



ISAYDINGDONG.CO.UK

TRIUMPH
TRIUMPH
TRIUMPH
TRIUMPH

Spitfire **MLK3**

libretto manutenzione



TRIUMPH

Spitfire
MLK3

LIBRETTO USO E MANUTENZIONE

Stampato dalla
STANDARD-TRIUMPH SALES LTD.
COVENTRY, INGHILTERRA

Membro della Leyland Motors Group



TRIUMPH SPITFIRE Mk. 3

IMPORTANTE

PER RAGIONI DI SICUREZZA, NON E' MAI TROPPO INSISTERE SULL'IMPORTANZA DI MANTENERE I PNEUMATICI ALLA PRESSIONE CORRETTA. TALI PRESSIONI VANNO CONTROLLATE ALMENO OGNI DUE SETTIMANE O OGNI 1000 MIGLIA, E MANTENUTE SECONDO LE NORME DETTAGLIATE A PAGINA 25.

Introduzione

Progettata e costruita per garantire un servizio ottimo e una lunga durata, la vostra Spitfire Mk. 3 incorpora anche molte caratteristiche di sicurezza, che aggiungono una maggior confidenza alla guida.

Si prega di leggere con attenzione il contenuto di questo libretto che offre, nella maniera più semplice possibile, quelle informazioni che sono necessarie per una buona funzionalità, cura e manutenzione regolare della vettura.

Nel caso non abbiate la possibilità, o preferiate eseguire le varie regolazioni e le operazioni di manutenzione regolare qui descritte, Vi preghiamo di usare lo Schema Tagliandi di Manutenzione la cui descrizione trovasi in un libretto separato che viene fornito con la vettura.

IMPORTANTE

In tutte le richieste di Assistenza o di Parti di Ricambio, Vi preghiamo di citare il Numero di Commissione (Numero Chassis) e i Numeri di Verniciatura e di Tappezzeria.

POSIZIONE DEI NUMERI DI COMMISSIONE E DEI GRUPPI

Numeri di Commissione, Verniciatura e Tappezzeria - Sul Pannello Laterale Sinistro della Cappottatura Cruscotto (Lo si può vedere sollevando il cofano).

Numero Motore - Sul Lato Sinistro del Blocco Cilindri.

Numero Scatola Cambio - Sul Lato Destro della Flangia di Alloggiamento Frizione.

Numero Assale Posteriore - Sulla Flangia Alloggiamento Ipoide.

Nota: L. S. e L. D. si riferisce al Lato Sinistro e al Lato Destro del veicolo dalla posizione di guida.

STANPART

Servizio Parti di Ricambio

Le parti di ricambio non vengono fornite dalla fabbrica direttamente al pubblico, ma vengono dirette ai Distributori che, a loro volta, forniscono i loro Concessionari.

Le parti di ricambio originali si trovano sul mercato col marchio "Stanpart". La qualità del materiale impiegato e la cura con cui vengono costruite, ne garantiscono la perfetta funzionalità e la massima durata. Vi consigliamo perciò di insistere per ottenere parti di ricambio originali in caso di necessità. Ricordate che ogni

diritto alla garanzia decade se sulla Vostra autovettura non verranno montate parti di ricambio originali "Stanpart".

Le descrizioni e le illustrazioni inserite in questo libretto non sono impegnative. La CASA COSTRUTTRICE si riserva quindi il diritto pur attenendosi alle caratteristiche di base dei modelli qui descritti ed illustrati - di apportare, in qualsiasi momento e senza impegnarsi ad aggiornare tempestivamente questo libretto, quelle modifiche di particolari, accessori e gruppi che ritenesse convenienti per qualsiasi esigenza di carattere tecnico-commerciale.

Lista delle Sezioni

	Pagina
Introduzione	3
Posizione dei Numeri dei Gruppi	4
Controlli, Strumenti e Indicatori	6
Overdrive	12
Cinture di Sicurezza	13
Sedili	14
Serrature e Chiavi	15
Capote	17
Hard Top	20
Ruote e Pneumatici	21
Norme per la Guida	26
Manutenzione della Carrozzeria	28
Circuito di Raffreddamento	29
Impianto Elettrico	32
Tabella Lampadine	41
Manutenzione	46
Regolazioni di Funzionamento	60
Lubrificanti Raccomandati	70
Tavola di Lubrificazione	72
Sommario di Lubrificazione	73
Caratteristiche generali	74
Indice	77

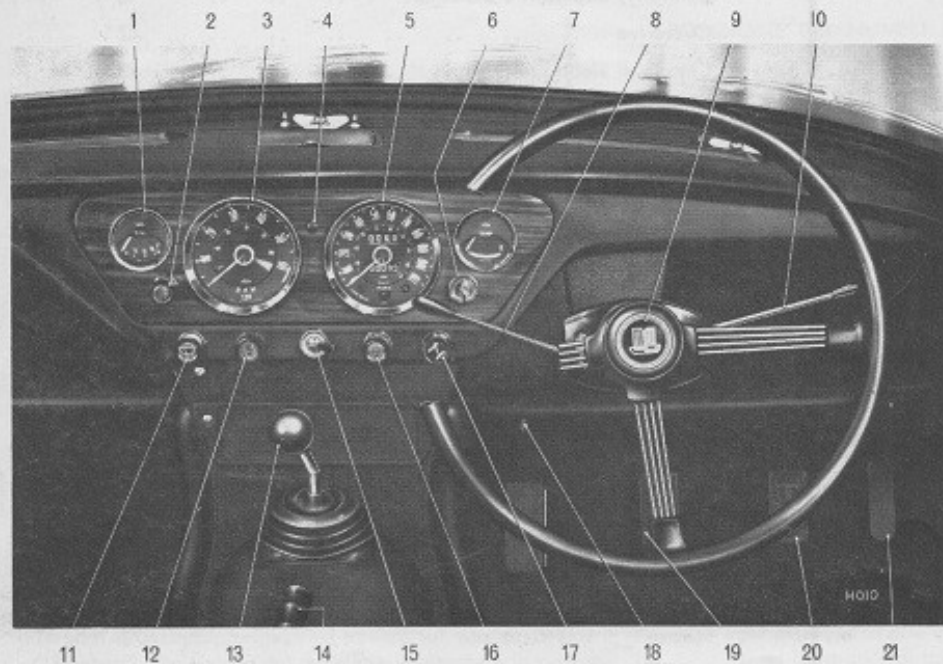
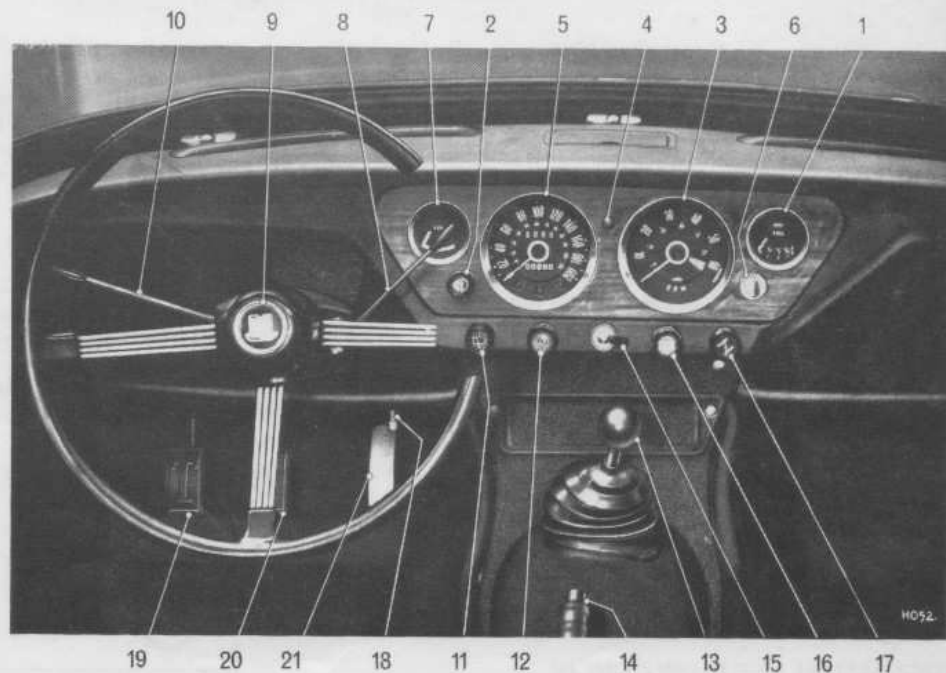


Fig. 2

1. Indicatore livello carburante
2. Commutatore luci
3. Contagiri
4. Segnalatore luce di direzione
5. Tachimetro
6. Interruttore Accensione/Avviamento
7. Indicatore temperatura
8. Interruttore a leva per luci
9. Clacson
10. Comando indicatore di direzione
11. Interruttore tergicristallo
12. Comando lavavetro
13. Leva cambio
14. Leva freno a mano
15. Interruttore ventola riscaldatore

Fig. 3

- 16. Comando riscaldamento
- 17. Comando aria
- 18. Comando azzeramento contachilometri
- 19. Pedale frizione
- 20. Pedale freno
- 21. Pedale acceleratore
- 22. Contachilometri parziale)
- 23. Contachilometri)
- 24. Luce spia abbaglianti) Fig. 7
- 25. Luce spia pressione olio)
- 26. Luce spia accensione)
- 27. Comandi distribuzione aria) Fig. 8



CONTROLLI, STRUMENTI E INDICATORI

I comandi, apparecchi di controllo ed indicatori nelle Figg. 2 e 8 e descritti nelle pagine che seguono, sono sistemati in posizione tale da permettere la massima facilità di manovra e la minima possibilità di errore. I numeri fra parentesi sottoriportati si riferiscono agli strumenti e comandi elencati alle pagine 6 e 7.

INDICATORE LIVELLO CARBURANTE (1)

Indica il contenuto approssimativo di carburante nel serbatoio. Inserendo l'accensione, l'ago si muove lentamente sulla scala graduata, ed impiega circa un minuto per ottenere una lettura ferma, che manterrà, malgrado i movimenti della vettura, fino a che il livello si abbassa o l'accensione viene disinserita.

COMMUTATORE LUCI (2)

Tirare nella prima posizione per far funzionare le luci; tirare nella seconda posizione per illuminare gli strumenti. Fare riferimento al n. 8 qui sotto.

CONTAGIRI (3)

Indica la velocità del motore in giri per minuto ed è tarato in divisioni di 500 che si estendono fino a 6500. La gamma di velocità entro il segmento colorato è soggetta ai Limiti di Velocità Raccomandati menzionati a pagina 27.

SEGNALATORE LUCE DI DIREZIONE (4)

La luce spia direzione lampeggia ad intermittenza quando si in-

serisce l'accensione e si aziona il comando indicatore di direzione.

Se non si dovesse accendere la luce quando si aziona il comando, vuol dire che si è rotto un filamento nelle lampadine di lampeggiamento posteriore o anteriore sul lato corrispondente alla luce non funzionante, oppure si è rotto un filamento nella lampadina di segnalazione.

TACHIMETRO (5)

In aggiunta all'indicazione della velocità del veicolo espressa in miglia e in chilometri orari, lo strumento indicato nella Fig. 3 include anche i dispositivi indicatori e spie (22-26, vedere Fig. 7).

INTERRUTTORE ACCENSIONE/AVVIAMENTO (6)

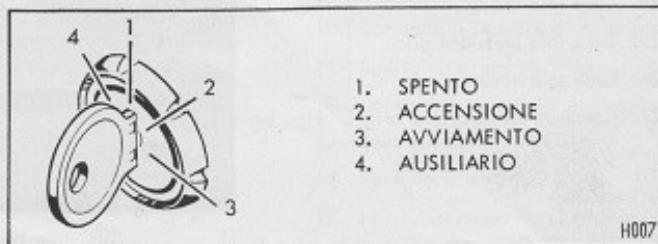


Fig. 4

APPARECCHI DI CONTROLLO, STRUMENTI E INDICATORI

L'interruttore abbinato per l'accensione ed avviamento, Fig. 4, è azionato dalla stessa chiavetta impiegata per il bloccaggio della portiera dal lato di guida. L'interruttore ha quattro posizioni: 4, ausiliaria; 1, spento (nella quale posizione la chiave può essere tolta); 2, accensione; 3, avviamento.

Con la chiave in posizione "spento", girarla verso destra per inserire l'accensione e i circuiti ausiliari.

Per azionare il motorino di avviamento, girare la chiavetta in senso orario vincendo la resistenza della molla. Appena il motore è acceso, lasciare la chiavetta che tornerà nella posizione "accensione". Se il motore non si accende, aspettare fino a che il motorino di avviamento non sia fermo prima di riportare la chiavetta nella posizione "avviamento".

Girando la chiavetta in senso antiorario nella posizione "ausiliario" si potrà usare la radio a vettura ferma e senza inserire l'accensione.

TERMOMETRO ACQUA (7)

La temperatura dell'acqua è normale quando l'ago si trova nel settore centrale del quadrante. Se l'ago si sposta verso la tacca di temperatura massima, fermare immediatamente il motore, lasciarlo raffreddare e controllare il livello del refrigerante nel radiatore. Fare riferimento a pagina 47.

INTERRUTTORE A LEVA PER LUCI (8)

Spostare la leva interruttore nella posizione superiore per azionare le luci di posizione soltanto; spostare la leva nella posizione di centro per gli abbaglianti; quando gli abbaglianti sono accesi, la

luce di segnalazione contenuta nel tachimetro diventa blu; spostare la leva nella posizione inferiore per gli anabbaglianti. Sollevando la leva verso il volante si può lampeggiare.

CLACSON (9)

Premere per il funzionamento.

COMANDO INDICATORE DI DIREZIONE (10)

Spostare la leva di comando in senso antiorario per azionare gli indicatori di direzione di sinistra e in senso orario per quelli di destra

INTERRUTTORE TERGICRISTALLO (11)

Tirare il pomello per azionare i tergicristalli, e spingere per spegnerli; in quest'ultimo caso i tergicristalli torneranno automaticamente alla base del parabrezza. I tergicristalli funzionano solo ad accensione inserita.

COMANDO LAVAVETRO (12)

Il comando lavavetro va usato soltanto con il tergicristallo. Premere il comando per spruzzare il liquido sul parabrezza e mettere in azione i tergicristalli per disperdere lo sporco. Se il lavavetro è rimasto a lungo inattivo, sarà necessario premere ripetutamente il pomello per ricaricare il sistema.

LEVA DEL CAMBIO (13)

Spostando la leva del cambio dalla posizione di "folle", si innestano le diverse marce nella maniera seguente:

APPARECCHI DI CONTROLLO, STRUMENTI E INDICATORI

1a marcia	Portare la leva in avanti a sinistra
2a marcia	Portare la leva indietro a sinistra
3a marcia	Portare la leva in avanti a destra
4a marcia (Diretta)	Portare la leva indietro a destra
Retromarcia	Prendere la leva in giù, spostarla all'estrema sinistra e in avanti. Inneestare la retromarcia soltanto a veicolo fermo.

Assicurarsi che la leva sia in posizione di "folle" prima di accendere il motore.

LEVA DEL FRENO A MANO (14)

Per azionare il freno sulle ruote posteriori, tirare la leva del freno a mano e trattenerla in posizione premendo il bottone sulla parte superiore della leva (Fig. 5). Per togliere il freno a mano tirarlo

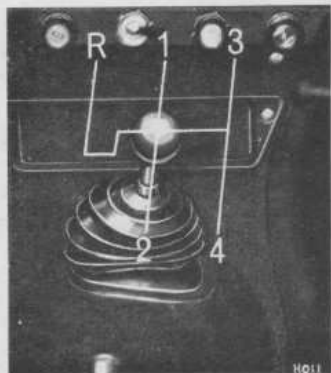


Fig. 5



Fig. 6

leggermente in su per liberare il dente di arresto; riportare quindi la leva nella posizione di riposo.

INTERRUTTORE VENTOLA RISCALDATORE (15)

Il motorino del compressore, che è controllato da un interruttore articolato, può essere usato per aumentare il flusso di aria calda o fredda. Spostare l'interruttore a sinistra per azionare il motorino e a destra per spegnerlo.

COMANDO RISCALDAMENTO (16)

Il comando riscaldamento aziona una valvola per l'acqua che regola il flusso dell'acqua attraverso il gruppo del riscaldatore. Il comando può venir posizionato in qualsiasi posizione si richieda. La valvola per l'acqua è chiusa quando il comando viene premuto; si può ottenere il calore massimo quando si tira il comando.

COMANDO ARIA (17)

Il comando aria viene usato per arricchire la miscela di carburante per facilitare le partenze a freddo. Girare il comando in senso orario prima di tirare ed in senso antiorario per bloccarlo nella posizione desiderata. (Vedere il paragrafo "Avviamento a freddo" a pagina 26).

PEDALI DELLA FRIZIONE, DEL FRENO E DELL'ACCELERATORE (19, 20, 21)

Questi pedali sono convenzionali e non hanno bisogno di nessuna spiegazione, eccetto quella di ricordare il guidatore dell'inutile usura del meccanismo della frizione che risulta dal riposare il piede sinistro sul pedale.

CONTACHILOMETRI PARZIALE (22, Fig. 7)

Le cifre entro l'apertura al di sopra del centro del quadrante possono essere usate per registrare la distanza di ciascun viaggio, purché le cifre vengano inizialmente disposte a zero. Questo si può eseguire girando la manopola in senso orario (18), Figg.2 e 3, che si estende in giù dal di dietro dello strumento.

CONTACHILOMETRI (23, Fig. 7)

Le cifre entro l'apertura al di sotto del centro del quadrante indicano il percorso totale in miglia del veicolo e possono fare da guida per la lubrificazione e manutenzione periodiche.

LUCE SPIA ABBAGLIANTI (24, Fig. 7)

L'indicatore sul lato sinistro del quadrante inizia a lampeggiare quando si azionano gli abbaglianti e termina quando i fari frontali sono in posizione "antiabbaglianti".

LUCE SPIA PRESSIONE OLIO (25, Fig. 7)

Quando è inserita l'accensione, si accende una luce verde, che si spegne quando il motore gira oltre il minimo. Se la luce rimane accesa con il motore a regime normale, fermare il motore e controllare il livello dell'olio nella coppa. In caso quest'ultimo fosse normale, fare immediatamente controllare il sistema di lubrificazione.

LUCE SPIA ACCENSIONE (26, Fig. 7)

Si accende con luce rossa quando è inserita l'accensione e si spegne quando il motore viene accelerato. Se ciò non avviene, significa che il sistema di ricarica della batteria è difettoso ed è quindi opportuno controllarlo immediatamente.

COMANDI DISTRIBUZIONE ARIA (27, Fig. 8)

La distribuzione dell'aria calda e fredda viene controllata da due valvole a cerniera situate sotto il cruscotto e vicine ai piedi del guidatore e del passeggero. Quando le cerniere si chiudono, il flusso massimo di aria viene diretto al parabrezza per sbrinare o disgelare. Quando le cerniere sono completamente aperte, il flusso massimo di aria viene diretto nella zona adiacente ai piedi.



Fig. 7

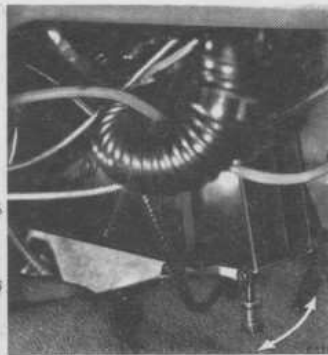


Fig. 8

OVERDRIVE

OVERDRIVE (FACOLTATIVO)

Un gruppo "overdrive" serve come metodo conveniente per fornire, a volontà, un rapporto di trasmissione totale numericamente inferiore per ridurre la velocità del motore e per migliorare l'economia del carburante.

Il gruppo overdrive Laycock de Normanville incorpora un meccanismo ad ingranaggi epicicloidali che sono innestati, per dare la condizione di moltiplicatore di velocità, da una frizione a cono che si sposta sotto l'influenza della pressione idraulica generata da una piccola pompa a pistone. Quando la pressione viene rilasciata attraverso una valvola di controllo, la frizione viene richiamata e trattenuta mediante molle di compressione. Grazie a una frizione a rullo unidirezionale si può innestare o disinnestare l'overdrive, trasmettendo piena potenza senza perdita di velocità.



Fig. 9



Fig. 10

La valvola di comando idraulica è collegata a un solenoide elettromagnetico, che viene azionato da un relé mediante un interruttore a due posizioni montato sulla colonna dello sterzo. (Figg. 9 e 10).

I migliori benefici si ottengono naturalmente quando si impiega prudentemente l'overdrive, giacché il fatto principale è che il veicolo continui a funzionare facilmente senza che il motore ne venga affaticato, insieme alla quantità minima di apertura della farfalla necessaria per mantenere questa condizione.

Velocità massima di disinnesto : 4800 g. p. m.

La velocità precedente di disinnesto corrisponde all'incirca ai giri massimi nella marcia normale.

Il disinnesto dell'overdrive a velocità più alte di quella sopra indicata, può causare qualche danneggiamento per la variazione eccessiva di velocità.

FUNZIONAMENTO

Per l'innesto dell'overdrive spostare in giù l'interruttore di selezione e in su per il disinnesto.

LUBRIFICAZIONE

Sia per il gruppo overdrive che per la scatola del cambio viene impiegato lo stesso tipo di olio; un foro interno per l'olio permette il trasferimento del flusso dalla scatola del cambio nel gruppo overdrive fino a che si ottiene un livello comune.

Eeguire periodici controlli e rabboccare il livello dell'olio del gruppo scatola cambio-overdrive attraverso l'orificio di riempimento della scatola del cambio. (Fare riferimento alla pagina 51).

CINTURE DI SICUREZZA (FACOLTATIVE)

Si è studiato il sistema di apporre cinture di sicurezza con attacco a tre punti; i punti di ancoraggio sono incorporati nel veicolo e vengono indicati nelle Figg. 12 e 13.

MONTAGGIO CINTURE

Togliere il bullone di ancoraggio della cintura diagonale, la rondella e il collare da ciascun arco di ruota, passare il bullone attraverso l'attacco della cintura, montare la rondella e il collare, come indicato nella Fig. 11, e rimontare sul veicolo. Mediante ganci a molla, montare la cintura orizzontale sui bulloni ad occhiello, Fig. 13. La cintura diagonale, quando montata sull'arco ruota, sarà un pò girata; questa è infatti la posizione corretta.

IMPIEGO DELLE CINTURE

Passare l'estremità della fibbia attorno ai fianchi, e stringere la cintura pressando la piastra di bloccaggio nell'incastatura con la fibbia. Questo si denota con uno scatto. Per allentare la cintura pressare il pannello di centro.

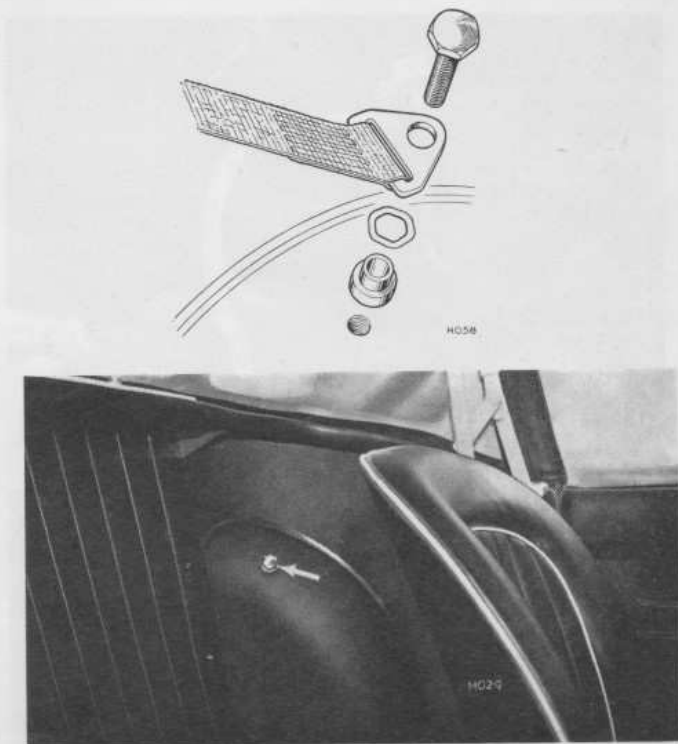


Fig. 11 (in alto)

Fig. 12 (in basso)

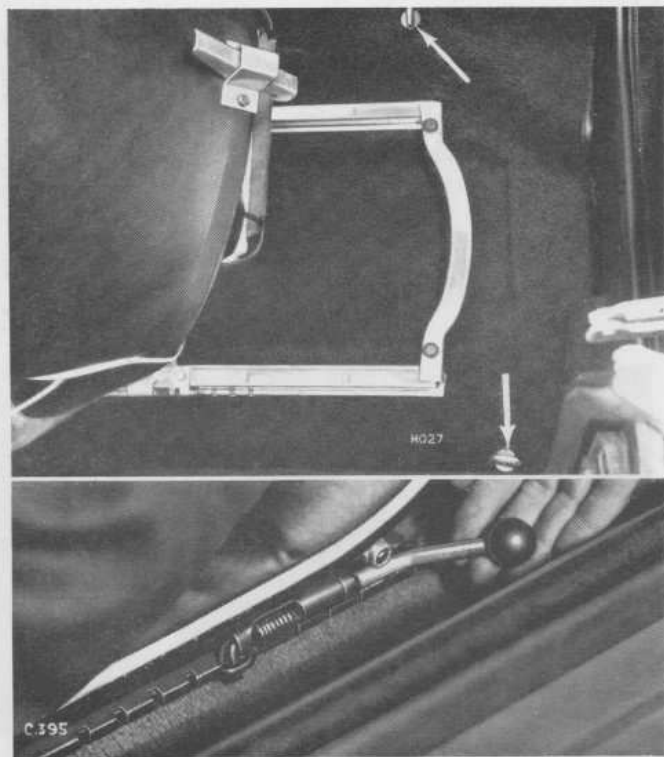


Fig. 13 (in alto)

Fig. 14 (in basso)

REGOLAZIONE CINTURA

La cintura dovrebbe essere regolata in modo tale da poter essere appena aderente al corpo. La cintura orizzontale dovrebbe essere abbastanza stretta e la fibbia deve poggiare sul fianco vicino il centro del veicolo.

Regolazione sulla metà inferiore della cintura:

Allentare ogni tensione sulla cintura e tirarla sul rullo nella fibbia; il rullo ha un'azione autobloccante ed una volta che la cintura è stata regolata, si bloccherà in posizione.

Regolazione sulla metà superiore della cintura:

Tirare il cursore grigio sulla parte inferiore della cintura orizzontale verso l'alto per accorciare, e verso il basso per allungare.

PULIZIA

Se si macchiano le cinture di sicurezza, esse possono venir pulite a secco. Lo smacchiatore dovrà conoscere natura dello sporco. Le cinture si puliscono normalmente con sapone o normali detergenti sciolti in acqua calda.

REGOLAZIONE SEDILE (Fig. 14)

I sedili del posto di guida e del passeggero sono regolabili all'altezza delle gambe sollevando la leva sul lato esterno di ciascun sedile e facendo quindi scorrere il sedile nella posizione desiderata. Far riinnestare la leva nel più vicino dente di arresto. Quando il morsetto sulla base del retro del sedile viene allentato, entrambi i sedili si inclineranno in avanti per poter dare accesso nel compartimento posteriore.

SERRATURE E CHIAVI

Il veicolo viene fornito con due serie di chiavi; la serie di ricambio si ottiene dal concessionario di vendite. Una chiave viene usata per azionare l'accensione, mentre l'altra è per il bagagliaio e serrature porte.

SERRATURE PORTE (Fig. 15)

Sono montate serrature speciali "anti-sbattimento" su entrambe le porte e vengono azionate sulla parte esterna o tirando dal di dentro la leva di comando a distanza. Per chiudere la porta dal di dentro, inserire la chiavetta ed eseguire un quarto di giro dalla posizione di chiusura. La chiavetta ritornerà sotto la sollecitazione del carico a molla su una posizione verticale quando può essere tolta via.

LUBRIFICAZIONE

Una volta al mese, particolarmente durante il tempo freddo, applicare alcune gocce di olio fluido da macchina nelle scanalature della serratura e chiavi.

IMPORTANTE. Non applicare grasso nei cilindri della serratura.

SERRATURA COFANO (Fig. 16)

Il cofano viene aperto sollevando, quanto più possibile, una leva su ciascun lato per allentare i denti di arresto e il cofano nella sua parte posteriore.



Fig. 15 (in alto)

Fig. 16 (in basso)

Ciò fa girare il cofano sul suo ancoraggio su una posizione verticale ove viene trattenuto da un puntone pieghevole.

Per chiudere il cofano, tirare il centro del puntone (vedere freccia nella Fig. 17) simultaneamente supportando ed abbassando il cofano. Per bloccare, pressare ciascuna leva a livello con la parte laterale del cofano.

COPERCHIO DEL BAGAGLIAIO (Fig. 18)

Per aprire il coperchio del bagagliaio, girare la maniglia sbloccata in senso antiorario su una posizione verticale e sollevare il coper-

chio al suo limite prima di abbassarlo sul supporto telescopico.

Chiudere il coperchio sollevandolo leggermente per allentare il dente di arresto nel supporto telescopico, abbassare, e girare la maniglia che può venire bloccata girando la chiave in senso antiorario di mezzo giro.

COPERCHIO DI RIEMPIMENTO CARBURANTE (Fig. 19)

Il coperchio di riempimento carburante, situato in avanti al coperchio di bloccaggio del bagagliaio, viene aperto pressando una piccola leva sul lato del coperchio. Pressare il coperchio per chiudere.

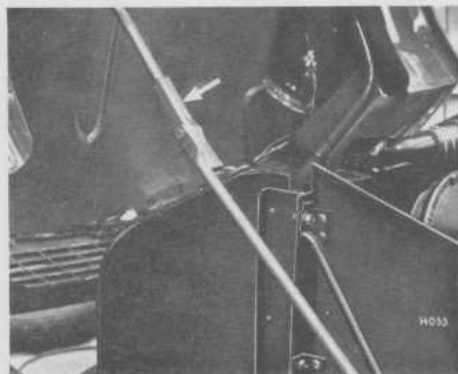


Fig. 17

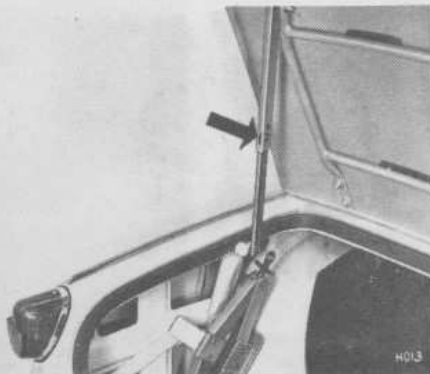


Fig. 18



Fig. 19

CAPOTE

La capote, che è fatta di materiale polivinilico, è supportata da un telaio cernierato. Il gruppo si piega in giù nella parte posteriore della vettura e rimane in posizione mediante una copertura.

SOLLEVAMENTO DELLA CAPOTE

Sganciare e togliere la copertura. Piegare i lati del tessuto della copertura e tirare il tessuto verso l'esterno sul coperchio del bagagliaio.

Sollevando la guida frontale del cofano, alzare il gruppo abbastanza da permettere che il tessuto poggi in maniera uniforme sul telaio. Assicurare i fermi (quattro per ciascun lato, Fig. 22) sulla carrozzeria. Situare la guida frontale della copertura sulla guida frontale del parabrezza ed assicurare i giunti a ginocchiera (Fig. 21). Battere il secondo bastoncino della copertura (indicato con freccia nella Fig. 20) il più avanti possibile, ed assicurare i fermi (Fig. 20).

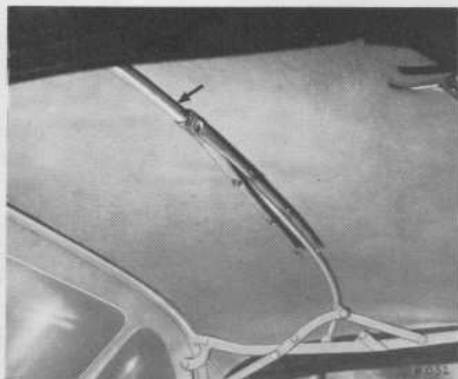


Fig. 20



Fig. 21

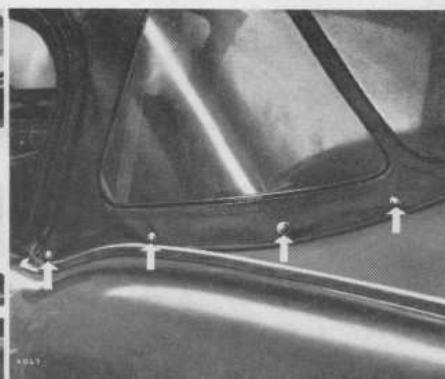


Fig. 22

ABASSAMENTO DELLA CAPOTE

Allentare i fermi che assicurano il tessuto al secondo bastoncino della copertura. Allentare i giunti (Fig. 21) e i fermi (quattro su ciascun lato, Fig. 22) assicurando i bordi della capote sulla carrozzeria. Pressare verso dietro la guida frontale della capote e leggermente verso l'alto, battendo allo stesso tempo verso dietro il secondo bastoncino (indicato con la freccia nella Fig. 20), fino a che il gruppo comincia a piegarsi. Continuare ad abbassare il telaio e tirare la parte

piatta del tessuto sopra il coperchio del bagagliaio (Fig. 23). Piegarlo in avanti il tessuto sui sostegni della capote e girare i lati verso l'interno (Fig. 24). Assicurarsi che sui finestrini Vibak non vi siano distorsioni e che il tessuto della capote non sia ostacolato dai suoi sostegni.

Trattenere la capote in posizione con la copertura (Fig. 25) nella maniera seguente:

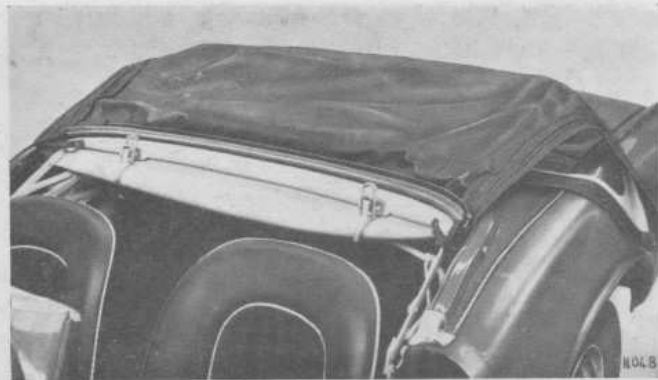


Fig. 23



Fig. 24

Attaccare la copertura sui fermi esterni e continuare l'operazione verso il centro. Attaccare i fermi con pilastri interni ed agganciare le tre striscie sotto il sostegno inferiore.

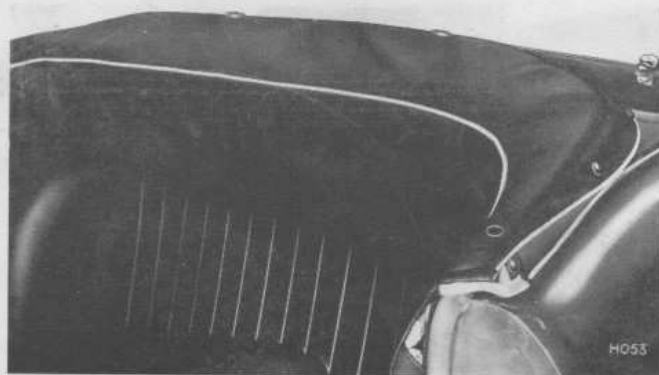


Fig. 25

COPERTURA PROTETTIVA (FACOLTATIVA) (Fig. 26)

Questa copertura fornisce all'interno del veicolo una protezione contro gli agenti atmosferici, quando viene abbassata la capote. Incorpora prigionieri a pressione per assicurarla alla vettura e una chiusura lampo che permette l'accesso sia all'uno che all'altro sedile anteriore o ad entrambi.

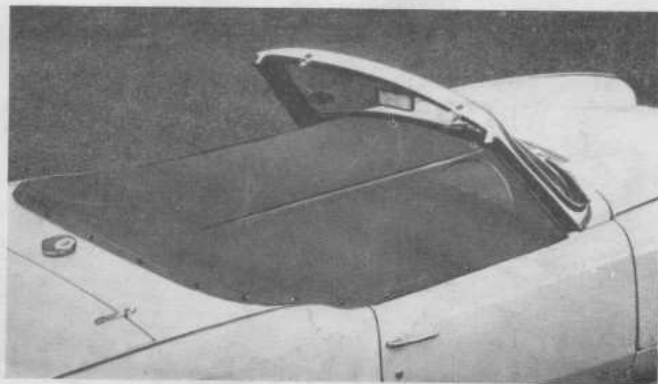


Fig. 26

HARD TOP (FACOLTATIVO)

Si può usare il veicolo come una macchina sportiva aperta rimuovendo il gruppo "hard top" nella maniera seguente:

Svitare i bulloni con testa a cupola che assicurano le staffe laterali dell'hard top sulle staffe a pilastri delle portiere (Fig. 27).

Togliere i bulloni con testa a cupola e le rondelle che assicurano l'hard top sulla guida anteriore del parabrezza (Fig. 28) e sul pan-

nello posteriore (Fig. 29).

Con l'aiuto di una seconda persona sollevare il gruppo dell'hard top.

Per rimontare l'hard top, eseguire all'inverso il procedimento precedente.

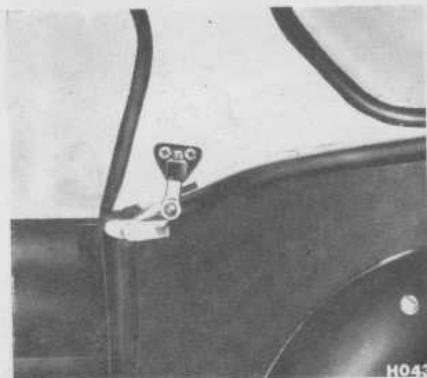


Fig. 27

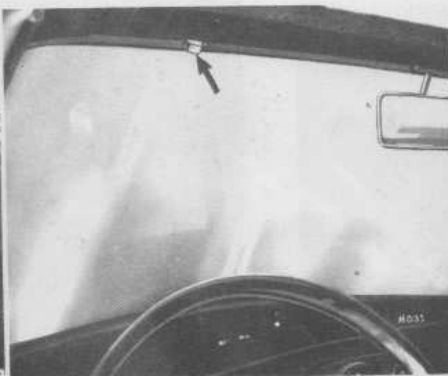


Fig. 28



Fig. 29

RUOTE E PNEUMATICI

RUOTA DI RICAMBIO E MARTINETTO

Gli attrezzi e la ruota di ricambio sono alloggiati nel bagagliaio, come mostrato nelle Figg. 30 e 31.

NOTA. Si può fornire una variante del martinetto.

Per togliere la ruota di ricambio, sollevare il coperchio e svitare il dado di ritegno (Fig. 31).

IL MARTINETTO (Figg. 32 e 33)

Posizionare il dado dei bulloni di fissaggio (indietro alla ruota anteriore e in avanti alla ruota posteriore) nella testa del martinetto, per sicurezza, quando si solleva una ruota.

Montare la maniglia nel martinetto e girarla per sollevare la ruota richiesta dal suolo.



Fig. 30



Fig. 31

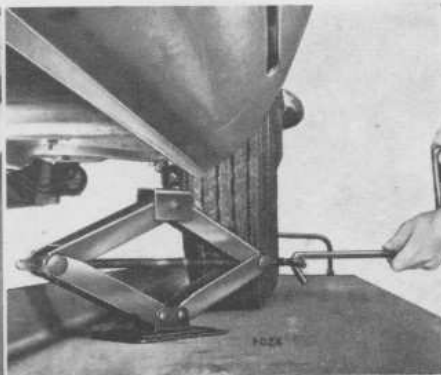


Fig. 32

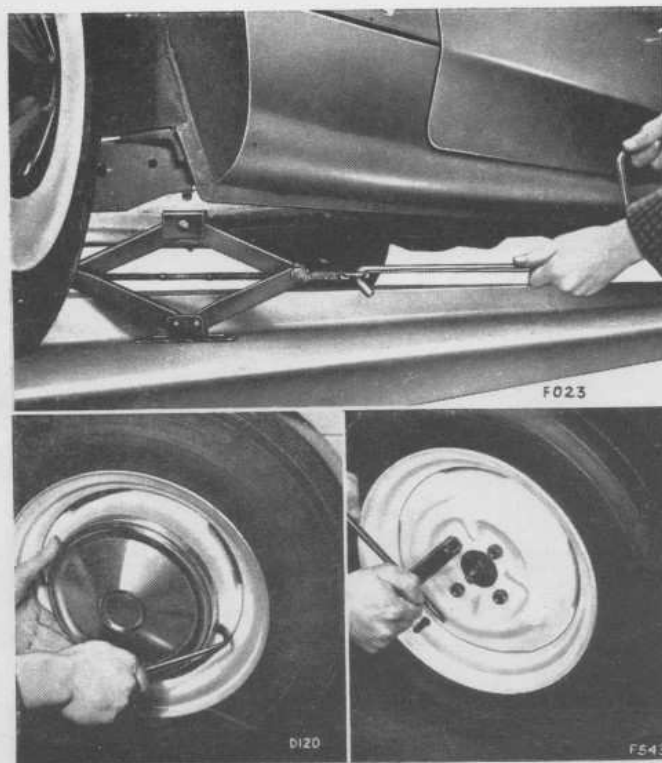


Fig. 33 (a sinistra)

Fig. 34 (in alto)

Fig. 35 (a destra)

COME CAMBIARE UNA RUOTA (Ruote in Acciaio Pressato)

1. Applicare fermamente il freno a mano e bloccare la ruota diagonalmente opposta a quella che si è sollevata.
2. Togliere la ruota di ricambio dal bagagliaio e assicurarsi che la sua pressione sia corretta.
3. Usando la speciale leva fornita nel corredo attrezzi, far leva sulla piastra del mozzo, come mostrato in figura, ed allentare leggermente i dadi della ruota.
4. Posizionare il martinetto in posizione e sollevare la ruota dal suolo. Se si dovesse sollevare il veicolo mentre esso è in discesa, bisogna esercitare la massima cura.
5. Togliere completamente i dadi delle ruote, cambiare le ruote e riposizionare i dadi.
6. Abbassare il martinetto, dare una stretta finale ai dadi delle ruote e rimontare la piastra del mozzo posizionando il suo bordo sopra le proiezioni della ruota e, dando con la mano un colpo netto, farla scattare in posizione.

RUOTE A RAGGI (FACOLTATIVE) (Fig. 36)

Prima di montare una ruota, controllare che il raccordo rastremato (A) e la corrispondente rastremazione del mozzo della ruota non siano danneggiati e che ciascuno presenti una superficie verniciata pulita. **NON INGRASSARE QUESTE SUPERFICI.** Assicurarsi che le parti seguenti siano integre, pulite e rivestite di grasso: scanalature (B), filettature delle viti, rastremazione esterna del mozzo della ruota (C) e rastremazioni grandi del dado della ruota.

Far scorrere la ruota sul raccordo e mentre la si spinge contro il centro del mozzo della ruota mantenere la posizione concentrica; simultaneamente avvitare sul dado di ritegno a mano fino a che si sente che la ruota si fissi nel raccordo rastremato.

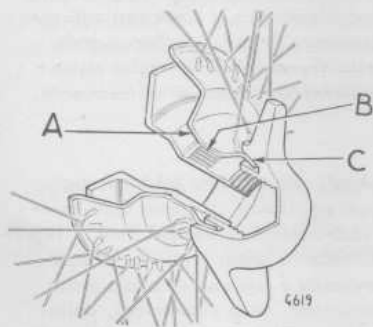


Fig. 36

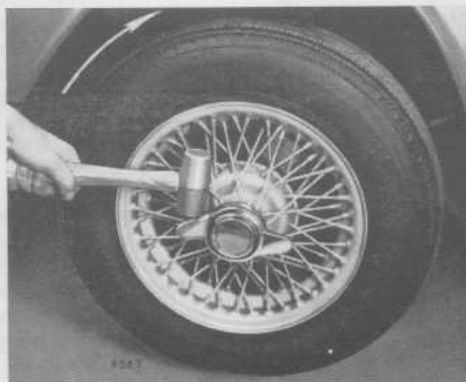


Fig. 37



Fig. 38

Stringendo la ruota con una mano, continuare a serrare colpendo le alette del dado con un martelletto soffice. Abbassare la ruota al suolo ed infine serrare. (Figg. 37 e 38).

Controllare che ciascun dado di ritegno della ruota venga serrato nella direzione opposta alla rotazione della ruota. Le istruzioni precedenti valgono ogni qual volta una ruota venga rimossa e riposizionata.

IMPORTANTE. I raccordi scanalati vanno montati sul lato corretto del veicolo - raccordi con filettatura a sinistra sul lato destro e raccordi con filettatura a destra sul lato sinistro (come visto dal posto di guida).

RUOTE E PNEUMATICI

ALLINEAMENTO RUOTE

Il corretto allineamento delle ruote anteriori consiste in una convergenza che va da 1,6 mm. a 3,2 mm. (in ordine di marcia). Un allineamento difettoso, causato da urti contro il marciapiede o altro, avrà come conseguenza una maggiore usura dei pneumatici ed una sterzata irregolare.

ECCENTRICITA' E OVALITA'

Le tolleranze massime per l'eccentricità ed ovalità sono le seguenti:

Ruote in acciaio pressato	..	..	..	..	..	0,18 mm.
Ruote a raggi	..	..	..	..	..	0,15 mm.



Fig. 39



Fig. 40



Fig. 41

Eccentricità ed ovalità in eccesso causeranno serie usure dei pneumatici ed una sterzata difettosa.

USURA PNEUMATICI

Quando si richiedono nuovi pneumatici, è necessario montare quelli dello stesso tipo. Le caratteristiche dei pneumatici variano considerevolmente e perciò tutti e quattro pneumatici debbono essere dello stesso tipo.

Togliere di tanto in tanto dalle filettature pietrine od altri oggetti ed esaminare i pneumatici per vedere se vi siano eventuali sporgenze taglienti, piatte ed altre irregolarità. Una sporgenza sul bordo di ciascuna nervatura è un segno sicuro di cattivo allineamento delle ruote (Fig. 39).

Le alette sull'interno delle nervature indicano la convergenza. Le alette sui bordi esterni indicano divergenza. I bordi taglienti possono anche essere causati da curvature stradali, perfino quando l'allineamento stradale è corretto. In casi simili è meglio assicurarsi di controllare la carreggiata con un calibro di allineamento.

L'usura del battistrada "irregolare" può risultare dal bloccaggio freni oppure dai gruppi ruote non equilibrati. Il vostro Concessionario della Standard-Triumph controllerà l'azione dei freni e riequilibrerà i pneumatici se lo si richiede. Il grado originale di equilibrio non è necessariamente mantenuto e può essere condizionata dall'usura non uniforme del battistrada, dalle riparazioni, dallo stacco e riattacco dei pneumatici, o dal danneggiamento alle ruote e da eccentricità. Il veicolo può anche divenire più sensibile allo squilibrio a causa della normale usura delle parti mobili.

L'usura eccessiva nel centro del battistrada (Fig. 41) risulta dalla trappa pressione di gonfiaggio, in cui la condizione del tessuto viene facilmente danneggiata.

L'usura eccessiva nei bordi esterni del battistrada (Fig. 40) risulta dalla trappa pressione di gonfiaggio, condizione questa che causa un riscaldamento eccessivo ed una avaria prematura nei pneumatici.

PNEUMATICI

Regolare le pressioni dei pneumatici a seconda delle raccomandazioni date qui sotto.

NOTA. Per una guida corretta è necessario mantenere una differenza di pressione tra i pneumatici anteriori e quelli posteriori.

Non sgonfiare mai un pneumatico caldo, ma regolare la pressione dei pneumatici quando sono freddi, prima della guida. Quando i pneumatici si riscaldano aumenteranno le loro pressioni.

Per prolungare la durata dei pneumatici, evitare frenature brusche, rapidi cambi di direzione, e guide su o contro alte cordature di marciapiedi, poiché ciò può causare gravi danni alle pareti dei pneumatici. Esaminare di tanto in tanto i pneumatici e togliere pietrine o altri oggetti che si possono incastrare nei battistrada. Pulire eventuali macchie di olio o grasso sui pneumatici, mediante uno strofinaccio inumidito in benzina.

RIPARAZIONI SU PNEUMATICI SENZA CAMERA D'ARIA

Normalmente non vi saranno perdite di aria da un pneumatico su cui è penetrato un corpo estraneo a meno che questo non venga rimosso. Un poco d'aria verrà comunque persa quando viene estratto l'oggetto. Se la perforazione è piccola, l'utente può riparare il pneumatico "in situ" mediante un'attrezzatura speciale.

Se il tallone del pneumatico dovesse staccarsi dal cerchione della ruota, sarà necessario applicare una pinza sul centro del battistrada del pneumatico per risigillare i talloni contro il cerchione, prima del gonfiaggio.

NOTA. Ogni qual volta si rimuove o si sostituisce un pneumatico senza camera d'aria, sul cerchione va montato una nuova valvola.

PRESSIONE PNEUMATICI RACCOMANDATA

Formato Pneumatico e Tipo	ANTERIORE	POSTERIORE
	Kg/cm. ²	Kg/cm. ²
5,20 S - 13	1,26	1,69
1,45 - 13 Carcassa radiale	1,47	1,83

Se regolarmente viene impiegata la massima prestazione o se il veicolo è messo a punto per aumentare la sua velocità massima, si raccomandano i pneumatici a carcassa radiale. Essi risultano soddisfacenti alle pressioni sopra indicate, fino a una velocità sostenuta di 176 Km/h.

Per velocità sostenute superiori a 176 Km/h, consultare la ditta relativa per pneumatici costruiti appositamente per competizioni sportive.

NORME PER LA GUIDA

AVVIAMENTO DEL MOTORE A FREDDO

Controllare, e se necessario ripristinare, il livello dell'acqua nel radiatore e quello dell'olio. Se il veicolo è rimasto fermo per molti giorni e la benzina è evaporata dal carburatore, riempire quest'ultimo azionando la levetta situata sulla pompa della benzina. La camera della vaschetta è piena quando la levetta non fa più resistenza.

Applicare il freno a mano ed assicurarsi che la leva del cambio sia in posizione di "folle". Con una bassa temperatura esterna tirare a fondo il pomello dello starter; con una temperatura media tirare il pomello solo a metà; quando fa caldo non usare affatto lo starter. Inserire la chiavetta e girarla nella posizione "accensione"; si accendono così le spie dell'accensione, e l'indicatore del carburante registrerà il contenuto del serbatoio.

Dalla posizione "accensione" girare la chiavetta in senso orario, contro la pressione della molla, per azionare il motorino di avviamento. Non appena il motore è in moto, allentare la chiavetta, che tornerà nella posizione "accensione". Se il motore non si accende al primo tentativo si dovrà attendere che il motorino di avviamento sia perfettamente fermo prima di avviarlo ancora.

Non appena il motore si accende, spingere il pomello dello starter "a metà corsa" (nei climi freddi) o a fondo (nei climi caldi) e scaldare il motore ad una velocità del minimo di circa 1500 g.p.m. Ciò causerà lo spegnimento delle spie dell'accensione e della pressione dell'olio, e questo indicherà un perfetto funzionamento della dinamo e del sistema di lubrificazione. Nel caso che una delle due spie rimanga accesa, è necessario spegnere il motore e accertare immediatamente la causa, onde evitare gravi danni al motore stesso.

NORME PER LA GUIDA

Dopo l'avviamento del motore, l'usura dei cilindri verrà ridotta al minimo se il motore viene riscaldato prontamente allontanando il veicolo quando si spegne la luce spia della pressione dell'olio. È sconsigliabile aumentare in modo eccessivo il regime di giri del motore; mantenere invece un regime moderato di circa 1500 g.p.m. fino a che lo starter possa essere spinto a fondo. Nei climi caldi l'uso dello starter può essere superfluo. Evitare di spingere a fondo l'acceleratore mentre il motore si riscalda. Un termostato incorporato nel sistema di raffreddamento facilita il rapido riscaldamento del motore a freddo.

AVVIAMENTO DEL MOTORE A CALDO

Per riaccendere il motore a caldo, premere l'acceleratore per un terzo della sua corsa prima di girare la chiavetta dell'avviamento. In questo caso non si ricorre allo starter.

RODAGGIO

Non si insisterà mai a sufficienza sull'importanza di un rodaggio accurato, essenziale per un corretto assetto di tutte le parti del motore durante i primi 1600 Km.

Durante questo periodo le sedi delle valvole diventano stabili e causano, in alcuni casi, lieve distorsione prevenendo la corretta centratura di una valvola. Per evitare possibili danneggiamenti risultanti da una condizione simile, controllare a tempo le pressioni di compressione dopo il completamento del "rodaggio". Se le pressioni non risultassero uguali, si raccomanda di rettificare le valvole.

Non si dovrebbe poi richiedere ulteriore cura per le valvole fino al compimento di un numero considerevole di chilometri, oppure fino a che le pressioni siano ancora divenute non uguali.

LIMITI DI VELOCITA' RACCOMANDATI

Sebbene non si raccomandino velocità specifiche durante il periodo di rodaggio, sarà meglio non sforzare il motore, premendo a fondo l'acceleratore a velocità basse o quando il motore è freddo. Il rodaggio dovrebbe essere progressivo ma il motore non risentirà di una velocità relativamente alta, purché ciò avvenga quando lo stesso è perfettamente caldo e non sia sottoposto a sforzi eccessivi. Sarà bene usare sempre la marcia più bassa possibile per evitare di sovraccaricare il motore.

Fino al raggiungimento di almeno 800 Km. è sconsigliabile spingere il motore al massimo della potenza, e anche oltre questo limite sarà opportuno farlo soltanto sporadicamente. Proseguendo nel rodaggio il motore diventerà gradualmente più sciolto fino a dare il massimo rendimento; ciò dovrebbe avvenire dopo i primi 1600 Km. (Vedi pagina 50).

Evitare l'imbollamento del motore, specialmente nelle marce inferiori. E' consigliabile che il guidatore non mantenga la vettura in modo continuo, in nessuna marcia, a velocità del motore superiore a 6000 g.p.m.; ciò viene indicato dall'inizio di un segmento color arancione sul contagiri. Quando però si accelera nel passaggio delle marce, si possono ottenere 6500 g.p.m. per periodi corti; questa velocità viene indicata dall'estremità del segmento arancione.

CARBURANTE RACCOMANDATO

Il motore "Spitfire Mk. III" viene progettato per carburanti con un minimo numero di ottani di 97 (Metodo Recherche). Impiegando questo numero di ottani, o un numero più alto, la messa in fase statica dovrebbe essere di 6° prima del P.M.S.

Se per caso non si potessero ottenere questi tipi di carburante, sarà necessario impiegare carburanti dal numero di ottani inferiore o sconosciuti, ritardando la messa in fase statica dell'accensione sufficientemente per prevenire detonazioni udibili (battiti) in condizioni di funzionamento, altrimenti il motore potrà incorrere in seri danni.

CONSIGLI SULLA GUIDA

Assicurarsi di porre la leva del cambio in posizione di folle prima di avviare il motore.

Non continuare ad azionare il motorino di avviamento se il motore non si accende, poiché ciò non farà altro che scaricare rapidamente la batteria. Disinserire l'accensione quando il motore è fermo. Se lo si lascia inserito per lungo tempo, anche questo scaricherà la batteria.

MANUTENZIONE DELLA CARROZZERIA

LAVAGGIO

E' sconsigliabile usare un panno asciutto per togliere la polvere dalle superfici verniciate e dalle parti cromate. La polvere è un abrasivo e, se tolta in questa maniera, potrà graffiare le superfici lucide. Lavare spesso la vettura con abbondante acqua corrente e con una spugna pulita. Prima di usare la spugna ammorbidire e per quanto possibile togliere il fango con un getto d'acqua. Quando si è tolto lo sporco, asciugare la vettura con una pelle di daino scamosciata. Non lavare mai o lucidare il veicolo sotto un sole caldo.

MACCHIE DI GRASSO E DI CATRAME

Togliere il grasso o catrame con alcool denaturato. E' anche efficace l'acqua regia minerale, ma non la si deve applicare su gomma, particolarmente sulle racchette del tergicristallo.

VETRI

Pulire i vetri con una pelle scamosciata umida tenuta esclusivamente per questo scopo onde evitare graffiature. Proteggere i vetri da qualsiasi contatto con prodotti al silicone usati appositamente per la carrozzeria. Tali prodotti sono estremamente difficili da eliminare e danneggiano le racchette dei tergicristalli.

PARTI CROMATE

Si raccomanda di lavare frequentemente ed asciugare con cura le parti cromate, particolarmente d'inverno quando possono venire a contatto con il sale sparso sulle strade.

LUCIDATURA

Dopo un certo periodo di tempo si forma sulla carrozzeria un leggero strato che toglie la lucentezza, anche se la vettura è stata lavata con cura e frequenza. Si può tuttavia ridarle l'originale lucentezza usando uno degli appositi prodotti per lucidatura non abrasiva.

Si consigliano, per la loro durata, preparazioni a base di cera. Se debbono essere usate regolarmente, si dovrà procedere, prima di ogni applicazione, a togliere lo strato di cera precedente. La frequenza della lucidatura dipende dalle condizioni di inquinamento atmosferico locali.

PULIZIA INTERNA ABITACOLO

Spazzolare e pulire l'interno dell'abitacolo ogni qual volta si proceda al lavaggio della carrozzeria. Usare un aspiratore per asportare la polvere dall'interno e dagli angoli.

Lavare la tappezzeria (e il tessuto esterno) con acqua tiepida e sapone non caustico. Non usare detersivi che possano apportare danni. Con un panno pulito ed umido togliere accuratamente ogni traccia di sapone ed asciugare quindi la tappezzeria con un panno asciutto.

Pulire il cruscotto ed il pannello strumenti con un panno leggermente umido. Non usare mai all'interno della vettura cera o altri prodotti simili.

CIRCUITO DI RAFFREDDAMENTO

Il circuito di raffreddamento pressurizzato "senza dispersioni" incorpora un serbatoio per acqua in plastica trasparente (Fig. 45) che riceve l'eccesso di refrigerante dal radiatore quando il refrigerante nel circuito si espande con il calore. La depressione creata da un successivo raffreddamento del circuito provoca il riflusso dal serbatoio di riserva al radiatore. Il livello del fluido, visibile nel serbatoio trasparente, deve essere mantenuto almeno a metà, a motore freddo.

SVUOTAMENTO DEL CIRCUITO

Per svuotare il circuito, girare il comando del riscaldatore (16), Figg. 2 e 3, nella posizione "hot" (caldo), togliere il tappo di riempimento del radiatore, Fig. 43, aprire il tappo nella parte inferiore del radiatore (Fig. 42) e il tappo sul lato posteriore destro del blocco cilindri (Fig. 44).

Nota. Vedere pagina 47, sotto il titolo "Attenzione".

LAVAGGIO

Per un lavaggio efficiente lavare il circuito una volta all'anno prima di aggiungere l'antigelo. Nell'eseguire questo lavaggio è vantaggioso togliere completamente il tappo di scarico ed usare acqua corrente in abbondanza.

L'antigelo, se lasciato nel radiatore anche nella stagione calda, sarà un ottimo protettore anti-corrosione. Si dovrà tuttavia sostituire completamente la soluzione all'inizio di ogni inverno, avendo ormai l'antigelo perduto la sua efficacia.

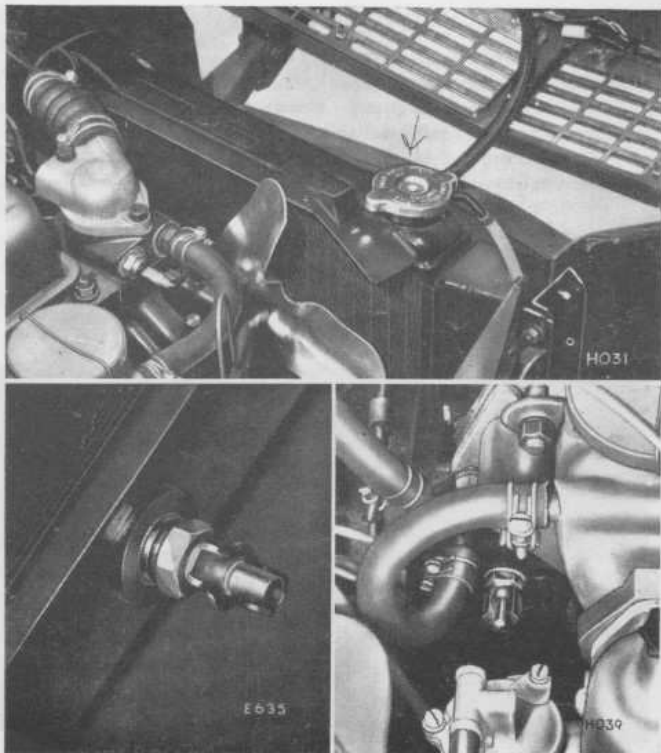


Fig. 42 (a sinistra) Fig. 43 (in alto) Fig. 44 (a destra)

CIRCUITO DI RAFFREDDAMENTO

RIEMPIMENTO

Chiudere entrambi i tappi di scarico, aprire completamente il comando del riscaldatore e togliere il tappo di riempimento del radiatore. Riempire il circuito di raffreddamento con acqua dolce pulita ed azionare il motore per 1 o 2 minuti a circa 1500 g.p.m. Rabboccare il radiatore e riposizionare il tappo di riempimento. Riempire infine con acqua pulita il recipiente in plastica di troppo pieno.



Fig. 45

LAVACRISTALLO (Fig. 46)

Controllare il livello dell'acqua nell'apposito recipiente in plastica. Se necessario, sollevare il tappo ed aggiungere acqua pulita. Quando la temperatura è sottozero, riempire il recipiente per lavaggio parabrezza con una miscela di 1 parte di alcool denaturato e di 2 parti di acqua. Questa miscela aiuta a sciogliere neve e ghiaccio sul parabrezza. Non impiegare soluzioni antigelo in quanto potrebbero intaccare la verniciatura della carrozzeria e danneggiare le racchette dei tergicristalli e la gomma di tenuta.

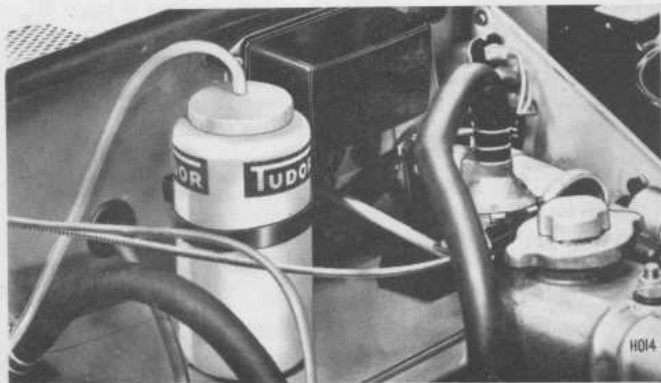


Fig. 46

PRECAUZIONI CONTRO IL GELO

Il riscaldatore della vettura non può essere svuotato completamente mediante i metodi normali. Questa operazione non è quindi sufficiente per evitare i danni del gelo.

Per ottenere una efficace protezione si dovrà aggiungere un antigelo di buona qualità all'acqua del radiatore. Considerando la fluidità delle soluzioni antigelo, sarà opportuno, prima di aggiun-

gere l'antigelo, far controllare da una Stazione di Servizio l'eventuale presenza di perdite nel sistema.

A certe temperature le soluzioni di acqua e glicerina assumono uno stato "gelatinoso" con una viscosità che rallenta la circolazione e può bloccare e danneggiare la pompa dell'acqua. Si consiglia pertanto di consultare la tabella seguente prima di aggiungere l'antigelo, per il grado richiesto di protezione gelo.

CONCENTRAZIONE ANTIGELO	25%	30%	35%
<u>Protezione Completa:-</u> Il veicolo può partire immediatamente a freddo	- 12°C	-16°C	-20°C
<u>Limite de Sicurezza:-</u> Refrigerante allo stato gelatinoso. Si può avviare il motore e il veicolo può partire dopo un breve periodo di riscaldamento.	- 17°C	-22°C	-28°C
<u>Basso Limite di Protezione:-</u> Protegge dal gelo la testa cilindri, il blocco cilindri e il radiatore. NON si deve avviare il motore finché non venga disgelato.	- 26°C	-30°C	-33°C

IMPIANTO ELETTRICO

In tutti i circuiti viene impiegato un sistema di ritorno a massa NEGATIVO da 12 volt, indicato nelle Figg. 65 e 66. L'impianto consiste in una dinamo, regolatore di tensione e batteria la quale fornisce la corrente al circuito di accensione, motorino di avviamento, luci e accessori.

Per evitare un eventuale corto circuito, sarà opportuno staccare sempre un cavo dalla batteria prima di togliere o disinserire un componente elettrico.

ATTENZIONE. Se si desidera montare una radio collegata all'impianto elettrico della vettura, accertarsi che la stessa sia di POLARITA' DI MASSA NEGATIVA, altrimenti si provocherebbero seri danni. Si deve fare attenzione ad assicurarsi che l'attrezzatura di sostituzione

sia della polarità corretta.

BATTERIA (Figg. 47 e 48)

La batteria al piombo, alloggiata nel comparto motore, è accessibile quando il cofano è sollevato.

Mantenere sempre pulita la parte superiore della batteria, ed accertarsi che i vari collegamenti e terminali della batteria siano ben puliti, serrati e protetti contro una eventuale corrosione applicando uno strato di vasellina. Sarà inoltre opportuno ripristinare periodicamente il livello dell'elettrolito con acqua distillata e, in caso l'acido sia fuoriuscito, pulire accuratamente con uno straccio imbevuto di ammoniaca.

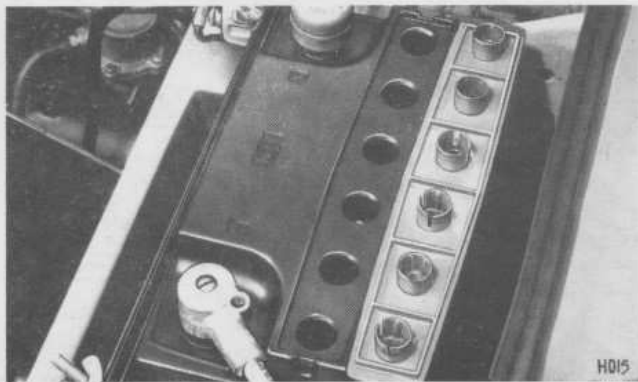


Fig. 47

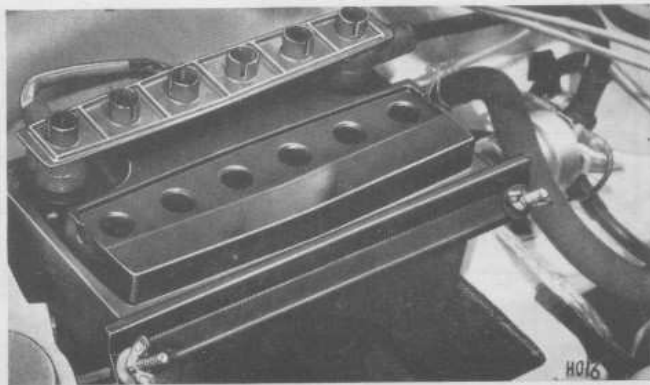


Fig. 48

Se, per qualsiasi ragione, la batteria fosse completamente scarica, si dovrà ricaricarla appena possibile onde evitare il deterioramento che segue anche per un breve periodo in cui la batteria rimane scarica.

Sostituendo o rinnovando la batteria, assicurarsi che essa sia ben fissata nell'apposito alloggiamento.

DINAMO E REGOLATORE DI TENSIONE (Figg. 49 e 50)

Il funzionamento della dinamo dipende da un regolatore di tensione del tipo a tre bobine, che controlla automaticamente il ricaricamento della dinamo a seconda delle richieste della batteria. Un

dispositivo a interruttore entro il gruppo del regolatore impedisce che la batteria si scarichi attraverso la dinamo, quando questa non è in fase di carica. In tal caso si accende la spia dell'accensione.

La dinamo, montata sul lato frontale sinistro del motore, viene azionata da una cinghia a V che viene regolata per la tensione allentando gli attacchi (1 e 2, Fig. 49), ed articolando la dinamo nella posizione desiderata prima del serraggio dei bulloni.

La cinghia dovrebbe essere sufficientemente stretta per azionare la dinamo e la pompa per acqua senza caricare eccessivamente i supporti.

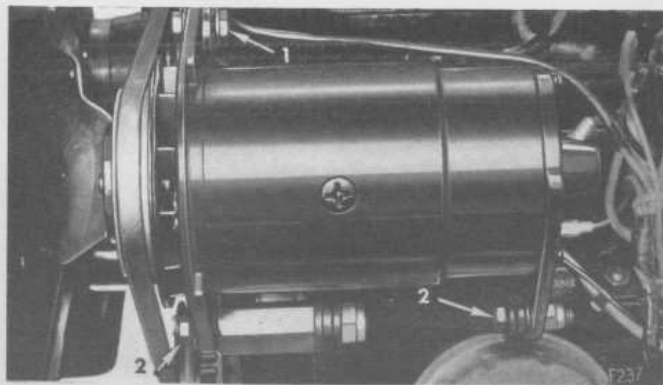


Fig. 49



Fig. 50

IMPIANTO ELETTRICO

MOTORINO DI AVVIAMENTO

Il motorino di avviamento, montato sul lato sinistro posteriore del motore, è azionato da un interruttore elettromagnetico (Fig. 51) che è comandato a distanza dall'interruttore d'accensione; oppure viene comandato a mano pressando l'estremità del solenoide che mette in moto l'albero motore che, a sua volta, trasmette la rotazione al motore. Il solenoide è attaccato alla paratia adiacente alla batteria.

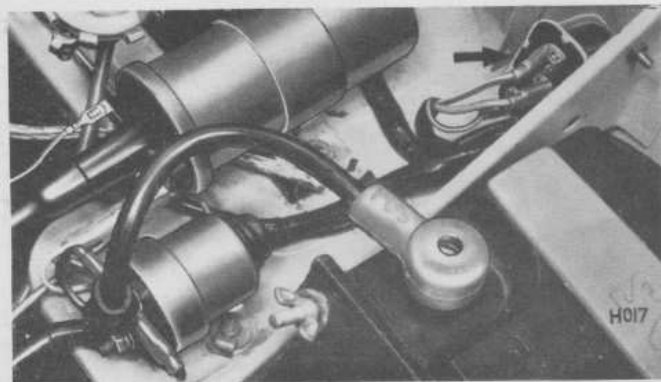


Fig. 51

IMPORTANTE. Prima di azionare manualmente il solenoide di avviamento, ci si deve assicurare che la leva del cambio sia in posizione di "folle" e che il freno a mano sia fermamente innestato.

Se l'ingranaggio d'innesto dovesse rimanere bloccato sulla corona dentata, lo si può liberare spegnendo l'accensione, innestando la marcia superiore, e oscillando la vettura in avanti e indietro, o girando l'estremità quadrata dell'albero del motorino d'avviamento in senso orario, vista dall'estremità dell'albero.

RELE'

Nel circuito del clacson viene incorporato un relé (indicated con la freccia nella Fig. 51) ed anche nel circuito dell'overdrive, nel caso venga montato. I relé sono montati l'uno adiacente all'altro, sul centro della paratia nel compartimento motore. Se si dovesse guastare un gruppo relé, occorre sostituirlo.

INTERRUTTORE PRESSIONE OLIO

L'interruttore pressione olio contiene un diaframma caricato a molla che apre un paio di contatti per spegnere una luce spia sul cursotto quando la pressione eccede $0,22-0,53 \text{ Kg/cm}^2$. L'interruttore è avvitato nel lato del motore e comunica, attraverso una perforazione, con il canale principale dell'olio.

FUSIBILI (Fig. 52)

La scatola fusibili, situata sul lato sinistro della paratia, alloggia tre fusibili da 35 amp. ed altri due di scorta (4).

Il fusibile superiore (1) alimentato da un cavo bianco dall'interruttore avviamento/accensione protegge il circuito delle luci della retromarcia, il circuito di lampeggiamento, il circuito del riscaldatore (se in dotazione), i circuiti di indicazione carburante e temperatura, il circuito delle luci di arresto e il circuito del tergicristallo.

Il fusibile di mezzo (2) alimentato da un cavo rosso/verde dall'interruttore principale delle luci protegge il circuito frontale delle luci di parcheggio e il fanalino posteriore e il circuito di illuminazione targa.

Il fusibile in fondo (3) alimentato da un cavo direttamente dalla batteria protegge il circuito del clacson e il circuito di lampeggiamento dei fari frontali.

Un eventuale guasto di uno dei due fusibili interrompe il funzionamento di tutti i circuiti da esso protetti. Se anche un nuovo fusibile si guasta immediatamente, si dovrà stabilirne la causa ed eliminarla prima di montare un altro fusibile.

CAVI A. T.

Tutti i cavi ad alta tensione collegati al sistema di accensione sono rivestiti singolarmente in cotone o nailon impregnato di carbone e racchiusi in un involuco di gomma o neoprene che assicura un ottimo isolamento. La sostituzione di questi cavi deve essere effettuata esclusivamente con altri cavi di identica lunghezza e tipo, ottenibili presso un Distributore o un Concessionario Standard/Triumph.

Fig. 52

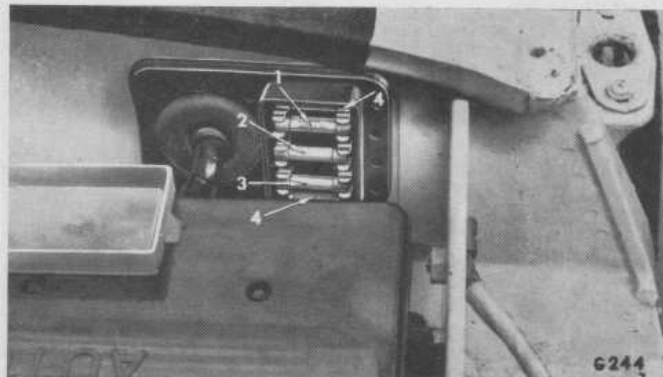


Fig. 52

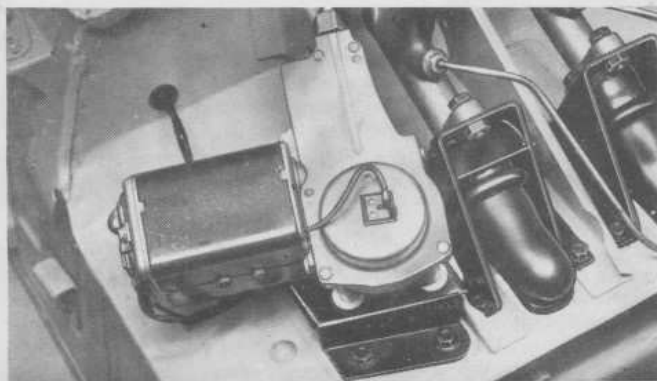


Fig. 53 (in alto)

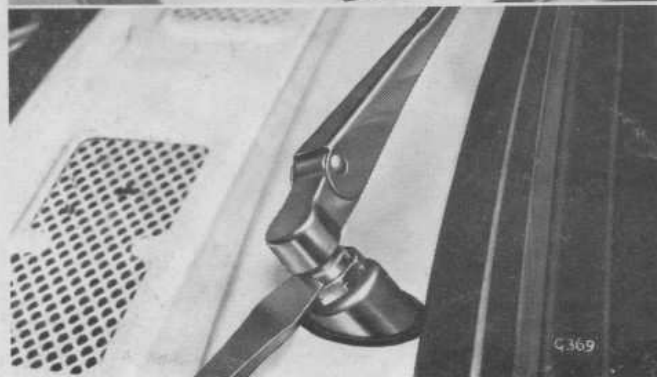


Fig. 54 (in basso)

TERGICRISTALLO (Fig. 53)

Nel coperchio della scatola del tergicristallo è incorporato un interruttore di sosta. Spegnendo l'interruttore del tergicristallo, il motorino continua a funzionare fino a che l'interruttore di sosta interrompe il circuito di ritorno a massa ed arresta il motorino.

Si può regolare la posizione di sosta allentando le viti che ritengono la piastra di copertura e ruotando della quantità richiesta la copertura a cupola.

BRACCIA TERGICRISTALLO

Per togliere un braccio, far semplicemente leva con un giravite (Fig. 54). Per il rimontaggio, spingere il braccio sull'alberino. Controllare il funzionamento del tergicristallo e, se necessario, riposizionare il braccio.

RACCHETTE TERGICRISTALLO

Per togliere una racchetta del tergicristallo, mantenere la racchetta fermamente e pressare la parte superiore del braccio (Fig. 55). Per il rimontaggio, spingere la racchetta sull'estremità del braccio.

INDICATORI TEMPERATURA E CARBURANTE

Un indicatore di temperatura, comprendente un trasmettitore ed un gruppo indicatore funziona su un sistema a 10 volt mediante uno stabilizzatore di voltaggio.

Lo stabilizzatore di voltaggio provvede anche a una fornitura costante di 10 volt su un indicatore carburante e gruppo serbatoio che viene fornito con un terminale extra per azionare la luce spia sul cruscotto quando il livello del carburante è basso. Lo stabilizzatore è attaccato mediante una vite sulla parte posteriore del tachimetro.

GRUPPO LAMPEGGIATORE (Fig. 56)

Il gruppo lampeggiatore montato in una presa attaccata al pannello al di sotto del cruscotto, contiene un filo che riscalda e raffredda alternativamente per azionare una serie di contatti, che controllano la corrente sulle lampadine del lampeggiatore. Una serie secondaria di contatti controlla la luce spia del lampeggiatore che entra in azione quando il sistema funziona correttamente. Se il gruppo è difettoso lo si deve sostituire. La sostituzione viene effettuata tirando il gruppo difettoso dalla presa ed inserendone uno di sostituzione.



Fig. 55 (in alto)

Fig. 56 (in basso)

IMPIANTO ELETTRICO

SOSTITUZIONE GRUPPO LUCI

I fari sono del tipo con gruppi luci sigillati. Nel caso dovessero guastarsi si dovrà sostituire il gruppo.

Togliere la cornice a scatto inserendo l'estremità di un giravite od altro attrezzo dietro il bordo inferiore della cornice e facendo leva lateralmente, come indicato in Fig. 57.

Togliere le viti 1, 2 e 3 (Fig. 59) ed estrarre la cornice di ritegno ed il gruppo luci, Fig. 58. Tirare il tappo del raccordo dal gruppo, Fig. 58.

Per il rimontaggio invertire le operazioni precedenti; innestare dapprima il fermaglio inferiore prima di pressare a fondo la cornice.

ALLINEAMENTO FARI (Fig. 59)

Il fascio luminoso viene allineato nel piano verticale girando la vite (B) sulla parte superiore della lampada e nel piano orizzontale girando la vite (A) sul lato. L'allineamento dell'abbagliante di una lampada va eseguito con l'altra lampada coperta.

Si può ottenere la massima illuminazione, evitando l'eventuale disagio che si può arrecare agli altri automobilisti, accertandosi che i fasci luminosi non si proiettino al di sopra del piano orizzontale quando il veicolo è completamente carico. Quando si debbono eseguire alcune regolazioni, dovrebbero essere affidate ad un Concessionario munito di apposite attrezzature.



Fig. 57



Fig. 58

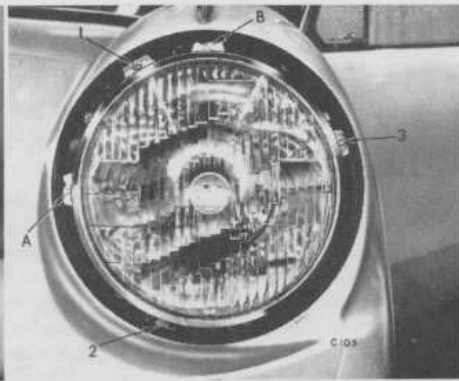


Fig. 59

LUCI DI POSIZIONE (SOSTA) ED INTERMITTENTI (ANTERIORI) (Fig. 60)

La luce intermittente e quella di posizione ha due lampadine incorporate nello stesso alloggiamento. Si può accedere alla lampadina di sosta togliendo due viti dalla cornice, e sollevando la cornice ed il cristallo.

LUCE FRENATURA/LUCE ARRESTO (Fig. 61)

Per accedere alla lampadina basta solo togliere la vite e sollevare il cristallo.

INDICATORE DIREZIONE POSTERIORE (Fig. 62)

Per accedere alla lampadina basta solo togliere entrambi le viti e sollevare il cristallo.

LUCI RETROMARCIA (Fig. 63)

Con l'aiuto di un sottile giravite rialzare la gomma e togliere la cornice. Questa operazione permette quindi di rimuovere similmente il cristallo. Nel riattacco dei componenti montare per prima il cristallo.



Fig. 60



Fig. 61

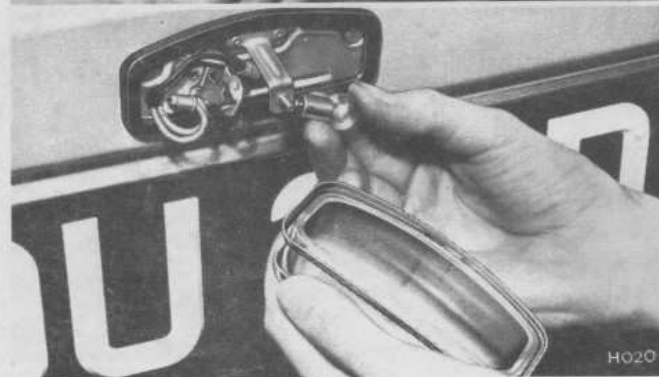


Fig. 62



LUCI TARGA (Fig. 64)

Togliere la vite che assicura il coperchio e il cristallo al corpo della lampadine, onde ottenere l'accesso alla lampadina.



LUCI PANNELLO STRUMENTI E SPIE

Le lampadine che servono per illuminare il quadro strumenti e le luci spie, possono essere sostituite accedendo sul retro del cruscotto e tirando il portalampadina dall'innesto con il suo alloggiamento. Si possono svitare le lampadine dai loro sostegni e si possono montare eventuali sostituzioni.

Fig. 63 (in alto)

Fig. 64 (in basso)

TABELLA LAMPADINE

Lampadina	Watt	Lucas No. Cat.	Stanpart No.
Fari - Anabbagliante Sinistro - Normale	60/45	54521872	512231*
Svezia			
Fino al 1° Settembre 1967	45/40	410	510218
Anabbagliante Destro - Normale	45/40	410	510218
Francia	45/40	411	510219
Svezia			
Dopo il 1° Settembre 1967	45/40	410	510218
U. S. A.	50/40	54522231	- *
Lampadine sosta, anteriori	6	207	57591
Lampadine lampeggiatori, anteriori	21	382	502379
Lampadine arresto/coda	6/21	380	502287
Lampadine lampeggiatori, posteriori	21	382	502379
Lampadine retromarcia	21	382	502379
Lampadina targa - Normale	6	989	59467
U. S. A.	4	222	501436
Illuminazione strumenti	2,2	987	59492
Luci spie	2,2	987	59492

* Gruppo luci tipo sigillato

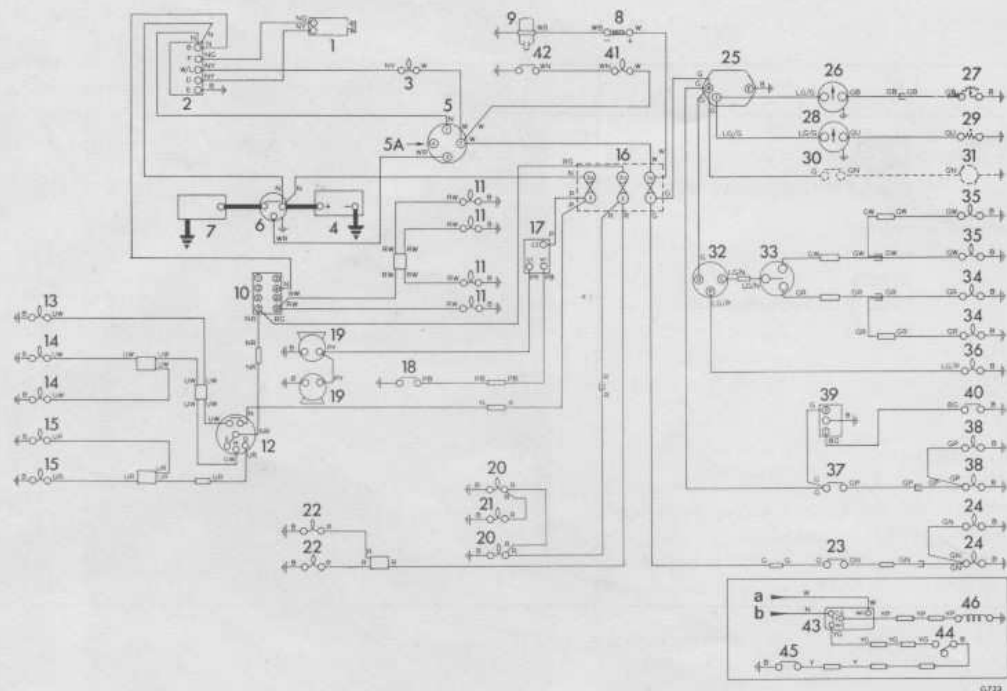


Fig. 65. Schema Elettrico (Guida a Destra)

INDICE DELLA FIG. 65

1. Dinamo
2. Regolatore di Tensione
3. Luce Spia Accensione
4. Batteria
5. Interruttore Avviamento/Accensione
- 5A. Interruttore Avviamento/Accensione
Posizione per Radio
6. Solenoide Motorino di Avviamento
7. Motorino di Avviamento
8. Bobina di Accensione
9. Distributore di Accensione
10. Interruttore Principale Luci
11. Illuminazione Strumenti
12. Interruttore Selezione Luci
13. Luce Spia Abbaglianti
14. Abbaglianti
15. Antiabbaglianti
16. Gruppo Fusibili
17. Relé Clacson
18. Pulsante Clacson
19. Clacson
20. Lampadina di Coda
21. Lampadina Illuminazione Targa
22. Lampadina Sosta Anteriore
23. Interruttore Lampadina Retromarcia
24. Lampadina Retromarcia
25. Stabilizzatore Voltaggio
26. Indicatore Carburante
27. Gruppo Serbatoio Carburante

28. Indicatore Temperatura
29. Trasmettitore Temperatura
30. Interruttore Riscaldatore (Facoltativo)
31. Motorino Riscaldatore (Facoltativo)
32. Gruppo Lampeggiatore
33. Interruttore Indicatore Direzione
34. Lampadina Svolta a Sinistra
35. Lampadina Svolta a Destra
36. Luce Spia Indicatore di Direzione
37. Indicatore Lampadina di Arresto
38. Lampadina di Arresto
39. Motorino Tergicristallo
40. Interruttore Tergicristallo
41. Luce Spia Pressione Olio
42. Interruttore Pressione Olio

CIFRARIO COLORI CAVI

N	Marrone	LG	Verde Chiaro
U	Blu	W	Bianco
R	Rosso	Y	Giallo
P	Porpora	B	Nero
G	Verde		

OVERDRIVE (FACOLTATIVO)

43. Relé Overdrive
44. Interruttore Colonna Overdrive
45. Interruttore Scatola del Cambio Overdrive
46. Solenoide Overdrive
 - a. Da Interruttore Avviamento/Accensione -
Raccordo 2
 - b. Da Interruttore Avviamento/Accensione -
Raccordo 1

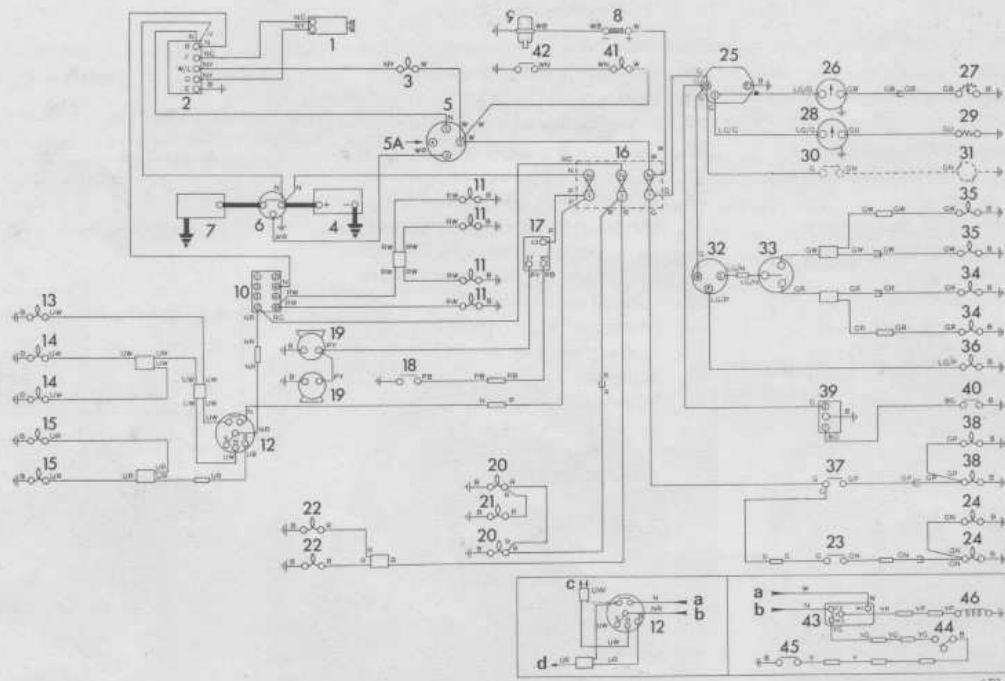


Fig. 66. Schema Elettrico (Guida a Sinistra)

INDICE DELLA FIG. 66

1. Dinamo
2. Regolatore di Tensione
3. Luce Spia Accensione
4. Batteria
5. Interruttore Avviamento/Accensione
- 5A Interruttore Avviamento/Accensione
Posizione per Radio
6. Solenoide Motorino di Avviamento
7. Motorino di Avviamento
8. Bobina di Accensione
9. Distributore di Accensione
10. Interruttore Principale Luci
11. Illuminazione Strumenti
12. Interruttore Selezione Luci
13. Luce Spia Abbaglianti
14. Abbaglianti
15. Antiabbaglianti
16. Gruppo Fusibili
17. Relé Clacson
18. Pulsante Clacson
19. Clacson
20. Lampadina di Coda
21. Lampadina Illuminazione Targa
22. Lampadina Sosta Anteriore
23. Interruttore Lampadina Retromarcia
24. Lampadina Retromarcia
25. Stabilizzatore Voltaggio
26. Indicatore Carburante

27. Gruppo Serbatoio Carburante
28. Indicatore Temperatura
29. Trasmettitore Temperatura
30. Interruttore Riscaldatore (Facoltativo)
31. Motorino Riscaldatore (Facoltativo)
32. Gruppo Lampeggiatore
33. Interruttore Indicatore Direzione
34. Lampadina Svolta a Sinistra
35. Lampadina Svolta a Destra
36. Luce Spia Indicatore di Direzione
37. Indicatore Lampadina di Arresto
38. Lampadina di Arresto
39. Motorino Tergicristallo
40. Interruttore Tergicristallo
41. Luce Spia Pressione Olio
42. Interruttore Pressione Olio

OVERDRIVE (FACOLTATIVO)

43. Relé Overdrive
44. Interruttore Colonna Overdrive
45. Interruttore Scatola del Cambio Overdrive
46. Solenoide Overdrive
- a. Da Interruttore Avviamento/Accensione -
Raccordo 2
- b. Da Interruttore Avviamento/Accensione -
Raccordo 1

LAMPEGGIATORE ANTIABBAGLIANTE (Soltanto Italia)

12. Interruttore Selezione Luci
- a. Da Gruppo Fusibili
- b. Da Interruttore Principale Luci
- c. A Circuito Abbaglianti
- d. A Antiabbaglianti

CIFRARIO COLORI CAVI

N	Marrone	LG	Verde Chiaro
U	Blu	W	Bianco
R	Rosso	Y	Giallo
P	Porpora	B	Nero
G	Verde		

MANUTENZIONE

I lubrificanti elencati nelle pagine 70 e 71 hanno mantenuto per molti anni un alto livello di qualità e vengono approvati soltanto dopo estese prove effettuate in collaborazione di compagnie petrolifere interessate. Nei paesi in cui non si possono ottenere questi oli, usare oli simili aventi le stesse caratteristiche. E' molto importante l'uso di lubrificanti di alta qualità e non è mai troppo insistere su ciò.

MOTORE

Alla consegna del veicolo, la coppa dell'olio del motore contiene una quantità di olio speciale, che è sufficiente per il periodo di rodaggio. Se il livello dovesse scendere al di sotto del segno inferiore sull'astina, si può rabboccare la coppa con qualsiasi dei lubrificanti raccomandati.

Alla prima revisione, viene scaricato l'olio per il rodaggio e la coppa va riempita al livello del segno alto sull'astina, con uno degli oli approvati.

SCATOLA CAMBIO, OVERDRIVE E PONTE POSTERIORE

I gruppi dei ponti posteriori, scatole del cambio e overdrive montati sulle nuove vetture, vengono riempiti di un olio speciale, appositamente preparato per offrire tutta la protezione necessaria ai nuovi ingranaggi. Questo olio non dovrebbe essere scaricato ma può essere rabbocato con un qualsiasi tipo di olio raccomandato.

IMPIANTO FRENI

In aggiunta ad esame, rinnovo e regolazione delle ganasce e delle pastiglie agli intervalli raccomandati nelle pagine seguenti, viene vivamente raccomandato dalla "Royal Society" per la Prevenzione

MANUTENZIONE

di Incidenti e dai Fabbricanti dei componenti di freni, che l'impianto freni deve essere revisionato ogni 60.000 Km. oppure ogni 3 anni (qualunque dei due casi avvenga per primo).

Questo comporta lo smontaggio dell'impianto freni e l'esame di ciascuna parte per eventuali difetti. Si debbono rinnovare tutte le guarnizioni e tutte le parti difettose.

I proprietari di vetture debbono cercare con urgenza l'assistenza di un Distributore o Concessionario della Standard-Triumph, che sarà lieto di calcolare il lavoro, la cui natura è tale da doversi affidare al personale specializzato di officina.

MANUTENZIONE PREVENTIVA

Il programma di lubrificazione e controlli periodici accuratamente studiato dai tecnici della Standard-Triumph garantisce, purché scrupolosamente seguita, una durata e continua efficienza del veicolo.

Tale programma, seguito da ogni concessionario della Standard Triumph, viene consigliato ad ogni guidatore che desidera trarre il maggior vantaggio possibile dalla guida, comporta l'uso di una serie di Tagliandi di Manutenzione contenuti nel libretto fornito con la vettura. Le operazioni di servizio appropriate per il chilometraggio o per intervalli di tempo, vengono descritte nelle pagine precedenti i tagliandi.

Lo spazio in bianco nella pagina opposta ad ogni tagliando è riservato alle annotazioni del concessionario che provano l'avvenuta regolare manutenzione. Questi dati potrebbero infatti essere richiesti in caso di reclamo presentato in periodo di garanzia o all'atto di vendita del veicolo.

MANUTENZIONE PERIODICA

MOTORE - GIORNALIERA

Prima di iniziare un lungo viaggio, oppure ogni 400 Km., controllare il livello dell'olio nel motore e, se necessario, aggiungere olio fino a che il livello raggiunga il segno in alto sull'astina.

Prima di controllare il livello, assicurarsi che la vettura si trovi su un piano orizzontale. L'astina, situata sul lato destro del basamento, può quindi essere estratta, pulita e spinta bene a fondo prima di estrarla per la lettura. Se il livello dovesse essere sul segno inferiore sulla astina, si richiederanno 1,14 litri per il rabboccamento attraverso il tappo (Fig. 67).

LIVELLO ACQUA RADIATORE - SETTIMANALE (Fig. 68)

Il livello dell'acqua, visibile attraverso il recipiente in plastica trasparente, dovrebbe essere mantenuto almeno "metà pieno" aggiungendo acqua, quando richiesto, attraverso il tappo filettato.

Nel caso si dovesse riempire il serbatoio, togliere il tappo di riempimento, riempire completamente il radiatore, riposizionare il tappo e riempire il serbatoio di plastica.

IMPORTANTE. Se il motore è caldo, per evitare scottature bisogna fare molta attenzione nel togliere il tappo di riempimento del radiatore. Prima di togliere il tappo sarà meglio dargli un mezzo giro per poter liberare completamente la pressione.

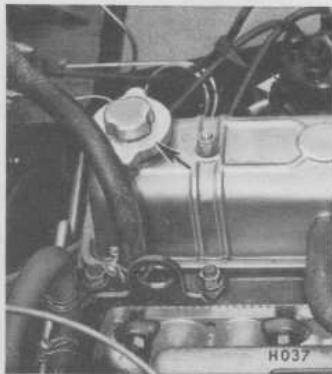


Fig. 67



Fig. 68

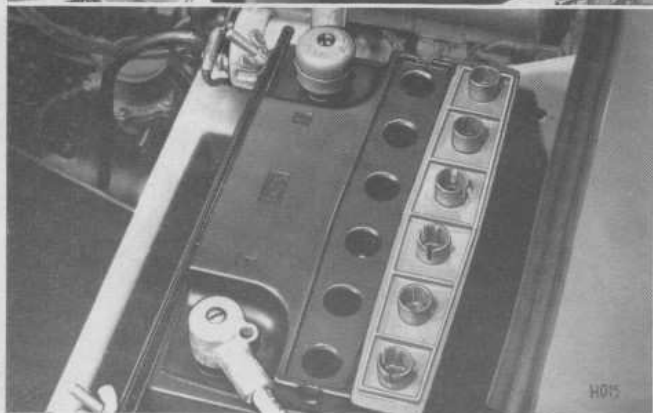
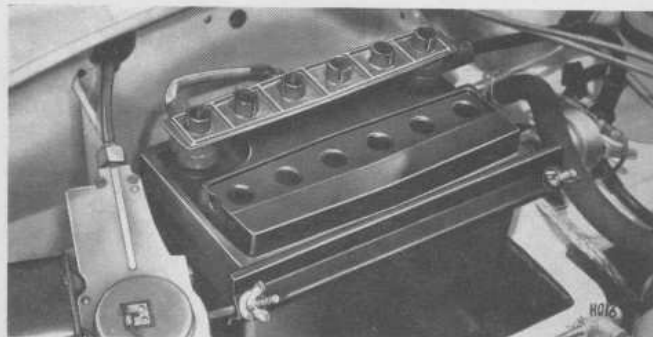


Fig. 69 (in alto)

Fig. 70 (in basso)

LAVA CRISTALLO

Esaminare il livello dell'acqua nel serbatoio lava cristallo in plastica. Se si richiede, svitare il tappo e riempire il serbatoio con acqua pulita. (Vedi pagina 30).

PNEUMATICI

La manutenzione della corretta pressione dei pneumatici è un importante fattore da cui dipende la loro durata, il comportamento dello sterzo, la frenatura, ed il confort di guida. E' quindi importante controllare regolarmente le pressioni dei pneumatici non oltre due settimane; assicurarsi di riparare eventuali perdite. Le pressioni corrette dei pneumatici vengono date alla pagina 25.

Regolare le pressioni mentre i pneumatici sono freddi, cioè prima della guida. Quando i pneumatici riscaldano, le loro pressioni aumentano. Un pneumatico caldo che si porta alla pressione raccomandata, sarà sgonfio quando sarà freddo.

MANUTENZIONE MENSILE

BATTERIA (Figg. 69 e 70)

Esaminare il livello dell'elettrolito negli elementi e, se necessario, aggiungere acqua distillata attraverso gli orifici di riempimento per portare il livello sulla parte superiore dei separatori. Il rabboccamento verrà aiutato mediante l'impiego del Bocchettone di Riempimento Batteria Lucas. Assicurarsi di riempire il bocchettone di riempimento della batteria con acqua distillata ed inserirla nell'orificio del tappo di riempimento fino a che rimanga gradualmente sulla parte superiore dei separatori.

Si verserà sufficiente acqua nella cellula per portare l'elettrolito al suo livello corretto. Controllare a turno ciascuna cellula.

IMPORTANTE. Nell'esaminare la batteria non usare mai lampadine senza protezione. La miscela di ossigeno e idrogeno che la batteria sprigiona è esplosiva.

CILINDRI DEL FRENO E DELLA FRIZIONE (Figg. 71 e 72)

Pulire i tappi del cilindro maestro, toglierli e controllare il livello di fluido nei serbatoi della frizione (2) e freno (1). Se necessario, rabboccare il fluido fino a che è a livello con il segno sul lato dei serbatoi. Prima di rimontare i tappi, assicurarsi che il foro di sfiato nel centro di ciascun tappo non sia ostruito.

NOTA. Il livello del fluido nel serbatoio decresce con la progressiva usura delle pastiglie. Non è però necessaria l'aggiunta di fluido per compensare l'usura delle pastiglie. Se il livello dovesse abbassarsi sensibilmente, controllare la condizione delle pastiglie. Se queste ultime sono soddisfacenti, stabilire la causa dell'abbassamento e porvi immediato rimedio. Vedere a pagina 68 il paragrafo "Procedimento per Spurgo".

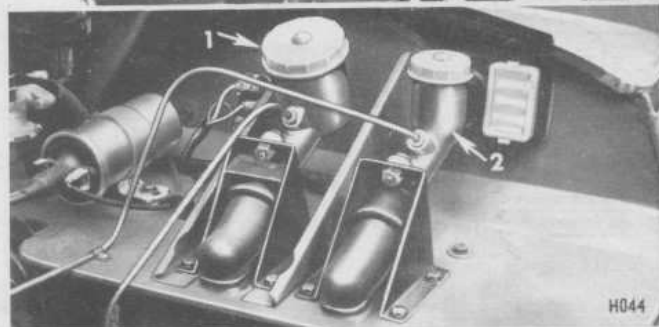


Fig. 71 (in alto)

Fig. 72 (in basso)

MANUTENZIONE

1600 KM. (SERVIZIO GRATUITO)

La coppa del motore viene inizialmente riempita in fabbrica con un olio speciale per rodaggio che va scaricato dopo il completamento dei primi 1600 Km. La coppa va quindi riempita con uno degli oli raccomandati di alta qualità.

Durante questo periodo molti dei componenti, si sistemano, inclusi i freni, cinghia del ventilatore, guarnizioni, prigionieri e dadi ed

MOTORE

Refrigerante - Controllare il livello

Coppa - Scaricare e riempire

Testa cilindri - Controllare il serraggio

Carburatore - Rabboccare gli smorzatori del carburatore e regolare la velocità del minimo del motore.

Collegamento di comando dell'acceleratore e

fulcro del pedale - Oliare

Cinghia ventilatore - Regolare la tensione

Valvole - Regolare i giuochi

Collettori - Controllare il serraggio

Filtro olio - Controllare eventuali perdite olio

FRIZIONE E COMANDI

Cilindro maestro - Rabboccare

Tubi idraulici - Verificare eventuali perdite

TRASMISSIONE

Scatola del cambio, Overdrive - Controllare il livello e rabboccare

Ponte posteriore - Controllare il livello e rabboccare

Bulloni di accoppiamento giunto universale -

Controllare il serraggio

STERZO E SOSPENSIONE

Allineamento ruota anteriore - Controllare impiegando l'apposita attrezzatura per carreggiata

Allineamento ruota posteriore - Controllare lo stato del battistrada pneumatici

Attacchi gruppo sterzo e bulloni ad "U" - Controllare il serraggio

Barre di accoppiamento e leve - Controllare il serraggio

Parti girevoli inferiori dello sterzo - Oliare

FRENI E COMANDI

Cavo del freno a mano e collegamento - Lubrificare

Tubi idraulici - Controllare per eventuali perdite, smussamenti, e giuochi flessibili

Cilindro maestro - Controllare il livello e rabboccare

Ganasce freni e cavo del freno a mano - Regolare come richiesto

hanno quindi bisogno di una leggera regolazione e di un controllo totale.

Il proprietario della vettura, al completamento di questo periodo, deve quindi portare il suo veicolo al concessionario vendite che eseguirà gratuitamente, eccezion fatta per l'olio e il grasso, le seguenti operazioni.

ATTREZZATURA ELETTRICA

Batteria - Controllare e regolare il livello. Controllare la velocità di carica.

Dinamo e motorino di avviamento - Controllare il serraggio dei bulloni di fermo.

Distributore - Lubrificare e regolare le puntine

Fari - Controllare l'allineamento e regolare come richiesto

Luci, riscaldatore, lava cristallo, e attrezzature spie - Controllare il funzionamento

RUOTE E PNEUMATICI

Dadi ruote - Controllare il serraggio

Pneumatici - Controllare e regolare le pressioni

CARROZZERIA

Scontrini portiere, serrature e cerniere - Oliare e controllare il funzionamento

Bulloni di supporto carrozzeria - Controllare il serraggio

Maniglie portiere, comandi e parabrezza - Pulire

10.000 KM

In aggiunta ai controlli periodici : -

CAMBIO OLIO MOTORE (Figg. 67 e 73)

E' importante l'impiego dei lubrificanti approvati, elencati alle pagine 70 e 71, nel cambiare l'olio motore ogni 10.000 Km., o sei mesi, qualunque dei due casi avvenga per primo.

Ridurre il periodo tra i cambiamenti, a secondo della severità delle seguenti sfavorevoli condizioni:-

1. Strade polverose.
2. Viaggi corti con frequenti partenze ed arresti, particolarmente durante il tempo freddo quando si impiega maggiormente il comando dello starter.

Se il veicolo viene impiegato per competizioni sportive o ad alte velocità sostenute, si raccomanda l'uso di un tipo di olio maggiormente viscoso, a causa dell'aumento della temperatura.

Nel caso di condizioni di funzionamento sfavorevoli, sarà meglio consultare il vostro Distributore o Concessionario Standard-Triumph.

PROCEDIMENTO

Togliere il tappo (2), Fig. 73, per scaricare l'olio. Riposizionare il tappo, riempire al giusto livello con un olio corretto (Pagine 70 e 71) attraverso il tappo, Fig. 67.

RABBOCCAMENTO SCATOLA DEL CAMBIO/GRUPPO OVERDRIVE (Fig. 73)

Con il veicolo a livello del suolo, togliere il tappo di livello dell'olio (1) ed usando un apposito dispositivo quale una latta di olio del tipo per pompa con un ugello flessibile, riempito con un lubrificante (Hypoid) ad estrema pressione, rabboccare la scatola del cambio e il gruppo overdrive fino a che l'olio sia a livello con la parte inferiore delle filettature del tappo di riempimento.

Prima di rimontare il tappo di livello e di pulire, lasciare scolare l'eventuale eccedenza di olio. Un foro di trasferimento permette ai gruppi di conseguire un livello comune.

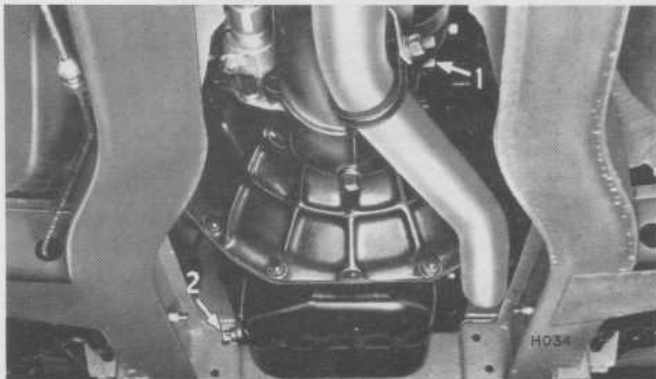


Fig. 73

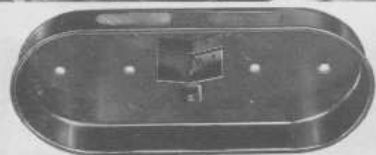
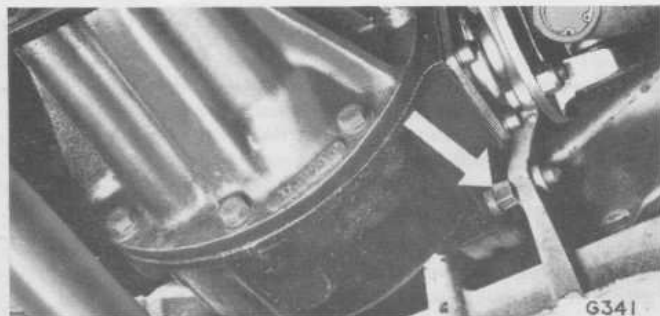


Fig. 74 (in alto)

Fig. 75 (in basso)

RABBOCCAMENTO PONTE POSTERIORE (Fig. 74)

Togliere il tappo di livello dell'olio (indicato con freccia) e, usando lo stesso dispositivo impiegato per il rabboccamento della scatola del cambio, e lo stesso olio, ossia il lubrificante (Hypoid) a pressione estrema, rabboccare il ponte posteriore fino a che l'olio sia a livello con il fondo delle filettature del tappo di riempimento.

Prima di rimontare il tappo di livello e di pulire, lasciare scolare l'eventuale eccedenza di olio.

FILTRI ARIA (Fig. 75)

Togliere e spolverare gli elementi in carta.

Togliere i bulloni di attacco del gruppo alle flangie del carburatore, e staccare il gruppo.

Togliere il bullone centrale dalla carrozzeria, staccare la piastra di copertura e sollevare l'elemento. Pulire la carrozzeria ed usare una pompa a pedale, con linea aria a bassa pressione, o una spazzola soffice, per togliere qualsiasi traccia di sporco dalle pieghe dell'elemento in carta.

Invertire le operazioni precedenti per montare il gruppo, sostituendo, se necessario, le guarnizioni.

Se il motore funziona in condizioni polverose, pulire i filtri più frequentemente.

GIUOCHI VALVOLE BILANCIERI (Fig. 95)

Controllare i giochi valvole bilancieri e, se necessario, risistemarli a 0,25 mm. (a freddo). Vedere pagina 61.

SMORZATORI CARBURATORE (Fig. 76)

Svitare il tappo esagonale dall'estremità superiore di ciascun carburatore ed estrarre il tappo e il gruppo smorzatore. Rabboccare le camere dello smorzatore con olio motore dal grado normale. Il livello dell'olio risulta corretto quando, utilizzando lo smorzatore come astina, il suo tappo filettato risulta di 6 mm. al di sopra degli smorzatori quando si sente resistenza. Rimontare lo smorzatore e il tappo esagonale. Usando una latta di olio, applicare l'olio ai collegamenti della farfalla e del comando starter.

REGOLAZIONE CINGHIA VENTILATORE (Fig. 77)

La cinghia del ventilatore dovrebbe essere sufficientemente serrata per azionare la pompa per l'acqua e il generatore senza caricare eccessivamente i cuscinetti.

Regolare la cinghia allentando il bullone di regolazione (1), e i bulloni di articolazione della dinamo (2). Ruotare la dinamo fino a che la cinghia possa essere spostata di 19-25 mm. lateralmente nel punto medio della sua corsa più lunga. Mantenendo la dinamo in questa posizione, serrare fermamente il bullone di regolazione e i due bulloni articolati.

CANDELE

Togliere le candele per la pulizia e risistemare i giuochi a 0,63 mm. Pulire gli isolatori in ceramica ed esaminarli per eventuali incrinature od altro danneggiamento che potrebbe causare dispersione di "A.T.". Provare le candele prima di rimontarle e sostituire quelle che sono sospette.

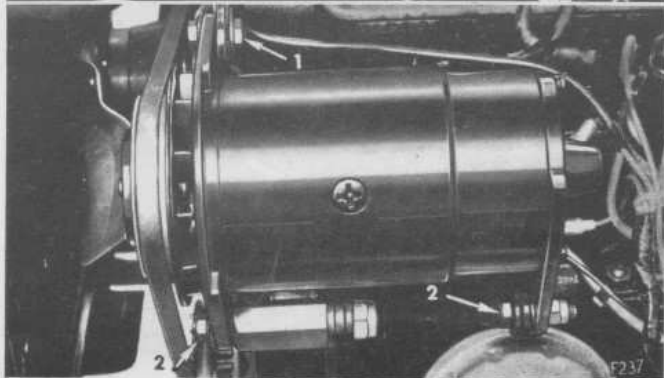


Fig. 76 (in alto)

Fig. 77 (in basso)

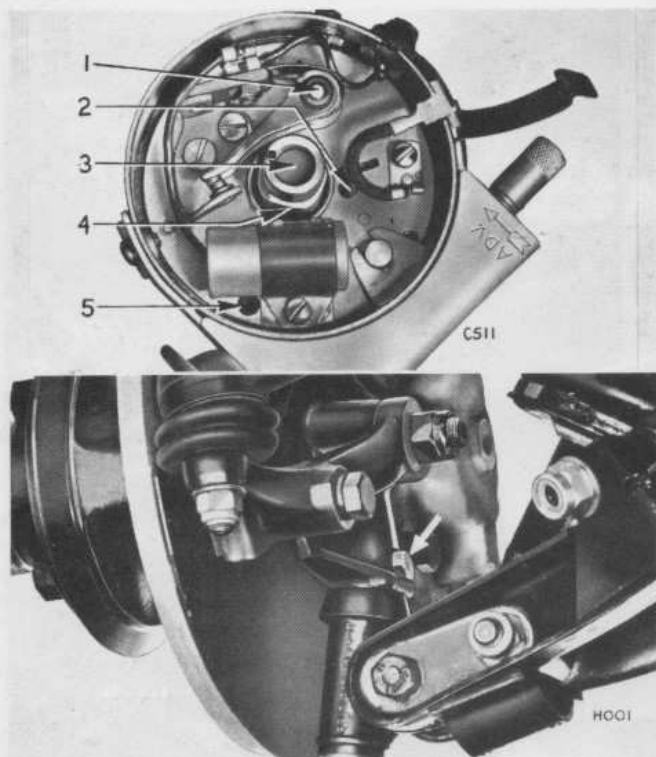


Fig. 78 (in alto)

Fig. 79 (in basso)

DISTRIBUTORE (Fig. 78)

Liberare i fermagli e togliere la calotta del distributore e il braccio rotore. Applicare alcune gocce di olio fluido sui punti (1), (2) e (3). Ingrassare lievemente la superficie della camma (4) ed iniettare circa 5 c.c. (quantità contenuta in un cucchiaino da tè) di olio motore attraverso il foro (5).

Pulire e regolare le puntine del rottore come descritto a pagina 60.

TAPPO DI RIEMPIMENTO OLIO MOTORE (Fig. 67)

Pulire il tappo di riempimento con benzina o paraffina, lasciare asciugare e riposizionare. Non oliare.

FUNZIONAMENTO DEL MINIMO DEL MOTORE

Controllare e regolare se necessario. Pagina 63.

PARTI GIREVOLI DELLO STERZO (Fig. 79)

Sollevare le ruote anteriori dal suolo, togliere il tappo (indicato con la freccia) e montare un ingrassatore avvitato. Applicare una pistola per ingrassaggio riempita di OLIO HYPOID e premere la pistola fino a che l'olio trasudi dalla parte girevole. Togliere l'ingrassatore, rimontare il tappo. Ripetere lo stesso procedimento con la parte girevole opposta dello sterzo.

FRENI

Esaminare le pastiglie freni e le ganasce. Regolare o, se necessario, sostituire. Pagina 67.

FRIZIONE E FLESSIBILI FRENO

Applicare il grasso attorno le guide del cavo (Fig. 80) e il settore di compensazione (Fig. 81).

PNEUMATICI E DADI RUOTE

Esaminare i pneumatici (pagina 24); riparare se necessario e far controllare dal vostro Distributore o Concessionario Standard-Triumph l'allineamento delle ruote posteriori ed anteriori. Controllare i dadi delle ruote per vedere se sono ben serrati.

SCONTRINI PORTIERE, SERRATURE E CERNIERE

Oliare e controllare il funzionamento.

MANIGLIE PORTIERE, COMANDI E PARABREZZA

Pulire.

IMPIANTO ELETTRICO

Controllare il funzionamento di tutta l'attrezzatura elettrica.

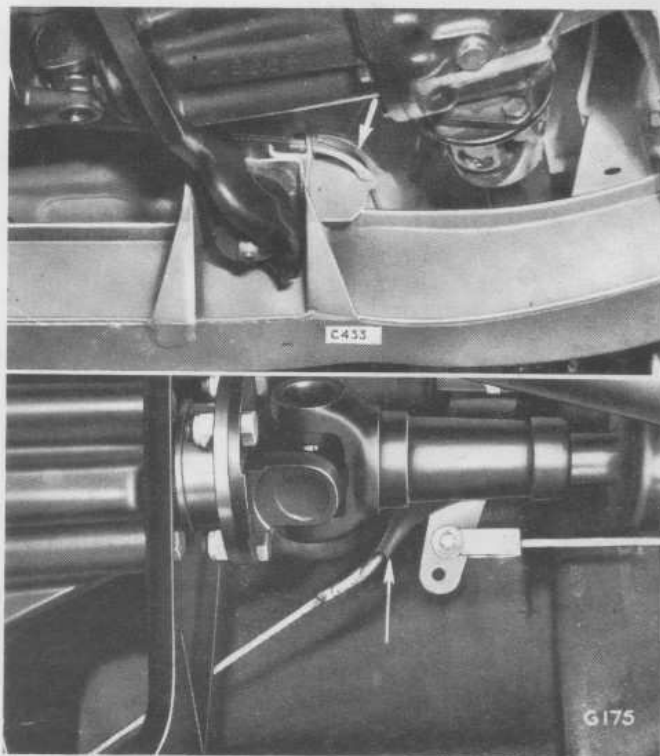


Fig. 80 (in alto)

Fig. 81 (in basso)

(20.000 KM.)

Ogni 20.000 Km., od ogni 12 mesi, qualunque dei due avvenga per primo, sarà opportuno effettuare tutte le operazioni elencate sotto la voce "10.000 Km.", oltre alle seguenti:-

FILTRO OLIO (Fig. 83)

Svitare il vecchio filtro dal blocco cilindri e sostituirlo con uno nuovo. Per ottenere una perfetta tenuta, si dovrà pulire ed inumidire di olio la superficie a contatto. Si fisserà quindi il filtro avvitandolo accuratamente.

POMPA CARBURANTE (Figg. 82 e 84)

Pulire la pompa carburante.

Si può accedere alla vaschetta pompa carburante e filtro svitando il bullone (1) e togliendo il coperchio a cupola (3). Sollevare la garza del filtro (5) dalla sua sede e lavarla in benzina.

Usando un piccolo giravite, ammorbidire il sedimento nella vaschetta e toglierlo con aria compressa. Per questa operazione è l'ideale usare una pompa a pedale per gonfiare pneumatici.

IMPORTANTE. Durante questa operazione si deve fare attenzione a non danneggiare la valvola di non ritorno (6).

Sostituire la guarnizione in sughero (4) se questa si è indurita o rotta. Montare nella sua sede la garza del filtro (5), facendo attenzione a posizionare la superficie della garza verso giù, di modo che la si possa rimuovere facilmente quando richiesto.

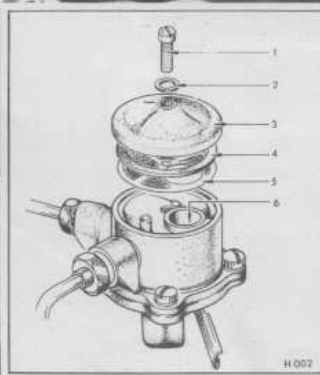
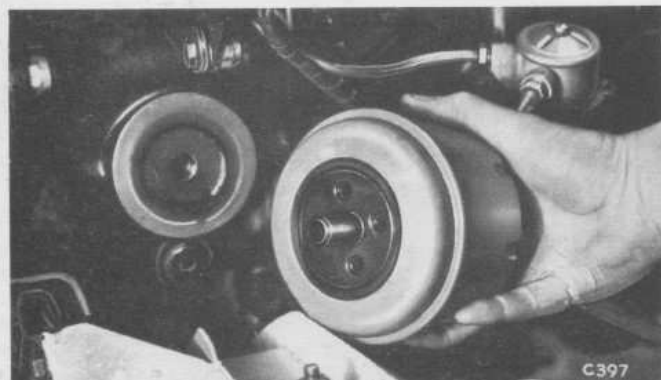


Fig. 82 (a sinistra) Fig. 83 (in alto) Fig. 84 (a destra)

CANDELE

Togliere e scartare le candele. Nel montare le sostituzioni, assicurarsi che siano del tipo corretto e che i giochi siano sistemati a 0,63 mm. Riconnettere i cavetti nell'ordine indicato nella Fig. 99.

VALVOLA DI SFIATO BASAMENTO (Figg. 85 e 86)

Disinnestare il fermaglio (6) dal corpo della valvola (1) e sollevare il diaframma (4) e la molla (2). Pulire i componenti lavandoli in alcool denaturato. Accertarsi che il tubo di sfiato sia pulito ed utilizzabile.

NOTA. Quando la valvola di sfiato viene pulita, togliere il tappo di riempimento dell'olio e controllare che non vi siano ostruzioni e che la rondella di giunzione sia utilizzabile.

CUSCINETTO POSTERIORE DINAMO (Fig. 87)

Iniettare alcune gocce di olio dalla viscosità media attraverso il foro nell'alloggiamento del cuscinetto posteriore.

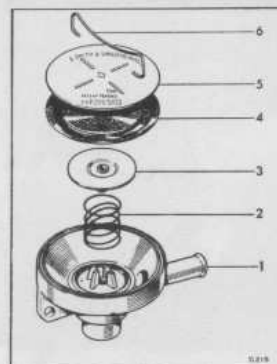
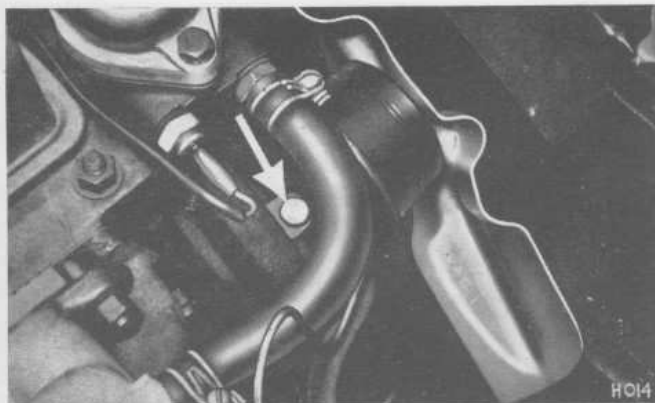


Fig. 85 (a sinistra) Fig. 86 (in alto) Fig. 87 (a destra)



POMPA ACQUA (Fig. 89)

Togliere il tappo e montare un ingrassatore avvitato. Applicare una pistola per ingrassaggio, e dare soltanto cinque colpi. Togliere quindi l'ingrassatore e rimontare il tappo.

GRUPPO STERZO (Fig. 88)

Togliere il tappo dalla parte superiore del gruppo e montare un ingrassatore avvitato. Applicare la pistola per ingrassaggio e dare cinque colpi soltanto. Togliere l'ingrassatore e rimontare il tappo. Un ingrassaggio eccessivo può causare il danneggiamento dei soffietti in gomma.

GANASCE POSTERIORI FRENI (Fig. 90)

Sollevare mediante martinetto la parte posteriore della vettura e togliere entrambe le ruote e tamburi freni. Esaminare i rivestimenti dei freni e se una o più ganasce sono eccessivamente logore o contaminate con olio o grasso, sostituire la serie completa per assicurare una stabilità di frenatura. Con l'uso di aria compressa, o di una pompa a pedale, soffiare la polvere dal meccanismo e, usando un panno asciutto e pulito, togliere la polvere dall'interno dei tamburi. Evitare di toccare le superfici di frenatura con mani grasse.

Rimontare i tamburi del freno e le ruote. Riregolare i freni, e togliere il martinetto.

PASTIGLIE FRENI ANTERIORI (Fig. 91)

Sollevare mediante martinetto la parte anteriore della vettura, togliere le ruote anteriori ed esaminare le pastiglie freni per eventuali logorii. La sostituzione è necessaria quando il materiale di rivestimento sulla piastra di rinforzo in acciaio viene ridotto ad uno spessore di 3,0 mm. (Vedere pagina 67).

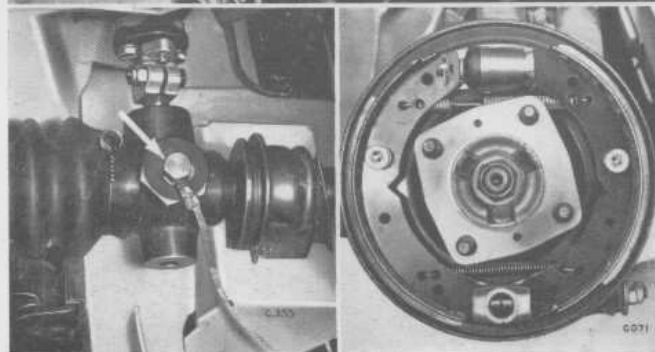


Fig. 88 (sinistra) Fig. 89 (in alto) Fig. 90 (destra)

MOZZI POSTERIORI (Fig. 93)

Togliere il tappo e montare un ingrassatore avvitato. Applicare una pistola per ingrassaggio fino a che il grasso trasudi dal cuscinetto. Togliere l'ingrassatore e rimontare il tappo. Ripetere le operazioni precedenti con il mozzo posteriore opposto.

REGOLAZIONE MOZZO ANTERIORE (Fig. 92)

Se il gioco assiale è evidente, sollevare mediante martinetto la parte anteriore del veicolo, togliere la piastra del mozzo e la ruota, e far presa sul coperchio per la polvere. Togliere la copiglia, e serrare il dado mentre ruota il mozzo, fino a che si sente una leggera resistenza. Allentare il dado di un mezzo lato ed inserire una nuova copiglia. Riposizionare il coperchio per la polvere, la ruota e la piastra del mozzo.

Se la vettura è stata usata per competizioni sportive, rimontare i mozzi anteriori con grasso ogni 20.000 Km. Per l'uso normale, rimontare con grasso ogni 40.000 Km.

SISTEMA DI SCARICO

Per evitare eventuali danni alla salute, controllare il sistema di scarico per perdite, danneggiamento e deteriorazione e rettificare come richiesto.

ACCESSORI

Esaminare e, se necessario, serrare le parti seguenti: accessori della sospensione anteriore e posteriore, collegamenti dello sterzo, pompa acqua, dinamo motorino di avviamento e puleggia dinamo, filtro olio e tutti giunti universali e bulloni

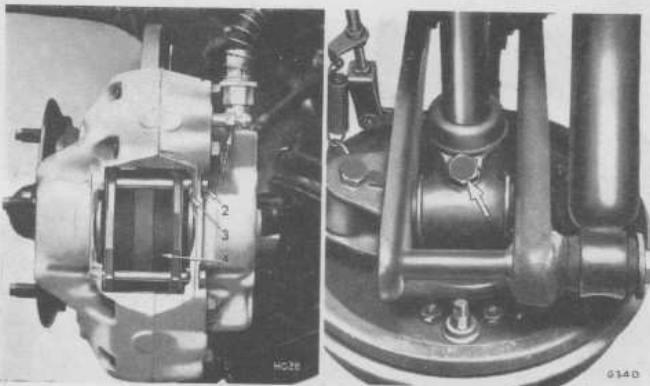
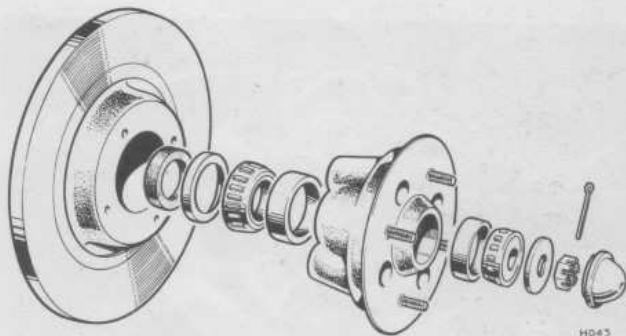


Fig. 91 (sinsitra) Fig. 92 (in alto) Fig. 93 (destra)

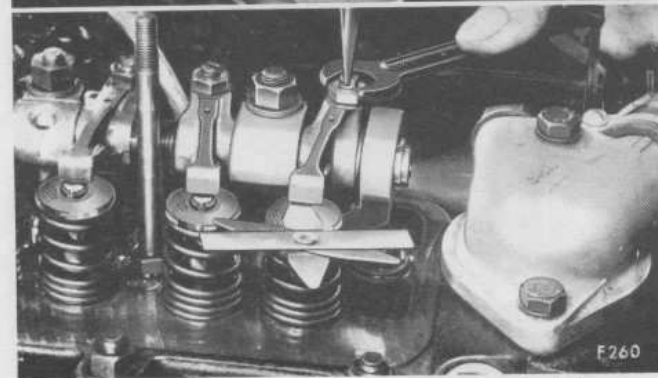
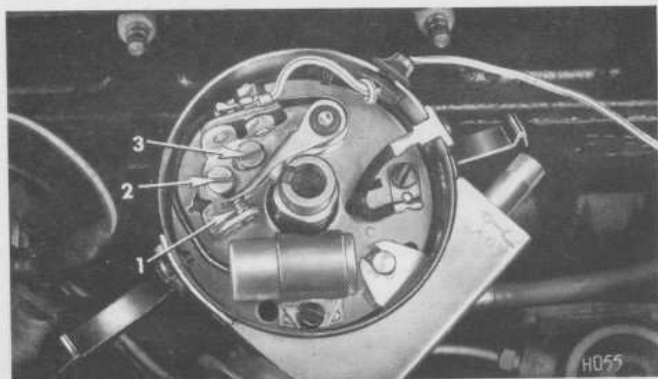


Fig. 94 (in basso)

Fig. 95 (in alto)

REGOLAZIONI DI FUNZIONAMENTO

SEDE VALVOLA

Di tanto in tanto far controllare le pressioni di compressione dal vostro concessionario Triumph. Ammesso che il motore funzioni soddisfacentemente, e le pressioni di compressione di tutti i cilindri siano uguali, si consiglia di non toccare il motore.

Il bisogno della decarbonizzazione sorge quando la formazione di carbone, un prodotto della combustione, diviene eccessivo. Se si impiegano ottimi carburanti e lubrificanti di alta qualità nei motori moderni ad alta compressione, il deposito di carbone viene così ridotto che non sono necessarie frequenti operazioni di decarbonizzazione. La rimozione del carbone può quindi essere ristretta ad occasioni quando la testa del cilindro viene rimossa per la cura delle valvole e delle loro sedi.

PUNTINE DI CONTATTO RUTTORE (Fig. 94)

Con il coperchio e il braccio rotore rimossi, far girare il motore fino a che la leva di contatto sia funzionante nel suo punto più alto del lobo della camma, ossia con il giuoco al suo massimo. Allentare la vite di contatto fissa (2) e girare la vite eccentrica (3) per ottenere un giuoco di 0,4 mm., usando un indicatore a spessore tra i contatti (1), e riserrare la vite (2).

Sostituire le puntine usurate o danneggiate.

GIUOCHI VALVOLE (Fig. 95)

Regolare i giuochi del bilanciere a 0,25 mm. (a freddo). Nel corredo attrezzi viene fornito un calibro. Togliere le candele, far girare il motore in una direzione di funzionamento e procedere nella maniera seguente:-

Regolare le valvole No. 1 e 3 con le valvole No. 8 e 6 aperte.

"	"	"	"	5	"	2	"	"	"	"	4	"	7	"
"	"	"	"	8	"	6	"	"	"	"	1	"	3	"
"	"	"	"	4	"	7	"	"	"	"	5	"	2	"

DADI TESTA CILINDRI (Fig. 96)

Serrare i dadi della testa cilindri nell'ordine indicato. Allentarli invertendo la sequenza.

PUNTO MORTO SUPERIORE (Fig. 97)

Per ottenere il Punto Morto Superiore, ruotare l'albero motore fino a che il suo forellino nella puleggia di guida coincida con l'indicatore attaccato sul coperchio di distribuzione ed il segmento del braccio rotore punta nella direzione indicata nella Fig. 98.

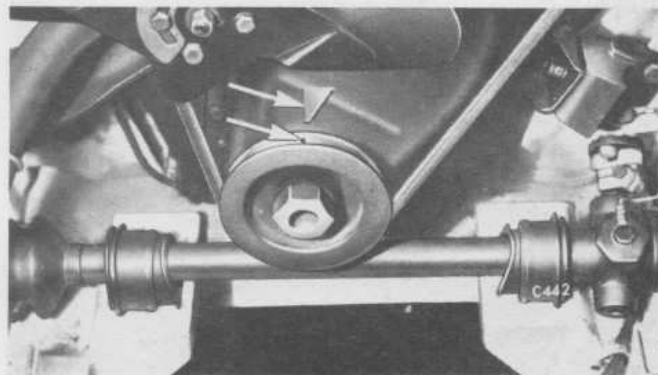
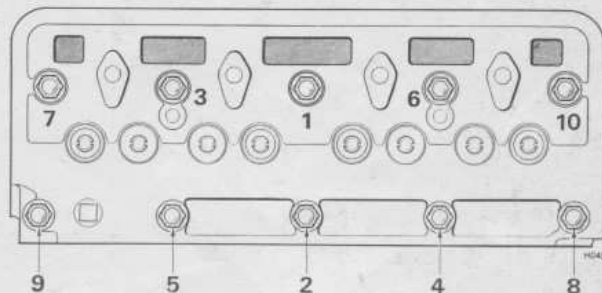


Fig. 96 (in alto)

Fig. 97 (in basso)

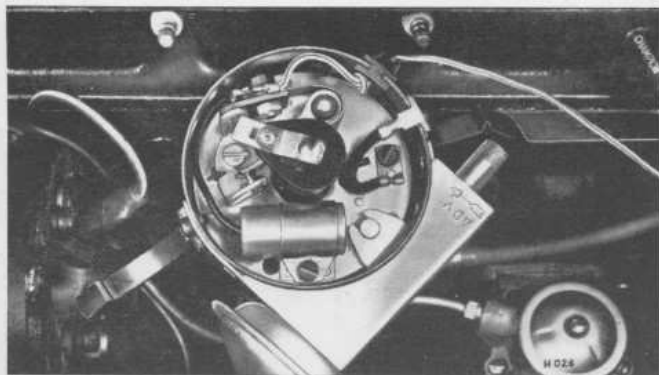


Fig. 98 (in alto)

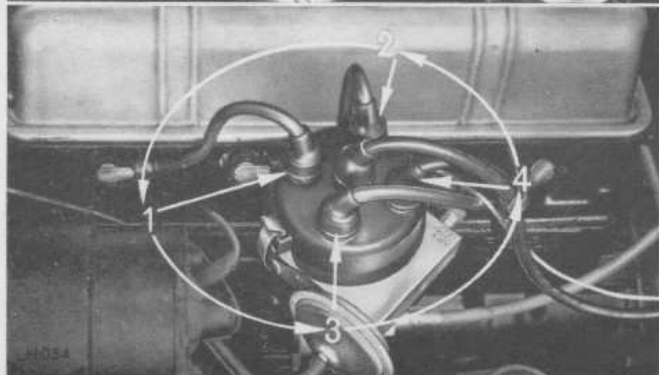


Fig. 99 (in basso)

MESSA IN FASE DELL'ACCENSIONE (Statica)

Togliere la calotta del distributore, regolare il giuoco del rottore a 0,4 mm. e sistemare il micro regolatore nella sua posizione di metà. Girare il motore fino a che il pistone No. 1 sia sul P. M. S. sulla corsa di compressione (vedere "Punto Morto Superiore", pagina 61) ed il braccio rotore si trova nella posizione indicata nella Fig. 98.

Contrassegnare la circonferenza della puleggia con un segno di vernice bianca, 6,0 mm. sulla sinistra del foro della messa in fase (visto dalla parte posteriore). Girare l'albero motore in una direzione di funzionamento, di quasi due giri completi, finché il segno di vernice bianca coincida con la punta dell'indicatore. Allentare la piastra di serraggio del distributore e l'interruttore sull'accensione. Girare leggermente il corpo del distributore in entrambe le direzioni fino a che si vede o si sente che le puntine del rottore si interrompono. Serrare la piastra di serraggio del distributore, spegnere l'accensione e rimontare la calotta del distributore.

Messa in fase accensione statica (carburante 97 ottani) .. 6°P. P. M. S.

POSIZIONE CAVETTI CANDELE (Fig. 99)

Accertarsi che i cavetti candele vengano attaccati sulle candele nella maniera indicata nella figura accanto. L'ordine di accensione è : 1, 3, 4, 2, in ordine antiorario.

CARBURATORI

MESSA A PUNTO CARBURATORI (Figg. 100-104)

Non si possono mettere bene a punto le installazioni di carburatori doppi a meno che la condizione generale del motore, accensione e i sistemi di alimentazione siano soddisfacenti. Prima di tentare di mettere a punto i carburatori, accertarsi che il tappo di riempimento di olio del motore e l'astina siano entrambi sicuri, poiché l'aria attirata nel basamento influenzerà il funzionamento del minimo del motore.

Togliere i filtri d'aria ed azionare il motore fino a che raggiunga la normale temperatura di funzionamento. Allentare i bulloni di serraggio sui collegamenti dell'alberino della farfalla (2). Chiudere completamente le farfalle svitando le viti di regolazione del minimo (1) ed aprire quindi svitando le viti di un giro e mezzo.

Togliere le camere di aspirazione e pistoni. Avvitare i dadi di regolazione del getto (3) fino a che ciascun getto sia a livello con il ponte del suo carburatore, o il più vicino possibile. Riposizionare i pistoni ed i gruppi delle camere di aspirazione e controllare che i pistoni si abbassino liberamente. Ruotare di due giri completi (12 facce) i dadi di regolazione del getto.

Riavviare il motore e regolare le viti di regolazione della farfalla (1) per dare la velocità del minimo desiderata spostando di una uguale quantità ciascuna vite di regolazione della farfalla. Usando una lunghezza di tubo dal diametro di circa 8 mm., ascoltare il fischio nelle prese d'aria e regolare le viti di regolazione della farfalla fino a che l'intensità del fischio è simile ad entrambe le prese d'aria. Questo sincronizzerà le farfalle.

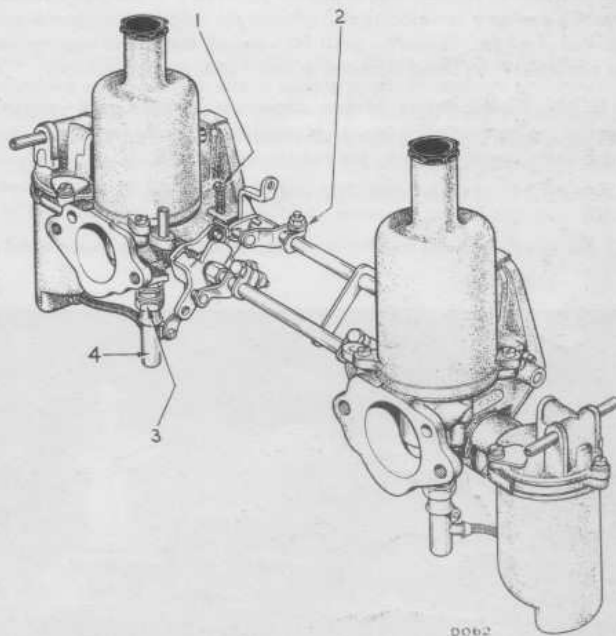


Fig. 100

Quando ciò risulta soddisfacente, regolare la miscela avvitando entrambi i dadi di regolazione del getto (3) in sù e in giù della stessa quantità per dare la velocità del minimo più veloce consistente anche con l'accensione. Pressare i getti (4) verso sù durante la regolazione per accertarsi che siano in contatto con i dadi di regolazione.

Se la velocità del motore dovesse aumentare quando i getti vengono regolati, svitare un poco le viti di regolazione della farfalla, ciascuna della stessa quantità, per ridurre la velocità.

Sollevare il pistone del carburatore frontale di circa 0,75 mm.

(a) Se la velocità del motore aumenta, la forza della miscela del

carburatore frontale è troppo ricca;

- (b) Se la velocità del motore decresce immediatamente, la concentrazione della miscela del carburatore anteriore è troppo debole;
- (c) Se la velocità del motore momentaneamente aumenta molto leggermente, la concentrazione della miscela del carburatore anteriore è corretta.

Ripetere l'operazione sul carburatore posteriore e, dopo la regolazione, ricontrrollare il carburatore anteriore, dal momento che i due carburatori sono indipendenti.

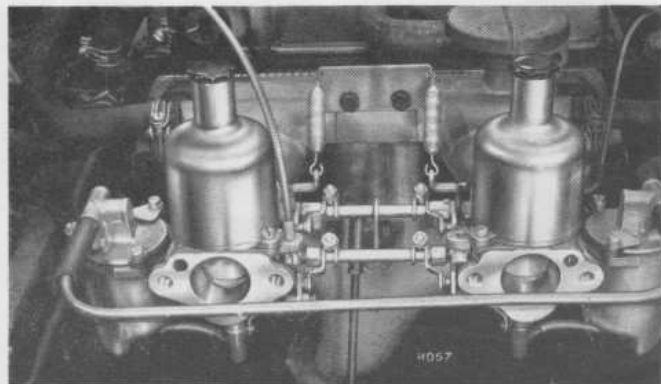


Fig. 101

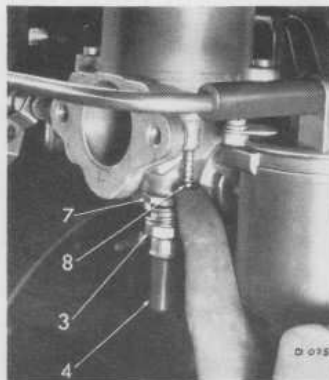


Fig. 102

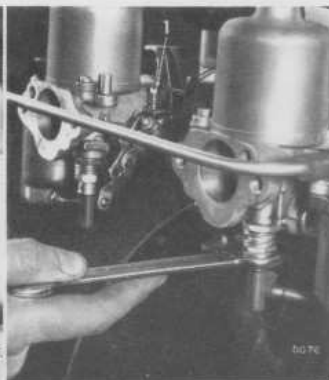


Fig. 103

Quando la miscela è corretta il tono dello scarico dovrebbe essere regolare e uniforme. Se è irregolare con un tipo di accensione difettosa a spruzzo e con uno scarico senza colore, la miscela è troppo debole. Se vi è nel battito dello scarico un tipo di accensione difettosa ritmica con uno scarico di fumo nero, la miscela è troppo ricca.

REGOLAZIONE DEL GETTO E DEL COLLEGAMENTO FARFALLA (Figg. 104 e 105)

Con il comando dello starter completamente "APERTO", il motore caldo e al minimo su una farfalla chiusa, regolare la vite (5) per dare un gioco di 0,4 mm. tra l'estremità della vite e la leva del bilanciere.

Controllare sempre questa regolazione quando la vite di arresto della farfalla (1) viene alterata.

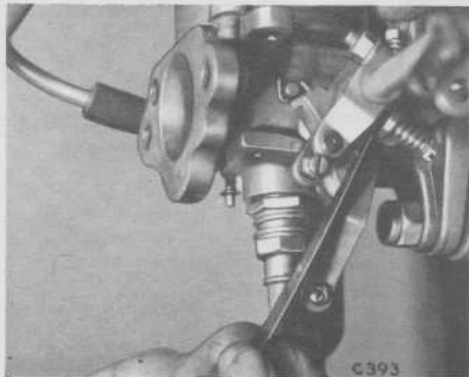


Fig. 104

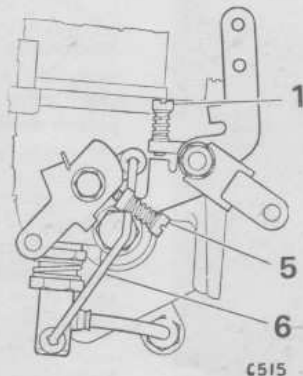


Fig. 105

PULIZIA CAMERA DI ASPIRAZIONE E PISTONE

Ad intervalli approssimativi di circa dodici mesi, staccare il gruppo del pistone. Pulire il pistone e la parte interna della camera di aspirazione. Riaggruppare a secco eccetto che per poche gocce di olio fluido sull'asta del pistone.

Riempire il serbatoio smorzatore.

PULIZIA CAMERE GALLEGGIANTE

Togliere periodicamente il tubo di alimentazione carburante, il coperchio camera galleggiante, e il gruppo galleggiante, da ciascun carburatore. Togliere tutto il sedimento dalle camere del galleggianti e rimontare i carburatori.

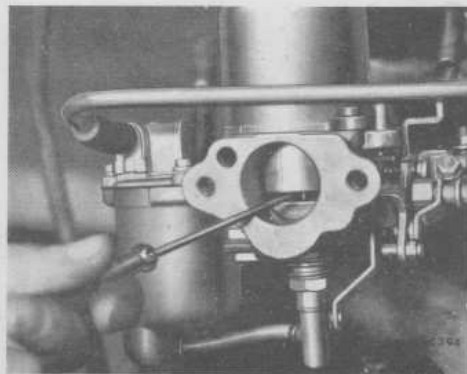


Fig. 106

LIVELLO CARBURANTE CAMERA GALLEGGIANTE (Fig. 107)

Il livello del carburante nella camera del galleggiante viene regolato disponendo la leva del galleggiante sul coperchio camera galleggiante, nella maniera seguente:-

Disconnettere il tubo di alimentazione carburante e togliere il coperchio camera galleggiante.

Invertire il coperchio e, con la leva sulla valvola a spillo, misurare il gioco tra la leva e il coperchio inferiore come indicato.

Piegare, se necessario, la leva del galleggiante per ottenere la corretta registrazione.

Rimontare il coperchio della camera del galleggiante e ricollegare il tubo del carburante.

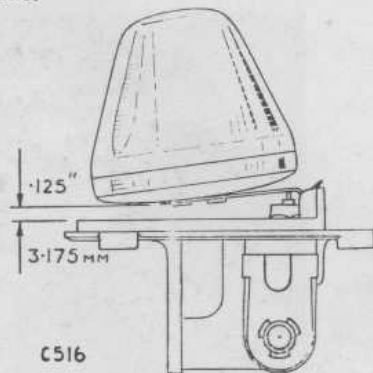


Fig. 107

CENTRALIZZAZIONE GETTO (Figg. 105 e 106)

Se il pistone di aspirazione viene sollevato e allentato, dovrebbe cadere liberamente e colpire l'interno del "ponte getto" con un soffice scatto metallico quando il dado di regolazione del getto (3) viene avvitato nella sua posizione più alta.

Se è udibile uno scatto soltanto quando il getto si trova nella posizione completamente abbassata, si deve centralizzare il getto nella maniera seguente:-

Disconnettere l'asta tra la leva del getto e la testa del getto (6, Fig. 105).

Mantenendo il getto (4) nella sua posizione superiore, allentare il dado (7, Fig. 102) e spostare il gruppo getto lateralmente fino a che il getto sia concentrico con l'ago, quindi serrare il dado. Il pistone dovrebbe ora cadere liberamente e colpire il ponte getto con uno scatto metallico soffice.

Abbassare il getto e ancora sollevare e liberare il pistone, notando la differenza nel suono dell'urto. Se il suono dell'urto risulta più acuto, ripetere l'operazione di centralizzazione per raggiungere suoni identici con il getto sollevato e abbassato.

Ricollegare la leva del getto (6), riempire gli smorzatori e mettere a punto i carburatori prima di riposizionare i filtri dell'aria.

FRENI

I freni a disco sono azionati idraulicamente e sono montati sulle ruote anteriori e i freni a tamburo sulle ruote posteriori. La pressione applicata sul pedale del freno viene trasferita al sistema idraulico, per azionare i freni. Il freno a mano è collegato da cavi e dal meccanismo di compensazione su leve incorporate nelle piastre di rinforzo del freno posteriore. Applicando il freno a mano si azionano solo i freni posteriori, indipendentemente dal sistema idraulico.

REGOLAZIONE FRENO ANTERIORE

I freni a disco montati sulla parte anteriore del veicolo sono auto regolanti. Le pastiglie delle ganasce di sostituzione debbono essere montate quando i rivestimenti vengono ridotti ad uno spessore di circa 3 mm.

NOTA. Per nessun motivo bisogna far logorare le pastiglie al di sotto dello spessore di 1,5 mm. Debbono perciò essere sostituite nel caso lo spessore sia insufficiente, per assicurare una frenatura sicura per altri 10.000 Km.

Controllare periodicamente il serraggio della pinza che assicura i bulloni (Fig. 108)

SOSTITUZIONE PASTIGLIE (Fig. 109)

Si può effettuare la sostituzione delle pastiglie senza dover spurgare l'impianto freni.

1. Sollevare la parte anteriore della vettura e togliere le ruote.
2. Estrarre i perni di fermo (1) e togliere i ritegni delle pastiglie(2).
3. Togliere le pastiglie (3) dalle pinze.

4. Spingere i pistoni nel fondo dei loro cilindri e montare nuove pastiglie.
5. Rimontare i ritegni delle pastiglie ed assicurare i perni di ritegno.
6. Pompare il pedale fino a che si sente una resistenza solida.

FRENI POSTERIORI (Fig. 110)

Le ganasce dei freni, se contaminate con olio o grasso, sono dannose all'efficienza della frenatura. Nel caso venga danneggiato un freno, il tamburo e la piastra di rinforzo vanno completamente puliti con benzina, e le ganasce freni sostituite. Nel sostituire o riposizionare le ganasce, le molle dietro le ganasce, debbono agganciarsi attraverso i fori corretti, come indicato nella figura.



Fig. 108

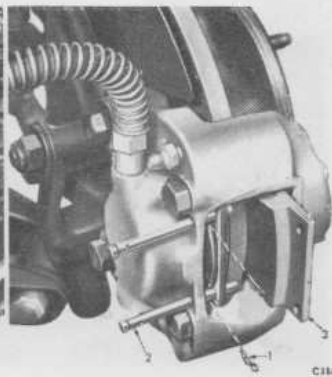


Fig. 109

REGOLAZIONI DI FUNZIONAMENTO

REGOLAZIONE (Fig. 111)

La corsa eccessiva del piede e del freno a mano, indica il bisogno della regolazione del freno posteriore.

Ciascun freno posteriore viene fornito con un dispositivo regolatore sulla parte posteriore della piastra di rinforzo. Per regolare le ganasce, ruotare il regolatore (2, Fig. 113) in senso orario fino a che le ganasce siano dure contro il tamburo: allentare poi il regolatore di un dente fino a che il tamburo può ruotare liberamente.

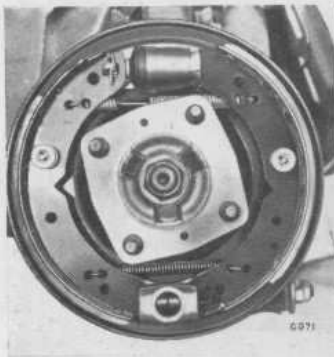


Fig. 110

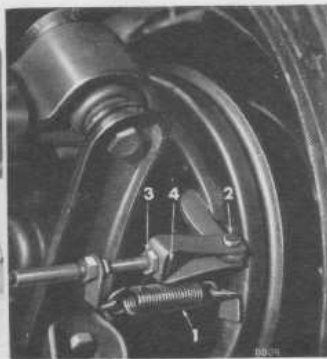


Fig. 111

NOTA. Vi è una costante resistenza sulle ruote posteriori causata dall'azione del differenziale e dell'olio dell'asse. Non confondere questo con la resistenza del freno.

REGOLAZIONE FRENO A MANO (Fig. 111)

Mediante la regolazione del freno a mano si può regolare il meccanismo del freno a mano. Se persiste il rallentamento del cavo, riregolare il gancio d'attacco del freno a mano su ciascun gruppo del freno posteriore. Non serrare eccessivamente il cavo.

1. Sganciare la molla (1).
2. Togliere la copiglia e il perno del gancio (2).
3. Allentare il controddado (3) e regolare il dado del gancio (4).
4. Regolare e riaggruppare.

PROCEDIMENTO PER LO SPURGO (Figg. 112 e 113)

Se un giunto del tubo si è staccato o il pedale del freno diviene spugnoso, spurgare il sistema da ciascun cilindro della ruota a turno iniziando con la ruota del lato anteriore sinistro e procedendo su ciascuna ruota a turno, dalla ruota più lontana a quella più vicina al cilindro maestro, cioè nella sequenza antioraria (sterzo a destra). Iniziare sul lato destro anteriore e procedere in una sequenza in senso orario (sterzo a sinistra). (La frizione viene spurgata dal cilindro sul lato sinistro della scatola del cambio).

REGOLAZIONI DI FUNZIONAMENTO

Con l'aiuto di un secondo operatore, procedere nella maniera seguente:

1. Serrare le ganasce del freno posteriore contro il tamburo, per ridurre lo spazio nei cilindri.
2. Accertarsi di rabboccare il serbatoio al livello indicato sul cilindro maestro.
3. Pulire il rubinetto di spurgo e attaccare su esso un poco di tubo dal diametro piccolo. Lasciare il tubo in un contenitore pulito parzialmente riempito di fluido idraulico, di modo che la sua estremità si trovi al di sotto del livello del fluido.
4. Svitare il rubinetto di spurgo di un mezzo giro.

NOTA. Durante lo spurgo, il livello del fluido del serbatoio discende rapidamente. Accertarsi che il livello non discenda al di sotto di metà, riempiendo costantemente con fluido che è stato depositato in un recipiente a tenuta. Immediatamente dopo lo spurgo, risigillare il fluido residuo nel serbatoio poiché l'esposizione abbassa il punto di ebollizione.

5. Azionare il pedale con una successione di colpi lunghi e rapidi nella maniera seguente: Spingere il pedale attraverso la sua corsa completa, seguito da due o tre colpi rapidi e corti; lasciare quindi ritornare il pedale senza alcuna assistenza nel suo arresto

(con piede rimosso). Osservare che il fluido è stato scaricato nel serbatoio di vetro e quando tutte le bolle sono scomparse, lo spurgo è completo. Serrare fermamente la vite di spurgo e tagliare la tubatura dal rubinetto.

6. Rabboccare il cilindro maestro con fluido idraulico, regolare le ganasce del freno e provare su strada il veicolo.

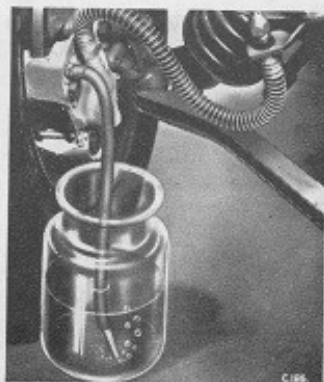


Fig. 112

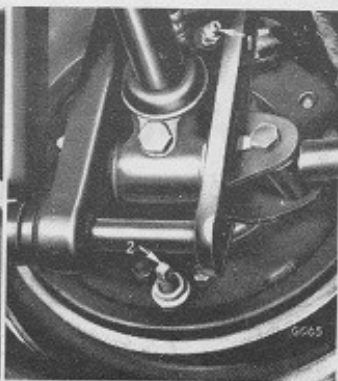


Fig. 113

LUBRIFICANTI E SOLUZIONI ANTI-GELO APPROVATI

(I prodotti raccomandati non sono elencati in ordine di preferenza)

Componente	Temp. aria		API Denominazione	BP	CASTROL			DUCKHAM'S	ESSO	MOBIL	PETROFINA	SHELL	TEXACO CALTEX		
	°C	°F													
Motore Smorzatori Carburatori e latta olio	Superiore a 30	Superiore a 80	MM o MS	Visco-Static	Energol SAE 30	Visco-Static Long-Life Castrolite 10W/30	Castrol 30 HD	Q20-50	Esso Extra Motor Oil 20W/40	Mobiloil Special 10W/30 Mobiloil Super SAE 10W/40	Fina Multi- grade Motor Oil SAE 20W/50	Shell Super Motor Oil	Havoline 30		Havoline 20W/40
	Da 0 a 30	Da 0 a 30	MM o MS		Energol SAE 20W		Castrol 20 HD		Esso Extra Motor Oil 10W/30				Havoline 20/20W		
	Inferiore a 0	Inferiore a 30	MM o MS		Energol SAE 10 W		10 HD		Q5500				Havoline 10W		
Fusi a snodo inferiori	Superiore a 0	Superiore a 30	GL 4	Gear Oil SAE 90 EP	Castrol Hypoy	Duckham's Hypoid 90	Esso Gear Oil GP 90	Mobilube GX 90	Fina Ponto- nic MP SAE 90	Shell Spirax 90 EP	Multigear Lubricant EP 90				
Parti girevoli Scatola cambio Ponte posteriore Overdrive	Inferiore a 0	Inferiore a 30	GL 4	Gear Oil SAE 80 EP	Castrol Hypoy Light	Duckham's Hypoid 80	Esso Gear Oil GP 80	Mobilube GX 80	Fina Ponto- nic MP SAE 80	Shell Spirax 80 EP	Multigear Lubricant EP 80				
Mozzi ante- riori Cavi freno Pistola in- grassaggio				Energol L2	Castrol LM	Duckham's LB 10	Esso Multi- Purpose Grease H	Mobil- grease MP	Fina Marson HTL 2	Shell Retinax A	Marfak All Purpose				
Serbatoi Frizione e freno				Usare liquido per freni idraulici e frizione: Castrol Girling Crimson. Se questa marca non e' reperibile usare un liquido che abbia come gradazione SAE 70R3.											
Soluzioni anti-gelo raccomandate			Smith's Bluecol	BP Anti-Frost	Castrol Anti-Freeze	Duckham's Anti-Freeze	Esso Anti-Freeze	Mobil Perma- zone	Fina Thermidor	Shell Anti-Freeze	Startex				
Se queste soluzioni non sono rperibili, usare soluzioni che abbiano la caratteristica BSI 3151 oppure 3152															

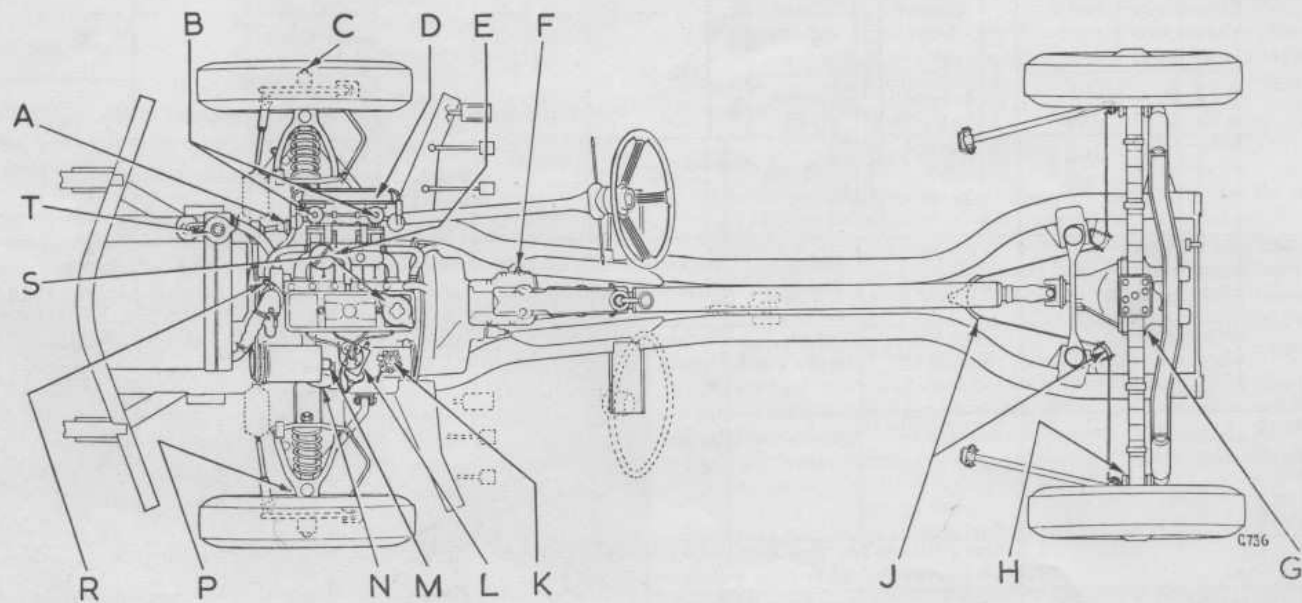


Fig. 114

Rif.	Particolari	Operazioni	Pag.		Periodi in migliaia di Km	
A	Gruppo Sterzo	Ingrassare - 5 colpi	58	-		20
B	Smorzatori carburatori	Rabboccare ...	53	-	10	
C	Mozzi ruote anteriori	Controllare e regolare	59	-		20
D	Filtri aria	Pulire	52	-	10	
E	Valvola di sfiato basamento	Pulire	57	-		20
F	Scatola cambio	Rabboccare ...	51	-	10	
G	Ponte posteriore	Rabboccare ...	52	-	10	
H	Mozzi posteriore	Ingrassare ...	59	-		20
J	Guide cavi freno a mano	Ingrassare ...	55	-	10	
K	Pompa carburante	Pulire	56	-		20
L	Distributore	Oliare	54	-	10	
M	Cuscinetto posteriore dinamo	Oliare	57	-		20
N	Filtro olio	Sostituire ...	56	-		20
P	Parti girevoli inferiori sterzo	Oliare	54	-	10	
R	Pompa acqua	Ingrassare ...	58	-		20
S	Coppa motore	(Rabboccare livello olio	47	Giornaliero		
		(Scaricare e riempire	51	-	10	
		(Pulire tappo di riempimento	54	-	10	
T	Radiatore	Rabboccare ...	47	Settimanale		
		Cilindri maestri frizione e freni	49	Mensile		
		Batteria	48	Mensile		

CARATTERISTICHE GENERALI

MOTORE

Numero cilindri	4
Alésaggio cilindri	73,7 mm.
Corsa	76,0 mm.
Cilindrata	1296 cc.
Area pistone	171,0 cm. ²
Rapporto di compressione	9,0 : 1
Giocchi bilancieri valvole (a freddo)	0,25 mm.
Messa in fase falvola	Valvola di aspirazione e scarico ugualmente aperta su P. M. S.
Potenza massima	75 HP a 6000 g. p. m.
Coppia massima	10,37 Kg/m. a 4000 g. p. m.
Equivalentente a pressione media effettiva	10,1 Kg/cm. ²

LUBRIFICAZIONE (Motore)

Pompa	Tipo a lobo eccentrico ad alta capacità
Filtro	Tipo a flusso completo sostituibile
Pressione a 2000 g. p. m.	2,8 - 4,2 Kg/cm. ²

CIRCUITO DI RAFFREDDAMENTO

	Sistema di raffreddamento "senza dispersione" incorporante un serbatoio in plastica di troppo pieno.
Circolazione	Pompa, azionata da cinghia a "V"; flusso controllato termostaticamente.

CARATTERISTICHE GENERALI

Ventilatore SISTEMA DI ALIMENTAZIONE

Pompa
Carburatore
Dimensione ago
Collettori

Filtri aria

Sfiato basamento

ACCENSIONE

Bobina
Distributore
Distanza puntine
Rotazione
Ordine d'accensione
Candele
Distanza fra gli elettrodi
Messa in fase accensione (statica)
IMPIANTO ELETTRICO

Voltaggio
Polarità

4 pale, diametro 308 mm.
Serbatoio è al di sopra del ponte posteriore. Nessun tappo di riserva.

Azionata meccanicamente a C. A., di tipo a diaframma.
Tipo doppio H. S. 2S. U.
B. O.
Aspirazione e scarico separati. Collettore di aspirazione riscaldato ad acqua.
Elementi in carta sostituibili doppi.
Circuito chiuso-controllato da valvola di emission tra coperchio del bilanciere e collettore.

Lucas HA12.
Delco-Remy.
0,4 mm.
Antioraria.
1-3-4-2
Champion N. 9. Y
0,64 mm
6° P. P. M. S.

12
Massa negativa

Fusibili	13 amp.
Batteria - Tipo	Lucas D. 9
Capacità su 20 ore	40 amp./ora
Piastre per cellula	9
Carica normale	3,5 amp.
Dinamo	Lucas C. 40-1
Potenza	264 Watt
Scatola comando	Lucas RB. 340
Gruppo lampeggiatore	Lucas FL. 5
Indicazione temperatura e carburante	Tipo bimetallo, sistema a 10 volt.
Pressione di azionamento interruttore pressione olio	0,32/0,53 Kg/cm. ²
TRASMISSIONE	
Frizione	Tipo a diaframma. 165 mm.
Scatola cambio	4 velocità a ingranaggi di presa continua. Marce sincronizzate della 2 ^a , 3 ^a e presa diretta.
Rapporti di compressione	Presa diretta 3 ^a 2 ^a 1 ^a e marcia Retro-
Rapporti di compressione totale	1 1.39 2.16 3.75
Overdrive (facoltativo)	4.11 5.73 8.87 15.4
Ponte posteriore	Laycock de Normanville. Funziona sugli ingranaggi della 3 ^a e della presa diretta. Rapporto: 0,802 : 1. Asse ruotante. Gomma di centro montata su chassis. Trasmissione conica ipoide. Rapporto: 4,11 - 1.

Gruppo sterzo

0,98 g. equivalente ad una
frenata di 9,45 m. a 48 Km/h.

A pignone e cremagliera, $3\frac{3}{4}$
giri da fermo a fermo

CARATTERISTICHE GENERALI

SOSPENSIONE

Anteriore

Sistema di sospensione indipendente a periodicità bassa con perni con boccole in gomma. Boccola inferiore con avviamento brevettato. Molle elicoidali controllate da smorzatori telescopici e barra antirullo. Nel mozzo cuscinetti a rulli conici.

Posteriore

Sospensione indipendente del tipo ad asse ruotante molla a balestra trasversale ed aste radiali. Cuscinetti a rulli a spillo e sfere nei mozzi.

CAPACITA'

Serbatoio carburante
Coppa del motore
Scatola del cambio
Scatola del cambio e overdrive
Ponte posteriore
Circuito di raffreddamento (inclusa bottiglia acqua)
Circuito di raffreddamento (inclusa bottiglia acqua) con riscaldatore

37,6 litri

4,5 litri

0,85 litri

1,35 litri

0,57 litri

4,0 litri

4,5 litri

1,5 antipolo

DIMENSIONI ESTERNE

Lunghezza totale	373 cm.
Larghezza	145 cm.
Altezza con tetto montato (a vettura scarica)	120,5 cm.
Altezza con tetto piegato (a vettura scarica)	112,5 cm.

PESO (approssimativo)

A secco (escluso equipaggiamento extra)	712 Kg.
Completo (inclusi carburante, olio, acqua e utensili)	748 Kg.
Peso massimo a pieno carico	905 Kg.

DATI VELOCITA' SU STRADA

Velocità motore a	O/D	O/D				
velocità su strada di:	Presi	Presi	3 ^a	3 ^a	2 ^a	1 ^a e Retr.
	diretta	diretta				
10 Km. h.	350	395	490	550	875	1480
Velocità su strada a 1000 g. p. m.	O/D - Presi	Presi				
	diretta	diretta				
	31,3 Km. h.	25,2 Km. h.				
Velocità su strada a velocità pistone di 762 m/min.						

INDICE

	Pagina		Pagina
Abbaglianti - luce spia	9, 11	Carburatore	53, 63
Acceleratore	6, 7, 10	Cilindro maestro freni	49
Accensione - distributore	54	Cilindro maestro frizione	49
- interruttore	8	Cilindri maestri	49
- messa in fase	62	Cinghia ventilatore	33, 53
- luce spia	11	Cinture di sicurezza	13
Aghi	74	Circuito elettrico	42, 44
Antigelo	31, 71	Circuito di raffreddamento	29
Astina livello	47	Clacson	9
Attrezzi	21	Cofano	15
Avviamento motore	26	Comandi	6
Batteria	32, 48	Comandi distribuzione aria	11
Cambi olio (motore)	51	Comando aria	10
Candele	53, 57	Comando azzeramento contachilometri	6, 7, 11
Capacità	76	Comando leva tergicristallo	9
Capote	17	Compartimento valigie	16
Caratteristiche generali	74	Contachilometri	10
Carburante - raccomandato	27	Contagiri	8
- Tappo di riempimento	16	Controlli mensili	48
- Indicatore	8, 37	Controlli settimanali	47
- Pompa	56	Copertura protettiva (facoltativa)	19
Carrozzeria	98	Cruscotto	6, 7
Cavetti candele	35, 62	Dimensioni	76
Cavi A.T.	35, 62	Dinamo	3, 57
		Distributore	54
			77

INDICE

	Pagina		Pagina
Fari - allineamento	38	Lampadina illuminazione targa	40
- gruppi luci	38	Lampadine retromarcia	39
Filtri aria	52	Lampadine (sostituzione)	39, 40, 41
Filtro olio	56	Lava cristallo	30, 48
Freni	46, 55, 58, 67	Lavaggio	28
Freni a mano - regolazione	68	Lava tergicristallo	30, 48
- guide cavi	55	Leva del cambio	9
- leva	10	Limiti velocità	27
Fusibili	35	Lubrificanti approvati	71
		Lubrificazione motore	47, 51
Giochi bilancieri	52, 60	Lubrificazione scatola del cambio	51
Giochi valvole	52, 60	Lubrificanti	71
Gruppo lampeggiatore	37	Luce spia pressione olio	11
Gruppo sterzo - lubrificazione	58	Luci di arresto	39
		Luci di posizione	39
		Luci di sosta	39
Hard top	20		
Illuminazione strumenti	8, 40	Manutenzione	46
Illuminazione targa	40	Manutenzione della carrozzeria	28
Impianto elettrico	32	Manutenzione interno vettura	28
Indicatori	8, 9, 37	Manutenzione - servizio	46
Indicatori di direzione	8, 9, 39	- periodica	47
Indicatore temperatura	9, 37	- gratuita	50
Indicatore temperatura acqua	9, 37	Manutenzione vetri	28
Interruttore di avviamento	8	Messa in fase	62
Interruttore di selezione luci	9	Motorino di avviamento	34
Interruttore luci	8	Mozzi - anteriori	59
Interruttore pressione olio	34	- posteriori	59
Interruttore tergicristallo	9		
Interruttore ventilatore	10		

INDICE

	Pagina		Pagina
Norme per la guida	26	Riscaldatore - interruttore ventilatore	10
Numero di commissione	4	- comando	10
Numeri gruppo	4	Rodaggio	26
Ordine di accensione	62, 74	Ruote - allineamento	24
Overdrive	12, 51	- acciaio pressato	22
		- scorta	21
Parti cromate	28	Ruote - a raggiera	23
Parti di ricambio	4		
Parti girevoli inferiori sterzo	54	Schema elettrico	42, 44
Pastiglie freni a disco	55, 58, 67	Schema tagliandi	46
Pedali	10	Sedi valvole	60
Pesi	76	Sedili	14
Pneumatici	24, 48	Serrature portiere	15
Polarità	32	Servizio gratuito	50
Pompa acqua	58	Serrature e chiavi	15
Pompa - carburante	56	Sistema di scarico	59
- acqua	58	Sollevamento vettura	21
Ponte posteriore - lubrificazione	52	Sommario di lubrificazione	73
Precauzioni contro il gelo	31	Spurgo dei sistemi idraulici	68
Pressioni di compressione	60	Stabilizzatore voltaggio	37
Puntine di contatto rottore	54, 60	Strumenti e indicatori	6
Radiatore	29, 47		
Regolatore di tensione	33	Tabella di lubrificazione	72
Regolazione di funzionamento	60	Tachimetro	8, 11
Relé	34	Tappi di scarico	29
Rimozione carbone	60	Tergicristallo	36
Rimozione catrame	28	Testa cilindri	60, 61
			79

INDICE

	Pagina
Valvola di comando acqua	10
Valvola di sfiato	57
Valvola di sfiato basamento	57