

TRIUMPH
TRIUMPH
TRIUMPH
TRIUMPH

25000 MK2

uso e manutenzione

IMPORTANTE

PER RAGIONI DI SICUREZZA NON SI INSISTE MAI TROPPO SULL'IMPORTANZA DI MANTENERE I PNEUMATICI ALLA PRESSIONE DI GONFIAGGIO ESATTA. LA PRESSIONE DEI PNEUMATICI VA CONTROLLATA ALMENO OGNI DUE SETTIMANE OPPURE OGNI 1600 km (1000 MIGLIA) E MANTENUTA SEGUENDO LE NORME INDICATE A PAGINA 29.

Triumph

2500 MK2

LIBRETTO D'USO E MANUTENZIONE

Pubblicato da:
STANDARD-TRIUMPH SALES LTD.
COVENTRY, ENGLAND
Del Gruppo British Leyland Motor Corporation



Modello Berlina



Modello Estate

TRIUMPH 2500 MK2

Introduzione

La Triumph 2500 Mk. 2 è stata progettata e costruita per assicurare all'utente un lungo servizio senza noie. Essa è equipaggiata con motore ad iniezione, il quale fornisce alte prestazioni accoppiate all'efficienza.

La Triumph 2500 Mk. 2 presenta anche molte nuove caratteristiche di sicurezza, le quali non possono che far aumentare la fiducia dell'automobilista.

Si prega di leggere attentamente questo libretto che contiene, nella forma più semplice possibile, tutte le istruzioni più importanti sull'uso e sulla manutenzione della vettura.

A causa della complessità e precisione dell'impianto d'iniezione, consigliamo vivamente l'utente di usufruire del servizio di manutenzione a tagliandi che la Triumph offre tramite i suoi Concessionari e che viene descritto in un libretto a parte che accompagna la vettura. In questo modo la manutenzione dell'impinto di iniezione verrà eseguita da personale competente e specializzato.

Importante

In tutte le comunicazioni che riguardano le manutenzione o i pezzi di ricambio, si prega di indicare il numero di telaio della vettura e quelli della verniciatura e delle finiture.

UBICAZIONE DEI NUMERI DI MATRICOLA DEL TELAIO E DEI GRUPPI MECCANICI

Numeri telaio, Verniciatura e Finiture: Sulla molla di sinistra della sospensione anteriore (visibili sollevando il cofano).

Numero del motore: sul lato sinistro del monoblocco.

Numero del cambio: sul lato destro della scatola cambio.

Numero del retrotreno: sulla flangia del differenziale.

Nota: di destra o di sinistra come visto dal posto di guida.

SERVIZIO PARTI RICAMBIO

“Stanpart”

La Casa non fornisce direttamente all'utente le parti di ricambio, bensì tramite i suoi Distributori che, a loro volta, riforniscono i Concessionari.

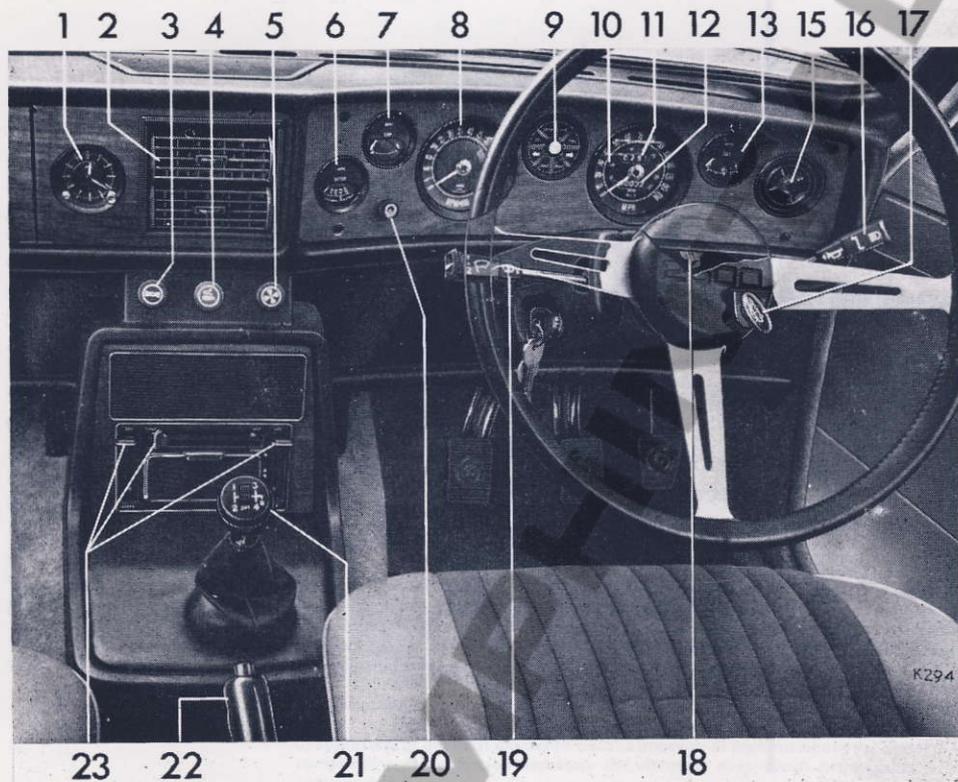
Le parti di ricambio originali recano il marchio registrato “Stanpart” e sono garantite allo stesso modo che quelle montate in fabbrica sulle vetture. Esse sono fabbricate con la stessa precisione e con i medesimi materiali di qualità superiore. Si consiglia perciò in caso di sostituzione, di insistere per ottenere parti di ricambio originali. Si fa notare che ogni diritto alla garanzia decade se sulla vettura non vengono montate parti di ricambio originali “Stanpart”.

Le descrizioni e le illustrazioni di questo libretto non sono impegnative. La CASA, perciò, si riserva il diritto, pur rimanendo inalterate le caratteristiche fondamentali dei modelli qui descritti ed illustrati, di apportare, in qualsiasi momento e senza impegno di aggiornamento del libretto, quelle modifiche di complessivi, particolari ed accessori che ritenesse convenienti per esigenze di carattere tecnico o commerciale.

Sommario Delle Sezioni

Introduzione	3
Numeri di matricola	4
Comandi, strumenti e indicatori	6
Riscaldamento e ventilazione	15
Serrature e chiavi	17
Sedili	19
Cinture di sicurezza	21
Avviamento del motore	22
Guida di una vettura nuova	23
Trmissione automatica	24
Ruote e pneumatici	27
Impianto di raffreddamento	30
Impianto elettrico	33
Manutenzione ordinaria	45
Manutenzione della carrozzeria	63
Lubrificanti approvati	64
Schema di lubrificazione	66
Sommario di lubrificazione	67
Caratteristiche tecniche	68
Indice	71

COMANDI, STRUMENTI ED INDICATORI



1. Orologio.
2. Persiana di ventilazione
3. Interruttore ventilatore.
4. Accendisigari.
5. Comando 'starter'.
6. Indicatore carica batteria.
7. Termometro acqua.
8. Contagiri.
9. Gruppo spie luminose.
10. Tachimetro.
11. Contachilometri parziale.
12. Contachilometri.
13. Indicatore livello benzina.
15. Bocchetta efflusso aria fresca.
16. Interruttore multiplo su piantone sterzo.
17. Serracofano.
18. Bottone azzeramento contachilometri.
19. Comando tergicristallo e lavavetro.
20. Reostato illuminazione strumenti.
21. Leva del cambio.
22. Freno a mano.
23. Comando del riscaldatore.

Fig. 2

1. Orologio.
 2. Persiana di ventilazione.
 3. Interruttore ventilatore.
 4. Accendisigari.
 5. Comando 'Starter'.
 6. Indicatore carica batteria.
 7. Termometro acqua.
 8. Contagiri.
 9. Gruppo spie luminose.
 10. Tachimetro.
 11. Contachilometri parziale.
 12. Contachilometri.
 13. Indicatore livello benzina.
 14. Spia guasto ai freni.*
 15. Bocchetta efflusso aria fresca.
 16. Interruttore multiplo su piantone sterzo.
 17. Serracofano (Fig. 2).
 18. Bottone azzeramento contachilometri.
 19. Comando tergicristallo e lavavetro.
 20. Reostato illuminazione strumenti.
 21. Leva del cambio.
 22. Freno a mano.
 23. Comando del riscaldatore.
- * Solo sulla guida a sinistra.

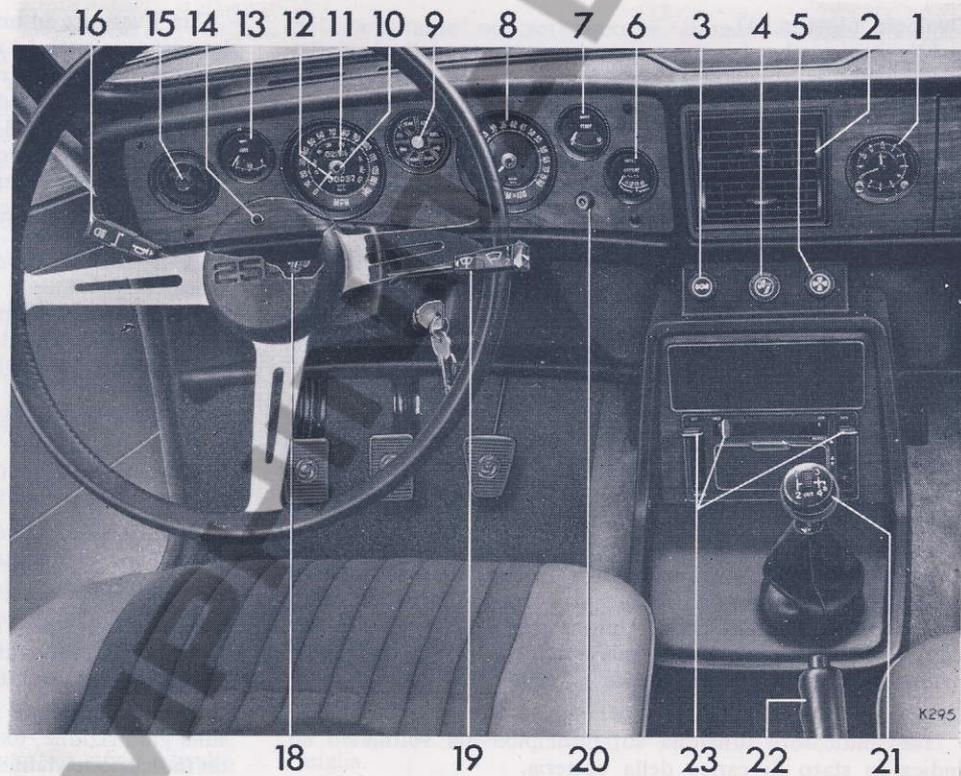


Fig. 3

Orologio (1, Fig. 4)

L'orologio, che funziona con la corrente della batteria, continuerà a segnare l'ora esatta finché non viene discollegato dalla batteria.

Se esso va avanti, ruotare la vite (A) in senso orario, se va indietro ruotare la vite in senso antiorario. La graduazione (B) ruoterà in senso opposto a quello della vite. Per regolare le lancette, tirare il bottone (C) e ruotarlo di quanto occorre.

Persiana di ventilazione (2)

Vedere a pagina 15.

Interruttore del ventilatore (3)

Vedere a pagina 16.

Accendisigari (4)

Spingere il pomello per far riscaldare la resistenza. Quando viene raggiunta una temperatura prestabilita l'accendisigari scatta in fuori automaticamente dalla posizione di riscaldamento. Tirare ora il pomello per estrarre l'accendisigari dalla sua sede.

Comando 'starter' (5)

Si usa per arricchire la miscela benzina-aria e così facilitare la partenza a freddo. Il comando non va usato quando il motore è caldo. Un interruttore incorporato nel comando fa accendere una spia luminosa (10G) quando si aziona lo starter. **Vedere anche a pagina 9.**

Indicatore di carica batteria (6)

Tale indicatore funziona col principio del voltmetro ed indica lo stato di carica della batteria.

Con il motore ad un regime superiore al minimo, l'indicatore deve segnare circa 14 volt. Un'indicazione sopra i 15volt, che si mantenga dopo 15 minuti di funzionamento del motore, è troppo alta e si deve controllare l'impianto di carica. Un'indicazione di 13-13,5 volt è troppo bassa, ammenocché siano in funzione i proiettori od altri accessori elettrici.

Con il motore fermo, ma con l'accensione inserita ed i proiettori od altri accessori elettrici accesi, l'indicatore deve segnare circa 12 volt. Se viene indicata una tensione inferiore ad 11,5 volt, si deve controllare la batteria o l'impianto di carica.

'In scarica' ("Off Charge")

Ciò significa che dalla batteria viene attinta più corrente di quella fornita dall'alternatore, e ciò va bene solo per brevi periodi.

'In carica' ("On Charge")

Ciò significa che viene immessa più corrente di quella fornita alla batteria. Questa è la condizione di funzionamento predominante.

IMPORTANTE: L'indicatore va trascurato quando il motore è al minimo, in quanto le indicazioni a basso regime possono essere imprecise.

Termometro acqua (7)

Indica la temperatura approssimata del liquido refrigerante circolante nella testata dei cilindri.

Con l'accensione inserita, la lancetta si sposta lentamente sulla graduazione, impiegando circa un minuto per raggiungere un'indicazione stabile.

Contagiri (8)

Indica il regime del motore in giri/minuto ed è graduato di 500 in 500 giri, fino ad un massimo di 7000 giri/minuto. Il campo di giri compreso nel settore colorato serve ad avvertire sulle speciali precauzioni da usare. Queste ultime vengono descritte a pagina 23.

Gruppo spie luminose (10)

Le spie luminose da 'A' ad 'H' funzionano nella maniera appresso descritta:

Spia Pressione Olio ('A')

Si accende con luce verde quando viene inserita l'accensione, e si spegne accelerando il motore. Se la spia dovesse rimanere accesa al normale regime di marcia, arrestare il motore e controllare il livello dell'olio nella coppa. Se questo è normale, si deve immediatamente far controllare l'impianto di lubrificazione.

Spia degli Abbaglianti ('B')

Si illumina in blu con gli abbaglianti accesi.

Spia di Accensione ('C')

Si illumina in rosso con l'accensione inserita e si spegne accelerando il motore. Se la spia dovesse rimanere accesa ad un regime del motore superiore al minimo, ciò indica un guasto nell'impianto di carica della batteria e si deve subito provvedere alla riparazione.

Spia Livello Carburante

Si accende in rosso soltanto quando si inserisce l'accensione, ma rimane accesa costantemente quando il livello

del carburante nel serbatoio si abbassa a circa 6,8 litri. L'accendersi ad intermittenza è normale, particolarmente quando si abbordano delle curve. La spia resta aperta quando si rifornisce. L'accensione.

Spie Indicatori Direzione di Sinistra e Destra ('E' ed 'H')

La freccia sulla parte di sinistra del gruppo spie luminose si illumina in verde quando l'indicatore di direzione (16) viene spostato in senso antiorario per la girata a sinistra. Similmente si illumina la freccia di destra quando si sposta in senso orario l'indicatore per la girata a destra. Col tornare alla posizione di centro dello sterzo, l'indicatore che è stato azionato ritorna da sé nella posizione mediana e si spegne la spia.

Se la luce spia dovesse non funzionare con l'indicatore di direzione azionato, ciò indica che una lampadina di un lampeggiatore di direzione anteriore o posteriore, sul lato in cui si verifica il difetto, è fulminata, oppure è fulminata la lampadina della spia che non si accende.

Spia Freno a Mano ('F')

La spia arancione resta spenta con la leva del freno a mano non tirata.

Spia dello 'Starter' ('S')

Vedere "Comando Starter" a pagina 22.

Tachimetro (11)

Indica la velocità oraria della vettura in chilometri e miglia.

Contachilometri parziale (12)

I numeri che appaiono nella finestrella sopra il centro del quadrante possono servire per indicare la distanza coperta durante un tragitto, purché prima della partenza si azzeri il contachilometri parziale. L'azzeramento si esegue ruotando il bottone (18).

Contachilometri

I numeri che appaiono nella finestrella sotto il centro del quadrante indicano la percorrenza totale della vettura e possono essere usati come guida per la lubrificazione e la manutenzione periodiche.

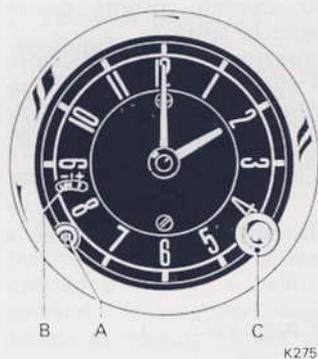


Fig. 4



Fig. 5

Spia di Guasto ai Freni (14) (solo per le vetture con guida a sinistra)

Inserendo l'accensione, si accendono con luce fioca le spie di 'guasto ai freni' e di 'bassa pressione olio'(10A); esse poi si spengono col motore in funzione. Se si verifica un guasto nel circuito freni, si accende di luce viva la spia (14).

Se una lampadina di una delle due spie è fulminata, la spia non si accende quando si inserisce l'accensione prima di avviare il motore.

Bocchetta di ventilazione ad aria fresca (15)

Vedere a pagina 16.

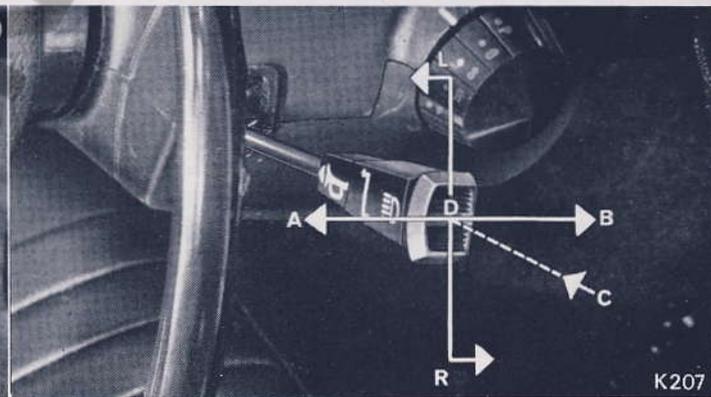


Fig. 6

Interruttore Multiplo su piantone sterzo (16, Fig. 6.)

Tale interruttore aziona gli avvisatori acustici, gli indicatori di direzione, il lampeggio ai proiettori e la commutazione abbaglianti-anabbaglianti.

AVVISATORI ACUSTICI (C): Premere l'estremità della levetta di comando verso il piantone sterzo.

INDICATORI DI DIREZIONE (L&R): Ruotare la levetta di comando in senso antiorario per la girata a sinistra ed in senso orario per la girata a destra.

LAMPEGGIO DEGLI ABBAGLIANTI (A): Tirare la levetta di comando verso il volante.

COMMUTAZIONE ABBAGLIANTI-ANABBAGLIANTI (B): Con la levetta di comando spostata in senso opposto al volante si accendono gli abbaglianti. Con la levetta nella posizione 'D' si accendono gli anabbaglianti.

Serracofano (17)

Per aprire il cofano, tirare il pomello situato sotto il cruscotto, sul lato destro. Ciò rende libera la piastrina di fermo e una molla fa aprire il cofano quanto basta per introdurre le dita e così bloccare la sicurezza. Si potrà ora sollevare il cofano fino all'apertura completa, nella quale posizione esso resterà fermato da un puntello. Prima di abbassare il cofano, liberare il puntello e spingere a fondo il cofano per fare bloccare la sicurezza e la piastrina di fermo.

Bottone di azzeramento contachilometri parziale (18)

Per azzerare il contachilometri parziale (12) ruotare il bottone (18) in senso orario.

Comando del tergicristallo e del lavavetro (19, Fig. 7)

Lavavetro - Premere l'estremità della levetta verso il piantone dello sterzo (A).

Tergicristallo - Spostare la levetta in giù, sulla posizione '1' per il funzionamento a bassa velocità o nella posizione '2' per il funzionamento veloce (B). Per il funzionamento intermittente del tergicristallo, la levetta può essere tenuta nella posizione C.

NOTA: Questo comando funziona soltanto con l'accensione inserita.

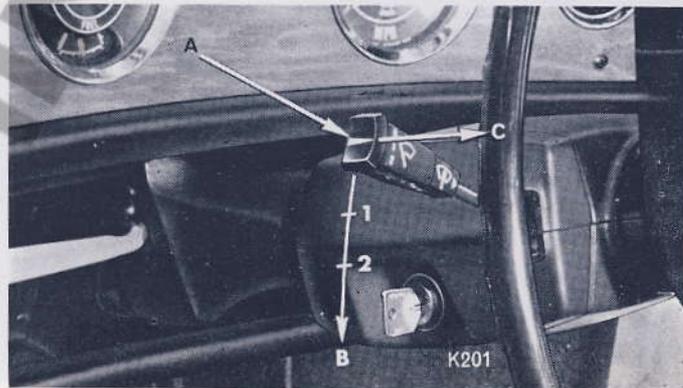


Fig. 7

Leva del cambio (20, Fig. 8)

Partendo dalla posizione della leva in folle, i movimenti da eseguire per innestare le marce sono i seguenti:-

- 1^a—Spostare la leva a sinistra e poi avanti.
- 2^a—Spostare la leva a sinistra e poi indietro.
- 3^a—Spostare la leva a destra e poi in avanti.
- 4^a—Spostare la leva a destra e poi indietro.

Retromarcia—Forzare la leva tutta a destra ed indietro.

Innestare la retromarcia soltanto con la vettura ferma.

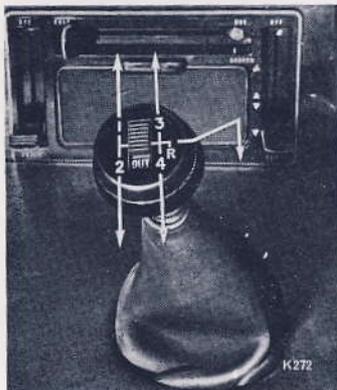


Fig. 8



Fig. 9

Mettere sempre il cambio in folle prima di avviare motore.

Interruttore Overdrive (8)

Un interruttore a cursore, incorporato sul pomolo della leva cambio, aziona l'overdrive (se montata). Per innestare l'overdrive, spostare l'interruttore in giù, per disinnestarlo sposterlo in su.

Freno a mano (21)

Per azionare il freno sulle ruote posteriori, tirare la leva in su; essa resta fermata in tale posizione a mezzo di un nottolino su cremagliera. Per togliere il freno a mano conviene tirare un poco in su la leva e poi schiacciare il bottone e spostare la leva in giù.

Comandi del riscaldatore (22) (22)

Vedere a pagina 16.

Alette parasole, Specchietto ed Appigli (Figg. 9 e 10)

Due alette parasole orientabili, imbottite per diminuire le conseguenze degli urti, possono essere sbloccate dal supporto dello specchietto retrovisore ed orientate appropriatamente per evitare l'abbagliamento. L'aletta sul lato del passeggero incorpora uno specchietto di cortesia.

Due maniglie di appiglio (1), situate sopra le portiere a portata di mano dei passeggeri, vengono tenute in posizione orizzontale, a mezzo di molla, quando non vengono usate. Sopra a ciascuna porta vi è anche un bottone per attaccarvi un appendiabiti.

Leva serraggio regolazione altezza volante (Fig.11)

Tirare la leva indietro e regolare il piantone dello sterzo all'altezza voluta. La regolazione può essere effettuata in un campo di 100 mm nel piano verticale. Spingere la leva a fondo in avanti per serrare il piantone.

Interruttore di Accensione/Avviamento e Bloccasterzo (Fig. 12)

Vi sono quattro posizioni della chiavetta, che devono essere ben comprese per l'esatto funzionamento dell'interruttore.

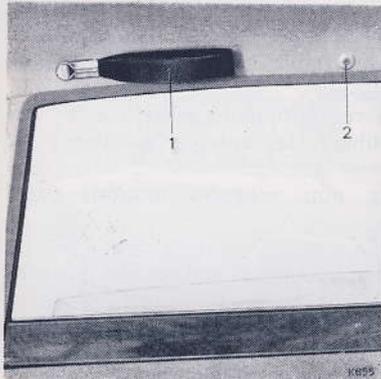


Fig. 10



Fig. 11

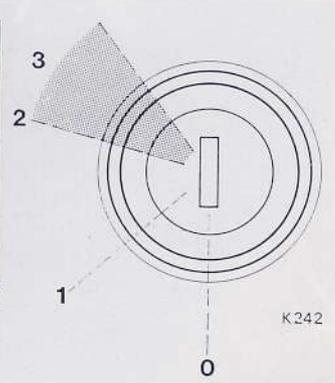


Fig. 12

- '0' Il circuito di accensione resta disinserito e lo sterzo resta bloccato per antifurto quando si estrae la chiavetta.
- '0-1' Con la chiave introdotta e premuta contro la pressione di una molla, con una rotazione in senso orario partendo da '0' ed arrivando ad '1', si sblocca lo sterzo.
- '1-2' Rilasciando la chiave dalla posizione di pressione contro la molla, l'ulteriore rotazione di essa verso '2' inserisce il circuito di accensione.
- '2-3' La rotazione della chiavetta da '2' a '3' aziona l'avviamento.

Un dispositivo di sicurezza incorporato nel gruppo accensione-bloccasterzo si sostituisce automaticamente all'interruttore multiplo delle luci quando questo trovasi nella posizione 'luci parcheggio'. Tale accorgimento serve ad impedire di mettere in marcia la vettura con le sole luci di parcheggio accese. Il predetto dispositivo inserisce automaticamente tutte le luci di posizione.

Se, per una qualsiasi ragione, si spegne il motore mentre la vettura è in movimento, non si deve cercare, in nessun caso, di premere o ruotare la chiavetta di accensione/avviamento verso

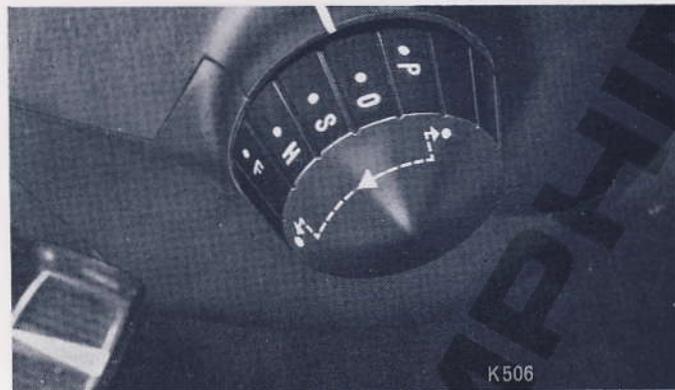


Fig. 13

la posizione 'O', poiché tale operazione fa parte della sequenza di bloccaggio dello sterzo.

Interruttore multiplo luci (Fig. 13)

Tale interruttore è marcato con i simboli P.O.S.H.F., i quali indicano le seguenti funzioni.

'P'. Premere il pomello e ruotarlo nella posizione 'P' per accendere la luce anteriore di parcheggio e quella posteriore sul lato di guida (Vedere 'Interruttore di Accensione').

'O'. Disinserimento generale.

'S'. Restano accese le luci di posizione anteriori e posteriori.

'H'. Restano accesi i proiettori, le luci di posizione anteriori e posteriori.

(Vedere 'Interruttore multiplo su piantone sterzo', pagina 11).

'F'. Premere il pomello e ruotarlo nella posizione 'F' per accendere i fari antinebbia (In questa posizione si spengono i proiettori).

NOTA: I fari antinebbia non vengono montati come equipaggiamento normale.

Portaceneri

Vi sono tre portaceneri: uno al centro del quadro comandi riscaldatore ed uno su ciascuna portiera posteriore. Per staccare un portaceneri, aprirlo, premere il fermo a molla per liberare il bordo superiore e tirare il bordo inferiore, con il che il portaceneri uscirà dall'incasso.

Ventilazione forzata (Fig. 14)

L'aria entra nella vettura attraverso il riscaldatore e le aperture di ventilazione; circola all'interno del pannello posteriore con lunotto; attraversa il ripiano portaoggetti ed il vano portabagagli. Da qui ritorna in su, attraversa i pannelli laterali posteriori del tetto ed esce dalle feritoie di sfiato sul lunotto. Le feritoie incorporano delle alette che servono soltanto per l'estrazione dell'aria.

AVVERTENZA: Fare attenzione che gli oggetti posti sul ripiano posteriore sotto il lunotto non ostruiscano le feritoie di estrazione aria.



Fig. 14

Persiana di Ventilazione (Fig. 15)

Tale persiana è munita di due gruppi di efflusso in varie direzioni dell'aria (indicati dalle frecce), dai quali effluisce soltanto aria fresca.

Ciascun gruppo di efflusso contiene delle alette che possono essere spostate verso sinistra o destra per dirigere il flusso dell'aria come desiderato.

Bocchette orientabili di ventilazione (Fig. 16)

Ciascuna bocchetta è munita di una farfalla di ventilazione che può essere aperta o chiusa a mezzo del pomello posto al centro. Il flusso dell'aria può essere incrementato azionando il comando di un ventilatore.

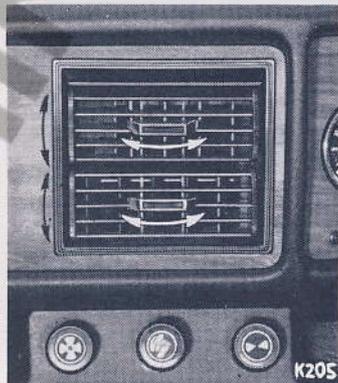


Fig. 15

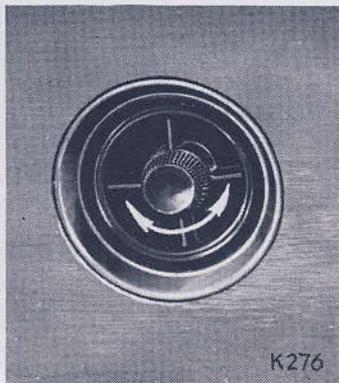


Fig. 16

Generalità

Una presa d'aria, sul davanti del parabrezza, immette aria pura entro una camera a pressione dalla quale il riscaldatore preleva l'aria di riscaldamento. L'aria viene quindi riscaldata ed inviata nell'abitacolo, anteriore o posteriore, e/o sul parabrezza. Durante la stagione calda l'impianto di riscaldamento può essere usato per la ventilazione ad aria pura e non riscaldata.

Comandi del Riscaldatore

Ventilatore (3, Figg. 2 e 3)

Un ventilatore a due velocità, il quale provvede ad incrementare il flusso d'aria negli impianti di riscaldamento e ventilazione, viene impiegato quando la vettura trovasi ad operare in condizioni ambientali che lo richiedano. Per azionare il ventilatore, inserire prima l'accensione, tirare quindi il pomello di comando nella prima posizione per la bassa velocità e tirarlo tutto in fuori per il funzionamento ad alta velocità.

Persiana di efflusso aria: (A, Fig. 17)

La levetta di comando per l'efflusso di aria pura (calda o fredda) è situata sulla sinistra del quadro comandi del riscaldatore. Essa va spostata in basso per l'efflusso di sola aria fredda dalle persiane di ventilazione. La regolazione della direzione dell'aria è descritta a pagina 15.

Comando di riscaldamento (B, Fig. 17)

La levetta di comando riscaldamento è situata orizzontalmente alla sommità del quadro comando del riscaldatore. Essa va spostata da sinistra (aria fredda) a destra (aria calda) a secondo della regolazione di temperatura voluta.

NOTA: La regolazione di temperatura non è eseguibile se la levetta di efflusso aria (Fig. 17) si trova nella posizione di esclusione ('Off').

Comando di distribuzione aria (C, Fig. 17)

La levetta di comando è situata sulla destra del quadro comandi del riscaldatore. Essa va spostata in giù, dalla posizione di esclusione ('Off') sulla posizione 'SCREEN' (Parabrezza) per l'invio dell'aria sul parabrezza. Essa può essere spostata verso il basso per diminuire, gradualmente, il flusso d'aria al parabrezza ed aumentare quello all'interno della vettura, finché, quando trovasi al punto più basso, praticamente tutta l'aria viene inviata nell'abitacolo, ai posti anteriori e posteriori. (Per evitare l'appannamento, una piccola quantità d'aria viene sempre inviata sul parabrezza).

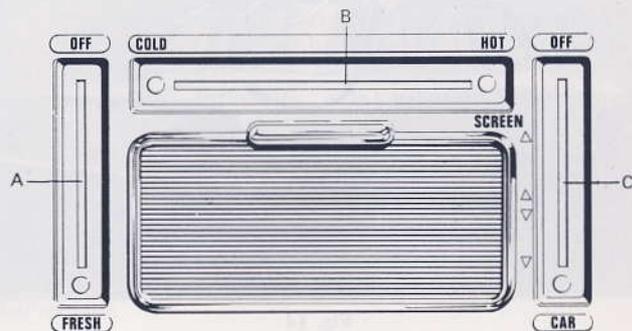


Fig. 17

Le chiavi sono due e ne viene fornita una coppia di scorta. La chiave più grande serve per azionare l'accensione, il dispositivo antifurto sul piantone dello sterzo e le serrature delle portiere. La chiave più piccola viene usata per la serratura sul cassetto del cruscotto, per il portabagagli ed il tappo del serbatoio benzina.

La chiave più grande porta attaccato un dischetto con numero d'identificazione. Tale dischetto non va smarrito, poiché è indispensabile per ottenere una copia della chiave più grande.

Per fermare le portiere, premere il relativo pulsante può essere aperta dall'interno ma non dall'esterno.

Portiere

Le portiere posteriori vengono fermate senza chiave, mentre quelle anteriori sono munite di serratura a chiave.

Chiusura a chiave

Con le portiere chiuse, per chiudere a chiave introdurre la chiave nella serratura e ruotarla in senso orario se trattasi di vettura con guida a destra ed in senso antiorario per le vetture con guida a sinistra. Il pulsante di bloccaggio assume la posizione abbassata, e la chiave ritorna alla posizione verticale, dopodiché può essere estratta. Ruotando la chiave in senso contrario a quello di chiusura, si solleva il pulsante di bloccaggio e la porta può quindi essere aperta.

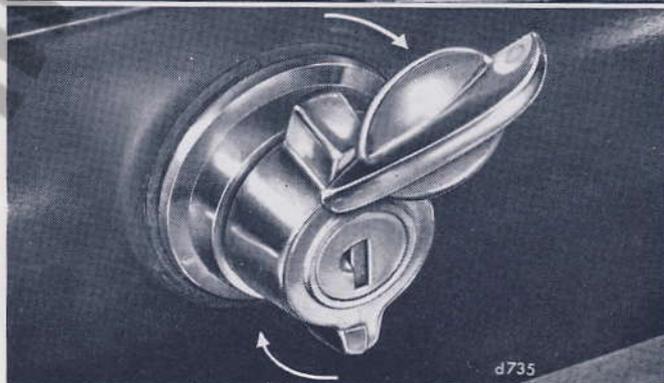


Fig. 18(in alto)

Fig. 19(in basso)



Fig. 20(in alto)

Fig. 21(in basso)

Bocchetta di ventilazione

Con la bocchetta aperta si ottiene una ventilazione senza corrente d'aria. Per aprire la bocchetta premere il pomello di fermo, ruotare la leva nella posizione verticale e spostare la bocchetta nella posizione voluta.

Portabagagli, Berlina (Fig. 19)

Il coperchio del portabagagli è armato con molla per permetterne il sollevamento parziale automatico. Per aprire, introdurre la chiave, ruotarla di un quarto di giro in senso orario e quindi girare la maniglia in senso orario. Per chiudere, abbassare il coperchio e quando esso arriva nella posizione prossima alla chiusura spingerlo senza forza in giù. Se occorre, fermare la maniglia con la chiave.

Sportello di coda, Vettura Estate (Fig. 20)

Per sollevarlo, introdurre la chiave, ruotarla di un quarto di giro in senso orario e premere il pulsante.

Tappo del Serbatoio Benzina, Vettura Estate (Fig. 21)

Introdurre la chiave, ruotarla di mezzo giro in senso antiorario e premerla. Per chiudere, abbassare il coperchio e ruotare la chiave in senso orario.

I sedili anteriori sono a spalliera completamente reclinabile e possono essere regolati in avanti ed indietro anche stando seduti. Il sedile posteriore è del tipo a divano, con bracciolo abbassabile al centro.

Regolazione dei sedili anteriori (Fig. 23)

Per regolare in avanti e indietro uno dei sedili anteriori, spostare verso sinistra la leva situata sulla parte anteriore del sedile e far scorrere questo nella posizione desiderata. Fare bloccare la leva sulla tacca più prossima alla posizione di regolazione con piccoli scorrimenti del sedile.

Spalliere dei sedili anteriori (Fig. 22)

Per variare l'inclinazione di una spalliera, sollevare e trattenere così la leva posta sul lato interno del sedile, e, spingendo con il proprio dorso, fare arrivare la spalliera all'inclinazione desiderata. Per bloccare la spalliera con l'inclinazione scelta, rilasciare la leva di regolazione. La spalliera, se non ne viene impedita, ritorna sulla posizione verticale se la leva di bloccaggio è tenuta sollevata.



Fig. 22 (a sinistra) Fig. 23(in alto) Fig. 24(a destra)



Fig. 25(a sinistra) Fig. 26(in slto) Fig. 27(a destra)

Bracciolo centrale del sedile posteriore (Fig. 24)

Il bracciolo quando viene sollevato s'incassa nella spalliera e forma parte di essa. Per abbassare il bracciolo, tirarlo in avanti dall'estremità superiore.

Sedile posteriore, Vettura Estate (Figg. 25, 26 e 27)

Per distendere il sedile posteriore, tirare in su il cuscino a mezzo della maniglia a fascia (Fig. 25), tirare poi la maniglia a cordina (Fig. 26) per disimpegnare i fermi a dente del sedile ed abbassare la spalliera sui supporti di sostegno.(Fig. 27).

Per rialzare il sedile, procedere in modo inverso a quello suesposto, spingendo bene la spalliera verso dietro per fare innestare i fermi a scatto.

Nella Figura 28 vengono indicati i punti di ancoraggio delle cinture di sicurezza per i posti anteriori della vettura.

Come usare le cinture di sicurezza

Passare l'estremità con fibbia della cintura attorno ai fianchi e la fascia a tracolla sulla spalla accanto alla portiera. Allacciare la cintura spingendo la piastrina di chiusura, a mezzo del bottone, per farla impegnare bene; quando si effettua la chiusura della fibbia si avvertirà uno scatto con rumore caratteristico. Per slacciare la cintura, premere il bottone che aziona la piastrina di chiusura.

Regolazione delle cinture

Le fasce a vita ed a tracolla si regolano ambedue facendo scorrere un solo fermaglio sulla fascia a vita.

La cintura va regolata in modo che possa passare una mano fra il torace e la fascia a tracolla. La fascia a vita deve risultare abbastanza stretta.

Ancoraggi cinture dei posti posteriori

Tali ancoraggi restano accessibili dopo aver tolto il cuscino del sedile posteriore ed il pannello di finiture sul ripiano portaoggetti posteriore. Gli ancoraggi trovansi ai due lati del ripiano portaoggetti.

Pulitura delle cinture

Le cinture molto macchiate possono essere pulite a secco. Il prodotto smacchiatore verrà scelto a secondo della natura delle macchie. Le cinture normalmente sporche possono essere pulite con acqua e sapone, oppure con detersivi di altra natura disciolti in acqua calda.

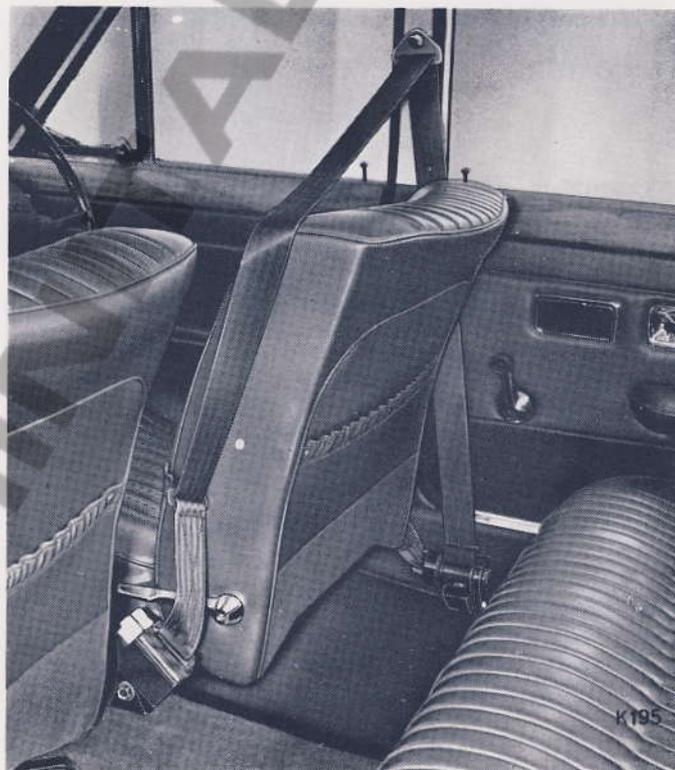


Fig. 28

Controllare, ed eventualmente rabboccare, fino all'esatto livello massimo, il serbatoio del radiatore acqua e la coppa olio del motore.

Tirare il freno a mano ed accertarsi che la leva delle marce si trovi nella posizione di folle. Durante la stagione fredda, tirare completamente il comando dello starter; con clima caldo, tirarlo a metà. Se la temperatura ambiente è molto calda, non usare affatto lo starter. Inserire la chiavetta di accensione (vedere a pagina 13), premerla e poi ruotarla nella posizione di 'accensione'.

Dalla posizione di 'accensione', ruotare la chiavetta in senso orario, vincendo la forza di una molla, per azionare il motorino di avviamento. Non appena il motore parte, lasciare la chiavetta che ritorna da sé nella posizione di accensione. Se il motore non si avvia al primo tentativo, non si deve riazionare l'avviamento se prima non si avverte che il motorino sia tornato inattivo.

Appena il motore si avvia, spingere per metà indentro il pomello dello starter (clima freddo), o spingerlo tutto indentro (clima caldo); fare riscaldare il motore facendolo funzionare ad un regime di minimo di circa 1500 giri/minuto. A tale regime del motore si spengeranno le spie luminose di "mancanza pressione olio".

Se una dovesse rimanere accesa, arrestare subito il motore e stabilire la causa. Non facendo ciò si possono verificare dei gravi danni.

Dopo che il motore si è avviato, si renderà minima l'usura nei cilindri se si fa riscaldare prontamente il motore mettendo in marcia la vettura a spie luminose spente. Mantenere il regime del motore a circa 1500 giri/minuto fintanto che si può spingere completamente indentro il pomello dello starter. Durante la stagione calda, l'uso dello starter può non essere necessario. Evitare di accelerare fortemente durante il tempo che il motore si riscalda. Un termostato frapposto nel circuito di raffreddamento fa sì che il motore si riscaldi rapidamente partendo da freddo.

Avviamento del motore già caldo

In questa condizione, premere l'acceleratore per un terzo della sua corsa mentre si aziona l'avviamento; non va usato lo starter.

Rodaggio

Non si insiste mai abbastanza sull'importanza che riveste un buon rodaggio durante le prime migliaia di chilometri della vettura, particolarmente per i primi 1500 chilometri, poiché in questo periodo di funzionamento iniziale tutte le superfici in movimento del veicolo dipendono dalla cura che esso ha ricevuto durante il periodo di rodaggio.

E' cosa della massima importanza evitare l'uso dell'acceleratore a fondo, particolarmente quando la vettura marcia a basse velocità e quando il motore è freddo. Il rodaggio deve essere graduale, e non risulterà dannoso fare irare il motore allegramente per brevi periodi, a patto che esso abbia raggiunto la sua normale temperatura e non venga sottoposto a sforzo.

Inizialmente, usare l'acceleratore fino a metà corsa ed innestare, appena è necessario, le marce basse per evitare di sforzare il motore. Man mano che il motore risponde, si scioglie e risponde meglio, l'acceleratore si può spingere di più ma il motore non deve essere sottoposto all'accelerazione a fondo, in qualsiasi marcia ci si trovi, fintanto che non si siano percorsi almeno 1600 chilometri (1000 miglia), ed anche allora l'acceleratore può essere spinto a fondo solo per brevi periodi, i quali, man mano che il rodaggio progredisce, possono diventare sempre più lunghi.

Regimi massimi del motore

Dopo che si è completato il rodaggio, si consiglia sempre di non guidare la vettura continuamente ad un regime del motore oltre i 5400 giri/minuto, corrispondente alle sottoindicate velocità della vettura nelle marce, eccettuata la quarta:

Cambio Normale	Miglia/ora	Km/ora	Automatica	Miglia/ora	Km/ora
OVERDRIVE 3 ^a	96	153	2 ^a	70	112
	3 ^a	78	1 ^a	70	112
	2 ^a	50			
	1 ^a	33			

Benzina prescritta

Il motore della 2500 Mk. II è stato progettato per funzionare con benzina a 97 ottani più bassi o sconosciuti, si deve ritardare l'accensione, rispetto alla messa in fase normale, soltanto di quanto basta per evitare l'udibile detonazione (battito in testa) in tutte le condizioni di funzionamento del motore, a-trimenti si possono verificare seri danni al motore.

L'impiego di benzine a più basso numero di ottani si traduce in perdita di potenza ed in prestazioni inferiori del motore.

Overdrive (Montata a richiesta)

L'overdrive serve per potere usare le marce in un più ampio campo di rapporti di velocità. Essa in definitiva permette di fare girare il motore ad un minor numero di giri in ciascuna marcia, e, se viene usata appropriatamente può fare economizzare benzina.

Non si deve cambiare dalla 3a overdrive alla 3a normale ad una velocità della vettura superiore a 125 Km/ora (78 miglia/ora).

Guida normale

Quando il motore si è avviato, senza l'uso dello starter, rilasciare il pedale dell'acceleratore e fare andare il motore al minimo. Portare la leva selettoria su 'D', ove essa può essere mantenuta per la guida normale.

NOTA: Nella condizione di minimo veloce, quando si usa il comando 'starter' per l'avviamento a freddo, lo spostamento della leva selettoria da 'N' a 'P' produce un colpo ammortizzato: questo non reca danno alla vettura o alla trasmissione.

Introduzione

La trasmissione automatica è costituita da due complessivi principali: un convertitore idraulico di coppia, che serve alle variazioni della moltiplicazione di coppia, ed un cambio ad ingranaggi epicicloidali anch'esso comandato idraulicamente, con ingranaggi planetari che forniscono tre marce in avanti e la retromarcia. L'accoppiamento del convertitore di coppia e del cambio ad ingranaggi permette, nel campo 'D', una riduzione dolce di circa 4,8 : 1 in prima marcia, fino alla presa diretta (1:1) in terza.

Posizioni della Leva Selettoria

Sul tunnel della trasmissione è montata una leva selettoria (Fig. 29). Sul quadrante della leva sono segnati i simboli P.R.N.2.1., i quali indicano le seguenti funzioni:-

- | | |
|---|--|
| P | Parcheggio |
| R | Retromarcia |
| N | Folle |
| D | Guida normale in avanti (automatica) |
| 2 | Soltanto guida in prima e seconda marcia |
| 1 | Prima marcia trattenuta |

Le sei posizioni della leva sono ciascuna trattenuta da incasso di fermo; Le varie posizioni sono disposte in modo da facilitare la selezione e per impedire inavvertitamente l'innesto della 'retromarcia' o della posizione di 'parcheggio'. Le leva è tenuta spinta a sinistra dalla forza di una molla.



Fig. 29

Avviamento del motore

L'interruttore di avviamento potrà entrare in azione solo con la leva selettoria disposta su 'P' o 'N'. Questa caratteristica di sicurezza evita i possibili danni causati dal movimento della vettura avviando il motore in luogo ristretto.

Per il normale avviamento, per prima cosa *applicare il freno a mano* e disporre la leva selettoria su 'N'; avviare quindi il motore come descritto a pagina 22. Se la vettura si trova in pendenza, avviare il motore senza spostare la leva dalla posizione 'P' (Vedere "Parcheggio").

Togliere il freno a mano e mettere in marcia la vettura con l'acceleratore. La trasmissione comincerà a funzionare in prima, passando automaticamente alla seconda e poi alla terza secondo la velocità della vettura, lo sforzo e l'accelerazione esistenti nei vari momenti. Ad accelerazione più bassa i cambi automatici di marcia avverranno a velocità della vettura più basse che con l'acceleratore spinto al massimo.

Accelerazione massima

L'accelerazione massima si ottiene spingendo il pedale dell'acceleratore quasi a fondo, cioè per circa 7/8 della sua corsa. Spingendo ancora l'acceleratore, con il che s'incontra una certa resistenza, il pedale verrà a trovarsi nella posizione di 'a fondo'.

Velocità massime di cambio in su (Accelerazione massima)

da 1 ^a a 2 ^a	61-64 Km/ora (38-40 miglia/ora)
da 2 ^a a 3 ^a	107-111 Km/ora (67-69 miglia/ora)

Cambi di marcia in giù automatici

I cambi in giù avverranno in relazione all'accelerazione ed allo sforzo di marcia, oppure quando si spinge l'acceleratore 'a

fondo' (oltre il punto di resistenza). Per proteggere il motore, i cambi di marcia in giù avvengono a velocità prestabilite.

Velocità di cambio in giù (Acceleratore 'a fondo')

da 3 ^a a 2 ^a	88 Km/ora (55 miglia/ora)
da 3 ^a o 2 ^a a 1 ^a	50 Km/ora (31 miglia/ora)

Arresto/Manovra/Scorrimento

Per arrestare la vettura nel traffico, rilasciare il pedale dell'acceleratore a frenare col pedale. Si noterà un piccolo movimento in avanti della vettura (dovuto allo scorrimento della trasmissione) quando il motore è al minimo e si porta la leva selettoria su '1', '2', o 'D'. Questa caratteristica può essere sfruttata nel traffico stradale, o per la partenza in forte o lieve pendenza, poiché la vettura viene impedita di muoversi verso dietro. Si può anche sfruttare la tendenza al piccolo movimento in avanti della vettura quando si manovra in uno spazio ristretto e si usa il piede sinistro per frenare, o quando si deve partire su strade con ghiaccio.

NOTA: Onde evitare il surriscaldamento quando la trasmissione è su '1', '2', 'D' o 'R' e la vettura è ferma, non si deve fare andare il motore ad un regime superiore al minimo, eccetto quando si usa lo starter. Disporre la leva selettoria su 'P' o 'N' quando si mantiene il motore al minimo per lunghi periodi.

Comando manuale della trasmissione automatica

Si possono innestare a mano la 1^a, la 2^a e la 3^a spostando in sequenza la leva selettoria su '1', '2' e 'D'.

Uso di '1'

L'innesto di '1' con la vettura ferma trattiene la trasmissione in 1^a ed impedisce il cambio verso la 2^a.

Se si innesta la trasmissione su '1' mentre ci si trova in 2ª marcia, la trasmissione resterà in 2ª marcia finché non si ricorre all'accelerata 'a fondo' con la vettura a 50 Km/ora (31 miglia/ora), o finché la velocità non scende sotto Km/ora (7 miglia/ora): a tal punto la 1ª marcia verrà innestata e così trattenuta.

Uso di '2'

L'innesto di '2' rende inattiva la 3ª marcia automatica e permette soltanto i passaggi automatici fra la 1ª e la 2ª.

Se si innesta la posizione '2' mentre è in funzione la 3ª, si ottiene un immediato passaggio alla 2ª e la 3ª resterà inattiva finché non si porta la leva selettoria su 'D'. (Per nessuna ragione si deve portare la leva selettoria su '2' al disopra di 96 Km/ora (60 m/ora).

Uso di 'D'

Vedere il paragrafo "Guida Normale".

Uso di 'P' (Parcheggio)

Portando la leva selettoria su 'P', si aziona un dispositivo meccanico che blocca la trasmissione, impedendo alla vettura di spostarsi in avanti o indietro. Questa posizione della leva selettoria va usata soltanto con la vettura ferma.

Quando si parcheggia la vettura o ci si trova in pendenza, *applicare il freno a mano per ulteriore precauzione*. Quando poi ci si accinge a ripartire, spostare la leva selettoria sull'appropriata posizione di guida prima di togliere il freno a mano.

PROCEDIMENTO DI FRENATURA D'EMERGENZA

Prime di affrontare delle forti discese di una certa lunghezza, come quelle che si incontrano nelle Regioni Alpine, **SI DEVE INNESTARE LA 1ª MARCIA TRATTENUTA**. Per ottenere ciò, impiegare uno dei seguenti procedimenti:-

1. Arrestare la vettura e disporre la leva selettoria su '1' (1ª trattenuta).
2. Spostare la leva selettoria su '1' e ridurre la velocità sotto 11 Km/ora (7m/ora), oppure fare uso dell'accelerata 'a fondo' a velocità inferiori a 50Km/ora (31m/ora).

AVVERTENZA: Evitare i danni causati dal 'fuori giri' del motore non superando la velocità di 50Km/ora (31m/ora) mentre è innestata la 1ª marcia trattenuta.

TRAINO

QUANDO SI FA USO DEL RIMORCHIO E' ESSENZIALE MONTARE SULLA TRASMISSIONE AUTOMATICA UN RAFFREDDATORE D'OLIO.

Quando si affrontano lunghe salite con ripidità superiore ad 1:15 mentre si traina una roulotte od altro rimorchio, portare la leva selettoria su '1'.

Partenze di emergenza per guasti.

Non si deve eseguire una partenza di emergenza rimorchiati o a spinta.

Ricovero della vettura guasta

Per ricoverare il veicolo guasto, lo si può fare rimorchiare per non più di 30Km. (20 miglia) e ad una velocità *non superiore* a 48 Km/ora (30m/ora), purché non sia guasta la trasmissione automatica, il livello dell'olio in essa sia esatto e la leva selettoria sia disposta su 'N' (Folle).

Se vi è un guasto alla trasmissione, o se la distanza di traino è superiore a 30 km. (20 miglia), si deve staccare completamente l'albero di trasmissione e chiudere l'estremità posteriore dell'automatica onde impedire l'ingresso di polvere, fango o acqua. In alternativa, la vettura può essere rimorchiata con le ruote posteriori sollevate.

Ruota di scorta ed Attrezzi

La ruota di scorta e gli attrezzi sono riposti sotto il pavimento del vano portabagagli; per accedervi:-

Berlina

Sollevare il coperchio del bagagliaio, arrotolare il tappeto, ruotare i bottoni (Fig. 30) e sollevare i pannelli del pavimento. Togliere infine la fascia che ferma la ruota di scorta.

Vettura Estate

Aprire lo sportello di coda, introdurre la chiave speciale (3, Fig. 31) a liberare il pannello del pavimento. Sollevare il lato anteriore del pannello, tirandolo poi in avanti. Rimuovere il pannello e togliere infine la fascia che ferma la ruota di scorta.

Cricco (Fig. 34)

Per sollevare la vettura, alzare il braccio del cricco finché la piastra superiore del cricco s'innesta con la spina conica, sulla parte sottostante della soglia della vettura ed all'estremità prossima alla ruota che si deve sollevare.

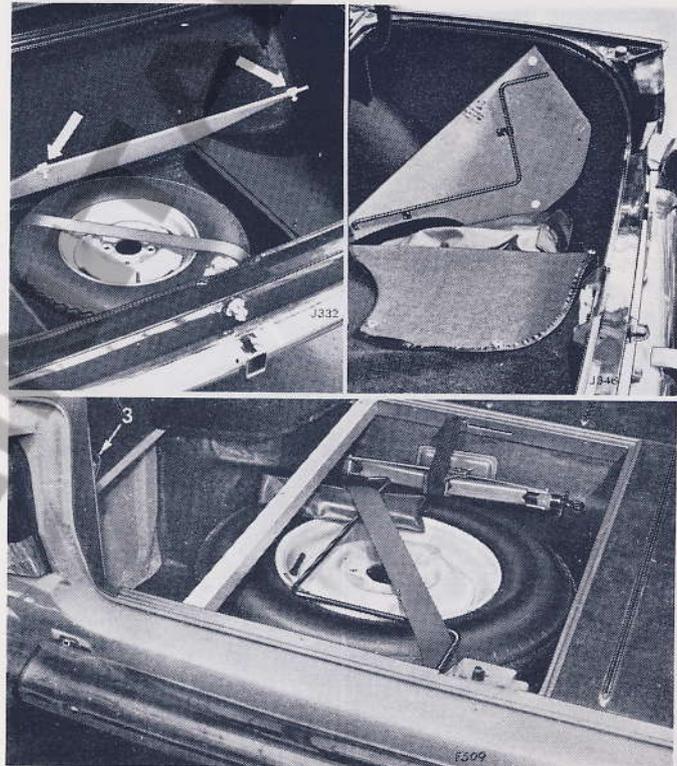


Fig. 30 (a sinistra) Fig. 31(in basso) Fig. 32 (a destra)

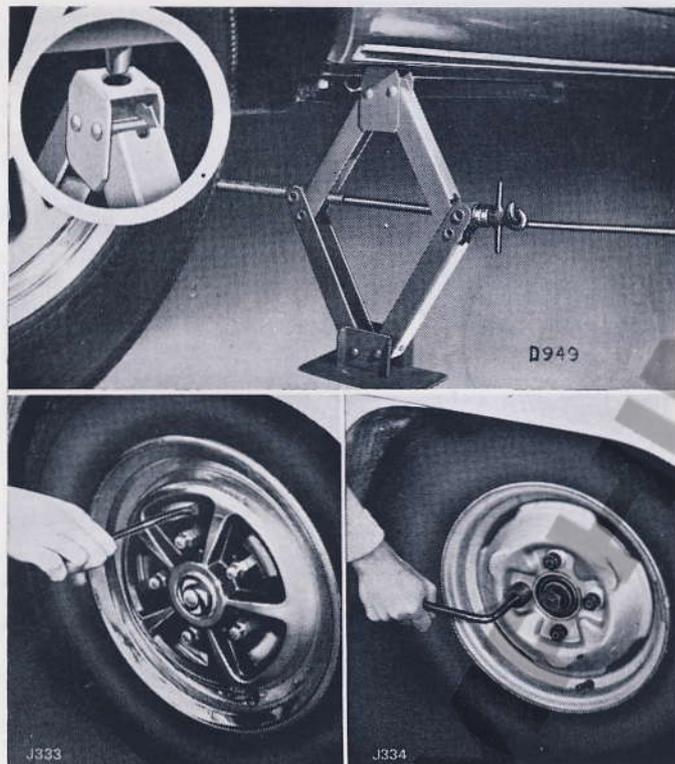


Fig. 33(a sinistra) Fig. 34(in alto) Fig. 35(a destra)

Procedimento per sostituire una ruota (Ruote a disco).

1. Tendere bene il freno a mano e porre un cuneo alla ruota diagonalmente opposta a quella che si deve sollevare.
2. Togliere la ruota di scorta dal portabagagli ed accertarsi che la sua pressione di gonfiaggio sia esatta.
3. A mezzo della leva speciale provvista con gli attrezzi, staccare la coppa della ruota come indicato nella Fig. 33; allentare di poco i dadi della ruota, Fig. 35.
4. Piazzare il cricco e sollevare la vettura fino a che la ruota si distacca dal suolo. Se si deve sollevare la vettura su una strada in pendenza, fare molta attenzione.
5. Togliere i dadi, cambiare la ruota e riapplicare i dadi.
6. Abbassare il cricco, serrare completamente i dadi sulla ruota e rimontare la coppa ponendo il bordo di essa sugli oggetti ed imprimendo un colpo secco con il palmo della mano affinché scatti nella posizione di montaggio.

NOTA: Di quando in quando spalmare un velo di grasso o di olio sulle filettature delle viti ed all'interno dei dadi delle ruote.

Generalità

Ruote e pneumatici di esatto tipo e pressione di gonfiaggio sono dati che fanno parte della progettazione dell'autovettura. Perciò, la manutenzione continua dei pneumatici contribuisce non soltanto alla sicurezza personale, ma anche al previsto comportamento della vettura, come la tenuta di strada, l'azione dello sterzo e dei freni, fattori che sono specialmente sensibili all'erronea pressione di gonfiaggio o alle gomme mal montate o usurate.

Pneumatici a tele radiali ed a tele incrociate

E' allo stesso tempo pericoloso ed illegale, nel Regno Unito, accoppiare pneumatici di tipo diverso. Devono perciò essere osservate le seguenti prescrizioni.

1. Non accoppiare sullo stesso asse un pneumatico a tele radiali con un altro a tele incrociate.
2. Non si devono montare pneumatici a tele radiali anteriormente e pneumatici a tele incrociate posteriormente.
3. Con un'adeguata regolazione della pressione di gonfiaggio si può ottenere una sistemazione accettabile con i pneumatici a tele incrociate montati anteriormente e quelli a tele radiali montati posteriormente, tuttavia anche questa combinazione non viene consigliata.

Pressione di gonfiaggio

Regolare la pressione dei pneumatici in conformità alle prescrizioni fornite. Tali pressioni vanno bene per alte velocità fino a 175 Km/ora (110)m/ora).

Usura dei pneumatici

Esaminare di quando in quando i pneumatici e togliere le schegge di pietre, o le tracce con uno straccio imbevuto di benzina.

I 'denti di sega' che si possono formare all'interno o all'esterno dei blocchetti di scolpitura indicano rispettivamente un'eccessiva convergenza o divergenza delle ruote.

L'usura in alcune zone del battistrada o gli appiattimenti possono essere dovuti ai freni che tendono a bloccarsi o alla cattiva bilanciatura delle ruote. La bilanciatura originaria potrebbe non mantenersi e può essere turbata dall'usura non uniforme dei battistrada, dalle riparazioni, dallo stacco e riattacco delle ruote o da danni ed eccentricità di esse. La vettura può anche essere soggetta a sbilanciamento delle ruote per la normale usura delle parti in movimento.

L'eccessiva usura al centro del battistrada è dovuta al ginfiaggio oltre misura. L'eccessiva usura sui bordi esterni del battistrada viene causata dal gonfiaggio insufficiente. Tale difetto causa l'eccessivo riscaldamento ed il deterioramento precoce dei pneumatici.

PRESSIONI DI GONFIAGGIO

	Anteriori		Posteriori	
	Kg/cmq.	Lb/Poll.q.	Kg/cmq.	Lb/Poll.q.
<i>Berlina</i>				
185SR-13G800, 1-4 persone	1,82	26	2,11	30
più di 4 persone	1,82	26	2,40	34
<i>Vettura Estate,</i>				
tutte le condizioni	1,82	26	2,40	34

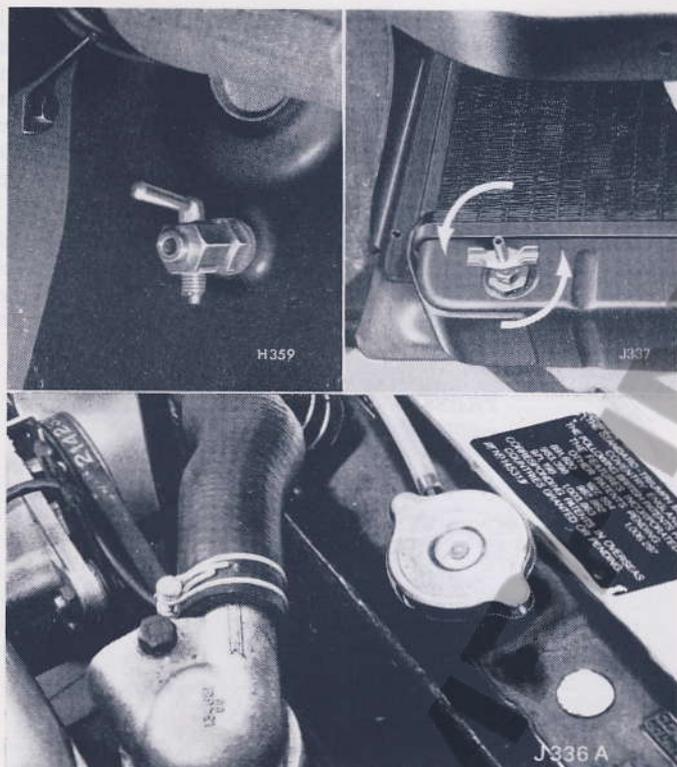


Fig. 36(a sinistra) Fig. 37 (in basso) Fig. 38 (a destra)

Impianto di raffreddamento

L'impianto è del tipo sotto pressione ed incorpora un serbatoio di espansione in plastica trasparente (Fig. 39) che raccoglie il refrigerante dal serbatoio al radiatore. Il livello del liquido, visibile attraverso il serbatoio, va mantenuto, a freddo, ad almeno metà del serbatoio.

Svuotamento

Per svuotare l'impianto, spostare prima il comando del riscaldatore (B, Fig. 17) sulla posizione di caldo ('Hot'), togliere quindi il tappo di riempimento sul radiatore (Fig. 37) ed aprire due rubinetti: uno sulla parte posteriore di destra del monoblocco (Fig. 36) ed uno al fondo del radiatore (Fig. 38).

AVVERTENZA: Se il motore è caldo, fare molta attenzione a non scottarsi togliendo il tappo sul radiatore. Ruotarlo dapprima di mezzo giro, facendo così scendere completamente la pressione, e soltanto dopo toglierlo del tutto.

Lavaggio dell'impianto

Si mantiene un buon raffreddamento lavando con acqua corrente l'interno dell'impianto: una volta l'anno, prima di immettere la soluzione antigelo. Per tale operazione è bene togliere un rubinetto completo di scarico ed usare abbondante acqua corrente pulita.

Se si lascia la soluzione antigelo nell'impianto durante l'estate, si raggiunge lo scopo di evitare la corrosione. Tuttavia, la soluzione va sostituita ad ogni inizio della stagione invernale, poiché essa perde il suo potere inibitore.

Riempimento

Per riempire l'impianto, chiudere i rubinetti di scarico del monoblocco e del radiatore, spostare il comando del riscaldatore (B, Fig. 17) sulla posizione di caldo ('Hot') e riempire il radiatore con acqua pulita e dolce. Far funzionare il motore al regime di circa 1500 giri/minuto finché il motore sia ben caldo. Rabboccare quindi il radiatore, applicare il tappo su di esso e riempire il serbatoio di plastica. Una piccola parte di refrigerante verrà dispersa dalla tubazione di troppo pieno fintanto che l'impianto abbia trovato il suo livello normale. Da tale momento in poi, mantenere il serbatoio di plastica pieno fino a metà. Se dovesse accadere che il serbatoio si svuoti, si dovrà eseguire l'intero procedimento di riempimento come sopra esposto.

Lavavetro (Fig. 40)

Controllare il livello dell'acqua nel recipiente in plastica del lavavetro. Se necessario, togliere il tappo e riempire il recipiente con acqua pulita. Nella stagione fredda, riempire il recipiente del lavavetro con una miscela di acqua ed alcool metilico nelle proporzioni di una parte d'alcool e due d'acqua. Non usare tale miscela antigelo nel lavavetro, poiché essa potrebbe far scolorire la verniciatura e danneggiare le spatole e le gomme di tenuta del tergicristallo.

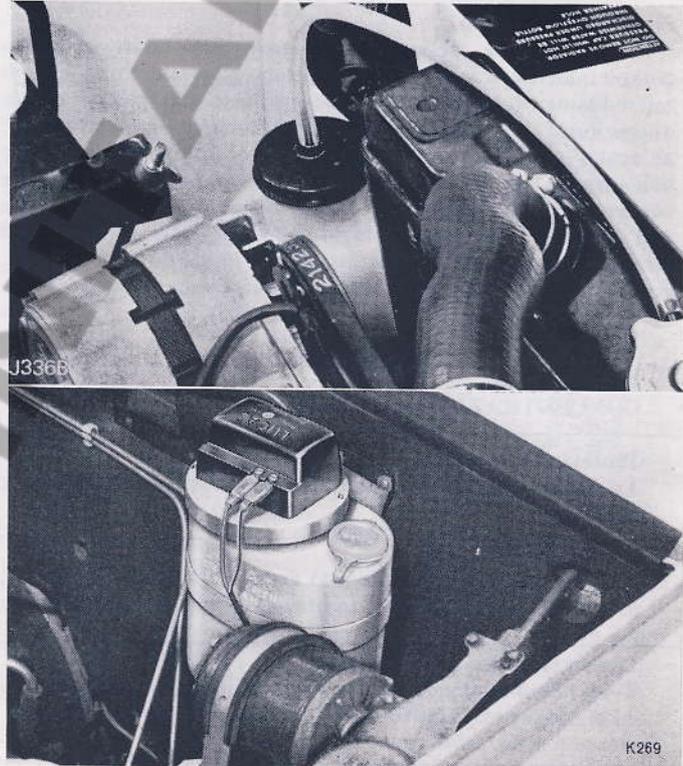


Fig. 39(in alto)

Fig. 40(in basso)

IMPIANTO DI REFFREDDAMENTO

Precauzioni antigelo

Il riscaldatore della vettura non può essere svuotato completamente scaricando il radiatore, e, poiché l'impianto di raffreddamento non può essere protetto dal gelo con tale operazione, si raccomanda di aggiungere un "antigelo" all'acqua ogni autunno. Un prodotto inibitore, contenuto nell'antigelo al glicole, serve a proteggere l'impianto dalla corrosione; per tale ragione, la soluzione antigelo va lasciata nell'impianto durante la stagione estiva. Dopo dodici mesi l'inibitore perde la sua proprietà anticorrosione e si deve, perciò, sostituire la soluzione antigelo. A causa del suo potere

penetrante, controllare che nell'impianto non vi siano perdite prima di immettere l'antigelo.

Col graduale abbassamento della temperatura ambiente, le soluzioni di acqua-glicole assumono uno stato gelatinoso con viscosità crescente col freddo. Ciò basta a menomare la circolazione fino a bloccare o danneggiare la pompa acqua. Perciò, prima di aggiungere il nuovo antigelo, studiare la tabella sottoriportata per stabilire qual'è la concentrazione che deve avere la soluzione antigelo in relazione al grado di protezione antigelo occorrente.

CONCENTRAZIONE ANTIGELO	25%	30%	35%
Protezione assoluta:- La vettura può essere messa in marcia direttamente a freddo.	-12°C (10°F)	-16°C (3°F)	-20°C (-4°F)
Limite di Sicurezza: Refrigerante gelatinoso. Si può avviare il motore e mettere in marcia la vettura dopo un breve periodo di riscaldamento del motore.	-17°C (0°F)	-22°C (-8°F)	-28°C (-18°F)
Limite Massimo di Protezione: Evita i danni del gelo alla testata dei cilindri, al monoblocco ed al radiatore. Il motore NON deve essere avviato fintanto che non si sia provveduto al disgelo.	-26°C (-14°F)	-30°C (-22°F)	-33°C (-28°F)

TABELLA LAMPADINE

Luci		Watts	No. Cat	Stanpart No.		
Proiettori, Anabbaglianti, Guida Sinistra,	Normali	.. Esterni ..	37.5/50	54521806	511603	★
		.. Interni ..	37.5	54521805	511599	★
Guida Destra,	Normali	.. Esterni ..	45/40	410	510218	●
		.. Interni ..	37.5	54521805	511599	★
	Francia,	.. Esterni ..	45/40	411	510219	●
		.. Interni ..	37.5	54520931	511609	★
	U.S.A.	.. Interni ..	45/40	411	510219	+
		.. Esterni ..	37.5/50	54521808	—	★
	.. Interni ..	37.5	54521087	—	★	
Posizione anteriori	6	989	59467		
Lampeggiatori anteriori	21	382	502379		
Lampeggiatori ripetitori	3	256	57599		
Lampeggiatori posteriori	21	382	502379		
Posizione/Arresto Posteriori	6/21	380	502287		
Retromarcia	21	382	502379		
Targa	6	989	59467		
Vano Portabagagli	5	501	514797		
Interna al tetto	6	254	59897		
Sportello di coda (solo Estate)	6	254	59897		
Orologio, illuminazione	2	281	513000		
Strumenti, illuminazione	2.2	987	59492		
Spie Luminose	1.5	280	502288		
Spia Guasto Freni (solo Guida Sinistra)	2.2	987	59492		
Accendisigari, illuminazione	2.2	543	516266		
Quadretto leva selettiva, illuminazione (Solo con Automatica Borg- Warner)	2.2	987	59492		

★ — Gruppo ottico sigillato

● — Il filamento da 45 watt al punto focale del riflettore fornisce la luce anabbagliante. Il filamento da 40 watt fornisce parte della luce abbagliante.

† — Vi è un solo filamento da 45 watt

Solo Francia: — I proiettori interni possono essere sia con gruppo ottico sigillato e con lampadina gialla di tipo montato 'saldato', sia con gruppo ottico normale e con lampadina gialla staccabile.

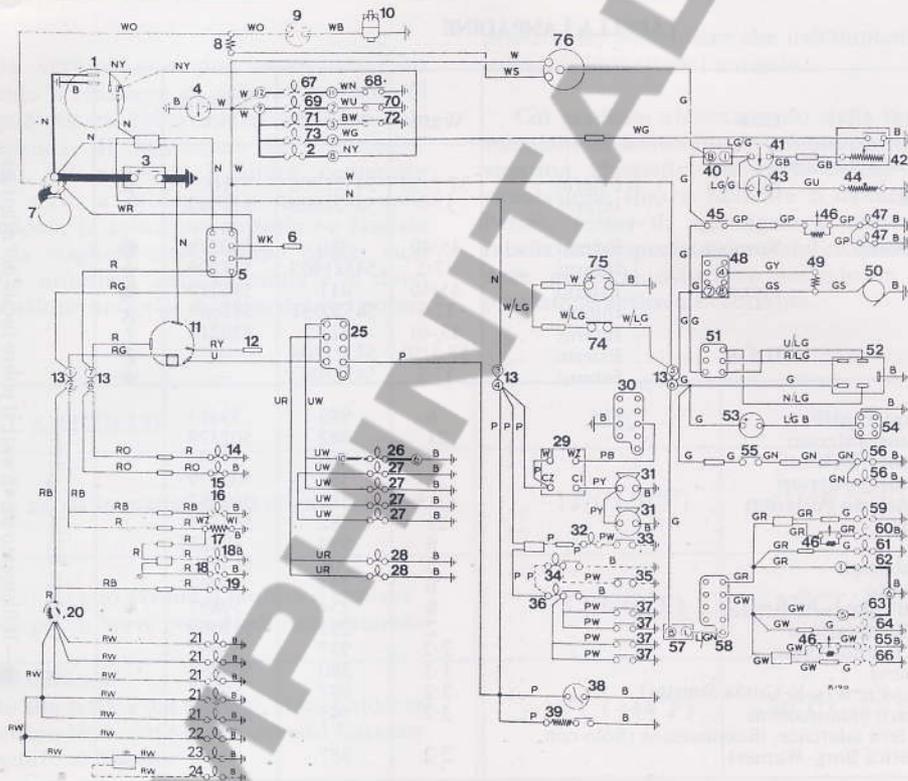


Fig. 41. Schema Elettrico, Guida a Destra

LEGGENDA PER SCHEMA CIRCUITI ELETTRICI GUIDA A DESTRA

AVVERTENZA:

L'IMPIANTO ELETTRICO DI QUESTA VETTURA E' DEL TIPO CON POLO NEGATIVO A MASSA. ACCERTARSI CHE IL CAVO DI MASSA DELLA BATTERIA VENGA SEMPRE COLLEGATO SUL POLO NEGATIVO DELLA BATTERIA. L'ALTERNATORE - ED EVENTUALMENTE ALCUNI ACCESSORI - SONO MUNITI DI COMPONENTI SENSIBILI ALLA POLARITA' CHE POTREBBERO DANNEGGIARSI IRREPARABILMENTE SE SOTTOPOSTI A POLARITA' CONTRARIA.

- | | | | |
|---|---|---|---|
| 1. Alternatore | 23. Illuminazione accendisigari | 45. Interruttore luci arresto | 61. luce lampeggio anteriore sinistra |
| 2. Luce spia accensione | 24. Illuminazione quadro leva selettiva (Soltanto per automatica Borg-Warner) | 46. Relè attenuazione luci strumenti (Berlina soltanto) | 62. Luce spia indicatore direzione sinistro |
| 3. Batteria | | 47. Luce arresto | 63. Luce spia indicatore direzione destro |
| 4. Indicatore carica batteria | 25. Interruttore abbaglianti/annabaglianti/lampeggio | 48. Interruttore riscaldatore | 64. Luce lampeggio anteriore destra |
| 5. Interruttore accensione /avviamento | 26. Luce spia abbaglianti | 49. Resistore riscaldatore | 65. Luce lampeggio posteriore destra |
| 6. Alimentazione radio, connettore a scatto nel vano radio | 27. Fari abbaglianti | 50. Motore riscaldatore | 66. Luce ripetitrice lampeggio destra |
| 7. Motorino avviamento | 28. Fari anabaglianti | 51. Interruttore tergicristallo | 67. Luce spia pressione olio |
| 8. Resistore autoregolatore | 29. Relè clacson | 52. Motore tergicristallo | 68. Interruttore spia pressione olio |
| 9. Bobina, 6 volt | 30. Pulsante clacson | 53. Pompa lavavetro | 69. Luce spia avviamento a freddo |
| 10. Spinterogeno | 31. Clacson | 54. Interruttore lavavetro | 70. Interruttore avviamento a freddo |
| 11. Interruttore generale luce | 32. Luce vano bagagli (Berlina soltanto) | 55. Interruttore fanale retromarcia | 71. Luce spia freno a mano |
| 12. Alimentazione fari anti- nebbia, connettore a scatto dietro la mascherina | 33. Interruttore luce vano bagagli (Berlina soltanto) | 56. Fanale retromarcia | 72. Interruttore freno a mano |
| 13. Fusibile, 35 amp. | 34. Luce sportello posteriore (Estate soltanto) | 57. Lampeggio indicatori direzione | 73. Luce spia benzina |
| 14. Luce Posizione anteriore destra | 35. Interruttore luce sportello posteriore (estate soltanto) | 58. Interruttore indicatori direzione | 74. Disinseritore ad inerzia |
| 15. Luce Posizione posteriore destra | 36. Lampada al tetto | 59. Luce ripetitrice lampeggio sinistra | 75. Pompa elettrica benzina |
| 16. Luce Posizione posteriore sinistra | 37. Interruttore portiera | 60. Luce Lampeggio posteriore sinistra | 76. Contagiri |
| 17. Bobina relè oscuratore luci notte (Berlina soltanto) | 38. Orologio | | |
| 18. Luce targa | 39. Accendisigari | | |
| 19. Luce posizione posteriore destra | 40. Stabilizzatore tensione | | |
| 20. Reostato quadro | 41. Indicatore benzina | | |
| 21. Illuminazione strumenti | 42. Dispositivo livello serbatoio benzina | | |
| 22. Illuminazione orologio | 43. Indicatore temperatura | | |
| | 44. Trasmettitore temperatura | | |

LETTERE DISTINTIVE COLORI CAVI

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

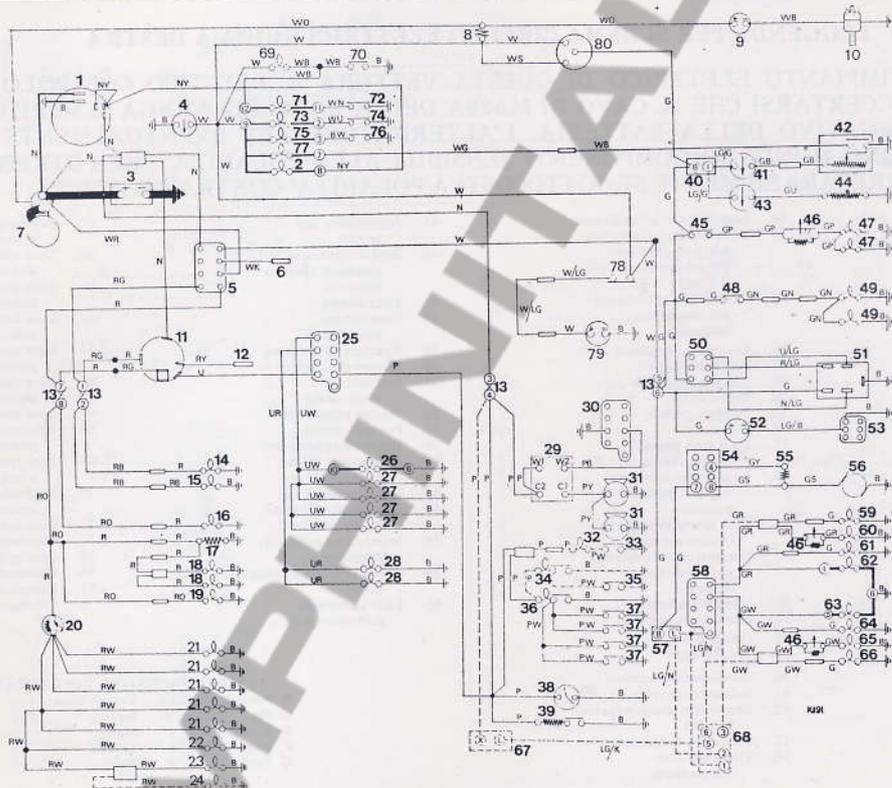


Fig. 42. Schema elettrico, Guida a Sinistra.

LEGGENDA PER SCHEMA CIRCUITI ELETTRICI, GUIDA A SINISTRA

AVVERTENZA: L'IMPIANTO ELETTRICO DI QUESTA VETTURA E' DEL TIPO CON POLO NEGATIVO A MASSA. ACCERTARSI CHE IL CAVO DI MASSA DELLA BATTERIA VENGA SEMPRE COLLEGATO SUL POLO NEGATIVO DELLA BATTERIA. L'ALTERNATORE - ED EVENTUALMENTE ALCUNI ACCESSORI - SONO MUNITI DI COMPONENTI SENSIBILI ALLA POLARITA' CONTRARIA.

- | | | | |
|---|--|--|---|
| 1. Alternatore | 25. Interruttore abbaglianti/
anabbaglianti/lampeggio | 52. Pompa lavavetro | 66. Luce ripetitrice lampeggio destra |
| 2. Luce spia accensione | 26. Luce spia abbaglianti | 53. Interruttore lavavetro | 67. Lampeggio di emergenza (Soltanto
Germania) |
| 3. Batteria | 27. Fari abbaglianti | 54. Interruttore riscaldatore | 68. Interruttore lampeggio emergenza
(Germania Soltanto) |
| 4. Indicatore carica batteria | 28. Fari anabbaglianti | 55. Resistore riscaldatore | 69. Luce spia guasto freni |
| 5. Interruttore accensione
avviamento | 29. Relé clacson | 56. Motore riscaldatore | 70. Interruttore spi guasto freni |
| 6. Alimentazione radio,
connettore a scatto
nel vano radio | 30. Pulsante clacson | 57. Lampeggio indicatori direzione | 71. Luce spia pressione olio |
| 7. Motorino avviamento | 31. Clacson | 58. Interruttore indicatori
direzione | 72. Luce spia pressione olio |
| 8. Resistore autoregolare | 32. Luce vano bagagli/Berlina
soltanto) | 59. Luce ripetitrice lampeggio sinistra | 73. Luce spia avviamento a freddo |
| 9. Bobina, 6 volt | 33. Interruttore luce vano
bagagli (Berlina
soltanto) | 60. Luce lampeggio posteriore sinistra | 74. Interruttore spia avviamento a freddo |
| 10. Spinterogeno | 34. Luce sportello posteriore
(Estate soltanto) | 61. Luce lampeggio anteriore sinistra | 75. Luce spia freno a mano |
| 11. Interruttore generale luce | 35. Interruttore luce sportello
posteriore (Estate
soltanto) | 62. Luce spia indicatore direzione
sinistro | 76. Interruttore spia freno a mano |
| 12. Alimentazione fari antinebbia,
connettore a scatto dietro
la mascherina. | 36. Lampada al tetto | 63. Luce spia indicatore direzione
destra | 77. Luce spia benzina |
| 13. Fusibile, 35 amp. | 37. Interruttore potiera | 64. Luce lampeggio anteriore destra | 78. Disinseritore ad inerzia |
| 14. Luce posizione anteriore
sinistra | 38. Orologio | 65. Luce lampeggio posteriore destra | 79. Pompa elettrica benzina |
| 15. Luce posizione posteriore
sinistra | 39. Accendisigari | | 80. Contagiri. |
| 16. Luce posizione anteriore
destra | 40. Stabilizzatore tensione | | |
| 17. Bobina relé oscuratore luci
notte (Berlina soltanto) | 41. Indicatore benzina | | |
| 18. Luce targa | 42. Dispositivo livello serbatoio
benzina | | |
| 19. Luce posizione posteriore
destra | 43. Indicatore temperatura | | |
| 20. Reostato quadro | 44. Trasmettitore temperatura | | |
| 21. Illuminazione strumenti | 45. Interruttore luci arresto | | |
| 22. Illuminazione orologio | 46. Relè attenuazione luci
strumenti (Berlina soltanto) | | |
| 23. Illuminazione accendisigari | 47. Luce arresto | | |
| 24. Illuminazione quadro leva
sellettrice (Soltanto per
automatica Borg Warner) | 48. Interruttore fanale retromarcia | | |
| | 49. Fanale retromarcia | | |
| | 50. Interruttore tergicristallo | | |
| | 51. Motore tergicristallo | | |

LETTERE DISTINTIVE COLORI CAVI

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

IMPIANTO ELETTRICO

SCATOLA FUSIBILI

E' collocata su propria piastra di fissaggio montata sulla faccia posteriore della paratia del vano motore. La scatola contiene quattro fusibili in funzione ed è apprestata per applicarvi due fusibili di scorta.

Per accedere alla scatola fusibili, fare scorrere il pannello verticale del ripiano portaoggetti, sul lato passeggero, e ripiegarlo in giù. Tirare il coperchio da sulla scatola fusibili.

Se un fusibile viene a bruciarsi, tutti i circuiti ad esso collegati restano inattivi, ed è perciò facile individuare il fusibile. Se anche il nuovo fusibile che si monta viene a bruciarsi, si deve stabilire la causa del difetto prima di eseguire un'ulteriore sostituzione.

Tipo dei fusibili	Fabbricante	Lucas
	Amperaggio	35A
	No. Cat. Lucas	188218
	No. Stanpart	58465

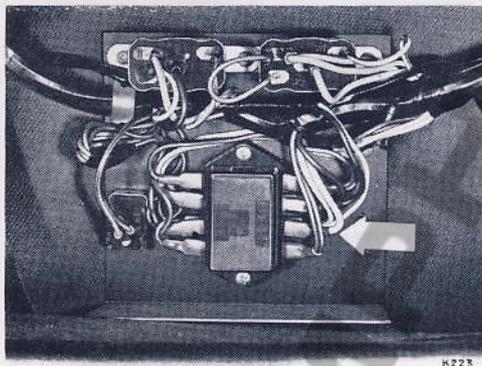


Fig. 43

Circuiti protetti

Il fusibile alimentato dal cavetto marrone proveniente dalla batteria protegge i seguenti circuiti:-

Avvisatore acustico
Luce vano portabagagli (Solo Berlina)
Luce sportello di coda (Solo vettura estate)
Luce interna, al tetto

Orologio
Accendisigari
Lampeggio Proiettori
Lampeggio di emergenza (Solo Germany)

Il fusibile alimentato dal cavetto bianco proveniente dall'interruttore di Accensione/Avviamento protegge i seguenti circuiti:-

Indicatore livello benzina
Termometro acqua
Luci arresto
Fanali retromarcia

Tergicristallo
Lavevetro
Riscaldatore
Lampeggiatori di direzione

I due fusibili alimentati dal cavo rosso e dal cavo rosso/verde provenienti dall'interruttore multiplo luci protegge i circuiti indicati nella sottostante tabella:-

Circuit	Alimentato da cavo rosso/verde		Alimentato da cavo rosso	
	Guida Destra	Guida Sinistra	Guida Destra	Guida Sinistra
Luce posizione anteriore destra			*	*
Luce posizione posteriore destra			*	*
Luce posizione anteriore sinistra	*	*		
Luce posizione posteriore sinistra	*	*		
Relè Attenuazione luci strumenti	*			*
Luci targa	*			*
Luci strumenti	*			*
Orologio, illuminazione	*			*
Accendisigari, Illuminazione	*			*
Quadretto leva selettoria, illuminazione (solo Automatica Borg-Warner)	*			*

IMPIANTO DI CARICA

AVVERTENZA: L'ALTERNATORE E' MUNITO DI COMPONENTI SENSIBILI ALLA POLARITA'. VEDERE L'AVVERTENZA DI PAGINA 35.

NON SI DEVONO ESEGUIRE INTERRUZIONI O COLLEGAMENTI NEL CIRCUITO DI CARICA - COMPRESI I CAVI DELLA BATTERIA - MENTRE IL MOTORE E' IN MOTO: SI POSSONO CAUSARE DANNI AI COMPONENTI ELETTRICI. L'ALTERNATORE DEVE FUNZIONARE SOLTANTO CON TUTTI I TRATTI DEL CIRCUITO COLLEGATI OPPURE CON LA SPINA MULTIPLA SU DI ESSO STACCATO.

Alternatore

L'alternatore 17ACR Lucas, il quale è munito di regolatore incorporato, viene azionato da una cinghia trapezoidale che va regolata come descritto a pagina 52. Il rotore con avvolgimento di campo gira su due cuscinetti a sfere 'lubrificati a vita'. (Non vi è necessità di manutenzione ordinaria).

Spia luminosa di accensione

I tre diodi di alimentazione avvolgimento di campo permettono l'impiego di una spia luminosa come per una dinamo convenzionale. Se durante il normale funzionamento si accende la spia, ciò indica un guasto.

BATTERIA

AVVERTENZA: VEDERE LE AVVERTENZE RIPORTATE A PAGINA 35 E SU QUESTA PAGINA.

Una batteria di tipo normale trovasi collocata nel vano motore. I dati sulla batteria sono riportati a pagina 68.

Fare attenzione affinché il piano superiore ed i poli con capicorda della batteria si mantengano puliti ed asciutti. Ricoprire i capicorda con vaselina per impedire la corrosione.

Accertarsi che la batteria si mantenga costantemente ben ferma a mezzo del dispositivo di fissaggio. Quando si applicano i cavi sulla batteria non si deve battere col martello sui capicorda: in tal modo si può danneggiare la batteria.

La batteria si deteriorerà rapidamente se lasciata scarica. Se essa viene trovata in stato di bassa carica, la si dovrà far ricaricare al più presto.

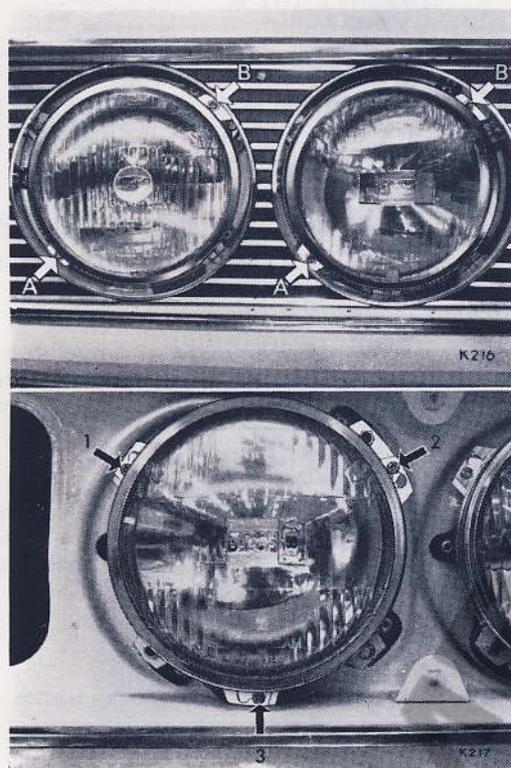


Fig. 44

Fig. 45

PROIETTORI.

NOTA: ONDE EVITARE DI DOVER PROCEDERE ALL'ORIENTAMENTO DEI PROIETTORI, E' BENE NON MANOMETTERE LE VITI 'A' E 'B' DI ORIENTAMENTO.

Questa vettura è equipaggiata con due coppie di proiettori. Quando si comandano le luci abbaglianti si accendono tutti e quattro i fari, mentre con gli anabbaglianti si accendono soltanto i due esterni.

Orientamento dei proiettori

Risulterà possibile regolare i proiettori senza staccare la mascherina. La vite 'B' regola l'altezza del fascio luminoso.

L'orientamento dei proiettori può essere meglio eseguito con l'ausilio di una speciale attrezzatura, come la "Beamsetter" o la "Lev-L-Lite", ambedue della Lucas. Tale operazione può essere appropriatamente eseguita presso i Distributori od i Concessionari Triumph. Essa assicura la massima illuminazione della strada con il minimo abbagliamento degli altri automobilisti.

Bruciatura di un filamento

Per i gruppi ottici sigillati (dei proiettori), nel caso si dovesse bruciare un filamento, si dovrà sostituire l'intero gruppo ottico. Per fare ciò, svitare due viti e staccare la mascherina. Allentare quindi le tre viti 1, 2 e 3. Ruotare in senso antiorario il cerchietto di ritegno per liberare il cerchietto stesso ed il gruppo ottico. Staccare la spina dal gruppo ottico e sostituirlo. Rimontare.

LUCI, SOSTITUZIONE LAMPADINE

Luci Posizione Anteriori e Lampeggiatori (Fig. 46)

Svitare tre viti e staccare il vetro. Sostituire la lampadina e rimontare.

Lampeggiatori ripetitori (Fig. 47)

Svitare l'unità vite e staccare verso giù il vetro. Sostituire la lampadina con attacco a baionetta e rimontare.

Luci Posizione Posteriori/Arresto, Lampeggiatori e Fanali Retromarcia (Fig. 48)

Aprire il coperchio del bagagliaio. Svitare tre viti e sollevare il pannello posteriore di finitura sul lato su cui si opera. Estrarre il portalampada dal gruppo luci. Sostituire la lampadina e rimontare.

Luce Targa (Fig. 49)

Aprire il coperchio del bagagliaio. Svitare due viti e liberare il gruppo luce. Togliere la cornicetta cromata ed il vetro. Sostituire la lampadina e rimontare.

Luce Vano Bagagli (Fig. 50)

Aprire il coperchio sul bagagliaio. Estrarre il corpo luce dall'alloggiamento sul pannello. Togliere il cerchietto cromato dal corpo luce; staccare il vetro; estrarre la lampadina e sostituirla. Rimontare.

Luce Abitacolo, al tetto (fig. 51)

Ruotare il vetro fino a scoprire due viti. Togliere le due viti ed abbassare la plafoniera. Sostituire la lampadina con attacco a baionetta e rimontare.

Luce su sportello di coda (Solo Vettura Estate) (Fig. 52)

Premere leggermente sul vetro accanto agli oggetti di fermo e staccare i fermagli su uno dei bordi. Abbassare il bordo liberato e staccare i fermagli sul bordo opposto

per togliere il vetro. Sostituire la lampadina con attacco a baionetta e rimontare.

Quadro del Cruscotto

Togliere un cavo dalla batteria. Svitare le quattro viti che trattengono il quadro sul cruscotto. Allontanare il quadro di tanto che sia possibile staccare il cavo di comando del tachimetro. Abbassare il quadro nella posizione indicata nella Figura 53.

Luce Orologio (Fig. 54). Estrarre il portalampada - collegato con il fascio fili - dall'orologio. Sostituire la lampadina con attacco a baionetta.

Luce strumenti. Estrarre il portalampada - collegato con il fascio fili - dallo strumento. Svitare la lampadina e sostituirla.

Spie Luminose (Fig. 55). Staccare con attenzione la spina del fascio fili dal gruppo spie. Togliere l'unica vite (1). Staccare la piastra portaspie (2). Sostituire la lampadina bruciata. Applicare la piastra portaspie in modo che l'incasso su di essa sia in linea con il risalto sul corpo luci. Applicare la vite. Fare attenzione all'esatta posizione della spina, che viene indicata da due punti senza spinotti. Fermare il corpo luci applicare la spina.

Spia Luminosa Guasto Freni Solo su Guida a Sinistra (Fig. 56). Estrarre il portalampada - collegato con il fascio fili - dal suo alloggiamento. Svitare e sostituire la lampadina.

Rimontare il quadro facendo attenzione che il tubo flessibile resti assicurato sulla persiana di efflusso aria fredda; tener anche presente che la ghiera di fissaggio del cavo di comando tachimetro deve essere serrata solo a mano.

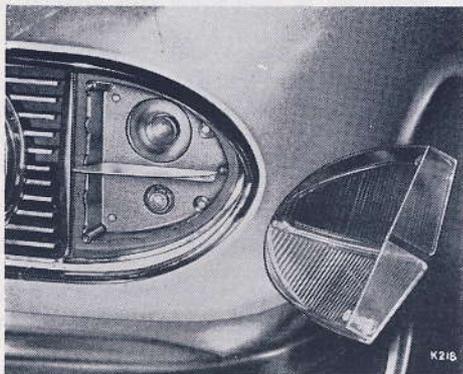


Fig. 46

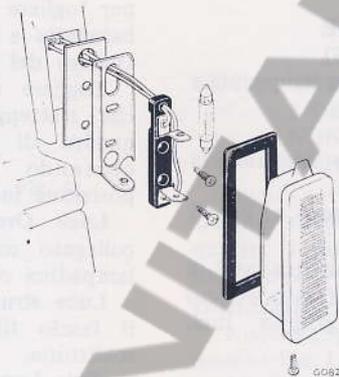


Fig. 47



Fig. 48



Fig. 49



Fig. 50

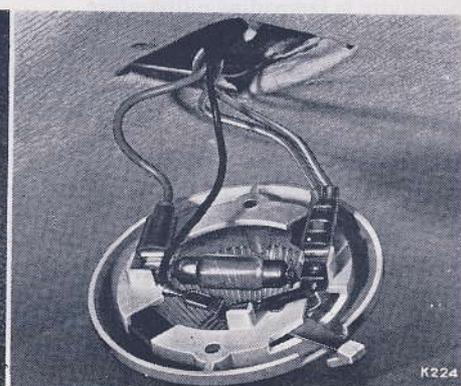


Fig. 51

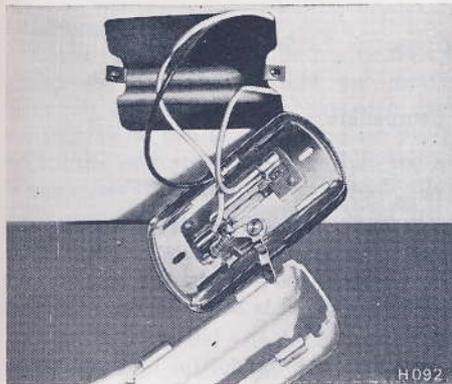


Fig. 52

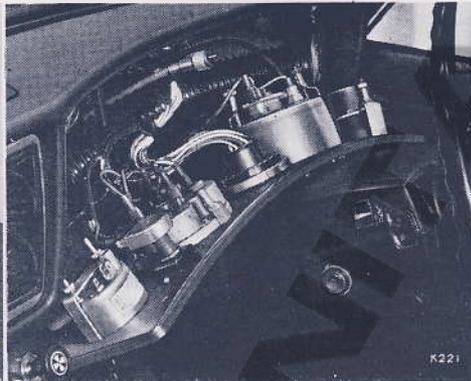


Fig. 53

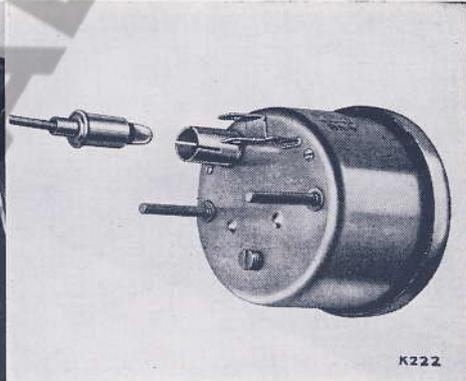


Fig. 54

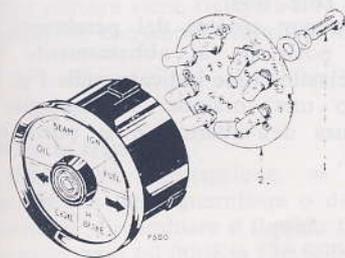


Fig. 55

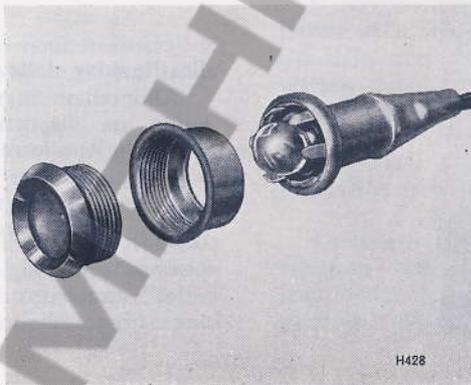


Fig. 56



Fig. 57

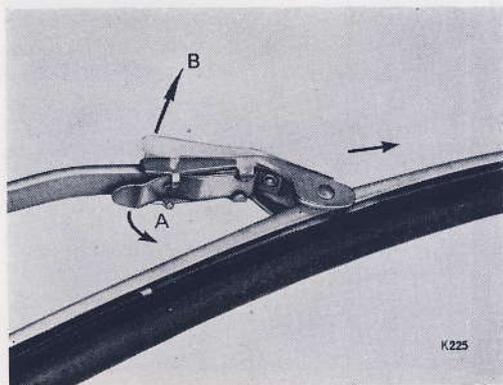


Fig. 58

Luci, Sostituzione Lampadine (cont.)

Luce Accendisigari (Fig. 57)

Staccare la piastra di chiusura sul vano radio, tirando con attenzione al centro del bordo superiore. Premere leggermente sul portalampada per liberarlo dall'accendisigari. Staccare l'attacco a baionetta dalla cavità per la lampadina. Sostituire la lampadina e rimontare.

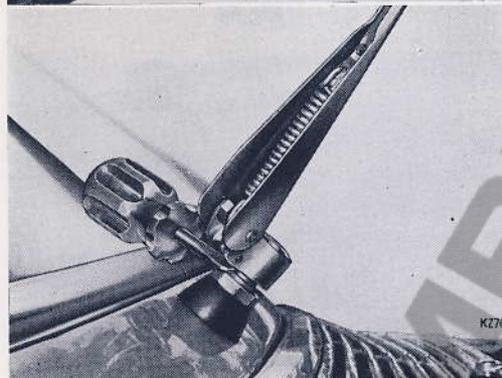


Fig. 59

TERGICRISTALLO

Sostituzione delle spatole (Fig. 58)

Allontanare la racchetta con spatola dal parabrezza, in modo da disporla nella posizione di abbassamento per lavorarvi. Applicare un cacciavite come indicato nella Fig. 59, ed imprimere su di esso una torsione. Il fermaglio si allontnerà dalla scanalatura dell'alberino e si potrà così staccare il gruppo completo.

Lubrificanti

I lubrificanti elencati alle pagine 64 e 65 hanno mantenuto un elevato livello di qualità per molti anni, e sono stati approvati solo dopo aver superato severe prove svolte in collaborazione con le rispettive case produttrici. Nei paesi ove tali lubrificanti non sono reperibili, usarne altri similari aventi la medesima caratteristiche. L'uso di lubrificanti d'alta qualità è d'importanza vitale e non s'insisterà mai abbastanza su questo punto.

Motore.

Alla consegna del veicolo, la coppa del motore contiene una quantità d'olio sufficiente per il periodo di rodaggio. Nel caso che il livello dell'olio dovesse scendere sulla tacca di minimo dell'astina segnalivello è necessario il rabbocco con uno dei lubrificanti approvati.

Al "Servizio Gratuito", l'olio di rodaggio viene scaricato e la coppa motore viene riempita fino al livello massimo dell'astina segnalivello con uno dei lubrificanti approvati.

Impianto freni

Oltre alla registrazione, al controllo ed all'eventuale sostituzione delle guarniture o delle pastiglie, si raccomanda vivamente di cambiare il liquido freni e di revisionare l'intero impianto ogni 60.000Km (36.000miglia) oppure ogni tre anni

(se in questo periodo non si raggiunge il chilometraggio menzionato).

La revisione dell'impianto freni comporta lo smontaggio, l'esame e la sostituzione di tutte le guarnizioni e dei particolari difettosi.

Si raccomanda agli utenti di rivolgersi al servizio d'assistenza dei Distributori o Concessionari Triumph, che saranno ben lieti di fare un preventivo del lavoro da compiere, la cui natura è tale da doverlo affidare soltanto a personale altamente qualificato.

Servizi di manutenzione

Il programma di manutenzione a tagliandi, studiato dai tecnici della Standard-Triumph, è consigliato a tutti gli utenti che desiderino trarre la massima soddisfazione dalla propria vettura; esso comporta l'uso di una serie di tagliandi di manutenzione raccolti in un libretto che accompagna la vettura. I servizi di manutenzione, da eseguirsi a determinati chilometraggi o intervalli di tempo, vengono descritti nelle pagine che precedono i tagliandi.

Lo spazio lasciato sulla matrice di ogni tagliando va riempito dal Concessionario come prova di regolare manutenzione nel caso che ciò venga richiesto per reclami in garanzia o alla vendita dell'autoveicolo.

Pneumatici

La pressione di gonfiaggio dei pneumatici è un importante fattore per la durata dei pneumatici stessi, per la tenuta di strada della vettura, per la frenata e per il comfort di marcia. Lo spessore del battistrada e l'assenza di tagli od altri danni sono tutti fattori importanti, ai fini della sicurezza, che influiscono sul comportamento generale della vettura. E' pertanto saggio esaminare i pneumatici ad intervalli non superiori a due settimane, ed accertarsi che la pressione di gonfiaggio sia conforme ai valori indicati a pagina 29.

Batteria (Fig. 60)

Ad intervalli non superiori a quattro settimane controllare il livello dell'elettrolito negli elementi della batteria ed eventualmente ripristinarlo con acqua distillata. Tale periodo

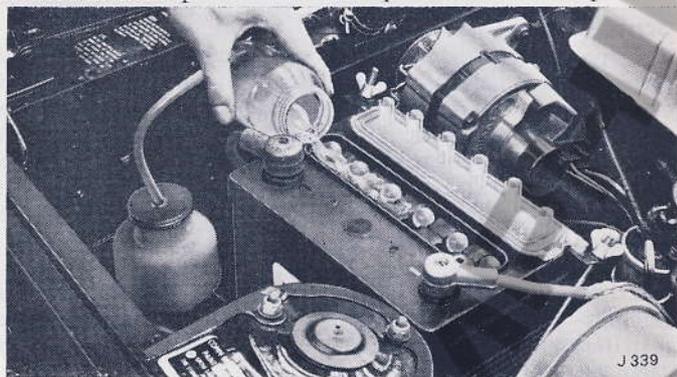


Fig. 60

va ridotto durante la stagione calda o se la vettura deve intraprendere un lungo viaggio. (Vedere a pagina 39).

IMPORTANTE: Non usare lumi a fiamma scoperta mentre si esamina la batteria. La miscela di ossigeno-idrogeno che si forma nella batteria è pericolosamente esplosiva.

Pompe dei freni (*) e della frizione (Fig. 63)

Ad intervalli non superiori a quattro settimane pulire i tappi sulle due pompe, rimuoverli e controllare il livello del liquido dei serbatoi incorporati alle pompe. Se è necessario, aggiungere del liquido fino al segno di livello sul fianco dei serbatoi. Accertarsi che sia libero il foro di aereazione al centro di ciascun tappo.

NOTA: Man mano che le guarniture dei freni si usano, scende il livello del liquido nella pompa-serbatoio dei freni. Se il livello è sceso sensibilmente, controllare lo stato delle guarniture. Se l'usura di esse non è eccessiva, stabilire la causa di perdita di liquido e porvi riparo immediatamente. Vedere a pagina 60 "procedimento di spurgo aria"

**Per L'impianto freni in tandem (doppio circuito) vedere a pagina 61.*

Livello del refrigerante nel radiatore, Settimanalmente (Fig. 39)

Il livello del refrigerante, visibile attraverso il serbatoio in plastica trasparente, deve essere mantenuto a metà del serbatoio con l'eventuale aggiunta di acqua dolce attraverso il bocchettone su di esso. Vedere "riempimento" a pagina 31.

Lavavetro (Fig. 40)

Esaminare il livello dell'acqua nel serbatoio di plastica del lavavetro. Trattenere la tubazione di plastica mentre si svita il tappo. Riempire con acqua dolce fino alla base del collo e riapplicare il tappo. Se le spatole del tergicristallo tendono a formare una patina, ciò si potrà impedire aggiungendo una piccola quantità di detersivo casalingo nel serbatoio.

Per evitare i danni causati dal gelo durante la stagione invernale, si può svuotare il serbatoio o riempirlo con una miscela di 2 parti d'acqua ed una di alcool metilico. Non si deve usare l'antigelo al glicole.

Se si ottura lo spruzzatore del lavavetro, lo si può liberare con un filo di cavo Bowden o con altro filo metallico non più grosso di 0,7mm.

Motore, giornalmente (Fig. 61)

Prima di intraprendere un lungo viaggio, oppure ogni 400Km (250 miglia), controllare il livello dell'olio e, se necessario, aggiungere dell'olio fino al segno di livello massimo rilevato sull'astina segnalivello (2) introdotta completamente, con il veicolo posto su un piano orizzontale.

Se il livello dell'olio si è abbassato fino al segno di minimo, aggiungere attraverso il bocchettone (1) 1,14 litri d'olio, fino al segno di massimo.

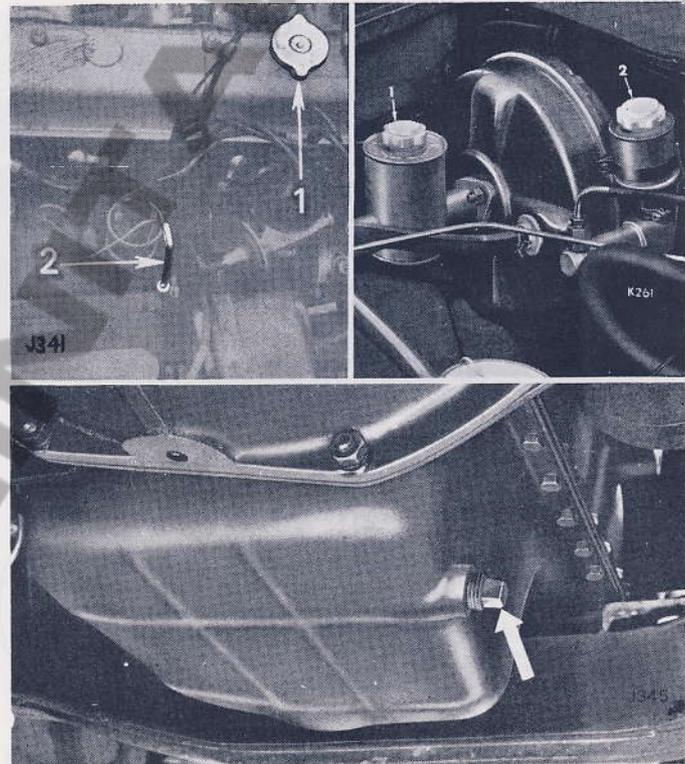


Fig. 61 (a sinistra) Fig. 62(in basso) Fig. 63 (a destra)

AI 1600 CHILOMETRI, SERVIZIO GRATUITO

Al raggiungimento dei primi 1600Km (1000 miglia) presentare la vettura al concessionario che l'ha venduta. Sarà così affettuato il servizio gratuito, con il solo addebito di olio e grasso. Le relative operazioni sono:-

MOTORE

Refrigerante: Controllo del livello.

Coppa Olio: Cambio dell'olio.

Tiranteria Acceleratore e fulcro del pedale: Oliatura delle parti e regolazione del minimo.

Bulloni dei supporti: Serraggio.

Testata: Serraggio. **Collettore:** Valvole:

Collettore: Serraggio.

Valvole: Registrazione giochi.

Cinghia ventilatore: Regolazione della tensione.

Filtro Olio: Controllo della tenuta.

Alternatore e Motorino Avviamento: Serraggio dei bulloni di fissaggio.

Proiettori: Controllo dell'orientamento ed eventuale regolazione.

Luci, Riscaldatore, Lavavetro, Tergicristallo e Spie

Luminose: Controllo generale.

RUOTE

Dadi Ruote: Serraggio.

Pneumatici: Controllo pressione. **Convergenza:** (vedi Sterzo e Sospensioni)

CARROZZERIA

Scontrini, Serrature e Cerniere: Controllo ed oliatura.

Bulloni di fissaggio Carrozzeria: Serraggio.

Maniglie Portiere, Comandi e Parabrezza: Pulitura generale.

Lavavetro: Rabboccamento.

PROVA GENERALE

Prova su strada della vettura: e relazione su eventuali difetti.

Spinterogeno: Lubrificazione e regolazione dei contatti.

FRIZIONE E COMANDI

Pompa: Controllo livello e rabboccamento.

Tubazioni Idrauliche: Controllo per eventuali sfregamenti e perdite.

TRASMISSIONE

Cambio, Overdrive: Controllo livello olio e rabboccamento.

Bulloni giunto cardanico: Serraggio.

STERZO E SOSPENSIONI

Convergenza Ruote Anteriori: Controllo con attrezzatura speciale.

Convergenza Ruote Posteriori: Controllo in base allo stato del battistrada pneumatici.

Organi Sterzo e bulloni ad 'U': Serraggio.

Tiranteria e leveraggi: Serraggio. Serraggio.

Snodi inferiori: Oliatura.

IMPIANTO ELETTRICO

Batteria: Controllo livello elettrolito; Controllo della carica.

Coppa Olio Motore (Fig. 62)

Ogni 10.000 Km (6000 miglia), svuotare la coppa dell'olio e riempirla fino all'esatto livello attraverso l'apposito bocchettone (Fig. 61). Accorciare tale periodo se la vettura viene usata su brevi percorsi, con frequenti arresti e riavviamenti, particolarmente nella stagione invernale, quando si usa più frequentemente lo starter.

Se la vettura viene usata per competizioni o sottoposta a continue alte velocità, si consiglia l'impiego di un olio di più alta viscosità, raggiungendo l'olio più alte temperature.

Cartuccia Filtro Olio (Fig. 66)

Ogni 20.000 Km (12.000 miglia), svitare il bullone di ritegno (1), staccare il contenitore (2) e sostituire la cartuccia (3), lavando il contenitore.

Sostituire anche l'anello di tenuta (4), facendo attenzione ad applicarlo esattamente sul monoblocco. Reinstallare il filtro e serrare il bullone di ritegno (1), facendo attenzione che si crei la tenuta stagna.

Filtro Aria (Figg. 64 e 65)

Ogni 10.000 Km (6000 miglia), o più frequentemente su strade polverose, togliere gli elementi di fissaggio sul filtro; svitare il dado di ritegno centrale (1, Fig. 65), staccare il coperchio (2) ed estrarre l'elemento filtrante (3). Pulire fra le pieghe dell'elemento con un pennello morbido o col getto d'aria a bassa pressione.

Rimontare l'elemento filtrante, il coperchio e l'intero gruppo con procedimento opposto al suesposto.

Ogni 20.000 Km. (12.000 miglia), sostituire l'elemento del filtro aria.

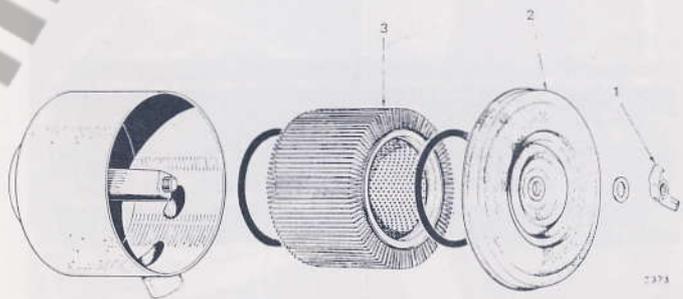
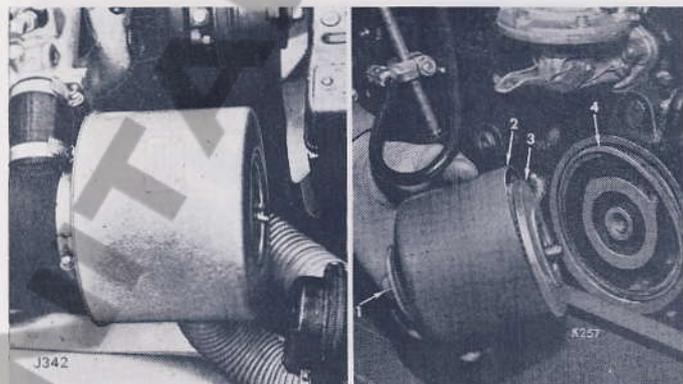
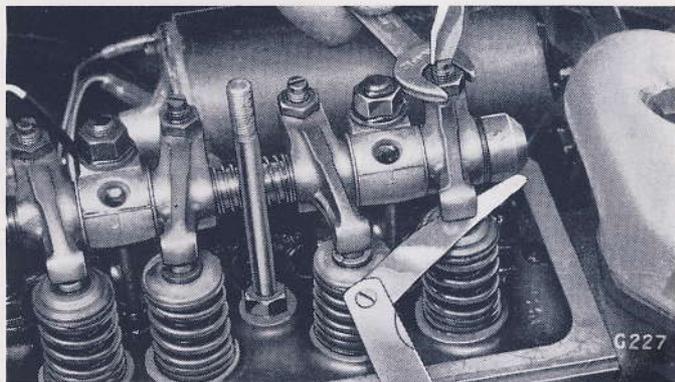


Fig. 64 (a sinistra) Fig. 65 (in basso) Fig. 66 (a destra)



Sedi Valvole

Ogni 10.000 Km (6.000 miglia), fare controllare presso il Concessionario Triumph la compressione. Se il motore funziona in maniera soddisfacente e la compressione è uguale in tutti i cilindri, si consiglia di non toccare il motore.

La necessità di effettuare una disincrostazione si presenta quando i depositi carboniosi prodotti dalla combustione diventano eccessivi. Si deve tuttavia tener presente che tale operazione è oggi diventata raramente necessaria se si usano benzine super e lubrificanti di alta qualità. E' quindi sufficiente limitare la disincrostazione ai casi in cui si stacca la testata per operazioni alle valvole ed alle loro sedi.

Gioco valvole, Registrazione (Fig. 64)

Ogni 20.000 Km (12.000 miglia), staccare il coperchio sui bilancieri e, ruotando l'albero motore in senso orario, controllare ed eventualmente registrare il gioco delle valvole a 0,25 mm, a motore freddo e nell'ordine sottoindicato:

Registrarare le valvole 1 e 3 con le valvole 10 e 12 aperte

Registrarare le valvole 8 e 11 con le valvole 2 e 5 aperte

Registrarare le valvole 4 e 6 con le valvole 7 e 9 aperte

Registrarare le valvole 10 e 12 con le valvole 1 e 3 aperte

Registrarare le valvole 2 e 5 con le valvole 8 e 11 aperte

Registrarare le valvole 7 e 9 con le valvole 4 e 6 aperte

Riapplicare il coperchio sui bilancieri.

Dadi su testata (Fig. 70)

Quando è necessario, serrare i dadi sulla testata seguendo l'ordine indicato in figura. Allentarli nell'ordine opposto.

Impianto di scappamento

Ogni 20.000 Km (12.000 miglia), controllare l'intero impianto ed eliminare prontamente le eventuali perdite.

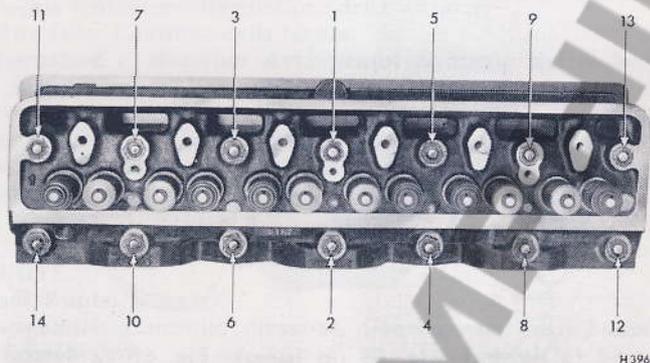


Fig. 69 (in alto)

Fig. 70 (in basso)

Posizione dei cavetti candele (Fig. 71)

Applicare i cavetti sulle candele nell'ordine indicato in figura.

Segni di Messa in fase (Fig. 73)

I Segni di messa in fase del motore sono incisi sulla periferia della puleggia dell'albero motore e, partendo da un lato e dall'altro della tacca di zero (centrale), si susseguono con una graduazione di 2 gradi in 2 gradi (AFTER = Dopo PMS) BEFORE = Prima PMS). I pistoni '1' e '6' trovano al PMS (Punto Morto Superiore) quando la tacca di 'Zero' sulla puleggia coincide con l'indice sul coperchio degli ingranaggi di distribuzione.

Spinterogeno (Fig. 72)

Ogni 10.000 Km (6.000 miglia), sganciare i fermagli e staccare la calotta dello spinterogeno e la spazzola. Spalmare un velo d'olio sulla camma (5) ed iniettare poche gocce d'olio sulla vite (4), ed una sola goccia sul perno (6) del ruttore.

Ruotare l'albero motore fino a portare la leva del ruttore sul punto più alto della camma, cioè con i contatti aperti al massimo. Allentare la vite (2) sul contatto fisso, inserire un cacciavite nell'incasso a 'V' sulla leva (1) del contatto e registrare la leva in modo da ottenere un'apertura di 0,4 mm, misurata col calibro a spessori, fra i due contatti (3). Serrare, a tal punto, la vite (2). Riapplicare la spazzola e la calotta.

Candele

Ogni 10.000 Km (6000 miglia), smontare le candele per pulirle e regolare la distanza fra gli elettrodi a 0,63 mm; pulire anche gli isolatori di ceramica ed esaminare se vi sono lesioni od altri danni che causano la scarica esterna di 'A.T.' Provare le candele al banco e sostituire quelle di dubbia efficienza.

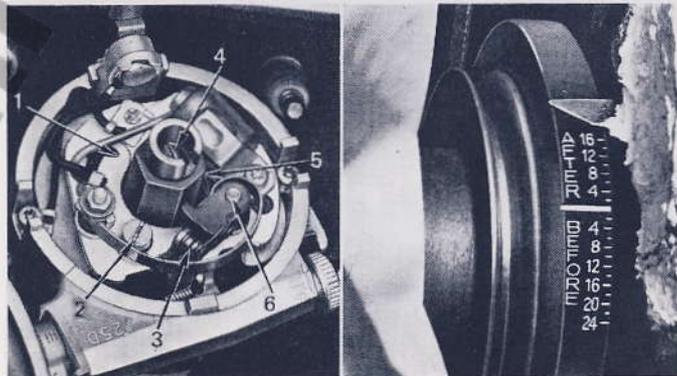
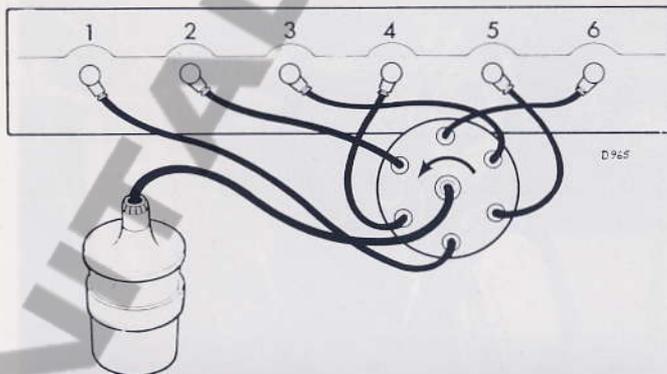


Fig. 71 (in alto) Fig. 72 (a sinistra) Fig. 73 (a destra)

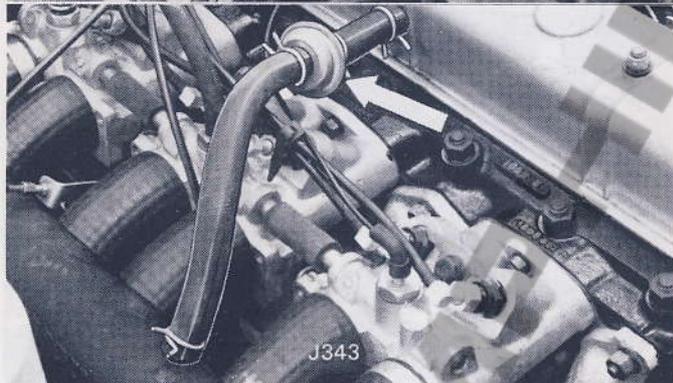
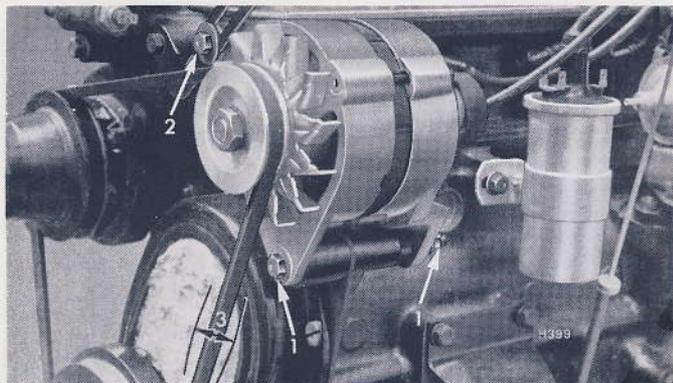


Fig. 74 (in alto)

Fig. 75 (in basso)

Ogni 20.000 Km (12.000 miglia), sostituire tutte le candele. Accertarsi che esse siano del tipo esatto (pagina 68) e che la distanza fra gli elettrodi sia di 0,63 mm.

Messa in Fase (Statica)

Ruotare l'albero motore nel senso di normale funzionamento, fino a far corrispondere il segno di 8° PRIMA (BEFORE), sulla puleggia albero motore, con il bordo dell'indice sul coperchio distribuzione, Fig. 73. A tal punto, la spazzola deve trovarsi sul settore opposto al numero '1' della calotta.

Registrare l'apertura dei contatti dello spinterogeno a 0,4 mm e disporre il registro a verniero di regolazione fine sul punto mediano della graduazione.

Allentare la piastra portacontatti dello spinterogeno di quanto occorre per portare i contatti al punto di apertura. Serrare la piastra portacontatti. (Vedere 'Benzina Prescritta' a pagina 16).

Valvola di Sfiato del Basamento Motore (Fig. 75)

Ogni 10.000 Km (6.000 miglia), togliere il parafiamma sullo sfiatatoio del basamento e lavare con petrolio. Fare asciugare e rimontare.

Regolazione Cinghia Ventilatore (Fig. 74)

Ogni 20.000 Km (12.000 miglia), allentare il dado sul perno di rotazione (1) ed il bullone sulla staffa di regolazione (2). Ruotare l'alternatore nel senso in cui si allontana dal motore, fino a lasciare una freccia libera d'inflexione di 19-25 mm della cinghia sul punto mediano del tratto più lungo di essa.

Mantenendo l'alternatore in tale posizione, serrare il bullone (2) ed i dadi (1).

IMPIANTO D'INIEZIONE BENZINA

Descrizione del circuito benzina

Il carburante viene alimentato per gravità dal serbatoio (1) al filtro (2); da quest'ultimo viene aspirato dalla pompa (3) che lo invia, tramite il distributore (5), agli iniettori. Una valvola di sicurezza, interposta fra la pompa (ad ingranaggi) ed il distributore di carburante, mantiene una pressione prestabilita nel circuito e fa tornare il carburante in eccesso al serbatoio. La pompa (3) è azionata da un motore elettrico che è intercollegato col circuito di accensione. Il filtro benzina è a cartuccia sostituibile e, sulla vettura Berlina, esso è munito di bicchiere di vetro per la separazione dell'acqua frammista ad una benzina che ne contenga. Il distributore (5), comandato in fase con lo spinterogeno, invia il carburante, in quantità precisamente dosate ed al tempo esatto di messa in fase, su ciascun iniettore, nella giusta sequenza. La quantità di carburante inviato viene regolata da un dosatore di miscela azionato dalla depressione esistente istantaneamente nel collettore di aspirazione.

In caso d'incidente stradale, un disinseritore ad inerzia, situato sul fianco destro della paratia motore, disinserisce automaticamente il motore elettrico della pompa. Per riarmare il disinseritore ad inerzia, premere il pulsante su di esso (Fig. 76B).

CARTUCCIA FILTRANTE CARBURANTE - Sostituzione

Ogni 20.000 Km (12.000 miglia), staccare il pannello di destra del pavimento vano portabagagli (Berlina) o il pannello posteriore del pavimento e la ruota di scorta sulla vettura Estate. Porre un recipiente basso sotto il filtro; staccare eappare la tubazione di adduzione del filtro per evitare lo

sgocciolamento di benzina proveniente dal serbatoio. Svitare il bullone di ritegno al centro del filtro ed estrarre la cartuccia; staccare il bicchiere di vetro (solo per la Berlina) e la bacinella inferiore. Togliere gli anelli di tenuta sulla bacinella inferiore e sulla superiore e la rondella di tenuta del bullone di ritegno. Montare la cartuccia nuova con procedimento inverso a quello suesposto, facendo attenzione che gli anelli di tenuta si assestino esattamente e che tutte le connessioni risultino a tenuta stagna.

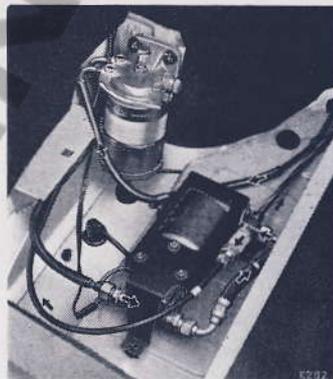


Fig. 76A

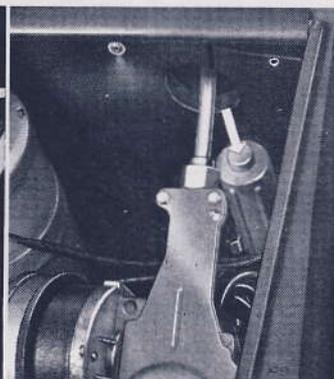
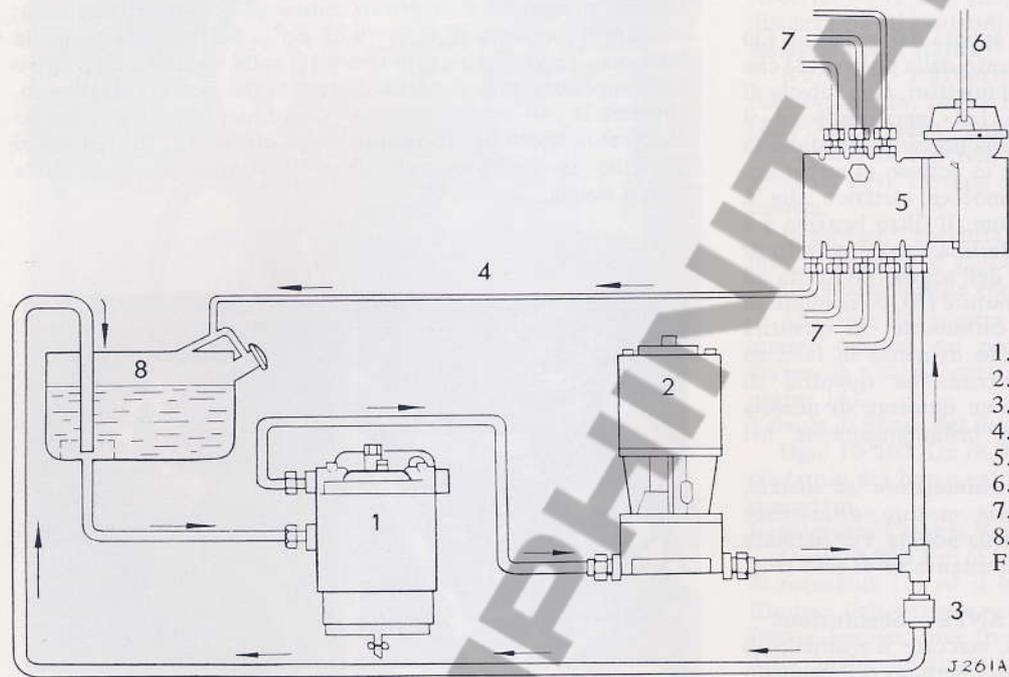


Fig. 76B



1. Filtro Benzina
 2. Pompa Carburante (Elettrica)
 3. Valvola di Sicurezza
 4. Ritorno Benzina in Eccesso
 5. Distributore-Dosatore
 6. Depressione da Collettore
 7. Cannette agli Iniettori
 8. Serbatoio Benzina
- FRECCE = Direzione Flusso Benzina a

J261A

Fig. 77

Scatola Cambio - Overdrive (Fig. 78)

Ogni 10.000 Km (6.000 miglia), con il veicolo posto su una superficie piana, togliere il tappo per il riempimento dell'olio (indicato da freccia) e rabboccare finché il livello arriva al fondo della filettatura per il tappo. Togliere con la siringa l'olio in più e pulire dopo aver avvitato il tappo. Un foro di comunicazione tra la scatola del cambio e quella dell'overdrive fa sì che il livello dell'olio sia eguale in entrambi i complessivi. Per tal ragione la manutenzione dell'overdrive si limita al controllo del livello dell'olio nella scatola cambio.

Semialberi interni (Rétrotreno) (Fig. 81)

Ogni 10.000 Km (6.000 miglia), con la pistola d'ingrassaggio ingrassare gli ingrassatori dei semialberi (uno

indicato da freccia) con soli 5 colpi a pressione.

Ogni 20.000 Km (12.000 miglia), controllare il serraggio dei bulloni sui giunti cardanici dei semialberi.

Differenziale (Fig. 79)

Ogni 10.000 Km (6.000 miglia), togliere il tappo di riempimento, indicato da freccia e rabboccare il differenziale finché l'olio arriva al fondo della filettatura per il tappo. Togliere con la siringa l'olio in più e pulire dopo aver riavvitato il tappo.

Servosterzo (Fig. 80)

Ogni 10.000 Km (6.000 miglia), controllare il livello del liquido e rabboccare, se necessario, fino al livello segnato sull'astina, con il liquido consigliato alle pagine 64 e 65.

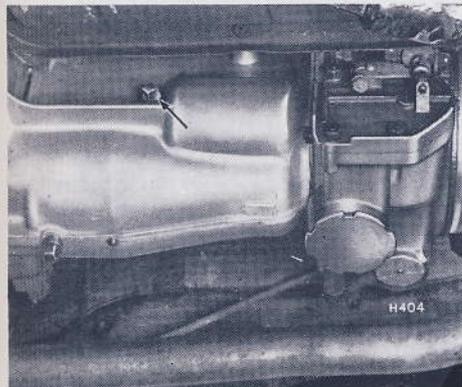


Fig. 78



Fig. 79

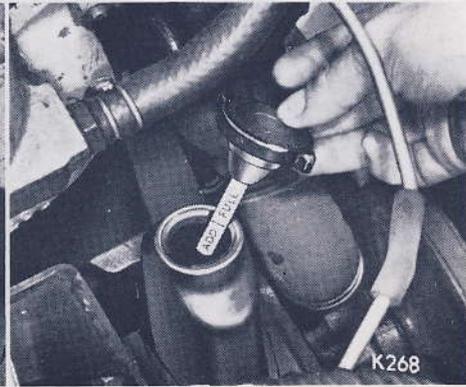


Fig. 80

Servosterzo, Adescamento del Circuito

Se per una qualsiasi ragione si è svuotato il circuito, si deve usare il seguente procedimento quando si torna a riempire con liquido il circuito del servofreno:-

1. Con la pompa installata e tutti i collegamenti stretti a tenuta, regolare la tensione della cinghia.
2. Riempire il serbatoio della pompa con il liquido consigliato alle pagine 64 e 65, portando il livello fino al segno sull'astina
3. Avviare il motore e farlo girare al minimo per almeno tre minuti. Ruotare lentamente il volante da arresto ad arresto di sterzata, in modo da far uscire l'aria dal circuito. Tornare quindi a riempire a livello il serbatoio.
4. Si devono controllare tutti i tubi flessibili e relativi raccordi per eventuali perdite nelle condizioni di funzionamento.



Fig. 81

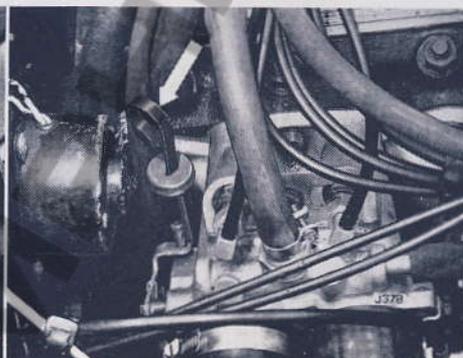


Fig. 82



Fig. 83

AVVERTENZA: Onde evitare di causare zone piatte d'usura sui pneumatici, non ruotare il volante per più di cinque volte senza aver spostato la vettura per cambiare la zona di contatto pneumatici-pavimento.

Trasmisione automatica (Figg. 82 e 83)

Livello dell'olio

Ogni 10.000 Km (6.000 miglia), controllare il livello dell'olio nella maniera seguente:-

1. Guidare la vettura per almeno 8 Km (5 miglia) o fintanto che la trasmissione automatica abbia raggiunto la sua normale temperatura di funzionamento; arrestare quindi la vettura su una superficie piana, tirare il freno a mano e spostare la leva selettiva su "P".
2. Sollevare il cofano e, onde impedire l'ingresso di sporcizia nella trasmissione, pulire bene le zone circostanti al bocchettone con astina segnalivello (Fig. 82).

3. Col motore al minimo, estrarre l'astina segnalivello e ripulirla dall'olio usando carta pulita o un telo senza sfilacce. Reintrodurre l'astina tutta in sede ed estrarla di nuovo per rilevare il livello. Se il livello trovasi sul segno inferiore, si aggiungerà 0,57 litri d'olio; questo si versa attraverso il bocchettone con astina segnalivello.

NON SI DEVE RIEMPIRE LA TRASMISSIONE OLTRE IL LIVELLO MASSIMO.

4. Dopo aver portato a livello l'olio, abbassare il cofano ed arrestare il motore.

NOTA Quando si usa la vettura con alte temperature ambiente e su strade polverose, eseguire periodicamente un'ispezione e togliere la polvere ed i depositi di fango dalle fessure e dal riparo sotto la scatola del convertitore di coppia (Fig.83) e dal sotto della coppa olio del cambio automatico. Tali depositi possono influire negativamente sul buon raffreddamento del complessivo.

Compensatore del Freno a Mano e Guide del Cavo di Comando (Fig. 85)

Ogni 20.000 Km), spalmare con grasso il compensatore e le guide del cavo, forzando il grasso a penetrare nei tubi di guida e negli incassi per il cavo.

Albero di trasmissione

Ogni 20.000 Km (12.000 miglia), controllare il serraggio dei bulloni d'accoppiamento.

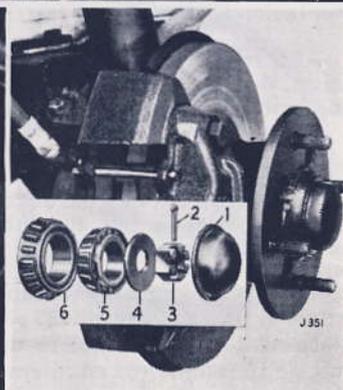
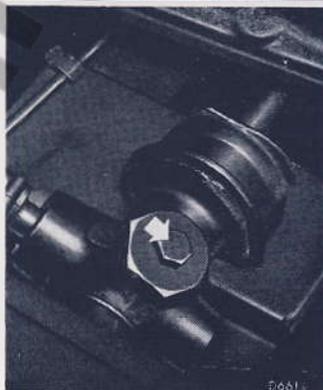
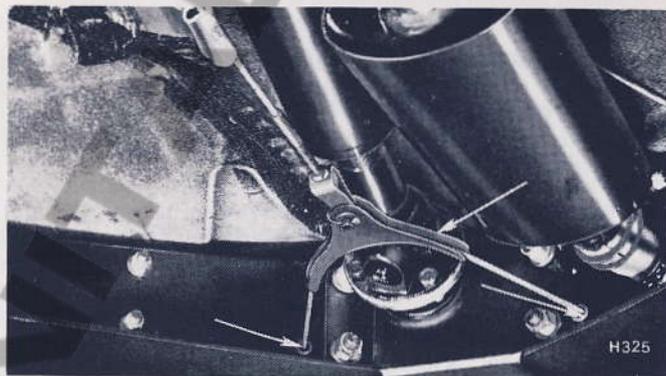


Fig. 84 (a sinistra) Fig. 85 (in alto) Fig. 86 (a destra)

Scatola Sterzo

Ogni 20.000 Km (12.000 miglia), togliere il tappo a tenuta sulla scatola sterzo e montare a suo posto un ingrassatore a pressione (Cilindrico da 1/8" B.S.P.). Ingrassare con cinque colpi della pistola ingrassatrice. Togliere l'ingrassatore e riapplicare il tappo.

Controllo del serraggio

Ogni 20.000 Km (12.000 miglia), controllare ed eventualmente serrare gli organi dello sterzo, i bulloni ad 'U', i tiranti e le leve.

Mozzi Anteriori, Registrazione e Lubrificazione (Fig. 86)

Ogni 20.000 Km (12.000 miglia), controllare ed eventualmente registrare i mozzi anteriori.

Alla revisione generale, imbottire i mozzi anteriori con grasso. Sollevare il davanti della vettura sul cricco e togliere una ruota anteriore.

Svitare due bulloni che fissano la pinza del freno sulla piastra d'attacco.

Allontanare la pinza dal disco, legandola su un punto fermo onde non resti appesa alla tubazione idraulica. Annotare il numero di spessori posti fra la pinza ed il collegamento verticale.

Togliere la coppa (1) sul mozzo, estrarre la coppiglia (2) e svitare il dado ad intagli (3) e la rondella con foro a 'D' (4). Staccare il mozzo completo dal fuso. Togliere dal mozzo i cuscinetti, esterno (5) ed interno (6). Rimuovere con lavaggio le tracce di grasso dai cuscinetti. Imbottire i cuscinetti con grasso nuovo, facendolo penetrare bene fra i rulli.

Rimontare il mozzo coi cuscinetti sul fuso, assicurando con la rondella a 'D' ed il dado ad intagli. Mentre si gira il mozzo, serrare il dado finchè si avverte una resistenza alla rotazione, allentare quindi il dado di mezza faccia ed applicare una coppiglia nuova. Rimontare la pinza del freno sul collegamento verticale, fra ponendo tutti gli spessori trovati allo smontaggio. Rimontare la ruota ed abbassare il cricco.

Ripetere la stessa operazione per il mozzo sul lato opposto della vettura.

Freni

I freni sono idraulici e con servofreno. Sia sulla parte anteriore sia su quella posteriore i freni sono del tipo ad autoregolazione. Il freno a mano è collegato tramite cavi di comando ai soli freni posteriori.

Freni anteriori, Sostituzione delle pastiglie frenanti (Fig. 87)

Quando le pastiglie sono ridotte ad uno spessore di 3 mm, o se esse vengono trovate di spessore non sufficiente per assicurare una frenatura sicura per ulteriori 10.000 Km. (6000 miglia), sostituirle nella maniera seguente:-

1. Tirare il freno a mano, sollevare la vettura sulla parte anteriore e togliere le ruote.
2. Sbloccare le spine di ritegno (1) e togliere i fermi (2) sulle pastiglie.
3. Staccare le pastiglie frenanti e le piastre antistridio dalla pinza.

IMPORTANTE: Non si deve premere il pedale dei freni mentre le pastiglie sono staccate.

4. Pulire la superficie in vista dei pistoni e le cavità in cui si alloggiano le pastiglie; quindi spingere con attenzione i pistoni nelle prinze.

NOTA: Spingendo i pistoni si farà tornare il liquido idraulico nel serbatoio della pompa freni. Per evitare che il liquido trabocchi dalla sommità del serbatoio, toglierne una parte con la siringa.

5. Montare le pastiglie e le piastre antistridio, facendo attenzione che le frecce sulle piastre siano rivolte nel senso di rotazione delle ruote.
6. Introdurre le spine di ritegno delle pastiglie e bloccarle con i fermi elastici.
7. Premere per varie volte il pedale dei freni per regolare i freni stessi; controllare il livello del liquido idraulico nel serbatoio.
8. Rimontare le ruote anteriori e togliere il cricco.

Freni Posteriori, Smontaggio e Rimontaggio delle Ganasce
(Fig. 88)

Ogni 10.000 Km (6.000 miglia), ispezionare le ganasce e sostituirle, se occorre, nella maniera seguente:—

Allentare completamente la leva del freno a mano Togliere una ruota e svitare la vite accecata che trattiene il tamburo del freno; staccare il tamburo. Se lo stacco del tamburo risulta difficoltoso a causa dell'usura o delle rigature prodottesi su di esso, ruotare il tamburo stesso fino a far corrispondere il foro sulla flangia del tamburo con la molla sulla piastrina dentata. Fare leva in su sulla piastra di regolazione per liberare la piastrina dentata; staccare ora il tamburo.

Togliere gli scodellini sulle spine fisse delle ganasce e le molle; estrarre le spine fisse. Allontanare la punta della ganaschia avvolgente ed il tacco di quella svolgente dal pistone di comando. Sganciare le molle di richiamo e la molla di tensione della leva trasversale, e staccare le ganasce. Onde impedire l'espulsione dei pistoni dai cilindri ruote, trattenerli in sito con una legatura a fil di ferro o con un morsetto.

Rimontare le ganasce con procedimento inverso. Notare che la molla di richiamo superiore è applicata dall'interno. Non si devono lubrificare i denti delle piastrine di regolazione ganasce. Si può controllare il pedale dei freni mentre il tamburo è staccato. Dopo un breve movimento della ganasce, si udrà scattare il nottolino. Si può controllare il funzionamento di ciascuna piastrina di regolazione premendo leggermente il pedale dei freni mentre il tamburo è staccato. Tale regolazione può essere annullata sollevando la piastrina segnata con freccia e lasciando che le molle di richiamo ripristinino la condizione primitiva. Dopo aver installato il tamburo, premere per varie volte il pedale dei freni per ottenere l'esatta distanza di funzionameno delle ganasce.

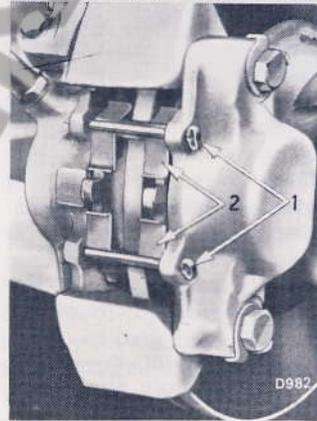


Fig. 87

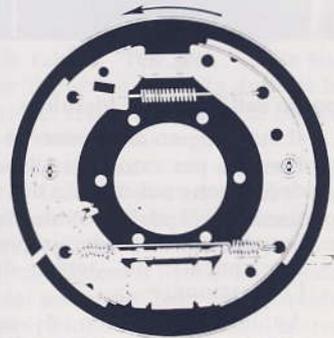


Fig. 88

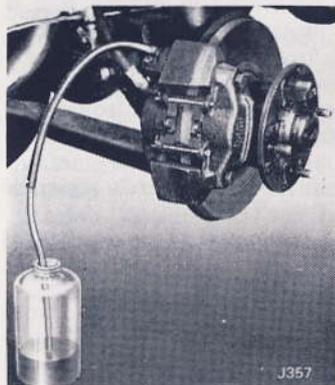


Fig. 89



Fig. 90

Spurgo dell'Impianto Idraulico

1. Il motore non deve essere in moto.
2. Premere per varie volte il pedale dei freni per eliminare la depressione nel circuito del servofreno.
3. Riempire il serbatoio del liquido idraulico (Fig. 63) con liquido nuovo (vedere a pagina 46) e mantenere il livello ad almeno un terzo del serbatoio durante tutta l'operazione.
4. Applicare un tubo di gomma sulla vite di spurgo all'interno della pinza del freno anteriore di destra, immergendo l'estremità libera del tubo in un recipiente di vetro contenente un po' di liquido idraulico.

5. Allentare di un giro completo la vite di spurgo mentre un aiutante preme lentamente il pedale dei freni per tutta la corsa di esso; serrare la vite di spurgo appena prima che il pedale raggiunga la fine della sua corsa, e fare tornare indietro il pedale da sé. Ripetere questa operazione finché il liquido idraulico arrivi nel recipiente di vetro senza produrre bollicine d'aria.
6. Premere il pedale dei freni con la vite di spurgo aperta, mantenere il pedale premuto a fondo e serrare bene la vite di spurgo.
7. Ripetere le operazioni 4, 5, e 6, sugli altri freni, nel seguente ordine: pinza anteriore di sinistra, tamburo posteriore di destra e di sinistra.
8. Mentre l'aiutante tiene premuto a fondo il pedale dei freni, controllare tutti i raccordi, le tubazioni ed i gruppi di frenatura per eventuali perdite.
9. Riempire il serbatoio del liquido idraulico fino all'esatto livello e provare la vettura su strada.

NOTA Per spurgare e rifornire l'impianto idraulico usare soltanto liquido prelevato da un contenitore chiuso. Subito dopo che si è ultimato il procedimento di spurgo, chiudere bene il contenitore prima di conservarlo in magazzino.

Servofreno a depressione

Con il motore in moto entra in funzione il servofreno, così riducendo lo sforzo sul pedale per azionare i freni.

AVVERTENZA: E' pericoloso guidare in discesa o fare delle manovre con il motore spento su una strada in forte pendenza.

IMPIANTO DI AVVISO GUASTO AI FRENI (Veicoli equipaggiati con freni a doppio circuito)

Pompa dei freni (Fig. 63)

Descrizione

L'impianto freni idraulici impiega una pompa a pistoni in tandem che trasmette la pressione, indipendentemente, ai circuiti dei freni anteriori e posteriori. I due circuiti indipendenti sono collegati sui lati opposti di un azionatore di avviso a pressione differenziale, "P.D.W.A.", il quale comanda un interruttore elettrico quando la caduta di pressione su uno dei due lati di esso fa spostare il pistone di una valvola idraulica dalla sua posizione normale al centro. L'interruttore comandato dal "P.D.W.A." accende una spia luminosa sul cruscotto, particolare (14) della Fig. 2; la spia è collegata in serie-parallelo con l'altra spia luminosa per la pressione dell'olio motore. Pertanto, quando i freni funzionano normalmente, la spia dei freni e la spia pressione olio si spengono entrambe appena il motore viene accelerato dal regime di minimo; si ha così la certezza che la spia dei freni è in ordine. Nel caso di un guasto ad uno dei due circuiti indipendenti dei freni, viene ad essere posto in massa diretta il circuito elettrico di avviso e si accende di luce molto viva la relativa spia.

Controllare ogni settimana il livello del liquido idraulico nel serbatoio della pompa freni. Il livello è visibile attraverso il serbatoio trasparente: *non togliere il tappo sul serbatoio*. Il graduale abbassamento del livello durante un lungo periodo è dovuto all'usura delle guarniture dei freni e non richiede il rabboccamento del serbatoio. Se si verifica un subitaneo e

sensibile abbassamento del livello, se ne deve accertare la causa e porvi rimedio immediatamente.

Il livello non deve mai scendere al disotto della linea di pericolo segnato sul serbatoio del liquido idraulico

Onde evitare che della sporcizia entri nell'impianto idraulico, pulire bene il serbatoio prima di togliere il tappo. Usare sempre liquido idraulico prelevato da recipiente chiuso e richiudere questo dopo l'uso. Riapplicare il tappo sul serbatoio immediatamente.

Spurgo dell'impianto Idraulico Freni (A doppio circuito)

Se è penetrata dell'aria in uno dei due circuiti, si dovrà spurgare il solo circuito che è in questa condizione. Durante lo spurgo, si deve fare attenzione come spiegato qui di seguito, a non far spostare il pistone della valvola "P.D.W.A." dalla sua posizione di centro. Tuttavia, se il pistone si sposta durante lo spurgo od a seguito di un guasto ai freni, riportarlo al centro eseguendo le operazioni da 5. a 9. della pagina seguente.

Prima di iniziare lo spurgo dei freni accertarsi che tutte le viti di spurgo siano ben pulite e, facendo attenzione che non penetri della sporcizia nel serbatoio del liquido idraulico, togliere il tappo su di esso e rabboccare con liquido nuovo. Durante l'operazione di spurgo, mantenere il livello del liquido al disopra della linea divisoria del serbatoio. Non usare liquido spurgato dall'impianto per riempirlo. Usare liquido nuovo prelevato da un recipiente chiuso e richiudere il recipiente dopo l'uso.

Procedimento

Cominciare lo spurgo dal freno, della coppia su cui si opera, che trovasi più lontano dalla pompa freni. Se si devono spurgare ambedue i circuiti, l'anteriore ed il posteriore, iniziare dai freni posteriori. Quando si spurgano i freni posteriori si deve allentare il freno a mano.

1. Applicare un tubo di gomma con diametro interno di circa 6 mm ($\frac{1}{4}$ "") sulla vite di spurgo, immergendo l'estremità libera del tubo in un recipiente di vetro contenente un po' di liquido idraulico e mantenuto più basso della vite di spurgo. (Fig. 89).
2. Svitare la vite di spurgo di quanto basta per far fuoriuscire il liquido (mezzo giro di essa è di solito sufficiente).
3. Premere il pedale dei freni e farlo poi tornare in su lentamente - è necessario un LEGGERO sforzo sul pedale, e questo NON deve essere premuto fino al fondo della sua corsa. Inoltre, non si deve mai 'sforzare' il pedale finché non sia uscita tutta l'aria dal circuito, in quanto l'azionamento a forza causa, in queste condizioni, lo spostamento del pistone della valvola di avviso guasto ed il conseguente azionamento dell'interruttore. Continuare a premere e rilasciare il pedale finché non sia uscita tutta l'aria dalla vite di spurgo (si noterà, a questo punto, l'assenza di bollicine d'aria nel recipiente di vetro).

4. Con il pedale tenuto abbassato, chiudere la vite di spurgo e ripetere l'operazione sull'altro freno della coppia.

Procedimento per portare al Centro il Pistone del "P.D.W.A."

Se per una delle ragioni cui supra si è accennato, il pistone della valvola "P.D.W.A." deve essere riportato al centro, usare il seguente procedimento:-

5. Applicare un tubo di gomma, come sopra descritto ad 1., ad una vite di spurgo dei freni che trovisi all'estremità opposta a quella che è stata appena spurgata.
6. Aprire la vite di spurgo.
7. Inserire l'accensione, ma NON AVVIARE IL MOTORE. S'illuminerà la spia per guasto ai freni, ma resterà spenta quella dell'olio motore.
8. Esercitare una pressione costante sul pedale dei freni la luce guasto freni si attenua e si accende quella dell'olio. Si avvertirà uno scatto sul pedale al momento che il pistone della valvola ritorna al centro.
9. Serrare la vite di spurgo.

NOTA Se si preme il pedale troppo fortemente, il pistone si sposterà dal lato opposto invece di andare al centro della valvola, e si dovrà ripetere l'operazione sul freno dell'estremità opposta della vettura.

Lavaggio

Lavare la vettura frequentemente con acqua corrente abbondante e con una spugna pulita. Ammorbidire, e se possibile rimuovere, il fango con dell'acqua prima di usare la spugna. Onde non graffiare la vernice, non usare uno straccio asciutto per togliere la polvere. Quando si è asportata tutta la sporcizia, asciugare la vettura con una pelle scamosciata pulita ed umida.

Cromature

Mantenere ben brillanti le cromature lavandole frequentemente ed asciugandole poi bene, particolarmente nella stagione invernale, quando si può verificare la contaminazione con i sali sparsi sulle strade. Di quando in quando lucidare con un polish alla cera.

Macchie di grasso e catrame

Usare l'alcool metilico per togliere le macchie di grasso e catrame. Anche l'acqua ragia va bene, ma essa non deve essere applicato sulle parti in gomma.

Vetri

Per evitare le graffiature, pulire i vetri con una pelle scamosciata pulita ed umida che sia tenuta per questa sola operazione. Proteggere i vetri dalla contaminazione con i prodotti al silicone che si passano in prossimità di essi. I polish al silicone sono di difficile asportazione e, sotto l'azione del tergcristallo, creano una patina sul parabrezza.

Lucidatura

Dopo un certo periodo di tempo si forma sulla carrozzeria una patina che toglie la lucentezza alla verniciatura, anche se l'auto è stata lavata con cura e frequentemente. Si può tuttavia ridare l'originaria lucentezza usando, dopo il lavaggio, un polish non abrasivo e di ottima marca.

Per la protezione della verniciatura è consigliabile l'applicazione di una cera la cui azione sia duratura; però, se la si usa in continuazione, si deve asportare la vecchia cera con un apposito prodotto pulitore prima di tornare a passare quella nuova. La frequenza a cui è necessario il polish dipende dalle condizioni ambientali del luogo in relazione alla sporcizia sospesa nell'aria.

Pulizia all'interno della vettura

Spazzolare e pulire l'interno della vettura ogni volta che si lava e lucida l'esterno di essa. Impiegare, se possibile, un aspiratore ed avere cura di togliere la polvere da tutto l'interno dell'abitacolo e dalle finiture varie.

Lavare la tappezzeria con acqua tiepida e sapone neutro. Non usare i detersivi sintetici che possono creare danni. Togliere completamente le tracce di saponata con un panno pulito ed umido, ed asciugare bene la tappezzeria con uno straccio asciutto e pulito. Pulire il cruscotto ed il quadro strumenti soltanto con un telo umido. La cera e gli altri polisch non vanno usati all'interno della vettura.

CONFIDENTIAL

PER L'IMPIEGO ALL'ESTERO

Complessivo	Temp Ambiente C.	Denominazione API	BP	CASTROL	DUCKHAM'S	Esso	MOBIL	PETROFINA	SHELL	TEXACO CALTEX	
MOTORE O OLIAIORE A MANO	Sopra 30	MM o MS	*BP Super Visco-Static	Castrol GTX or Castrol XL	Q20-50	Esso Extra Motor Oil 20W/40	Uniflo	Mobiloil Super or Mobiloil Special 20W/50	Fina Super-grade Motor Oil SAE 20W/50	*Shell Super Motor Oil	Havoline 20W/40
	0 a 30	MM o MS		Castrolite	Q5500						
	Sotto 30	MM o MS									
CAMBIO OVERDRIVE E DIFFERENZIALE	Sopra 30	GL4	BP Gear Oil SAE 90 EP	Castrol Hypoy	Duckham's Hypoid 90	Esso Gear Oil GX 90	Mobilube GX 90	Fina Pontonic MP SAE 90	Shell Spirax 90 EP	Multigear Lubricant EP90	
	Sotto 30	GL4	BP Gear Oil SAE 80 EP	Castrol Hypoy 80	Duckham's Hypoid 80	Esso Gear Oil GX 80	Mobilube GX 80	Fina Pontonic MP SAE 80	Shell Spirax 80 EP	Multigear Lubricant EP80	
MOZZI ANTERIORI E POSTERIORI CAVI COMANDO FRENI PISTOLA INGRASSATRICE			BP Energese L2	Castrolase LM	Duckham's LB 10	Esso Multi-purpose Grease H	Mobilgrease MP	Fina Marson HTL 2	Shell Retinax A	Marfak All Purpose	
TRASMISSIONE BORG-WARNER			BP Autran B	Castrol TQ	Fleetmatic 'A'	Esso ATF	Mobil ATF 200	Fina Purfimatic	Shell Donax T6	Texamatic Fluid Type 'A'	
SERVOSTERZO Come Borg-Warner. oppure			BP Autran DX	Castrol TQF	'Q' Matic	Esso Glide	Mobil ATF 210	Fina Purfimatic 33F	Shell Dexron ATF	Texamatic Type 'F'	
SERBATOI FRIZIONE E FRENI			IL LIQUIDO PER FRENI "LOCKHEED, SUPER HEAVY DUTY", QUANDO TALE MARCA NON E' IN COMMERCIO, PUO' ESSERE SOSTITUITO CON LIQUIDI SIMILARI CHE SIANO CONFORMI ALLE NORME SAE J. 1703.								
SOLUZIONI ANTIGELO			Smiths' Bluecol	BP Anti-Frost	Castrol Anti-Freeze	Duckham's Anti-Freeze	Esso Anti-Freeze	Mobil Permazione	Fina Thermidor	Shell Anti-Freeze	Startex
SE NON SI TROVANO IN COMMERCIO LE SOLUZIONI ANTIGELO DI TALI MARCHE, SE NE POSSONO USARE ALTRE SIMILI CHE SIANO CONFORMI ALLE NORME BRITANNICHE BSI 3151 o 3152.											

*Gli oli marcati così vengono posti in commercio nel tipo 'Multigrade', con caratteristiche di viscosità adatte all'escursione della temperatura ambiente che si verifica sul luogo di consumo.

SCHEMA DI LUBRIFICAZIONE

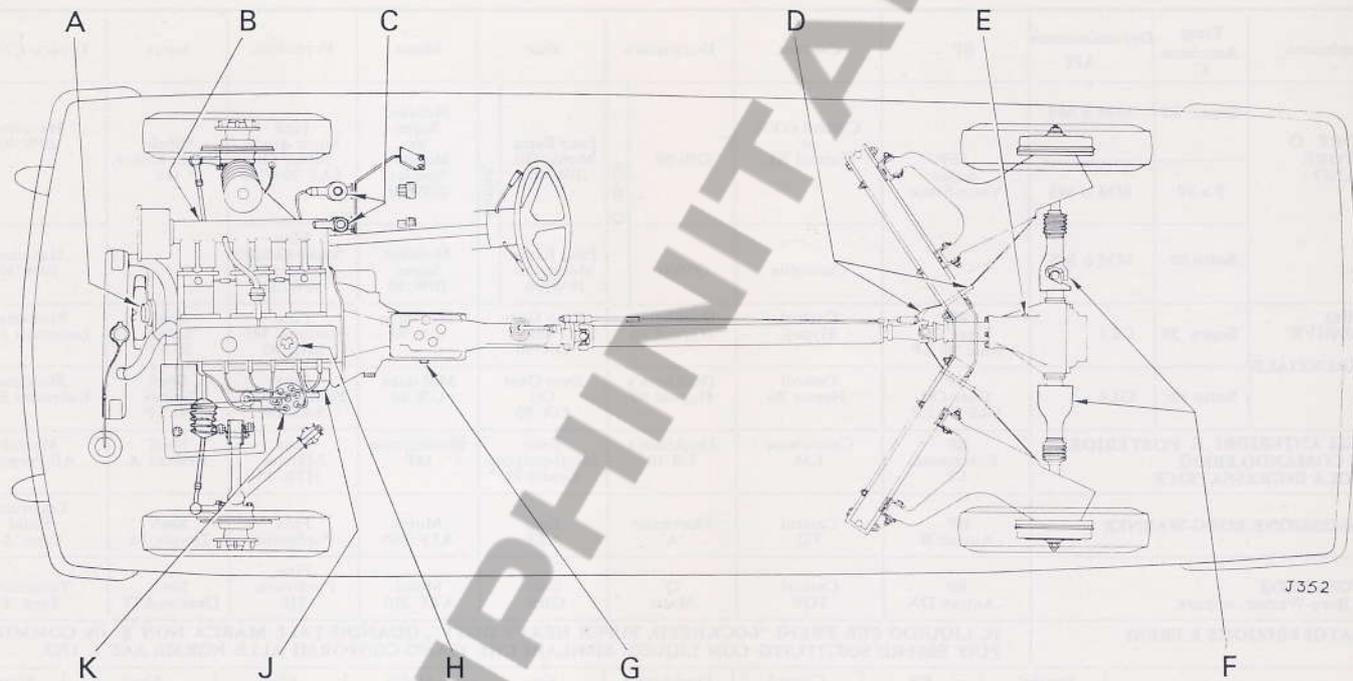


Fig. 91

ORGANI	OPERAZIONE	Rif. Pag.	Periodicità	Percorrenza x 1000	
				Km. Miglia	Km. Miglia
A Pompa Acqua	Ingrassare	53			20 12
B Scatola Sterzo	Ingrassare con 5 colpi	58			20 12
C Pompe Freni e Frizione	Ripristinare livello liquido	47	Mensilmente		
D Compensatore e Guide Freno a Mano	Ingrassare	60			20 12
E Differenziale	Ripristinare Livello olio	56		10 6	
F Giunti universali interni	Ingrassare	58		10 6	
G Cambio	Ripristinare Livello olio	56		10 6	
H Coppa Olio Motore	Ripristinare Livello olio	47	Giornalmente		
	Cambiare olio	48		10 6	
J Filtro olio	Sostituire cartuccia	48			20 12
K Spinterogeno	Oliare	51		10 6	
A circa ogni 10.000 Km (6.000 miglia), lubrificare con l'oliatore a mano tutte le cerniere, le serrature e gli scontrini delle portiere ed i comandi.					

CARATTERISTICHE

Motore

Numero cilindri	6
Alesaggio	74,7 mm
Corsa	95,0 mm
Cilindrata	2498 c.c.

Lubrificazione

Pompa olio	Di alta portata, a lobi eccentrici. Mandata diretta su supporti banco, teste bielle e cuscinetti albero a camme.
Filtro Olio	A flusso totale, con cartuccia sostituibile

Raffreddamento

Circolazione	Ad acqua, 'senza perdite'. Con pompa azionata da cinghia trapezoidale, con termostato.
Ventilatore	Da 317 mm, ad otto pale.

Alimentazione

Pompa	Lucas elettrica, ad ingranaggi.
Sfiato basamento	A circuito chiuso, con paraolio, basamento-collettore aspirazione.

Accensione

Bobina	Lucas 1606
Spinterogeno	
– Tipo	Lucas 25D6
– Apertura contatti	0,4 mm
– Rotazione	Antioraria, vista da spazzola.
– Ordine accensione	1-5-3-6-2-4
Candele – tipo	Champion N-9Y
– Distanza elettrodi	0,63 mm
Fase, statica	8° Prima P.M.S.

Impianto Elettrico

Tensione	12V
Polarità	Massa negativa
Fusibili	4 da 35 A.
Batteria	
– Tipo	Lucas CA 9/7
– Capacità	60 Amp/ora
– Intensità Carica	6 A

Alternatore

– Tipo	Lucas 17 ACR
– Erogazione	34 A

Motore avviamento Lucas M418G, a preinnesto.

Disposizione lampeggio Lucas 8FL, 4, 1A.

Trasmissione

Frizione A diaframma da 215 mm, a comando idraulico.

Cambio A 4 marce e retromarcia; le 4 marce tutte sincronizzate. Leva marce con comando a distanza, montata centralmente dietro la scatola cambio.

Rapporti cambio
 Diretta 3^a 2^a 1^a R^a
 1,0 1,386 2,10 3,281 3,369

Rapporti finali
 3,45 4,78 7,24 11,3 11,62

Rapporti alla **Trasmissione Automatica Borg-Warner**
 3^a 2^a 1^a R^a

Rapporti finali
 1,0-1,98 1,45-2,9 2,39-4,78 2,09-4,18
 3,45-6,66 5,00-9,66 8,25-15,9 7,20-13,9

Differenziale Ad ingranaggi conici ipoidali

Rapporto 4,1 : 1

Ruote A disco d'acciaio, cerchione 5J bombato, finiture in acciaio inossidabile.

Freni Con servofreno ad azione diretta.

Anteriori A disco da 248 mm

Posteriori A tamburo da 220 x 4,45 mm

Dati Telaio

Passo 2690 mm

Carreggiata - Anteriore 1332 mm
 - Posteriore 1342 mm

Distanza da suolo 150 mm

Diametro di sterzata 10,4 m

Capacità

Serbatoio benzina 63,6 litri

Coppa olio motore, svuotata 4,55 litri

Cambio 1,42 litri

Differenziale 1,15 litri

Impianto di raffreddamento 7,66 litri, compresi serbatoio e riscaldatore.

Dimensioni Esterne

Lunghezza massima 6125 mm

Larghezza 1650 mm

Altezza (scarica) 1420 mm

CARATTERISTICHE

Pepsi

A secco – Berlina	1195 Kg.
– Vettura Estate	1315 Kg.

Peso lordo complessivo

– Berlina	1715 Kg.
– Vettura Estate	1800 Kg.

Velocità Vettura

a 1000 Giri/minuto	Overdrive	
Con/Senza Overdrive	diretta	diretta
	39,3-(24,6)	32,3-(20,2)

Velocità Vettura con Trasmissione Automatica

'D'	'D'
16,7 - 32,31	(10,45 - 20,2)

Dati Velocità Vettura – Giri Motore

Velocità Vettura	Giri motore						
Con/Senza Overdrive	O/D	O/D					
	Di-	Di-	3^a	3^a	2^a	1^a	R^a
	retta	retta					
10 Km/ora	253	308	350	426	646	1020	1040
(10 Miglia/ora)	406	496	564	689	1075	1640	1670

Velocità vettura

A 762 metri/minuto del pistone, in presa diretta:–

Cambio Manuale	130 Km/ora	(81,5 Miglia/ora)
Overdrive	158 Km/ora	(98,8 Miglia/ora)
Trasmissione Automatica con leva su 'D'	67,0 – 130 Km/ora (42,2 – 81,5 M./ora)	

Accendisigari	6,7,8	Contactilometri	10	Indicatore bassa pressione olio	9,10
Accensione, Ordine di	68	Contactilometri parziale	10	Indicatori direzione, Comando	10,11
Albero di Trasmisione	57	Contatti Ruttore	51	Indicatore livello benzina	6
Alimentazione, Pompa Elettrica	53	Controlli periodici	46,47	Interruttore Accensione/Avviamento /Antifurto	13
Antigelo, Percentuali	32	Coppa olio motore	47		
Antigelo, Precauzioni	32	Differenziale	55		
Appigli per i passeggeri	12	Dimensioni	69	Lampeggio ai proiettori	10,11
Astina segnalivello olio motore	47			Lampadine, Sostituzione	42
Attrezzi	27	Filtro aria	49	Lampeggiatori, Sostituzione Lampadine	41
Avvisatore Acustico, Pulsante	10,11	Filtro benzina	53	Lampadine, Tabella	33
Avviamento del motore	22	Filtro olio, Cartuccia	49	Lavavetro	11,31
		Fusibili, scatola dei	38 4	Lavaggio vettura	63
Batteria	39	Fusibili, Spia	9 5	Leva delle marce, Cambio manuale	12
Batteria, Indicatore Carica	6,7	Freni	45	Lubrificanti approvati	64,65
Benzina prescritta	55,56	Freni a disco, Pastiglie	58	Lubrificanti Approvati, Estero	65
		Freno a mano, leva	12	Lubrificazione, Sommario	66,67
Cambio, olio del	55,56	Freni posteriori, controllo	59	Luci, Sostituzione Lampadine	41
Candele	51	Freni, Spia Guasto	6		
Candele, Posizione Cavetti	51	Frizione, Pompa idraulica	46	Manutenzione ordinaria	49
Capacità	69			Manutenzione Ordinaria, Generalità	45
Carrozzeria, Manutenzione	63	Guida Vettura nuova	23	Messa in fase	51
Caratteristiche vettura	68			Messa in fase accensione	51
Cavi di A.T.	51	Impianto di Carica Batteria	39	Motorino d'avviamento	68
Cinture di sicurezza	21	Impianto Idraulico	56,60,61,62	Motore, Controllo giornaliero	47
Comandi, Strumenti e Indicatori	6			Mozzi Anteriori, Registrazione	58

INDICE

Numeri di matricola	4	Reostato luci strumenti	6,7	Spie Indicatori direzione	9
		Riscaldatore, Comandi	16	Spia basso livello benzina	9,10
		Rodaggio	23	Spia abbaglianti	9
Orologio	6,7,8	Ruota di scorta	27	Spia pressione olio	9
Overdrive, Interruttore	12	Ruote, Sostituzione	28	Sterzo, Scatola dello	58
Overdrive	23	Ruote, Tipo	69	Starter (Avviamento a Freddo)	6,7,8
Overdrive, Olio	55			Strumenti e Indicatori	9
Pastiglie Freni anteriori	58	Sedili	19	Tachimetro	6,7,10
Pesi vettura	69	Scappamento	50	Telaio, Dati	69
Pneumatici, Tipo	29	Schema elettrico	34,36	Testata, Dadi su	50
Pneumatici, Usura	29	Semialberi interni, Retrotreno	56	Tergicristallo	11
Portaceneri	14	Serrature e Chiavi	17	Termometro acqua	6,7,8
Portabagagli, serratura	18	Servosterzo	55,56	Trasmissione	45,56
Portiere, Serrature	17	Servizio gratuito ai 1600 Km	48	Trasmissione Automatica	24
Pressione Gonfiaggio Pneumatici	29	Servofreno a depressione	60	Tubi Flessibili, Frizione e Freni	60
Prestazioni vettura-motore	70	Serbatoio benzina, Tappo	18		
Proiettori	40	Sfiato Basamento	52		
Proiettori, Commutatore	10,11	Sollevamento vettura con cricco	27		
		Sommario delle Sezioni	5	Valvole-Bilancieri, Gioco	50
		Spia accensione	5	Velocità, Limiti consigliati	23
Radiatore	30	Spinterogeno	51	Ventilazione	15
Raffreddamento	30	Spia dello starter	6,7,9	Ventilatore, Tensione cinghia	52
Rapporto di compressione	68	Spinterogeno	51	Ventilazione ad aria fredda	15

UMPHINITAL



TRIUMPH