

Avant



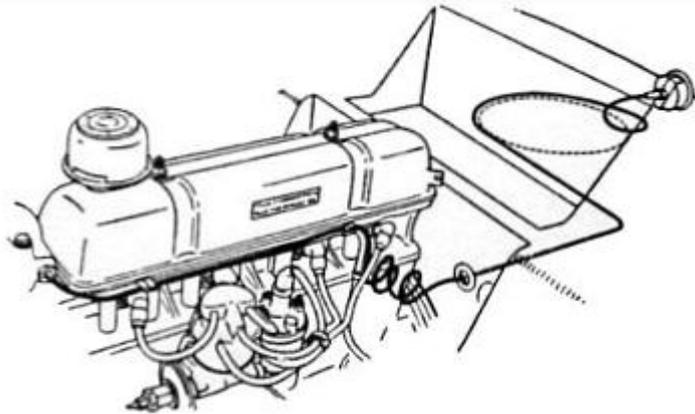
Après



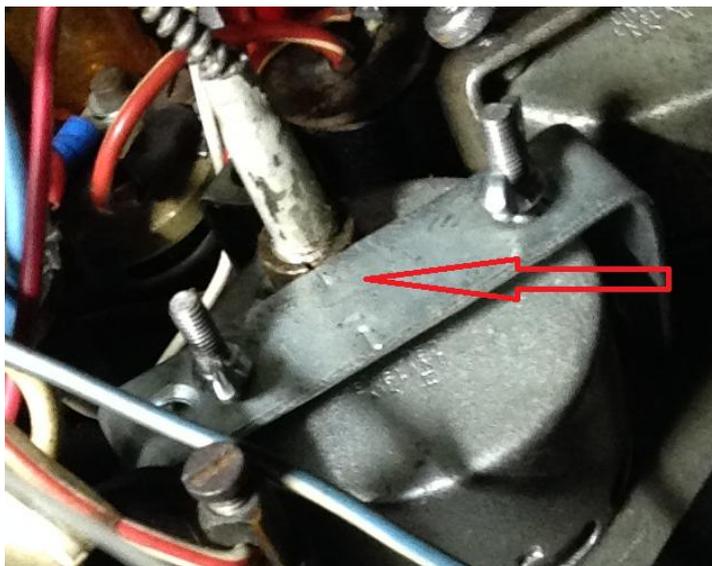
Démontage porte instruments

Attention

L'indicateur de température sa sonde et le tube caloporteur son extrêmement fragile.
Aucun de ses sous-ensembles ne désolidarisent pas, l'ensemble est indissociable.



Retirer l'étrier qui fixe la jauge au porte instrument et toutes les attaches du tube caloporteur au moteur (j'ai monté cet étrier avec deux écrous papillons pour en faciliter le démontage)



Dévisser la sonde sur la cloche du calostat,

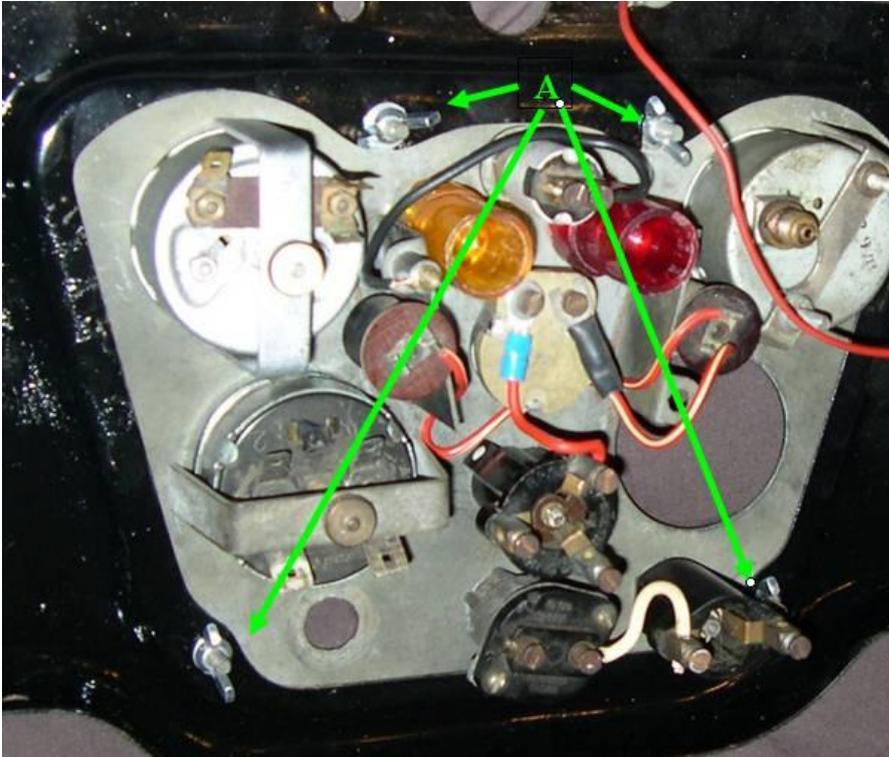


Si votre sonde reste solidaire de l'écrou de blocage : toute rotation de 360° la sonde, laisser tourner (ou faire) le tube et la jauge sur le porte instruments de 360° (pour ne pas vriller le tube caloporteur)

Si vous ne parvenez à démonter la sonde, il vaut mieux financièrement détruire la cloche du calostat après l'avoir démonté sans la zone indiquée ci-dessous plutôt qu'un ensemble sonde, tube, jauge (64€ versus 190€) proposition de Didier sur l'ancien forum

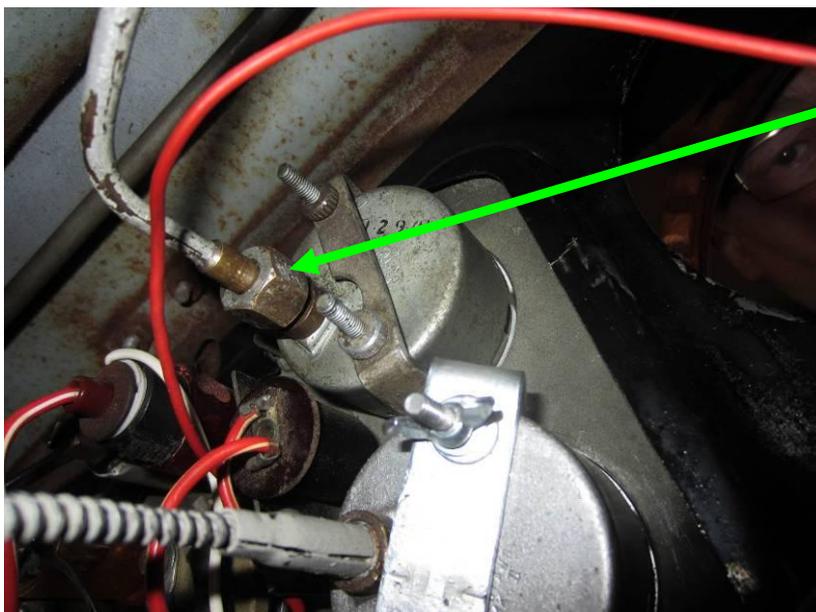


Sur la photo suivante du porte instrument ci-dessous (issu d'internet) le tube caloporteur est cassé et donc l'ensemble est irrécupérable par un amateur.



Avant toute opération bien penser à débrancher la batterie.

Il faut commencer par démonter les 4 écrous papillons. Les deux du haut sont le plus difficiles d'accès. Ensuite il faut désolidariser la canalisation de pression d'huile :

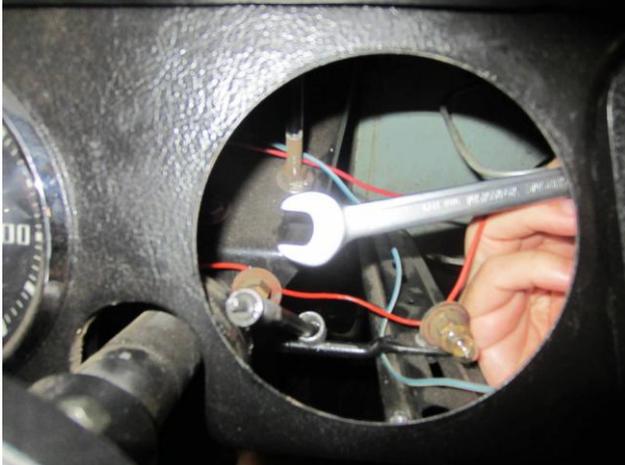


B

L'accès à l'écrou n'est pas simple, l'une des solutions est d'enlever le compte tour.
Pour ce faire, démontrer les deux écrous cannelés et l'écrou du câble du compte tour :

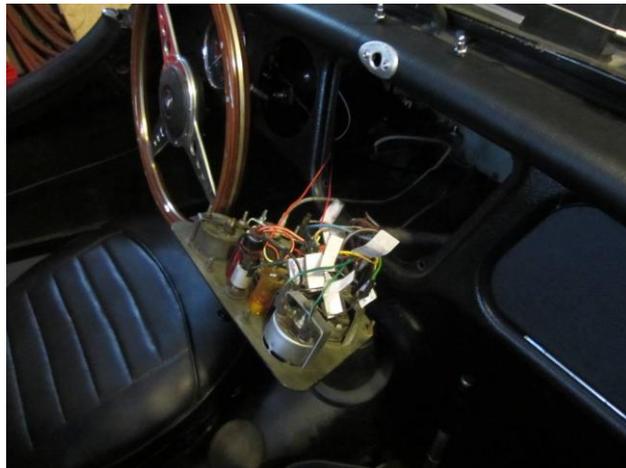


Ensuite vous pouvez passer aisément une clef de 15 pour démontrer la canalisation d'huile du pressostat **B**.



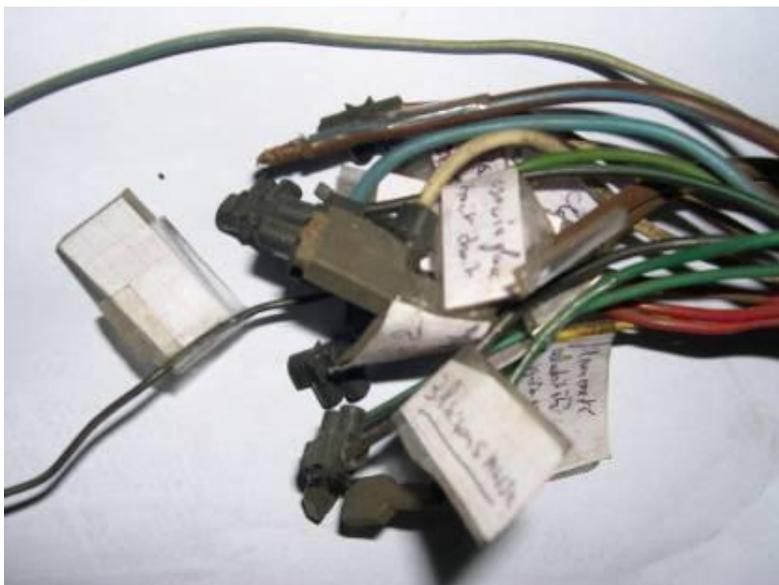
Démonter la commande de starter. Il faut au niveau des carbus désolidariser le câble et sa gaine de la tringlerie (une vis à dévisser pour libérer la gaine et une goupille pour libérer le câble de la tringlerie). Ensuite il faut démonter le serre-câble pour pouvoir passer l'ensemble dans le trou de la cloison pare-feu. Ne pas oublier au passage de repérer les positions, de la gaine sur le cavalier de maintien et du serre-câble afin de faciliter le remontage.

Enfin le porte instrument vient sans difficulté attention à ne pas trop tirer sur les fils et sur la canalisation très fragile de l'indicateur de température



Identification des fils

Une tâche très importante pour le remontage consiste en l'identification des fils. Il faut les marquer un à un au démontage. Faire également le maximum de photos.

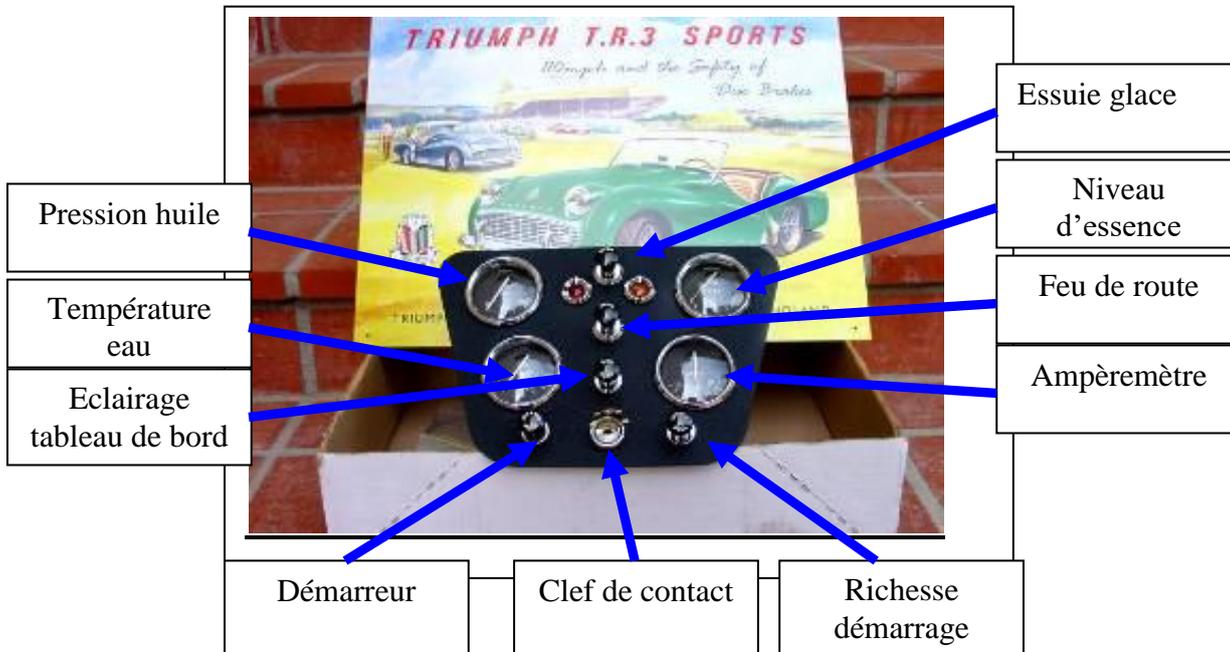


En cas de problème, utiliser les codes couleurs des isolants et l'un des nombreux schémas de câblage disponible sur internet :

<http://www.advanceautowire.com/tr24a.pdf>

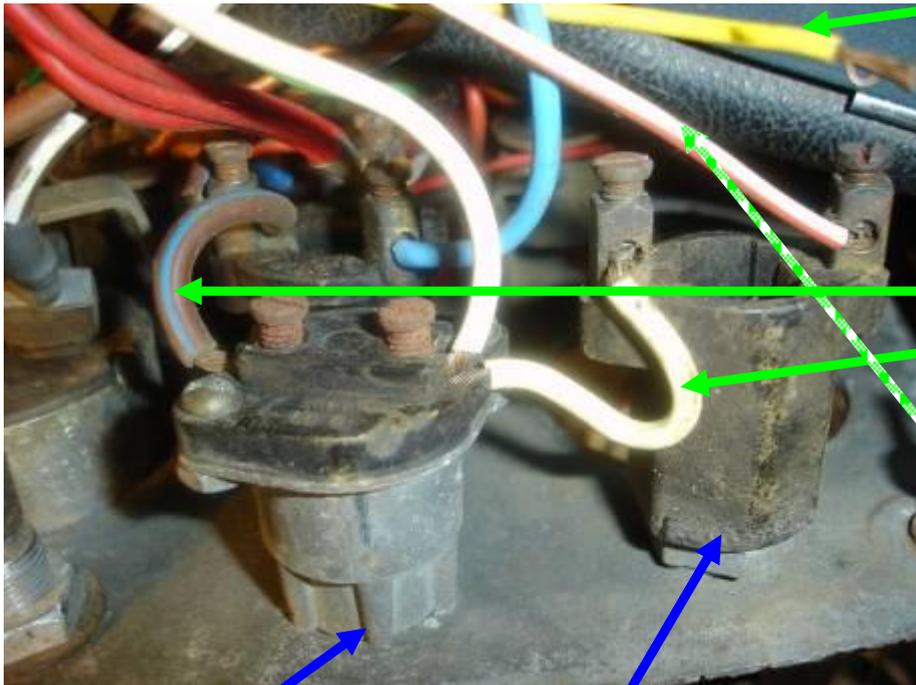
ou l'original en tapant sur wiring diagram :
<http://www.rucompatible.com/triumph/>

Support instruments



Lampe rouge : Témoin de contact
Lampe jaune : clignotant

Cablage clef de contact et bouton de démarrage

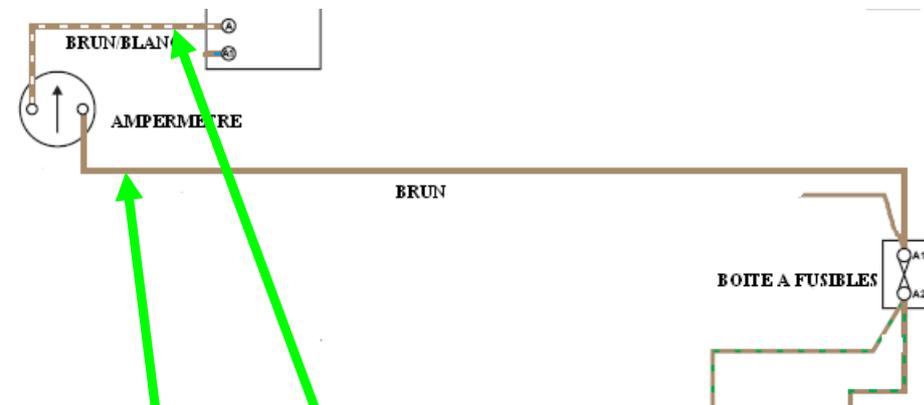
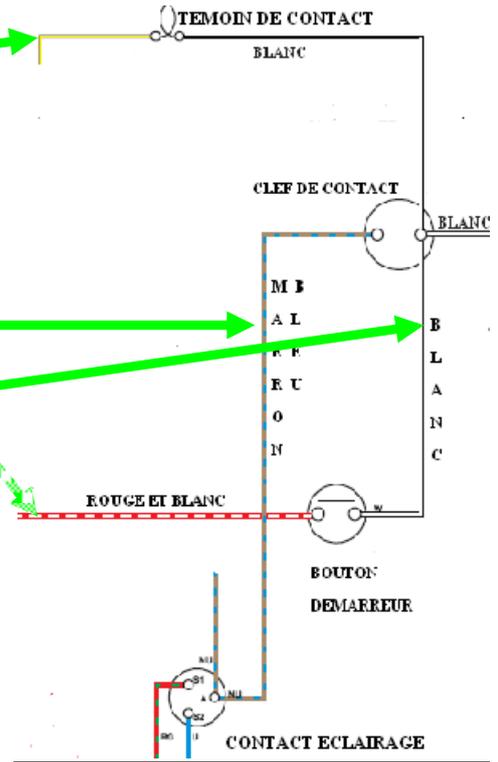


Clef de contact

Bouton Démarrreur

Cablage ampèremètre

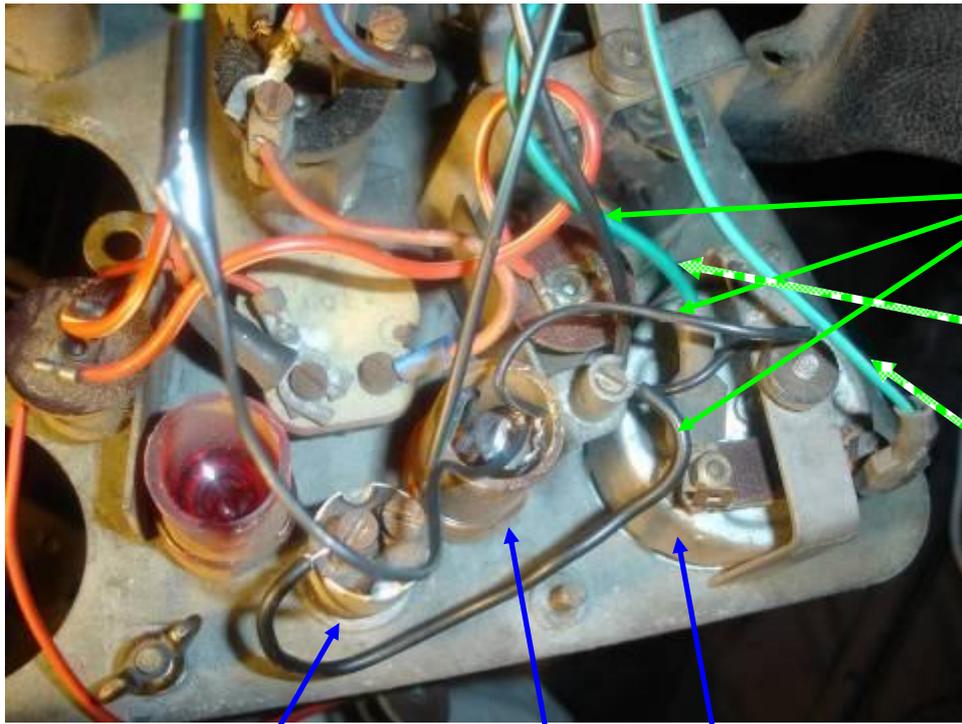
Photo vue dessous



Ampèremètre

Clef de contact

Cablage essuie glace et niveau d'esence



Liaison de masse
(fil noir)

Fil niveau
d'essence
vert

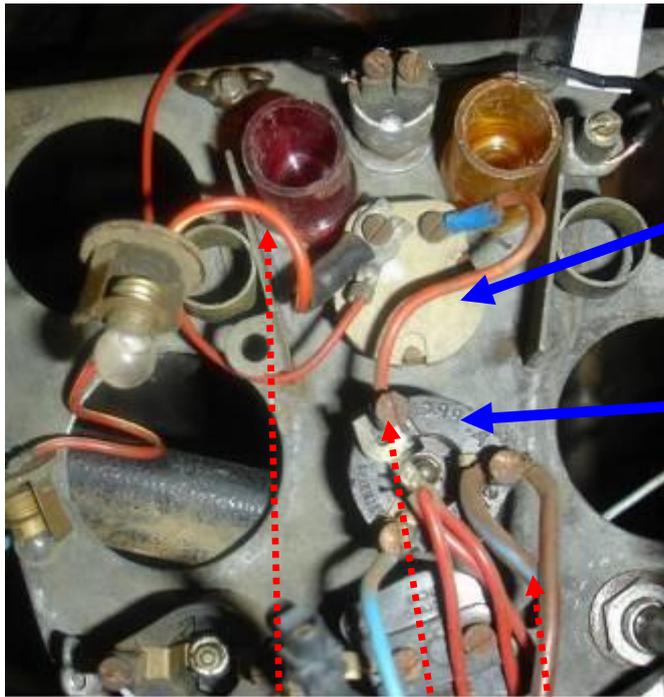
Fil niveau
d'essence
vert/noir

Contacteur
Essuie-glace

Lampe témoin
essuie glace

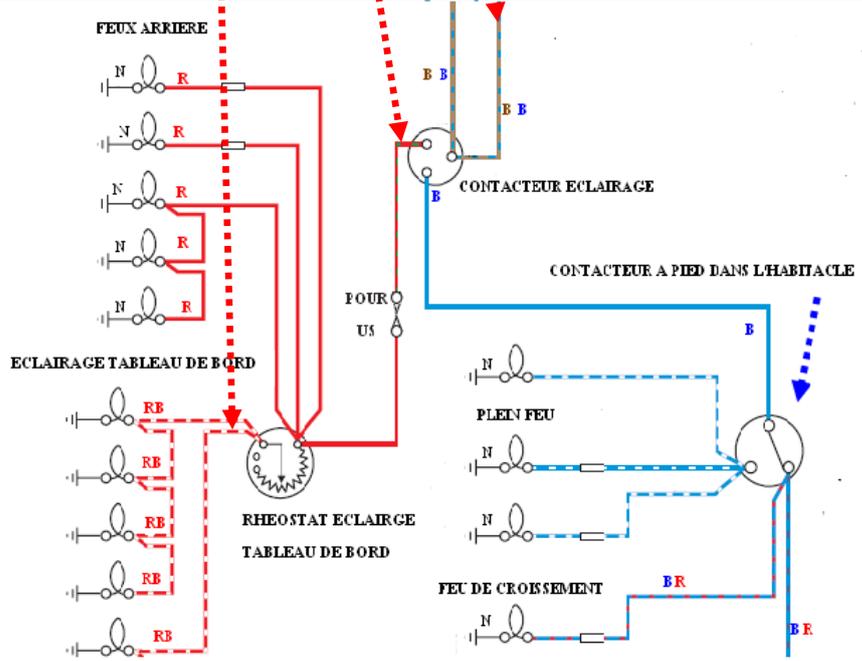
Niveau d'essence

Contacteur de feu et rhéostat d'éclairage de tableau de bor



RHEOSTAT ECLAIRAGE
TABLEAU DE BORD

CONTACTEUR FEUX

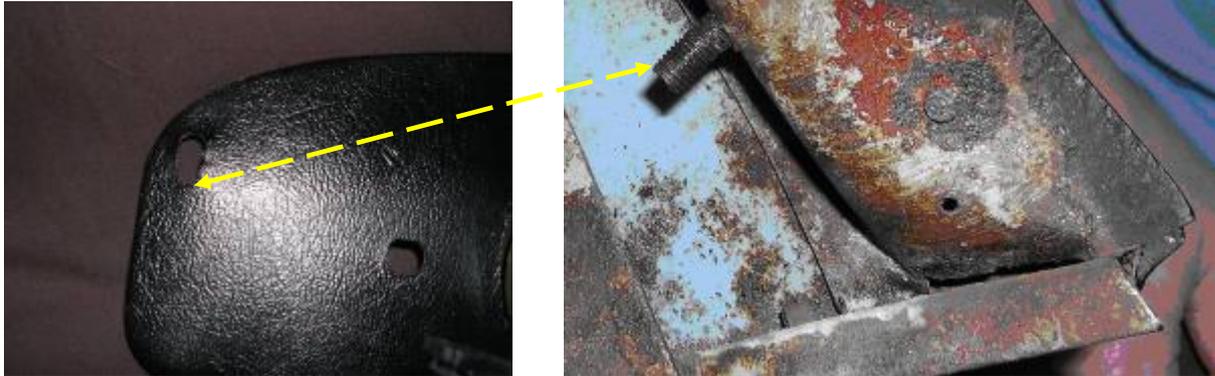


- N noir
- R rouge
- B bleu
- BB brun et bleu
- BR bleu et rouge

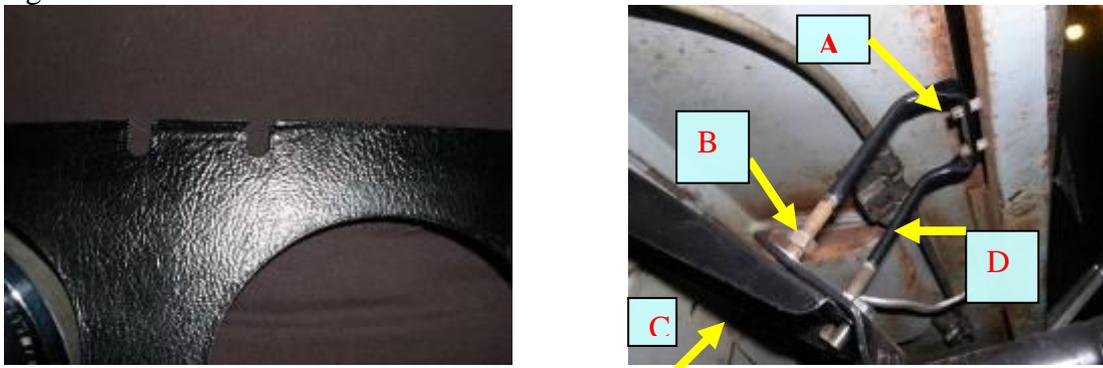
Démontage tableau de bord

Le démontage du tableau de bord ne présente pas de difficultés, sinon les problèmes d'accès. Démontez la boîte à gants et les deux pattes « support chauffage » si votre véhicule en est équipé.

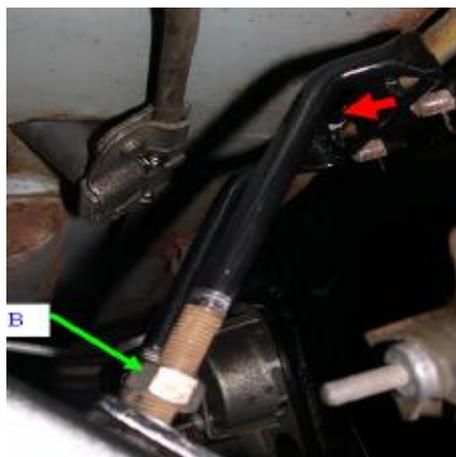
Le tableau de bord est fixé à la carrosserie par 7 écrous.
Il faut démonter complètement chacune des deux vis situées à proximité des portes.



Les vis les moins accessibles sont celles qui sont situées derrière le volant. Le plus simple est regarder les modes de fixations :



Démontrer le deux vis A, et les deux vis C, enfin visser au maximum les deux vis B sur la tige filetée ce qui permettra de faire basculer la patte noire D vers l'avant (flèche rouge) :



Les autres vis peuvent être simplement débloquées en effet le tableau de bord comporte une découpe en U.

Peinture porte instrument

Après décapage et peinture anticorrosion, la plaque porte instrument a été peinte à la peinture



La peinture utilisée est une peinture wrinkle Harley Davidson. Après passage au four comme précisé sur la bombe l'état obtenu est satisfaisant.

Autres sites :

<http://search.eastwood.com/search?asug=&w=wrinkle&x=5&y=7&p=Q&ts=custom>

ou

http://www.frost.co.uk/item_Detail.asp?productID=8219&gclid=CKmLg9fEhZ8CFVBd4wodTC6EIA

Remise en état du câble starter triumph TR3

Vous trouverez ci-dessous quelques éléments pour la remise en état d'un câble starter et de son bouton.

Commençons par le bouton :

Le problème vient généralement du petit piston poussé par un ressort qui se trouve à l'intérieur de l'axe et qui immobilise le bouton. Généralement la corrosion bloque l'ensemble et en malgré l'usage de dégrippant l'ensemble reste bloqué.



Pour enlever le bouton, utiliser une petite perceuse type Dremel et avec une fraise, détruire le piston ce qui permet de sortir le bouton sans le casser.



Percer avec un foret de 2,5mm (attention à être bien perpendiculaire à l'axe), puis tarauder à 3 mm (ce n'est pas dans les règles de l'art mais c'est du laiton...)



Allez dans un magasin d'aéromodélisme et procurez vous des vis BTR de diamètre 3 mm.
Ajuster la longueur de la vis et ci-dessous, le résultat :

