

TR 449/70
(Übersetzung v. NT 35-GEN)
A - Gruppe 12
D - GS - SM - Gruppe 13

H/UH/W
Aus

22. Dezember 1970

Fahrzeuge aller Typen

Austausch-Motore

Durchzuführende Arbeiten bei der 1000-km-Inspektion

Die umseitig angegebenen Arbeitsgänge müssen kostenlos bei einem Kilometerstand zwischen 1000 und 1500 km durchgeführt werden.

Die angegebenen Überprüfungen sind unbedingt erforderlich, da nach den ersten Betriebsstunden des Motors gewisse Aggregate neu eingestellt werden müssen.

Die Kosten für Motoröl und Ölfilter gehen zu Lasten des Kunden.

Durchzuführende Arbeiten	2 CV A-AU AZ-AZU AZA AZA 2	3 CV Ami 6 Ami 8 AKB-AKS AZ-KA	D 3 fach gelagerte Kurbelw. mechani. Getriebe	D 3 fach gelagerte Kurbelw. hydraul. Getriebe	D 5-fach gelagerte Kurbelw. mechani. Getriebe	D 5-fach gelagerte Kurbelw. hydraul. Getriebe	GS (GX - Serie GA)	SM (SB - Serie SB)	H und 180 K	N - P - K.E.
Motorölwechsel	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Ölfilter auswechseln		M 28/1 10/1970			X	X	X	X		X
Zylinderkopf (oder Köpfe) nachziehen	X	X	X	X	X	X	X		X	X
Kipphebel einstellen	X	X	X	X	X	X	X		X	X
Ansaug- u. Auslasskrümmer nachziehen	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Befestigungsmuttern des Vergasers (oder d. Vergaser) nachziehen	X	X	X	X	ausser	Injection	X	X	X	X
Einstellung d. Zündverteilers prüfen:										
- statische Einstellung	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
- dynamische Einstellung					X	X	X	X		
Kupplungsspiel einstellen	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Leerlauf einstellen	X	X	X		X		X	X	X	X
Grundeinstellungen durchführen				X		X				
Kühlwasserstand prüfen			X	X	X	X		X	X	X

TR 407/71
(ersetzt TR 430/70)
(Übersetzung v. NT 1 S bis)
SM Gruppe 13

H/UH/W
Aus

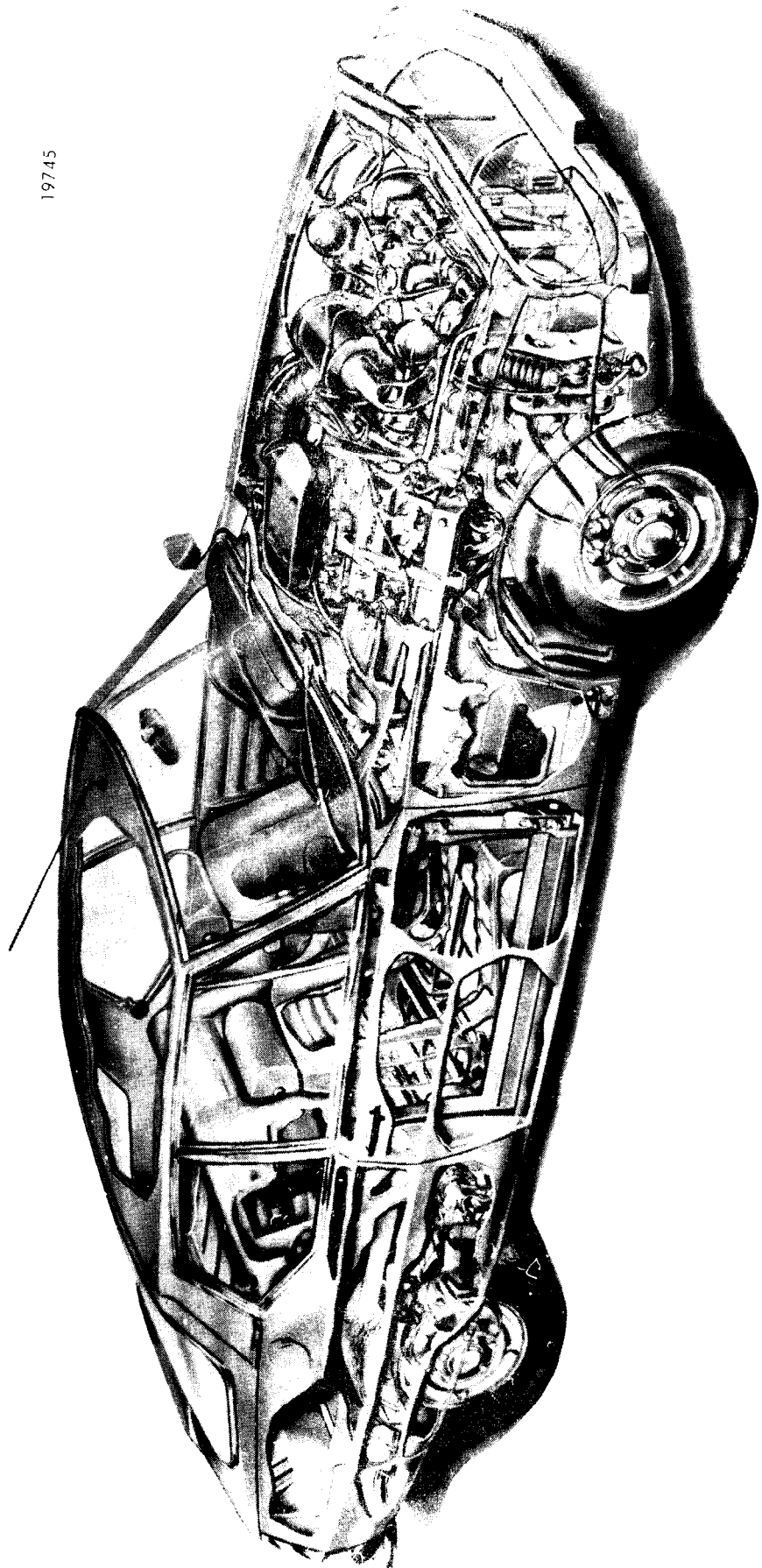
17. März 1971

SM

(SB Serie SB)

Ab 26. August 1970 wird dieses mit einem MASERATI-Motor C 114/1 ausgestattete Fahrzeug in den Handel gebracht.

- Verkaufsbezeichnung	SM
- amtliche Bezeichnung	SB Serie SB
- Werksbezeichnung	S
- Erste Serien-Nr. dieses Typs	00 SB 0003
- Sitzplätze	4



19745

I. ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Radstand	2950 mm
Spurweite vorn	1526 mm
Spurweite hinten	1326 mm
Länge über alles	4893 mm
Breite über alles	1836 mm
Höhe (Normalposition)	1324 mm
Bodenfreiheit (Normalposition)	155 mm
Breite in Schulterhöhe, vorn	1420 mm
Breite in Schulterhöhe, hinten	1350 mm
Leergewicht (DIN) fahrbereit	1450 kg
Auf der Vorderachse	900 kg
Auf der Hinterachse	550 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	1800 kg
Auf der Vorderachse	1040 kg
Auf der Hinterachse	800 kg
Zulässige Anhängelast : ungebremst	500 kg
Zulässige Anhängelast : gebremst	1800 kg

II. MOTOR

a) <u>Merkmale</u>	
Motortyp	Maserati C 114/1
Franz.-Steuer PS	15
Anzahl der Zylinder	6
Anordnung der Zylinder	in V-Form, 90°
Bohrung	87 mm
Hub	75 mm
Hubraum	2670 cm ³
Verdichtung	9
max. SAE-PS	180 PS bei 6250 U/min
max. DIN-PS	163 PS bei 5500 U/min
max. Drehmoment (SAE)	23,8 mkg bei 4000 U/min
max. Drehmoment (DIN)	23,5 mkg bei 4000 U/min
Ventile	hängend

Nockenwellen	4 obenliegend Betätigung durch Ketten (2 je Gruppe mit 3 Zylindern).
Anzahl der Kurbelwellenlager	4
b) <u>Einstellungen</u>	
Ventilspiel (bei kaltem Motor)	
Einlass	0,30 - 0,35 mm
Auslass	0,50 - 0,55 mm
Einstellung des Ventilspiels :	
Kolben 1 oder 6 in O.T. ; Ventile an Auslassende und Einlassbeginn :	
- Öffnen des Einlassventils	1 mm
- Öffnen des Auslassventils	1,3 mm
c) <u>Zündung</u>	
Zündfolge	1 - 6 - 2 - 5 - 3 - 4
Zündspulen	2 mit äußerem Widerstand (Ducellier 2777 B oder SEV-Marchal E 44 910 312)
Zündverteiler (Zündkurve nachstehend) (siehe Abschnitt "Elektrische Anlage")	SEV-Marchal 41 101 002
Zündkerzen (Elektrodenabstand 0,6-0,7 mm)	Bosch W 200 T 30
Zündzeitpunkt (keine Bohrung in der Schwung- scheibe)	6° vor O.T.
Dynamische Einstellung (an der Schwung- scheibe)	29° + 1° - 2000 U/min Motor
d) <u>Vergaser</u>	
3 Zweistufen-Vergaser	WEBER 42 DCNF 2
Einstellungen :	
Zerstäuber	32
Hauptdüse	130
Luftkorrekturdüse	180
Mischrohr	F 25
Gemischzentrierer	3,5
Leerlauf-Luftdüse	130
Klappe der Beschleunigerpumpe	100
Pumpendüse	40
Pumpenhub (Membrane)	3,5 mm
Beschleunigerdüse	F 7/80
Messing-Schwimmer	11 g
Nadelventil	175

Benzinstand in der Kammer (Schwimmerstand)	48 + 0,25 mm
Einstellung des Leerlaufes	800 ⁻ + 200 0 U/min

e) Kraftstoffzufuhr
Stossicherer Plastikbehälter unter dem Kofferraum 90 l

f) Öl-Kreislauf
Ölsorte: TOTAL "GTS 20 W 20" oder GTS 10 W 30 für kalte Länder
Füllmenge: nach Ausbau der Ölfilterpatrone und Ölwechsel 7 l
bei Ölwechsel 6 l
zwischen "Mini" u. "Maxi" des Messstabes 1 l

Öldruck, gemessen am Sitz des Öldruckschalters (Öl bei 100-110° C):

1000 U/min Motor : 1,5 atü mini
6000 U/min Motor : 4,5-5,5 atü

Das Öl wird durch einen Ölkühler gekühlt, der links im Vorderwagen angebracht ist.

Ölwechsel: alle 5000 km

Auswechseln der Ölfilterpatrone: alle 10.000 km

g) Kühlung
Kühler mit horizontal angeordnetem Röhrennetz; die Kühlung erfolgt durch 2 Elektro-Ventilatoren mit thermischer Steuerung.
Die Kontrolle der Kühlwassertemperatur erfolgt durch ein Thermometer und eine Kontrollleuchte am Armaturenbrett.
Füllmenge des Kühlsystems einschliesslich Heizung: 13 l

Fassungsvermögen des Motors allein: 4,750 l

III KUPPLUNG

Kupplung mit Tellerfeder; hydraulische Betätigung durch Geber- und Nehmerzylinder; Unterstützung durch Überspringfeder.

Mechanismus: Ferodo M 78 193 Typ 230 DIB 530

Scheibe: Referenz FERODO Et 15684 - Belag 755 B

IV GETRIEBE

5-Gang-Getriebe, voll synchronisiert.

Füllmenge: 2,25 l Total EP 80

Getriebeölwechsel alle 20.000 km

a) Übersetzung:

Theoretische Geschwindigkeit bei 1000 U/min für ein Fahrzeug mit Reifen 195/70 VR 15 X; Abrollumfang unter Belastung 2,013 m.

Gänge	Übersetzungsverhältnis	Kegel- u. Tellerrad	Gesamt- untersetzung	Geschwindigkeit bei 1000 U/min des Motors in km/h
1.	$\frac{12}{38} = 0,342$	$\frac{8}{35}$	0,078	9,4
2.	$\frac{17}{33} = 0,515$		0,117	14,2
3.	$\frac{28}{37} = 0,756$		0,170	20,8
4.	$\frac{33}{32} = 1,031$		0,235	28,4
5.	$\frac{37}{28} = 1,321$		0,301	36,3
RW.	$\frac{13}{27} \times \frac{22}{41} = 0,317$		0,072	8,6

b) Schaltung

Mechanische Schaltung durch Schalthebel am Wagenboden auf mittlerer Konsole

c) Schaltschema

In "W"-Form : 1. Gang nach vorn links

RW-Gang : Hebel hochheben, dann schalten.

d) Räder und Reifen:

Befestigung der Räder durch 5 Radbolzen - 6"-Felgen

Vorder- und Hinterreifen: 195/70 - VR 15 MICHELIN X

Reifendruck (in atü) $\pm 0,05$ atü

Vorn: 2,2

Hinten: 2

Ersatzrad: 2,4

Dynamisches Auswuchten um 10 Gramm genau.

V KRAFTÜBERTRAGUNG

Homokinetische Gelenkwellen mit Tripodes-Gelenken auf der Getriebeseite und Doppelkreuzgelenken an der Radseite. Die rechte und linke Gelenkwelle ist gleich lang.

VI FEDERUNG

Einzelradaufhängung vorn und hinten. Parallel angelenkte Kurbelquerlenker vorn, Stabilisatoren vorn und hinten. Jede Radbewegung betätigt einen Kolben in einem hydraulischen System mit eingebautem Stossdämpfer.

Die, gleich bei welcher Belastung, gleichbleibende Bodenfreiheit kann durch einen Hebel in 4 Positionen eingestellt werden.

Auffülldruck der Federkugeln:

Vorn : $40 \begin{smallmatrix} + 2 \\ - 10 \end{smallmatrix}$ atU

Hinten : $26 \begin{smallmatrix} + 2 \\ - 10 \end{smallmatrix}$ atU

Bodenfreiheit:

Vorn : zwischen Stabilisator und Boden : 196 ± 5 mm

Hinten : zwischen Stabilisator und Boden : 355 ± 5 mm

VII BREMSEN

Unterstütztes Bremssystem mit 2 voneinander unabhängigen Kreisläufen, vorn und hinten, die sich automatisch der Belastung des Fahrzeuges und der Lastverteilung anpassen.

Der vordere Bremskreislauf wird durch den Druck des Hauptdruckspeichers versorgt; die Versorgung des hinteren Kreislaufs erfolgt durch den Druck der hinteren Federung.

Vier Scheibenbremsen:

Vorn : $\varnothing = 300$ mm (Typ D)

Hinten : $\varnothing = 256$ mm

Durchmesser der Bremszylinder:

Vorn : 60 mm

Hinten : 32 mm

Effektive Bremsfläche (Betriebsbremse) : 308 cm^2

Effektive Bremsfläche (Handbremse) : 95 cm^2

Fussbremse mit Betätigung wie am Typ DS

Handbremse mit mechanischer Betätigung am Wagenboden (auf Konsole), die unabhängig von der Betriebsbremse (Typ D) auf die vorderen Bremscheiben einwirkt.

Vordere Beläge der Betriebsbremse : FERODO 623

Hintere Bremsbeläge : FERODO 623

Bremsbeläge der Handbremse : FERODO 583

Auffülldruck im Bremsdruckspeicher : $40 \begin{smallmatrix} + 2 \\ - 10 \end{smallmatrix}$ atU

VIII DRUCKQUELLE UND DRUCKRESERVE

Füllmenge des Hydraulikbehälters : 5,4 l

a) Hochdruckpumpe : mit 7 Kolben vom Typ "D", angetrieben durch Kreuzgelenkwelle, die an Zwischenwelle des Motors angeschlossen ist.

b) Druckregler: System mit "Steuerschieber"

- Einschaltdruck : 145 ± 5 atU

- Ausschaltdruck : 170 ± 5 atU

c) Hauptdruckspeicher: Typ : gezogenes Stahlblech

- Auffülldruck: $65 \pm \frac{5}{15}$ atU

IX LENKUNG

Zahnstangenlenkung, mit unterstützter Rückstellung von völlig neuartiger Konzeption. Die Unterstützung erfolgt im Verhältnis zur Fahrzeuggeschwindigkeit und zum Einschlagwinkel.

Dies wird erreicht mit Hilfe eines Fliehkraftreglers, der am Getriebeende angeschlossen ist und dessen Drehzahl also von der Fahrgeschwindigkeit abhängig ist. Die Fliehgewichte wirken über einen Hebelarm auf einen hydraulischen Schieber, welcher die auf das Lenkrad auszuübende Handkraft derart bestimmt, dass diese Kraft je nach Fahrgeschwindigkeit variiert: die bei der Anfangsgeschwindigkeit erforderliche geringe Kraft steigert sich mit zunehmender Geschwindigkeit des Fahrzeuges.

Lenksäule mit doppelter Kardanwelle

Einschlagwinkel: $45 \pm \frac{0}{1}$ Grad

Untersetzung bei Geradeausfahrt: 1/9,4

Spurkreis- \emptyset : 10,50 m

Wendekreis- \emptyset : 11,50 m

(Zwei Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag)

Ovales Lenkrad, bei dem der Fahrer die Möglichkeit hat, das Lenkrad in Höhe und Tiefe zu verstellen.

X VORDERACHSE

Sturz : auf beiden Seiten um 1mm gleich

Nachlauf : $1^{\circ}42' \pm 4'$ (einstellbar)

Vorspur : 0 ± 1 mm (einstellbar)

XI HINTERACHSE

Sturz : auf beiden Seiten um 1mm gleich

Spur : Räder öffnen nach vorn: 0 - 2mm (nicht einstellbar)

XII ELEKTRISCHE ANLAGE

a) Ausstattung

- Batterie : 12 Volt 300 A/70 A/h, Minus an Masse

- Anlasser : Betätigung durch Magnetschalter

- Drehstromlichtmaschine : 55 A (Max. Leistung 780 W)

- Elektrische Kraftstoffpumpe : (mit eingebautem Filter der alle 30.000 km ausgewechselt werden muss.)

- Zündverteiler : SEV Marchal mit doppelter Kasette zu den Nocken zentriert.

Die Zündung erfolgt durch 2 Nocken mit 3 auf 120° angeordneten Wülsten, die untereinander um 45° versetzt sind (entgegengesetzter Uhrzeigersinn).

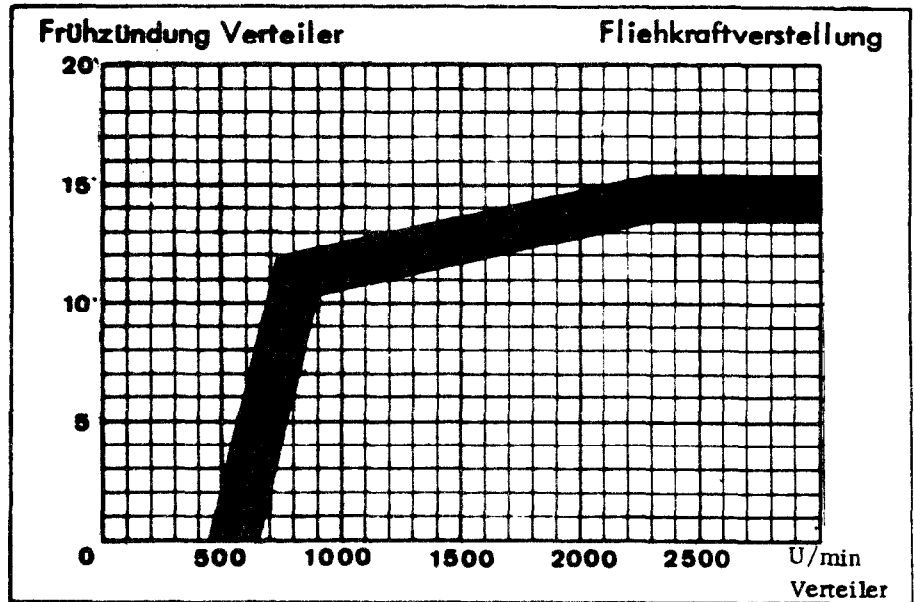


Abb. 1 - Frühzündkurve

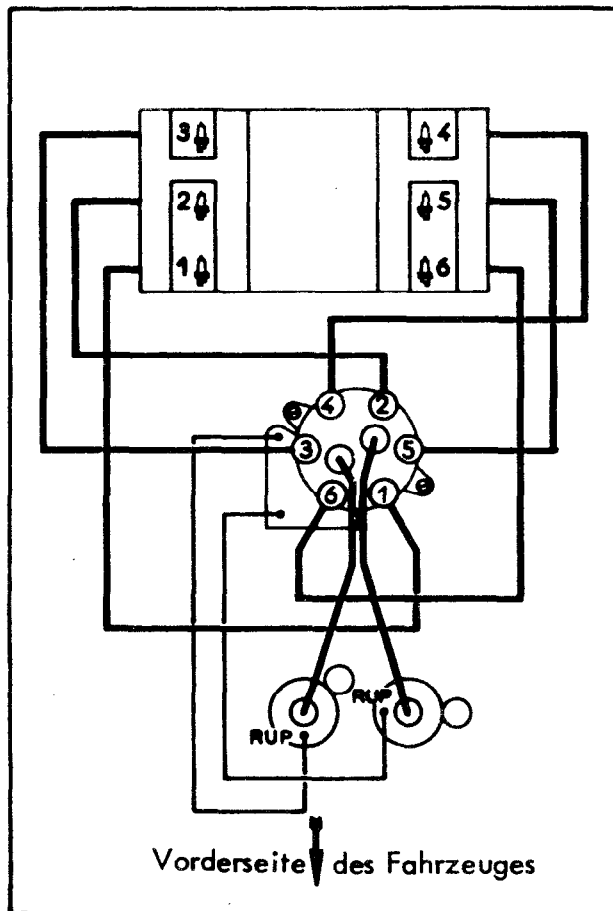


Abb. 2

Anschluss der Zündspulen und Zündkerzenkabel

Die auf die Nocken zentrierte Kassette mit zwei Unterbrechern bewirkt abwechselnd die Unterbrechung des Primärstromes der 2 Zündspulen mit Vorschaltwiderstand.

Die Stromverteilung wird durch einen entstörten Verteilerfinger erreicht ($5000 \Omega \pm 20 \%$), der abwechselnd den Hochspannungsstrom einer jeden Zündspule zu den entsprechenden Kontakten für die Motorzylinder verteilt (siehe Abb. 2).

Durch Bohrungen im Zündverteilerkopf kann der Ozon im Innern des Zündvertailers entweichen.

Zündkurve (siehe Abb. 1)

b) Beleuchtung

Leuchteinheit, die durch 6 rechteckige CIBIE-Scheinwerfer gebildet wird, die in Dreiergruppen in 2 Gehäusen untergebracht sind; die gesamte Leuchteinheit liegt unter einer Verkleidung aus Sicherheitsglas.

Jedes Gehäuse enthält:

- An der Aussenseite: einen Spezial-Scheinwerfer für Abblendlicht
- In der Mitte: einen breitstrahlenden Scheinwerfer
- An der Innenseite: einen weitstrahlenden Scheinwerfer

Diese 6 Scheinwerfer sind mit Jodlampen ausgerüstet und mit einer hydraulischen Vorrichtung zur automatischen Verstellung versehen. Ausserdem besitzen die weitstrahlenden Scheinwerfer eine lenkungsabhängige hydraulische Vorrichtung.

Auf Wunsch: 2 Nebelscheinwerfer (Jodlampen)

XIII KLIMA-ANLAGE

Heizung

Durch zusätzlichen Wärmetauscher (Verwendung des Kühlwassers) und elektrischen Umwälzer.

Belüftung

Durch elektrischen Umwälzer und zwei auf jeder Seite des Armaturenbrettes befindliche Belüfter.

Auf Wunsch wird eine Klima-Anlage vorgeschlagen, die es ermöglicht, die Luft im Wageninnern abzukühlen, wobei ihr ein Teil des Feuchtigkeitsgehaltes entzogen wird.

XIV COCKPIT

Armaturenbrett

- Zwei einstellbare Belüfter
- Tachometer mit Kilometereinteilung bis 260 km/h
- Elektronischer Drehzahlmesser mit Skaleneinteilung bis 8000 U/min (rote Zone bei 6500 U/min)
- Elektrische Zeituhr
- Warn-Einheit mit 14 Kontrollleuchten, davon eine mittlere "Stop"-Kontrollleuchte
- Kontroll-Einheit mit Kontrollleuchten für Kraftstoffanzeige, Anzeige der Kühlwassertemperatur und der Motoröltemperatur.
- Leselampe

Unter dem Lenkrad

Kombiniertes und beleuchtetes Schloss für Diebstahlsicherung/Zündung/
Anlassen.

Schalter für: Standlicht/Fernlicht, Fahrtrichtungsanzeiger, Signalhörner, Lichthupe,
Scheibenwischer (2 Wischgeschwindigkeiten: 1 langsame mit Intervall-
schaltung, 1 Schnellschaltung) und elektrische Scheibenwaschanlage.
Rheostat für Beleuchtung des Armaturenbrettes.

Auf der Mittelkonsole

Betätigung der Heizung, Belüftung, Luftgebläse, Starter, elektrische Fenster-
heber. Aschenbecher und Zigarettenanzünder in einer Gruppe und beleuchtet.
Radio (auf Wunsch) mit 3 Lautsprechern und versenkbarer Antenne am vorderen
rechten Kotflügel. (Elektrisch betätigt).

XV KAROSSERIE

Zweitüriges Coupé, 4 Sitzplätze

Bauteile aus Stahlblech (ausser der Motorhaube, die aus Aluminiumblech ist),
abnehmbar ausser den hinteren Kotflügeln und dem Wagendach.

Scheinwerfer und vorderes Kennzeichen unter Glas über die ganze Breite des
Fahrzeuges.

Windschutzscheibe aus Triplex (Verbundglas)

Heizbare Heckscheibe (Sekuritglas)

Seitliche Türscheiben gewölbt, vollkommen versenkbar durch elektrische Betätigung.

Vorderer Scheibenteil feststehend.

Hintere Ausstellfenster mit Einstellmöglichkeit

Gesamte Scheibenfläche : 2,735 m²

Volumen des Kofferraumes: 488 Liter

XVI INNENRAUM

Sitze: 2 Schalensitze vorn, zum Kippen und zum Gleiten nach vorn, um Zutritt
zu den hinteren Sitzen zu haben. Diese Sitze gleiten ohne Verstellung und
verriegeln sich nach den Zurückgleiten automatisch.

Sitz verstellbar: in der Länge, in der Höhe vorn, in der Höhe hinten.

Rückenlehne verstellbar.

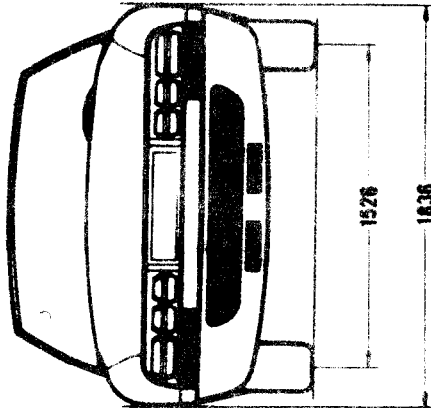
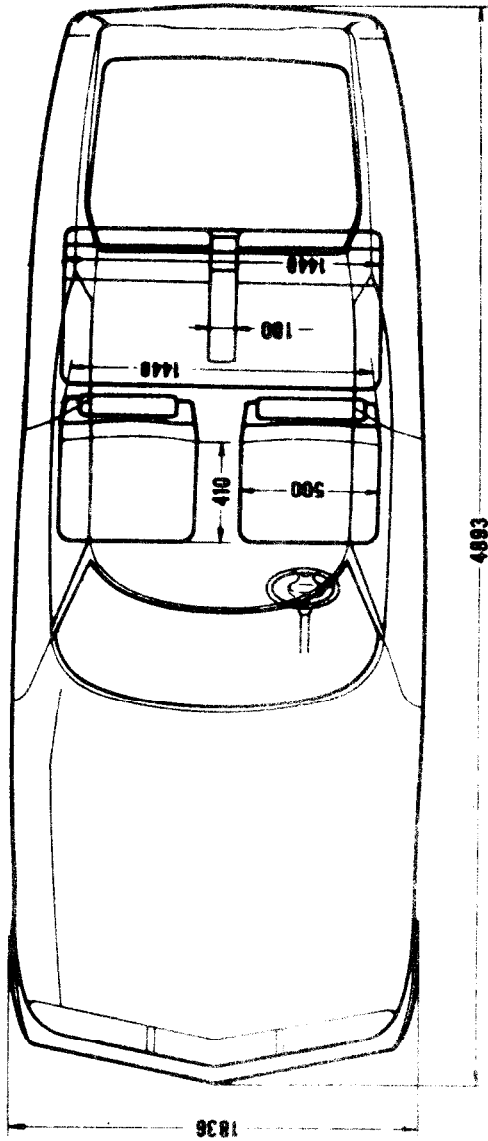
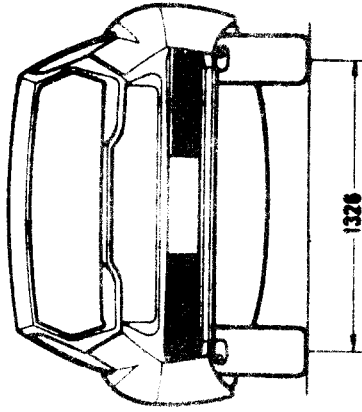
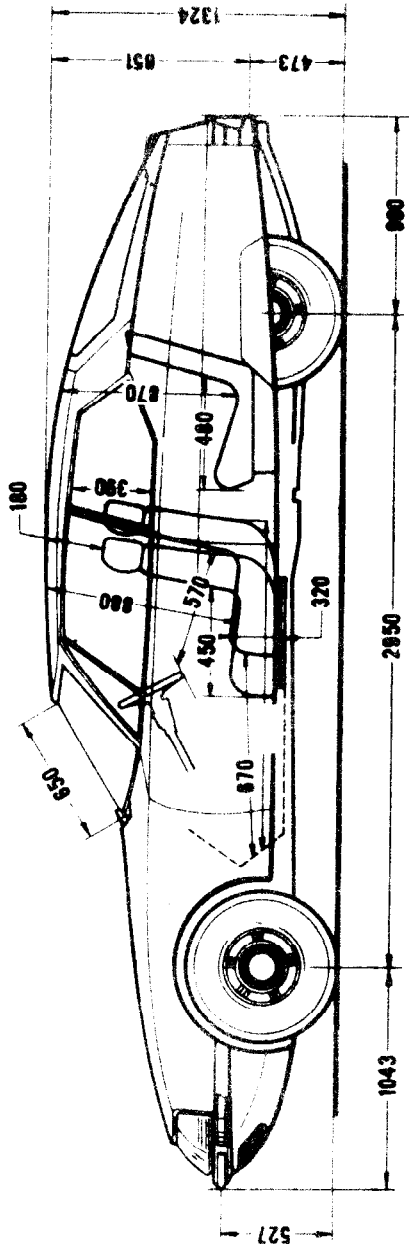
Zwei Kopfstützen in Neigung und Höhe einstellbar.

Sicherheitsgurte an den Vordersitzen, an den hinteren Sitzen auf Wunsch.

XVII REPARATUR

Die verschiedenen Arbeitsvorgänge, Einstellungen und sonstigen Daten für
dieses Fahrzeug ersehen Sie aus dem Reparaturhandbuch Nr. 581-1, das
demnächst in deutscher Sprache erscheinen wird.

203332



FAHRZEUG SM

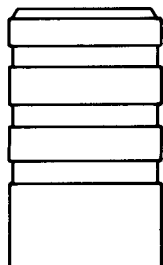
(SB Serie SB)

Modelle 1972

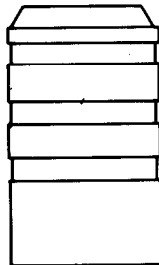
Motorschmierng, Kettenspanner, Schmierung des Synchronkörpers 5. Gang,
Karosserie, elektrische Anlage

MOTOR:

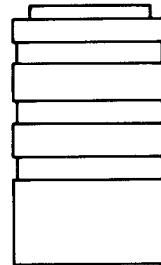
Ölpumpe: Ab Motornummer 103.568 ist das Ventil der Ölpumpe geändert: Die Kante des neuen Kolbens ermöglicht eine Unterscheidung zu den Kolben alter Bauart.



1. Bauart



2. Bauart



Neue Bauart

Zur Gewährleistung einer zuverlässigen Motorschmierng müssen folgende Änderungen unbedingt durchgeführt werden:

- 1.) An den Motoren 100.001 bis 101.236 sowie 103.259 bis 103.567 muss der Kolben 1. Bauart am Überdruckventil durch den Kolben neuer Bauart bei mangelhaftem Öldruck ausgewechselt werden.
- 2.) An den Motoren 101.237 bis 103.258 muss kurzfristig der Kolben 2. Bauart durch den neuen Kolben ausgewechselt werden.

Öldruck: Ab Motornummer 104.950 ist der Öldruck von bisher
4,5 atü bei 6000 U/min
auf 5,5 atü bei 6000 U/min erhöht worden.

Der Mindestolldruck bleibt bei 1,5 atü bei 1500 U/min.

Die Kontrolltemperatur des Motoröls bleibt bei 100 bis 110° C. Es wird empfohlen, bei einer Durchsicht von Fahrzeugen mit Motornummern unter 104.950 den Öldruck durch entsprechende Einstellung der Ölpumpe zu erhöhen. (S. Tabelle nächste Seite).

ANMERKUNG: Die Entnahme von zwei Kupferscheiben oder das Hinzufügen von einer Stahlscheibe erhöht den Druck um 0,2 atü. Keinesfalls mehr als drei Stahlscheiben einbauen, da die Federwindungen aufliegen könnten.

Pumpenantrieb: Ab Motornummer 103.666 ist die Antriebswelle der Pumpe geändert: Länge 49mm, bisher 47mm, das 2mm starke Plättchen oberhalb der Kurbelwelle entfällt.

EINSTELLUNG DER ÖLPUMPE: Mehrere Möglichkeiten

Vorhandene Teile beim Ausbau		Einzubauende Teile	
Kupferscheibe ET-Nr. 5 406 222 H	Stahlscheibe ET-Nr. 2D 9254 100 U	Kupferscheibe ET-Nr. 5 406 222 H	Stahlscheibe ET-Nr. 2D 9254 100 U
3	0	1	1
3	1	1	1
3	2	1	2
3	3	1	3
1 oder 2	0	1	1
1 oder 2	1	1	2
1 oder 2	2	1	2
1 oder 2	3	1	3

Kettenspanner: Ab Motornummer 103.611 ist die Schraube am Spanner der Nockenwellen-antriebskette geändert (s. Abb. 1).

Kettenführung: Ab Motornummer 105.304 sind die Führungsbacken der Zweitketten geändert (s. Abb. 2). Sie können nicht durch Führungsbacken alter Bauart ausgetauscht werden, da der Zylinderkopf entsprechend zur Aufnahme der neuen Backen geändert wurde. 10 342

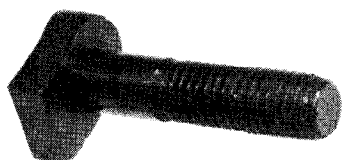


Abb. 1

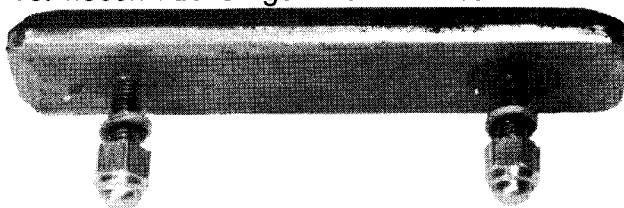
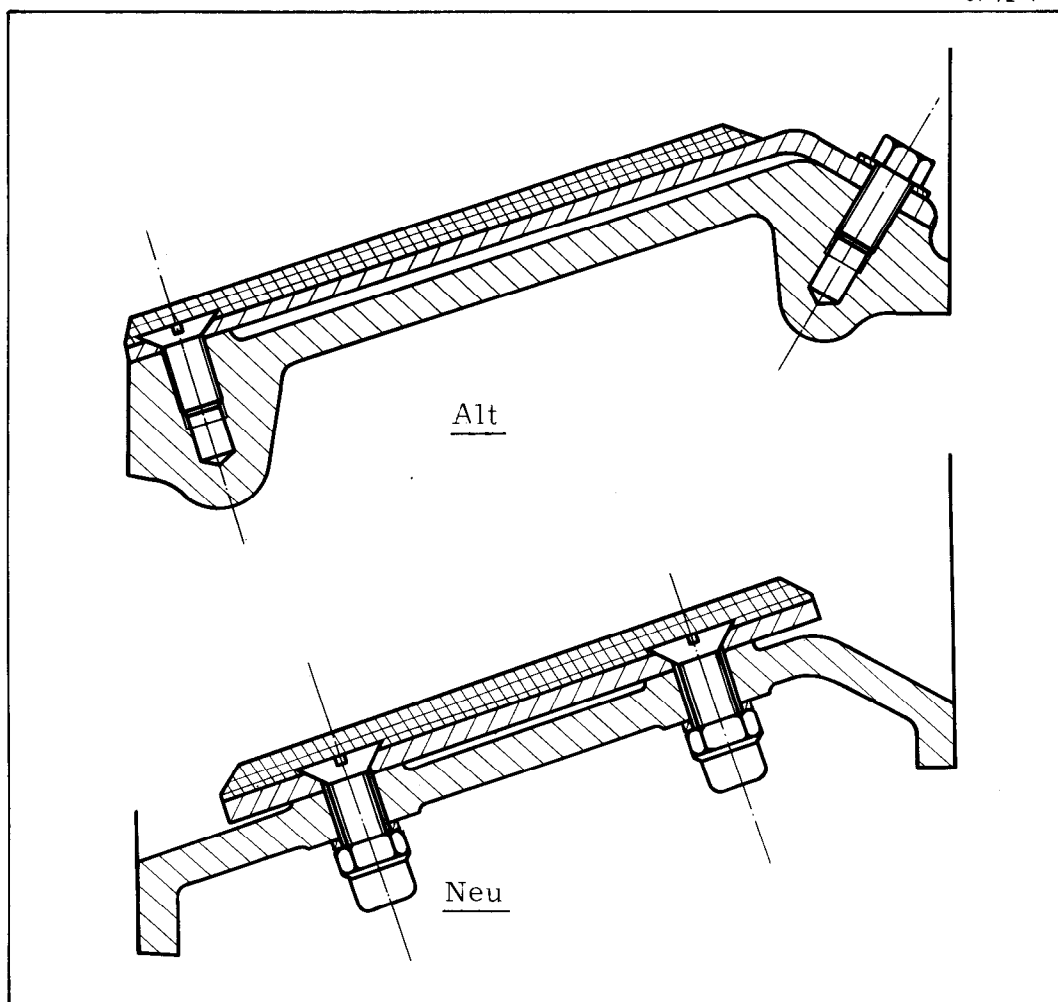


Abb. 2

S. 12-4



GETRIEBE: Ab 1. September 1971 ist die Schmierung des Synchronkörpers für 5. Gang und des dazugehörigen Nadellagers verbessert. Der Schmierkreislauf wurde durch folgende Teile erweitert: (s. Abb. 3)

- Rohr (1), ET-Nr. 5 412 308 in den vorderen Getriebegehäusedeckel eingebaut,
- Deckel (2), ET-Nr. 5 412 304 für das 5-Ganggehäuse an dem ein Ablaufblech montiert ist,
- Abweisring (3), ET-Nr. 5 412 310 mit zwei Bohrungen,
- Neue Schraube (4), ET-Nr. 5 412 314 zur Befestigung des Abweisringes und Synchronkörpers für 5. Gang an der Antriebswelle
- Synchronkörper (5), ET-Nr. 5 412 313. Seine Schiebemuffe weist eine Bohrung für den Öldurchgang auf.

INSTANDSETZUNG: Getriebe ohne erweiterten Schmierkreislauf können mit dem geänderten 5-Gang-Synchronkörper umgerüstet werden. Dabei wird die Befestigungsschraube alter Bauart beibehalten.

10 228

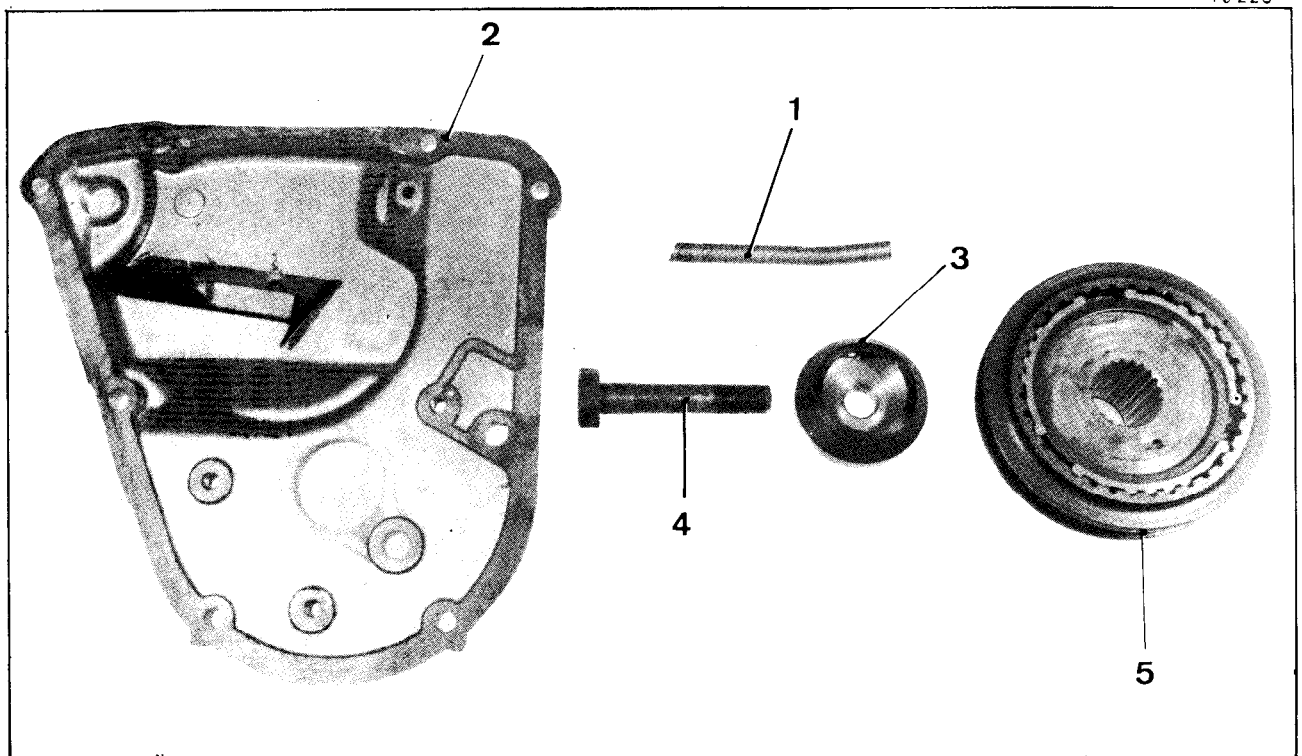


Abb. 3

KAROSSERIE

Sonnenblende: An der rechten Sonnenblende ist der Make-up-Spiegel um 100 mm nach rechts versetzt worden.

Heckklappenschloss: Das Schlossgehäuse auf Innenseite des Kofferraumes ist mit einer Kunststoffkappe abgedeckt worden.

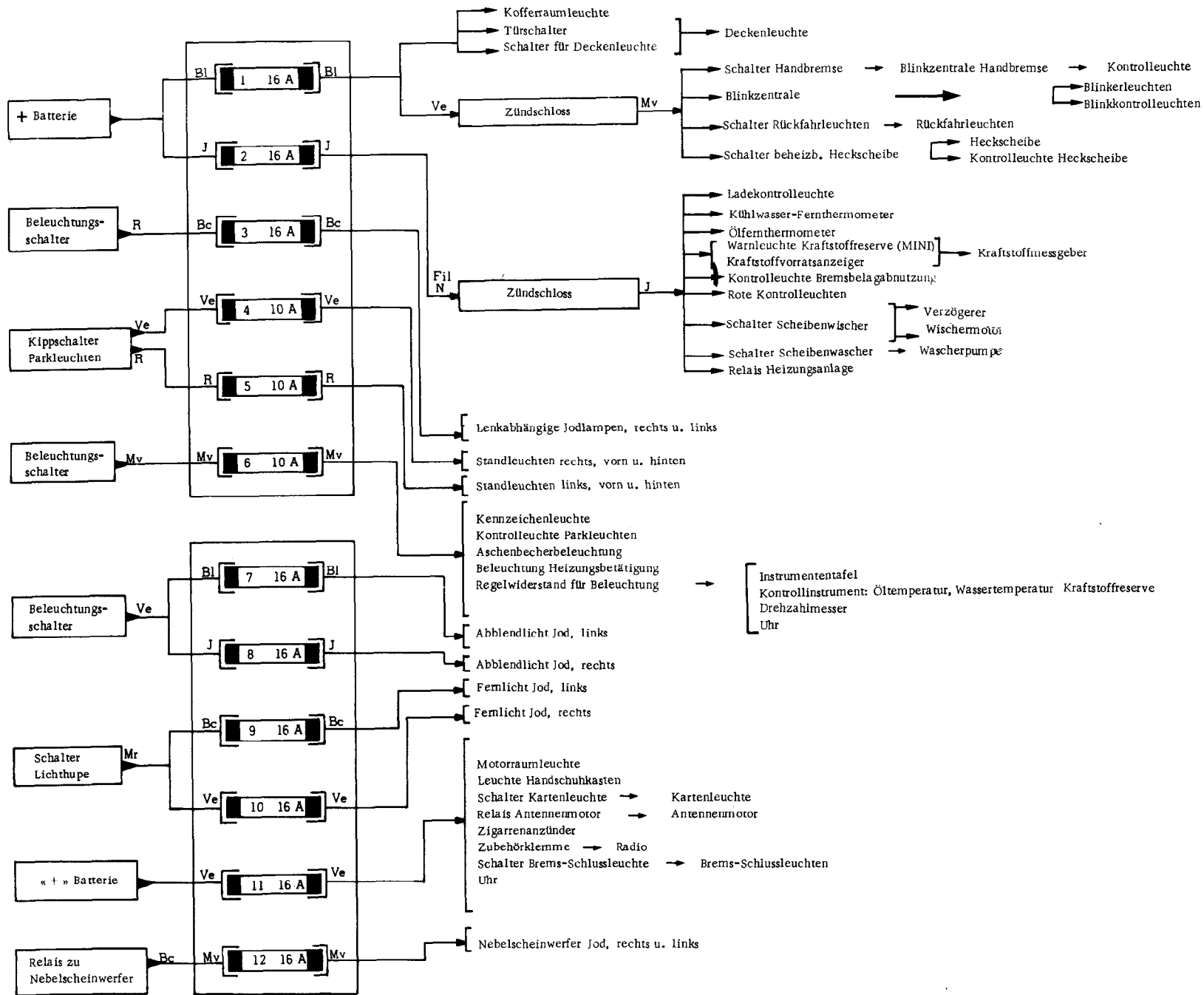
Höheneinstellung hinten: Der Feststellhaken des Höheneinstellhebels im Kofferraum ist federnd angebracht.

Rückblickspiegel aussen: Der Rückblickspiegel aussen besitzt eine gewölbte Spiegelfläche.

Handschuhkastendeckel: Zusätzliche Gumminippel unter dem Deckel.

SICHERUNGSTABELLE

zu TR 452/71



TR 461/72
Übersetzung von NT 21 S
SM/Gruppe 13

H/UH
Aus

18. Oktober 1972

FAHRZEUG SM
(SB Serie SC)

Elektronische Benzineinspritzanlage

Technische Daten

Ab 12. Juli 1972 wird das Fahrzeug SM mit dem Maserati-Motor C 114/03 mit einer elektronischen Benzineinspritzanlage ausgerüstet vertrieben.

Verkaufsbezeichnung	SM Injection électronique
Typbezeichnung	SB Serie SC
Werksbezeichnung	SB.IE - BE
1. Fahrgestell-Nr. des Serientyps	00 SC 0001
1. Motornummer des Serientyps	300 001

A. Technische Hauptdaten der Fahrzeuge mit elektronischer Benzineinspritzung.

(Technische Daten mit (+) sind die gleichen wie an Fahrzeugen mit Vergaser).

I. GEWICHTE

Leergewicht, fahrbereit (DIN)	1460 kg
Höchstzulässiges Gesamtgewicht	1870 kg

II. MOTOR

1. Technische Daten

Motortyp	Maserati C 114/03
+ Franz. Steuer - PS	15 CV
+ Anzahl der Zylinder	6
+ Anordnung der Zylinder	V-förmig 90°
+ Bohrung	87 mm
+ Hub	76 mm
+ Hubraum	2656 ccm
+ Verdichtungsverhältnis	9 : 1
Leistung nach SAE	188 PS bei 6250 U/min
Leistung nach DIN	175 PS bei 5750 U/min
Max. Drehmoment SAE	24,1 mkg bei 4000 U/min
Max. Drehmoment DIN	22,3 mkg bei 4000 U/min

2. Einstellungen

+ Ventilspiel (Kalt)	
- Einlass	0,30 - 0,35 mm
- Auslass	0,50 - 0,55 mm

Einstellung der Motorsteuerung mit o. g. Spiel:

Kolben 1 und 6 in O. T., Ventile in Überschneidung:

- Eindringen des Einlassventils	2,2 mm
- Eindringen des Auslassventils	1,3 mm
Leerlaufeinstellung	925 + 25 U/min

3. Zylinderköpfe

Durchmesser der Einlassventilsitze ist vergrößert: 34 mm anstatt 32 mm

4. Nockenwellen

Steuerzeiten geändert:

Kennzeichnung: Gussprägungen am Sechskant: $\left. \begin{array}{l} \text{Einlass } \triangle \\ \text{Auslass } \square \end{array} \right\}$

5. Motorblock, Gehäuse

Geändert infolge der Befestigung des Anlassers durch Stehbolzen anstatt durch Schrauben.

6. Einlasskrümmer

Spezialkrümmer

7. Luftfilter

Zwei Luftfilter, jeweils einer pro Zylinderreihe, neue Bauart mit neuer Halterung.

8. Motorkoppelung

Schwungscheibe geändert infolge der Vergrößerung des Durchmessers der Zentrierstifte für den Kupplungsmechanismus.

9. Ölpumpe

Die vorläufige Befestigung des Ölabweisbleches durch 2 Schrauben wurde in der Serienfertigung durch die Befestigungsart mittels 4 Schrauben geändert.

10. Zündung

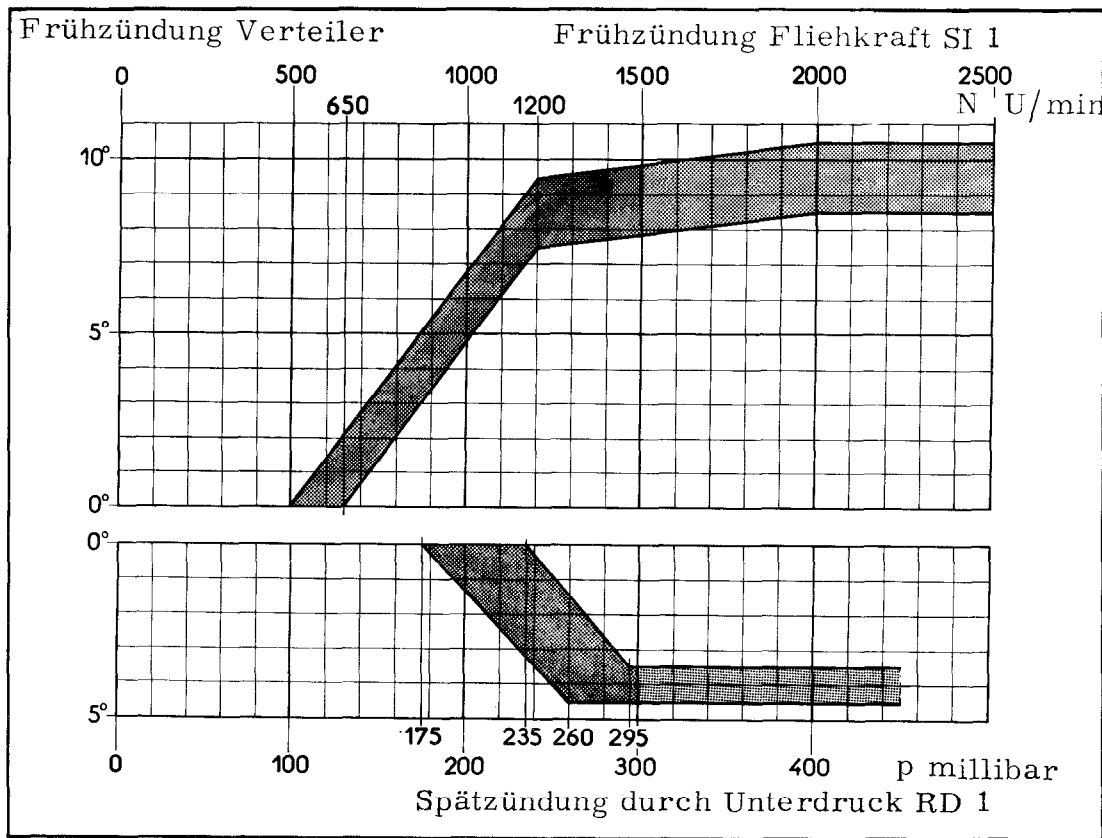
a) Zündverteiler SEV-MARCHAL 41140004:

Er verfügt neben den Unterbrechern über Auslösekontakte für das elektronische Steuergerät und über eine Unterdruckdose zur Spätzündverstellung im Leerlauf.

b) Einstellung des Zündverteilers:

- im Leerlauf bei 925 ± 25 U/min $\left. \begin{array}{l} -1^\circ \text{ Unterdruckdose angeschlossen} \\ +9^\circ \text{ Unterdruckdose abgeschlossen} \end{array} \right\}$
- bei 2000 U/min $21^\circ - 22^\circ$ Unterdruckdose abgeschlossen.

S. 21-5 a



11. Zündkerzen

Werkseitige Bestückung: GOLDEN LODGE HL Best. Nr. -KN 0796

Andere zulässige Bestückung: AC 42 X LS, BERU - 14 - 3 A, CHAMPION N10Y, EYQUEM 707 LS, MARELLI CW 240 L, MARCHAL GT 34/5H

12. Kraftstoffversorgung

- a) Der Kraftstoffbehälter aus Kunststoff wurde durch einen Behälter aus Stahlblech mit gleichem Inhalt ersetzt. Der Behälter ist mit einem Ansaugstutzen mit Rücklaufleitung vom Kraftstoff-Druckregler versehen.
- b) Die elektrische Kraftstoffpumpe BENDIX im rechten Hinterradkasten wurde durch eine BOSCH-Pumpe an gleicher Stelle angebracht ersetzt. Ein Kraftstofffilter ist am Doppelblech des rechten Vorderradkasten neben der Klimaanlage angebracht, (der Filter muss alle 30.000 km ausgetauscht werden).

13. Motorkühlung

- a) Kühlwasserauffüllbehälter: Behälter und Verbindungsschlauch sind geändert infolge der Verlegung des Behälters.
- b) Ölkühler: Der Ölkühler ist mit einem Kühlluftableitschacht versehen, der die Kühlluft in den linken Vorderradkasten ableitet.

III. KUPPLUNG

Durch die Vergrößerung des Durchmessers der Zentrierstifte (ϕ 9 mm anstatt ϕ 6 mm) an der Motorschwungscheibe, wurde der Kupplungsmechanismus geändert. Der Kupplungsmechanismus neuer Bauart kann durch einen Kupplungsmechanismus alter Bauart ausgetauscht werden, indem die Hülsen (ET Nr. 5426345) auf die Zentrierstifte aufgesetzt werden.

IV. GETRIEBE

Das Verhältnis der Getriebeübersetzung bleibt unverändert. Die Geschwindigkeiten bei 1000 U/min Motor sind leicht verändert durch die Montage von Reifen der Grösse 205/70 VR - 15 X.

a) Getriebeübersetzung

Die theoretische Geschwindigkeit bei 1000 U/min ist gegeben für ein Fahrzeug, das mit Reifen der Grösse 205/70 VR - 15 X mit einem Abrollumfang von 2,056 m ausgerüstet ist.

Gang	Getriebe- übersetzung	Kegel- Tellerrad	Gesamt- übersetzung	Geschwindigkeit bei 1000 U/min in km/h
1	$\frac{18}{38} = 0,342$	$\frac{8}{35}$	0,078	9,7
2	$\frac{17}{33} = 0,515$		0,117	14,6
3	$\frac{28}{37} = 0,756$		0,170	21,4
4	$\frac{33}{32} = 1,031$		0,235	29,1
5	$\frac{37}{28} = 1,321$		0,301	37,3
RW-Gang	$\frac{13}{22} \times \frac{22}{41} = 0,317$		0,072	9

b) Bereifung

Bereifung vorn/hinten 205/70 VR-15 X MICHELIN (Schlauchlos).

Reifendrücke: (+ 0,05 atü)

Vorn = 2,3 atü Hinten = 2,1 atü Ersatzrad = 2,5 atü.

Dynamisches Auswuchten auf ca. 10 g genau.

V. FEDERUNG

Eine Scheibe von 3 mm wurde unter dem Begrenzungsanschlag am hinteren Schwingarm angebracht.

VI. HYDRAULISCHE ANLAGE

a) Neuteile

- Anreicherungsregler für das "DECEL"-System,
- Zufuhrschlauch zum Anreicherungsregler.

b) Geänderte Teile

- Verbindungsrohr zu den Bremssätteln vorn links und rechts,
- Vorderes Leitungsbündel zum Pedalwerk,
- Zufuhrrohr zu den Vorderbremsen.

VII. ELEKTRISCHE ANLAGE

Die Motorleistung der elektrischen Lüfter wurde von 70 W auf 115 W gesteigert.

VIII. KLIMAAANLAGE

Kompressorvolumen von 98 auf 147 ccm erweitert, TREFLE-Kupplung und verlängerte Antriebswelle.

IX. FAHRGASTRAUM

Geänderte Polsterstruktur bei Stoffbezügen (Quaderform anstatt Rippenform).

X. KAROSSERIE

Die Spritzwand wurde durchbrochen zwecks Durchlass der elektrischen Leitungen.

Das Markenschild am Heck führt den Zusatz "INJECTION ELECTRONIQUE".

B. BESCHREIBUNG DER ELEKTRONISCHEN BENZINEINSPRITZANLAGE

I. FUNKTIONSPRINZIP

Die Benzineinspritzventile sind in die Einlasskanäle seitlich zu jedem Einlassventil eingebaut. Sie werden mit Kraftstoff unter konstantem Druck versorgt. Die eingespritzte Kraftstoffmenge ist proportional zur Öffnungszeit des Einspritzventils; jedes Einspritzventil wird elektromagnetisch gesteuert.

Ein elektronisches Steuergerät "errechnet" die Einspritzzeit unter Berücksichtigung des Ansaugdruckes, der Verstellung der Drosselklappen, der Motordrehzahl und -Temperatur sowie der Einlasslufttemperatur.

II. WIRKUNGSWEISE

1. Kraftstoffsystem

Die elektrische Kraftstoffpumpe (3) saugt den Kraftstoff im Kraftstoffbehälter (1) über den Ansaugstutzen (2) an.

Die Kraftstoffpumpe (3) drückt den Kraftstoff durch den Filter (4) über den Druckregler (5) in die Einspritzventile (6) unter einem konstanten Druck von 1,96 atü.

Die Pumpe arbeitet ständig bei laufendem Motor. Der überschüssige Kraftstoff fließt über den Druckregler (5) zurück zum Kraftstoffbehälter (1). Der Kraftstoffbehälter (1) verfügt über einen inneren Behälter, um ein gleichmässiges Ansaugen der Pumpe zu gewährleisten.

Der unter der Motorhaube rechts angeordnete Kraftstofffilter (4) muss in regelmässigen Abständen ausgewechselt werden.

Die Einbaurichtung, durch Pfeil gekennzeichnet, muss unbedingt eingehalten werden.

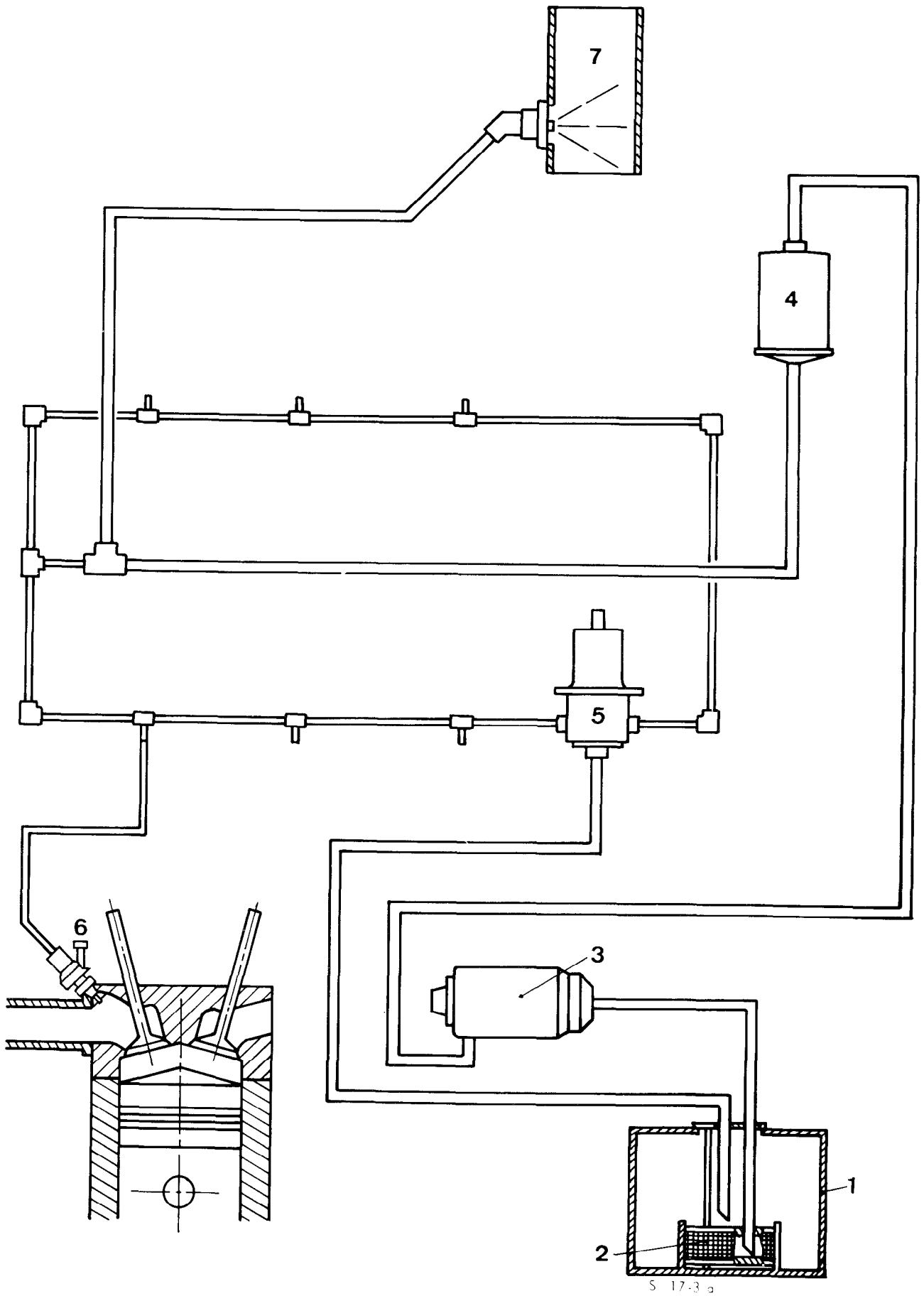
Die elektrische Kraftstoffpumpe (3) ist völlig dicht und nicht zerlegbar. Die elektrische Steuerung der Pumpe erfolgt über ein Relais vom Steuergerät.

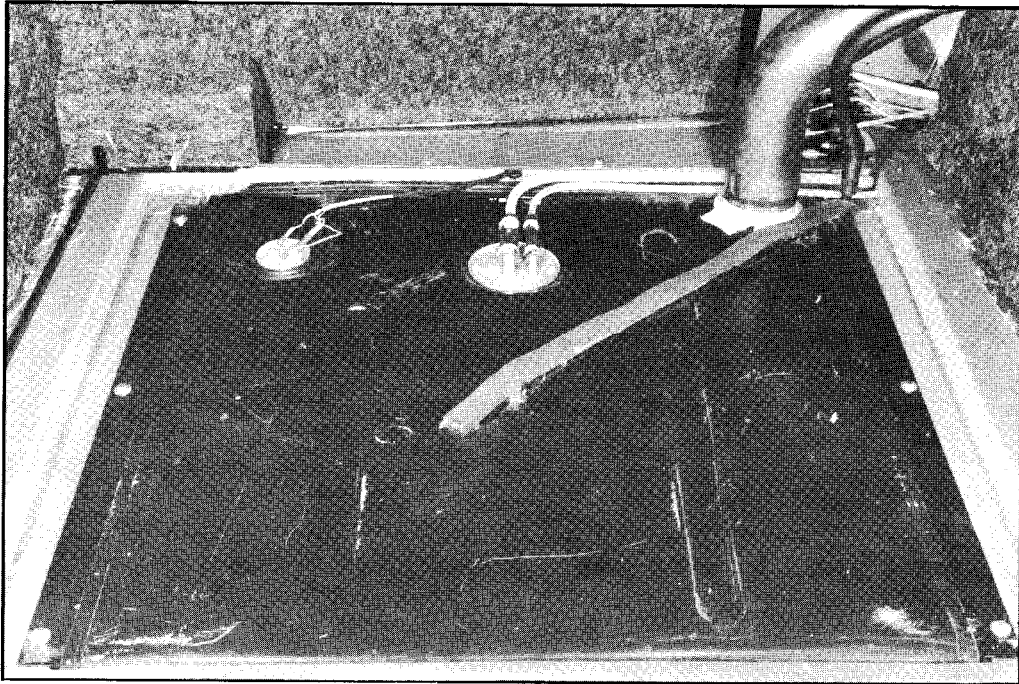
Die Pumpe spricht an:

- während ca. 1 Sekunde beim Einschalten der Zündung,
- während der Anlasser betätigt wird,
- wenn die Motordrehzahl 100 U/min übersteigt.

Der Druckregler (5) versorgt die Einspritzventile (6) mit einem konstanten Kraftstoffdruck.

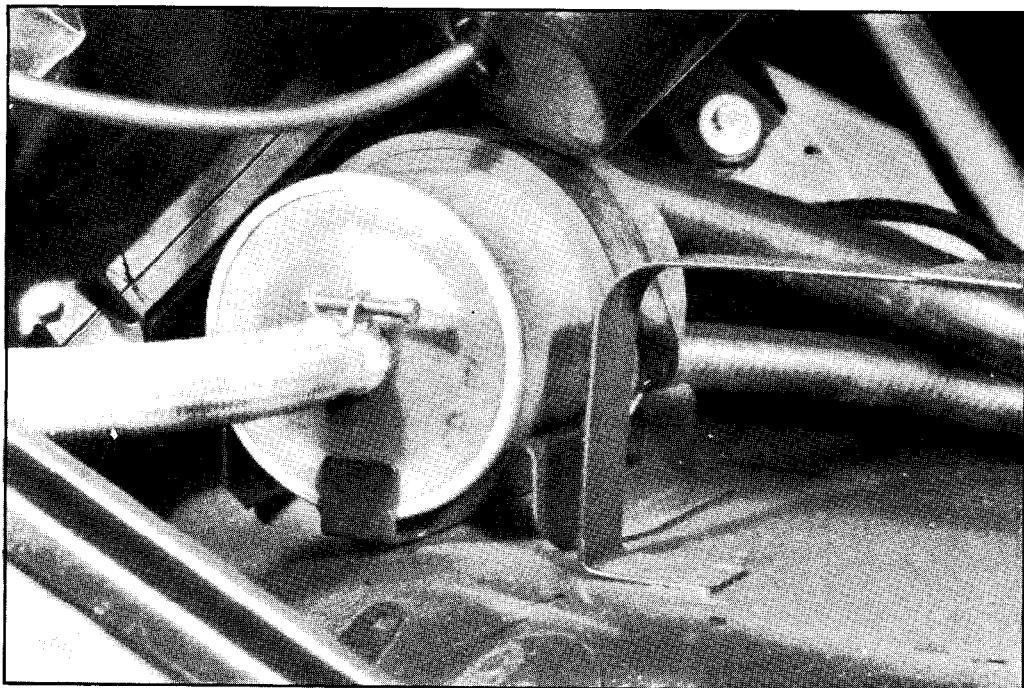
(Erforderliche Bedingung, damit die von den Einspritzventilen festgelegte Kraftstoffmenge nur von deren Öffnungszeit abhängt).



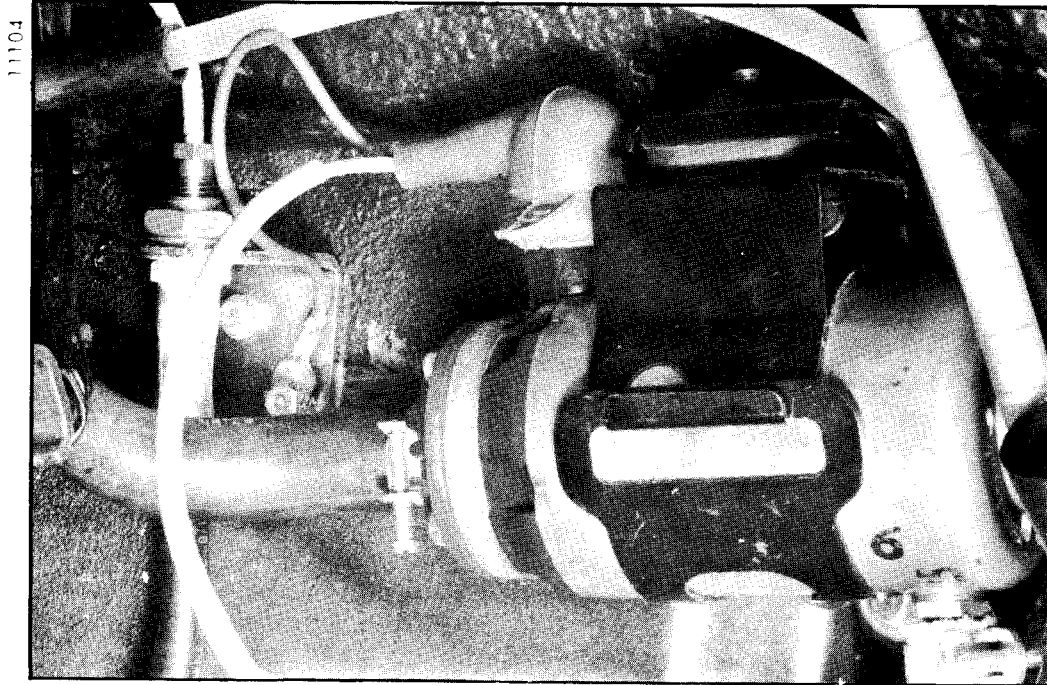


Kraftstoffbehälter

11002

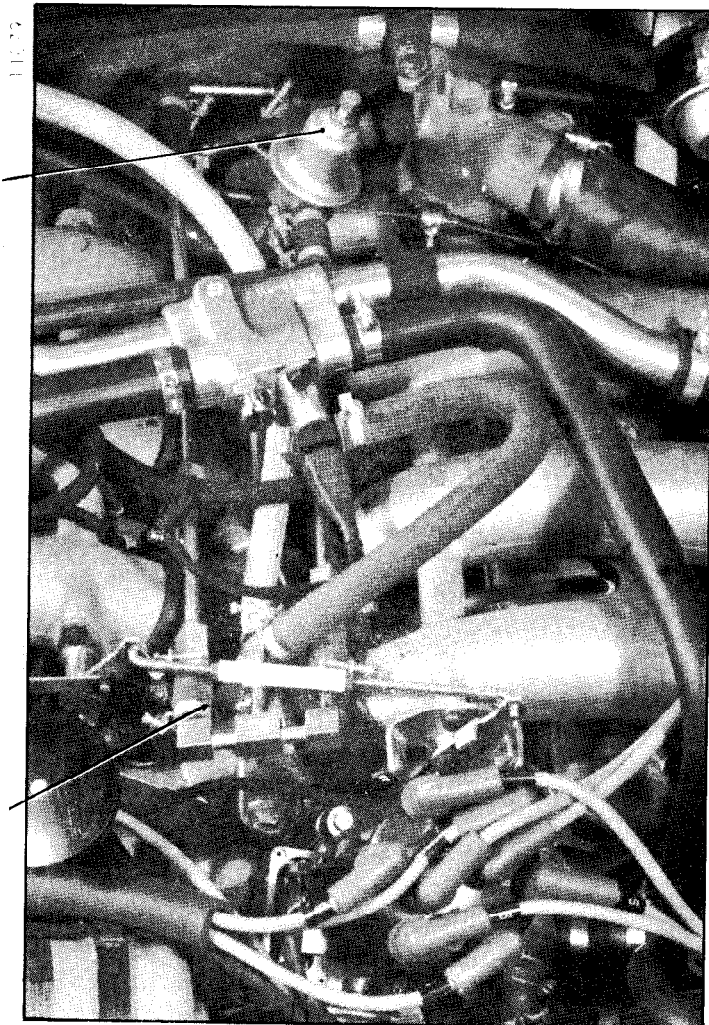


Kraftstofffilter



11104

Elektrische Kraftstoffpumpe



Druckregler

Kraftstoffzufuhr
zu den Einspritz-
ventilen

2. LUFTSYSTEM

Das Luftsystem besteht aus drei Hauptsystemen:

- Hauptluftsystem,
- Abgasentgiftungssystem,
- Zusatzluftsystem.

a) Das Hauptluftsystem besteht aus:

- Zwei Luftfilter die mit jedem der beiden Einlasskrümmer durch einen Schlauch verbunden sind.
- Zwei Drosselklappen, die jeweils den Lufteintritt für jeden Krümmer bestimmen; die Drosselklappen werden gleichzeitig durch das Gaspedal betätigt.
- Zwei Einlasskrümmern:
 - Der linke Krümmer besteht aus:
 - einem Lufteinlass, bestimmt für die Steuerung des Zusatzluftsystems bei Verzögerung, genannt DECEL, Kennzeichen D (Gussprägung),
 - einem Lufteinlass, bestimmt für die Steuerung der Anreicherung bei Vollast, Kennzeichen I (Gussprägung),
 - einem Lufteinlass, bestimmt für die Steuerung des Druckfühlers, Kennzeichen S (Gussprägung).
 - Der rechte Krümmer besteht aus:
 - einem Lufteinlass, bestimmt für die Steuerung des Druckfühlers,
 - einem Lufteinlass, bestimmt für die Unterdruckdose der Zusatzklappen u. der Unterdruckreservekammer zur Steuerung der Klappen der Klimaanlage,
 - ein Lufteinlass steuert die Unterdruckdose des Zündverteilers (Spätzündverstellung).
- Luftzufuhrblock für Leerlauf- und Zusatzluft:

Der für beide Krümmer gemeinsame Block besteht aus:

 - Eingang der Leitung der Zusatzluftsteuerung und des Luftsystems DECEL,
 - Eingang des Leerlaufsystems,
 - Kaltstartventil,
 - zwei Ausgängen zu beiden Krümmern.

ANM. : Die Einstellung des Leerlaufs darf nur über die Leerlaufeinstellschraube erfolgen und nicht an der Drosselklappenanschlagschraube.

- Einer Zusatzluftsteuerung unmittelbar am linken Zylinderkopf befestigt:

Die Leitung (a), verbunden mit dem Luftsystem DECEL (b) und Zusatzluft (c) unterhalb des rechten Luftfilters (1), ermöglicht die Beschickung von Zusatzluft in den Block für Leerlauf (10). Bei kaltem Motor ermöglicht die Steuerung für Zusatzluft den Übergang zum Einlasskrümmer u. erlaubt daher, den Druck zu erhöhen, d. h. die eingespritzte Benzinmenge zu vergrößern u. somit eine etwas höhere Leerlaufdrehzahl als normal bei warmem Motor zu erhalten. Das Gemisch wird darüber hinaus über das elektronische Steuergerät in Abhängigkeit zu folgenden Funktionen angereichert:
Kühlwassertemperatur durch Temperaturfühler und Einlasslufttemperatur durch Lufttemperaturfühler.

b) Das Abgasentgiftungssystem besteht aus:

- Dem Zusatzluftsystem bei Verzögerung, genannt DECEL.

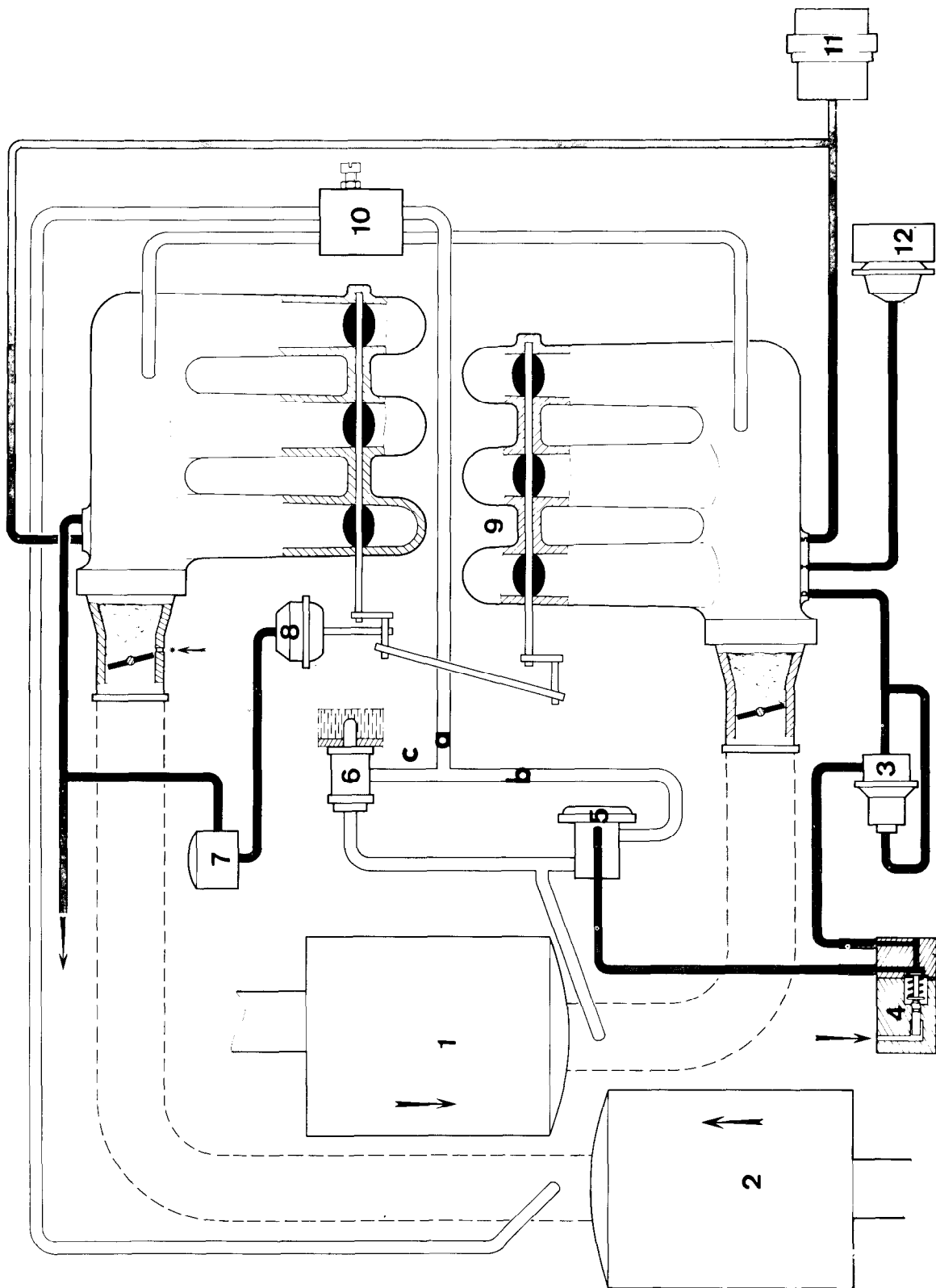
Um den Abgasbestimmungen zu genügen, wird eine zusätzliche Luftmenge zugeführt, wenn ein bestimmter Unterdruckwert im linken Einlasskrümmer erreicht wird.

Das Zusatzsystem besteht aus:

 - einem "SMITHS"-Ventil,
 - einem "BOSCH"-Steuerventil,
 - einem Regler für Gemischanreicherung, ähnlich dem Leerlaufbeschleuniger an den Fahrzeugen DX. IE.

Das "SMITHS"-Ventil ermöglicht eine zusätzliche Luftzufuhr aus dem Luftfilter zum Leerlaufblock, während der Verzögerungszeit. Das Ventil ist unterdruckgesteuert. Das "BOSCH"-Steuerventil ermöglicht den Durchlass des Steuerunterdrucks für das "SMITHS"-Ventil, wenn dieser einen bestimmten Wert übersteigt. Im Leerlauf schliesst das Steuerventil das Unterdrucksystem für das "SMITHS"-Ventil. Der Anreicherungsregler baut den Unterdruck am "SMITHS"-Ventil ab, wenn auf das Bremspedal getreten wird.

- Der Spätzündverstellung, die durch die Unterdruckdose am Verteiler gesteuert wird. (s. S. 3).



TEILEBENENNUNG

- | | |
|-----------------------------|--|
| 1. Rechter Luftfilter | 7. Elektro-Ventil |
| 2. Linker Luftfilter | 8. Unterdruckventil |
| 3. BOSCH-Steuerventil | 9. Zusatzklappen |
| 4. Anreicherungsregelventil | 10. Leerlauf-u. Zusatzluftversorgungsblock |
| 5. SMITHS-Ventil | 11. Druckfühler |
| 6. Zusatzluftschieber | 12. Vollastschalter |

c) Steuerung der Zusatzklappen

Zwecks einwandfreiem Betrieb des Motors im Leerlauf u. bei Teillast, müssen die zusätzlichen 6 Drosselklappen in den Einlasskrümmern geschlossen sein. Sie öffnen bei entsprechender Öffnung der Hauptdrosselklappen um 5°30'.

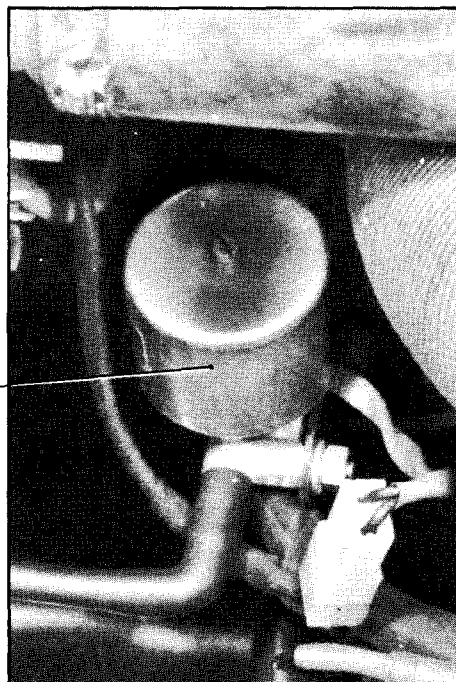
Das System besteht aus folgenden Teilen:

Zwei Gruppen aus je drei Zusatzklappen in den Einlasskrümmern.

Sie werden über ein Gestänge betätigt.

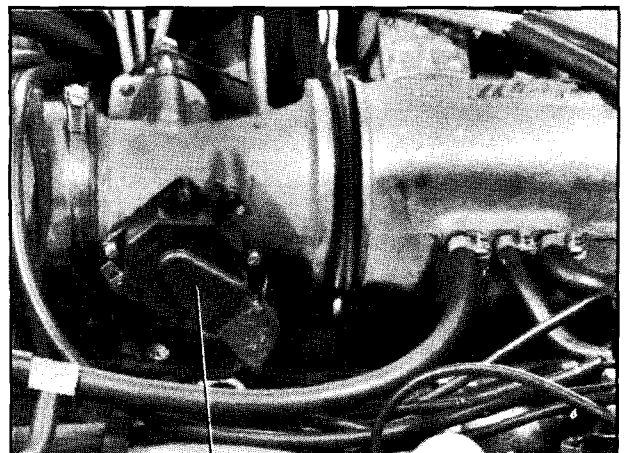
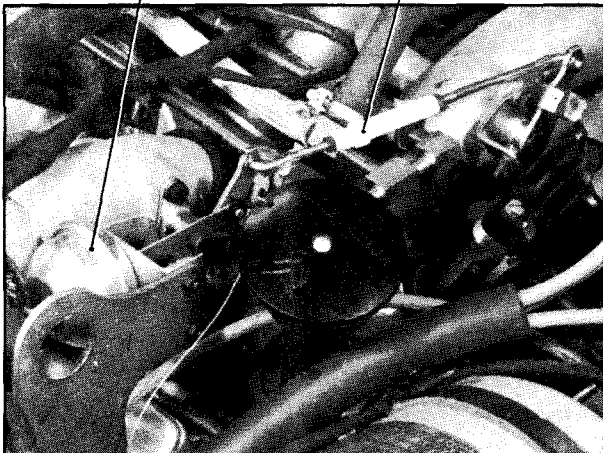
- Eine Unterdruckdose über Stößel mit dem Gestänge der Zusatzklappen verbunden. Sie steuert das Öffnen und Schliessen der Klappen.
- Ein Elektro-Ventil, gesteuert durch den linken Drosselklappenschalter. Das Elektro-Ventil ermöglicht die Zufuhr von Unterdruck zum Betrieb der Unterdruckdose.
- Ein Drosselklappenschalter (linke Seite). Er bewirkt über ein Relais die Stromzufuhr zum Elektro-Ventil der Zusatzklappen.

Elektro-Ventil

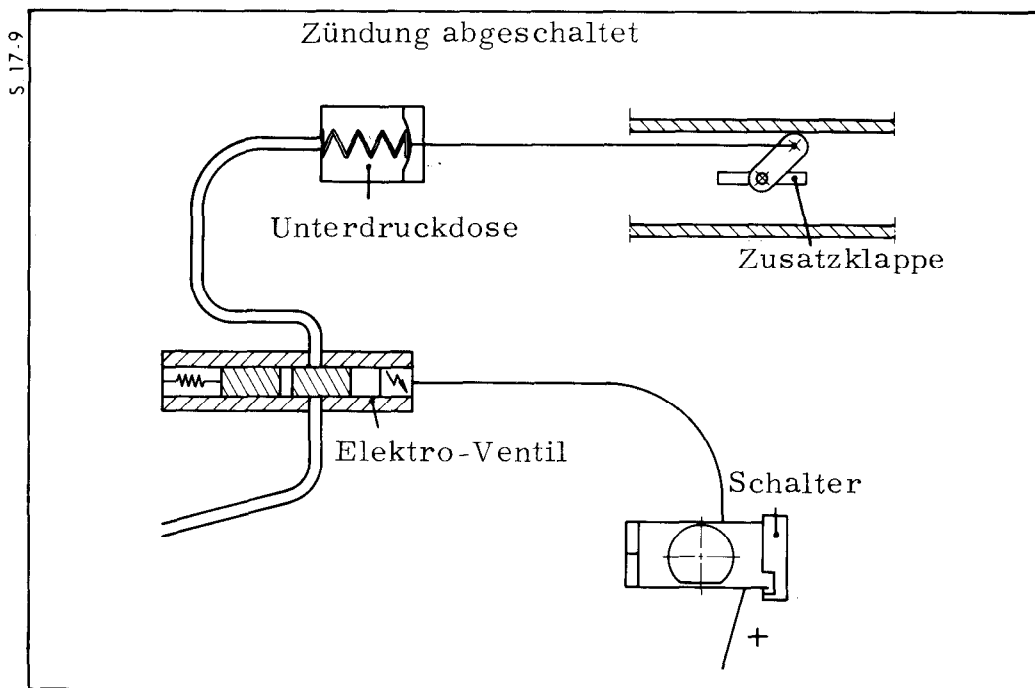


Unterdruckdose

Gestänge

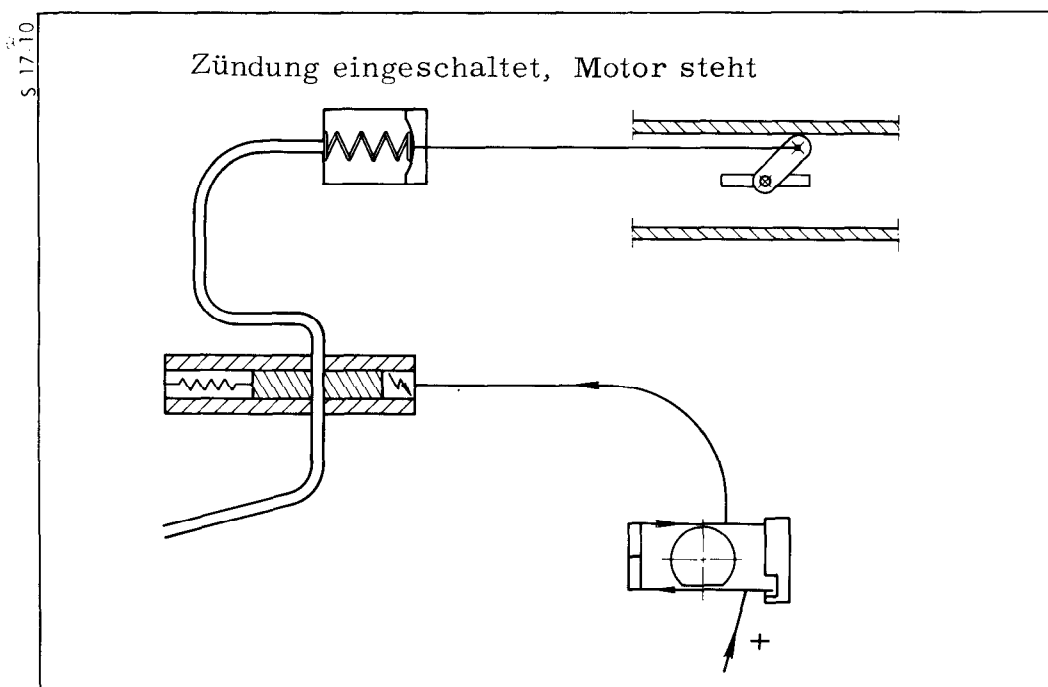


Schalter zur Steuerung d. Zusatzklappen



Bei abgeschalteter Zündung:

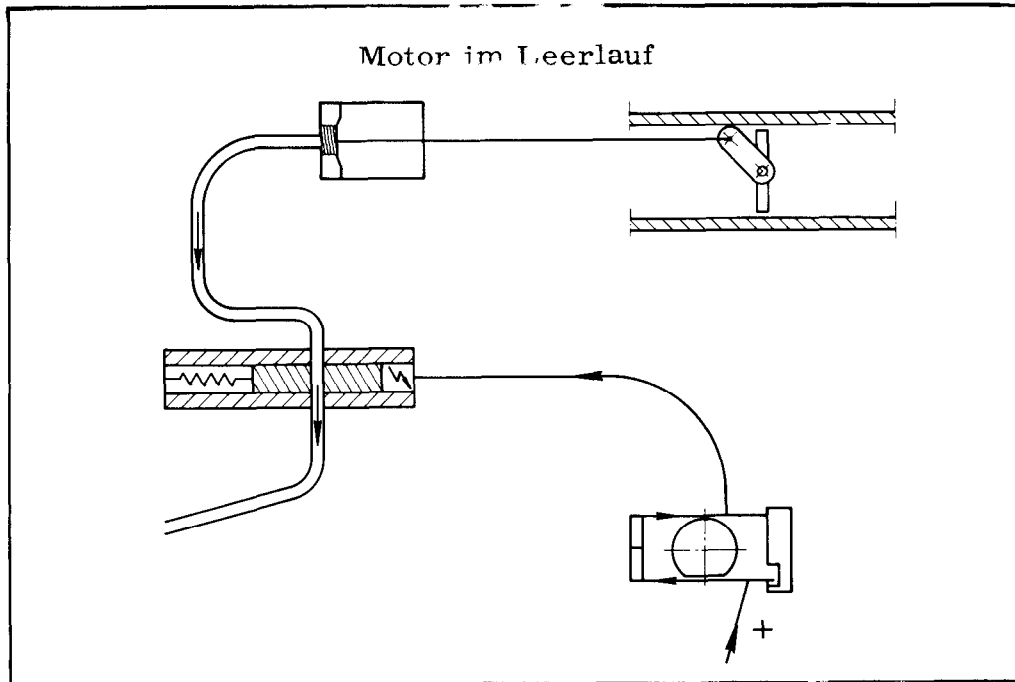
- Der Kontakt am Schalter ist geschlossen. Das Elektro-Ventil ist in Ruhestellung (keine Erregung).
- Kein Unterdruck an der Unterdruckdose, Zusatzklappen sind geöffnet.



Zündung eingeschaltet, Motor steht:

- Der Kontakt am Schalter ist geschlossen. Das Elektro-Ventil wird erregt.
- Kein Unterdruck an der Unterdruckdose, Zusatzklappen sind geöffnet.

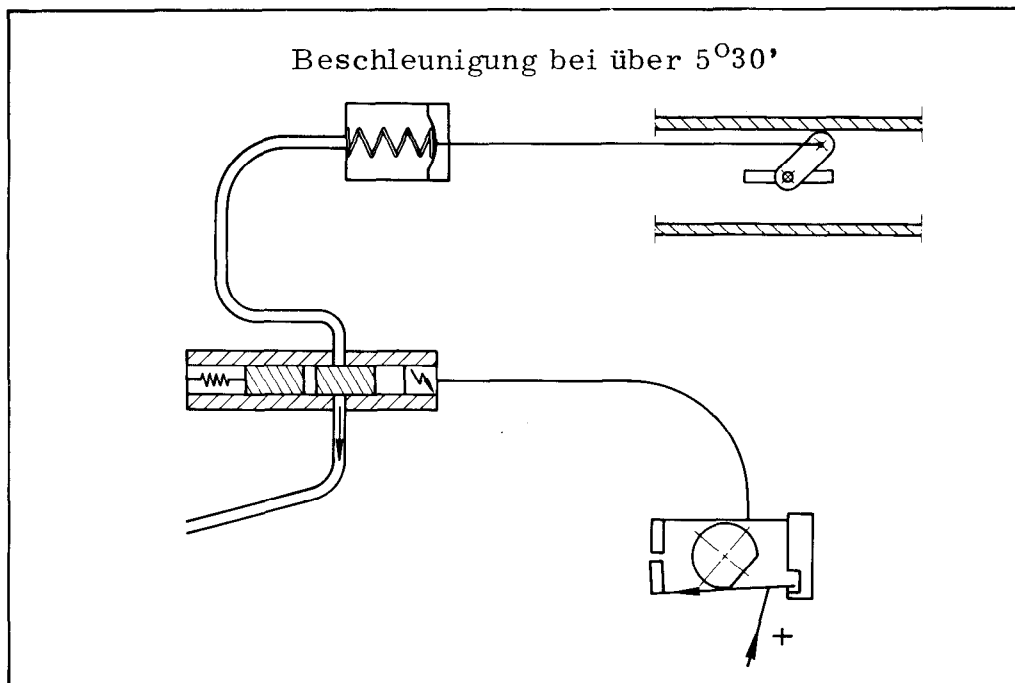
S 17-11



Motor im Leerlauf:

- Der Kontakt am Schalter ist geschlossen. Das Elektro-Ventil wird erregt. Der Unterdruck wird wirksam und steuert das Unterdruckventil.
- Die Zusatzklappen sind über das Gestänge geschlossen.

S 17-12



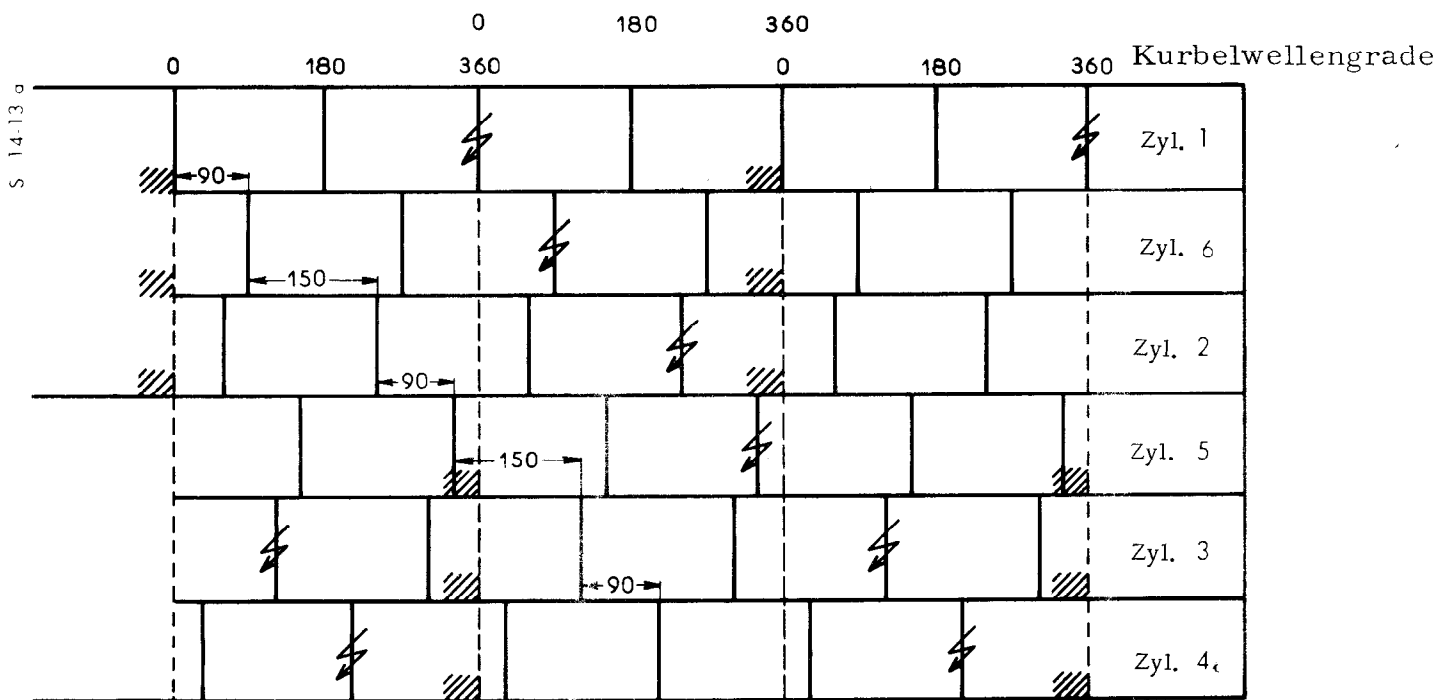
Beschleunigung bei über 5°30':

- Der Kontakt am Schalter wird geöffnet. Das Elektro-Ventil wird nicht erregt. Der Unterdruck wirkt nicht auf das Unterdruckventil, das sich in Ruhestellung befindet. Die Zusatzklappen sind geöffnet.

3. Steuerung der Einspritzventile

Die Einspritzventile werden in zwei Dreiergruppen gesteuert:
1. 6. 2 und 5. 3. 4 aus Gründen der Einfachheit für das Steuergerät, wobei die Motorleistung nicht betroffen wird.

Das untenstehende Schema gibt die Einspritz- und Zündfolge im Motorzyklus an.

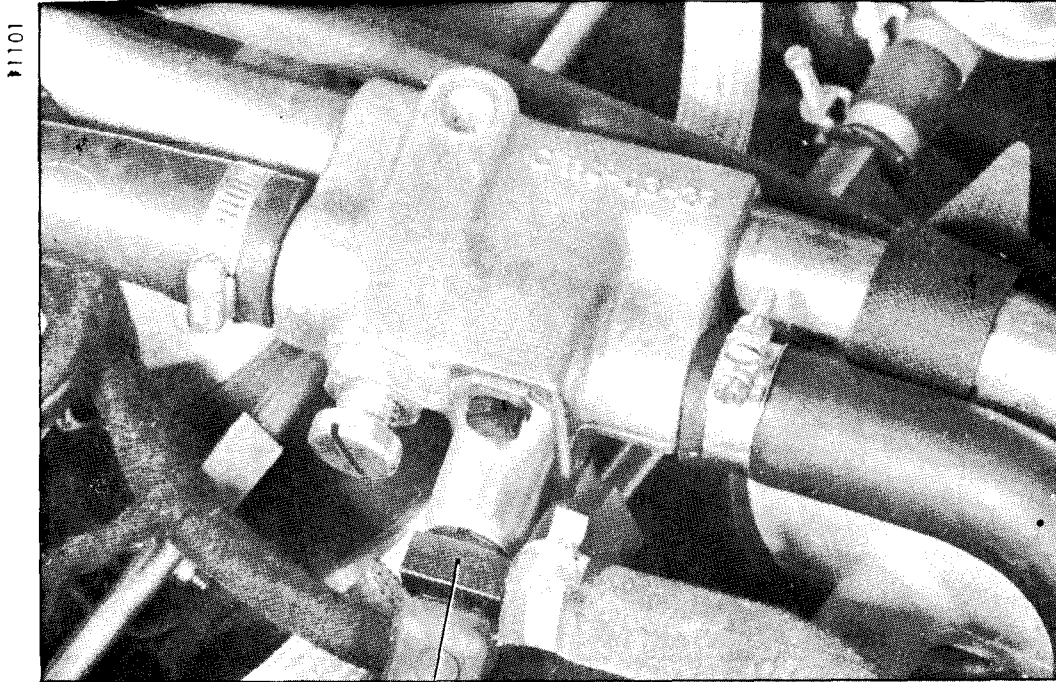


////// Beginn der Einspritzung

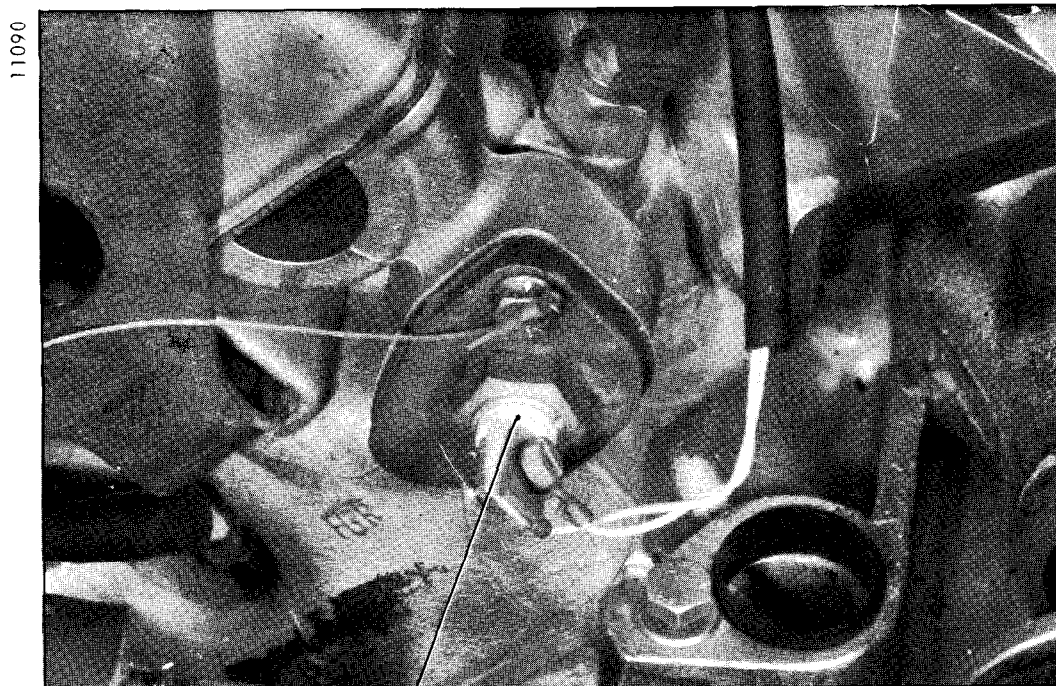
⚡ Zündung

Die sechs Einspritzventile (6) sind schräg oberhalb der Einlassventile angeordnet.

Die Einspritzventile werden durch das elektronische Steuergerät betätigt. Ein Kaltstartventil (7), das auf dem Lerrlaufluft- und Zusatzluftblock angebracht ist, wird unter einem Druck von 1,96 atü mit Kraftstoff versorgt. Das Kaltstartventil wird nur wirksam, wenn der Anlasser betätigt wird. Ein Thermozeitschalter begrenzt die Funktionszeit des Kaltstartventils in Abhängigkeit zur Motorkühlwassertemperatur. Es wird nicht wirksam, wenn die Kühlwassertemperatur über 25° C liegt.



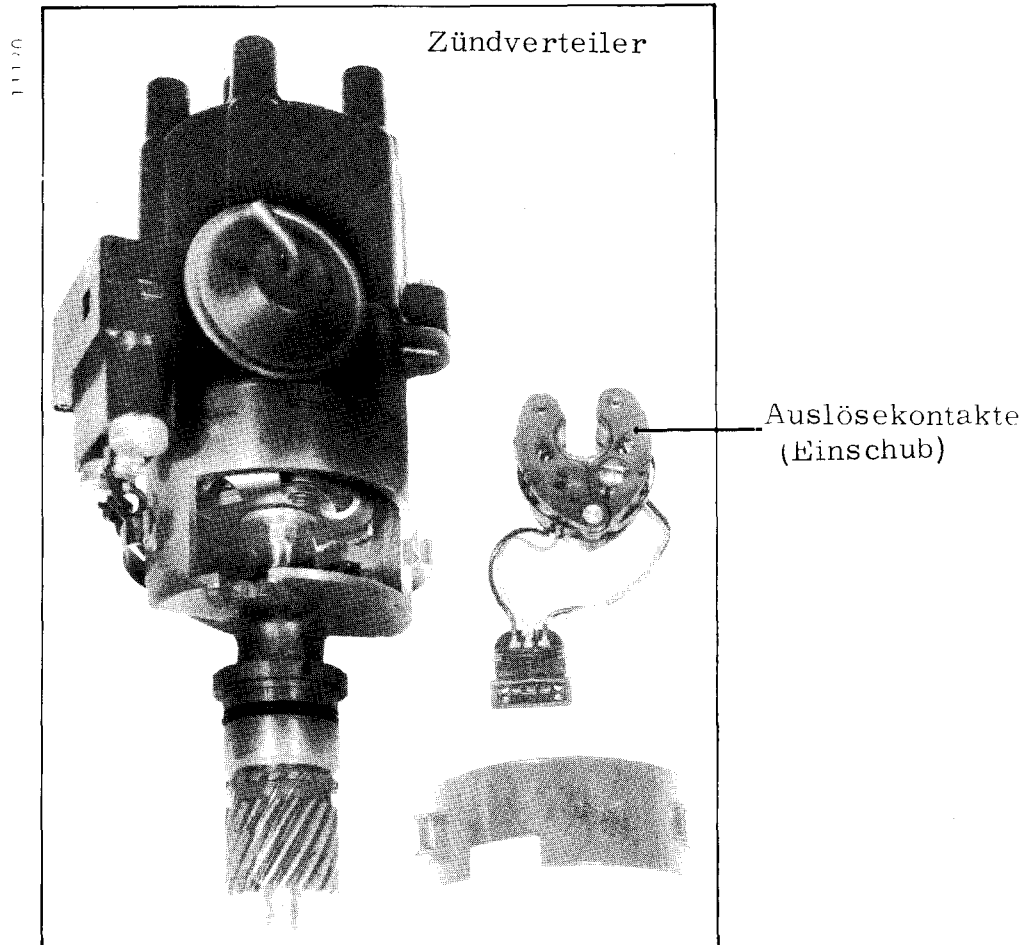
Kaltstartventil



Thermozeitschalter

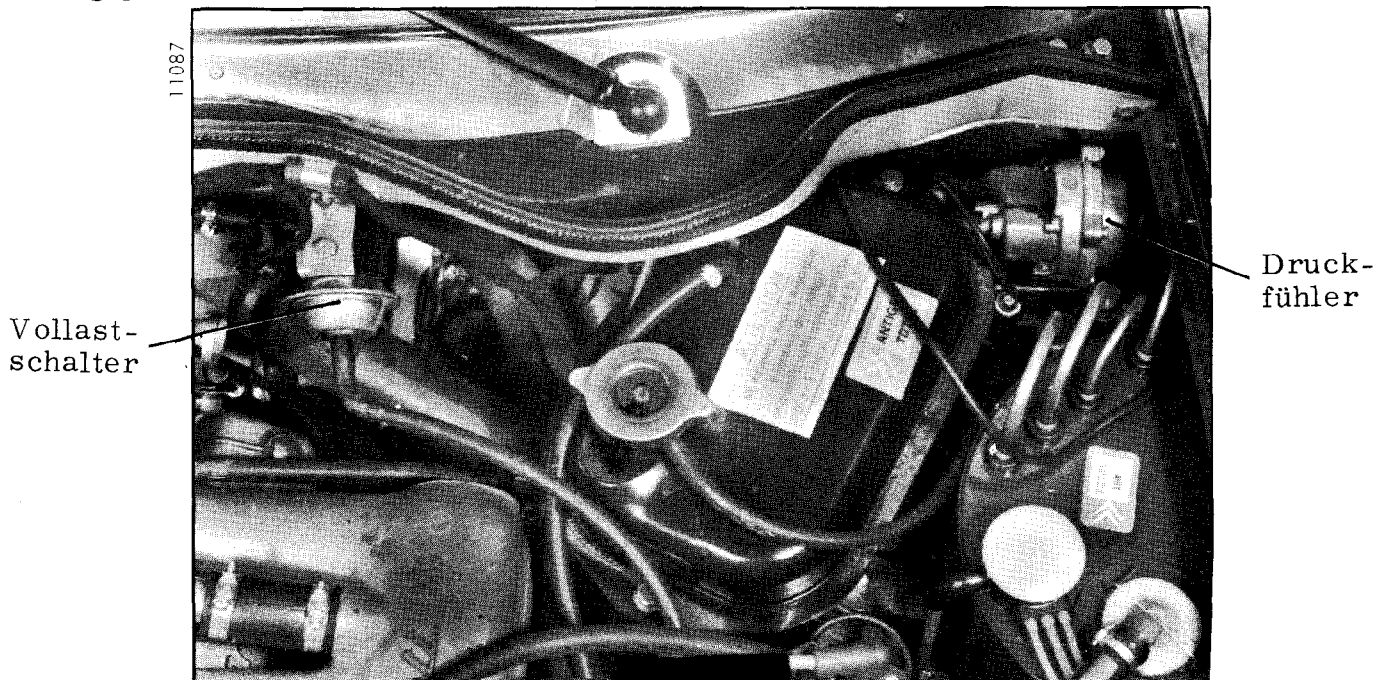
Zur Bestimmung der Einspritzzeit- u. Dauer, erhält das elektronische Steuergerät folgende Informationen:

- Drehzahl des Motors u. Stellung der Kurbelwelle. Diese werden vom Zündverteiler übermittelt, der über einen zusätzlichen Nocken verfügt, welcher zwei, um 180° gegenüberliegende Auslösekontakte in einem Einschub betätigt.



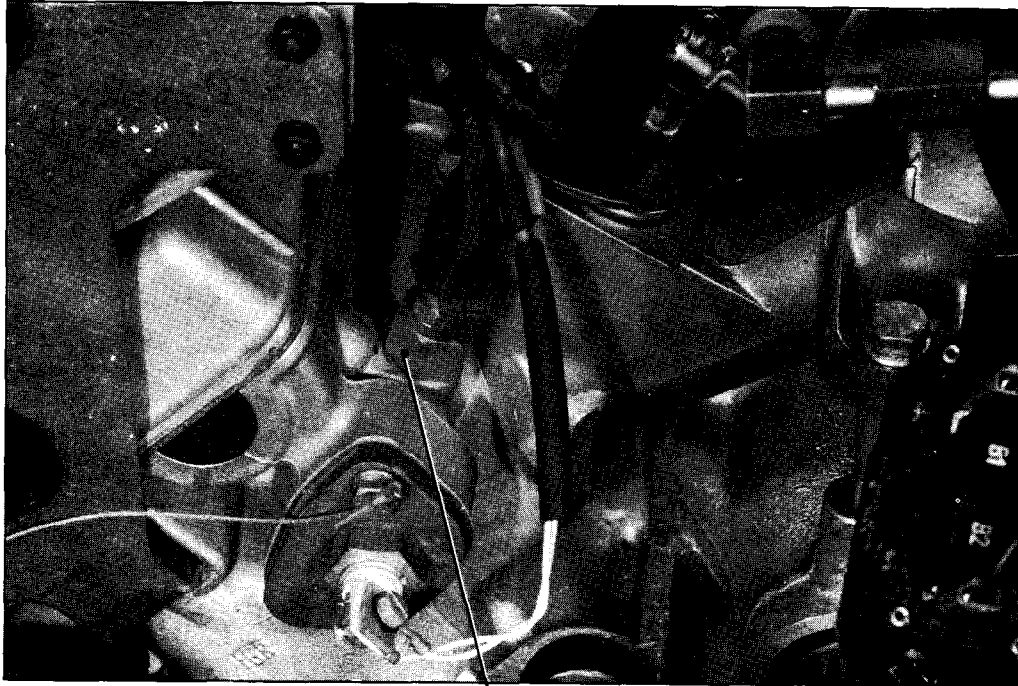
- Absolutdruck in beiden Einlasskrümmern, durch Druckfühler übermittelt. Der Druck in den Einlasskrümmern ist unmittelbar abhängig von der Stellung der Drosselklappen bei einer gegebenen Motordrehzahl.
- Völlige Öffnung der Drosselklappen durch Vollastschalter übermittelt. Dieser reichert das Gemisch für eine optimale Motorleistung an. Die Druckmessung erfolgt nur am linken Einlasskrümmer.

ANM.: Der Druckfühler besteht aus einer dichten Barometerkapsel u. misst den Absolutdruck in beiden Krümmern. Der Vollastschalter besitzt eine Kapsel, wovon eine der beiden Kammern unter normalem atmosphärischem Druck steht. Höhenabhängige Luftdruckunterschiede werden automatisch berücksichtigt.



- Die Kühlwassertemperatur wird vom Wassertemperaturfühler übermittelt und ermöglicht eine richtige Funktion des kalten Motor durch Verlängerung der Einspritzzeit.

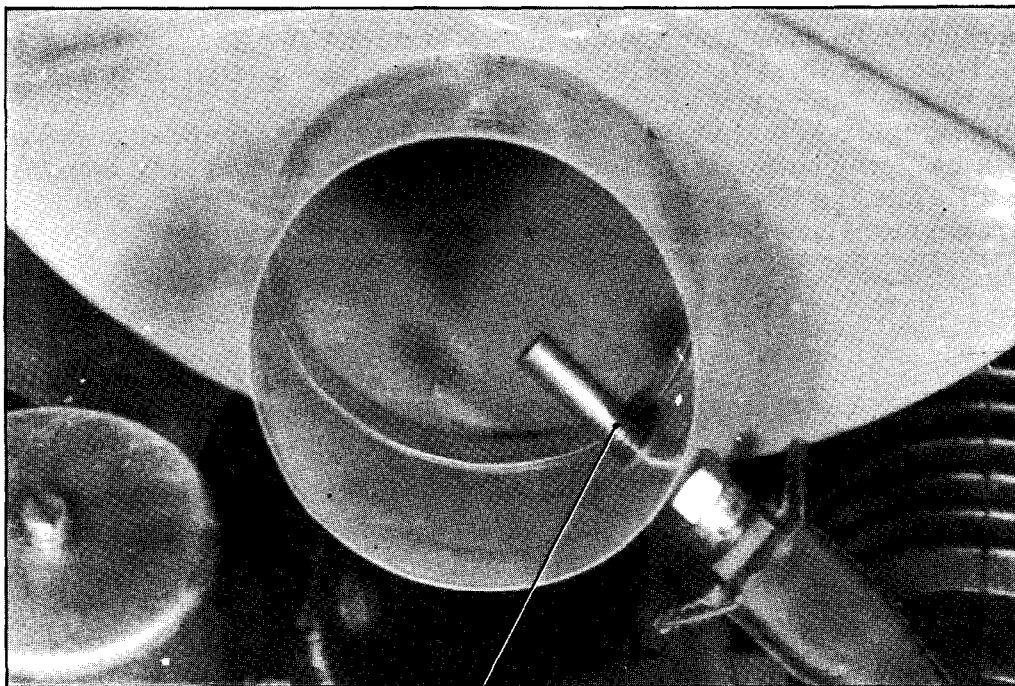
11 096



Wassertemperaturfühler

- Die Lufttemperatur wird vom Lufttemperaturfühler übermittelt und ermöglicht ein richtiges Verhältnis des Kraftstoffluftgemischs bei kaltem Wetter.

11 089

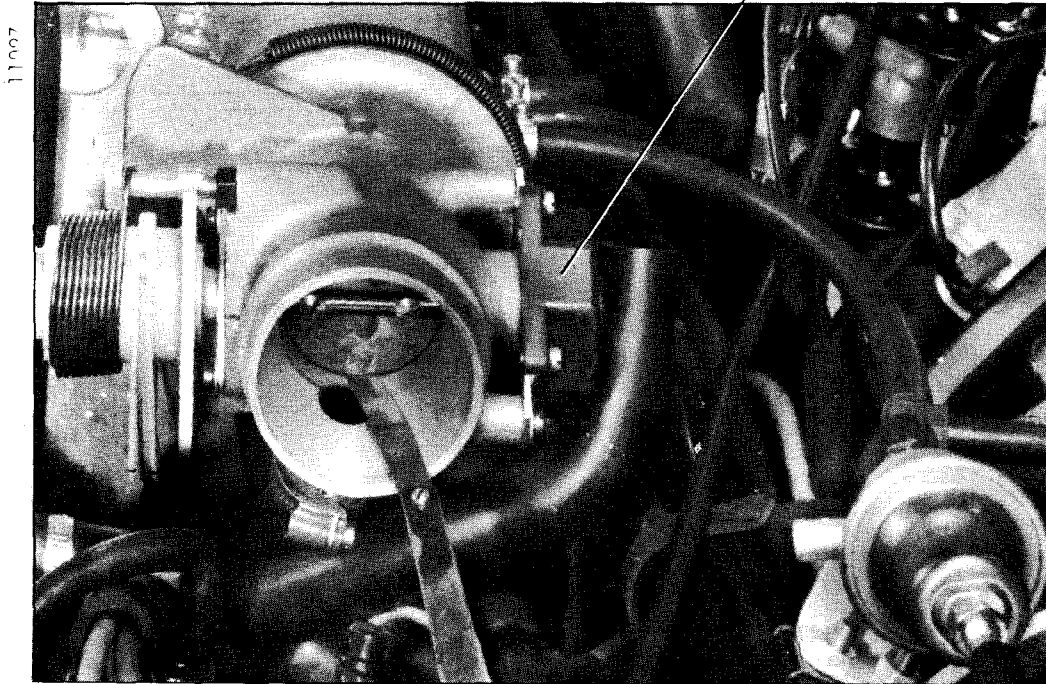


Lufttemperaturfühler

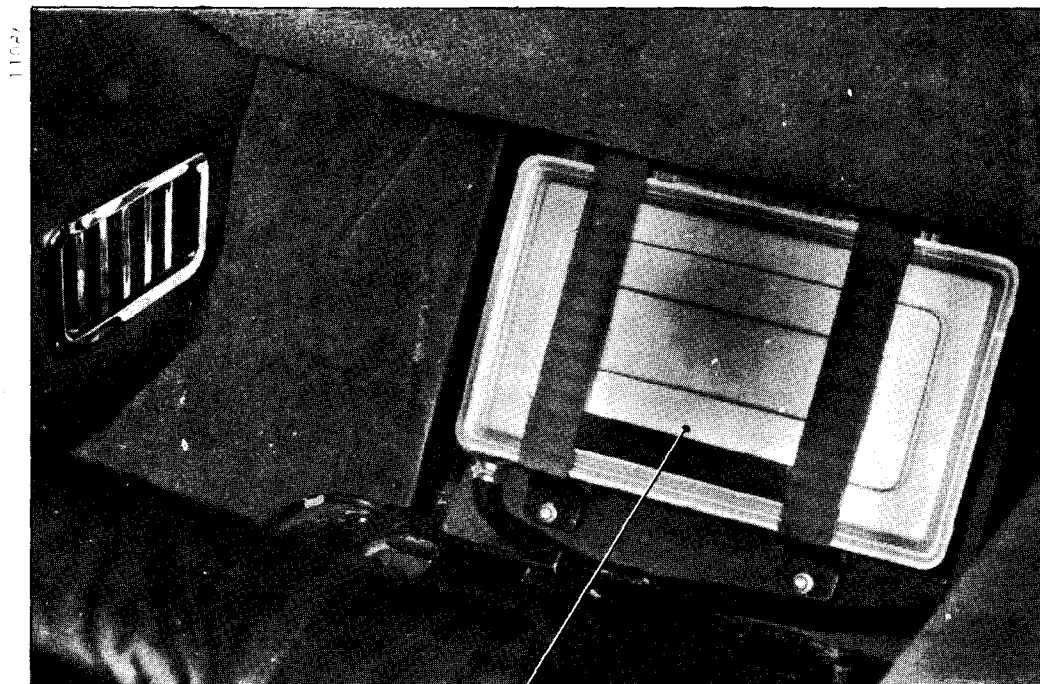
- Der Drosselklappenschalter gibt Impulse an das elektronische Steuergerät ab, die in Abhängigkeit zum Winkel und zur Öffnungszeit der rechten Drosselklappe zusätzliche Einspritzungen bewirken. Dabei wird die Verzögerung unwirksam, die durch die, zur Absolutdruckmessung des Druckfühlers erforderliche Zeit entsteht.

Der Drosselklappenschalter wirkt wie eine Beschleunigungspumpe eines Vergasers.

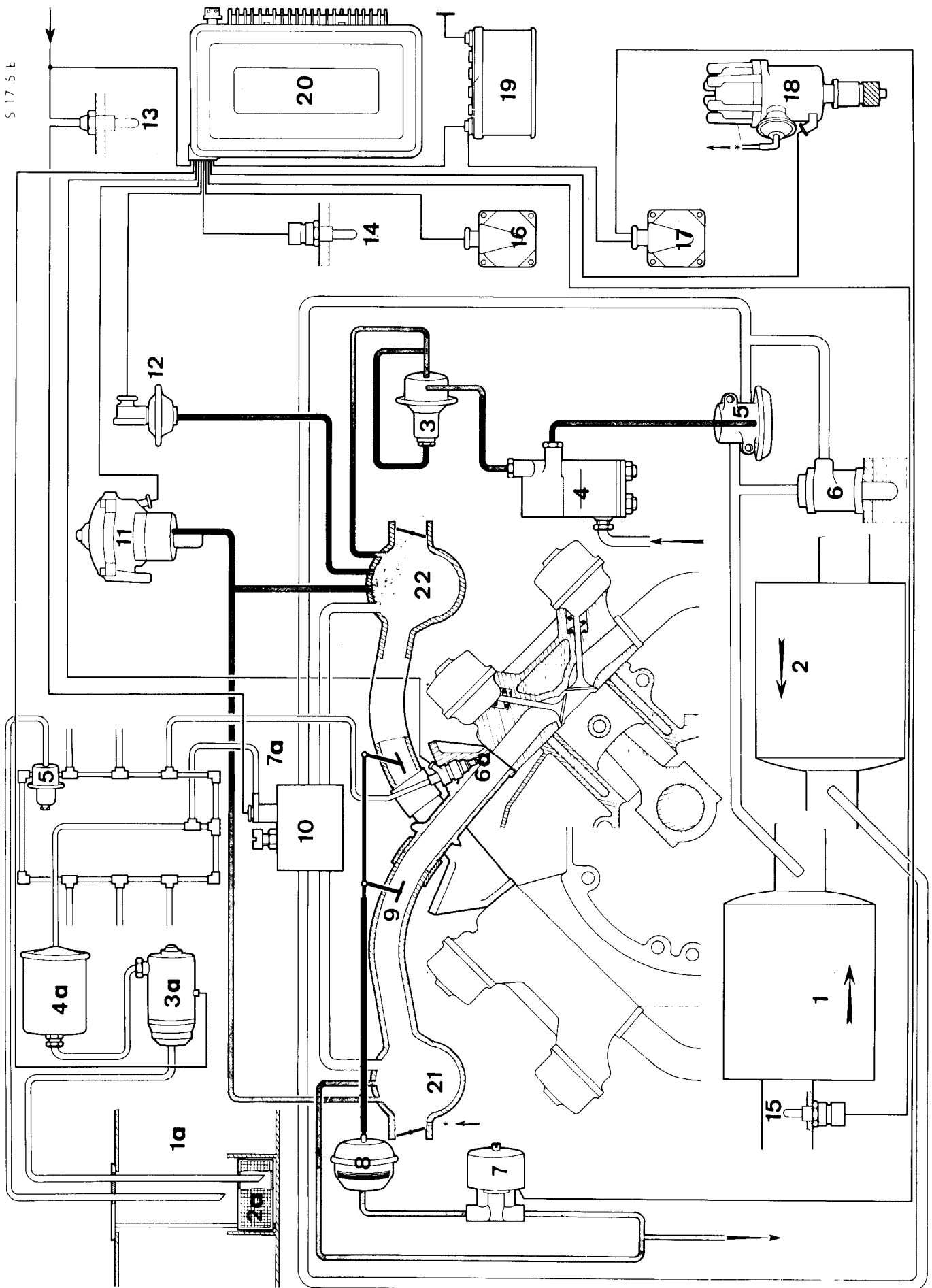
Drosselklappenschalter



Das Steuergerät bestimmt aufgrund dieser, ihm eingegebenen Informationen die Öffnungszeit der Einspritzventile; dies bewirkt, dass dem jeweiligen Lastzustand des Motors die richtige Benzinmenge zugeführt wird.



Elektronisches Steuergerät



KENNZEICHNUNG DER TEILE

- | | |
|---|------------------------|
| 1. Rechter Luftfilter | 1a. Kraftstoffbehälter |
| 2. Linker Luftfilter | 2a. Ansaugstutzen |
| 3. Steuerventil BOSCH | 3a. Kraftstoffpumpe |
| 4. Anreicherungsregler | 4a. Kraftstofffilter |
| 5. SMITHS-Ventil | 5a. Druckregler |
| 6. Zusatzluftschieber | 6a. Einspritzventil |
| 7. Elektro-Ventil | 7a. Kaltstartventil |
| 8. Unterdruckventil | |
| 9. Zusatzklappen | |
| 10. Zufuhrblock für Leerlauf Luft u. Zusatzluft | |
| 11. Druckfühler | |
| 12. Vollastschalter | |
| 13. Thermozeitschalter | |
| 14. Wassertemperaturfühler | |
| 15. Lufttemperaturfühler | |
| 16. Drosselklappenschalter (Rechter Krümmer) | |
| 17. Steuerschalter für Zusatzklappen (Linker Krümmer) | |
| 18. Zündverteiler | |
| 19. Batterie | |
| 20. Elektronisches Steuergerät | |
| 21. Rechter Krümmer | |
| 22. Linker Krümmer | |

INSTANDSETZUNG

Bei Betriebsstörungen, die auf die Einspritzanlage zurückzuführen sind, muss folgendermassen vorgegangen werden:

Bauteile der Einspritzanlage (mit BOSCH-Kontrollgerät oder CITROEN-Kontrollgerät 1494 mit Umkehrgehäuse CITROEN 1780) sorgfältig anhand der mitgelieferten Fehlersuchliste überprüfen.

Alle Bauteile müssen bei abgeklemmtem elektronischem Steuergerät geprüft werden.

Anschlüsse an den Bauteilen auf richtige Verbindung prüfen.

Wird kein Fehler festgestellt, sollte nicht gleich die Ursache beim Steuergerät angenommen, sondern die folgenden Masseanschlüsse überprüft werden:

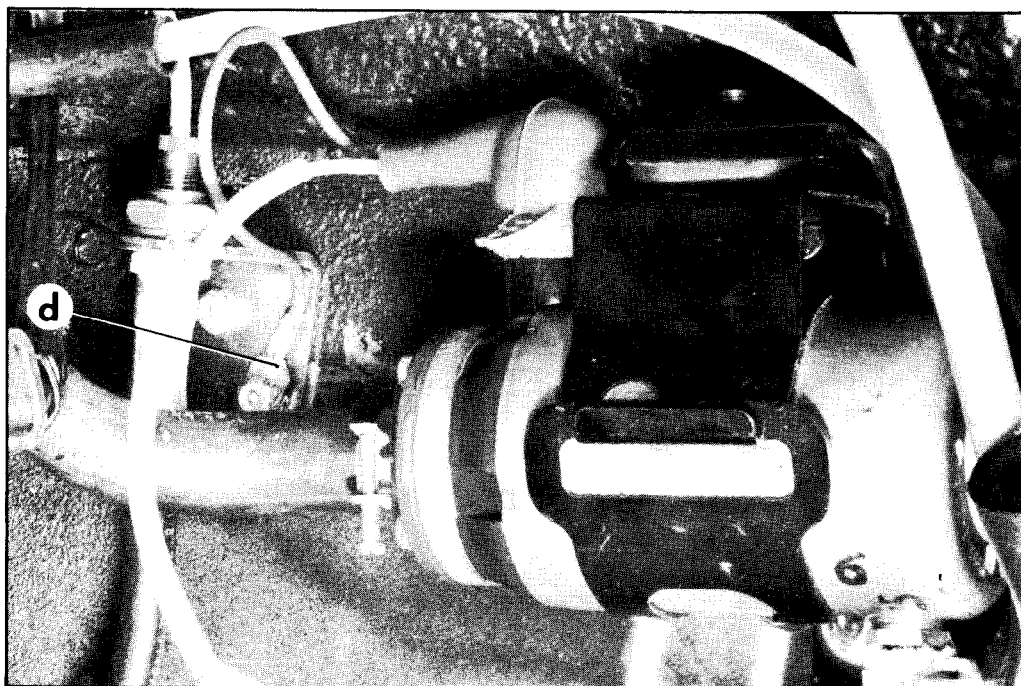
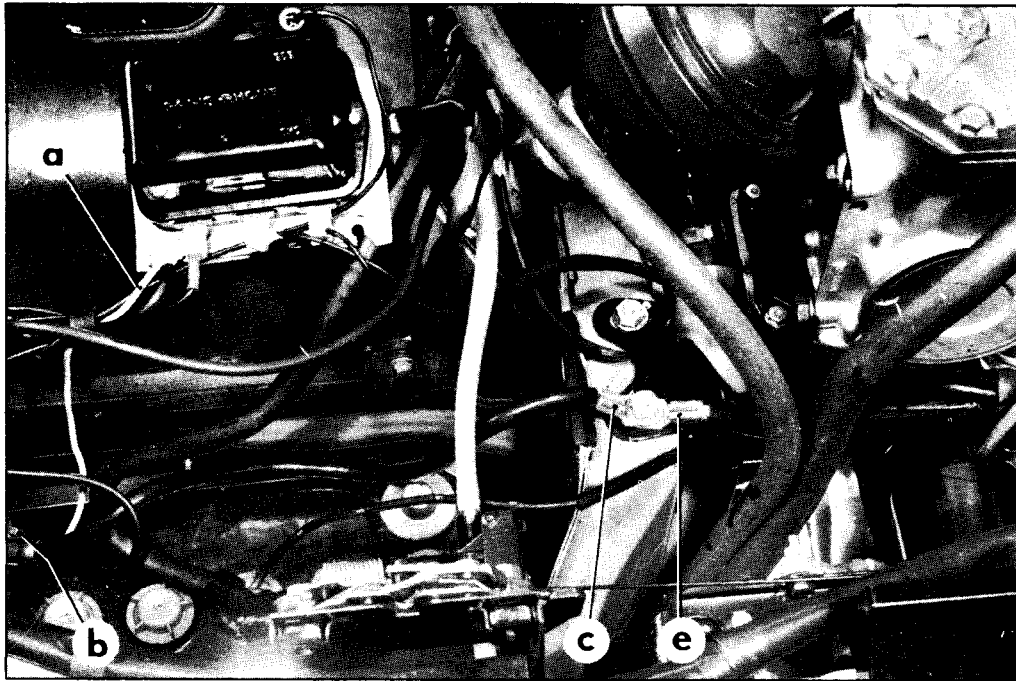
- am Spannungsregler bei (a)
 - am Leitungsbündel für die Einspritzanlage bei (b)
 - an der Batterie (c)
 - an der elektrischen Pumpe bei (d)
 - an der Karosserie bei (e) und am Motor
- } Siehe Abbildung

(Anzug der Schrauben prüfen und durch Ziehen an den Leitungen, prüfen, ob diese richtig an den Klemmen eingepresst sind).

WICHTIGE ANMERKUNG

Einige Vorsichtsmassnahmen müssen bei den Kontrollen berücksichtigt werden, um Beschädigungen an Bauteilen der Einspritzanlage zu vermeiden:

- Keine Kontrollen ohne BOSCH- oder CITROEN 1494 - Kontrollgerät mit Umkehrgehäuse CITROEN 1780. Die Fehlersuchliste, die den Geräten beigelegt ist, muss unbedingt eingehalten werden.
- Es ist grundsätzlich verboten, Leitungsschluss durch Masseschluss oder mittels Prüflampe zu kontrollieren.
- Fahrzeug niemals mit einer höheren Spannung als 12 Volt anlassen.



TR 485/72
Berichtigung und Ergänzung zu
TR 461/72 vom 18.10.72
Fahrzeuge SM
(SB Serie SC)
Elektronische Benzineinspritz-
anlage.
Technische Daten

H/UH
Aus

15. November 1972

I. BERICHTIGUNG

Seite 2 § 3, Zylinderköpfe

Lies : Einlasskanäle (Krümmeranschluss) anstatt Einlassventilsitze.

Seite 3, § 10 Zündung, Abs.b)

Der dort vorhandene Text wird durch folgenden Text ersetzt :

- b) Einstellung des Zündverteilers bei 2000 U/min, Motor $22^{\circ} \pm 1^{\circ}$
(Unterdruckdose abgeschlossen)
Kontrolle der Funktion der Unterdruckdose :

Leerlauf auf $925 + 25$ U/min einstellen. Die Frühzündung muss bei 925 U/min - $\bar{1}^{\circ}$ (bei angeschlossener Unterdruckdose) betragen. Wenn man unter dieser Bedingung die Unterdruckdose abschliesst, so muss der Motor beschleunigen, was beweist, dass die Unterdruckbetätigung funktioniert.

Seite 4, § III KUPPLUNG

zum Text hinzufügen :

ANM : Es ist notwendig, mit dem neuen Kupplungsmechanismus (Ref. Nr. FERODO 235 DBRI 530) oder (Ref. Nr. CITROEN 5432503) die abgeänderte Kupplungsscheibe mit einem Durchmesser von 228,6 mm mit abgefaster Nabe einzubauen. (5 432 504). Dagegen ist es möglich, eine neue Kupplungsscheibe mit abgefaster Nabe zusammen mit einem früheren Kupplungsmechanismus einzubauen.

Seite 4, § GETRIEBE, Abs b) Bereifung , lies :

Bereifung vorn und hinten : 205/70 VR 15 XWX MICHELIN (schlauchlos).

Seite 5, § VIII KLIMAANLAGE : zum Text hinzufügen :

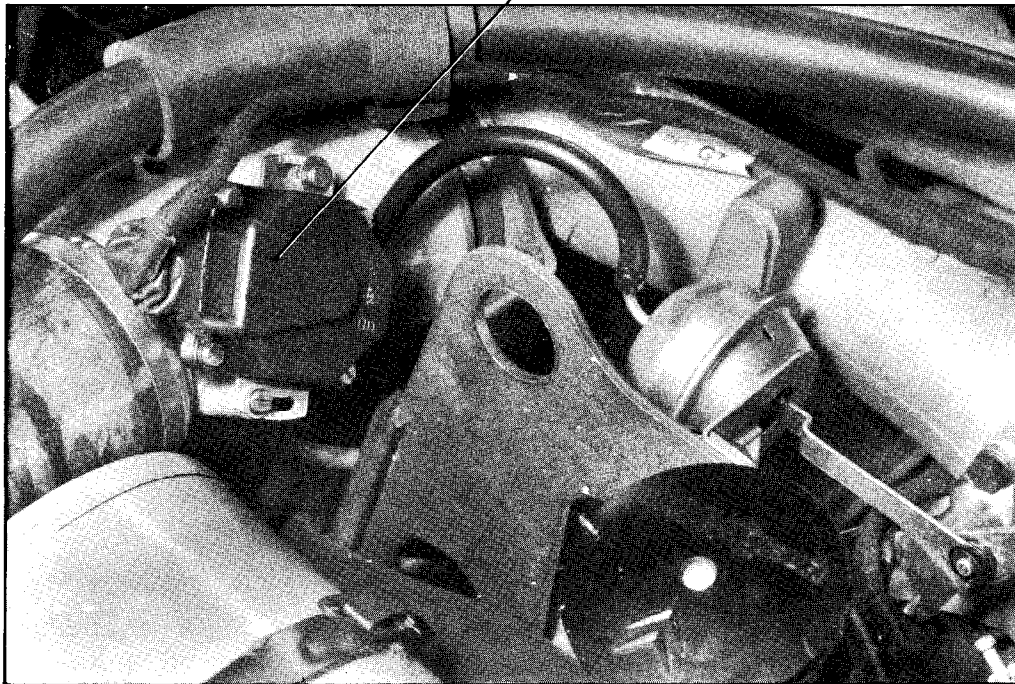
Die ersten Fahrzeuge mit elektronischer Benzineinspritzung wurden mit einem Kompressor von 147 cm^3 , Ref. Nr. YORK F 209 R (Platte hinten am Kompressor befestigt), CITROEN Ref. Nr. 5 421 018, ausgerüstet. Dieser Kompressor wurde durch den Kompressor von 98 cm^3 ersetzt (Ref. Nr. YORK- F 206) oder CITROEN Ref. Nr. 5 400 401), der früher bei den Vergaserfahrzeugen eingebaut war.

Bei Reparatur : Die beiden Kompressoren sind untereinander austauschbar.
Das ET-Lager liefert nur noch den Kompressor mit 98 cm³ (CITROEN Ref. Nr. 5 400 401) oder (Ref. Nr. YORK - F 206). Der Kompressor 147 cm³ wird nur für die USA und KANADA geliefert.

Seite 19, - Abb. 11097 durch untenstehende Abb. 11109 ersetzen.

Schalter an Drosselklappenachse

11109



II. ERGÄNZUNG

BEZEICHNUNG UND NUMERIERUNG DER NEUEN TEILE DER ELEKTRONISCHEN BENZINEINSPRITZANLAGE

	<u>ET Nr.</u>
Steuergerät Bosch 0 280 001 012 (mit grünen Etiketten markiert) . . .	5 413 482 W
Druckfühler 0 280 100 036	5 413 479 N
Schalter an Drosselklappenachse (Betätigung d. Zusatzklappen)	5 422 878 B
Steuerventil Bosch 0 280 160 107	5 430 049 X
Umlenkventil Smiths (FVP 2304)	5 422 294 D
Betätigung für Zusatzluft Bosch 0 280 140 023	5 422 266 Z
Elektroventil Weber	5 431 662 E
Unterdruckdose	5 430 356 J
Zündverteiler SEV Marchal 411 400 02	5 421 100 A
Auslöser SEV Marchal 413 01 213	5 435 647 V
Bosch-Pumpe A 580 112 340	5 421 733 F
Bosch-Filter A 450 044 108	5 424 564 C
Einspritzventil für Kaltstart Bosch 0 280 170 012	5 414 490 C
Einspritz-Kabelbündel (am Karosserieteil)	5 419 022 N
Kabelbündel für Kraftstoffpumpe	5 419 024 K
Kabelbündel Lichtmaschine -Regler.	5 429 676 T
Einspritz-Kabelbündel (am Motorteil)	5 419 023 Z
Kabelbündel am linken Kotflügel	5 419 025 W

ANM. :

Die folgenden Teile der elektronischen Einspritzanlage bleiben die gleichen wie beim Modell DX. IE.

- Volllastschalter
- Wassertemperaturfühler
- Lufttemperaturfühler
- Einspritzventile
- Drosselklappenschalter
- Thermo-Zeitschalter