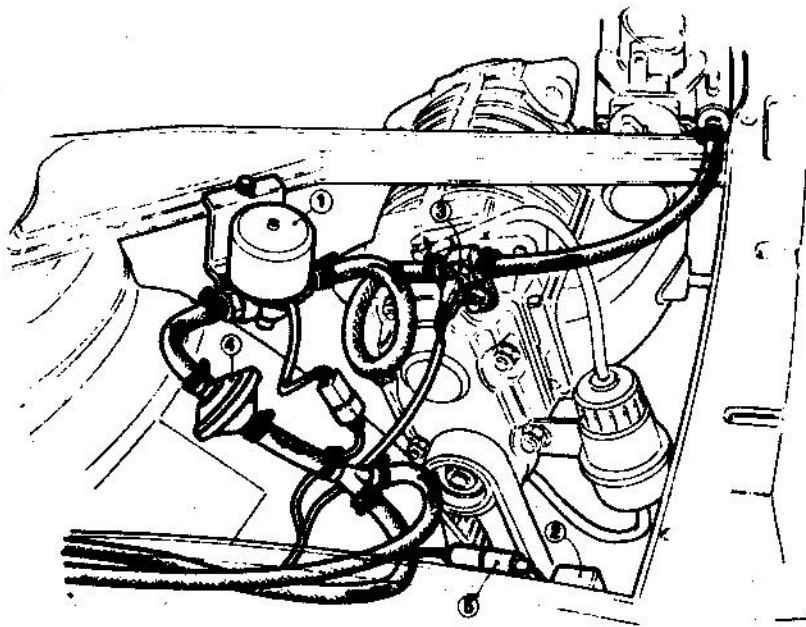
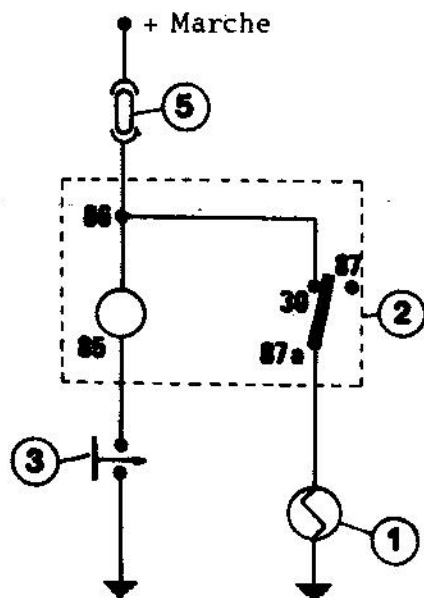


Fig. 2

SCHEMA INSTALLATION ELECTRIQUE



LEGENDE

- 1 - Electrovanne
- 2 - Relais 30 -87a normalement fermé
- 3 - Thermostat bimétallique (ferme à 70°)
- 5 - Porte-fusible avec fusible 8A

Fig. 3

SCHEMA DE FONCTIONNEMENT DE L'ELECTROVANNE (1)

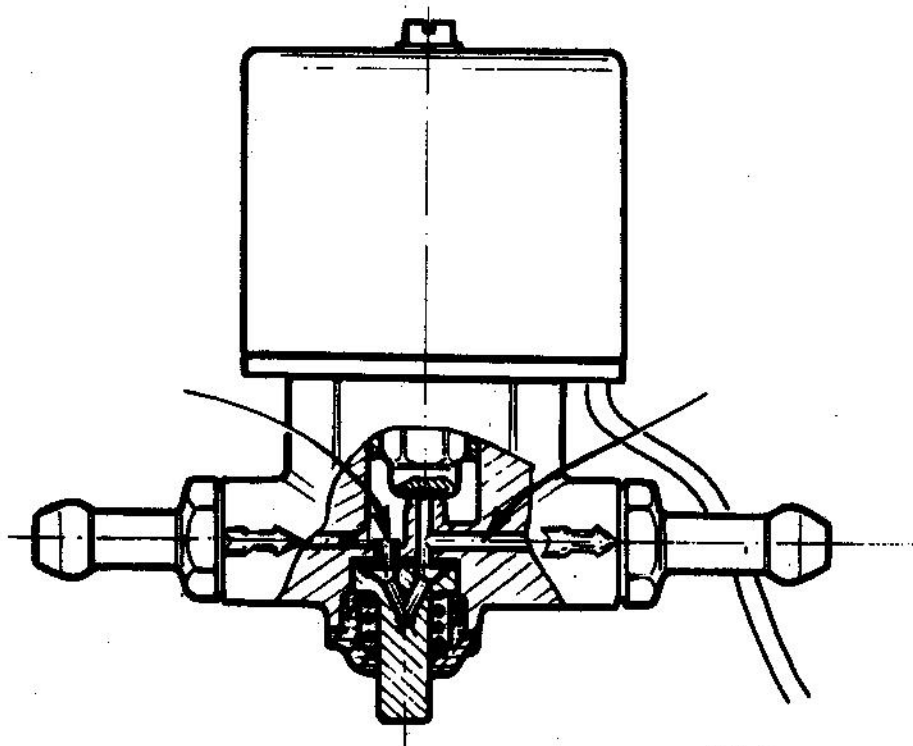
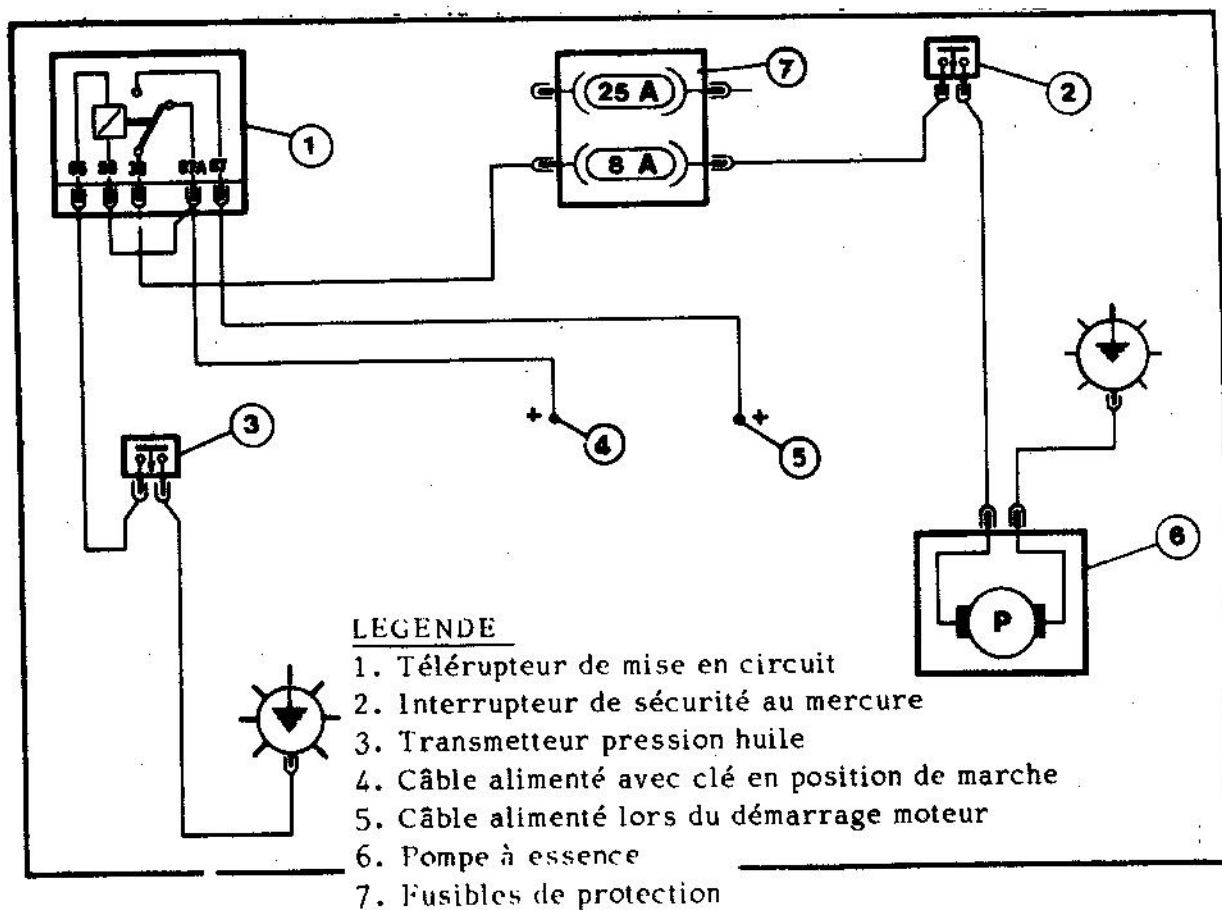
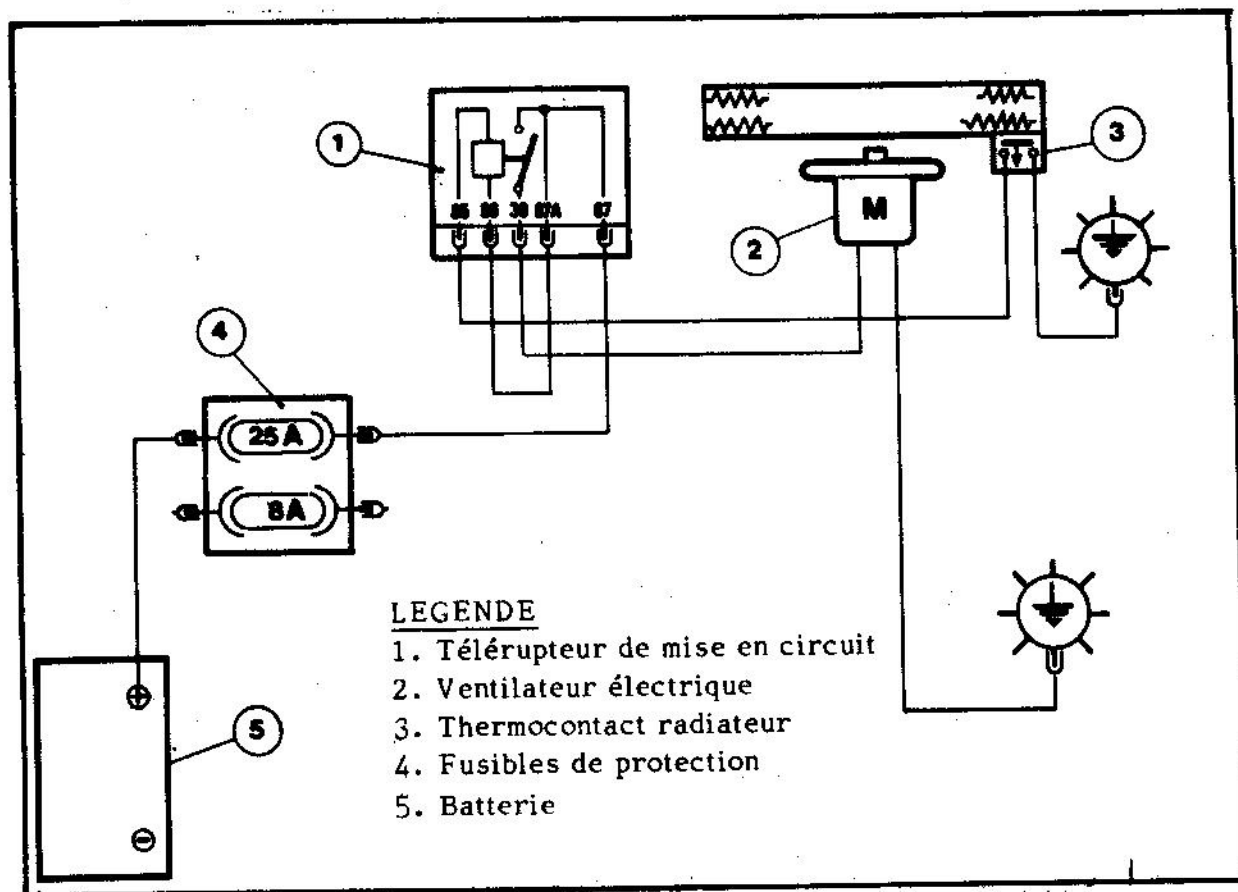


Fig. 4

SCHEMA BRANCHEMENT ELECTRIQUE DE L'INTERRUPTEUR DE SECURITE AU MERCURE



SCHEMA BRANCHEMENT ELECTRIQUE VENTILATEUR ELECTRIQUE RADIATEUR



1er Décembre 1982 - Produit

Lancia Trevi Volumex

Données caractéristiques et Normes d'après-vente

Feuille 12

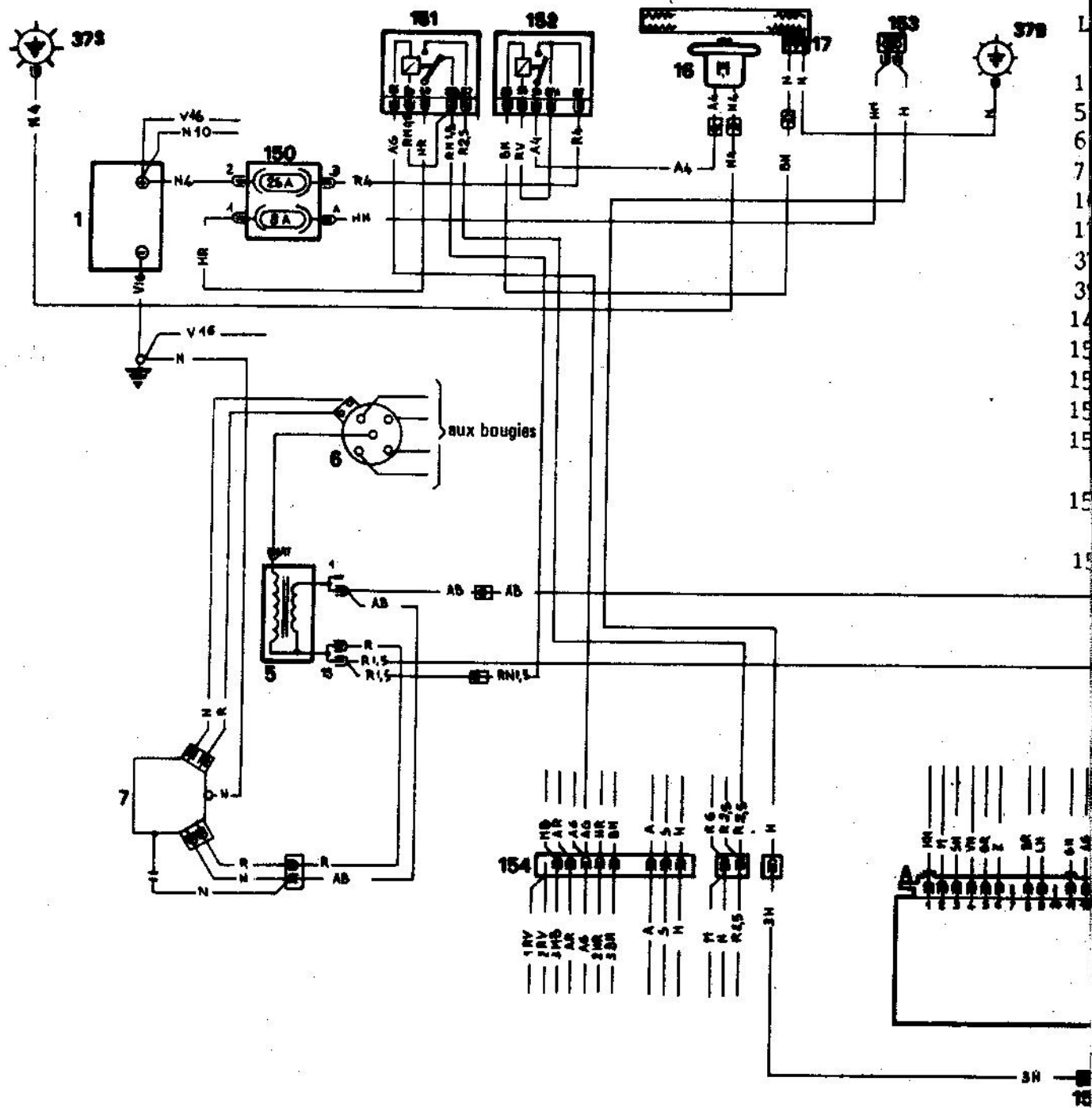
Informazioni al Servizio

Fiat Auto

Divisione Marketing e Commerciali
Automobili Torino

REPRODUCTION INTERDITE

VARIANTES PAR RAPPORT AU SCHEMA INSTALLATION ELECTRIQUE BETA TREVI



batterie
 bobine d'allumage
 allumeur
 centrale allumage électronique
 electroventilateur radiateur
 thermocontact radiateur
 plaque de masse avant
 boîte à fusibles et relais
 pompe à essence
 porte-fusibles
 déléviateur pour pompe à essence
 térupteur pour ventilateur électrique et radiateur
 interrupteur au mercure pour protection pompe à
 essence
 connexion câbles planche de bord/compartiment moteur
 côté gauche
 connexion câbles planche de bord/partie AR gauche

