

TRIUMPH
HERALD 1200, 12/50, VITESSE
ET
SPITFIRE
MANUEL D'ATELIER

NUMERO DE PIECE 511243



Publié par le
SERVICE ENTRETIEN
STANDARD-TRIUMPH SALES LIMITED

Membre de la Leyland Motor Corporation

COVENTRY ANGLETERRE

INTRODUCTION

Ce manuel d'atelier, qui se compose de feuilles détachées, a été compilé à l'attention des distributeurs et concessionnaires Standard-Triumph du monde entier pour leur permettre d'effectuer, dans les meilleures conditions possibles, les réparations et l'entretien des modèles Herald 1200, 12/50, Vitesse et Spitfire.

Les renseignements susceptibles d'être les plus utiles sont donnés dans les pages préliminaires qui comprennent : l'introduction, les spécifications générales, les numéros de référence des organes principaux, les dimensions du véhicule, les couples de serrage des écrous, les outils spéciaux, les lubrifiants recommandés, un tableau de graissage et la mise sur cric.

Ce manuel est non seulement basé sur le système de division par groupes utilisé pour les feuilles de renseignement de service et pour les manuels d'atelier précédents, mais contient également un groupe supplémentaire désigné par le numéro "0". Ce groupe donne des recommandations pour le rodage, des instructions détaillées pour effectuer "l'examen avant livraison", les opérations du graissage périodique et de l'entretien régulier mentionnées au verso des bons du "Carnet de bons pour l'entretien" fourni avec chaque voiture neuve. Un tableau de graissage se trouve dans cette section.

Les méthodes de démontage, d'assemblage et de réglage pour tout le véhicule sont divisées en six groupes numérotés de un à six. Chacun de ces groupes traite d'un organe principal et des pièces s'y rapportant, sauf le groupe six qui traite exclusivement du système électrique. Les dimensions et caractéristiques détaillées se trouvent au début de chaque groupe.

Outils spéciaux

L'utilisation des outils spéciaux mentionnés dans le texte permet d'effectuer les réparations d'une manière appropriée et efficace. En fait, certaines opérations ne peuvent être effectuées sans employer ces outils, par exemple en ce qui concerne l'assemblage du différentiel. Les distributeurs sont donc priés de vérifier s'ils possèdent tous les outils énumérés sur la liste fournie et de commander ceux dont ils ont besoin.

Numérotation des pages et des sections

Le titre qui se répète en haut des pages indique le nom de la section dans un groupe particulier. Par exemple, le groupe qui contient quatre sections, à savoir : Moteur, Système de refroidissement, Système d'alimentation et Système d'échappement, ces sections étant numérotées de 1 à 4 respectivement.

Le numéro du groupe est indiqué en haut et à droite de chaque page et il est suivi d'un point.

Le numéro de chaque section est placé après le point et il suit le numéro de groupe.

Les deux chiffres situés après le numéro servent à identifier la page dans une section particulière, ainsi la page 5 de la section "Système de refroidissement" sera indiquée comme suit : 1.205.

Renseignements de service et amendements

REMARQUE : les feuilles de renseignements de service et les avis d'amendements adressés aux concessionnaires uniquement ne doivent pas être accessibles au public.

Après la parution de ce manuel, les modifications de construction, les changements de méthodes et les avis d'amendements seront publiés sous forme de "Feuilles de renseignements de service" qui seront adressés régulièrement à tous les concessionnaires officiels. Si les conditions existantes sont modifiées ou si des renseignements supplémentaires doivent être communiqués, de nouvelles pages seront envoyées avec chaque avis d'amendement numéroté consécutivement. Cet avis donnera également des détails sur les pages et les groupes affectés. Voir page 31.

Afin que ce manuel soit bien à jour, nous conseillons aux distributeurs et concessionnaires d'inscrire le numéro d'amendement, le numéro de page et le numéro de groupe dans la colonne appropriée de la page précédant le groupe "0", au fur et à mesure que les pages contenant les amendements sont insérées. Ainsi tout numéro d'amendement manquant apparaîtra immédiatement et il sera alors possible de demander les feuilles n'ayant pas été envoyées.

Temps prévu pour les réparations

Les opérations énumérées dans les "Temps prévus pour les réparations" concernent celles décrites dans ce manuel. Le temps indiqué en face de chaque opération a été calculé en effectuant ces opérations sur un véhicule standard et en utilisant des outils spéciaux lorsque ceux-ci sont spécifiés. Le "Barème des temps prévus pour les réparations" qui doit être employé avec ce manuel est imprimé sous forme de publication séparée qui peut être obtenue sous le numéro de pièce 511225 à la Division Pièces de Rechange.

TRIUMPH
HERALD, VITESSE
et
SPITFIRE
MANUEL DE REPARATION

GROUPE 0

TRIUMPH

HERALD, VITESSE 6

et

SPITFIRE

GROUPE 0

TABLE DES MATIERES

	Page
Section 1	
Rodage de la voiture neuve	0.102
Section 2 : Entretien	
Examen avant livraison	0.201
Entretien périodique	0.202
Service gratuit des 1600 km	0.203
Graissage périodique et entretien régulier des 10000 km	0.204
Graissage périodique et entretien régulier des 20000 km	0.208
Tableau de lubrification	0.211
Section 3	
Spécifications générales	0.301
Numéros de série	0.308
Codes de peinture et de garnitures intérieures	0.311
Outillage spécial	0.312
Couples de serrage	0.313
Dimensions du véhicule	0.315

RODAGE DE LA VOITURE NEUVE

Rodage (Recommandations générales)

On ne saurait trop insister sur l'importance d'un rodage correct, car pendant les 1,000 premiers kilomètres, les surfaces de travail du moteur neuf vont se roder. La puissance et les performances ne vont s'améliorer que si, pendant cette période vitale, le moteur a fait l'objet de soins attentifs.

Bien qu'aucune vitesse particulière ne soit prescrite durant la période de rodage, éviter de surcharger le moteur en lui imposant par exemple un plein régime en vitesse réduite ou lors d'un démarrage à froid. Le rodage doit être effectué progressivement et il n'y a aucun danger à laisser tourner le moteur assez vite si celui-ci est bien réchauffé et ne fatigue pas. Sélectionner toujours un rapport inférieur, si c'est nécessaire pour soulager le moteur.

Ne pas utiliser la puissance maxima du moteur avant d'avoir parcouru au moins 1000 kilomètres et, même à ce moment, ne le faire que pendant de courtes périodes. Prolonger ces périodes au fur et à mesure que le moteur devient plus sensible.

Après 1600 kilomètres, le moteur peut être considéré comme étant complètement rodé.

Afin d'éviter d'endommager un siège de soupape - le métal se stabilisant pendant la période de rodage - il est recommandé de roder les soupapes lorsque le moteur est encore relativement neuf.

Limites de vitesse recommandées (Spitfire)

Eviter de faire tourner le moteur trop vite, en particulier dans les rapports inférieurs. Il est conseillé au conducteur de ne pas demeurer continuellement à des régimes de moteur supérieurs à 5500 t/m dans n'importe quel rapport. Toutefois, lors de l'accélération par les différents rapports, il est possible d'atteindre 6000 t/m pendant de courtes périodes, cette vitesse étant indiquée par un secteur rouge sur le tachymètre.

Passage en rapport inférieur (Vitesse)

Si la voiture est équipée d'un overdrive, ne pas passer de 3ème overdrive en 3ème normale à plus de 110 kilomètres à l'heure.

CUSTOMER PREPARATION SERVICE

Commission Number..... Engine Number..... Date.....

Owner's Name.....

Address..... Registration Number..... Speedometer Reading.....

Every precaution has been taken at the factory to ensure that the car reaches the customer in the best possible condition. A few preparatory operations remain, however, which in the best interests of all, must be carefully carried out by the selling Distributor or Dealer before the car is handed to the customer.

Details of the preparation are as follows :

MECHANICAL

- ☐ 1. Check cooling system for leaks and top up radiator level as necessary.
- ☐ 2. Check carburetors and petrol system for leaks.
- ☐ 3. Check brake/clutch master cylinders fluid level and top up if necessary.
- ☐ 4. Check and adjust tyre pressures.

ELECTRICAL

- ☐ 1. top up battery with distilled water as necessary.
- ☐ 2. Check windscreen wiper operation.
- ☐ 3. Check operation of horn.
- ☐ 4. Check all instruments for operation.
- ☐ 5. Check flasher operation.
- ☐ 4. Check lamps for operation.

LUBRICATION

- ☐ 1. Check engine for correct oil level.

COACH

- ☐ 1. Fit front carpets and retainer strips.

GENERAL FINISH

- ☐ 1. Examine paintwork, touching-up as necessary.
- ☐ 2. Check interior trim and seats for cleanliness and slide(s) for correct operation.
- ☐ 3. Remove all masking tape and anti-corrosive preparation for chromium plating.
- ☐ 4. Wash and polish car, examine for leaks.

IMPORTANT

To avoid possible errors, mark the appropriate square as each operation is completed and record on the back of this form any points requiring special attention.

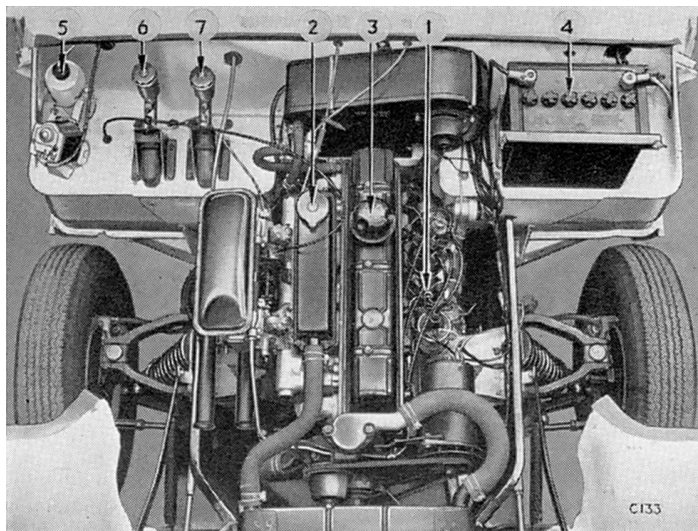


Fig 1. Vue sous le capot (Vitesse)

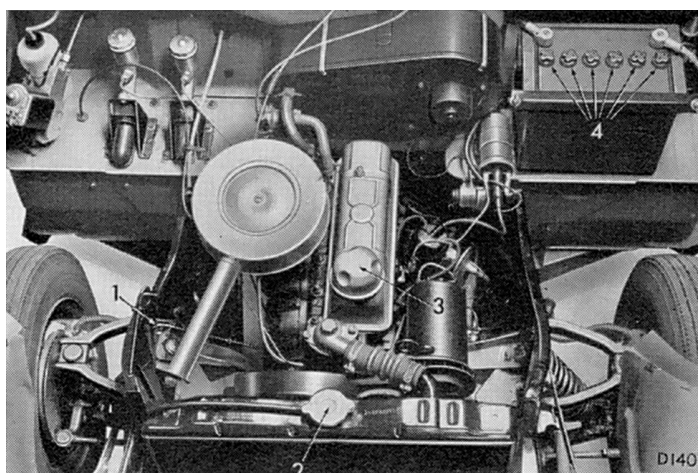


Fig 2. Vue sous le capot (Herald)

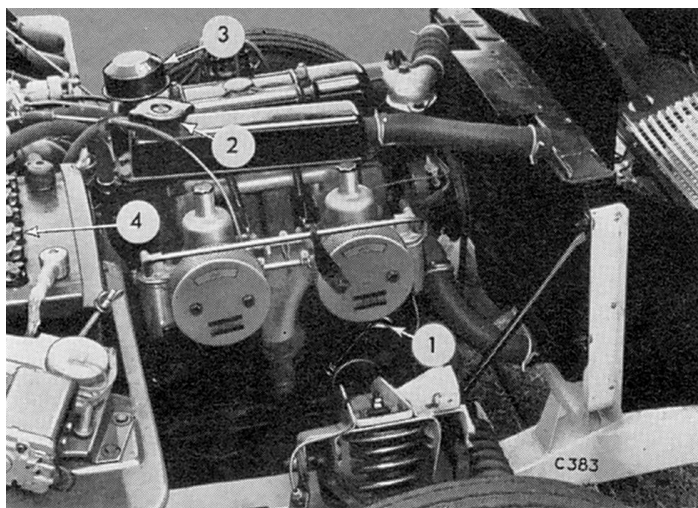


Fig 3. Vue sous le capot (Spitfire)

ENTRETIEN HEBDOMADAIRE

Moteur

Chaque semaine, ou tous les 500 km, retirer la jauge, l'essuyer et l'enfoncer complètement dans son logement, la sortir et lire l'indication. Si le niveau correspond à la marque inférieure, 1,13 litre sera nécessaire pour faire le plein par l'orifice.

Radiateur

Faire le plein du radiateur, jusqu'à ce que le niveau se trouve à un pouce sous le goulot de remplissage.

Ceci laissera l'espace nécessaire au réfrigérant pour se dilater lorsque le moteur se réchauffe, ce qui est particulièrement important si un mélange antigel est utilisé, le liquide n'étant ainsi pas perdu inutilement. Cela évite aussi la dilution qui résulterait d'un nouvel appoint.

ATTENTION : Si le moteur est chaud, dévisser d'un demi-tour le chapeau de remplissage (3), pour laisser la pression diminuer avant d'enlever complètement le chapeau.

ENTRETIEN MENSUEL

Pneus

Régler la pression des pneus d'après les conditions et les indications données à la page 10. Des renseignements complémentaires sont donnés à la Section 3 du groupe 4.

Batterie

Vérifier le niveau de l'électrolyte dans les éléments et, si nécessaire, ajouter de l'eau distillée par les bouchons (4) pour amener le niveau jusqu'en haut des séparateurs.

Vérifier les bornes de la batterie, et si nécessaire, les nettoyer et les recouvrir de graisse minérale. Enlever toutes traces de corps étrangers ou d'humidité du dessus de la batterie et s'assurer que les raccords et les fixations sont propres et serrés.

Maîtres-cylindres de frein et d'embrayage

Essuyer les chapeaux des maîtres-cylindres, les enlever et vérifier le niveau du liquide dans les réservoirs des maîtres-cylindres de frein et d'embrayage. Si nécessaire, faire le plein jusqu'à ce que le liquide soit de niveau avec la flèche située sur le côté des réservoirs. S'assurer que le trou d'aération de chaque chapeau n'est pas bouché avant de remettre les chapeaux sur les maîtres-cylindres.

REMARQUE : Au fur et à mesure que les garnitures des freins s'usent, le niveau du maître-cylindre tombe. Il est inutile d'ajouter du liquide pour compenser l'usure des garnitures. S'il est satisfaisant, établir la cause de la perte et effectuer immédiatement la réparation. Voir le groupe 3 "Purge du système hydraulique de frein et d'embrayage".

SERVICE GRATUIT DES 1.600 KILOMETRES

1. Bien lubrifier toutes les charnières de portières, le mécanisme de verrouillage du coffre à bagages, les charnières du capot, les serrures et cale-portes, les pivots de pédales, les commandes d'accélérateur, les guides du câble de frein à main et les moyeux arrière.
2. Enlever le bouchon situé à la partie inférieure des pivots de fusées, mettre un graisseur et remplir d'huile.
3. Changer l'huile du moteur, de la boîte de vitesses et du pont arrière.
4. Examiner et faire le plein si nécessaire :
 - (a) Niveau de l'eau dans le radiateur.
 - (b) Niveau de l'électrolyte de la batterie,
 - (c) Niveau du liquide hydraulique des systèmes de frein et d'embrayage,
(S'il est nécessaire de faire le plein, s'assurer qu'il n'y a pas de fuites).
 - (d) Amortisseurs de carburateurs S.U. (si montés).
5. Examiner et resserrer tous les écrous, en particulier ceux fixant la culasse, le collecteur d'échappement et du silencieux, l'ensemble de direction, les barres d'accouplement et leviers, le différentiel, les joints universels, les ressorts de suspension arrière, les supports de carrosserie et les fixations de la suspension.
6. Vérifier le serrage de l'attache du filtre à huile.
7. Vérifier et régler si nécessaire :
 - (a) le réglage de l'allumage,
 - (b) la courroie du ventilateur,
 - (c) le carburateur et ses commandes pour le ralenti,
 - (d) l'alignement des roues avant,
 - (e) les moyeux avant, les écrous de roues et la pression des pneus,
 - (f) le jeu des soupapes,
 - (g) les vis platinées du distributeur et les bougies,
8. Nettoyer et remplir l'épurateur d'air (type à bain d'huile), nettoyer la pompe à essence.
9. Régler les freins et l'embrayage si nécessaire.
10. Vérifier le fonctionnement de tout l'équipement électrique et régler les phares.
11. Vérifier et resserrer les boulons de fixation de la dynamo et du démarreur et les bornes.
12. Nettoyer les bornes de la batterie, les enduire de vaseline et vérifier le montage de la batterie, mais ne pas trop serrer les attaches de fixation.
13. Vérifier le serrage de toutes les conduites hydrauliques et s'assurer que les flexibles ne frottent pas.
14. Faire un essai sur route et signaler les défauts.
15. Essuyer les poignées de portières, les commandes et le pare-brise.

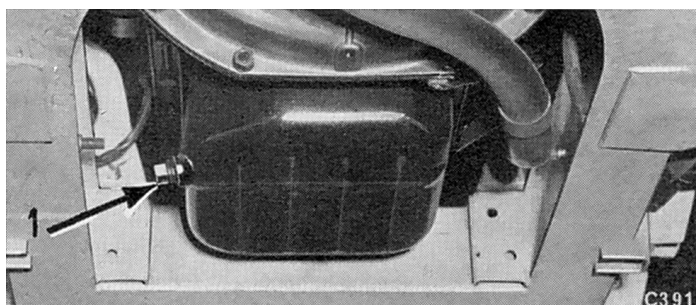


Fig 4. Position des câbles d'allumage (Vitesse)

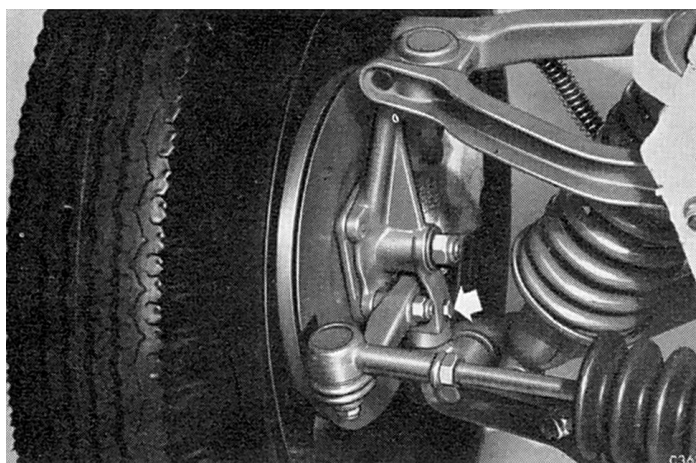


Fig 5. Pivots de fusée

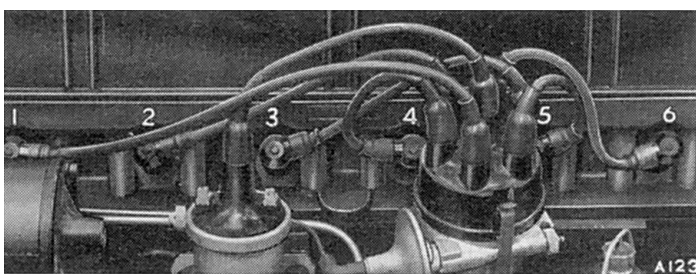


Fig 6. Position des câbles d'allumage (Vitesse)

10 000 Kilomètres

Tous les 10,000 kilomètres, effectuer le travail mentionné sous la rubrique "Vérifications journalières et hebdomadaires" ainsi que les opérations suivantes :

Changement de l'Huile du moteur

Vider le carter en enlevant le bouchon représenté par la flèche. Remettre le bouchon et remplir avec une huile de la qualité appropriée. La période de 10,000 kilomètres doit être réduite dans des conditions défavorables.

Conditions favorables : Parcours sur de longues distances avec peu ou pas de ralenti, sur bonnes routes, peu poussiéreuses.

Conditions normales : a. Fonctionnement par temps froid, surtout lorsque le moteur doit tourner au ralenti de manière appréciable.

Conditions défavorables : b. Dans des conditions très poussiéreuses, ne pas employer d'additif qui dilue l'huile ou nuit à son efficacité

Pivots de fusées

Enlever le bouchon représenté par la flèche et monter un graisseur. Appliquer un pistolet rempli d'huile hypoïde, pomper jusqu'à ce que l'huile sorte du pivot. Enlever le graisseur et remettre le bouchon. Répéter sur le pivot opposé.

IMPORTANT : Les roues avant doivent être soulevées du sol au-cours de cette opération.

Ralenti

Vérifier et, si nécessaire, régler le ralenti du moteur (Voir Groupe 4).

Système électrique

Vérifier le fonctionnement de tout l'équipement électrique et régler les phares (Voir Groupe 6).

Bougies

Enlever et nettoyer les bougies. Régler l'écartement des électrodes à 0,635 mm. (0,025"). Examiner les isolants en céramique et s'assurer qu'ils ne sont pas endommagés ce qui pourrait provoquer des fuites de haute tension. Essayer les bougies avant de les remonter et changer celles qui sont douteuses.

Positions des câbles des bougies

S'assurer que les câbles des bougies sont fixés aux bougies comme indiqué. L'ordre d'allumage est 1, 5, 3, 6, 2, 4 pour les modèles à 6 cylindres (Vitesse) et 1, 3, 4, 2 pour les modèles à 4 cylindres (autres modèles), dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.

Amortisseurs de Carburateurs (Vitesse, Herald avec carburateurs jumelés)

Dévisser le bouchon hexagonal du dessus de chaque carburateur et l'enlever ainsi que l'ensemble amortisseur. Remplir les chambres d'amortisseurs d'huile moteur de qualité ordinaire. Le niveau de l'huile est correct lorsque, quand on utilise l'amortisseur comme jauge, son bouchon fileté se trouve à 6,3 mm au-dessus des amortisseurs au moment où une résistance se fait sentir. Remettre en place l'amortisseur et le bouchon hexagonal.

A l'aide d'une burette à huile envoyer de l'huile dans les tringleries de commande d'accélérateur et starter.

Epurateurs d'air (Spitfire)

Enlever et laver les épurateurs d'air dans de l'essence. Tremper la bourre métallique dans de l'huile moteur et attendre que l'huile se soit égouttée avant d'essuyer. Lors de la remise en place ces épurateurs, s'assurer que les orifices situés au-dessus des trous des vis de fixation du flasque du carburateur sont correctement alignés avec les trous correspondants de l'épurateur d'air et des joints (voir Fig. 43 page 1.327).

Si le moteur fonctionne dans des conditions poussiéreuses, nettoyer plus fréquemment les épurateurs.

Sur les modèles Spitfire plus récents, l'épurateur d'air comprend une cartouche en papier. Tous les 10000 kilomètres, enlever la cartouche et la nettoyer en enlevant les corps étrangers se trouvant entre les plis de la cartouche en papier avec un jet d'air comprimé à haute pression.

Epurateur d'air (en général)

Dans des conditions très poussiéreuses, effectuer l'entretien de l'épurateur d'air tous les 1600 kilomètres ou plus souvent.

Dépose de la cartouche (Herald)(Fig. 8.)

Desserrer l'attache (5) et enlever l'épurateur du carburateur. Retirer la vis (11), détacher la plaque d'extrémité (6) et sortir la cartouche (8) du boîtier (9). Nettoyer l'intérieur du boîtier et enlever les corps étrangers de la cartouche avec de l'air comprimé ou une brosse. Procéder dans l'ordre inverse pour la repose.

Dépose de la cartouche (Vitesse)(Fig. 9.)

Pour enlever la cartouche (8), retirer les deux boulons (11) des deux épurateur d'air et retirer l'ensemble complet du tuyau (5).

Enlever la vis de fixation (12) et détacher la plaque d'extrémité (6). Retirer la cartouche (8) du boîtier (10). Nettoyer parfaitement l'intérieur du boîtier et utiliser de l'air à basse pression ou une brosse douce pour nettoyer l'espace se trouvant entre les plis de la cartouche en papier. Procéder dans l'ordre inverse pour la repose.

Pour les modèles Vitesse dont le numéro de moteur est supérieur au n° EB27985, voir page 1.323.

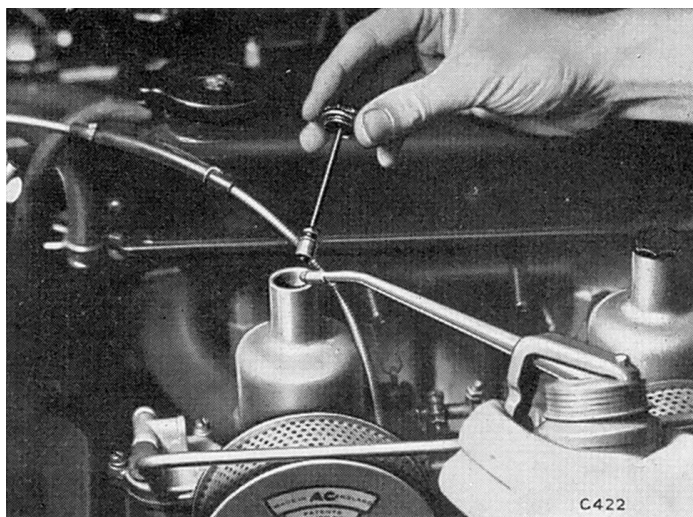


Fig 7. Remplissage des amortisseurs des carburateurs

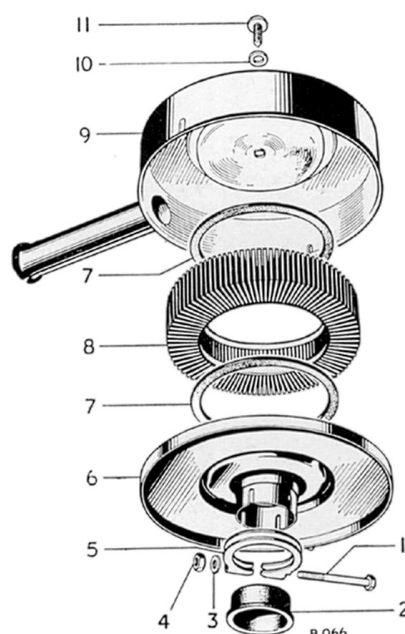


Fig 8.
Epurateur d'air (Herald)

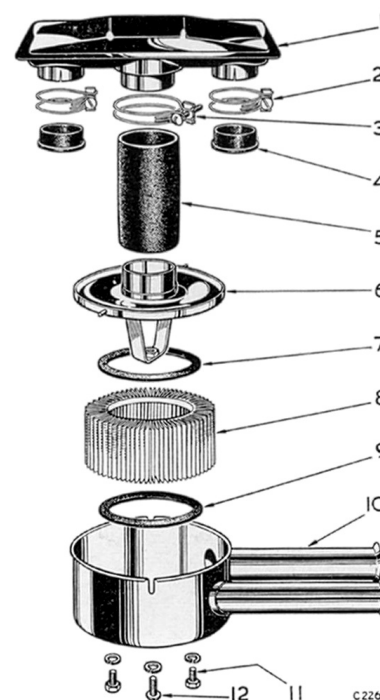


Fig 9.
Epurateur d'air (Vitesse)

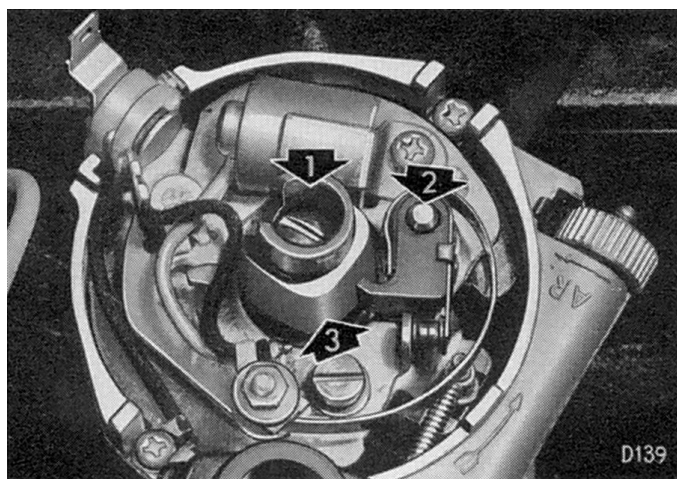


Fig 10. Lubrification du distributeur

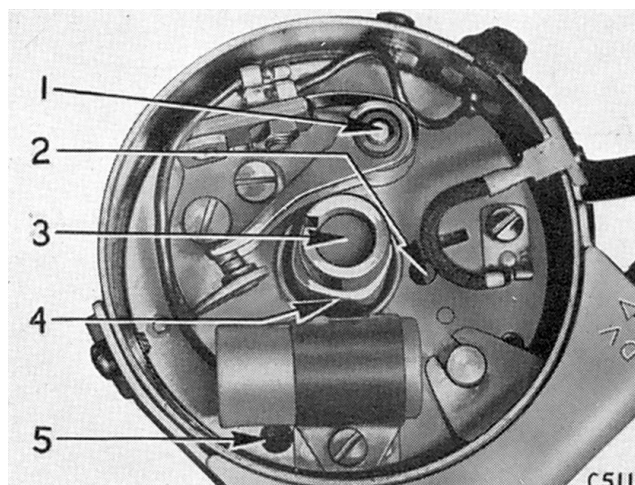


Fig 11. Lubrification du distributeur (Spitfire)

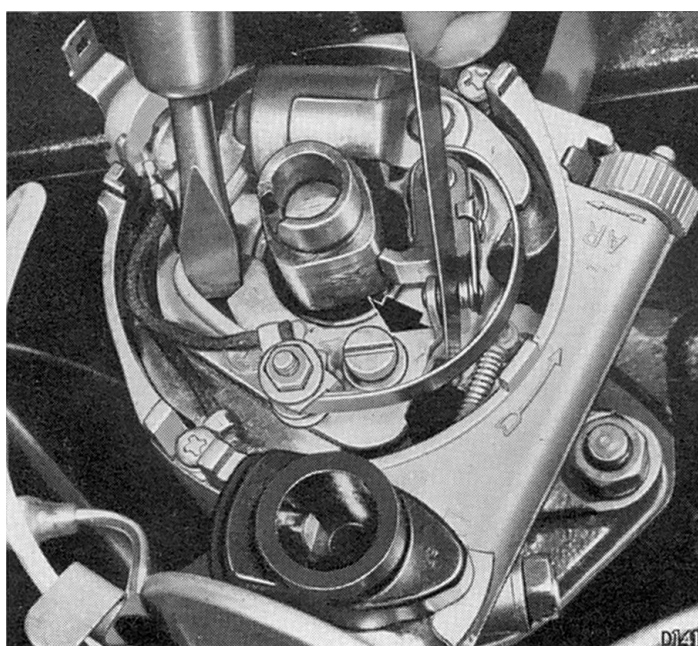


Fig 12. Vis platinées

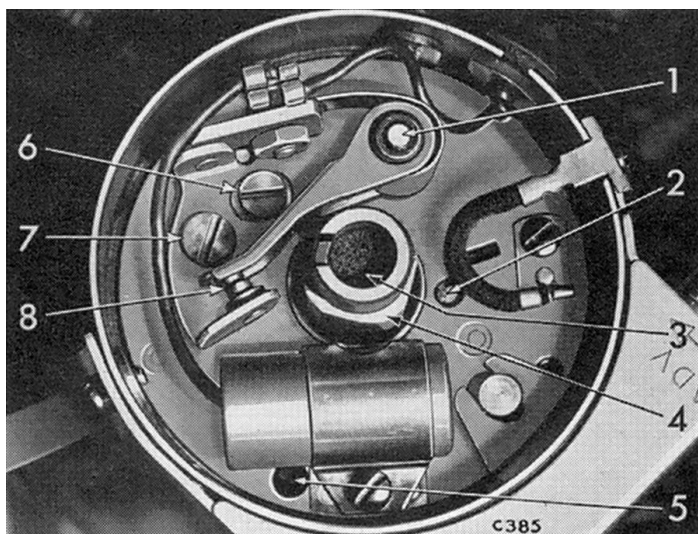


Fig 13. Vis platinées (Spitfire)

Distributeur (Fig. 10)

Libérer les attaches et enlever le chapeau du distributeur et le bras du rotor. Mettre quelques gouttes d'huile fluide en (1) et (2) et graisser légèrement la came (3).

Distributeur (Spitfire) (Fig. 11)

Libérer les attaches et enlever le chapeau du distributeur et le bras du rotor. Mettre quelques gouttes d'huile fluide en (1), (2) et (3). Graisser légèrement la surface de la came (4) et injecter environ 5 cm³ (une cuillère à thé) d'huile moteur par le trou (5).

Vis platinées (Fig. 12)

Le chapeau et le rotor étant enlevés, tourner le moteur jusqu'à ce que le levier du rupteur soit sur le point le plus élevé du lobe de la came c'est-à-dire lorsque l'écartement est le plus grand. Desserrer la vis du contact fixe (représentée par une flèche) et, en utilisant un tournevis comme indiqué, régler l'écartement à 0,381 mm au moyen d'un calibre d'épaisseur placé entre les contacts. Resserrer la vis.

Changer les vis platinées usées ou endommagées.

Vis platinées (Spitfire) (Fig. 13)

Le chapeau et le rotor étant enlevés, tourner le moteur jusqu'à ce que le levier du rupteur soit sur le point le plus élevé du lobe de la came, c'est-à-dire lorsque l'écartement est le plus grand.

Desserrer la vis du contact fixe (2) et tourner la vis excentrique pour obtenir un écartement de 0,381 mm en utilisant un calibre d'épaisseur placé entre les contacts (1) et resserrer la vis (2).

Changer les vis platinées usées ou endommagées.

Jeux des soupapes (Fig. 15)

Régler le jeu des soupapes à 0,010 pouces (à froid).

Tourner le vilebrequin jusqu'à ce que la tige-poussoir n° 1 ait atteint le point le plus haut, puis faire tourner le vilebrequin d'un autre tour complet.

Vérifier le jeu après avoir serré l'écrou de blocage et le régler à nouveau si nécessaire. Procéder de même pour les autres soupapes restantes.

Instructions générales

Lubrifier à la burette à huile les commandes d'accélérateur, les pivots de pédales, les régleurs de sièges, les charnières, serrures et cliquets.

Chapeau de remplissage d'huile

Enlever le chapeau de remplissage, le rincer dans de l'essence, le laisser sécher et le remettre.

Mâchoires de freins sales

Les mâchoires de frein salies par de l'huile ou de la graisse risquent d'affecter le freinage. S'il en était ainsi, nettoyer parfaitement le tambour et le plateau d'appui avec de l'essence et changer les mâchoires. Accrocher les ressorts de rappel dans les trous corrects, comme indiqué.

Réglage des freins avant

Les freins à disque montés à l'avant d'un véhicule sont auto réglés. Il est nécessaire de remplacer les plaquettes lorsque les garnitures n'ont plus qu'environ 3,2 mm. (1/8 ") d'épaisseur.

Lorsque des freins à tambour sont montés à l'avant d'un véhicule, ils possèdent deux régleurs.

Réglage des freins arrière (Fig. 16)

Une course excessive du frein à main et de la pédale de frein indique la nécessité d'un réglage des freins arrière. Pour régler les mâchoires, tourner le régleur (3) dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que les mâchoires viennent en contact avec le tambour, puis desserrer le régleur d'un cran à la fois jusqu'à ce que le tambour puisse tourner librement.

REMARQUE : Une résistance constante provoquée par l'huile du différentiel et du pont arrière se fait sentir sur les roues arrière. Ne pas la confondre avec la résistance causée par les freins.

Réglage du frein à main

Le réglage apporté aux freins arrière règle en même temps le mécanisme du frein à main. Si le câble manque toujours de tension, régler la chape du frein à main comme indiqué sur la Fig. 17. Ne pas trop serrer le câble.

Système hydraulique

S'assurer qu'il n'y a pas de fuites aux raccords des conduites hydrauliques, que les flexibles ne sont pas effilochés et qu'il y a un espace suffisant pour les empêcher de frotter.

Roues

Vérifier le parallélisme des roues en contrôlant l'état des bandes de roulement des pneus. Vérifier si les écrous de roues sont bien serrés.

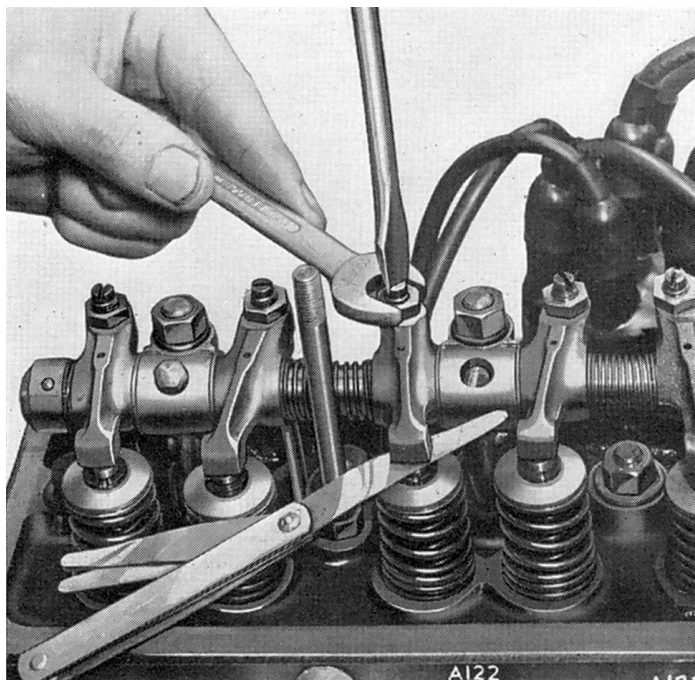


Fig 14. Réglage du jeu des soupapes

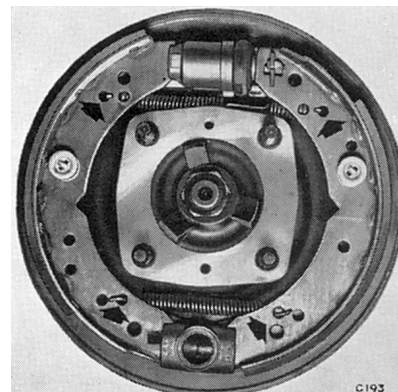


Fig 15.
Frein arrière

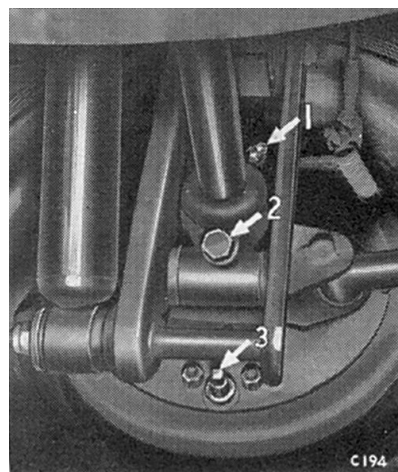


Fig 16.
Régleur de frein arrière

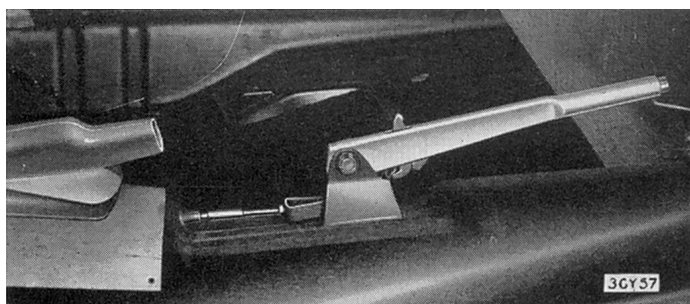


Fig 17. Réglage du frein à main

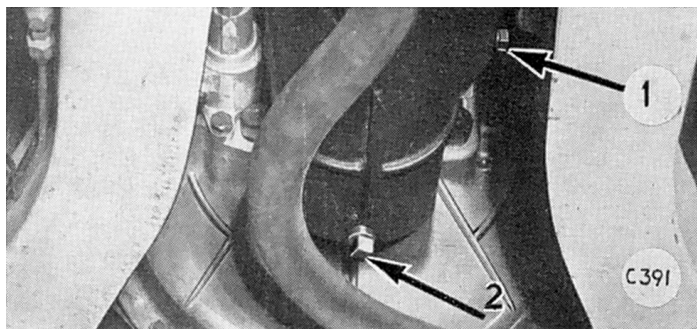


Fig 18. Bouchons de niveau et de vidange de la boîte de vitesses

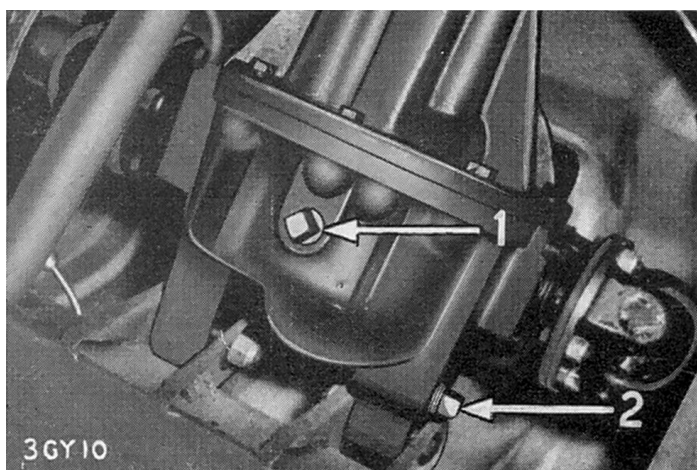


Fig 19. Bouchons de niveau et de vidange du pont arrière

Fig 20.
Pompe à essence

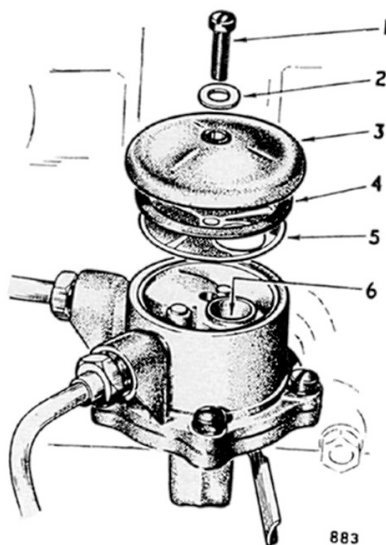
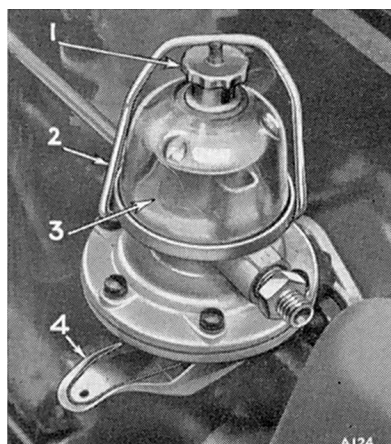


Fig 21.
Pompe à essence
(Vitesse)



20 000 Kilomètres

Tous les 20,000 kilomètres, effectuer le travail mentionné sous la rubrique des 10.000 kilomètres et les opérations suivantes :

Moyeux avant

Vérifier et ajuster si nécessaire.

Remplissage de la boîte de vitesses (Fig. 18)

La voiture étant sur un sol horizontal, enlever le bouchon de niveau d'huile (1) et à l'aide d'un distributeur approprié, une burette à huile à col flexible par exemple, contenant un lubrifiant (hypoïde) à haute pression, faire l'appoint jusqu'à ce que l'huile soit de niveau avec le bas du filetage du bouchon de remplissage.

Laisser s'écouler l'huile en excès avant de remettre le bouchon de niveau et essuyer.

Remplissage du pont arrière (Fig. 19)

Enlever le bouchon de niveau d'huile (1) et, à l'aide du distributeur utilisé pour remplir la boîte de vitesses, remplir le pont arrière d'huile (hypoïde) à haute pression, jusqu'à ce qu'elle soit de niveau avec le bas du filetage du bouchon de remplissage.

Laisser s'écouler l'huile en excès avant de remettre le bouchon de niveau et essuyer. Eviter de faire déborder et s'il est nécessaire d'utiliser une importante quantité d'huile, s'assurer qu'aucune fuite ne se produit autour du joint de la bride d'entraînement et du couvercle arrière.

Pompe à essence (Fig. 20)

Dévisser le boulon (1), soulever le couvercle (8) et le tamis (5) de son siège. Laver le tamis dans de l'essence. Au moyen d'un petit tournevis, détacher les dépôts dans le boîtier et les enlever à l'air comprimé.

Eviter d'endommager la soupape de non-retour (6). Changer le joint (4) s'il est endommagé.

Pour le remontage de la pompe, procéder dans l'ordre inverse.

Pompe à essence (Vitesse) (Fig. 21)

Pour enlever et nettoyer la cuve de sédimentation, dévisser l'écrou (1), faire basculer l'étrier sur le côté et sortir la cuve.

REMARQUE : Le niveau du carburant dans le réservoir est plus élevé que dans la pompe et si la cuve est enlevée, l'essence arrivera du réservoir. Pour empêcher cela, débrancher le tube de caoutchouc venant du réservoir, dans le coffre à bagages, avant d'enlever la cuve de sédimentation à la pompe.

Tension de la courroie du ventilateur (Fig. 22)

Vérifier et, si nécessaire, régler la tension de la courroie du ventilateur, comme suit :

Désserrer le boulon de réglage (6) et les boulons pivots (7 et 8). Faire pivoter la dynamo jusqu'à ce qu'il soit possible de déplacer la courroie de 19 à 25 mm sur son brin le plus long (9). Maintenir la dynamo dans cette position et serrer le boulon de réglage et les boulons pivots.

Pompe à eau

Enlever le bouchon et monter un graisseur. Appliquer le pistolet à graisse, et donner cinq coups seulement.

Enlever le graisseur et remettre le bouchon. Un graisseur est prévu sur la pompe à eau montée sur la Vitesse.

Filtre à l'huile de l'overdrive

Si le véhicule est équipé d'un overdrive, dévisser le gros bouchon de vidange moleté placé sous l'overdrive et enlever le filtre pour le nettoyer. Remettre le filtre et serrer le bouchon de vidange.

Remplir l'ensemble d'huile et après un court trajet avec utilisation de l'overdrive, vérifier le niveau d'huile et faire l'appoint, si nécessaire.

La même huile est employée pour l'ensemble overdrive et boîte de vitesses, un trou de transfert intérieur permet à l'huile de couler de la boîte de vitesses dans l'overdrive jusqu'à obtention d'un niveau commun. Ne pas utiliser d'additifs, notamment anti-friction, ils risquent de nuire au bon fonctionnement de l'embrayage de l'overdrive.

Bougies

Changer les bougies (voir page 0.204). En changeant les bougies, s'assurer qu'elles sont du type correct et que l'écartement des électrodes est de 0,025 pouce. Les types recommandés sont indiqués page 6. Rebrancher les câbles des bougies comme indiqué.

Moyeu arrière (Fig. 23)

Enlever le bouchon indiqué par la flèche et monter un graisseur fileté. Appliquer un pistolet jusqu'à ce que la graisse sorte du roulement. Enlever le graisseur et remettre le bouchon. Procéder de même pour le moyeu arrière opposé.

Boîtier de direction (Fig. 24)

Enlever le bouchon d'étanchéité du dessus du boîtier de direction et le remplacer par un graisseur. Appliquer un pistolet à graisse et donner cinq coups seulement. Enlever le graisseur et remettre le bouchon. Ne pas trop graisser, pour ne pas risquer d'endommager les soufflets en caoutchouc.

Vérifier le serrage de tous les boulons et écrous, en particulier des suspensions avant et arrière, de la direction et les écrous de roues.

Guides du câble de frein à main

Appliquer de la graisse autour des guides de câble et du secteur du compensateur.

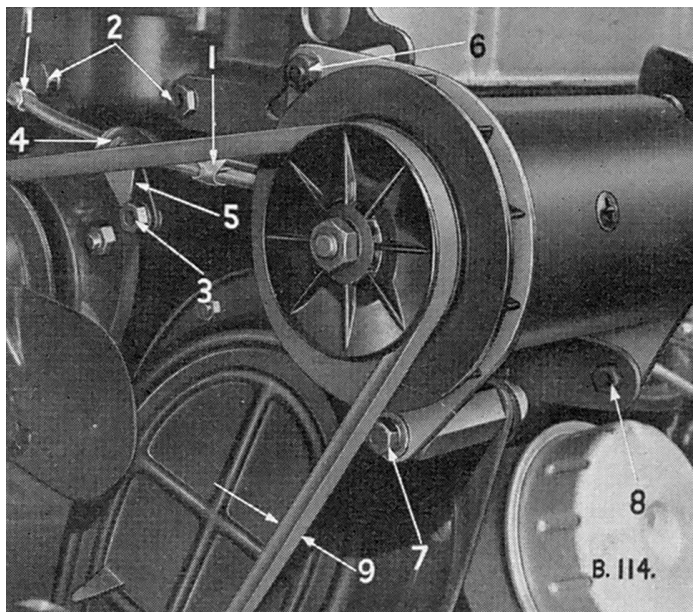


Fig 22. Réglage de la courroie du ventilateur

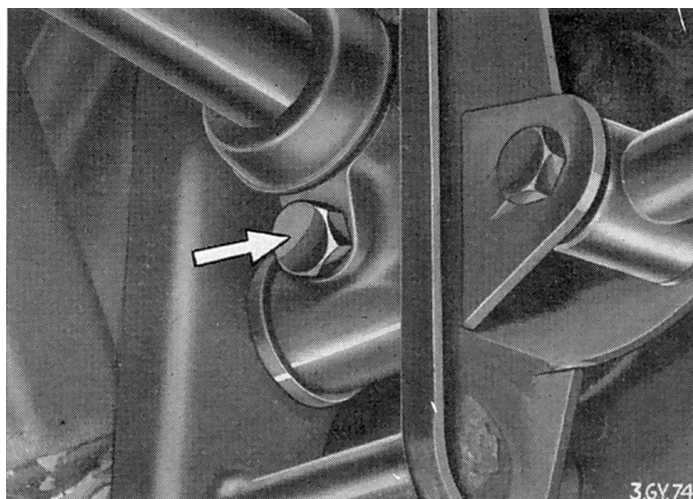


Fig 23. Bouchon de graisse du moyeu arrière

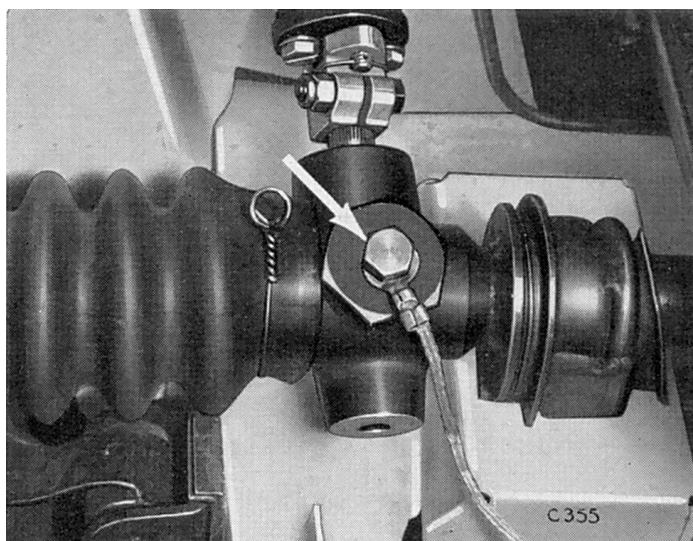


Fig 24. Bouchon de graisse du boîtier de direction

Joint de cardan

Contrôler le serrage des boulons de raccord.

Direction

Vérifier le serrage des boulons de serrage, des boulons en "U", des bielles d'accouplement et leviers.

Filtre à huile (Herald et Spitfire) (Fig. 25)

Dévisser le vieux filtre du bloc-cylindres et en monter un neuf. Pour assurer un joint étanche à l'huile, enduire la face d'huile du joint avant de visser le boîtier en place.

REMARQUE : En enlevant le filtre à huile de n'importe quel modèle, il est recommandé de placer un récipient convenable sous le moteur pour récupérer l'huile restant dans le filtre, approximativement 1/2 litre.

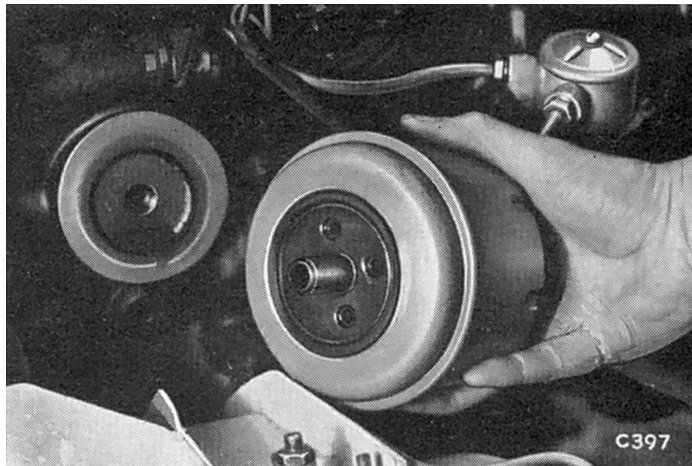


Fig 25. Dépose du filtre à huile

Filtre à huile (Vitesse) (Fig. 26)

Dévisser le boulon central (c) et enlever le vieux filtre du bloc-cylindres. Avant de monter une cartouche neuve, nettoyer le boîtier. Assurer un joint étanche à l'huile en enduisant d'huile la face du joint, avant de visser le boîtier en place.

Sur les modèles à conduite à gauche, il est nécessaire d'enlever le panneau latéral gauche du moteur avant de détacher le filtre à huile. Retirer le faisceau de câblage (harnais de connexions) des attaches. Enlever trois écrous et deux vis. Dégager le panneau protecteur et procéder comme indiqué ci-dessus.

Freins

Enlever les roues et les tambours de frein et retirer la poussière à l'air comprimé.

Dynamo

Injecter quelques gouttes d'huile moteur dans le trou du palier arrière.

Epurateur d'air

Renouveler l'élément en papier (voir page 0.304).

Système d'échappement

Contrôler s'il y a des défauts (voir Groupe 1, Section 4).

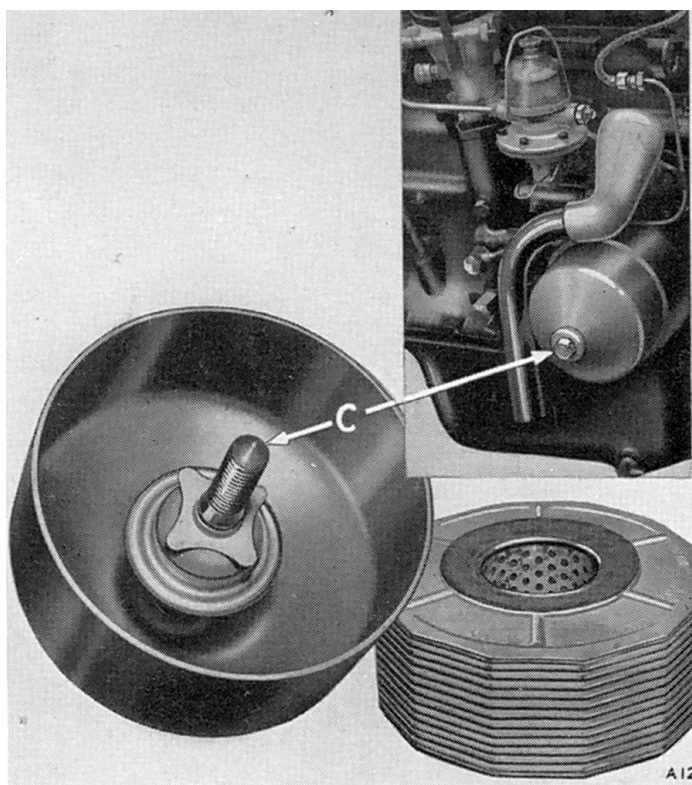
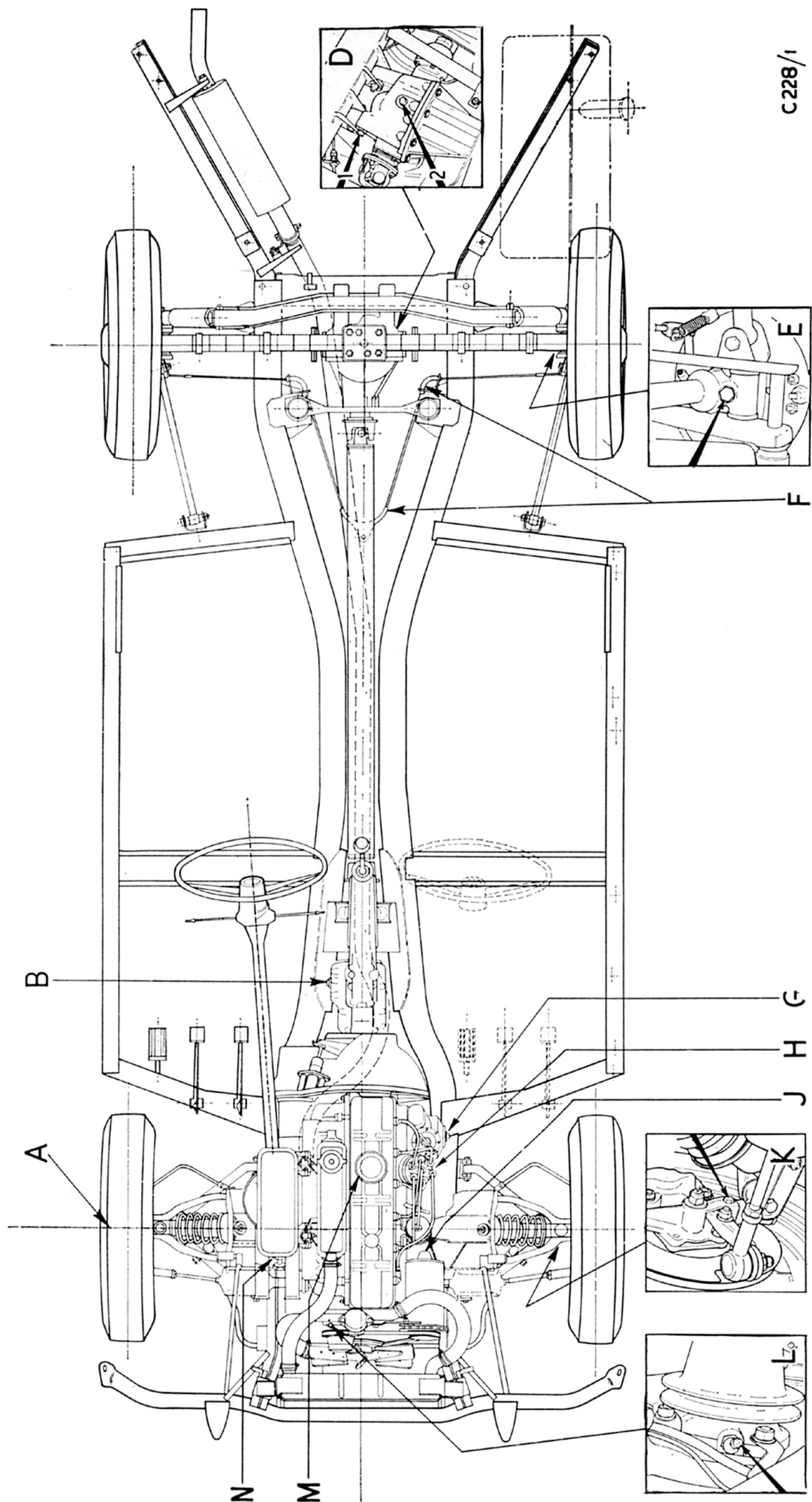


Fig 26. Dépose du filtre à huile (Vitesse)



C228/1

Réf. du tableau	Détail des pièces		N° de page	Kilométrage
A	MOYEURS DE ROUE AVANT	Démonter et rebourrer de graisse	4.116	Comme requis
B	BOÎTE DE VITESSES	Faire l'appoint	0.208	10.000 km
D	ESSIEU ARRIÈRE	Faire l'appoint	0.208	20.000 km
E	MOYEURS ARRIÈRES	Graisser comme recommandé seulement	0.209	20.000 km
F	GUIDE DE CÂBLE DE FREIN À MAIN	Graisser le guide et le secteur de compensateur	0.209	20.000 km
G	FILTRE À HUILE	Remplacer	0.210	20.000 km
H	DISTRIBUTEUR	Huiler comme recommandé	0.206	10.000 km
J	ROULEMENT ARRIÈRE DE DYNAMO	Injecter quelques gouttes d'huile moteur	0.210	20.000 km
K	PIVOT DE FUSÉE INFÉRIEUR	Lubrifier comme recommandé	0.204	10.000 km
L	POMPE À EAU	Graisser comme recommandé - 5 coups	0.209	20.000 km
M	CARTER D'HUILE	Faire l'appoint	0.202	Hebdomadairement
		Vidanger et remettre de l'huile neuve	0.204	10.000 km
	CHAPEAU DE REMPLISSAGE D'HUILE	Nettoyer	0.207	10.000 km
N	BOÎTIER DE DIRECTION	Graisser comme recommandé - 5 coups	0.209	20.000 km
	MAÎTRES-CYLINDRES EMBRAYAGE ET FREINS	Faire l'appoint	0.202	Mensuellement
	ÉLÉMENT D'ÉPURATEUR D'AIR	Nettoyer	0.205	10.000 km
		Remplacer	0.210	20.000 km
	AMORTISSEURS DE CARBURATEURS	Faire l'appoint	0.205	10.000 km
	PRESSION DES PNEUS	Régler	0.202	Mensuellement
	RADIATEUR	Faire l'appoint avec de l'eau propre et douce	0.202	Hebdomadairement
	BATTERIE	Faire l'appoint avec de l'eau distillée	0.202	Mensuellement
	ATTACHES DE CAPOT, SERRURES, CABLES DE FREIN À MAIN ET DE COMMANDE	Lubrifier	0.207	10.000 km

LUBRIFIANTS RECOMMANDÉS ET SOLUTIONS D'ANTIGEL

Les marques de lubrifiants ne sont pas mentionnées par ordre de préférence

ILES BRITANNIQUES (TOUTES LES SAISONS)

ORGANE	ESSO	SHELL	B.P.	CASTROL	MOBIL	DUCKHAM'S	REGENT	PETROFINA
CARTER MOTEUR	Esso Extra Motor Oil	Shell Super Motor Oil ou Shell X-100 20W ou X-100 Multigrade 10W/30	Visco-Static ou Energol Motor Oil 20W ou Visco-Static Long-Life	Castrolite	Mobiloil Special	Duckham's Q20/50 ou Duckham's N°1 Twenty	Havoline 20/20W ou Havoline Special 10W/30	Fina Motor Oil 20-30 ou Fina Multigrade Motor Oil SAE 10W/30
AMORTISSEURS DE CARBURATEURS	UTILISER L'HUILE MOTEUR APPROPRIÉE MONOGRADE							
PIVOT DE FUSEE INFÉRIEUR, BOÎTE DE VITESSES, PONT ARRIÈRE	Esso Gear Oil GP 90/140	Shell Spirax 90 EP	Energol SAE 90 EP	Castrol Hypoy	Mobilube GX 90	Duckam's Hypoid 90	Multigear Lubricant EP 90	Fina Pontonic MP SAE 90
MOYEURS AVANT ET ARRIÈRE, BOÎTIER DE DIRECTION, POMPE À EAU	Esso Multi-purpose Grease H	Shell Retinax A	Energol LM	Castrol LM	Mobilgrease LM	Duckam's LB 10	Marfak All Purpose	Fina Marson HTL2
BURETTE D'HUILE	Esso Engine Oil	Shell X-100 20W	Energol SAE 20W	Everyman Oil	Mobil Handy Oil	Duckam's General Purpose Oil	Havoline 20/20W	Engine Oil
RESERVOIR D'EMBAYAGE RESERVOIR DE FREIN	LIQUIDE GIRLING CASTROL CRIMSON POUR FREINS ET EMBRAYAGE AUX SPÉCIFICATIONS SAE 70 R3.			D'AUTRES LIQUIDES RESPECTANT LES SPÉCIFICATIONS SAE 70 R3 PEUVENT ÊTRE UTILISÉS S'IL N'EST PAS POSSIBLE DE SE PROCURER CETTE MARQUE.				
SOLUTIONS ANTIGEL APPROUVÉES	Smiths Bluecol	Antigel Esso	Antigel Shell	Antigel B.P.	Antigel Castrol	Mobil - Permazone Duckham's	Antigel - Regent P.T.	Fina - Thermidor

D'AUTRES SOLUTIONS SATISFAISANT AUX NORMES BSI 3151 OU 3152 PEUVENT ÊTRE UTILISÉES S'IL N'EST PAS POSSIBLE DE SE PROCURER LES MARQUES INDICUÉES

LUBRIFIANTS RECOMMANDÉS ET SOLUTIONS D'ANTIGEL

Les marques de lubrifiants ne sont pas mentionnées par ordre de préférence

ILES BRITANNIQUES (TOUTES LES SAISONS)

ORGANE	TEMP. DE L'AIR	DESIGNATION S.A.E. & A.P.I.	ESSO	SHELL	B.P.	CASTROL	MOBIL	DUCKHAM'S	TEXACO CALTEX	PETROFINA
CARTER MOTEUR	Au-dessus de 30°	S.A.E. 30 M.M.	Esso Motor Oil 30	Shell X-100 30	Energol S.A.E. 30	Castrol 30 (HD)	Mobil Special	Duckham's N°1 Thirty	Havoline 30	Fina MS Motor Oil S.A.E. 30
	De 0 à 30°	S.A.E. 20 M.M.	Esso Motor Oil 20	Shell X-100 20W	Energol S.A.E. 20	Castrol 20 (HD)		Duckham's N°1 Twenty	Havoline 20/20W	Fina MS Motor Oil S.A.E. 20W
	En-dessous de 0°	S.A.E. 10 M.M.	Esso Motor Oil 10	Shell X-100 10W	Energol S.A.E. 10W	Castrol 10 (HD)		Duckham's N°1 Ten	Havoline 10W	Fina MS Motor Oil S.A.E. 10W
UTILISER L'HUILE MOTEUR APPROPRIÉE MONOGRADE										
AMORTISSEURS DE CARBURATEURS										
PIVOT DE FUSEE INFÉRIEUR, BOITE DE VITESSES, PONT ARRIERE	Au-dessus de 30°	G.L.4 Hypoid 90	Esso Gear Oil GP 90	Shell Spirax 90 EP	Energol S.A.E. 90 EP	Castrol Hypoy	Mobilube GX 90	Duckham's Hypoid 90	Multigear Lubricant EP 90	Fina Pontonic MP S.A.E. 90
	En-dessous de 30°	G.L.4 Hypoid 80	Esso Gear Oil GP 80	Shell Spirax 80 EP	Energol S.A.E. 80 EP	Castrol Hypoy Light	Mobilube GX 80	Duckham's Hypoid 80	Multigear Lubricant EP 80	Fina Pontonic MP S.A.E. 80
MOYEURS AVANT ET ARRIERE, BOITIER DE DIRECTION, POMPE A EAU			Esso Graisse Universelle H	Shell Retinax A	Energrease L2	Castrollease LM	Mobilgrease MP	Duckham's LB 10	Marfak Universelle	Fina Marson HTL 2
BURETTE D'HUILE			Huile Moteur	Shell X-100 20W	Energol S.A.E. 20W	Huile Everyman	Huile Mobil Handy	Huile Universelle Duckham's	Home Lubricant	Fina MS Motor Oil S.A.E. 20W/20
RESERVOIR D'EMBRAYAGE	LIQUIDE GIRLING CASTROL CRIMSON POUR FREINS ET EMBRAYAGE AUX SPÉCIFICATIONS SAE 70 R3.					D' AUTRES LIQUIDES RESPECTANT LES SPECIFICATIONS SAE 70 R3 PEUVENT ETRE UTILISES S'IL N'EST PAS POSSIBLE DE SE PROCURER CETTE MARQUE.				
RESERVOIR DE FREIN										

D'AUTRES SOLUTIONS SATISFAISANT AUX NORMES BSI 3151 OU 3152 PEUVENT ETRE UTILISÉES S'IL N'EST PAS POSSIBLE DE SE PROCURER LES MARQUE INDICUÉES