

TRIUMPH
TRIUMPH
TRIUMPH
TRIUMPH
TRIUMPH

TRIUMPH



instruktionsbog

V I G T I G T

I SIKKERHEDENS INTERESSE, KAN VIGTIGHEDEN
AF AT VEDLIGEHOLDE DET KORREKTE DÆKTRYK
IKKE I TILSTRÆKKELIG GRAD UNDERSTREGES.
DÆKTRYKKET BØR KONTROLLERES MINDST EEN
GANG HVER FJORTENDE DAG ELLER FOR HVER
1500 KILOMETER OG VEDLIGEHOLDSES I OVERENS-
STEMMELSE MED ANBEFALINGERNE GIVET PÅ
SIDE 26.

TRIUMPH



INSTRUKTIONSBOG

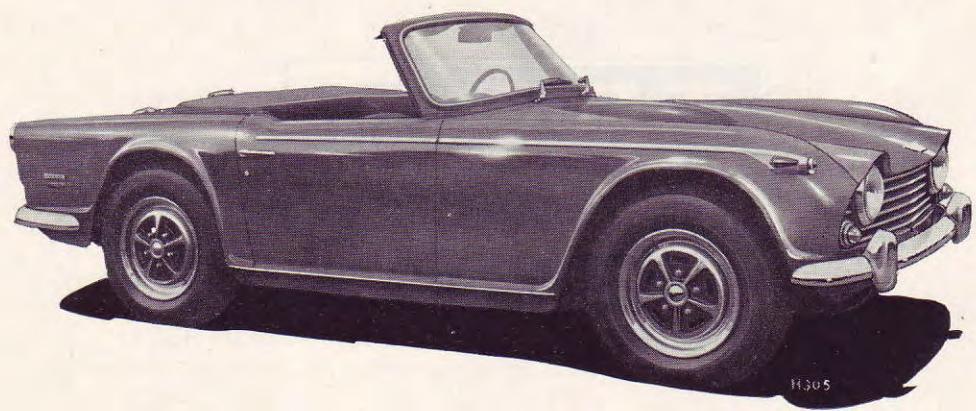
Udgivet af

STANDARD-TRIUMPH SALES LTD.
COVENTRY, ENGLAND

A member of the Leyland Motors Group

*Oversat til Dansk af
JØRGEN ANDERSEN*

D.A.I. Service Afdeling



TRIUMPH TR5

Introduktion

FORUDEN AT VÆRE designed og bygget til at yde en langvarig, konstant og driftsikker kørsel, indeholder Deres TR 5 et benzin indsprojtnings system der frembringer høj motor ydeevne, økonomi og effektivitet.

TR 5 indeholder ligeledes mange nye sikkerheds egenskaber, hvilke ved deres blotte tilstedeværelse giver Dem den fulde tillid.

På grund af indsprojtnings systemets indviklede og følsomme virkemåde må det på det kraftigste anbefales ejere at gøre brug af service-kuponsystemet, udarbejdet af Standard-Triumph ingenører, idet dette kan sikre Dem, at rutine service eftersynene, som er anført i service kuponhæftet, bliver udført af fabriksuddannet personale ved de anbefalede intervaller.

Vigtigt

I alle henvendelser vedrørende
Service eller Reservedele bedes
de Venligst opgive Vognens Chassis
(Commission) Nummer,
Farvekode (Paint)
og Indtræks (Trim) Numre

PLACERING AF CHASSIS OG KOMPONENT NUMRE

Chassis (Commission), **Farve** (Paint), og **Indtræks** (Trim)
Numre—På torpedo panel (kan ses ved løftning af hjælmen)

Motor Nummer—På venstre side af motorblok

Gearkasse Nummer—På højre side af huset

Differentiale Nummer—På hypoidhusets flange

Bemærk: Venstre og højre hentyder til venstre og højre side af
vognen set fra førerens plads og fremefter.

STANPART

Reservedels Service

Reservedele leveres ikke direkte fra fabrikken til kunderne, men går over importøren, som efter tur leverer til sine forhandlere.

Originale reservedele er mærket med varebetegnelsen "STANPART" og leveres med samme garanti som de originale dele i vognen. Den samme høje materiale kvalitet er benyttet og den strengeste akkuratesse er iagttaget gennem fabrikationen. De henvises derfor til at kræve, at kun disse originale reservedele bliver benyttet i tilfælde af udskiftninger. Det må i denne forbindelse erindres, at reservedele, der ikke bærer betegnelsen "STANPART" vil ugyldiggøre vognens garanti, dersom sådanne benyttes i denne.

Beskrivelserne og illustrationerne i denne bog er ikke bindende. FABRIKKEN forbeholder sig derfor ret til—sålænge de heri beskrevne og illustrerede modellers grundkonstruktion bibeholdes—til hver en tid, uden nødvendigvis at bringe denne bog op to-date, at foretage enhver ændring af komponenter, reservedele eller tilbehør, der skønnes passende af hensyn til de løbende forbedringer eller af fabrikationsmæssige eller kommercielle grunde.

Fortegnelse over Afsnit

	Side
Introduktion	3
Placering af komponent numre	4
Betjeningsgreb og Instrumenter	6
Sikkerhedsseler	14
Sæder	15
Låse og Nøgler	16
Kaleche	18
Tonneau Dækken	20
Surrey Top	20
Vedligeholdelse af karosseriet	21
Hjul og Dæk	22
Kølesystem	27
Elektrisk system	30
Kørsel fra ny	42
Rutine Service	44
Regelmæssig vedligeholdelse	45
1.000 Kilometer Fri Service	47
Benzin indsprøjtnings system	62
Smøreskema	64
Smørings oversigt	65
Anbefaede Smøremidler	66
Generelle Specifikationer	68
Index	71

BETJENINGSGREB OG INSTRUMENTER

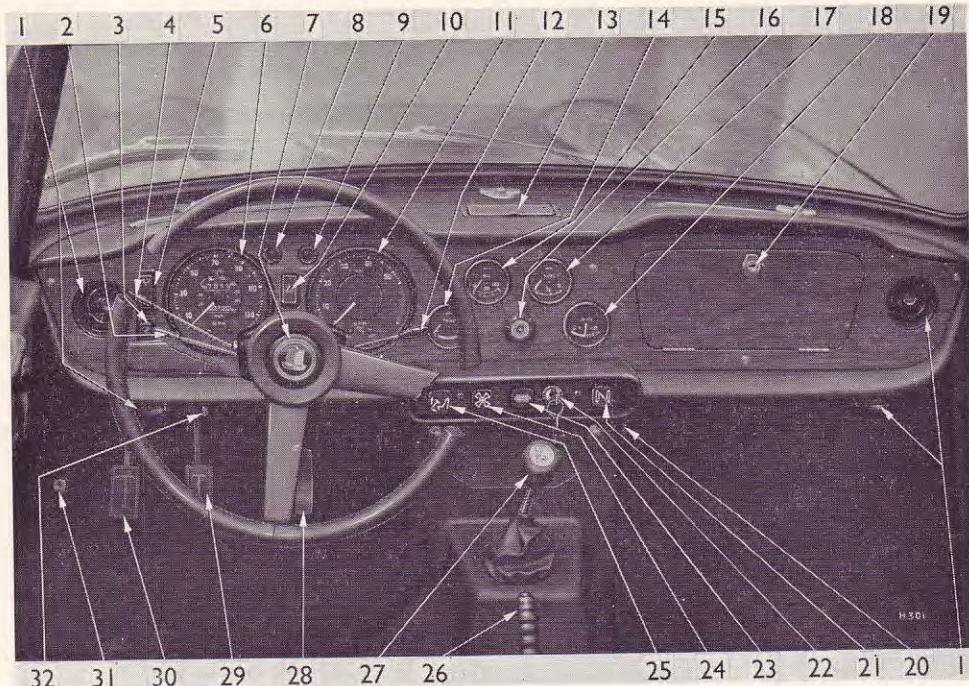


Fig. 2

NØGLE (Fig. 2 og 3)

1. Frisk-luft ventil
2. Blinklys kontakt
3. Windspejlsvasker kontakt
4. Overdrive kontakt (Ekstra udstyr)
5. Windspejls visker kontakt
6. Speedometer
7. Horn-tryk
8. Advarselsblink indicator*
9. Bremse systems fejlindicator*
10. Advarselsblink kontakt*
11. Omdrejningsteller
12. Lyskontakt
13. Askebæger
14. Temperatur måler
15. Olietryks måler
16. Instrument belysnings reguleringsmodstand
17. Benzin måler
18. Amperemeter

*Kun venstre styring

BETJENINGSGREB OG INSTRUMENTER

- 19. Handske-rums lås
- 20. Klap-ventilator kontrol
- 21. Choker
- 22. Tænding/Starter kontakt
- 23. Varme ventil
- 24. Blæser kontakt
- 25. Luft fordelings kontrol
- 26. Håndbremse arm
- 27. Gearstang
- 28. Speederpedal
- 29. Bremsepedal
- 30. Koblingspedal
- 31. Nedblændings kontakt
- 32. Triptæller annullering
- 33. Fjernlys kontrollampe
- 34. Blinklys kontrollampe
- 35. Olietryks kontrollampe
- 36. Lade kontrollampe
- 37. Kilometertæller
- 38. Triptæller

} Se Fig. 7

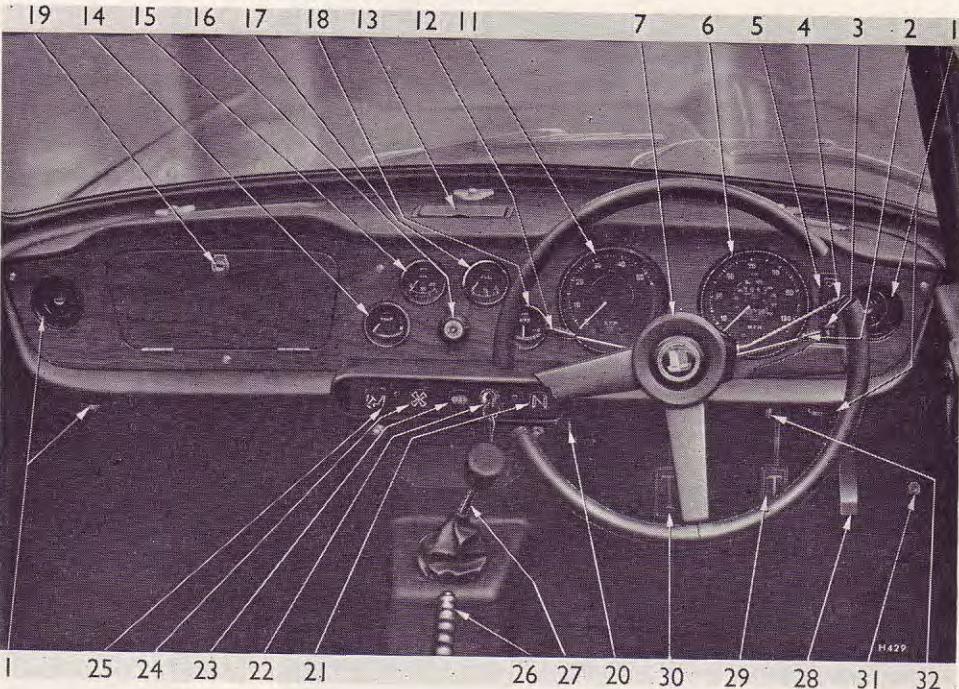


Fig. 3

BETJENINGSGREB OG INSTRUMENTER

Betjeningsgrebene og instrumenterne vist på Fig. 2 til 7 og beskrevet på de følgende sider, er anbragt indenfor bekvem række- og synsvidde fra førersædet for at opnå et minimum af bevægelse ved betjeningen. De indklammede tal i den følgende tekst refererer til billednøglen på siderne 6 og 7.

Frisk-Lufts Ventilationsdyser (1)

De drejelige ventilationsdyser kan indstilles til at give kold luft i enhver ønsket retning, indenfor dysernes bevægelsesområde. Hver dyse indeholder en ventil, som betjenes ved hjælp af knappen midt i dysen. For at formindske eller lukke for luftstrømmen, drejes knappen med uret. Luftstrømmen kan forstærkes ved brug af blæsermotoren (Se punkt 24).

Blinklys Kontakt (2)

Bevæg kontaktarmen opad for aktivering af blinklyset til højre, eller nedad for aktivering af blinklyset til venstre.

Vindspejlsvasker Kontakt (3)

Tryk på den øverste del af kontakten, hvorved der sprøjtes væske på vindspejlet og lad samtidig vinduesviskerne arbejde for at fjerne snavset. Vaskerkontakten virker kun når tændingen er slæt "TIL".

Overdrive Kontakt (4) (Ekstra udstyr)

Når overdrive er monteret på vognen er kontakten for dette placeret på den venstre side af ratstammen. Bevæges kontaktarmen opad, bringes overgearet i indgreb, føres den nedad frakobles det. Se side 43, inden kontaktarmen aktiveres.

Vindspejls Visker Kontakt (5)

Tryk den øverste del af kontakten ind til start af viskerne på langsom hastighed, eller tryk på den nederste del for start på høj hastighed. For at standse viskerne skiftes til midterstillingen, hvorefter viskerbladene automatisk vil standse i laveste stilling ved vindspejlets nederste kant. Viskerne virker kun når tændingen er sat "TIL".

Speedometer (6)

Foruden at vise hastigheden af køretøjet i kilometer og miles pr. time, indeholder instrumentet ligeledes tællere og advarsels anordninger (Se punkterne 33, 34, 37, og 38 på Fig. 7).

BETJENINGSGREB OG INSTRUMENTER

Horntryk (7)

Tryk ned for aktivering af hornene.

Advarselsblink Indicator (8) (Kun V. styring)

Ved aktivering af "Advarselsblink kontakten" (10) vil indikatoren blinke i forening med de udvendige advarselslamper (blinklygter).

Bremse Systems Fejlindicator (9) (Kun V. styring)

Når tændingen slås til lyser "Bremse systems fejlindikatoren" og "Olietryks advarselslampen" svagt, og slukkes helt når motoren kører. Skulle en fejl opstå i det forreste eller bageste bremsesystem, vil indikatoren (9) lyse klart.

Såfremt advarselslampen ikke lyser, når tændingen sættes til, inden motoren startes, tilkendegiver dette en fejl ved advarselslampens påre.

Advarselsblink Kontakt (10) (Kun V. styring)

Såfremt vognen ikke kan køre, og derved frembyder en fare for de øvrige trafikanter, kan advarsel gives ved brug af "Advarselsblink systemet". Aktivering af dette sker ved tryk på den nederste del af kontakten (10), hvorved alle vognens blinklygter blinker.

OMDREJNINGSTÆLLER (11)

Omdrejningstælleren angiver motorens hastighed i imdrehninger pr. minut, og indeholder samtidig to advarselslamper (35, 36, se Fig. 7). Hastighedsområdet indenfor det farvede felt refererer til de "Anbefalede hastighedsbegrænsninger" omtalt på side 43.

Lyskontakt (12)

Baglygterne, nummerpladelygten, parkeringslygterne og sidemarkerings lygterne tændes ved at bevæge kontaktarmen ned til den første stilling. Bevæges armen ned til anden stilling, tændes hovedlyset. (Se "Nedblændings kontakt" 31).

Løftes armen mod rattet påvirkes overhalingsblinket.

Askebæger (13)

Et askebæger er til rådighed foroven i midten af instrumentbordet. Ved tömning løftes enheden ud af bordet.

Temperaturmåler (14)

Når tændingen er sat til, bevæger nålen sig langsomt hen over skalaen, idet der kan gå op til et et minut, før den når til korrekt aflæsning.

Normal adbejdstemperatur er næst, når viseren befinner sig indenfor det midterste felt på skiven. Skulle viseren nå op i det højeste felt; stop motoren øjeblikkelig og kontroller væskestanden i køleren. Se side 27.

Olietryks Måler (15)

Olietrykket ved 2.000 omdr./m. skal under normale arbejdssforhold være 45-65 lbs./sq. in. (Særlig ekstreme) forhold, såsom konkurrence kørsel kan forårsage et fald i olietrykket til under 25 lb./sq. in., hvilket tilkendegiver, at olitemperaturen er for høj. Under sådanne forhold vil montage af en oliekøler være nødvendig.

BETJENINGSGREB OG INSTRUMENTER

Instrumentbelysnings Reguleringsmodstand (16)

Drej knappen med uret til illuminering af instrumenterne. Yderligere drejning af knappen formindsker lysstyrken—virker kun, når lyskontakten er aktiveret.

Benzinmåler (17)

Benzinmåleren registrerer den omtrentlige benzinpæn i tanken. Når tændingen er sat til, bevæger nålen sig langsomt hen over skalaen, idet der kan gå op til et minut før den når til korrekt aflæsning, hvor den derefter roligt bliver stående, upåagtet køretøjetts bevægelser, indtil tændingen slås "FRA".

Amperemeter (18)

Amperemetret angiver styrken på ladningen eller afladningen af batteriet. Ladestyrken tilkendegives, når viseren bevæges til venstre for "nul" og afladning ved bevægelse til højre.

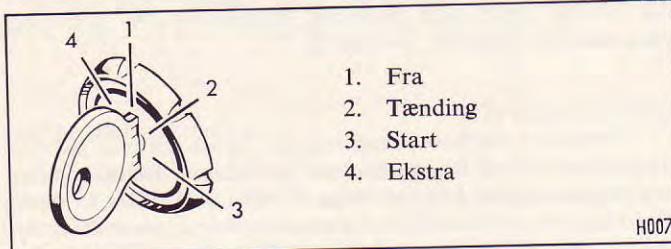


Fig. 4

Handskerums Lås (19)

Handskerummet låses op ved drejning af nøglen en kvart omgang med uret, og åbnes ved tryk på låsetromlen.

Klap-Ventilator Kontrol (20)

Frisk luft tilføres varmeapparats kanalerne gennem den åbne ventilationsklap i torpedoen. Klappen åbnes ved at trække armen (20) bagud, og lukkes ved at skubbe den fremad. Når klappen er lukket cirkulerer den luft, som allerede befinder sig i vognen, rundt i varmeapparatet.

Choker (Koldstarts Blandingsregulering) (21)

Chokeren benyttes til at gøre brændstofs blandingen "federe" for lettere start ved kold motor. Chokeren skal ikke benyttes, hvis motoren er varm og vil ikke være nødvendig i varmt klima. Yderligere instruktion i brugen er givet på side 42.

Tændings/Starter Kontakt (22)

Den kombinerede tændings/starter kontakt, Fig. 4, betjenes ved hjælp af nøglen, som bruges til at låse døren nærmest førersædet. Kontakten har fire stillinger: 4, ekstra; 1, fra (i hvilken stillingen nøglen kan tages ud); 2, tænding; 3, start.

Med nøglen i "fra" stillingen, drejes nøglen med uret, hvorved strømmen sluttes til tændingen og det øvrige kredsløb.

BETJENINGSGREB OG INSTRUMENTER

Drejes nøglen mod uret til ekstra stillingen tillader dette brugen af f.eks. radio, når vognen holder stille og tændingen er slæt fra.

Varme Ventil (23)

Varme ventilknappen er forbundet med en ventil, som regulerer gennemstrømningen af vand gennem varmeelementet. Ventilen kan indstilles efter ønske, i hvilken som helst mellemstillning. Varme ventilen er lukket, når knappen er trykket ind; maksimum varme opnås, når knappen er trukket helt ud.

Blæser Kontakt (24)

Blæsermotoren som kontrolleres af en kontakt (24), forstærker luftstrømmen gennem varmeapparatet. Træk kontakten ud i første stilling for aktivering af blæsermotoren på langsom hastighed, og til anden stilling for fuld hastighed. Blæseren virker kun, når tændingen er slæt "TIL".

Luft Fordelings Kontrol (25)

Luft fordelings kontrollen påvirker en "klapventil", som dirigerer luften fra varmeapparatet til windspejlet, eller til vindpejlet og vognens interiør. Den maksimale luftstrøm bliver dirigeret mod windspejlet (for af-dugning eller af-isning), når kontrolknappen er trukket halvt ud. Når kontrolknappen er trukket helt ud, bliver luften fordelt til vognens interiør og

windspejlet. Klapventilen er lukket, når kontrolknappen er trykket helt ind.

Håndbremse Arm (26)

For at aktivere baghjulsbremserne trækkes håndbremse armen opad. Frigøring af bremserne sker ved at trække armen svagt opad, trykke på knappen (vist med pil Fig. 5), og sænke armen medens knappen holdes inde.



Fig. 5

BETJENINGSGREB OG INSTRUMENTER

Gearstang (27)

Bevæges gearstangen fra neutral stillingen opnås indgreb med de forskellige gear på følgende måde (Fig. 6):

- | | |
|------------------|---|
| 1.ste | Bevæg stangen til venstre og fremefter |
| 2.den | Bevæg stangen til venstre og bagud |
| 3.die | Bevæg stangen til højre og fremefter |
| 4.de (top) | Bevæg stangen til højre og bagud |
| Bak (R) | Løft gearstangen og bevæg den helt ud til højre og bagud. Skift kun til bakgear, når vognen holder stille |

Sæt altid gearstangen i neutral, inden motoren startes.

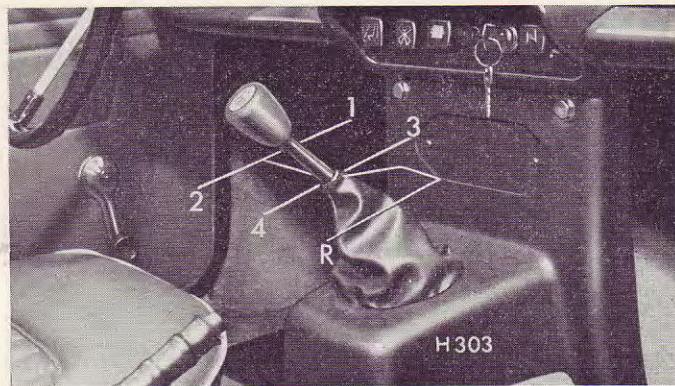


Fig. 6

Speeder, Bremse og Koblings Pedaler (28, 29 og 30)

Disse er af konventionel udførelse og behøver ikke nærmere forklaring, udover at føreren erindres om, at der kan opstå unødvendigt slid på koblingen, dersom venstre fod får lov til at hvile på koblingspedalen under kørslen.

Nedblændings Kontakt (31)

Når fjernlyset er tændt (se "Lyskontakt" på side 9), kan der nedblændes til nærlys ved at træde ned på, og slippe nedblændings kontakten. For at vende tilbage til fjernlys stillingen, trykkes nedblændings kontakten igen ned og slippes. Fjernlys stillingen tilkendegives ved en lille blå kontrollampe (33) forneden i speedometeruret.

Triptæller Annulering (32)

Triptælleren (38) stilles på "nul" ved at trykke knappen (32) opad, og dreje med uret.

Fjernlys Kontrollampe (33, Fig. 7)

Kontrollampen lyser blåt, når fjernlyset er tændt og slukkes, når der blændes ned.

Blinklys Kontrollampe (34, Fig. 7)

Såfremt kontrollolyset ikke tænder, når kontakten bliver aktiveret, tilkendegiver dette en defekt på en af blinklygterne i den side hvor kontrollampen ikke tænder, eller en fejl i selve kontrollampen.

Olietryks Advarselslampe (35, Fig. 7)

Den midterste kontrollampe lyser grønt, når tændingen er sat til og slukkes, når motoren kører med omdrejninger over normal tomgangshastighed. Skulle lampen fortsat lyse under normal kørsel skal motoren stoppes og oliestanden i motorens bundkar, kontrolleres. Viser oliestanden sig at være tilfredsstillende, må motorens smøresystem øjeblikkeligt undersøges.

Lade Kontrollampe (36, Fig. 7)

Kontrollampen lyser rødt, når tændingen er slæt til og slukkes, når motoren kører. Såfremt lampen fortsat lyser under kørslen, viser dette en fejl i batteriets ladesystem, hvilken bør rettes øjeblikkeligt.

Kilometertæller (37, Fig. 7)

Tallene i åbningen på instrumentskiven, nedenunder midten af instrumentet, tæller det totale kilometertal vognen til enhver tid har kørt, og kan bruges til at angive, hvornår periodisk smøring og øvrig vedligeholdelse skal finde sted.

Triptæller (38, Fig. 7)

Tallene i åbningen på instrumentskiven, over midten af instrumentet, kan benyttes til at måle strækningen af hver enkelt tur, forudsat at tallene forinden stilles på nul. (Se "Triptæller annulling", 32).

Solskærme

To justerbare solskærme, der er polstrede for at aftage eventuelle stød i tilfælde af påkørsel e.l., kan frigøres ved bakspejlet og svinges ud til siden, og derved eliminere sideblænding. På solskærmen i passagersiden forefindes make-up spejl.



Fig. 7

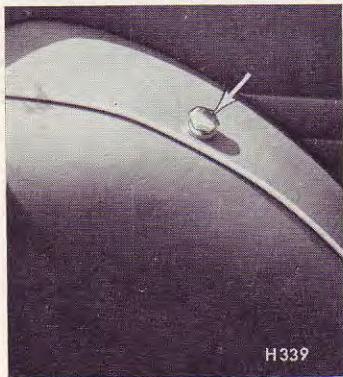
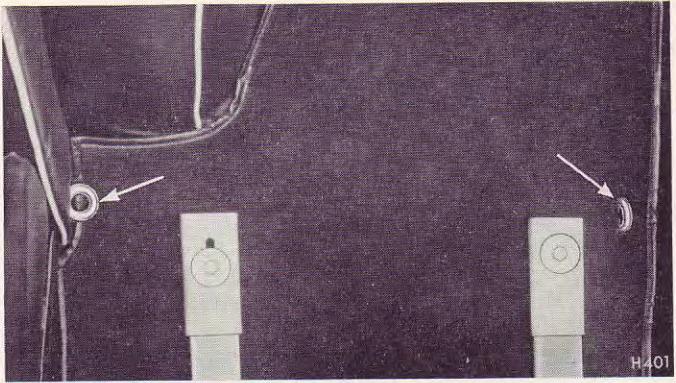


Fig. 8 (venstre)

Fig. 9 (øverst)

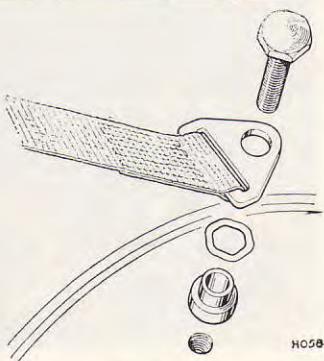


Fig. 10 (højre)

SIKKERHEDSSELER

Fastspændingspunkter, til brug for montage af sikkerhedsseler, er indbygget i vognen som vist på Fig. 8 og 9.

Montage af Selen

Aftag skulderstroppens fastspændingsbolt, bølgeskive og recessstykke fra hver hjulkasse; før bolten gennem selens beslag, påsæt den bølgede skive og recessstykket, som vist på Fig. 10, og skru bolten i hjulkassen. Fastgør, ved hjælp af krog-låsene, livstropnen til øjeboltene (Fig. 9), og kontrollerer at skulderstroppen, efter fastgørelsen til hjulkassen, danner en halv-vridning.

Brugen af Selen

Læg spændeenden af selen rundt om hofsten og skulderstroppen over skulderen nærmest døren. Fastgør selen ved at skubbe låsebeslaget helt ind i indgreb med spændet. Dette tilkendegives ved et "klik". Til udløsning af selen presses på spændets midterstykke.

Tilpasning af Selen

Selen skal tilpasses således, at man kan få en hånd ned immellem selen og brystet. Livstropnen skal være forholdsvis stram med selens spænde hvilende på hofsten nærmest midten af vognen.

Justering af selens underste halvdel:

Løsn selen og træk selestroppen over rullen i spændet, rullen er selvslæsende således at den, når selen er indstillet, vil låse selestroppen i stillingen.

Justering af selens øverste halvdel:

Træk den grå glider, forneden på livstroppen, opad for at afkorte selen og nedad for at forlænge selen.

Rensning

Plettede sikkerhedsseler kan tørrenses. Renser en bør om muligt gøres bekendt med pletternes art. Normalt tilsmudsede sikkerhedsseler kan renses med sæbe eller andet gengse vaskemiddel opløst i varmt vand.

SÆDER

Sæde Justering (Fig. 11)

Såvel fører som passager sæde kan justeres i længderetningen efter benlængde ved at bevæge armen foran på hvert sæde, og derefter rykke sædet til den ønskede stilling. Tillad derefter armen at gå i indgreb med nærmeste palhul. Begge sæder kan vippes fremefter for at give adgang til rummet bag sæderne, når armen på den udvendige side af sæderyggen (Fig. 12) trykkes ned.

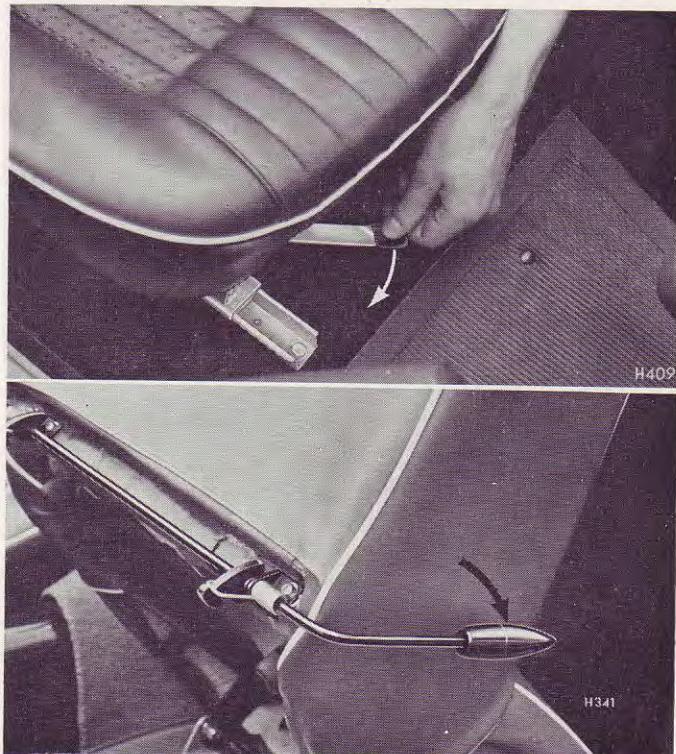


Fig. 11 (øverst)

Fig. 12 (nederst)

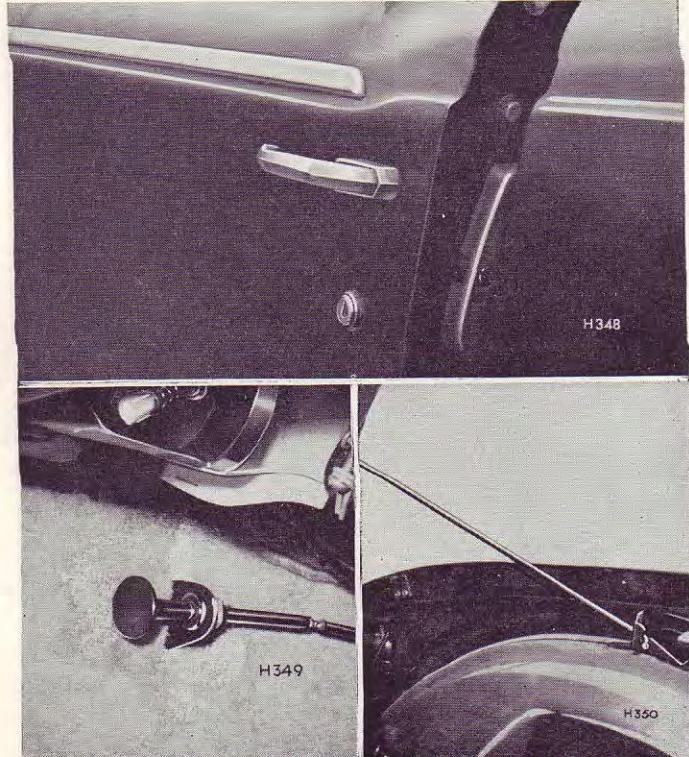


Fig. 13 (venstre)

Fig. 14 (øverst)

Fig. 15 (højre)

LÅSE OG NØGLER

To nøgler, samt et reservesæt leveres med vognen. Den ene nøgle benyttes i forbindelse med tændingslåsen og dørlåsene, medens den anden bruges til at låse bagagerummet og håndskerumslåsen.

Dørlåse (Fig. 14)

De "kollisions-sikrede" dørlåse, som er monteret i begge døre, åbnes ved hjælp af en trykknap på ydersiden eller ved at trække i håndtaget på indersiden af døren. For at låse dørene indefra presses håndtaget fremad; ved låsning udefra indsættes og drejes nøglen en quart omgang bort fra lukkesiden. Nøglen vil, under indflydelse af en fjederbelastning, returnere til lodret stilling hvor den kan tages ud.

Smøring

Een gang om måneden, specielt i frostvejr, sprøjtes nogle få dråber tynd maskinolie ind ved låsepaler og nøglehuller.

VIGTIGT: Benyt ikke fedt forbindelse med låsecylindre.

Hjælmudløser Kabel (Fig. 13)

Hjælmen åbnes ved træk i hjælmudløser kablet, som er anbragt under instrumentbordet i venstre side. Hjælmen vil herved hæves tilstrækkeligt til, at man kan få fingrene ind under hjælmens bagkant og få adgang til sikkerhedspalen. Hjælmen kan herefter udløses og løftes til noget nær lodret stilling, hvor den vil blive fastholdt af et støtteben. Udløs støttebenet fra dets recess, inden hjælmen lukkes (Fig. 15).

Bagagerums Klappen (Fig. 17)

Abning af bagagerumsklappen opnås ved at dreje det ulåste håndtag imod uret til lodret stilling og løfte klappen helt op, hvorefter den sænkes ned på det teleskopiske støtteben.

Klappen lukkes ved at løfte svagt opad, for at udløse palen (vist med pil, Fig. 16) i det teleskopiske støtteben, inden klappen sænkes, hvorefter håndtaget drejes. Håndtaget kan låses ved at dreje nøglen en halv omgang imod uret.

Benzin Påfyldningsdækslet (Fig. 18)

Benzin påfyldningsdækslet, placeret umiddelbart foran bagagerumsklappen, åbnes ved at trykke den lille tap, på siden af dækslet, ned. Ved lukning presses der ned på selve dækslet.

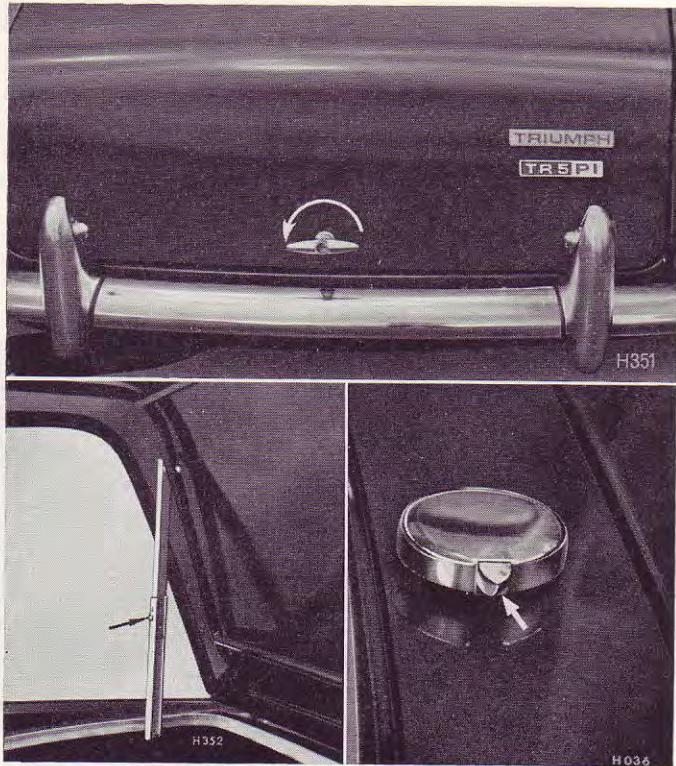


Fig. 16 (venstre)

Fig. 17 (øverst)

Fig. 18 (højre)

KALECHEN

Kalechen, som er fremstillet af P.V.C. materiale, bliver opretholdt af et hængslet stativ. Enheden foldes ned i bagenden af vognen, hvor den beskyttes af et kaleche dækken.

Nedfældning af Kalechen

Frigør kalechens frontskinne fra frontruderammen ved at dreje låsearmene i retningen vist på Fig. 19.

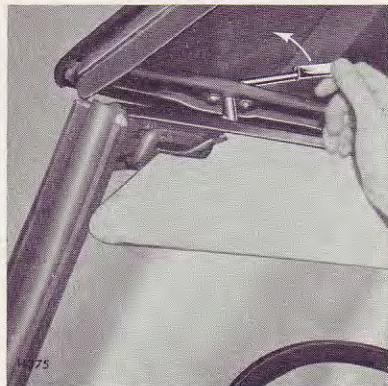


Fig. 19



Fig. 20



Fig. 21

Pres frontskinnen bagud og svagt opad, medens kalechens sidestivere (vist med pil Fig. 20) slås nedad, indtil enheden begynder at folde sig sammen. Fortsæt med at sænke kalechestativet og træk kalechematerialet fladt bagud over bagagerumsklappen (Fig. 21).

Fold materialet fremad over kalechestativet og fold siderne indad (Fig. 22). Kontroller, at Vybak vinduerne er fri for skarpe folder, og at kalechematerialet ikke er i klemme ved kalechestativet.

Kalechen i Nedfældet Stilling

Fasthold kalechen i nedfældet stilling ved hjælp af det dertil hørende kaleche dækken (Fig. 23), på følgende måde:

Fastgør dækkenet til de yderste trykknapper og fortsæt med at arbejde ind mod midten. Fastgør hver strop til dens respektive holder.

Rejsning af Kalechen

Løsn og aftag kaleche dækkenet. Fold siderne af kalechen udad og træk kalechematerialet bagud over bagagerumsklappen. Idet der løftes i frontskinnen, hæves kalecheenheneden tilstrækkeligt til at materialet ligger jævnt over stativet (Fig. 24). Fastgør trykknapperne (tre i hver side, Fig. 24) til karrosseriet.

Spænd kalechens frontskinne fast på frontruderammen, ved at dreje låsearmene indad mod vognens midte.

Tonneau Dækken (Ekstra Udstyr) (Fig. 25)

Tonneau dækkenet frembyder beskyttelse mod vind og vejr for vognens interiør, når kalechen er nedfældet. Dækkenet er forsynet med trykknapper til fastgørelse på vognen og har en lynlås, hvilken giver adgang til det ene eller begge af forsæderne.

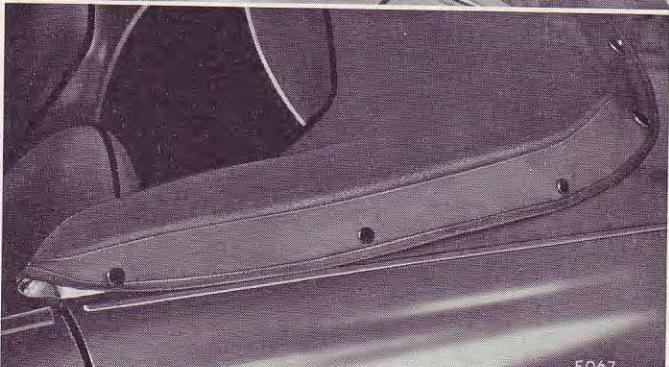


Fig. 22 (øverst)

Fig. 23 (nederst)

KALECHEN



Fig. 24 (øverst)

Fig. 25 (nederst)

Surrey Top (Ekstra Udstyr) (Fig. 26)

En Surrey top benyttes i forbindelse med hard-top modeller. Surrey toppen beskytter vognens interiør imod vind og vejr, når hard-toppen er aftaget.

Monterings instruktion for Surrey toppen følger med sættet, der kan købes gennem en hvilken som helst Triumph forhandler.



Fig. 26

VEDLIGEHOLDELSE AF KAROSSERIET

Vask

Benyt ikke en tør klud til aftørring af støv fra de malede og forkromede overflader. Støv er et slibemiddel der, hvis det fjernes på denne måde, vil ridse de polerede overflader. Vask vognen hyppigt med rigeligt rindende vand og en ren blød svamp. Blødgør, og hvis det er muligt, fjern snavs og mudder med vand, inden svamphen tages i brug. Når al snavs er fjernet, tørres vognen med et rent fugtigt vaskeskind. Vask eller poler aldrig vognen under direkte sol.

Fjernelse af Fedt og Tjære

Brug denaturetet sprit til at fjerne fedt- og tjærepletter. Mineralsk terpentin er ligeledes effektivt, men må ikke komme i forbindelse med gummi, i særdeleshed gummet på viskerbladene.

Glas

Glas bliver let ridset. Dette kan undgås ved altid at bruge et fugtigt vaskeskind, som specielt benyttes til glas alene. Beskyt glasset mod ethvert silicone preparat, der benyttes andre steder på vognen. Silicone polermidler er uhyre svære at fjerne, og gør viskerbladene fedtede.

Forkromning

Vedligehold de forkromede dele attraktive fremtræden ved hyppig vask og grundig aftørring, specielt i vinterperioden, hvor der er risiko for tæring på grund af vejsalt.

Polering

Efter nogen tids brug vil dannelsen af trafik film forårsage, at lakken mister noget af sin glans, selv om vognen har været forsigtigt og regelmæssigt vasket. Den oprindelige glans kan genoprettes ved at man, efter grundig vask, bruger et anerkendt ikke-slibende rense og polermiddel.

Voksbeskyttelser anbefales på grund af deres holdbarhed, men benyttes disse regelmæssigt, må den gamle voks fjernes med et voksrensemiddel, inden der foretages ny voksbehandling. Hvor tit en polering er nødvendig, afhænger af de lokale forhold med hensyn til luftforurening.

Vedligeholdelse af Interior, Kalechen og Tonneau Dækken

Børst og rens Deres vogn indvendig hver gang De vasker og polerer den udvendig. Brug en støvsuger, hvor dette er muligt, og sørge for fuldstændig at fjerne al støv fra interiør og polstring.

Vask polstringen (og udvendige dækken) med lunkent sæbenvand (alm. hvide sæbespåner). Brug ikke rengørings eller rensemidler, da disse kan forårsage ødelæggelser. Fjern alle spor af sæbeskum med en ren fugtig klud og aftør grundig polstringen med en tør klud eller et håndklæde.

Instrumentbord og instrumenter skal kun aftørres med en fugtig klud. Voks eller andre polermidler bør ikke benyttes indvendig i vognen.

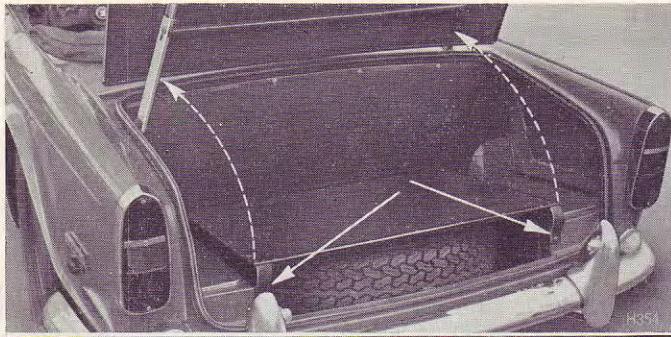


Fig. 27 (øverst)

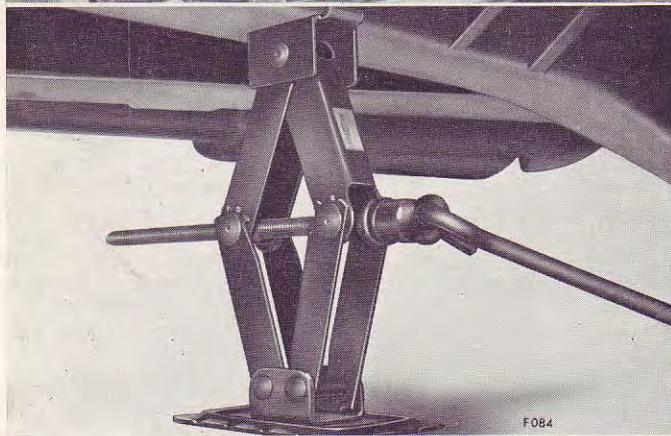


Fig. 28 (nederst)

HJUL OG DÆK

Reservehjul og Donkraft (Fig. 27)

Værktøj og reservehjul er placeret i bagagerummet.

Reservehjulet tages ud ved at løsne stropperne (vist med pil, Fig. 2), løfte pladebunden og aftage monteringsmøtrikken.

Donkraften (Fig. 28)

Anbring hovedet af donkraften under chassisvangen (bagved forhjulene og foran baghjulene).

Placer håndsvinget i donkraften og drej for at løfte det pågældende hjul fri af jorden.

Fremgangsmåde Ved Skiftning af Hjul (Stålpladehjul)

- Træk håndbremsen godt an og anbring en stopklods ved et af de hjul der ikke skal løftes, fortrinsvis det diagonalt modsatte.
- Udtag reservehjulet fra bagagerummet og kontroller, at dæktrykket er korrekt.
- Aftag, ved brug af det lille stykke specialværktøj fra værktøjsættet, hjulkapslen som vist i Fig. 29, og løsn møtrikkerne ganske svagt (Fig. 30).
- Placer donkraften i stilling og løft hjulet fri af jorden. Skulle det være nødvendigt at løfte vognen, medens denne står på skrå grund, bør den yderste forsigtighed igærtages.
- Afmonter hjulmøtrikkerne helt, udskift hjulet med reservehjulet og skru møtrikkerne på igen.
- Sænk donkraften, giv hjulmøtrikkerne en sidste efter-spænding og anbring etter hjulkapslen ved at placere dennes kant over fremspringende på hjulfælgen, og derpå bringe den på plads med et kraftigt slag med hånden.

BEMÆRK: Smør lejlighedsvis hjulmøtrikkerne gevind og indersider med olie eller fedt.



Fig. 29 (øverst)

Fig. 30 (nederst)

HJUL OG DÆK

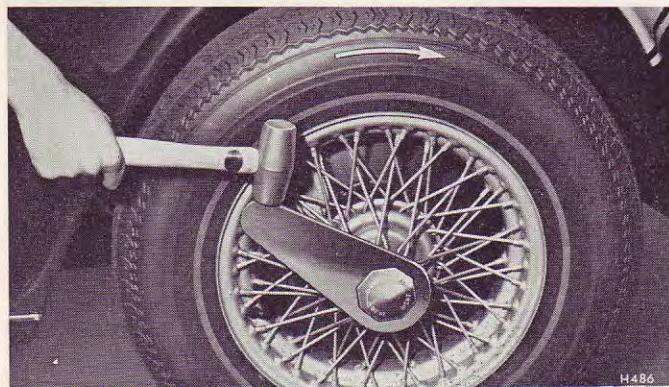
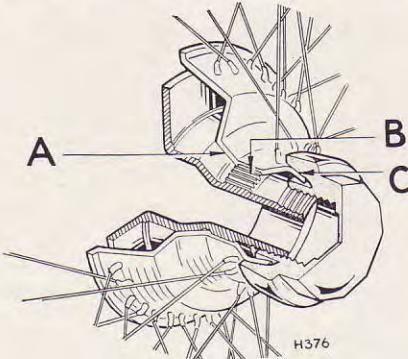


Fig. 31 (øverst)

Fig. 32 (nederst)

TRÅDEGERHJUL (Ekstra udstyr) (Fig. 31)

Inden montagen af et hjul skal der kontrolleres, at navforlængerens konus (A) og den modsvarende hjulnavs konus er ubeskadiget, og at de hver for sig presenterer en ren og malet flade. DISSE FLADER MÅ IKKE SMØRES. Kontroller, at følgende er ubeskadigede, rensede og indsmurt i fedt: Noterne (B), hjulmøtrikkens gevind, hjulnavets ydre konus (C) og den store hjulmøtriks konus.

Sæt hjulet ind på navforlængerens idet man, medens der skubbes mod midten af hjulnavet for at opnå en koncentrisk placering, samtidig skruer hjulmøtrikken ind med hånden, indtil man kan føle at hjulnavets konus er i kontakt med navforlængerens konus.

Idet hjulet støttes med den ene hånd, fortsættes tilspændingen ved brug af nøglen. Sæk hjulet ned på jorden og efterspænd (Fig. 32).

Kontroller, at hver hjulmøtrik spændes i modes retning af hjulets rotation. De foregående instruktioner gør sig gældende hver gang et hjul af- og påmonteres.

VIGTIGT: Navforlængere skal monteres på den korrekte side af vognen—Venstre gevinds forlængere i højre side, og højre gevinds forlængere i venstre side (set fra førersædet).

BEMÆRK: Der skal benyttes slangemonterede dæk i forbindelse med trådegerhjul.

Hjul Indstilling

Den korrekte for- og baghjuls sporing er 0" til $\frac{1}{16}$ " (1,6 mm) spidsning (ubelastet). Afvigelser fra disse mål, der kan skyldes kørsel mod kantsten eller anden skade fra uheld, vil resultere i alvorligt dækslid og forkert styregeometri.

Dækslid

De forskellige dæktypers karakteristik varierer betydeligt, hvorfor det er meget vigtigt, når nye dæk monteres, at alle fire dæk er af samme type og dimension.

Lejlighedsvis udtag skarpe sten og lignende fra slidbanerne og undersøg dækkene for skarpe ribber, flader og andre uregelmæssigheder. En opretstående skarp ribbe på kanten af hver slidbane rille er et sikkert tegn på ukorrekt hjulsporing (Fig. 33).

Finner på indersiden af slidbane rillerne angiver "toe-in" (spidsning). Finner på rillernes yderkanter viser "toe-out" (spredning). Skarpe rillekanter kan også skyldes camber stillingen, selv når sporingen er korrekt. I sådanne tilfælde bør man, for at være på den sikre side, få hjulindstillingerne udmålt og justeret på udmålingsapparat.

Pletvis slidbane nedslidning eller flader kan stamme fra "huggende" bremser eller ubalance i hjulene. Deres Triumph forhandler vil afprøve bremserne og afbalancere hjulene om dette skulle være påkrævet. Den originale afbalancerings gråd

er ikke nødvendigvis opretholdt, og påvirkes bl.a. af unormalt dækslid, ved reparation, ved dæk af- og påmontage, eller ved fælgskader og ekcentricitet. Vognen vil ligeledes blive mere og mere følsom overfor ubalance på grund af det normale slid i de bevægelige dele.



Fig. 33

Fig. 34

Fig. 35

HJUL OG DÆK

Unormalt slid på midten af slidbanen (Fig. 34), er resultatet af kørsel med for højt dæktryk, i hvilken tilstand dækmaterialiet meget let beskadiges.

Unormalt slid på de ydre kanter af slidbanemønsteret (Fig. 35), hidhører fra kørsel med et for lille dæktryk, hvilket forårsager unormal opvarmning og for tidlig nedslidning af dækket.

DÆK

Juster dæktrykkene i overensstemmelse med nedennævnte anbefalinger.

BEMÆRK: Vedligeholdelse af trykforskellen mellem for- og bagdæk er af vital betydning af hensyn til den korrekte styring.

Pump aldrig et varmt dæk, juster altid dæktrykket når dækene er kolde, hvilket vil sige inden man kører. Efterhånden som et dæk opvarmes, stiger dæktrykket.

For at forlænge dækkenes levetid bør man undgå kraftige opbremsninger, pludselige ændringer af kørselsretning og hastighed, samt kørsel over eller imod høje kantsten, da dette kan resultere i alvorlige beskadigelser af dæksiderne. Kontroller lejlighedsvis dækene og fjern skarpe sten og lignende som måtte have sat sig fast i slidbanemønsteret. Rens dækene for eventuel olie eller fedt ved brug af en klud vædet i benzin.

Reparation af Slangeløse Dæk (Stålpladehjul)

Luften vil normalt ikke sive ud fra et dæk som er punkteret forudsat, at det gennemborende objekt ikke fjernes. Dog vil

der forekomme et vist lufttab, når genstanden tages ud. Såfremt det punkterede hul er lille, kan dette repareres på stedet ved brugen af et speciel dæk reparations-sæt.

Skulle dækkulsten slippe fælgkanten vil et slynge-pres på midten af slidbanen, for at presse dækkulsten ud mod fælgen, være nødvendigt før dækket kan oppumpes.

BEMÆRK: Når et slangeløst dæk afmonteres eller udskiftes, bør en ny ventil monteres i fælgen.

ANBEFALEDE DÆKTRYK

(Alle forhold)

Dæk	For		Bag	
	lb./in. ²	kg./cm. ²	lb./in. ²	kg./cm. ²
165 HR-15 SP41 ..	22	1.54	26	1.82
Michelin XAS 165 HR-15 ..	22	1.54	26	1.82

KØLESYSTEMET

Det under tryk virkende "no loss" kølesystem indeholder et halvgennemsigtigt overløbs reservoir (Fig. 39), som opsamler overløbsvandet fra køleren, efterhånden som vandet i systemet ekspanderer ved opvarmning. Undertrykket, som frembringes i systemet når kølevandet igen bliver koldt, bevirker at vandet suges fra reservoaret og tilbage i køleren. Væskestanden, som kan skimtes gennem det halvgennemsigtige reservoir, skal vedligeholdes således, at dette er mindst halvt fuldt når motoren er kold.

Aftapning

For at aftappe systemet bevæges varmeventil knappen (23) Fig. 2, til varmestillingen; fjern køler påfyldningsdækslet (Fig. 37), og åbn hanen på højre side af motorblokken (Fig. 38) og hanen i bunden af køleren (Fig. 36).

BEMÆRK: Se "Advarslen" på side 45.

Skylining

Effektiv køling er opretholdt ved en grundig gennemskyning af systemet een gang om året inden tilsætning af anti-frysevæske. Når dette bliver foretaget, er det fordelagtigt at fjerne aftapningshanerne helt og bruge rigeligt med rindende vand.

Hvis man tillader anti-frysevæsken at forblive i systemet igennem hele sommerperioden, yder denne en anti-tærrende beskyttelse. Dog bør væsken skiftes i begyndelsen af vinterperioden, da dennes frosthindrende virkning svækkes.

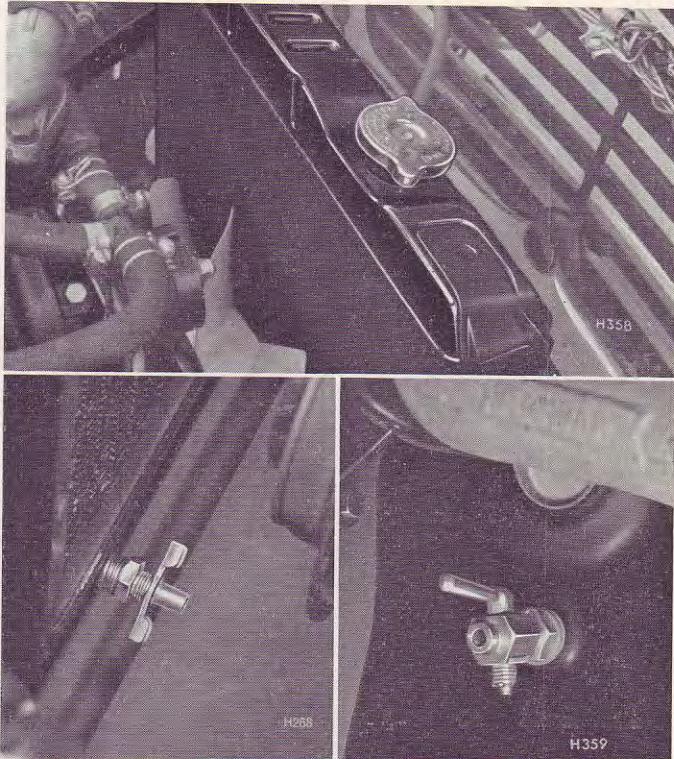


Fig. 36 (venstre)

Fig. 37 (øverst)

Fig. 38 (højre)

KØLESYSTEMET



Fig. 39 (øverst)



Fig. 40 (nederst)

Påfyldning

Luk begge aftapningshaner, åbn varmeeventilen helt og aftag kølerdækslet. Fyld kølesystemet med rent (blødt) vand og kør motoren på ca. 1.500 omdr./m, i 1 eller 2 minutter. Efterfyld køleren og skru kølerdækslet på. Fyld plastic overløbs reservoaret helt op med rent vand.

Vindspejls Vasker (Fig. 40)

Kontroller vandstanden i plastic vindspejls vasker beholderen. Hvis nødvendigt, løft dækslet op og efterfyld beholderen med rent vand. I frostperioder fyldes vaskerbeholderen med en blanding af denatureret sprit og vand, idet der her anbefales et blandingsforhold på én del sprit til to dele vand. Dette kan således benyttes til at sprede is og sne fra vindspejlet. Brug ikke anti-frysevæsker i vaskerbeholderen, da dette vil misfarve vognens maling, og ødelægge viskerblade og gummilister.

Frost Beskyttelser

Vognens varmeelement kan ikke tømmes fuldstændigt efter den normale metode. På grund af dette vil frostskader ikke blive forhindret ved blot at aftappe kølevandet.

Til beskyttelse i frostvejr skal en anerkendt anti-frysevæske tilsettes vandet i køleren. På grund af den gennemtrængende virkning i disse væsker, bør De anmode Deres forhandler om at

kontrollere systemet for eventuelle lækager inden anti-frysevæsken tilsettes.

Ved visse temperaturer vil blandinger af ethylenglycol og vand antage en grødaglig konsistens, med en viskositet der hindrer korrekt cirkulation i kølesystemet, som kan blokere eller ødelægge vandpumpen. Benyt derfor nedenstående tabel for at sikre det rette blandingsforhold for den grad af frostbeskyttelse, der måtte være nødvendig.

KONCENTRATION AF ANTI-FRYSEVÆSKE	25 %	30 %	35 %
<i>Fuldstændig Beskyttelse</i> Vognen kan køres med det samme fra kold tilstand	–12°C.	–16°C.	–20°C.
<i>Begrænset Sikkerhed</i> Ved dette stadie er kølevæsken en grødaglig substans. Motoren kan startes og vognen må køre efter en kort opvarmningsperiode ..	–17°C.	–22°C.	–28°C.
<i>Laveste Beskyttelsesgrænse</i> Forhindrer frostbeskadigelse af topstykke, motorblok og køler. Motoren må IKKE startes før den er optøet	–26°C.	–30°C.	–33°C.

DET ELEKTRISKE SYSTEM

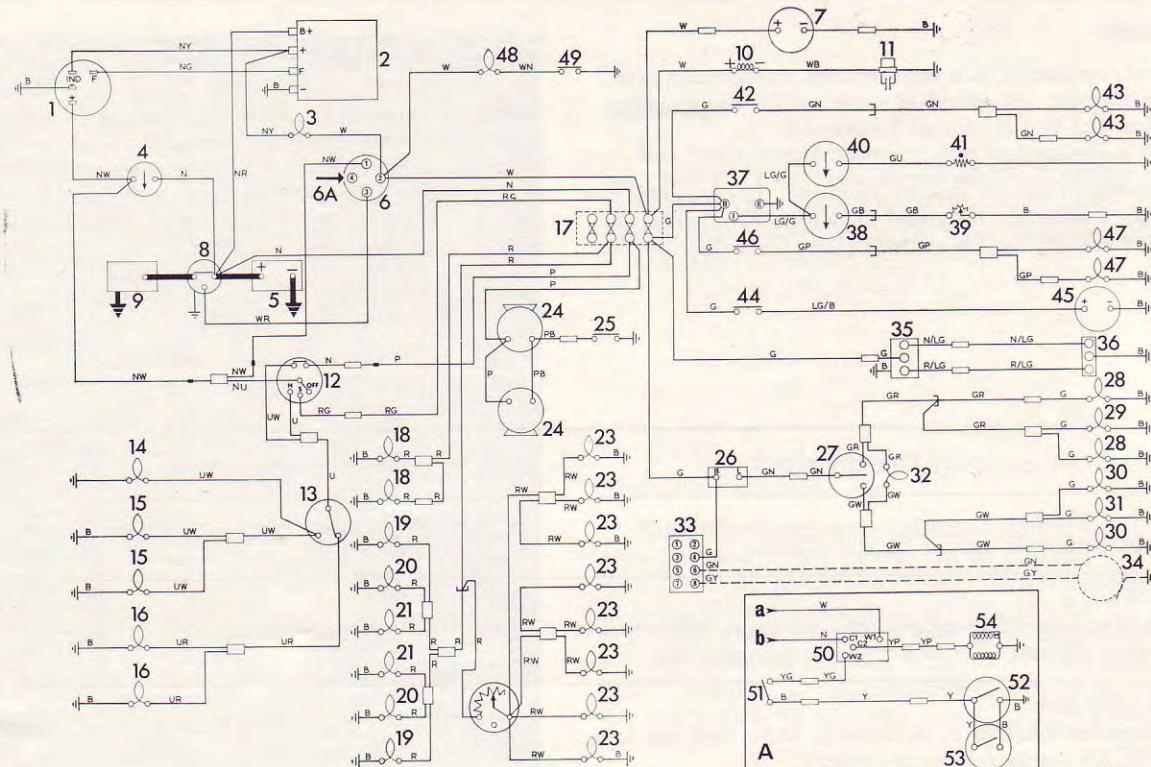


Fig. 41. Lednings diagram — Højrestyring

NØGLE TIL FIG. 41

ADVARSEL: DENNE VOGN ER MONTERET MED ET NEGATIVT STEL ELEKTRISK SYSTEM. DRAG DERFOR OMSORG FOR, AT BATTERIETS STELKABEL ALTID FORBINDES TIL BATTERIETS NEGATIVE POL. VEKSELSTRØMS DYNAMOEN (ALTERNATOR) OG DENNES KONTROLLENHED—SAMT EVENTUELTT ANDET UDSTYR—INDEHOLDER POLARITETS FØLSOMME KOMPONENTER TIL HVILKE DER KAN TILFØJES UOPRETTELIG SKADE, SÅFREMTE DE UDÆTTES FOR UKORREKT POLARITET.

- | | | |
|---|------------------------------------|--|
| 1. Alternator | 22. Instrument belysnings modstand | 45. Windspejlsvasker motor |
| 2. Alternator kontrolenhed | 23. Instrument belysning | 46. Stoplygte kontakt |
| 3. Lade advarselslampe | 24. Signalhorn | 47. Stoplygte |
| 4. Amperemeter | 25. Horntryk | 48. Olietryks advarselslampe |
| 5. Batteri | 26. Blinkrelæ | 49. Olietryks kontakt |
| 6. Tændings/starter kontakt | 27. Blinklys kontakt | |
| 6A. Tændings/starter kontakt-ekstra
stilling | 28. Venstre blinklygte | A. Overdrive (Ekstra udstyr) |
| 7. Brændstof pumpe | 29. Venstre side blinklygte | 50. Overdrive relæ |
| 8. Starter solenoid | 30. Højre blinklygte | 51. Overdrive ratstamme kontakt |
| 9. Starter motor | 31. Højre side blinklygte | 52. Overdrive gearkasse kontakt—
2den gear TIL |
| 10. Tændspole | 32. Blink kontrollampe | 53. Overdrive gearkasse kontakt—
3die og 4de gear TIL |
| 11. Strømfordeler | 33. Varmekontakt | 54. Overdrive solenoid |
| 12. Ratstamme lyskontakt | 34. Varme motor | a. Fra sikringsdåse |
| 13. Nedblændings kontakt | 35. Windspejlsvisker motor | b. Fra sikringsdåse |
| 14. Fjernlys kontrollampe | 36. Windspejlsvisker kontakt | |
| 15. Fjernlys | 37. Voltstabilisator | |
| 16. Nærlys | 38. Benzinmåler | |
| 17. Sikringsdåse | 39. Benzinmåler tank enhed | |
| 18. Forreste parkeringslygte | 40. Temperaturmåler | FARVE KODE |
| 19. Side markeringslygter | 41. Temperatur føler | N. Brun L/G. Lysegrøn |
| 20. Baglygte | 42. Baklygte kontakt | U. Blå W. Hvid |
| 21. Nummerplade lygte | 43. Baklygte | R. Rød Y. Gul |
| | 44. Windspejlsvasker kontakt | P. Violet S. Skifergrå |
| | | G. Grøn B. Sort |

DET ELEKTRISKE SYSTEM

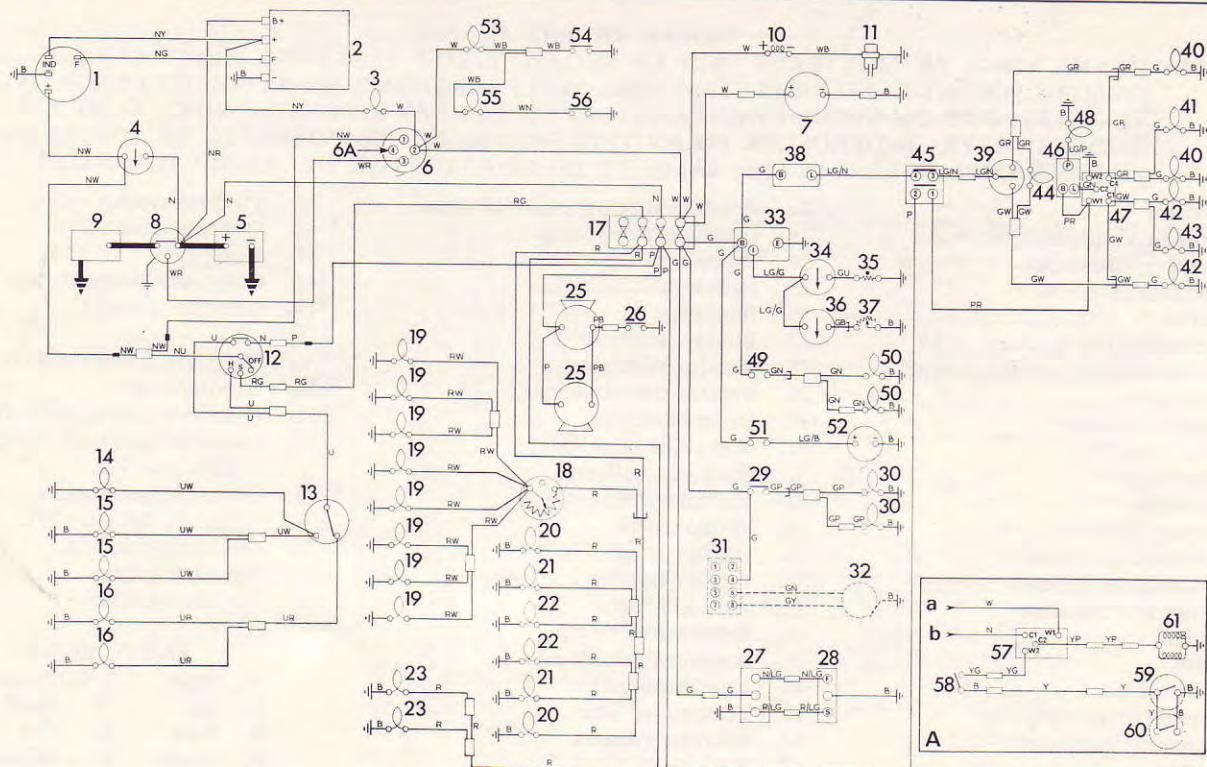


Fig. 42. Lednings diagram — Venstrestyring

NØGLE TIL FIG. 42

ADVARSEL: DENNE VOGN ER MONTERET MED ET NEGATIVT STEL ELEKTRISK SYSTEM. DRAG DERFOR OMSORG FOR, AT BATTERIETS STELKABEL ALTID FORBINDES TIL BATTERIETS NEGATIVE POL. VEKSELSTRØMS DYNAMOEN (ALTERNATOR) OG DENNES KONTROLHENHED—SAMT EVENTUELTT ANDET UDSTYR—INDEHOLDER POLARITETS FØLSOMME KOMPONENTER TIL HVILKE DER KAN TILFØJES UOPRETELIG SKADE, SÅFREMTE DE UDSÆTTES FOR UKORREKT POLARITET.

- | | | |
|---|--------------------------------|--|
| 1. Alternator | 25. Horn | 50. Baklygte |
| 2. Alternator kontrolenhed | 26. Horntryk | 51. Windspejlsvasker kontakt |
| 3. Lade advarselslampe | 27. Windspejlsvisker motor | 52. Windspejlsvasker motor |
| 4. Amperemeter | 28. Windspejlsvisker kontakt | 53. Bremsesystems fejlindicator |
| 5. Batteri | 29. Stoplygte kontakt | 54. Bremsesystems fejlindicator |
| 6. Tændings/starter kontakt | 30. Stoplygte | kontakt |
| 6A. Tændings/starter kontakt ekstra
stilling | 31. Varmekontakt | 55. Olietryks advarselslampe |
| 7. Brændstof pumpe | 32. Varme motor | 56. Olietryks kontakt |
| 8. Starter solenoid | 33. Voltstabilisator | A. Overdrive (Ekstra udstyr) |
| 9. Starter motor | 34. Temperaturmåler | 57. Overdrive relæ |
| 10. Tændspole | 35. Temperatur føler | 58. Overdrive ratstamme kontakt |
| 11. Strømfordeler | 36. Benzinmåler | 59. Overdrive gearkasse kontakt—
2den gear TIL |
| 12. Ratstamme lyskontakt | 37. Benzinmåler tank enhed | 60. Overdrive gearkasse kontakt—
3die og 4de gear TIL |
| 13. Nedblændings kontakt | 38. Blink relæ | 61. Overdrive solenoid |
| 14. Fjernlys kontrollampe | 39. Blinklys kontakt | a. Fra sikringsdåse |
| 15. Fjernlys | 40. Venstre blinklygte | b. Fra sikringsdåse |
| 16. Nærlys | 41. Venstre side blinklygte | |
| 17. Sikringsdåse | 42. Højre blinklygte | |
| 18. Instrument belysnings modstand | 43. Højre side blinklygte | |
| 19. Instrumentbelysning | 44. Blinklys kontrollampe | FARVE KODE |
| 20. Side markeringslygter | 45. Avarselsblink kontakt | N. Brun L/G. Lysegren |
| 21. Baglygte | 46. Avarselsblink relæ | U. Blå W. Hvid |
| 22. Nummerplade lygte | 47. Avarselsblink relæ | R. Rød Y. Gul |
| 23. Forreste parkeringslygte | 48. Avarselsblink kontrollampe | P. Violet S. Skifergrå |
| | 49. Baklygte kontakt | G. Grøn B. Sort |

DET ELEKTRISKE SYSTEM

Sikringsdåse

Sikringsdåsen er placeret i venstre side af motorrummet. Enheden indeholder tre operative sikringer, og een som er tilgængelig til brug for beskyttelse af et tilbehørs kredsløb, samt har plads for to reserve sikringer. Sikringerne er beskyttet af et dæksel.

Fejl ved en bestemt siring er tilkendegivet når alle kredsløb, beskyttet af denne, bliver virkningsløse. Hvis en ny siring brænder over øjeblikkeligt, må fejlen findes og rettes, inden siringen igen udskiftes.

Sikring

Fabrikat	...	...	Lucas
Dimension	...	...	35 amp.
Lucas reservedelsnr.	...	188218	
Stanpart nr.	...	58465	

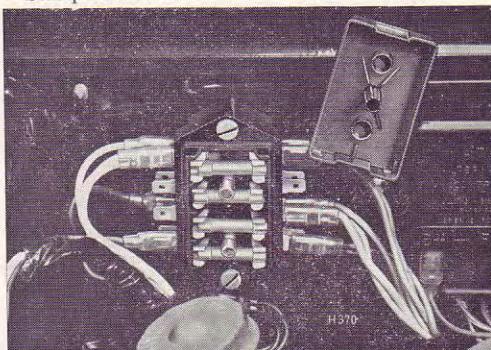


Fig. 43

Kredsløb

Den øverste sikring bruges ikke på en standard produceret vogn. Denne kan således bringes i anvendelse, til beskyttelse af kredsløb, ved eventuelt senere monteret ekstra udstyr.

Sikringen forbundet med en hvid ledning fra tændings/starter kontakten beskytter følgende kredsløb:

- Blinklys kredsløb
- Stoplygte kredsløb
- Baklygte kredsløb
- Varmeapparat kredsløb
- Vindspejlsvasker kredsløb
- Vindspejlsvisker kredsløb
- Benzinmåler kredsløb
- Temperaturmåler kredsløb

Sikringen forbundet med en brun ledning fra batteriet beskytter følgende kredsløb:

- Overhalingsblink kredsløb
- Advarselsblink kredsløb (kun V. styring)
- Signalhorn kredsløb

Sikringen forbundet med en rød/grøn ledning fra ratstamme lyskontakten beskytter følgende kredsløb:

- Forreste parkeringslygte kredsløb
- Side markeringslygte kredsløb
- Baglygte kredsløb
- Nummerplade lygte kredsløb
- Instrumentbelysnings kredsløb

PÆRE SKEMA

Lygter		Watt	Lucas Del nr.	Stanpart Nr.	
Hovedlys—					
Venstre nedblænding	.. .. ..	60/45	54521872	512231	*
Højre nedblænding—Normal	.. .. ..	45/40	410	510218	
Frankrig	.. .. ..	45/40	411	510219	
U.S.A.	.. .. ..	50/40	54522231		*
Forreste blinklygter—Normal	(Ikke Schweiz)	21	382	502379	
Forreste parkerings- og blinklygter—	Schweiz	6/21	380	502287	
Forreste parkeringslygter—Normal	(Ikke Schweiz)	6	989	59467	
Side blinklygter ..	.. .. .. .. ..	5	501	514797	
Side markeringsslygter	(Ikke tilladt i Danmark)	5	501	514797	
Bageste blinklygter ..	.. .. .. .. ..	21	382	502379	
Bag/stop lygter ..	.. .. .. .. ..	6/21	380	502287	
Baklygter ..	.. .. .. .. ..	21	382	502379	
Nummerplade lygter ..	.. .. .. .. ..	6	207	511029	
Instrumentbelysning ..	.. .. .. .. ..	2,2	987	59492	
Advarselslamper ..	.. .. .. .. ..	2,2	987	59492	

*Sealed beam lygteenhed

RADIOSTØJDÆMPNING

I henhold til ministeriet for offentlige arbejders bekentgørelse nr., 402 af 19. november 1965, vedrørende radiostøjdæmpning af køretøjers tændingsanlæg, skal vognens tændingsanlæg være støjdæmpet.

Denne dæmpning er af fabrikken opnået ved anvendelse af følgende dele:—

1. (D) Tændings H.S. kabler af fabrikatet "Ripaults", Brit. Pat. nr. 683361 eller "Lucas", Luc. 13, hvori der findes fordelt modstand varierende fra 3756—6658 OHM.
2. (I) Strømfordeler dæksel af fabrikatet "Lucas", forsynet med een i centerkullet indskudt, modstand Lucas nr. 544172212 på 12500 OHM +/- 2500.

Støjdæmpningsmidlerne, der ikke må fjernes, skal ved udskiftning erstattes med dele af samme type.

DET ELEKTRISKE SYSTEM

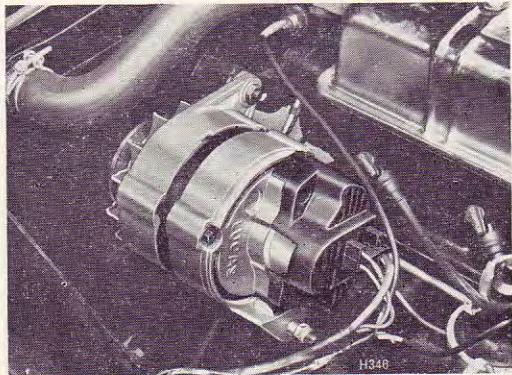


Fig. 44

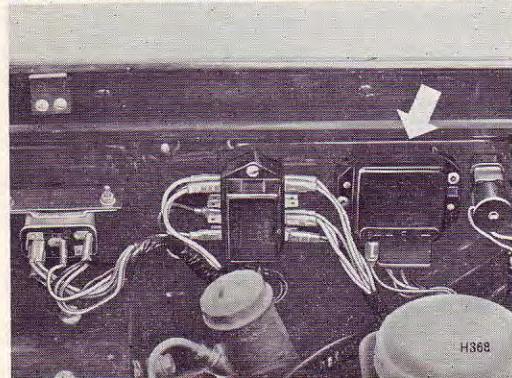


Fig. 45

LADE SYSTEM

ADVARSEL: VEKSELSTRØMS DYNAMOEN OG DENNES KONTROL ENHED INDEHOLDER POLARITETS FØLSOMME KOMPONENTER. SE "ADVARSEL" PÅ SIDE 31 OG 33.

BATTERIKablerne må ikke aftages når motoren kører, idet der herved kan forårsages beskadigelse af komponenterne. Det frarådes ligeledes at bryde eller tilslutte andre forbindelser i lade systemets kredsløb, medens motoren kører.

Høje spændingsimpulser ødelægger halvleder anordninger. Aftag både vekselstrøms dynamoens og kontrol enhedens multi-stik, såfremt der foretages lynladning af batteriet, eller elektrosvejsning på vognen.

Vekselstrøms Dynamo (Alternator) (Fig. 44)

Lucas 15 AC alternator enheden drives af en V-rem, der skal justeres som beskrevet på side 52. En ventilator placeret i drevenden trækker køleluft gennem enheden. Feltspole rotoren løber i to "smurt for livstid" kuglelejer. (Rutinemæssige smøringer skal ikke foretages).

En vekselstrøm frembringes i den statiske statorvinding. Denne bliver delvis ensrettet ved hjælp af seks dioder for tilførsel af jævnstrøm til vognens elektriske kredsløb og batteriet. Yderligere tre dioder ensretter dele af statorens udgangseffekt til magnetisering af feltspolen via et sæt kul og glideringe.

Vekselstrøms Dynamo Kontrolenhed (Fig. 45)

Lucas 4 TR kontrolenheden tilretter strømretningen gennem vekselstrøms dynamoens feltspole for at afpasse dynamoens udgangseffekt i forhold til vognens elektriske behov og tilstanden af ladningen på batteriet. Den maksimale udgangsstrøm er 28 amp. Kontrol opnås ved et spændingsfølsomt elektronisk kredsløb. (Strømregulator er ikke påkrævet, da de indbyggede selv-regulerende egenskaber i vekselstrøms dynamoen begrænser udgangsstrømmen. Heller ikke tilbagestrøms relæ er nødvendigt, idet dioderne inden i vekselstrøms dynamoen forhindrer returstrøm).

Lade Advarselslampe

De tre "feltspole forsynende" dioder bevirket at et kredsløb, i lighed med et konventionelt dynamo advarselslampe kredsløb, træder i funktion. Hvis advarselslampen vedbliver at lyse under normal kørsel, tilkendegiver dette en fejl.

BATTERI

ADVARSEL: SE "ADVARSLERNE" PÅ SIDERNE 31, 33 OG 36.

Et konventionelt batteri er anbragt på torpedoen. Batteriets data er givet på side 68.

Hold altid batteriets top, poler og forbindelser rene og tørre. Smør poler og forbindelser med et lag vaseline for at undgå korrosion.

Kontroller elektrolyternes væskestand månedligt og hvis nødvendigt efterfyld med destilleret vand, som beskrevet på side 46. Skulle syre blive spildt, renses det pågældende område med en klud vædet i amoniak for at neutralisere syren og forhindre syrekorrosion.

Sørg altid for at batteriet er korrekt fastspændt på stedet ved hjælp af fastspændings anordningen. Ved montage af batterikabler må kabelskoene ikke hamres ned på polerne. En sådan handling kan ødelægge batteriet.

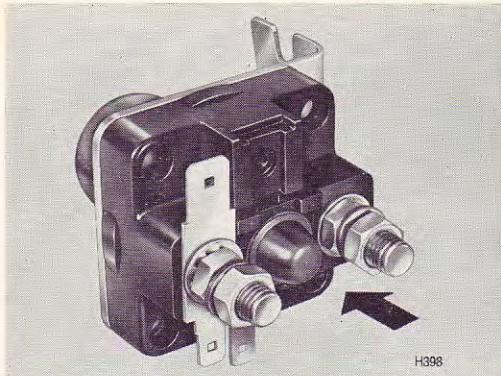


Fig. 46

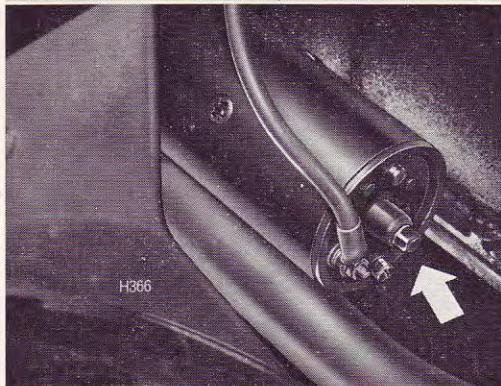


Fig. 47

STARTER SOLENOID OG STARTER MOTOR

Starter solenoid spolen, også kaldet startrelæt, aktiveres normalt ved fjernbetjening fra tændings/starter kontakten. Den kan ligeledes påvirkes manuelt fra motorrummet, ved tryk på gummidækslet vist med pil på Fig. 46.

ADVARSEL: INDEN AKTIVERING AF STARTER SOLENOID SPOLEN SKAL MAN SIKRE SIG, AT GEARSTANGEN STÅR I NEUTRAL (Frigear), OG AT HÅNDBREMSEN ER TRUKKET HELT AN.

Skulle starter drevet "hænge" i indgreb med svinghjulet, kan dette normalt løsnes ved at dreje på den firkantede forlængelse af akslen, vist med pil på Fig. 47, ved brug af en skruenøgle.

Hvis en aktiveret starter motor løber med høj hastighed, uden at trække motoren rundt, kan årsagen være at starterdrevets tandhjul ikke er i indgreb med tandkransen på motorens svinghjul. Denne tilstand kan normalt ordnes ved at afmontere starter motoren, vaske starterdrevet i benzin eller petroleum og smøre det let med tynd maskinolie.

FORLYGTER

På en vogn monteret med "sealed beam" lygteenheder nødvendiggør en fejl i en glødetråd udskiftning af hele enheden.

Udskiftning af Lygteenhed

Indsæt en stor skruetrækker bag lyteranden ved siden af klippen, som vist på Fig. 48. Drej skruetrækkeren for at løsne randen fra klippen. Løft randen af ved øverste holder.

BEMÆRK: FOR AT UNDGÅ ÆNDRING AF LYGTE
INDSTILLINGEN BØR INDSTILLINGSSKRUERNE
"A" OG "B" IKKE DREJES.

Aftag de tre skruer 1, 2 og 3, for at frigøre inderranden og lygteenheden. Træk samlestikket fra lygteenheden. Udskift lygteenheden og saml lygten.

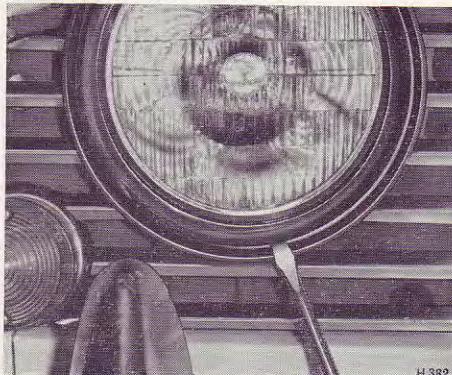


Fig. 48

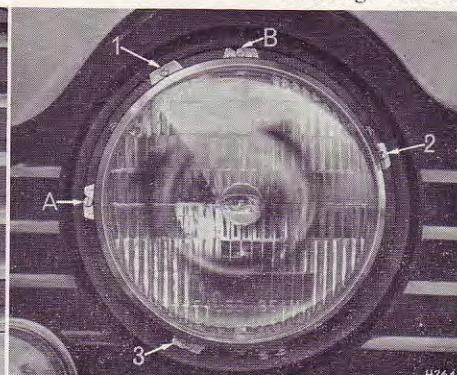


Fig. 49



Fig. 50

Kontroller at klips-fremspringene på randen ikke er bøjede. Placer randen således at klips-modparterne er ud for hinanden. Anbring randen bag øverste holder og tryk for at bringe klippen i indgreb.

Lyte Indstilling

Aftag og monter lyteranden som beskrevet ovenfor. Skruen "A" indstiller lygten i det vandrette plan. Skruen "B" kontrollerer lysstrålens højde.

Lyte indstilling kan bedst foretages ved brug af udstyr, så som Lucas "Beamsetter" eller "Lev-L-Lite". Denne service er til rådighed hos Triumph importør eller forhandlere, og vil sikre den maksimale udnyttelse af lysstyrken med et minimum af gene for øvrige trafikanter.

DET ELEKTRISKE SYSTEM

LYGTER—PÆRE UDSKIFTNING

Forreste Blinklygter

Drej gummilæben tilbage ved brug af en skruetrækker og aftag lygteranden. Aftag glasset på lignende måde. Anbring glasset mod læben og "kør rundt" med skruetrækkeren for at sikre glassets kant under læben. Monter lygteranden på samme måde.

Forreste Parkerings Lygter (Fig. 51)

Lygteranden og glasset er fastholdt ved en bajonet fatning. Afmontering sker ved at trykke ind og dreje randen og glasset rundt i retning mod uret. Udskift pæren og saml lygten. Bemærk at den brede flange og rille må være ud for hinanden.

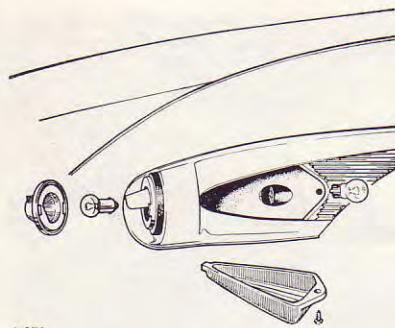


Fig. 51

Forreste Side Blinklygter (Fig. 51)

Aftag glasset ved at skrue den enkelte skrue ud og trække glasset bagud for at frigøre den forreste tap. Træk pæren ud. Udskift pæren og saml lygten.

Side Markerings Lygter (Fig. 52)

Aftag glasset ved at skrue den enkelte skrue ud og trække glasset fremad for at frigøre den bageste klips. Træk pæren ud. Udskift pæren og saml lygten.

Bageste Blink- og Bag/Stoplygter

Aftag det kombinerede glas ved at skrue tre skruer ud. Udskift den pågældende pære og saml lygten. For bag/stoplygte pærens vedkommende må denne vende korrekt ved isætningen.

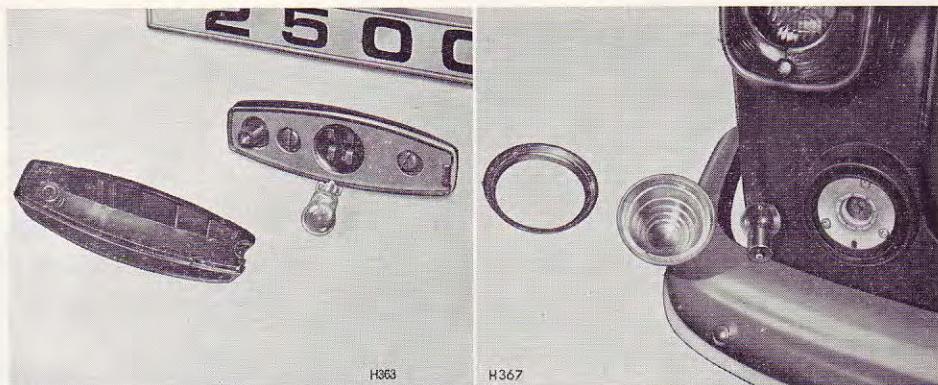


Fig. 52

Fig. 53

Baklygter (Fig. 53)

Drej gummilæben tilbage ved brug af en skruetrækker og aftag lygteranden. Aftag glasset på lignende måde. Anbring glasset mod læben og "kør rundt" med skruetrækkeren for at sikre glassets kant under læben. Monter lygteranden på samme måde.

Nummerplade Lygter (Fig. 54)

Afmonter halv-skærms lygteranden ved at skrue de to skruer ud. Aftag glasset ved, med en skruetrækker, at krænge læben tilbage. Udtag bajonetfatnings pæren, ved forsigtig brug af en skruetrækker, fra det tætomsluttende fatningshus. Udskift pæren og saml lygten. Drag omsorg for, at halv-skærms randen, bliver anbragt således at lyset rettes mod nummerpladen.

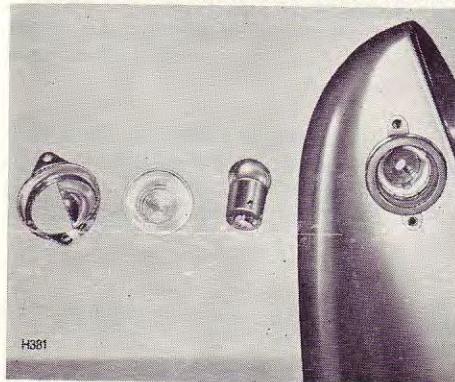


Fig. 54

Instrument Belysning (Fig. 55)

Træk pærefatningen—som er en del af selve ledningsnettet—ud fra instrumentet. Skru pæren ud af fatningen. Udskift pæren og tryk fatningen på plads. Speedometer og omdrejningstæller indeholder hver to pærer.

Advarselslamper (Fig. 56)

Træk pærefatningen—som er en del af selve ledningsnettet—ud fra instrumentet eller lampehuset. Skru pæren ud af fatningen. Udskift pæren og tryk fatningen på plads.

Bemærk at Fig. 56 viser en advarselsblink eller bremse systems fejlindicator lampe, hvilken kun er monteret på venstre styrede vogne.

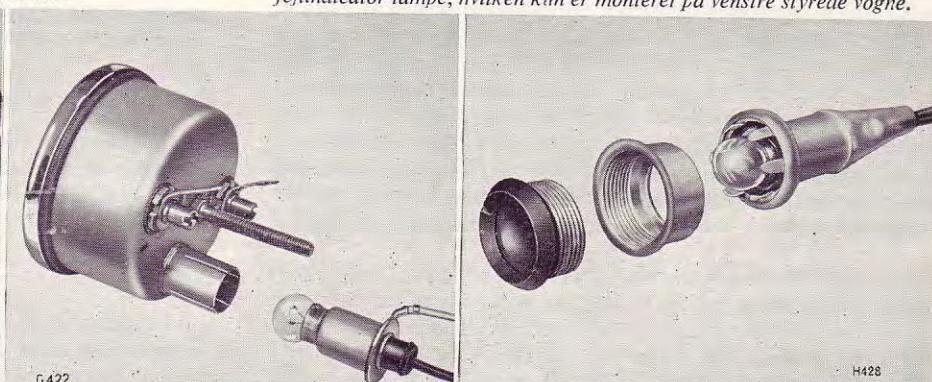


Fig. 55

Fig. 56

KØRSEL FRA NY

Start af Motoren fra Kold Tilstand

Kontroller, og hvis nødvendigt, efterfyld vandstanden i køleren og olien i motoren.

Træk håndbremsen an og påse, at vognen står i "frigear". I koldt vejr trækkes chokeren (koldstarts blandingsreguleringen) helt ud, i varmt vejr kun halvt. I særdeles varmt vejr skal chokeren ikke benyttes. Sæt nøglen i tændingslåsen og drej den til "tændings" stillingen, hvilket bevirker, at "lade", "olietryks" og "bremse fejl" (kun venrestyring), advarselslamperne tændes, samtidig med at benzinmåleren registrerer tankens indhold og temperaturmåleren registrerer temperaturen af motorens kølevand.

Fra "tændings" stillingen drejes nøglen med uret mod fjederbelastningen, hvorved starter motoren træder i funktion. Såsnart motoren starter, slippes nøglen der af sig selv returnerer til stillingen "tænding". Såfremt motoren ikke går i gang ved første forsøg, må starteren først aktiveres igen, når den atter er kommet i ro.

Såsnart motoren starter, skubbes chokeren "halvt ind" (koldt vejr), eller helt ind (varmt vejr), hvorefter motoren varmes op ved en tomgangshastighed på ca. 1.500 omdr./m. Dette vil bevirke, at "lade", "olietryks" og "bremse fejl" advarselslamperne slukkes, hvilket tilkendehiver at lade, smøre og bremsesystemerne er i orden.

Såfremt en advarselslampe skulle undlade at slukke, skal motoren stoppes og fejlen findes. Forsømmer man dette, kan det resultere i alvorlige beskadigelser.

Efter motoren er startet, vil slidtagen i cylindrene være minimal, dersom motoren bliver varmet hurtigt op ved kørsel når advarselslamperne er slukket. Vedligehold en motorhastighed på ca. 1.500 omdr./m, indtil chokeren kan trykkes helt ind. I varmt vejr er brug af chokeren unødvendig. Undgå kørsel med fuldt åbent gasspjæld i opvarmningsperioden. En termostat, indskudt i køle systemet, gør det muligt for motoren at varme hurtigt op fra kold tilstand.

Start af en Varm Motor

Når en varm motor skal startes igen, trædes speederpedalen omkring een-trediedel ned umiddelbart før nøglen til starteren drejes. Chokeren skal ikke benyttes.

Tilkørsel

Vigtigheden af korrekt tilkørsel kan ikke i tilstrækkelig grad understreges, idet der gennem de første få tusinde kilometers kørsel sker en "tilpasning" af alle de arbejdende flader i en ny motor.

Anbefalede Hastighedsbegrensninger

Ved kørsel fra ny, skal man undgå at udsætte motoren for hårde belastninger, såsom brug af fuld speederbevægelse ved lave hastigheder, eller når motoren er kold. Tilkørslen bør ske progressivt, og motoren tager ingen skade af at få lov til at "rotøre" temmeligt stærkt for kortere perioder ad gangen forudsat, at den er rigtig gennemvarm og ikke sejtrækker. Skift altid til et lavere gear, hvis nødvendigt, for at skåne motoren mod sejtræk.

Den fulde motorkraft må ikke benyttes før efter mindst 1.600 km.'s kørsel og selv da, kun for kortere perioder af gangen. Disse perioder kan forlænges efterhånden som motoren bliver mere modtagelig.

Ejere rådes til ikke at køre vognen på motorhastigheder over 5.500 omdr./m., angivet ved begyndelsen af det røde felt på omdrejningstælleren, og til at undgå "for" store motoromdrehnings hastigheder, specielt i de lavere gear.

Anbefalet Brændstof

TR.5 motoren er designed til at arbejde på brændstoffer, som er i besiddelse af en minimum oktanværdi af 100 (Research Metode).

Overdrive (Hvis monteret)

Et overgear har til opgave, på en behagelig måde når det ønskes, at frembringe en væsentlig lavere total gearudveksling, hvorved motoromdrevningerne og sliddet reduceres, og benzinkonsumen forbedres.

Den mest fordelagtige udnyttelse opnås ved skønsmæssig brug af overgearet, hvor den styrende faktor bør være at få vognens fortsatte kørsel til at foregå let uden tegn på motorsejtræk, og at vedligeholde dette forhold med så små gasspjældsåbninger som muligt.

Skift ikke fra overdrive ved motorhastigheder over 4.000 omdr./m. Dette svarer omtrentlig til spidsbelastnings omdrehninger i normalt gear. Alvorlig ødelæggelse kan blive resultatet af skift fra overgear ved højere motoromdrehnings hastigheder.

RUTINE SERVICE

Smøremidlerne nævnt på side 66 har gennem mange år opretholdt en meget høj kvalitetsstandard, og er kun blevet anbefalet efter meget omfattende prøver i samarbejde med de pågældende olieselskaber. I Lande hvor disse olier ikke kan fremskaffes, må lignende olier, som er i besiddelse af samme karakteristik, benyttes. Vigtigheden af kun at benytte disse kvalitetssmøremidler er af vital betydning, og kan ikke i tilstrækkelig grad understreges.

Motoren

Når en ny vogn leveres, er motoren påfyldt en speciel tilkørselsolie, der er tilstrækkelig for tilkørselsperioden. Skulle oliestanden falde til under det nederste mærke på oliepinden, kan bundkarret efterfyldes med en hvilken som helst af de anbefaede olier.

Ved "fri service" eftersynet, bliver tilkørselsolien tappet af og motorens bundkar påfyldt igen med en af de anbefaede olier, op til det øverste mærke på oliepinden.

Differentiale, Overdrive og Gearkasse

Differentiale, overdrive og gearkasse enheder monteret i nye vogne er påfyldt en speciel olie, der er udviklet til at yde de nye gearhjul den nødvendige beskyttelse. Denne olie må ikke aftappes, men kan efterfyldes med en hvilken som helst af de anbefaede olier.

Bremse System

Foruden justeringer og undersøgelser/udskiftninger af bremsesko og blokke ved de, på de følgende sider anbefaede intervaller, må det stærkt anbefales at bremsevæsken bliver

udskiftet og bremse systemet bliver adskilt og undersøgt for hver 60.000 Km.'s kørsel, eller hver 3. år (alt efter hvilke forhold der først måtte indtræde).

Dette omfatter adskillelse af bremse systemet, undersøgelse og udskiftning af alle gummistempler og pakninger, samt eventuelle defekte dele.

Ejere anmodes om at søge denne assistance hos deres Triumph importør eller forhandler, der med glæde vil give tilbud på dette arbejde, hvilket er af en sådan karakter, at det kun bør overlades til uddannet vækstedspersonale.

Forebyggende Vedligeholdelse

For at sikre en fortsat udnyttelse, samt en forlængelse af vognens levetid, giver service kupon systemet, udarbejdet af Triumph's ingeniører, en omhyggeligt tilrettelagt plan over de forskellige smøringsbehov, justeringer og kontroleftersyn ved forud fastsatte intervaller.

Til betjening ved alle Triumph forhandlere, med specielt henblik på at imødekomme ejernes ønsker om at opnå den største tilfredsstillelse ved kørslen, indeholder systemet brugen af en serie vedligeholdelses kuponer, indsat i et hæfte, som leveres med vognen. Service eftersyn svarende til kørt kilometre eller tidsintervaller er generelt anført på siderne i hæftet foran service kuponerne.

Pladsen, som er til rådighed på den tilbageblivende del af kuponen, skal udfyldes af den autoriserede Triumph forhandler, der udfører eftersynet, som et bevis for vognens regelmæssige vedligeholdelse, hvilket vil blive forlangt ved eventuelle reklamationer eller ved salg af vognen.

REGELMÆSSIG VEDLIGEHOLDELSE

PERIODISK KONTROL

Motoren—Daglig

Inden der startes ud på en længere tur, eller for hver 400 Km.'s kørsel, kontroller motorens oliestand og hvis nødvendigt, påfyld olie, indtil oliestanden når det øverste mærke på oliepinden.

Før oliestanden kontrolleres må man sikre sig, at vognen står på plan grund. Oliepinden, som findes på den venstre side af motorblokken (Fig. 57), trækkes op tørrer ren og sættes helt ned, inden den igen trækkes op for aflæsning. Skulle oliestanden være ved det nederste mærke på oliepinden, skal der efterfyldes med 1.14 liter via påfyldningsdækslet (Fig. 58).

Kølerens Væskestand—Ugentlig (Fig. 39)

Vandstanden, der kan skimtes gennem det halvgennemsigtige plastic reservoar foran køleren, skal vedligeholdes mindst "halv fuldt" ved påfyldning af blødt vand, hvis nødvendigt, via skruelåget.

Skulle reservoaret være blevet helt tømt, aftages kølerdækslet og køleren fyldes helt op, som beskrevet på side 28.

ADVARSEL: Hvis motoren er varm, må man, for at undgå farene for skoldning, iagttagte den yderste forsigtighed ved aftagning af kølerdækslet. Drej dette en halv omgang og tillad trykket at gå af, før dækslet fjernes helt.

Vindspejls Vasker

Kontroller vandstanden i plastic vindspejls vasker beholderen. Hvis nødvendigt, skru dækslet af og efterfyld beholderen med rent vand. (Se side 28).



Fig. 57



Fig. 58

REGELMÆSSIG VEDLIGEHOLDELSE

Bremse Hovedcylinder (1, Fig. 59)

Kontroller hver uge væskestanden i bremse hovedcylinder reservoirtet. Væskestanden er synlig gennem det halvgennemsigtige reservoir—dækslet skal ikke tages af. En gradvis sænkning af væskestanden fordelt over en længere periode er forårsaget af sliddet på bremsebelægningerne, og behøver ikke efterfyldes. Et pludseligt og væsentlig fald i væskestander skal undersøges; årsagen skal konstateres og korrigeres øjeblikkeligt.

Under ingen omstændigheder må man tillade væskestanden at falde til under "fare" linien på siden af reservoirhuset (se Fig. 85).

For at undgå snavs i systemet skal man sørge for, at reser-

voret er rent udvendigt inden dækslet tages af. Benyt kun ny væske som har været opbevaret i en lufttæt beholder og skru låget på beholderen straks efter brugen. Skru reservoir dækslet på øjeblikkeligt efter påfyldningen.

Dækkenne

Vedligeholdelsen af det korrekte dæktryk er en vigtig faktor, der har indvirkning på dækkenes levetid, styringen af vognen, bremsningen og kørsels comforten. Det er derfor uhyre vigtigt, at dæktrykket bliver kontrolleret med regelmæssige mellemrum, der ikke overstiger to uger, og at lufttabet igen bliver bragt i orden. De korrekte dæktryk forefindes på side 26.

Juster altid dæktrykket når dækkenene er kolde, h.v.s., inden man kører. Efterhånden som et dæk opvarmes, stiger dæktrykket. Et varmt dæk oppumpet til det korrekte dæktryk, vil være under-pumpet, når det bliver afkølet.

Batteriet

Kontroller elektrolytestanden i cellerne og efterfyld om nødvendigt med destilleret vand, via påfyldningsåbningerne, til elektrolytestanden er bragt op til toppen af skillepladerne.

ADVARSEL: Brug aldrig åbent lys ved kontrol af batteriet.

Blandingen af oxygen og hydrogen, der udlades fra batteriet er eksplorations farlig.

Koblings Hovedcylinder (2, Fig. 59)

Kontroller hver måned væskestanden i koblings hovedcylinderen. For at undgå snavs i systemet skal dæksel og det omliggende areal aftørres, inden dækslet tages af. Efterfyld reservoirtet, indtil væskestanden korresponderer med stregen på siden af reservoirtet.

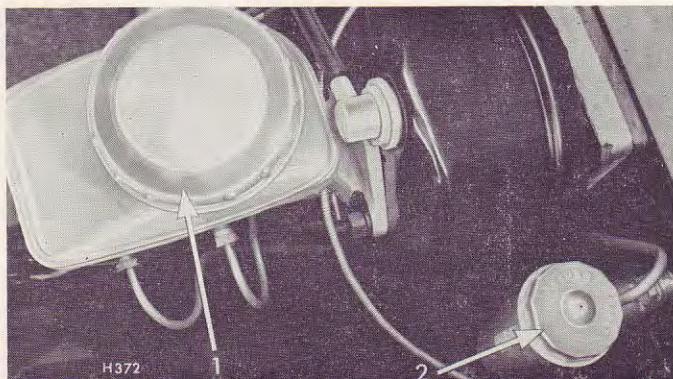


Fig. 59

1.000 KILOMETER (Fri Service)

Motoren er første gang fra fabriken påfyldt en speciel tilkørselsolie, som skal aftappes efter de første 1.000 kilometers kørsel og motorens bundkar igen påfyldes med en af de anbefalede kvalitets olier. Gennem denne periode er der mange komponenter, såsom bremserne, ventilatorremmen, pakninger, støttebolte -møtrikker etc., der "sætter sig" hvilket nødvendiggør mindre justeringer og et generelt check.

Ejeren anmodes derfor om, efter 1.000 Km.'s kørsel, eller så nær dette tal som muligt, at bringe vognen ind til eftersyn hos den sælgende forhandler som derefter vil udføre nedennævnte arbejde uden beregning, med undtagelse af de benyttede materialer.

MOTOR

Køler—Kontroller væskestand

Motorolie—Skiftes

Speederforbindelser og pedalaksler—Smøres med olie, juster tomgang

Motorophangs Bolte—Efterspænd

Topstykke—Efterspænd

Manifold—Efterspænd

Ventiler—Juster tolerance

Ventilatorrem—Juster tilspænding

Oliefilter—Kontrol for lækage

Strømfordeler—Smøring og justering af kontakter

TRANSMISSION

Gearkasse, overdrive—Kontrol og efterfyld

Differentielle—Kontrol og efterfyld

Kardankryds bolte (Kardan- og bagaksler)—Efterspænd

Kardanaksel—Smøring med fedt

Bagaksler—Smøring med fedt

STYRETØJ OG HJULOPHÆNG

Forhjuls vinkler og Sporing—Udmål og juster ved hjælp af udmålings udstyr

Baghjuls sporing—Kontrol ved inspektion af dækslidbaner

Tandstangs "U" bespændinger—Efterspænd

Styrestanger og arme—Efterspænd

Underste styrespindelled—Smøring med olie

Øverste kugle forbindelse—Smøring med fedt

BREMSER

Håndbremsekabel og forbindelser—Smøring

Hydrauliske rør—Kontrol for lækage, berøring med bevægelige dele og at slangerne er fri

Hovedcylinder—Kontroller væskestand og efterfyld

Bremsesko og håndbremsekabel—Juster hvis nødvendig

ELEKTRISK UDSTYR

Batteri—Kontroller og efterfyld, kontroller ladestyrke

Alternator og startmotor—Efterspænd monterings bolte

Forlygter—Kontroller og juster, hvis nødvendigt

Lys, varmeapp., vinduesvasker, viskere og advarsels udstyr—Afprøvning

HJUL OG DÆK

Hjulmøtrikker—Efterspænd

Dæk—Kontroller og juster tryk

KAROSSERI

Låsegrafer, låse og hængsler—Kontrol, smøring med olie og tilretning af dørrunder etc.

Karrosseri bespændings bolte—Efterspænd

Dørhåndtag, kontrolgreb og vindspejl—Aftørring

REGELMÆSSIG VEDLIGEHOLDELSE



Fig. 60 (øverst)

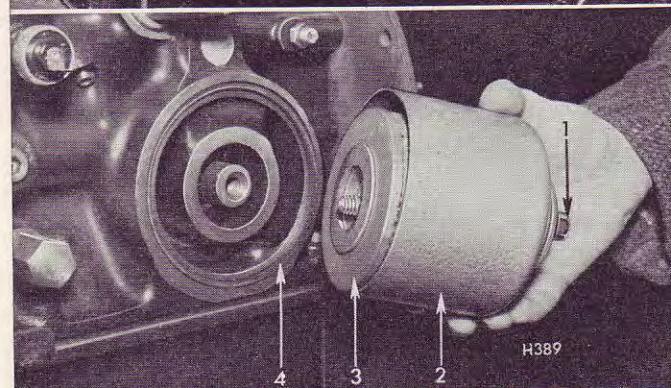


Fig. 61 (nederst)

Motor Olieskift (Fig. 60)

For hver 10.000 Km.'s Køsel aftages proppen (vist med pil), og olien aftappes. Monter proppen og påfyld olie til korrekt oliestand, via påfyldnings dækslet (Side 45, Fig. 58). Reducer intervallet mellem hver olieskiftning, såfremt vognen benyttes under følgende ugunstige forhold:

1. Kørsel på støvede veje.
2. Korte ture, hvor der forekommer hyppig stop/start kørsel, i særdeleshed i koldt vejr, hvor der gøres megen brug af choker.

Hvis vognen benyttes til væddeløbskørsel eller vedvarende høje hastigheder, er brugen af olier med højere viskositet anbefalet, som følge af den forhøjede oliestemperatur.

Oliefilter Element (Fig. 61)

For hver 20.000 Km.'s Køsel; afmonter monterings bolten (1), aftag beholderen (2) og kasser elementet (3). Vask beholderen og indsæt et nyt element.

Udskift tætningsringen (4), kontroller at denne er korrekt indsat i motorblokken og påsæt filter enheden ved at spænde bolten (1) tilstrækkeligt til at sikre en oliestæt samling.

Hvor oliekøler er monteret vil det være nødvendigt at aftage oliekøler røret, inden filteret tages af.

REGELMÆSSIG VEDLIGEHOLDELSE

Luftfilter (Fig. 62 og 63)

Rens, for hver 10.000 Km.'s kørsel, eller hyppigere under støvede forhold, papir elementet i luftfilteret. Dette gøres ved at benytte følgende fremgangsmåde:

Aftag møtrik og bolt bespændingerne (Fig. 62) som holder filter beslagene til ophængene. Aftag den midterste monterings bolt (1, Fig. 63), tag dækslet (2) af og udtag elementet (3).

Rens mellem folderne på elementet med en blød børste, eller ved hjælp af trykluft.

Monter elementet, dækslet og enheden ved at benytte ovennævnte fremgangsmåde i omvendt rækkefølge.

For hver 20.000 Km.'s kørsel udskiftes papir elementet ved at benytte den ovenfor beskrevne metode.

Ventilsæderne

Få, for hver 10.000 Km.'s kørsel, kompressionstrykkene kontrolleret hos Deres Triumph forhandler. Forudsat, at motoren fungerer tilfredsstillende, og at kompressionstrykket på alle cylindrene er ens, anmodes De om ikke at forstyrre motoren.

Behov for afsodning forekommer når sodafløjrerne, som er et produkt af forbrændingerne, bliver for store. Såfremt der benyttes anerkendte brændstoffer og kvalitets smøremidler i de moderne højkomprimerede motorer, vil sodafløjrerne imidlertid være så minimale, at afsodning er unødvendig. Fjernelse af sod kan således begrænses til de lejligheder, hvor motorens topstykke er afmonteret for vedligeholdelse af ventilsæderne.

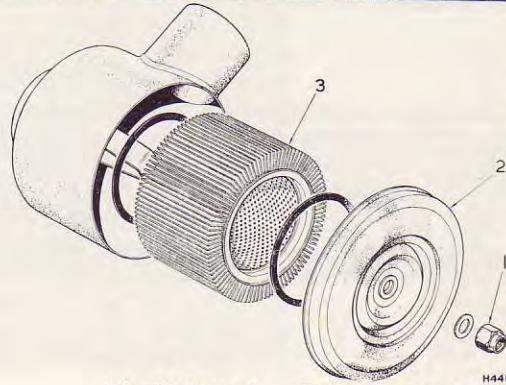
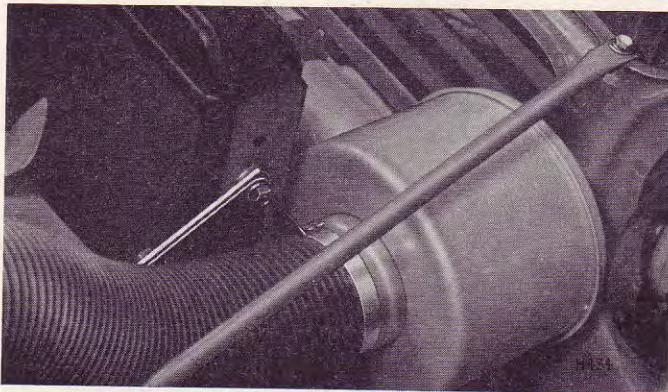


Fig. 62 (øverst)

Fig. 63 (nederst)

REGELMÆSSIG VEDLIGEHOLDELSE

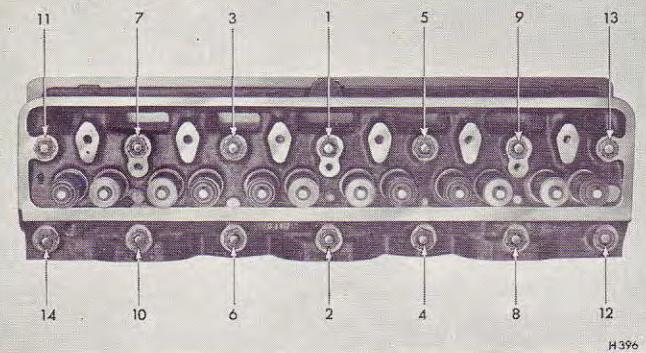
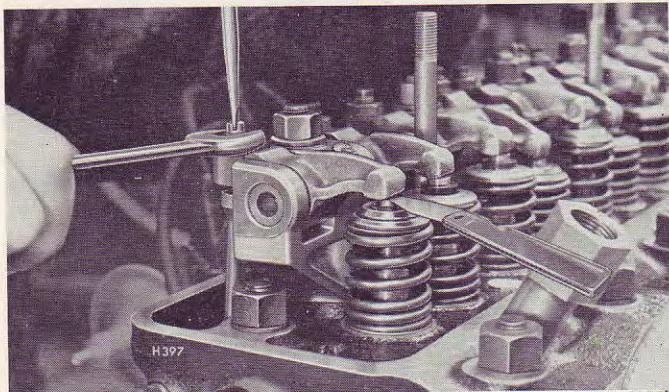


Fig. 64 (øverst)

Fig. 65 (nederst)

Ventiltolerance—Justering (Fig. 64)

For hver 20.000 Km., aftages ventildækslet, og idet motoren drejes med uret justeres ventiltolerancen til 0.010 in. (0,25 mm.) i nedennævnte rækkefølge, medens motoren er kold:

Juster	ventil nr.	1	og	3	med	ventil nr.	10	og	12	åbne	
"	"	"	8	"	11	"	"	2	"	5	"
"	"	"	4	"	6	"	"	7	"	9	"
"	"	"	10	"	12	"	"	1	"	3	"
"	"	"	2	"	5	"	"	8	"	11	"
"	"	"	7	"	9	"	"	4	"	6	"

Monter ventildækslet igen.

Topstykke Møtrikkerne (Fig. 65)

Spænd topstykke møtrikkerne i den angivne orden. Løsn dem ved at benytte omvendt rækkefølge.

Tændrørene

For hver 10.000 Km.'s kørsel afmonter tændrørene for rensning og justering af elektrodeafstanden til 0,25 in. (0,63 mm.). Rens tændrørenes porcelænsisolatorer og undersøg disse for revner eller andre skader, der kan være årsag til gnistaflædning. Afprøv tændrørene og forny om nødvendigt.

Efter hver 20.000 Km.'s kørsel udskift alle tændrørene. Kontroller, at de nye rør er af den korrekte type (side 68), og at elektrodeafstanden er justeret til 0,25 in. (0,63 mm.).

Monter tændledningerne som vist på Fig. 67.

Brændstof Filter Element (Fig. 66 og 68)

Efter hver 20.000 Km.'s kørsel udskiftes elementet i brændstof filteret, som er placeret i bagagerummet ved siden af reservehjulet.

Dette kan gøres på følgende måde:

Udtag reservehjulet og placér en flad beholder under filteret. For at forhindre benzin i at løbe fra tanken, aftages og tilstoppes filterets tilgangsrør.

Skru monteringsbolten i midten af filterenheden ud, og tag elementet og filterets bundskål ud.

Aftag tætningsringene (2 og 4) i filtertoppen og bundskålen, og monteringsboltens tætningsskive (1).

Monter det nye element ved at benytte ovennævnte fremgangsmåde i omvendt rækkefølge, idet der sikres at tætningsringene sidder korrekt, og at midterboltens og tilgangsrørets samlinger er tætte.

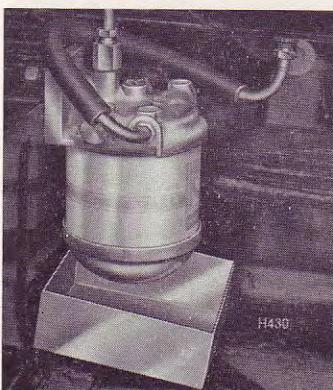
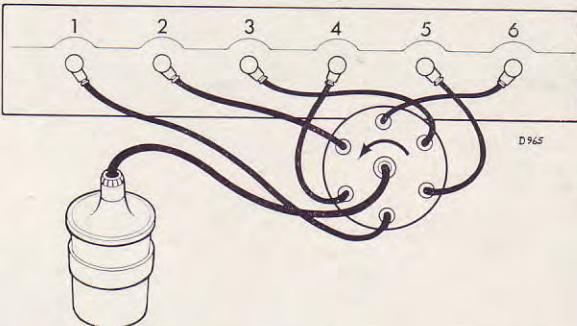


Fig. 66 (venstre)

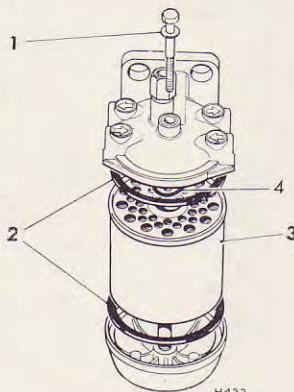


Fig. 67 (øverst)

Fig. 68 (højre)

REGELMÆSSIG VEDLIGEHOLDELSE

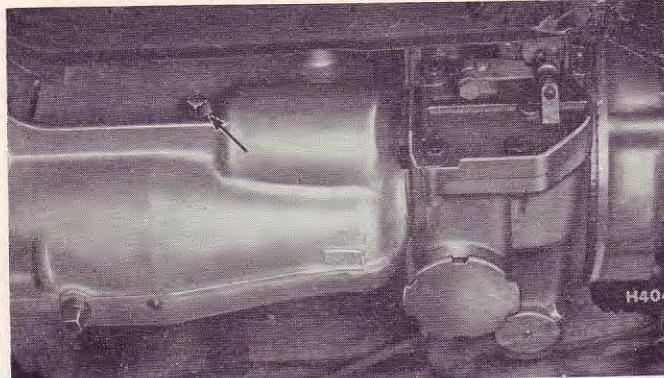


Fig. 69 (øverst)

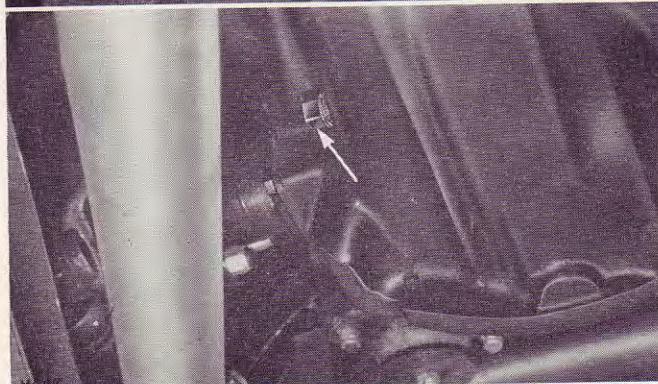


Fig. 70 (nederst)

Transmission (Fig. 69)

For hver 10.000 Km. med vognen stående på plan grund, aftages oliepåfyldningsproppen (vist med pil), og gearkassen efterfyldes, indtil oliestanden er lige med påfyldningshullets gevind. Tillad eventuel overskydende olie at løbe af, inden proppen skrues i og tørres ren. En oliegennemgangskanal mellem gearkassen og overdrive enheden sørger for ens niveau i begge enheder. Vedligeholdelse af overdrive enheden er således begrænset til blot at sørge for korrekt oliestand i gearkassen.

Differentialet (Fig. 70)

For hver 10.000 Km. aftag olie påfyldningsproppen (vist med pil) og efterfyld differentialet, indtil olieniveauet er lige med påfyldningshullets gevind. Tillad eventuel overskydende olie at løbe af, inden proppen skrues i og tørres ren.

Ventilatorrems Justering (Fig. 73)

Hver 20.000 Km. juster remmen ved at løsne justerbolten (1), og vekselstrøms dynamoens bespændingsbolte (2). Indstil vekselstrøms dynamoen, indtil remmen kan bevæges $\frac{1}{2}$ "- $\frac{3}{4}$ " sidevers ved midtpunktet af dens længste frie stykke. Fasthold vekselstrøms dynamoen i denne stilling, og spænd bolten (2) og møtrikken (1).

Strømfordeler (Fig. 72)

Hver 10.000 Km. udløs fordeleddækslets låseclips og aftag fordeleddækslet og rotorarmen. Smør kammen (5) med et tyndt lag olie og tilfør nogle få dråber tynd olie på skruen (4), i midten af kammen, og en enkelt dråbe på kontakternes hængspunkt (6).

Drej motoren, indtil kontaktarmen træder på kammens højeste punkt d.v.s., hvor kontaktgabet er størst. Løsn den faste kontaktskrue (2), indsæt en skruetrækker i den V-formede udskæring i kontaktarmen (1) og juster armen til at opnå et gab på 0,015" (0,4 mm.), målt med et søgerblad mellem kontakterne (3), og spænd skruen (2). Monter rotorarm og dæksel.

Udskift, om nødvendigt, slidte eller beskadigede kontakter.

Udblæsnings System

Hver 20.000 Km. kontroller hele udblæsnings systemet for lækage og foretag, om nødvendigt, reparation øjeblikkeligt.

Hjul Indstilling

Hver 10.000 Km. kontroller for- og baghjulenes sporings indstilling, hvis dæksliddet er unormalt.

Elektrisk

Hver 10.000 Km. foretag kontrol af alt elektrisk udstyr og juster, om nødvendigt, forlygternes indstilling.

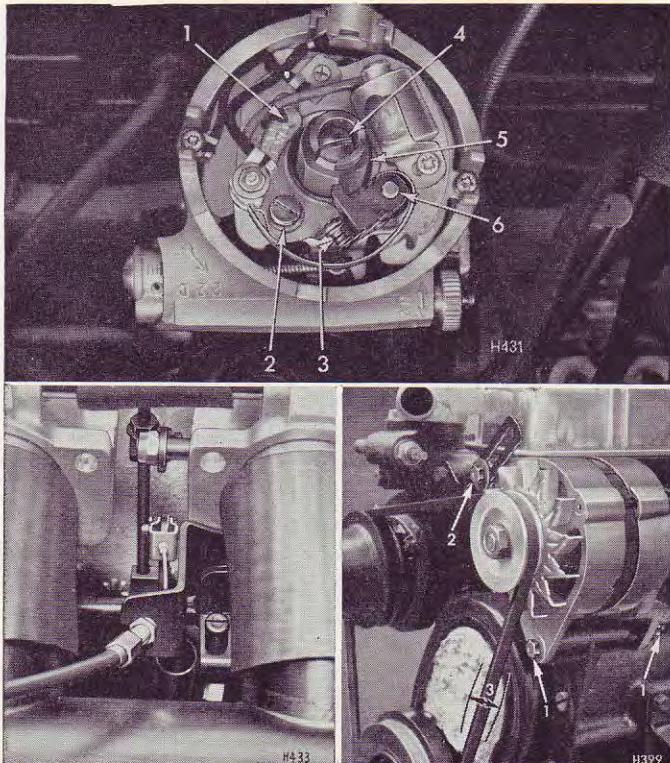


Fig. 71 (venstre)

Fig. 72 (øverst)

Fig. 73 (højre)

REGELMÆSSIG VEDLIGEHOLDELSE

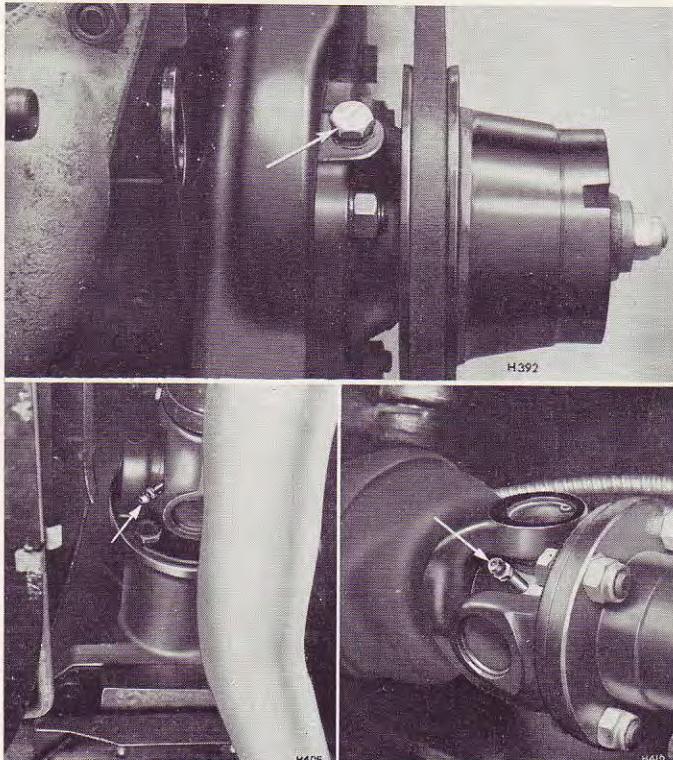


Fig. 74 (venstre)

Fig. 75 (øverst)

Fig. 76 (højre)

Vandpumpen (Fig. 75)

Hver 20.000 Km. Afmonter blændproporen (vist med pil) og ombryt denne med en $\frac{1}{8}$ " smørenippeL Tilsør fedt med en smørepistol, indtil fedtet udlades fra trykudløsningshullet i siden af vandpumpen. Monter blændproporen.

Kardanaksel (Fig. 74)

Hver 10.000 Km. Sprøjte, ved brug af en smørepistol, fedt i smøreniplen (vist med pil). Der gives kun 5 slag.

Hver 20.000 Km. Kontroller og efterspænd kardankrydsenes flangebolte.

Indre Drivaksler (Fig. 76)

Hver 10.000 Km. Sprøjte, ved brug af en smørepistol, fedt i smøreniplen (vist med pil). Der gives kun 5 slag.

Hver 20.000 Km. Kontroller og efterspænd bagakselkrydsenes flangebolte.

Justering af Tomgang (Fig. 71)

Juster motorens tomgangshastighed ved at spænde eller løsne tomgangsskruen, indtil den ønskede tomgangshastighed er opnået.

REGELMÆSSIG VEDLIGEHOLDELSE

Fornavs Justering og Smøring (Fig. 77 og 78)

Hver 20.000 Km. Kontroller, og hvis nødvendigt, juster fornavene. Hvis vognen benyttes til konkurrence kørsel, skal fornavene ompakkes med rent fedt efter hver 20.000 Km.'s kørsel.

Løft forvognen op, og aftag forhjulene. Skru to bolte (1), som holder skivebremse cylinderen (2) og støvpinden (3), ud.

Løft skivebremse cylinderen af skiven og hægt den op et passende sted for at forhindre den i at hænge i den forbundne bremseslange. Læg, ved afmontagen, mærke til antallet af shims, der ligger mellem skivebremse cylinderen og styrespindelen.

Når trådegerhjul er monteret, tages den notede navforlænger af ved at afmontere møtrikkerne.

Fjern navets støvdæksel (4), tag splitten (5) ud og aftag kronmøtrikken (6) og "D" skiven (7). Tag navenheneden af akseltappen. Afmonter det ydre (8) og indre (9) rulleleje fra navet (indsats Fig. 78). Vask alle spor af fedt ud af navet og lejerne. Pak lejerne med rent nyt fedt, idet fedtet arbejdes godt ind ved rullerne.

Saml nav og lejer på akseltappen og påsæt "D" skiven og kronmøtrikken. Spænd kronmøtrikken, idet der samtidig roteres med navet, indtil modstand kan føles; løsn derefter møtrikken en halv flade, isæt en ny splitte, og monter støvdækslet. Monter skivebremse cylinderen på spindelen, idet eventuelle shims, aftaget ved adskillelsen, lægges immellem. Monter den notede navforlænger (hvis monteret). Påsæt hjulet og sænk donkraften. Se "Advarsler" på side 23.

Gentag ovennævnte ved det modsatte hjulnav.

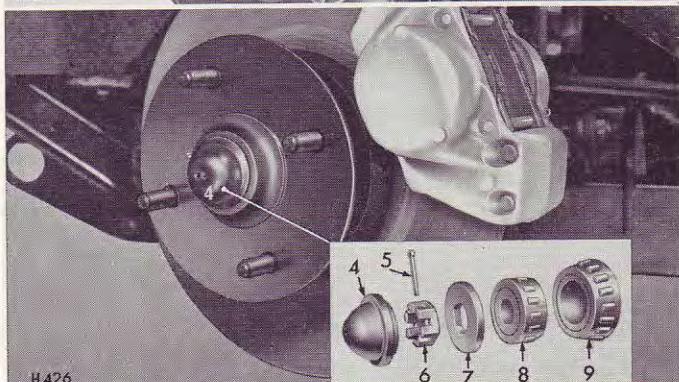
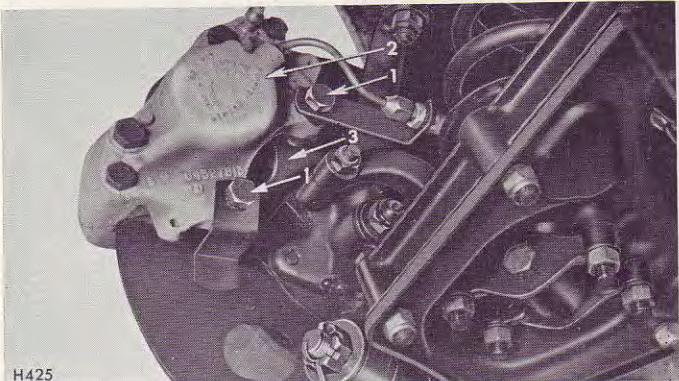


Fig. 77 (øverst)

Fig. 78 (nederst)

REGELMÆSSIG VEDLIGEHOLDELSE

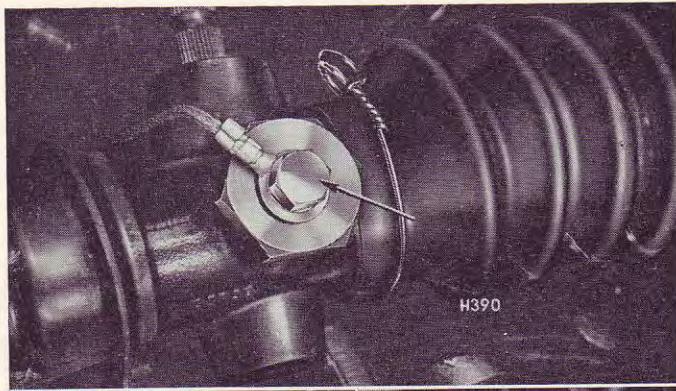


Fig. 79 (venstre)

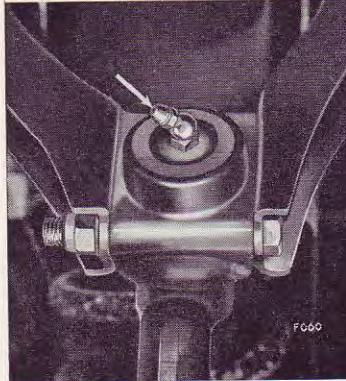


Fig. 80 (øverst)

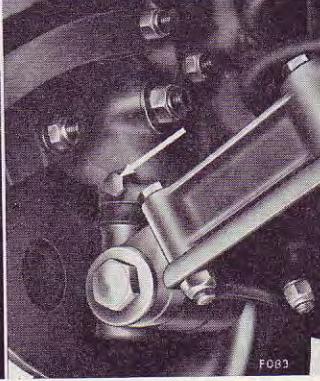


Fig. 81 (højre)

Tandstangs Styrehuset (Fig. 80)

Hver 20.000 Km. Afmonter proppen foroven på styrehuset og ombyt den med en smørenippel ($\frac{1}{8}$ " B.S.P. parallel). Påsæt en fedtpistol og giv (kun) fem slag. Aftag smøreniplen, og monter proppen.

Underste Styrespindellet (Fig. 81)

Hver 10.000 Km. Afmonter proppen (vist med pil). Smør med smørepistol fyldt med OLIE, indtil olien udlades fra spindelreddet. Aftag smøreniplen og monter proppen.

Øverste Kugleled (Fig. 79)

Hver 10.000 Km. Påsæt en smørepistol fyldt med fedt på smøreniplen (vist med pil). Pump med pistolen, indtil fedtet udlades fra undersiden af nylonskiven, som holdes på plads af smøreniplen.

Efterspænding Kontrol

Hver 20.000 Km. Kontroller, og hvis nødvendigt, efterspænd tandstangens "U" bespændingsbolte, styrestænger og arme.

Bremser

Bremserne er hydraulisk aktiveret, assisteret af en vacuum servo forstærker. Selv-justerende skivebremser er monteret på forhjulene, og tromlebremser er monteret på baghjulene. Håndbremsen er forbundet til bagbremserne ved mekaniske bindelser og kabeltræk.

Hver 10.000 Km. Kontroller og juster bremserne, hvis nødvendigt.

Hver 20.000 Km. Læg en stopklods ved forhjulene, løft bagvognen op og afmonter begge hjul og bremsetromler. Kontroller bremsebelægningerne for slidtage, og at disse er fri for olie eller fedt. Udsift slidte eller olie/fedt behæftede belægninger.

Ved brug af trykluft blæses al støv fra mekanismen, og ved at benytte en ren tør klud tørres støvet fra indersiden af bremsetromlerne. Undgå berøring af de bremsende flader med fedtede hænder.

Monter bremsetromlerne og hjulene. Juster bremserne og fjern donkraften.

Udsiftning af Skivebremse Friktionsblokke (Fig. 82)

Når friktionsblokkernes belægningstykkelse er reduceret til ca. 3,0 mm. ($\frac{1}{8}$ "'), eller hvis deres tykkelse er utilstrækkelig til at sikre sikker bremsning de næste 10.000 km's kørsel, skal disse fornys på følgende måde:

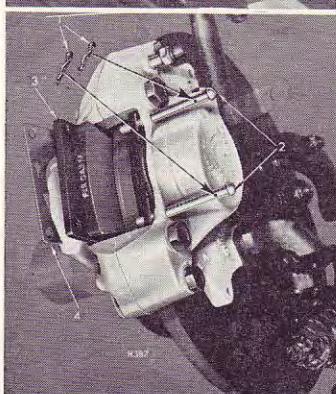
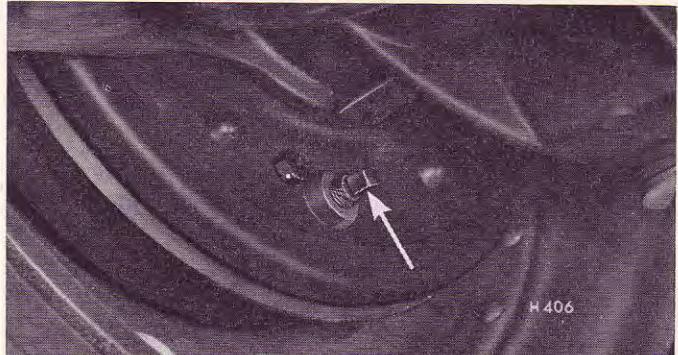


Fig. 82 (venstre)

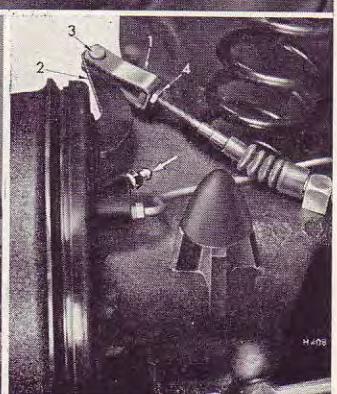


Fig. 84 (højre)

Fig. 83 (øverst)

REGELMÆSSIG VEDLIGEHOLDELSE

1. Træk håndbremsen an, løft forvognen op og aftag hjulene.
2. Afmonter hårnålelåsene (1) og aftag blokkenes låsestifter (2).
3. Løft friktionsblokke (3) og anti-hyle shims (4) ud fra caliper cylinderen.

VIGTIGT: Træd ikke på bremsepedalen, når blokkene er afmonteret.

4. Rens de nu tilgængelige flader på stempelerne, samt recesserne i hvilke blokkene er monteret, og pres forsigtigt stempelerne tilbage i cylindrene.

BEMÆRK: Dette vil forårsage, at bremsevæske bliver presset tilbage i hovedcylinderen. For at undgå at hovedcylinderen flyder over må eventuel overskydende væske suges op.

5. Indsæt nye friktionsblokke i caliper cylinderen og monter anti-hyle shimsene, idet der sikres, at pilene på shimsene peger i hjulets rotationsretning.
6. Indsæt låsestifterne og fastgør disse med hårnålelåsene.
7. Pump bremsepedalen adskillige gange for at justere bremserne, og kontroller væskestanden i reservoirtet.
8. Monter forhjulene og fjern donkraften.

Bagbremse—Justering (Fig. 83)

Hver bagbremse er forsynet med en justerskrue som er tilgængelig, når baghjulene er taget af. For at justere bremseskoene drejes justerskruen med uret, indtil skoene står hårdt imod tromlen, hvorefter justerskruen løsnes et klik ad gangen, indtil tromlen kan rotere frit.

Håndbremse—Justering (Fig. 84)

Håndbremsen justeres automatisk, når de bageste tromlebremser justeres, imidlertid kan slaphed, som måtte opstå i kablerne, fjernes ved følgende fremgangsmåde:

1. Udløs håndbremsen, læg en stopklods ved forhjulene, løft bagvognen op, og afmonter baghjulene.
2. Afmonter gaffelenden (1) fra armen (2), ved at aftage splitbolten (3) som er sikret med en splitte.
3. Juster bremseskoene hårdt ud imod tromlen.
4. Løsn låsemøtrikken (4) og drej gaffelenden med uret for at reducere kablets effektive længde.
5. Juster begge kabler ens, indtil splitbolten kan isættes uden spænding i håndbremse-kablerne eller ankerplade armene.
6. Løsn justerskruen, indtil tromlerne roterer frit.
7. Spænd låsemøtrikken og monter gaffelende, splitbolt, skive og splitte. Smør lidt fedt rundt ved gaffelenderne, monter hjulene og fjern donkraften.

HYDRAULISK SYSTEM

Beskrivelse

Det fodaktiverede hydrauliske bremsesystem omfatter en tandem hovedcylinder for transmission af bremsetryk til de uafhængige forreste- og bageste bremsesystemer.

Kun Venstrestyrede Vogne

Begge systemer er forbundet på hver sin side af en tryk differential advarsels ventil (P.D.W.A.), som påvirker en elektrisk kontakt, når et trykfald på den ene side af ventilen bevirker at en skyder, inden ventilen, bevæges bort fra sin midterposition. P.D.W.A. kontakten aktiverer en advarselslampe på instrumentbordet (Fig. 2), som er serie/parallel forbundet med olie advarselslampen. Som sådan vil bremse fejl advarselslampen og olietryks advarselslampen, såfremt bremserne arbejder korrekt, begge slukkes, når motorens hastighed øges til over tomgangshastighed (hvilket giver en regulær sikring for at bremse advarselslampen virker). I tilfælde af en partiell bremse fejl, bliver bremse advarselsystemet direkte forbundet til stel, hvorfedt advarselslampen lyser klart.

Udluftning af Hydraulisk Bremse System Generelt

Hvis luft har fået adgang til et af de hydrauliske bremse systemer, vil kun det system, hvori luften er kommet, behøve udluftning. (Venstrestyrede vogne—under udluftning må der, som beskrevet i den følgende fremgangsmåde, igagttages den største forsigtighed for at undgå at bevæge skyderen bort fra sin midterposition. Skulle skyderen imidlertid alligevel have

bevæget sig under udluftning eller som følge af en fejl, må skyderen igen centreres ved at udføre funktionere 5—9, nævnt på den følgende side).

Forberedelse til Udluftning

Inden udluftning af bremserne påbegyndes, må der sikres at alle udluftningsnipler er rene og at reservoaret, idet der drages omsorg for, at der ikke ved afmontagen af reservoirdæksets kommer snavs i væsken, er efterfyldt med ny hydraulisk væske. Hold, under udluftningen, væskestanden over skillevæggen i reservoaret. Benyt ikke væske, udluftet fra systemet, til efterfyldning. Brug kun ny væske fra en lufttæt beholder og sæt låget på beholderen igen efter brugen.

Fremgangsmåde

Begynd med den bremse, af det par som skal udluftes, der er længst borte fra hovedcylinderen. Hvis begge systemer skal udluftes, udluftes de bageste bremser først. Når bagbremserne udluftes, løsnes håndbremsen og bremse justerskruen drejes for at låse bremseskoene mod tromlen. Efter endt udluftning justeres bremserne som beskrevet på side 58.

1. Påsæt en gummislange med en indvendig diameter på ca. $\frac{1}{4}$ " (6 mm.) på bremse udluftningsniplen og tillad slangens modsatte ende at hænge nedskænet i en ren beholder, delvis fyldt med ren bremsevæske.
2. Løsn udluftningsniplen tilstrækkeligt til at væsken kan pumpes ud (en halv omgang er normalt tilstrækkeligt).

REGELMÆSSIG VEDLIGEHOLDELSE

3. Træd på bremsepedalen og lad den returnere langsomt, idet der lægges mærke til, at kun et LET pedaltryk er nødvendigt og at pedalen IKKE må trædes igennem til enden af vandringen. (Yderligere må pedalen på venstrestyrede vogne aldrig "prøves" indtil al luft er ude og systemet er helt udluftet, da begge handlinger vil bevirke, at skyderen bevæges og aktiverer kontakten). Idet der holdes en lille pause mellem hvert pedaltryk, fortsættes pumpningen indtil al luft er blevet udladt fra udluftningsniplen (tilkendegivet ved, at bremsevæsken som pumpes ud i beholderen er fuldstændig fri for luftbobler).
4. Luk udluftningsniplen medens pedalen er trykket ned og gentag samme fremgangsmåde ved den anden bremse.
8. Udøv et roligt og konstant tryk på pedalen, indtil bremseadvarselslampens lysstyrke bliver svagere og olie advarselslampen tændes. (Et klik skulle kunne føles i pedalen, når skyderen returnerer til sin midterstilling).
9. Spænd udluftningsniplen.

BEMÆRK: Hvis pedalen er blevet trykket for hårdt, vil skyderen bevæges til den modsatte side af ventilen, der medfører, at proceduren må gentages ved en bremse i den modsatte ende af vognen.

Koblings og Bremseslanger

Hver 10.000 Km., kontrolleres og udskiftes defekte slanger. Kontroller, at rør og slanger har tilstrækkelig afstand til at hindre gnidning mod andre komponenter, i særdeleshed, når forhjulene drejes helt ud i yderstillingen til begge sider.

Udluftning af Koblings Systemet (Fig. 59 og 86)

Når en rørførbindelse har været afmonteret, eller en del af det hydrauliske koblings system har været adskilt, må al luft udluftes fra systemet på følgende måde:

5. Monter en gummislange, som beskrevet i ovennævnte punkt 1, på en bremse udluftningsnippel i den modsatte ende af vognen end den som lige er blevet udluftet.
6. Åbn udluftningsniplen.
7. Sæt tændingen til, men START IKKE MOTOREN. (Bremse advarselslampen vil lyse, medens olietryks advarselslampen vil forblive slukket).
1. Rens hovedcylinderens hals og dæksel.
2. Aftag dækslet og efterfyld med ny hydraulisk væske. (Væskestanden må ikke på noget tidspunkt, under den følgende fremgangsmåde, falde til under halv fuldt).

REGELMÆSSIG VEDLIGEHOLDELSE

3. Rens koblings cylinderens udluftningsnippel (Fig. 86) og påsæt en gummislange med ca. $\frac{1}{4}$ " (6 mm.) indvendig diameter, og lad slangens modsatte ende hænge ned i en beholder delvis fyldt med ren hydraulisk væske.
4. Løsn udluftningsniplen tilstrækkeligt til at væsken kan pumpes ud (en halv omgang vil normalt være nok).
5. Træd koblingspedalen ned, tag foden bort og tillad pedalen at gå tilbage af sig selv. Idet der holdes en lille pause mellem hvert, tryk på pedalen, fortsættes pumpningen, indtil al luft er blevet udladt fra systemet (tilkendegivet ved, at væsken som pumpes ud i beholderen er fuldstændig fri for luftbobler).
6. Spænd niplen, medens pedalen er trådt ned.

Vacuum Servo Enhed

Triumph TR5 er forsynet med en bremse servo enhed hvilken, ved at benytte undertrykket i motorens manifold, forstærker trykket, som anvendes på bremsepedalen.

Servo enheden er direkte forbundet mellem pedalen og hovedcylinderen. Systemet er arrangeret således, at vognen, hvis servo systemet af en eller anden grund skulle blive uvirksomt, alligevel kan bremses, hvilket dog kræver et væsentligt hårdere tryk på bremsepedalen.

ADVARSEL: På grund af ovennævnte er det meget farligt at lade vognen løbe i frigear eller på anden måde manøvrere med denne, uden motoren er i gang.

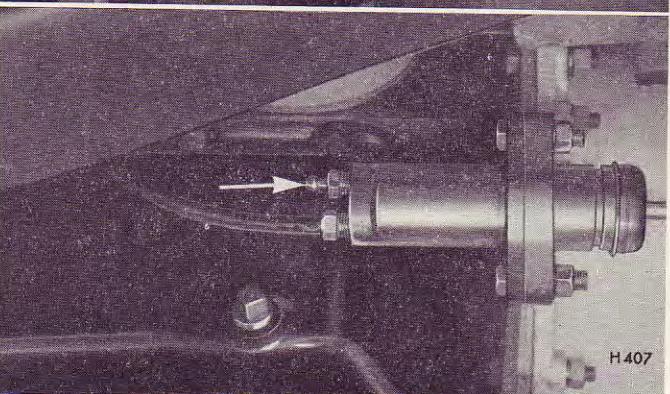
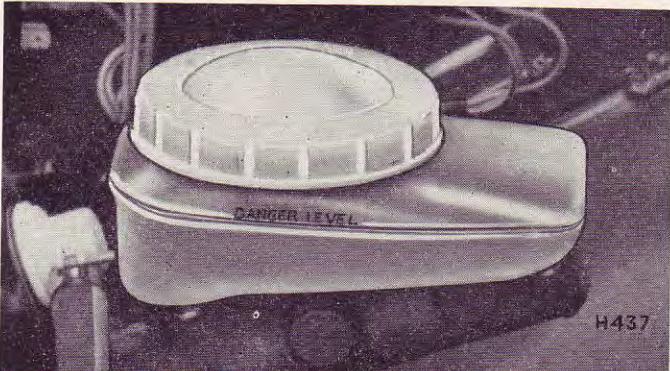
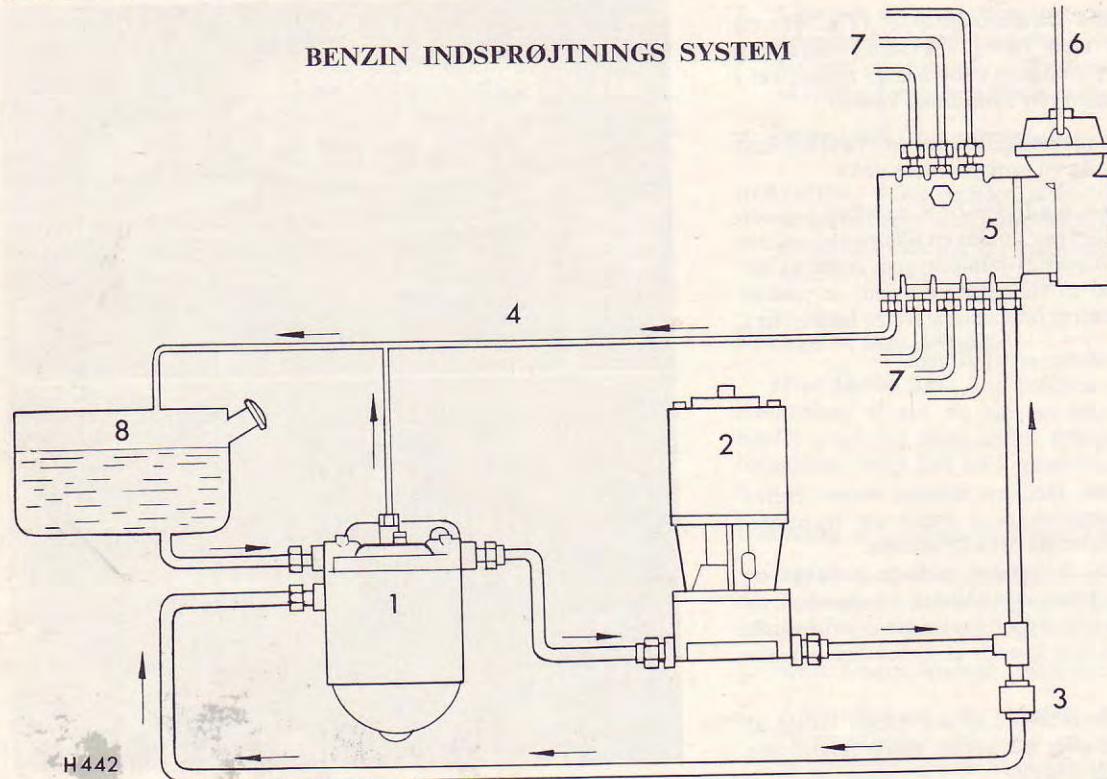


Fig. 85 (øverst) Fig. 86 (nederst)

REGELMÆSSIG VEDLIGEHOLDELSE

BENZIN INDSPROJTNINGS SYSTEM



NØGLE TIL FIG. 87

1. Filter
2. Motordrevet pumpe
3. Reduktions ventil
4. Overløbs brændstof
5. Blandings fordeler kontrol enhed
6. Forbindelse til manifold
7. Til dyser
8. Benzin tank

\longrightarrow Brændstof gennemstrøms retning

Fig. 87

Generelt

På Triumph TR5 er det konventionelle karburerings system erstattet af et benzin indsprøjtningssystem.

Dette system leverer præcist afmålte og synchroniserede benzinkmængder til luftindtagene, i form af en fint forstøvet stråle, via indsprøjtningssyserne. Blandingen bliver komprimeret og gnist antændt på konventionel måde.

Konstruktionen af det benyttede udstyr er af en sådan karakter, at alle justeringer, med undtagelse af tomgangsjustering, beskrevet på side 54, kun bør foretages af de uddannede teknikere beskæftiget ved autoriserede Triumph importører eller forhandlere.

Den regelmæssige vedligeholdelse er begrænset til udskiftning af brændstof filter elementer (se side 51), samt til et komponent eftersyn ved 60.000 Km., hvilket må udføres af Triumph importører eller forhandlere.

Beskrivelse af Kredsløbet (Fig. 87)

En motordrevet pumpe (2) suger brændstof fra tanken gennem et papir element filter (1). Pumpen opbygger tryk på brændstoffet og et konstant linietryk oprettholdes af en reduktions ventil (3), som tillader overskydende brændstof at returnere til tanken. En blandings fordeler er placeret ved siden af, og drevet i forbindelse med, strømfordeleren.

Blandingsfordeleren leverer nøjagtigt afmålte og tidsbestemte brændstof ladninger til hver indsprøjtningssyse efter tur. Benzinkmængden, som tilføres syserne, er kontrolleret af en indbygget blandings kontrol enhed styret af undertrykket i motorens manifold.

SMØRE SKEMA

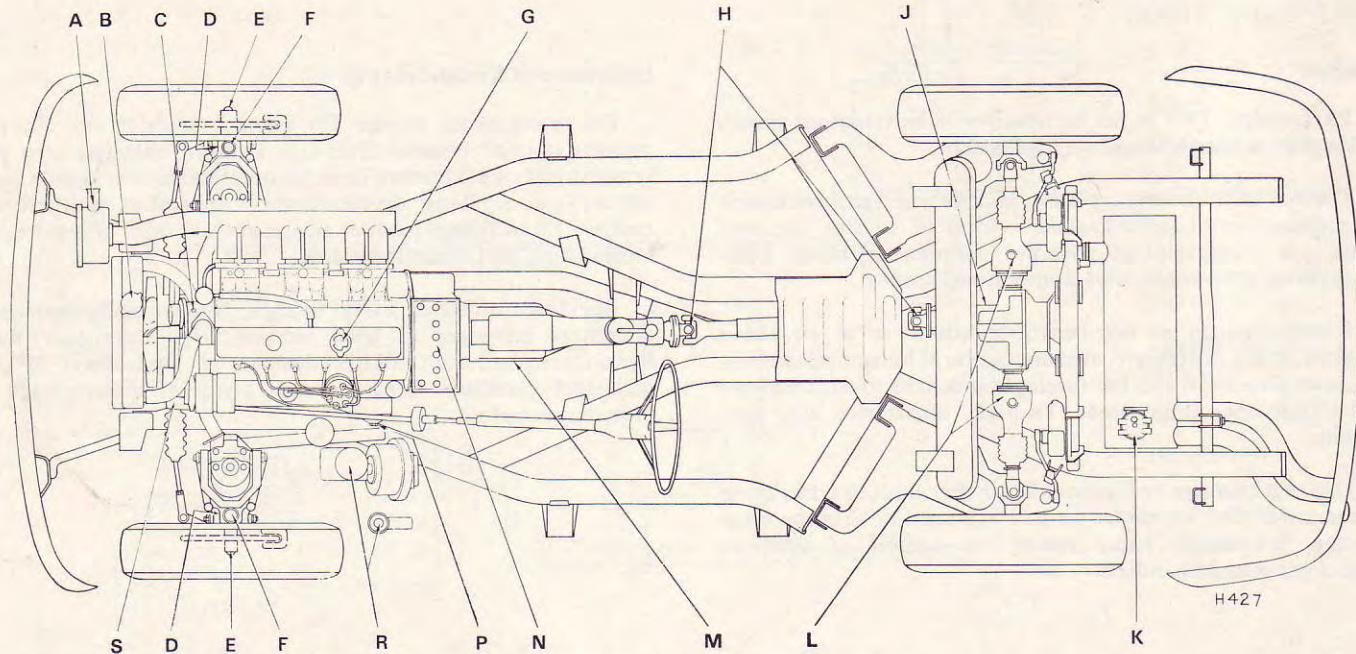


Fig. 88

SMØRINGS OVERSIGT

Skema Ref.	Enheder	Beskrivelse	Side Ref.		Intervaller Km. × 1000
A	Luft filtre	Rens	49	—	10
		Udskift	49	—	20
B	Køler	Efterfyld	45	Ugentlig	
C	Vandpumpe	Fedt	54	—	20
D	Nederste styrespindel led	Fedt	56	—	10
E	Fornav	Juster	55	—	20
F	Øverste kugle led	Fedt	56	—	10
G	Motor olie sump	Efterfyld	45	Daglig	
		Aftap og påfyld ny olie	48	—	10
H	Kardan aksel	Fedt	54	—	10
J	Differentiale	Efterfyld	52	—	10
K	Brændstof filter	Skift element	51	—	20
L	Driv aksler	Fedt	54	—	10
M	Transmission	Efterfyld	52	—	10
N	Batteri	Efterfyld	46	Månedlig	
P	Olie filter	Forny element	48	—	20
R	Hoved cylinder—Kobling	Efterfyld	46	Månedlig	
	Hoved cylinder—Bremse	Kontroller	46	Ugentlig	
S	Tandstangs enhed	Fedt	56	—	20

ANBEFALEDE SMØREMIDLER (BRITISKE ØER)—ANTI-FRYSE VÆSKER

(De anbefalede produkter er ikke opstillet i preference orden)

KOMPONENT	BP	CASTROL	DUCKHAM'S	ESSO	MOBIL	PETROFINA	REGENT	SHELL	
*MOTOR OG OLIE KANDE	Super Visco-Static 10W/40	Castrolite	Duckham's Q20-50	Esso Extra Motor Oil 10W/30	Mobiloil Special 10W/30 or Mobiloil Super 10W/40	Fina Multigrade Motor Oil SAE 10W/30	Havoline 20/20W or Havoline 10W/30	Shell Super Motor Oil	
GEARKASSE OVERDRIVE OG DIFFERENTIALE	Gear Oil SAE 90 EP	Castrol Hypoy	Duckham's Hypoid 90	Esso Gear Oil GP 90/140	Mobilube GX 90	Fina Pontonic MP SAE 90	Multigear Lubricant EP90	Shell Spirax 90EP	
FOR & BAGNAV BAGESTE KABLER FEDT PISTOL	Energrease L2	Castrolease LM	Duckham's LB 10	Esso Multigear Grease H	Mobilgrease MP	Fina Marson HLT2	Marfak All-Purpose	Shell Retinax A	
		*HVOR VOGNEN PÅTÆNKES BENYTET TIL BANEKØRSEL ELLER ANDRE KRÆVENDE KONKURRENCE OPGAVER ER DET TILRÅDELIGT, I BETRAGTNING AF DEN DERAF FØLGENDE FORHØJEDE OLIE TEMPERATUR, AT BENYTTE HØJ-VISKOSITETS OLIER							
KOBLINGSSYSTEM	CASTROL GIRLING CRIMSON KOBLING OG BREMSE VÆSKER. HVOR DISSE ANBEFALEDE PRODUKTER IKKE KAN TILVEJEBRINGES, MÅ ANDRE VÆSKER SOM OPFYLDER SAE 70 R3 SPECIFIKATION BENYTTE								
ANBEFALEDE ANTI-FRYSE VÆSKER	Smith's Bluecol	BP Anti-Frost	Castrol Anti-Freeze	Duckham's Anti-Freeze	Esso Anti-Freeze	Mobil Permazone	Fina Thermidor	Regent PT Anti-Freeze	Shell Anti-Freeze
		HVOR DISSE FORETRUKNE VÆSKER IKKE KAN FREMSKAFFES, MÅ ANDRE SOM OPFYLDER BSI 3151 ELLER 3152 SPECIFIKATIONER BRUGES							

ANBEFALEDE SMØREMIDLER (OVERSØISKE LANDE)—ANTI-FRYSE VÆSKE

(De anbefalede produkter er ikke opstillet i preference orden)

KOMPO- NENT	LUFT TEMP.		API BETEG- NELSE	BP		CASTROL		DUCKHAM'S	ESSO	MOBIL	PETROFINA	SHELL	TEXACO CALTEX						
	°C.	°F.											Havoline 40	Havoline 30	Havoline 20W/40				
*MOTOR OG OLIE- KANDE	over 20	over 70	MM eller MS	Energol SAE 40	Visco-Static Visco-Static Long-Life	Castrol 40 HD	Castrolite XL 20W/40	Q20-50	Esso Extra Motor Oil 20W/40	Mobil oil Special 10W/30 or Mobil oil Super SAE 10W/40	Fina Multigrade SAE 20W/30	Shell Super Motor Oil	Havoline 10W/30	Havoline 40	Havoline 30	Havoline 20W/40			
	0 til 20	30 til 70	MM eller MS	Energol SAE 30		Castrol 30 HD	Castrolite 10W/30		Esso Extra Motor Oil 10W/30										
	-10 til 0	10 til 30	MM eller MS	Energol SAE 20W		Castrol 20 HD	Castrolite 10W/30	Q5500	Esso Extra Motor Oil 10W/30	Fina Multigrade Motor Oil SAE 10W/30	Fina Multigrade SAE 10W/30								
	under -10	under 10	MM eller MS	Energol SAE 10W		Castrol 10 HD	Castrolite 10W/30		Esso Extra Motor Oil 10W/30										
GEARKASSE OG ODRIVE DIFFEREN- TIALE	over 0	over 30	GL 4	Gear Oil SAE 90 EP	Castrol Hypoid	Castrol Hypoid	Duckham's Hypoid 90	Esso Gear Oil GP 90	Mobilube GX 90	Fina Pontonic MP SAE 90	Shell Spirax 90 EP	Multigear Lubricant EP 90	Havoline 10W	Havoline 10W	Havoline 20/20W	Havoline 20W/40			
	under 0	under 30	GL 4	Gear Oil SAE 80 EP		Castrol Hypoid Light	Duckham's Hypoid 80	Esso Gear Oil GP 80	Mobilube GX 80	Fina Pontonic MP SAE 80									
FOR- OG BAGNAV BREMSE KABLER FEDT PISTOL			Energrease L2		Castrolease LM		Duckham's LB 10	Esso Multi-Purpose Grease H	Mobilgrease MP	Fina Marson HTL 2	Shell Retinax A	Marfak All Purpose							
			*HVOR VOGNEN PÅTÆNKES BENYTET TIL BANEKØRSEL ELLER ANDRE KRÆVENDE KONKURRENCE OPGAVER ER DET TILRÅDELIGT, I BETRAGTNING AF DEN DERAF FØLGENDE FORHØJEDE OLIE TEMPERATUR, AT BENYTTE HØJ-VISKOSITETS OLIER																
KOBLING OG BREMSE RESERVOIR			CASTROL GIRLING CRIMSON KOBLING OG BREMSE VÆSKER. HVOR DISSE ANBEFALEDE PRODUKTER IKKE KAN TILVEJEBRINGES, MÅ ANDRE VÆSKER SOM OPFYLDER SAE 70 R3 SPECIFIKATIONER BENYTTE																
ANBEFALEDE ANTI-FRYSE VÆSKER	Smith's Bluecol		BP Anti-Frost		Castrol Anti-Freeze		Duckham's Anti-Freeze	Esso Anti-Freeze	Mobil Permazone	Fina Thermidor	Shell Anti-Freeze	Startex							
	HVOR DISSE FORETRUKNE VÆSKER IKKE KAN FREMSKAFFES, MÅ ANDRE SOM OPFYLDER BSI 3151 ELLER 3152 SPECIFIKATIONER BRUGES																		

GENERELLE SPECIFIKATIONER

GENERELLE SPECIFIKATIONER

Motor			
Cylinder antal	6	Luft filtre	Udskifteligt papir element
Boring	74,7 mm.	Krumtaphus udluftning	Lukket kredsløb—kontrolleret af udstrømningsventil mellem ventil-dæksel og manifold
Slaglængde	95 mm.		
Slagvolumen	2498 c.c.		
Stempel areal	263 cm. ²		
Kompressions forhold	9,5 : 1		
Ventil tolerancer (kold)	0,010 in. 0,25 mm.		
Ventil timing	Indsugning og udstødnings ventiler ens åben ved Ø.D.		
 Smøring (Motor)			
Pumpe	Høj-kapacitets, ekcentrisk rotor	Tændings System	Lucas HA12
Filter	“Full flow” type med udskifteligt element	Tændspole	Lucas 22D6
		Strømfordeler	0,015 in. (0,4 mm.)
		Kontakt afstand	Mod-uret
		Rotations retning	1 - 5 - 3 - 6 - 2 - 4
		Tændings orden	Champion N9Y
		Tændrør	0,025 in. (0,63 mm.)
		Gnist-gab	11 grader F.Ø.D.
		Fortænding (Statisk)	
 Kølesystem	Tryk “no loss” system omfattende et halvgennemsigtigt plastic overløbs reservoir	 Elektrisk System	
Cirkulation	Vandpumpe drevet af “V” rem	Volt	12
Ventilator	8 blades, 31,68 cm. dia.	Polaritet	Negativ stel
		Sikringer—dåse	35 amp.
 Brændstof System	Lucas benzin indsprøjtning	Batteri—type	Lucas BT9A
Pumpe	Lucas elektrisk løftepumpe	—kapasitet	20 Timer
Manifold	Tre dobbelte indsgugnings manifold med seks gasspjæld	ydelse	57 amp. timer
		—plader pr celle	9
		—normal lade	
		ydelse	5 amp.

GENERELLE SPECIFIKATIONER

Alternator—type —max. effekt	Lucas 15AC 28 amp.	Hjul	Stålplade type med immitterede magnesium kapsler. Trådegerhjul—center låse møtrik (ekstra udstyr) i forbindelse med slange monterede dæk. Fælg type $4\frac{1}{2}$ J
Alternator kontrol enhed	Lucas 4TR		
Starter solenoid	Lucas 4ST		
Starter motor	Lucas M35G		
Blink relæ	Lucas 8FL. 4.1A		
Bremse tryk differential kontakt (V.S.)	Lockheed	Dæk	Dunlop SP41 165HR—15
Advarselsblink relæ (Kun V. Styring)	Signal—Stat 180	Dæktryk	Michelin 165HR—15 "XAS"
Advarsels relæ (Kun V.S.)	Lucas 6RA		Se side 26
Benzin og temperatur målere	Smiths bi-metal modstand	Bremse System	Girling hydraulisk direkte virkende servo og tandem hoved cylinder aktiverer for- og bagbremserne uafhængigt
Olietryks indicator kontakt arb. tryk	4,7—7,5 lb. in. ² (0,33—0,53 Kg./cm. ²)	For	Caliper skive 27,62 cm. dia.
		Bag	Tromler 22,9 cm. dia. × 4,45 cm.
Transmission	Diagram type $8\frac{1}{2}$ in. dia.	Belægningsareal—for	174,2 cm. ²
Kobling	Fire fremad og en bak udveksling	Bremseareal—for	1483,8 cm. ²
Gearkasse	Synchromesh på alle fremad udvekslinger	Belægningsareal—bag	419,3 cm. ²
Udvekslinger	Top 3die 2den 1ste Bak	Bremseareal—bag	638,7 cm. ²
Total udvekslinger	1,00 1,33 2,01 3,14 3,22	Total belægningsareal	522,8 cm. ²
Overdrive	3,45 4,59 6,94 10,83 11,11	Total bremseareal	2130,0 cm. ²
Udveksling	Laycock de Normanville	Maksimum retardation	0,98 G
Differentiale	0,82		
	Halv-flydende drivaksler, tre styks støbning. Hypoid spiral forstanding, 3,45 : 1 udveksling	Chassis Data	Kanal stål presning af kassesektion side vanger forstærket af korsvanger

GENERELLE SPECIFIKATIONER

Akselafstand	2240 mm.	Kølesystem (incl. overløbs reservoir) med varme apparat	
Sporvidde—for —bag	1251 mm. 1239 mm.		6,2 Liter
Frihøjde	152 mm.		
Vende diameter	10,1 m.		
Styre enhed	Tandstang $3\frac{1}{4}$ ratomdrejning fra yderstilling til yderstilling		
Hjulophængning			
For	Lav-frekvens svingende uafhængig ophængnings system. Patenteret bund bønsning og top kugle monterede hjul spindler. Skruefjedre kontrollerede af teleskop støddæmpere. Koniske rullelejer i navene.	Udvendige Dimentioner	
Bag	Halv-bugserede uafhængige ophængs arme med skruefjedre kontrolleret af stempel støddæmpere. Fastgjort på ramme via gumibøsnings hængsler og med gummi isolerede fjedre	Total længde	3902 mm.
Kapaciteter			
Benzin tank	51 Liter	Bredde	1470 mm.
Motor sump	4,52 Liter	Højde med kaleche oppe (ubelastet)	1270 mm.
Gearkasse fra tør	1,13 Liter	Højde med kaleche nede (ubelastet)	1170 mm.
Gearkasse og o/drive	2,0 Liter		
Differentiale	1,41 Liter		
Vægt (cirka)			
		Tør (excl. ekstra udstyr)	938 Kg.
		Køreklar (incl. benzin, olie vand og værktøj)	1034 Kg.
		Maksimum total vægt	1226 Kg.
Hastigheds Data			
		O/D	O/D
		Top	Top
	ved hastighed på: 10 Km/t.	3die	3die
		2den	2den
	Hastighed ved 1.000 omdr./m.	1ste	
		240	296
	Hastighed ved 762 m./min., stempel- hastighed i top gear	319	393
		482	896
		136,8 Km./t.	940

INDHOLDSFORTEGNELSE

	<i>Side</i>		<i>Side</i>		<i>Side</i>
Advarselsblink indicator ..	9	Chassis data ..	68	Hjul og dæk ..	..
Advarselsblink kontakt ..	9	Chassis numre ..	4	Horntryk ..	..
Advarselslamper ..	..	Choker (koldstarts reg.) ..	10	Hydraulisk system ..	..
Amperemeter ..	..	Differentiale ..	52	Håndbremse arm ..	..
Anbefaede hastighedsbegränsninger ..	..	Dimensioner ..	69	Håndbremse justering ..	..
Anbefaede smøremidler ..	63, 66	Dæk ..	25, 26, 46	Inderste drivaksler ..	..
Anbefalet brændstof ..	..	Efterspændings kontrol ..	56	Instrumentbelysning ..	..
Anti-fryse væsker ..	..	Elektrisk kontrol ..	53	Instrumentbelysningens modstand ..	10
Askebægre ..	..	Elektrisk system ..	30	Instrument panel ..	..
Bagagerumslås ..	..	Elektro svejsning ..	36	Kaleche ..	..
Bagbremse justering ..	..	Fjernlys kontrollampe ..	12	Kapaciteter ..	..
Bageste blink- og bag/stop lygter ..	40	Forlygter ..	39	Kardanaksel ..	..
Baklygter ..	..	Fornavs justering ..	55	Kilometertæller ..	..
Batteri ..	..	Forreste blinklygter ..	40	Koblings hovedcylinder ..	..
Benzin indsprøjtningssystem ..	46	Forreste bremseblokke ..	57	Koblings og bremseslanger ..	59
Benzinmåler ..	..	Forreste parkeringslygter ..	40	Koblings udluftning ..	59
Benzin påfyldningsdæksel ..	17	Fortegnelse over afsnit ..	5	Køler ..	..
Betjeningsgreb og instrumenter ..	8	Frost beskyttelser ..	29	Kølesystem ..	..
Blinklys kontakt ..	..	Gearstang ..	12	Kørsel fra ny ..	..
Blinklys kontrollampe ..	..	Generelle specifikationer ..	67	Lade kontrollampe ..	..
Blæser kontakt ..	..	Handskerumslås ..	10	Lade system ..	..
Bremse hovedcylinder ..	..	Hastighedsbegränsninger ..	43	Lednings diagrammer ..	..
Bremse udluftning ..	..	Hjul indstilling ..	25, 53	Luftfilter ..	..
Bremse vedligeholdelse ..	..			Luftfordelings kontrol ..	..
Brug af donkraft ..	..			Lygte enheder (Sealed beam) ..	39
Brændstof filter ..	..			
	51				

INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side		Side		Side			
Lygte justering ..	39	Rutine service ..	..	44	Triptæller ..	..	..	13
Lygter ..	40	Service, 1.000 Km.	..	47	Triptæller annullering ..	..	..	12
Lynladning ..	36	Side blinklygter ..	..	40	Trådegerhjul ..	..	..	24
Lyskontakt ..	9	Side markeringsslygter ..	..	40	Tændings rækkefølge ..	..	..	65
Låse og nøgler ..	16	Sikkerhedssele ..	..	14	Tændings/starter kontakt ..	..	..	10
		Sikringsdåse ..	..	34	Tændrør ..	..	..	51
Motor—daglig kontrol ..	45	Sikrings kredsløb ..	..	34	Udblæsnings system ..	..	..	53
Motor olieskift ..	48	Skive bremseblokke ..	..	57	Underste styrespindel ..	..	..	56
Nedblændings kontakt ..	12	Smørings oversigt ..	..	65				
Mummerplade lygter ..	41	Solskærme ..	..	13	Vacuum servo ..	..	..	60
Oliefilter element ..	48	Speederer, bremse- og koblings			Vandpumpe ..	..	..	54
Oliemålepind ..	45	pedaler ..	..	12	Varme kontrolgreb ..	..	..	11
Olietryks kontrollampe ..	13	Speedometer ..	..	8	Vask ..	..	..	21
Olietryks måler ..	9	Starter motor ..	..	38	Vedligeholdelse af karrosseriet ..	..	..	21
Omdrejningstæller ..	9	Starter solenoid (relæ) ..	..	38	Vekselstrøms dynamo ..	..	..	36
Overdrive enhed ..	43	Strømfordeler ..	..	53	Vekselstrøms dynamo kontrolen-			
Overdrive kontakt ..	8	Strømfordeler kontakter ..	..	53	hed ..	..	..	36
Periodisk kontrol ..	45	Surrey top ..	..	20	Ventilatorrems justering ..	..	..	52
Pære skema ..	35	Tandstang ..	..	56	Ventilsæder ..	..	..	49
Pære udskiftning ..	40	Temperaturmåler ..	..	9	Ventil tolerance ..	..	..	50
Radio støjdæmpning ..	35	Tilkørsel ..	..	42	Vindspejlsvasker ..	..	..	28, 45
Regelmæssig vedligeholdelse ..	45	Tomgang ..	..	54	Vindspejlsvasker kontakt ..	..	..	8
Reservehjul ..	22	Tonneau dækken ..	..	19	Vindspejlsvisker kontakt ..	..	..	8
		Topstykke møtrikker ..	..	50	Vægt ..	..	..	70
		Torpedo klapventil ..	..	10	Øverste kugleled ..	..	..	56
		Transmission ..	..	52				

