



## 🇩🇪 Stabilisatorstreben - Triumph Spitfire, Herald, Vitesse und GT6

Diese Teile sind ein direkter Ersatz für die Stabilisatoren Ihres Fahrzeugs. Bitte beachten Sie jedoch, dass es sich hierbei nicht um einen werkseitigen Schraubensatz handelt und Sie für eine korrekte und sichere Montage über mechanische Kenntnisse verfügen müssen. Im Zweifelsfall sollten Sie einen qualifizierten Mechaniker zu Rate ziehen.

### Inhalt des Satzes

- 2 Stangenköpfe mit Rechtsgewinde
- 2 Außenstangenköpfe mit Rechtsgewinde
- 2 Kontermuttern mit Rechtsgewinde
- 2 Gewinderohre mit Zylinderkopfgewinde
- 4 Distanzstücke für Stangenköpfe
- 2 Bolzen
- 2 Nyloc-Muttern
- 2 Unterlegscheiben

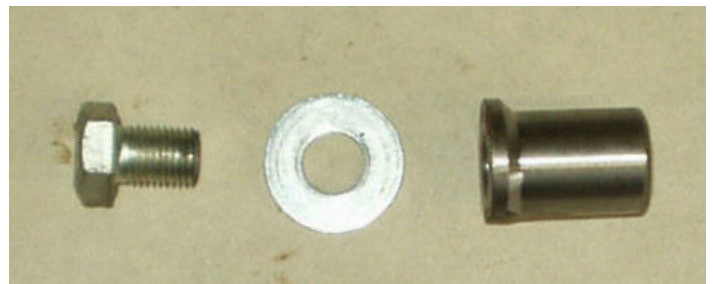
### Benötigtes Werkzeug

- Wagenheber und Achsstütze
- Radheber
- Inbusschlüssel / Steckschlüssel (Spitfire)
- Maßband
- Metallsäge
- Metallfeile
- Nylonhammer
- Brechstange, Hebel, Schraubenzieher nach Bedarf

### Reihenfolge der Montage

1. Fahrzeug vorne anheben, sicher auf Achsstützen unter dem Fahrgestell abstützen und beide Vorderräder abnehmen.
2. Beide Stabilisatorunterlenker entfernen. Die einzigen Teile, die benötigt werden, sind die Bolzen, die in das Ende des Stabilisators eingeführt werden, und diese sollten jetzt entfernt werden.
3. Sicherstellen, dass das Loch so mittig wie möglich zum Loch im Querlenker ist - falls nicht, ein „D“ auf die Lippe des oberen Dekkels feilen, bis eine gute Ausrichtung erreicht ist. Der Zylinderkopf muss gut in das „Dreieck“ des Querlenkers passen.

Schraube, Unterlegscheibe und Zylinderkopf (am Rand zu einem D gefeilt)



Zylinderkopf-Baugruppe (nur diese Baugruppe nach der Montage lackieren)



Der gekürzte Bolzen wird in das Gewinde der oberen Kappe eingeführt. (Das Gewinde darf nicht an der Innenseite der Kappe anliegen).



4. Mit der mitgelieferten kurzen  $3/8$  UNF Schraube und einer der großen Unterlegscheiben den Zylinderkopf fest auf den Querlenker ziehen. Hinweis: Es kann sinnvoll sein, den Zylinderkopf anzuschweißen - die Standardausführung von Triumph ist nicht ideal für die Montage eines Gelenkkopfs, da ein Großteil der Stöße über die Schwinge übertragen wird - eine kleine Schweißnaht an der Oberseite macht die Einheit wesentlich stabiler.
5. Kürzen Sie nur ein Ende und führen Sie den Bolzen, der aus dem Stabilisator entfernt wurde, vom anderen Ende in den Zylinderkopf ein.

Der aus dem Stabilisator entfernte Bolzen ist zu lang - ein Gewindeende kürzen, bis er in den Zylinderkopf passt und kein Gewinde mehr zu sehen ist (ca. 10 mm des Gewindes sollten in das Gewinde passen), siehe nächstes Bild.



6. Ein männliches und ein weibliches Stangenende zusammenfügen und die Kontermutter nicht vergessen. Stellen Sie die Länge so ein, dass sie der Länge eines der Standard-Fallstäbe entspricht, die Sie gerade entfernt haben. Vergewissern Sie sich, dass mindestens 6 volle Umdrehungen in der Hülse sind.
7. Das soeben hergestellte neue Gelenk nur auf einer Seite nehmen und den integrierten Bolzen in das Ende des Stabilisators schrauben. Eine Unterlegscheibe wird nicht benötigt.
8. Das andere Ende auf den Bolzen stecken - dabei die beiden seitlichen Abstandshalter nicht vergessen.
9. Der Stabilisator ist nun montiert, jedoch nur mit einem Unterlenker.

Die komplette Einheit - siehe Standardlenker zum Vergleich.



10. Senken Sie das Fahrzeug auf den Boden ab und rollen Sie es hin und her, um die Aufhängung zu stabilisieren.
11. Die erforderliche Länge für den zweiten Unterlenker messen (nicht davon ausgehen, dass er die gleiche Länge wie der erste Unterlenker hat, da das Fahrgestell oder der Stabilisator wahrscheinlich nicht korrekt sind).
12. Die Länge des zweiten Unterlenkers bestimmen und ihn wie den ersten Unterlenker montieren - dies kann ein wenig fummelig sein, und es kann erforderlich sein, eine oder beide U-Halterungen des Stabilisators zu entfernen, um genügend Platz zu schaffen.
13. Wenn alles montiert ist, ziehen Sie die Nyloc-Muttern auf den Bolzen an, ziehen Sie den integrierten Bolzen im Stabilisator vollständig an und ziehen Sie die Sicherungsmuttern auf den Gelenkköpfen fest. Sicherstellen, dass die männlichen und weiblichen Gelenkköpfe so ausgerichtet sind, dass sie sich nicht gegenseitig behindern und sich frei bewegen können.

Ziel ist es, dass der Stabilisator nicht gespannt ist, wenn das Fahrzeug auf dem Boden steht. Wenn Sie auch verstärkte Vorderachsfedern und/oder Stoßdämpfer einbauen, sollten Sie diese zuerst einbauen und sicherstellen, dass sie richtig eingestellt sind, bevor Sie die Querstabilisatorstreben einbauen.

## Haftungsausschluss und Sicherheitshinweise

- Bei diesem Produkt handelt es sich um ein Produkt für Wettbewerbsfahrzeuge, bei Zweifeln bezüglich der Montage oder Eignung fragen Sie bitte an.
- Dieses Produkt verwendet Gelenkköpfe, die für die mitgelieferten Komponenten geeignet sind. Ersetzen Sie die mitgelieferten Teile nicht durch Teile von geringerer Qualität oder mit geringerer axialer oder radialer Belastbarkeit. Verwenden Sie keine Drop-Link-Gelenkköpfe für andere hochbelastete Aufhängungsanwendungen.
- Drop-Link-Gelenkköpfe sind wartungsintensiver als Gummibuchsen und möglicherweise nicht für den dauerhaften Einsatz auf der Straße geeignet. Um den Verschleiß zu verringern, sollten sie vor jedem Einsatz mit einem Schmiermittel wie WD40 eingefettet werden. Knarrende Aufhängungen sind oft ein Zeichen für unzureichende Schmierung.
- Gelenkköpfe in Aufhängungskomponenten übertragen mehr Stöße von der Straße auf das Fahrgestell und die Karosserie des Fahrzeugs als Gummibuchsen. Das Fahrgestell und die Karosserie sollte in gutem Zustand sein, insbesondere in der Nähe der Aufhängungslager und regelmäßig auf Ermüdungs- oder Stoßschäden überprüft werden.
- Die Verwendung dieses Produktes erfolgt auf eigene Gefahr.

## 🇬🇧 Anti-roll bar drop links - Triumph Spitfire, Herald, Vitesse and GT6

These are a direct replacement for the drop links on your car but recognise that this is not a factory bolt-on kit and requires a mechanical understanding on your part to fit them correctly and safely. If you are in any doubt you should consult a qualified mechanic.

### Kit contents

- 2 female right hand thread rod end bearings
- 2 male right hand thread rod end bearings
- 2 right hand thread lock nuts
- 2 'top hat' threaded tubes
- 4 rod end side spacers
- 2 bolts
- 2 nyloc nuts
- 2 washers

### Tools required

- Jack and axle stands
- Wheel brace
- Imperial spanners / sockets (Spitfire)
- Tape measure
- Hack-saw
- Metal file
- Nylon face hammer
- Pry-bars, levers, screw driver as required

### Installation sequence:

1. Jack up front of car and support securely on axle stands under the chassis and remove both front road wheels.
2. Remove both anti-roll bar drop links. The only parts required are the studs that pass into the end of anti roll bar and they should be removed now.
3. On each side, offer the threaded top hat up to the lower wishbone where the drop link fits – ensure the hole is as central as possible to the hole in the wishbone – if not, file a D on the lip of the top hat until there is a good alignment. The top hat should be a nice tight fit into the 'triangle' of the wishbone.

Bolt, washer and top-hat (filed to D shape at rim)



Top hat assembly, offered into place (paint just this whole assembly after fitting)



4. Use the short 3/8 UNF bolt supplied, with one of the large washers to pull the top hat firmly into place on the wishbone. Note: You may also want to weld the top hat in place – the standard Triumph design is not ideal for mounting a rod end as a lot of shock is transmitted right across the arm – a small weld across the top makes the unit considerably stronger.
5. Shorten just one end and fit the stud removed from the anti-roll bar into the top hat from the other end.

The stud removed from the anti-roll bar is too long – shorten one threaded end until it fits inside the top hat leaving no thread showing (approx 10mm of thread should pass into the thread) see next picture.



Shortened stud being introduced to the threaded top hat. (the threads must not abut inside the top-hat)



6. Assemble a male and female rod end together, remembering to include a lock nut. Set it to the same length as one of the standard drop links you just removed and ensure at least 6 full turns are wound into the female.
7. **On just one side**, take the new link you just made and screw the integral stud into the end of the anti-roll bar. You do not need a lock washer.
8. Fit the other end over the stud – remembering the two side spacers.
9. You should now have an assembled anti roll bar but with just one drop link.

The complete assembly – see standard link for comparison.



10. Lower the car to the ground and roll it back and forth to settle the suspension.
11. Measure the length required for the other drop link (do not assume it will be the same as the 1st one as the chassis or more likely the anti-roll bar will not be true).
12. Set the length of the 2nd link and fit as the first one – this can be a bit of a fiddle and you may have to remove one or both of the anti-roll bar U mounts to get enough space.
13. Once all fitted, tighten the nyloc nuts onto the studs, fully tighten the integral stud into the anti-roll bar and nip up the lock nuts on the rod end bearings. Ensure the alignment of the male and female rod ends is such that they are not binding and can freely move.

The aim is to have no tension in the anti-roll bar when the car is at rest on the ground. If you are also fitting uprated front springs and/or shocks, do those first and make sure they are well settled prior to fitting the anti-roll bar links.

### Disclaimers and cautions

- This is a competition product; if you are in doubt about its installation or suitability please ask.
- This product uses spherical rod end bearings that are suited to the components they are supplied with. Do not replace the supplied items with those of a lower quality or with a lower axial or radial rating. Do not use drop-link rod ends for other highly loaded suspension applications.
- Rod end bearings require more maintenance than rubber bushes and may not be suitable for prolonged road use – if in doubt ask. To reduce the wear rate they should be lubricated before each event with a lubricant such as WD40. Creaking suspension is often a sign of insufficient lubrication.
- Rod end bearings in suspension components transfer more road shock to the chassis/body of the car than do rubber bushes. The chassis/body should be in good condition especially in proximity of the suspension mounts and should be inspected regularly for fatigue or impact damage.
- Use of this product is at the owner's risk.

## Barras estabilizadoras - Triumph Spitfire, Herald, Vitesse y GT6

Estas piezas son un recambio directo de las barras estabilizadoras de su vehículo. No obstante, tenga en cuenta que no se trata de un kit de tornillería de fábrica y que debe tener conocimientos de mecánica para un montaje correcto y seguro. En caso de duda, consulte a un mecánico cualificado.

### Contenido del juego

- 2 cabezas de rótula con rosca derecha
- 2 cabezas de rótula exteriores con rosca derecha
- 2 contratueras con rosca derecha
- 2 tubos roscados con rosca de culata
- 4 distanciadores para cabezas de rótula
- 2 tornillos
- 2 tuercas Nyloc
- 2 arandelas

### Herramientas necesarias

- Gato y soporte de eje
- Gato de rueda
- Llave Allen (Spitfire)
- Cinta métrica
- Sierra de metal
- Lima de metal
- Martillo de nylon
- Palanca, destornillador según sea necesario

### Secuencia de montaje

1. levante la parte delantera del vehículo, apóyela firmemente en los soportes del eje situados debajo del chasis y retire las dos ruedas delanteras.
2. retire ambos brazos inferiores del estabilizador. Las únicas piezas necesarias son los tornillos que se introducen en el extremo de la barra estabilizadora.
3. asegúrese de que el orificio está lo más centrado posible con respecto al orificio de la horquilla - si no es así, lime una «D» en el labio de la tapa superior hasta conseguir una buena alineación. La culata debe encajar perfectamente en el «triángulo» del brazo de control.

Tornillo, arandela y culata (limados hasta conseguir una «D» en el borde)



Conjunto culata (pintar este conjunto sólo después de la instalación)



4. Utilizando el perno corto de 3/8 UNF suministrado y una de las arandelas grandes, apriete firmemente la culata en el brazo de control. Nota: Puede resultar útil soldar la culata; el diseño estándar de Triumph no es ideal para montar una cabeza de biela, ya que gran parte del impacto se transmite a través del basculante; una pequeña soldadura en la parte superior hará que la unidad sea mucho más resistente.
5. Acorte sólo un extremo e inserte el tornillo retirado del estabilizador en la culata desde el otro extremo.

El tornillo retirado de la estabilizadora es demasiado largo - acorte un extremo roscado hasta que encaje en la culata y no se vea rosca (aprox. 10 mm de la rosca deben encajar en la rosca), vea la siguiente imagen.



Introduzca el tornillo acortado en la rosca de la tapa superior. (La rosca no debe apoyarse en el interior de la tapa).



11. Mida la longitud necesaria para el segundo brazo inferior (no suponga que tiene la misma longitud que el primer brazo inferior, ya que probablemente el chasis o la barra estabilizadora sean incorrectos).
12. Determine la longitud del segundo brazo inferior y colóquelo de la misma manera que el primer brazo inferior - esto puede ser un poco complicado y puede ser necesario quitar uno o ambos de los soportes en U del estabilizador para dejar espacio suficiente.
13. Una vez que todo esté montado, apriete las tuercas Nyloc en los pernos, apriete completamente el perno integrado en el estabilizador y apriete las contratuercas en los extremos de las barras. Asegúrese de que las cabezas de rótula macho y hembra están alineadas de forma que no interfieran entre sí y puedan moverse libremente.

6. Una un extremo de varilla macho y otro hembra y no olvide la contratuerca. Ajuste la longitud para que coincida con la de una de las varillas de caída estándar que acaba de retirar. Asegúrese de que hay al menos 6 vueltas completas en el casquillo.
7. Tome la nueva unión que acaba de hacer **por un solo lado** y enrosque el perno integral en el extremo del estabilizador. No es necesaria la arandela.
8. Coloque el otro extremo en el perno - no olvide los dos espaciadores laterales.
9. La barra estabilizadora ya está montada, pero sólo con un brazo inferior.

La unidad completa - véase el brazo de control estándar para la comparación.



10. Baje el vehículo al suelo y hágalo rodar hacia delante y hacia atrás para estabilizar la suspensión.

El objetivo es garantizar que la barra estabilizadora no esté bajo tensión cuando el vehículo esté en el suelo. Si también va a montar muelles y/o amortiguadores reforzados en el eje delantero, deberá montarlos primero y asegurarse de que están correctamente ajustados antes de montar los puntales de la barra estabilizadora.

### Descargo de responsabilidad e instrucciones de seguridad

- Este producto es un producto para vehículos de competición, en caso de duda sobre su montaje o idoneidad, por favor consúltenos.
- Este producto utiliza cabezas de rótula adecuadas para los componentes suministrados. No sustituya las piezas suministradas por otras de menor calidad o con menor capacidad de carga axial o radial. No utilice cabezas de rótula para otras aplicaciones de suspensión de alta carga.
- Las cabezas de rótula requieren más mantenimiento que los casquillos de goma y pueden no ser adecuadas para un uso prolongado en carretera. Para reducir el desgaste, deben engrasarse con un lubricante como WD40 antes de cada uso. El crujido de las suspensiones suele ser un signo de lubricación insuficiente.
- Las cabezas de rótula de los componentes de la suspensión transmiten más impactos de la carretera al chasis y la carrocería del vehículo que los casquillos de goma. El chasis y la carrocería deben estar en buen estado, especialmente cerca de los cojinetes de suspensión, y revisarse periódicamente para detectar fatiga o daños por impacto.
- Utilice este producto bajo su propia responsabilidad.

## ■ ■ Barres stabilisatrices - Triumph Spitfire, Herald, Vitesse et GT6

Ces pièces sont un remplacement direct des barres stabilisatrices de votre véhicule. Veuillez toutefois noter qu'il ne s'agit pas d'un kit de visserie d'usine et que vous devez avoir des connaissances en mécanique pour un montage correct et sûr. En cas de doute, faites appel à un mécanicien qualifié.

### Contenu du kit

- 2 têtes de tige avec filetage à droite
- 2 têtes de tige extérieures avec filetage à droite
- 2 contre-écrous avec filetage à droite
- 2 tubes filetés avec filetage à tête cylindrique
- 4 entretoises pour têtes de tige
- 2 boulons
- 2 écrous nyloc
- 2 rondelles

### Outils nécessaires

- Cric et support d'essieu
- Cric de roue
- Clé Allen / clé à douille (Spitfire)
- Ruban à mesurer
- Scie à métaux
- Lime à métaux
- Marteau en nylon
- pied-de-biche, levier, tournevis selon besoin

### Ordre de montage

1. soulever le véhicule à l'avant, le caler solidement sur des supports d'essieu sous le châssis et retirer les deux roues avant.
2. enlever les deux bras inférieurs de la barre stabilisatrice. Les seules pièces nécessaires sont les boulons qui s'insèrent dans l'extrémité de la barre stabilisatrice, et ils doivent être retirés maintenant.
3. s'assurer que le trou est aussi centré que possible par rapport au trou du bras de suspension - si ce n'est pas le cas, limer un « D » sur la lèvre du couvercle supérieur jusqu'à obtenir un bon alignement. La culasse doit bien s'insérer dans le « triangle » du bras oscillant.

Vis, rondelle et culasse (limée sur le bord pour former un « D »).



Ensemble de la culasse (ne peindre que cet ensemble après le montage).



4. Utiliser la vis courte 3/8 UNF fournie et l'une des grandes rondelles pour serrer fermement la culasse sur le bras de suspension. Remarque : il peut être utile de souder la culasse - le modèle standard de Triumph n'est pas idéal pour le montage d'une rotule, car une grande partie des chocs est transmise par le bras oscillant - un petit cordon de soudure sur le dessus rend l'ensemble beaucoup plus stable.
5. Raccourcissez une seule extrémité et insérez le boulon retiré du stabilisateur dans la culasse par l'autre extrémité.

Le boulon retiré du stabilisateur est trop long - raccourcir une extrémité filetée jusqu'à ce qu'il s'insère dans la culasse et qu'aucun filetage ne soit visible (environ 10 mm du filetage doivent s'insérer dans le filetage), voir image suivante.



Le boulon raccourci est introduit dans le filetage du capuchon supérieur. (Le filetage ne doit pas être en contact avec l'intérieur du capuchon).





6. Assembler une extrémité mâle et une extrémité femelle de la tige sans oublier le contre-écrou. Ajustez la longueur pour qu'elle corresponde à la longueur d'une des tiges de chute standard que vous venez d'enlever. Assurez-vous qu'il y a au moins 6 tours complets dans la douille.
7. Prenez la nouvelle articulation que vous venez de fabriquer **d'un seul côté** et vissez le boulon intégré dans l'extrémité de la barre stabilisatrice. Une rondelle n'est pas nécessaire.
8. Enfoncer l'autre extrémité sur le boulon - ne pas oublier les deux entretoises latérales.
9. La barre stabilisatrice est maintenant montée, mais seulement avec un bras inférieur.

L'ensemble complet - voir le bras standard pour comparaison.



- 10) Abaissez le véhicule sur le sol et faites-le rouler d'avant en arrière pour stabiliser la suspension.
11. Mesurer la longueur nécessaire pour le deuxième bras inférieur (ne pas supposer qu'il a

la même longueur que le premier bras inférieur, car le châssis ou la barre stabilisatrice ne sont probablement pas corrects).

12. Déterminer la longueur du deuxième bras inférieur et le monter comme le premier - cela peut être un peu délicat et il peut être nécessaire de retirer un ou les deux supports en U de la barre stabilisatrice afin d'avoir suffisamment de place.
13. Lorsque tout est monté, serrer les écrous nylon sur les axes, serrer complètement l'axe intégré dans le stabilisateur et serrer les écrous de blocage sur les rotules. S'assurer que les rotules mâles et femelles sont alignées de manière à ce qu'elles ne se gênent pas mutuellement et qu'elles puissent se déplacer librement.

L'objectif est que la barre stabilisatrice ne soit pas tendue lorsque le véhicule est au sol. Si vous installez également des ressorts de l'essieu avant renforcés et/ou des amortisseurs, vous devez d'abord les installer et vous assurer qu'ils sont correctement réglés avant d'installer les barres stabilisatrices transversales.

### Clause de non-responsabilité et consignes de sécurité

- Ce produit est un produit destiné aux véhicules de compétition, en cas de doute sur le montage ou l'adéquation, veuillez nous contacter.
- Ce produit utilise des rotules adaptées aux composants fournis. Ne remplacez pas les pièces fournies par des pièces de moindre qualité ou présentant une capacité de charge axiale ou radiale inférieure. N'utilisez pas de rotules drop-link pour d'autres applications de suspension soumises à des charges élevées.
- Les rotules drop-link nécessitent plus d'entretien que les douilles en caoutchouc et peuvent ne pas être adaptées à une utilisation permanente sur route. Pour réduire l'usure, elles doivent être graissées avant chaque utilisation avec un lubrifiant comme le WD40. Les grincements des suspensions sont souvent le signe d'une lubrification insuffisante.
- Les rotules des composants de la suspension transmettent plus de chocs de la route au châssis et à la carrosserie du véhicule que les douilles en caoutchouc. Le châssis et la carrosserie doivent être maintenus en bon état, en particulier à proximité des rotules de suspension, et doivent être régulièrement inspectés afin de détecter tout dommage dû à la fatigue ou aux chocs.
- L'utilisation de ce produit se fait aux risques et périls de l'utilisateur.

## ■ ■ Puntoni stabilizzatori - Triumph Spitfire, Herald, Vitesse e GT6

Questi componenti sostituiscono direttamente le barre stabilizzatrici del veicolo. Tuttavia, si noti che non si tratta di un kit di bulloni di fabbrica e che è necessario avere conoscenze meccaniche per un montaggio corretto e sicuro. In caso di dubbi, si consiglia di consultare un meccanico qualificato.

### Contenuto del set

- 2 estremità delle aste con filettatura destra
- 2 estremità esterne delle aste con filettatura destra
- 2 dadi di bloccaggio con filettatura destra
- 2 tubi filettati con filettatura della testa del cilindro
- 4 distanziali per le estremità delle aste
- 2 bulloni
- 2 dadi Nyloc
- 2 rondelle

### Strumenti necessari

- Cric e supporto per assale
- Cric della ruota
- Chiave a brugola/chiave a bussola (Spitfire)
- Nastro di misurazione
- Sega per metallo
- Lima per metallo
- Martello di nylon
- Crowbar, leva, cacciavite a seconda delle necessità

### Sequenza di montaggio

1. sollevare la parte anteriore del veicolo, sostenerla saldamente sui supporti dell'assale sotto il telaio e rimuovere entrambe le ruote anteriori.
2. Rimuovere entrambi i tiranti inferiori dello stabilizzatore. Le uniche parti necessarie sono i bulloni che entrano nell'estremità della barra stabilizzatrice e che devono essere rimossi.
3. Assicurarsi che il foro sia il più possibile centrato rispetto al foro del braccio oscillante; in caso contrario, limare una "D" sul labbro della calotta superiore fino a ottenere un buon allineamento. La testa del cilindro deve inserirsi perfettamente nel "triangolo" del braccio di comando.

Bullone, rondella e testa del cilindro (limata a D sul bordo)



Gruppo testa cilindro (verniciare questo gruppo solo dopo l'installazione)



4. Utilizzando il bullone corto da 3/8 UNF in dotazione e una delle rondelle grandi, serrare saldamente la testa del cilindro sul braccio di comando. Nota: potrebbe essere utile saldare la testa del cilindro: il design standard Triumph non è ideale per il montaggio di un'estremità dell'asta, poiché gran parte dell'urto viene trasmesso attraverso il braccio oscillante; una piccola saldatura sulla parte superiore renderà l'unità molto più robusta.
5. Accorciare solo un'estremità e inserire il bullone rimosso dallo stabilizzatore nella testa del cilindro dall'altra estremità.

Il bullone rimosso dallo stabilizzatore è troppo lungo: accorciare un'estremità filettata finché non entra nella testa del cilindro e non è visibile la filettatura (circa 10 mm di filettatura devono entrare nella filettatura), vedere l'immagine successiva.



Inserire il bullone accorciato nella filettatura della calotta superiore. (La filettatura non deve essere appoggiata all'interno della calotta).



6. Unire un'estremità dell'asta maschio e una femmina, senza dimenticare il dado di bloccaggio. Regolare la lunghezza in modo che corrisponda a quella di una delle aste standard appena rimosse. Assicuratevi che ci siano almeno 6 giri completi nel manicotto.
7. Prendere il nuovo giunto appena realizzato solo da un lato e avvitare il bullone integrale all'estremità dello stabilizzatore. Non è necessaria una rondella.
8. Montare l'altra estremità sul bullone, senza dimenticare i due distanziali laterali.
9. La barra stabilizzatrice è ora montata, ma solo con un collegamento inferiore.

L'unità completa - vedere il braccio di controllo standard per un confronto.



10. Abbassare il veicolo a terra e farlo rotolare avanti e indietro per stabilizzare la sospensione.
11. Misurare la lunghezza necessaria per il secondo braccio inferiore (non dare per scon-

tato che sia della stessa lunghezza del primo braccio inferiore, perché probabilmente il telaio o la barra stabilizzatrice non sono corretti).

12. Determinare la lunghezza del secondo braccio inferiore e montarlo come il primo; questa operazione può essere un po' complicata e potrebbe essere necessario rimuovere una o entrambe le staffe a U dello stabilizzatore per lasciare spazio sufficiente.
13. Una volta montato il tutto, serrare i dadi Nyloc sui bulloni, serrare completamente il bullone integrato nello stabilizzatore e serrare i controdadi sulle estremità delle aste. Assicuratevi che le estremità delle aste maschio e femmina siano allineate in modo da non interferire l'una con l'altra e da potersi muovere liberamente.

L'obiettivo è garantire che la barra stabilizzatrice non sia in tensione quando il veicolo è a terra. Se si montano anche molle e/o ammortizzatori dell'assale anteriore rinforzati, è necessario montarli prima e assicurarsi che siano regolati correttamente prima di montare i puntoni della barra stabilizzatrice.

### **Esclusione di responsabilità e istruzioni di sicurezza**

- Questo prodotto è un prodotto per veicoli da competizione; in caso di dubbi sul montaggio o sull'idoneità, si prega di chiedere informazioni.
- Questo prodotto utilizza estremità delle aste adatte ai componenti forniti. Non sostituire le parti fornite con parti di qualità inferiore o con capacità di carico assiale o radiale inferiore. Non utilizzare le teste a snodo per altre applicazioni di sospensione ad alto carico.
- Le teste a snodo richiedono una maggiore manutenzione rispetto alle boccole in gomma e potrebbero non essere adatte a un uso prolungato su strada. Per ridurre l'usura, è opportuno ingrassarle con un lubrificante come il WD40 prima di ogni utilizzo. Gli scricchiolii delle sospensioni sono spesso segno di una lubrificazione insufficiente.
- Le teste a snodo dei componenti delle sospensioni trasmettono più urti dalla strada al telaio e alla carrozzeria del veicolo rispetto alle boccole in gomma. Il telaio e la carrozzeria devono essere in buone condizioni, soprattutto in prossimità dei cuscinetti delle sospensioni, e devono essere controllati regolarmente per verificare l'assenza di danni da fatica o da impatto.
- Utilizzare questo prodotto a proprio rischio e pericolo.

## Stabilisatorstangen - Triumph Spitfire, Herald, Vitesse en GT6

Deze onderdelen zijn een directe vervanging voor de stabilisatorstangen op uw voertuig. Houd er echter rekening mee dat dit geen fabrieksbouwtenset is en dat u over mechanische kennis moet beschikken voor een correcte en veilige montage. Raadpleeg bij twijfel een gekwalificeerde monteur.

### Inhoud van de set

- 2 stangkoppen met rechtse draad
- 2 buitenste stangkoppen met rechtse draad
- 2 borgmoeren met rechtse draad
- 2 draadbuizen met cilinderkopschroefdraad
- 4 afstandsbusen voor stangkoppen
- 2 bouten
- 2 Nyloc moeren
- 2 sluitringen

### Benodigd gereedschap

- Krik en assteun
- Wielkrik
- Inbusleutel / dopsleutel (Spitfire)
- Meetlint
- Metaalzaag
- Metalen vijl
- Nylon hamer
- Koevoet, hefboom, schroevendraaier naar behoefte

### Montagevolgorde

1. Til de voorkant van het voertuig op, steun het stevig op assteunen onder het chassis en verwijder beide voorwielen.
2. Verwijder beide stabilisator trekstangen. De enige onderdelen die nodig zijn, zijn de bouten die in het uiteinde van de stabilisatorstang gaan en deze moeten nu worden verwijderd.
3. Zorg ervoor dat het gat zo gecentreerd mogelijk is ten opzichte van het gat in de draagarm - zo niet, vijl dan een "D" op de lip van de bovendop totdat een goede uitlijning is bereikt. De cilinderkop moet goed in de "driehoek" van de draagarm passen.

Bout, sluitring en cilinderkop (gevijld tot een D op de rand)



Cilinderkopassemblage (schilder deze assemblage pas na de installatie)



4. Gebruik de meegeleverde korte 3/8 UNF-bout en een van de grote ringen om de cilinderkop stevig vast te draaien op de bedieningsarm. Opmerking: Het kan nuttig zijn om de cilinderkop vast te lassen - het standaard Triumph-ontwerp is niet ideaal voor het monteren van een stanguiteinde omdat een groot deel van de schok wordt overgebracht via de swingarm - een kleine las aan de bovenkant maakt de eenheid veel sterker.
5. Kort slechts één uiteinde in en steek de uit de stabilisator verwijderde bout vanaf het andere uiteinde in de cilinderkop.

De uit de stabilisator verwijderde bout is te lang - kort één uiteinde met schroefdraad in totdat deze in de cilinderkop past en er geen schroefdraad meer zichtbaar is (ca. 10 mm van de schroefdraad moet in de schroefdraad passen), zie volgende afbeelding.



Steek de ingekorte bout in de schroefdraad van de bovenkap. (De schroefdraad mag niet tegen de binnenkant van de kap rusten).



6. Verbind één mannelijk en één vrouwelijk stanguiteinde met elkaar en vergeet de borgmoer niet. Pas de lengte aan zodat deze overeenkomt met de lengte van een van de standaard valstangen die je zojuist hebt verwijderd. Zorg ervoor dat er minstens 6 volledige slagen in de mof zitten.
7. Neem de nieuwe verbinding die je zojuist aan één kant hebt gemaakt en schroef de integrale bout in het uiteinde van de stabilisator. Een sluitring is niet nodig.
8. Plaats het andere uiteinde op de bout - vergeet de twee afstandsringen aan de zijkant niet.
9. De stabilisatorstang is nu gemonteerd, maar met slechts één trekstang.

De complete eenheid - zie de standaard controlearm ter vergelijking.



10. Laat het voertuig op de grond zakken en rol het heen en weer om de ophanging te stabiliseren.

11. Meet de benodigde lengte voor de tweede trekstang (ga er niet van uit dat deze dezelfde lengte heeft als de eerste trekstang, omdat het chassis of de stabilisatorstang waarschijnlijk niet correct is).
12. Bepaal de lengte van de tweede onderste stang en monteer deze op dezelfde manier als de eerste onderste stang - dit kan een beetje lastig zijn en het kan nodig zijn om een of beide U-beugels van de stabilisator te verwijderen om voldoende ruimte te maken.
13. Zodra alles is gemonteerd, draait u de Nyloc moeren op de bouten vast, draait u de geïntegreerde bout in de stabilisator volledig vast en draait u de borgmoeren op de stanguiteinden vast. Zorg ervoor dat de mannelijke en vrouwelijke stanguiteinden zo zijn uitgelijnd dat ze elkaar niet hinderen en vrij kunnen bewegen.

Het doel is ervoor te zorgen dat de stabilisatorstang niet onder spanning staat wanneer de auto op de grond staat. Als je ook versterkte voorasveren en/of schokdempers monteert, moet je deze eerst monteren en ervoor zorgen dat ze correct zijn afgesteld voordat je de stabilisatorstangen monteert.

### Disclaimer en veiligheidsinstructies

- Dit product is een product voor wedstrijddauto's. Als u twijfelt over de montage of geschiktheid, neem dan contact met ons op.
- Dit product maakt gebruik van stanguiteinden die geschikt zijn voor de meegeleverde onderdelen. Vervang de meegeleverde onderdelen niet door onderdelen van mindere kwaliteit of met een lagere axiale of radiale belastbaarheid. Gebruik geen drop-link stangkoppen voor andere toepassingen met hoge belasting van de ophanging.
- Stanguiteinden vereisen meer onderhoud dan rubberen bussen en zijn mogelijk niet geschikt voor langdurig gebruik op de weg. Om slijtage te verminderen, moeten ze voor elk gebruik worden ingevet met een smeermiddel zoals WD40. Krakende ophangingen zijn vaak een teken van onvoldoende smering.
- Stanguiteinden in ophangingscomponenten brengen meer schokken van de weg over op het chassis en de carrosserie van het voertuig dan rubberen bussen. Het chassis en de carrosserie moeten in goede staat verkeren, vooral in de buurt van de ophangingslagers, en regelmatig worden gecontroleerd op vermoeidheids- of stootschade.
- Gebruik dit product op eigen risico.

## Barras estabilizadoras - Triumph Spitfire, Herald, Vitesse e GT6

Estas peças são um substituto direto das barras estabilizadoras do seu veículo. No entanto, tenha em atenção que este não é um kit de parafusos de fábrica e que é necessário ter conhecimentos de mecânica para uma montagem correcta e segura. Em caso de dúvida, deve consultar um mecânico qualificado.

### Conteúdo do conjunto

- 2 terminais de rótula com rosca direita
- 2 terminais de rótula exteriores com rosca direita
- 2 porcas de bloqueio com rosca direita
- 2 tubos roscados com rosca na cabeça do cilindro
- 4 espaçadores para terminais de rótula
- 2 parafusos
- 2 porcas Nyloc
- 2 anilhas

### Ferramentas necessárias

- Macaco e suporte do eixo
- Macaco de roda
- Chave Allen / chave de caixa (Spitfire)
- Fita métrica
- Serra de metal
- Lima de metal
- Martelo de nylon
- Pé de cabra, alavanca, chave de fendas, se necessário

### Sequência de montagem

1. levantar a parte da frente do veículo, apoiá-la firmemente nos suportes dos eixos sob o chassis e retirar as duas rodas dianteiras.
2. Retire ambos os braços inferiores do estabilizador. As únicas peças necessárias são os parafusos que entram na extremidade da barra estabilizadora e que devem agora ser removidos.
3. certifique-se de que o orifício está o mais centrado possível em relação ao orifício no braço do estabilizador - se não estiver, lima um "D" no rebordo da tampa superior até obter um bom alinhamento. A cabeça do cilindro deve encaixar confortavelmente no "triângulo" do braço de controlo.

Parafuso, anilha e cabeça do cilindro (limado a um "D" na aresta)



Conjunto da cabeça do cilindro (pintar este conjunto apenas após a instalação)



4. Utilizando o parafuso curto de 3/8 UNF fornecido e uma das anilhas grandes, aperte firmemente a cabeça do cilindro no braço de controlo. Nota: Pode ser útil soldar a cabeça do cilindro - o design padrão da Triumph não é ideal para instalar uma extremidade da haste, uma vez que grande parte do choque é transmitido através do braço oscilante - uma pequena soldadura na parte superior tornará a unidade muito mais forte.
5. Encurte apenas uma extremidade e insira o parafuso removido do estabilizador na cabeça do cilindro a partir da outra extremidade.

O parafuso retirado do estabilizador é demasiado comprido - encurte uma das extremidades rosca-das até que encaixe na cabeça do cilindro e não seja visível qualquer rosca (cerca de 10 mm da rosca deve encaixar na cabeça do cilindro), veja a figura seguinte.



Introduzir o parafuso encurtado na rosca da tampa superior. (A rosca não deve ficar encostada ao interior da tampa).



6. Junte uma extremidade macho e uma extremidade fêmea da haste e não se esqueça da porca de bloqueio. Ajustar o comprimento de modo a corresponder ao comprimento de uma das varas de queda padrão que acabou de retirar. Certifique-se de que há pelo menos 6 voltas completas na manga.
7. Pegue na nova junta que acabou de fazer apenas de um lado e aparafuse o parafuso integral na extremidade do estabilizador. Não é necessária uma anilha.
8. Encaixe a outra extremidade no parafuso - não se esqueça dos dois espaçadores laterais.
9. A barra estabilizadora está agora montada, mas apenas com um braço inferior.

A unidade completa - veja o braço de controlo standard para comparação.



- 10) Baixe o veículo até ao chão e role-o para a frente e para trás para estabilizar a suspensão.

11. Meça o comprimento necessário para o segundo braço inferior (não assuma que tem o mesmo comprimento que o primeiro braço inferior, uma vez que o chassis ou a barra estabilizadora estão provavelmente incorretos).
12. Determine o comprimento do segundo braço inferior e instale-o da mesma forma que o primeiro braço inferior - isto pode ser um pouco complicado e pode ser necessário remover um ou ambos os suportes em U do estabilizador para permitir espaço suficiente.
13. Quando tudo estiver montado, aperte as porcas Nyloc nos parafusos, aperte totalmente o parafuso integrado no estabilizador e aperte as porcas de bloqueio nas extremidades da haste. Certifique-se de que as extremidades macho e fêmea da haste estão alinhadas de modo a não interferirem uma com a outra e a poderem mover-se livremente.

O objetivo é assegurar que a barra estabilizadora não está sob tensão quando o veículo está no chão. Se também estiver a instalar molas reforçadas do eixo dianteiro e/ou amortecedores, deve instalá-los primeiro e certificar-se de que estão corretamente ajustados antes de instalar as escoras da barra estabilizadora.

### Isenção de responsabilidade e instruções de segurança

- Este produto é um produto para veículos de competição. Em caso de dúvida sobre a montagem ou a adequação, contacte-nos.
- Este produto utiliza terminais de barra que são adequados para os componentes fornecidos. Não substituir as peças fornecidas por peças de qualidade inferior ou com menor capacidade de carga axial ou radial. Não utilizar terminais de rótula para outras aplicações de suspensão de carga elevada.
- Os terminais de rótula requerem mais manutenção do que os casquilhos de borracha e podem não ser adequados para uma utilização prolongada em estrada. Para reduzir o desgaste, devem ser lubrificadas com um lubrificante como o WD40 antes de cada utilização. O ranger das suspensões é frequentemente um sinal de lubrificação insuficiente.
- Os terminais de rótula nos componentes da suspensão transmitem mais choques da estrada para o chassis e a carroçaria do veículo do que os casquilhos de borracha. O chassis e a carroçaria devem estar em boas condições, especialmente perto dos rolamentos da suspensão, e devem ser verificados regularmente quanto a danos por fadiga ou impacto.
- Utilize este produto por sua conta e risco.