



TRIUMPH TR4 - MANUTENZIONE IMPIANTO ELETTRICO

La nostra TR4 soffrirà saltuariamente di un qualche problema elettrico: non è certo il caso di spaventarsi in quanto è generalmente molto facile rimediare. Ecco qualche utile consiglio per evitare una stupida panne:

- ▶ Prima di tutto procuratevi lo schema dell'impianto: si trova sul libretto di uso e manutenzione fornito dal TR Register o sul manuale di officina (catalogo MOSS, part n° 510322).
- ▶ Non eseguire mai nessun lavoro senza aver prima staccato un morsetto dalla batteria.
- ▶ Qualora non si voglia installare l'autoradio, la cosa migliore è controllare che il positivo sia collegato a massa come da progetto: se così non fosse per riposizionarlo bisogna scollegare i cavi della dinamo, invertire la posizione della batteria e ricollegarla ricordandosi di cambiare i morsetti (quelli a vite vanno benissimo), fare contatto per ca. 5 secondi (utilizzando uno spezzone di filo elettrico) fra il negativo della batteria ed il morsetto piccolo della dinamo per polarizzarla e quindi ricollegarne i cavi. Restano da invertire i cavi di ingresso dell'amperometro che ora funziona al contrario e da verificare che il cavo che va dallo spinterogeno alla bobina sia sul morsetto marcato "CB" della stessa e quello di alimentazione sul morsetto "SW". Eseguendo questo lavoro conviene approfittarne per sostituire i cavi della batteria e del motorino di avviamento con altri di sezione superiore (minimo 35 mm².): farli preparare a misura da un elettrauta ricordandosi che la massa ha ora il morsetto del positivo. L'avviamento sarà sensibilmente migliore in quanto l'installazione originale è decisamente sotto dimensionata.
- ▶ E' buona norma installare uno staccabatteria in quanto l'impianto resta in tensione anche con la chiave disinserita: inserire sul positivo un modello a vite col corpo a massa, facilmente comandabile dall'interno, forando il lato sinistro del vano motore fra il motorino tergitristallo e la targhetta identificativa.
- ▶ Montare sul cavo marrone che esce dal solenoide di avviamento un fusibile (40 Ampere) che controlli tutto il sistema ed i fari di profondità, altrimenti privi di protezione: ricordarsi che se questo non è di bachelite o di vetro, ma moderno di plastica, può essere facilmente danneggiato dal calore del collettore causando così l'arresto repentino dell'auto.
- ▶ Le masse vanno verificate con cura, specie quella principale, esposta agli urti e quelle delle luci strumenti e dei lampeggiatori laterali: io ho preferito collegare ad una forte massa avvitata alla carrozzeria anche i proiettori, dipendenti da un esile filo proveniente dal cruscotto: questa modifica permette di montare senza problemi le lampadine allo iodio. Anche la massa del regolatore è spesso dimenticata (terminale E, morsetto piccolo posto in basso vicino alla paratia, filo normalmente nero); eventualmente collegarla al bullone del parafango distante pochi centimetri.
- ▶ Controllare e pulire tutti i fastom, specialmente quelli nascosti dietro il pannello del bagagliaio che col tempo si ossidano dando problemi alle luci posteriori. Meglio sostituirli solo con ricambi originali MOSS. Un consiglio: se non siete in grado di saldare i maschi cilindrici originali dei fastom al filo potete montare, meglio con le apposite pinze, un maschio cilindrico moderno, più piccolo ma facilmente reperibile, e su questo infilare a pressione il fastom maschio originale.
- ▶ Molte disfunzioni sono causate dai fusibili di vetro (35 Ampere) che tendono a rompersi all'altezza del cappuccio apparendo intatti all'esterno; le vibrazioni possono inoltre spostarli dalla loro sede interrompendo il circuito. Conservarne 2 di ricambio nell'apposito spazio dentro la scatola dei fusibili e saltuariamente sostituirli.
- ▶ Il condensatore delle puntine è delicato e talvolta può guastarsi: in questo caso il motore si arresta e riparte solo dopo essersi raffreddato. Sostituirlo ad ogni tagliando.
- ▶ I cavi di bassa tensione della bobina si rovinano facilmente all'attacco dei fastom apparendo intatti ad un primo controllo, in questo caso il motore strattone violentemente arrivando anche a spegnersi. Controllarli al tagliando.
- ▶ Aumenti improvvisi della temperatura dell'acqua e del livello carburante dipendono dal regolatore di voltaggio, situato sulla paratia destra a lato dei piedi del passeggero. Prima di sostituirlo (MOSS part n° 128484) verificarne i contatti e la massa.
- ▶ I cavi delle luci targa possono perdere l'isolamento sotto i respingenti del paraurti, cortocircuisci tando così l'intero impianto. Isolarli con cura.
- ▶ Nel caso che l'overdrive non funzioni, le cause elettriche sono generalmente dovute a: guasto dell'interruttore posto sul piantone (se si allenta gira e va a massa), guasto del relè situato sotto al cruscotto o dal solenoide che tende a bloccarsi con l'inattività (in questo caso sostituirlo, MOSS part n° BMK1727). Per l'ispezione di quest'ultimo e degli interruttori dell'overdrive posti sul cambio smontare con calma il supporto del cruscotto, togliendo tutti i comandi prima di rimuoverlo, e solo dopo svitare il tunnel di trasmissione.
- ▶ Se l'overdrive si disinserisce da solo o non funziona con tutte le marce, il problema risiede nei contatti posti sul coperchio del cambio: per registrarli togliere le rondelline-spessore dagli interruttori e rimontarli, accendere il quadro, inserire l'overdrive, inserire a turno la 2°, la 3° e la 4° e, scuotendo la leva del cambio, verificare che il solenoide resti fermamente inserito con tutte. Se ancora il funzionamento non è perfetto sostituire gli interruttori (MOSS part n° BAU1074A). Nella TR4A

approfittarne per controllare l' interruttore delle luci di retromarcia. Prima di tutto verificate però che i fastom siano ben inseriti ed il cavo non sia interrotto.

- ▶ Se la lancetta dell' amperometro saltella in continuazione anche dopo 5 minuti dall' avviamento (prima è quasi normale) è ora di revisionare il regolatore LUCAS R.B.106/2. Esso è composto da due unità distinte poste nella stessa scatola: il regolatore di tensione, situato in alto e l' interruttore di minima, situato più in basso. Provo a descrivere senza l' ausilio di fotografie la procedura, solo all' apparenza complicata: i contatti dell' interruttore (quello in basso) vanno puliti solo con carta abrasiva finissima e la distanza fra la lamella ed il fermo superiore regolata con uno spessore in ca. 0,80 mm., spostando quest' ultimo con un dito; con la vite di regolazione posteriore (girando in senso orario per aumentare ed in senso antiorario per diminuire) si aggiusta la tensione di scatto che deve essere fra i 12,7 -13,3 Volts, misurati con un buon voltmetro alla batteria ed accelerando gradualmente il motore fino a quando non si vede il relè entrare in azione. Per il regolatore (quello in alto) svitare la vite di regolazione superiore e pulirla energicamente prima con carta abrasiva a grana grossa o con una pietra per affilare e poi rifinirla con una carta fine e poi rimontarla regolando la distanza, questa volta fra la lamella e la bobina, a ca. 0,50 mm. Per la taratura del voltaggio inserire per prima cosa un pezzo di cartoncino fra la lamella e la bobina dell' interruttore di minima (quello in basso) per impedirgli di chiudersi e quindi, accelerando gradualmente il motore, girare la vite posteriore del regolatore (quello in alto), in senso orario per aumentare ed in senso antiorario per diminuire, fino a quando la tensione, misurata con un voltmetro posizionato con un cavo a massa e l' altro sul morsetto più basso (D) del regolatore, si stabilizza fra i 15,9-16,5 Volts. Questa operazione va eseguita abbastanza rapidamente, per evitare che il riscaldamento dei contatti falsi la lettura. Nel caso che il vostro regolatore sia del tipo più vecchio, riconoscibile dal separatore in rame posto sulla testa della bobina del regolatore, tondo invece che quadrato, la distanza di registro dello stesso è di 0,38 mm. Muovere le viti solo di una frazione di giro per volta; se ancora si riscontrano dei problemi sostituire il regolatore: non è troppo caro (MOSS part n° GEU6603).
- ▶ Per la dinamo, se in ordine, basta un goccio d' olio ogni tanto nel foro della boccola posteriore e la sostituzione dei carboni quando consumati. Ricordarsi che la potenza assorbita è modestissima: lasciate quindi la cinghia poco tesa per non rovinare le boccole (2,5 cm. di gioco nella parte più lunga); se così cigola si può ingrassare nella parte esterna con della vaselina. Controllare inoltre periodicamente il dado della puleggia. Se la dinamo si guasta, conviene cambiarla con una di rotazione (MOSS part n° GXE3101).
- ▶ Il motorino di avviamento non richiede di norma altra cura che la sostituzione dei carboni ca. ogni 80.000 Km.; Nel caso il pignone del motorino si blocchi, inserire la presa diretta e far oscillare la vettura avanti e indietro. Dopo subito dall' elettrauto!
- ▶ Se il solenoide si guasta l' avviamento è comunque possibile dal pulsante di emergenza posto sullo stesso; le disfunzioni sono normalmente causate da sgoccioli di benzina dal carburatore: in questo caso spostare il solenoide di dieci centimetri verso il centro della vettura.
- ▶ Se la vettura è usata saltuariamente mettete ogni tanto sotto carica la batteria per un paio d' ore anche con un caricatore economico da supermercato.
- ▶ Se non si utilizza l' aut per più di un mese conviene rimuovere la batteria per evitare ossido nel vano motore. Per porre fine alla corrosione montate il portabatteria di plastica fornito da MOSS con il part n° AM7301.
- ▶ Se sostituite la batteria acquistatene una (sigillata, meno corrosione) da minimo 75 Ah.
- ▶ Un ultimo consiglio per la notte: al posto dell' accendino inserite una luce flessibile acquistabile presso un qualsiasi negozio di autoaccessori. Non si buca niente ed è comodissima. Non dimenticate inoltre di far centrare i proiettori da un buon elettrauto.

Questi semplici accorgimenti bastano per mantenere senza spese il nostro impianto in buon ordine.

Nella Mura