

EMORA

Ersatzteile für klassische britische Fahrzeuge



Triumph TR5/250/6
Alle verfügbaren Verbesserungen.

LIMORA

Erhalten, was bewegt.

Die marktführenden Kataloge:

Akribisch recherchiert, detailversessen illustriert.
1.000 Seiten kostenfrei!



Marke	Modell	Seiten	Best.-Nr.
MG	MGA Roadster und Coupé	580	489841
	MGB	800	7678
	MGF und MGTF	64	493830
Austin Healey	BN1-BJ8	600	326250
Mini	Sprite und MG Midget	324	324658
	Classic	740	327536
Triumph	TR2 - TR4A	600	287210
	TR5, TR250 und TR6	600	286982
	Spitfire MK3, MK4, 1500	640	488365
Jaguar	Mark II	128	206532
	E-Type, 6-Zylinder NEU	1.050	539224
	E-Type V12 Serie III	400	501741
	XK120, 140 und 150	700	317404
	XJ6 Daimler Sovereign	1008	336308
	XJ12 Daimler Double Six	800	245883
	X300	200	497251
	X308	150	496829
	XK8/XKR	150	493838
	Land Rover	Serie II, IIA und III	1.100
Range Rover	90, 110 und Defender	1.100	520410
	Classic (1970-1996)	1.200	349105
Fiat	500 NEU	310	533762
	126 NEU	310	541517
	600 NEU	300	543436
	850 NEU	300	543437



Jetzt kostenlos
anfordern oder
online blättern:
Limora.com/Kataloge

Neu!

über 1.400 Seiten Zubehör-Katalog
auf www.Limora.com

Alle verfügbaren Verbesserungen

Die Triumph TR-Reihe, besonders die Modelle TR4, TR5 und TR6 sind bis heute beliebte und immer noch sehr fahrdynamische Autos, die vor allen Dingen auf Landstraßen ihren Vorteil ausspielen. Hatte bei der Gestaltung des TR4 bis TR5 der Meister Michelotti Hand angelegt und diesem Fahrzeug den verspielten, italienischen 1960er Charme verliehen, so war es ab dem TR6 die Firma Karmann in Osnabrück. Diese neue Karosserieform traf den Geist der 1970er Jahre. Eckig und nüchtern. Verfügte der TR4 und der TR4A noch über einen langhubigen Vierzylindermotor der Firma Standard, der sein erstes Leben in einem Ferguson Traktor verbrachte, so beschritt Triumph mit der Einführung des TR5/250 einen neuen Weg, ohne jedoch vom alten abzulassen.

Die Karosserieform blieb dabei unverändert. Jedoch erhielt dieses Modell einen neuen leistungsstarken 6-Zylindermotor. Zuerst als PI (Benzin-Einspritzung von Lucas), später auch als Vergasermotormodell. Die unabhängige Einzelradaufhängung die als IRS (Interdependent Rear Axle) bezeichnet wurde, stammte aus dem TR4A. Durch die asymmetrische Aufhängung der Querschwingen änderte sich in schnellen Kurvenfahrten nicht nur der Sturz, sondern auch die Spur. Diese Art der Raumlagerachsen kamen z.B. bei Mercedes erst 1982 mit der Einführung des W201 (Modell 190) auf die Straße.

Mit der stattlichen Beschleunigung von 8,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h war der TR vielen anderen serienmäßigen Sportwagen seiner Zeit überlegen. Ein Getriebe mit Overdrive machte auch mit einem TR Sportwagen das „Mitschwimmen“ auf der Autobahn möglich ohne dabei Mensch und Maschine zu stark zu strapazieren. Inzwischen sind viele Jahre ins Land gezogen und die legendäre Marke Triumph hat nichts von ihrer Faszination verloren. Die Zeiten ändern sich. Der Verkehr wird dichter und schneller. Das Umweltbewusstsein und der Anspruch an die Sicherheit steigt.

Hier möchten wir Ihnen einen Weg zeigen, wie sie ihren TR für das einundzwanzigste Jahrhundert fit machen. Zum Beispiel durch eine EFI-Einspritzanlage, die es dann auch möglich macht einen geregelten Katalysator zu verbauen, oder ein Mazda Fünfganggetriebe, oder eine Vierkolbenbremsanlage vorne und eine Scheibenbremsanlage hinten.

Wir wünschen Ihnen beim Durchlesen unseres Katalogs viel Spaß. Sicher wird einiges dabei sein, dass Sie verwundert und und manches, dass Sie sogar begeistert.



Inhalt

Motorblock und Kurbeltrieb	4
Zylinderkopf	20
Getriebe und Overdrive	30
Kupplung.	34
Kühlsystem und Kühler	40
Ölkühler	48
Vergaser und Einspritzanlage	50
Luftfilter	58
Kraftstoffsystem	60
Lenkräder und Lenkung.	74
Fahrwerk	82
Auspuffanlagen und Fächerkrümmer	100
Bremsanlage.	116
Felgen und Räder	130
Fahrzeugelektrik und Zündanlage	148
Heizung und Klimaanlage	172
Karosserie und Anbauteile	174
Innenraum und Verdeck	188
Aufkleber und Typenschilder.	208
Werkzeug und Zubehör.	214
Werkstatthandbücher und Bedienungsanleitungen	228

Motorblock und Kurbeltrieb

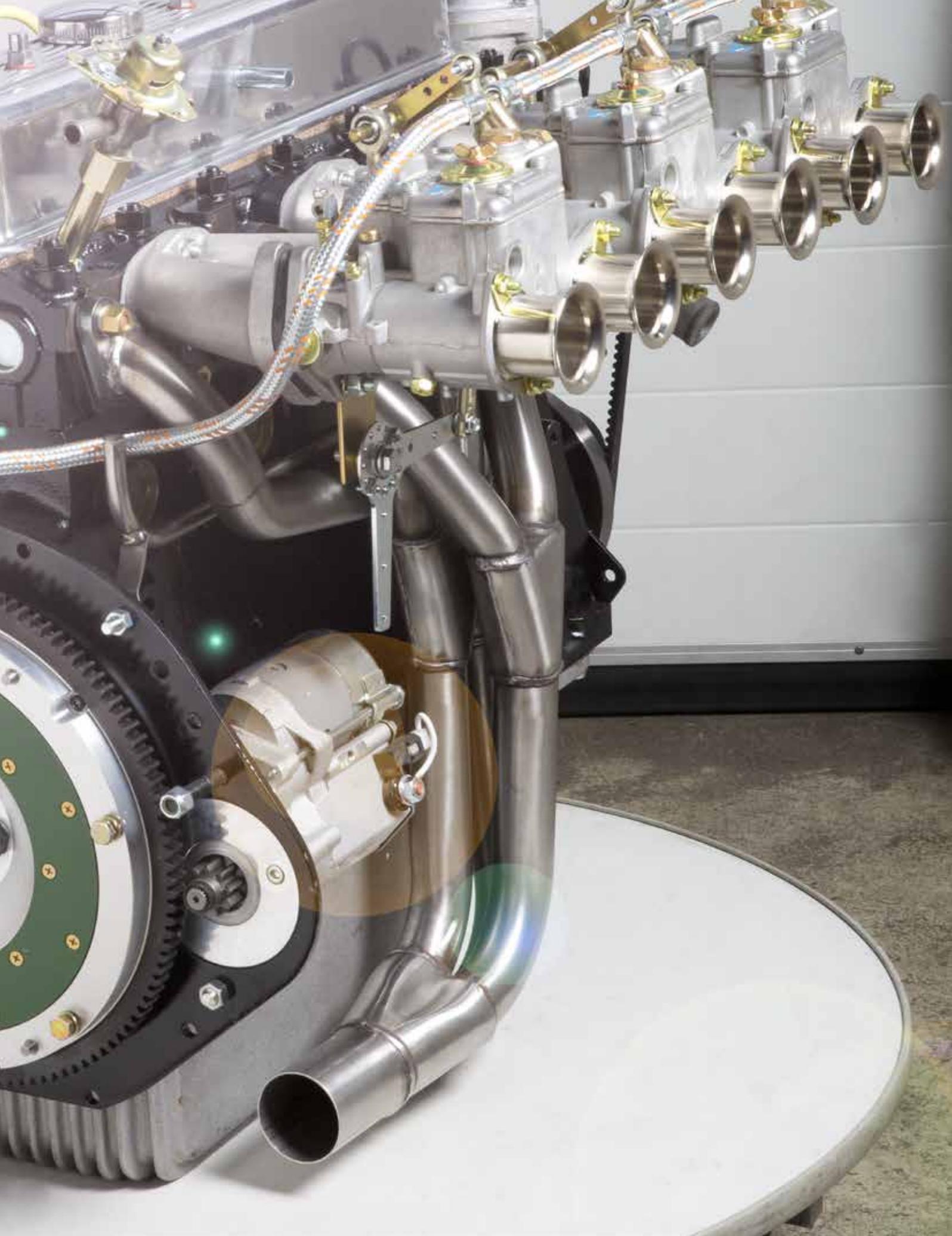
Der Motor des TR5, TR250 und TR6 basiert auf dem 1953 entwickelten 4-Zylinder Aggregat des Standard Eight. Ursprünglich hatte dieser Motor 803 ccm. Auf dieser technischen Basis wurde das Triebwerk weiter entwickelt, wobei die Konstruktion offensichtlich im Spannungsfeld zwischen den Wünschen der Konstrukteure und den Freigaben aus der Buchhaltung entstand.

Im Jahr 1960, im Standard Vanguard Six, hatte die Maschine zwei Zylinder mehr und einen Hubraum von 1998 ccm. 1965 wurde der Hubraum auf 2498 ccm vergrößert. Dies wurde durch einen größeren Kolbenhub erreicht. Der Kolbendurchmesser blieb dabei unverändert.

Damit war das Fundament für einen leistungsstarken 6-Zylinder-Motor gelegt, der seine Kraft schon in den unteren Drehzahlbereichen freisetzte. Eine mechanische Einspritzanlage von Lucas kam 1967 im TR5 zum Einsatz und entwickelte 143 PS. Diese Lucas Saugrohr-Einspritzanlage stammte aus einer Entwicklung aus den 1950er Jahren und kam im Gegensatz zu anderen mechanischen Einspritzanlagen ohne Raumnocken und Stempelpumpe aus. Ursprünglich kam sie nur im Rennbetrieb bei Fahrzeugen von Ferrari, Jaguar und Maserati zum Einsatz.

Um diesen, von Hause schon starken Motor zu optimieren, stehen heute viele hochwertige Komponenten zur Leistungssteigerung und Verbesserung des Motormanagements zur Verfügung. Von der EFI-Einspritzanlage bis zur Stahlkurbelwelle, von festeren Pleuelschrauben bis zur 3-Scheiben-Rennkupplung finden Sie alles bei uns. Ob nun dieses Fahrzeug auf der Straße oder auf der Rennstrecke bewegt wird, für alle Anforderungen bieten wir Ihnen Lösungen.





Eine hochfeste Aluminium-Ölwanne versteift das sonst unten „offene“ Kurbelgehäuse erheblich.



Ölwanne – aus Aluminium

Wer hat noch keine Beule in seiner Blech-Ölwanne? Wenn es gut geht nur eine Delle, wenn sie aufreißt – Schade! Hier unsere neue Alu-Ölwanne: Versteifte Ölwanne aus Aluminium für erheblich verbesserte Wärmeabfuhr und mit zusätzlicher Bohrung für Temperatur-

geber. Merkmal: 14 Kühlrippen außen sowie integrierbares oberes Ölschleuderblech.

Best.-Nr.
20860



Adapter für Geber elektrisches Wassertemperatur- bzw. Doppelinstrument. Außen- und Innengewinde

Best.-Nr.
5324



Adapter für Geber mechanisches Wassertemperatur- bzw. Doppelinstrument. 2 x Außengewinde

Best.-Nr.
307304



Ölwannendichtung

Aus hochtemperatur-resistentem Silikon. Ersparen Sie sich die Fummelei bei der Montage der Ölwannendichtung. Fixieren Sie die Dichtung bei der Montage (z.B. mit Dirko rot) an der Ölwanne. Diese Dichtungen sind dauerhaft dicht, wiederverwendbar und können bei der Montage nicht verrutschen.

Produktvorteile:

- hochtemperaturbeständig
- ölfest
- abgasbeständig
- reißfest
- extrem anpassungsfähig
- langlebig

Best.-Nr.
347540

Eigentlich müsste es Öl-**NICHT**-Schleuderblech heißen, es verhindert, daß das Motoröl z. B. bei Kurvenfahrt und Beschleunigung oder Verzögerung von der rotierenden Kurbelwelle zu Schaum geschlagen wird, der nun grade nicht für seine Eigenschaften als Schmierstoff bekannt ist...

Zubehör

Artikel	Best.-Nr.
Ölschleuderblech in Aluminium-Ölwanne	531120
Schraubensatz für Alu-Ölwanne, 23 Stck. 5/16" UNF, incl. Federscheiben	488175



Ölablassventil – aus Stahl

Ablassventil zum schnellen Entleeren der Ölwanne. Wird in den Ölwanne eingeschraubt. Durch Einschrauben des Ablassschlauches wird die Öffnung im Ventil freigegeben und das Öl fließt aus. Schont das Gewinde, wird nur 1mal eingeschraubt, für die Ewigkeit

Ausführung	Best.-Nr.
für unsere Alu-Ölwanne Ventilmaß M 20 x 1,5, Anschluss M 26 x 1,5	488047
für die original Stahl-Ölwanne Ventilmaß 5/8" UNF, Anschluss M 26 x 1,5	487914



Anschlussstück

Dieser Anschlusschlauch wird an die Ablassventile geschraubt und öffnet beim Einschrauben das Ölventil. Das Öl läuft durch den Ablaufschlauch schnell und sauber in die Altölwanne. Zum Schutz vor Tropfen und Restmengen liegt eine aufschiebbar Kappe bei. Für originale Stahl Ölwanne und Limora Aluminium Ölwanne. Winkel: 45°, Länge: 25 cm.

Best.-Nr.
487916

Ein „Muss“
im Rennsport.
Laut Reglement wird
der Behälter mit 2 l
Fassungsvermögen
benötigt.

Ölauffangbehälter

Zeitgenössisch lief die Kurbelgehäuseentlüftung einfach ins Freie. Derlei Lösungen sind heute nicht mehr zeitgemäß. Auch die oft praktizierte Lösung, die Dämpfe der Kurbelgehäuseentlüftung in den Luftfilter zu leiten, ist nicht sinnvoll. Die öligen Dämpfe reduzieren die Klopfestigkeit des Benzin-Luft-Gemisches. Die beste Lösung ist das Einleiten der Dämpfe in ein Kondensationsgefäß wie dieses. Die Dämpfe werden in den Behälter geleitet wo sich das Öl absetzen kann. Der Füllstand kann am seitlich angebrachten Füllstandsanzeiger eingesehen werden. Der volle Behälter kann über eine Ablassschraube am Boden entleert werden.

Gefertigt aus gebürstetem Aluminium, mit Befestigungslöchern zur Montage an der Stehwand.

Inhalt	Abmessungen (mm)	Best.-Nr.
1 l	115 x 132 x 88	304352
2 l	220 x 132 x 88	508036



Limora Motoröl

ein ausgewogenes und intelligent komponiertes Motoröl für alle klassischen Fahrzeuge. Wir behaupten mal ganz keck, eines der besten verfügbaren Motoröle für klassische Fahrzeuge.

Inhalt	Abmessungen (mm)	Best.-Nr.
5 l	SAE 20W-50	511114
5 l	SAE 15W-40	511115



Castrol Classic

XL20W-50
Mehrbereichs-Motoröl

Inhalt	Best.-Nr.
1 l	496711
5 l	329066
20 l	329067
208 l	313250





Ölpumpe

Hochleistungsölpumpe, absolutely overengineered. Gehäuse aus hochfestem Aluminium, als Hobourn-Eaton-Pumpe ausgelegt. Kann 1:1 gegen das Original getauscht werden. Die Durchmesser der Ansaugleitung und der Druckseite entsprechen dem Original. Entscheidend ist die um ca. 30% erhöhte Förderleistung, die hält große Reserven vor, optimiert die Kühlung,

und auch am entferntesten Punkt kommt ausreichend Öl mit sattem Druck an. Neben dem generell erhöhten Öldruck imponiert diese Pumpe auch mit starkem Druck im Leerlauf bei hohen Öltemperaturen. Verstärkte Ausführung mit Aluminiumgehäuse.

Best.-Nr.

532942



Kolbensatz – aus Aluminium geschmiedet

Bei der konventionellen Herstellung von Kolben wird der Rohling aus einer Aluminiumlegierung gegossen und durch spanabhebende Bearbeitungsverfahren in Form und Maß gebracht. Die Vorgehensweise ist seit Jahrzehnten bewährt und genügt auch höheren thermischen und mechanischen Beanspruchungen. Schmiedekolben sind fester und widerstandsfähiger als Gusskolben. Der Rohling wird im Gesenk geschmiedet, das bedeutet vor allem, dass sein

Gefüge verdichtet und ausgerichtet wird. Resultat ist eine erheblich erhöhte Festigkeit des Bauteils, die sich als Sicherheitsreserve über den ganzen Lebenszyklus der Baugruppe bemerkbar macht. Bei leistungssteigernden Maßnahmen, die die Motordrehzahl erhöhen sind Schmiedekolben und -pleuel technische Notwendigkeit. Die Brennraumgröße lässt sich durch Bearbeitung des Doms noch angleichen. Gewicht mit Bolzen und Ringen: 358 Gramm

2498 ccm Motor, 3-Ring Kolben, Verdichtung: 8,5:1

Bohrmaß	Best.-Nr.
74,7 mm	12077
75,7 mm	327566
76,7 mm	327567



ARP Pleuelbolzensatz

Für Standard- und geschmiedete Pleuel verwendbar. Verstärkte Ausführung aus einer hochwertigen 8470 Chrom-Moly Legierung mit einer Zugfestigkeit von 190.000 PSI.

Best.-Nr.
342028

WARUM ARP BOLZEN?

ARP ist einer der renommiertesten Schraubenhersteller für den Rennsport: Namenhafte Rennställe aus Formel 1 und Indycar Serie vertrauen der ausgezeichneten Qualität. ARP fertigt nach höchsten Qualitätsstandards inhouse hochfeste Verschraubungen im Bereich des Motors. Die Gewinde werden in höchstfesten Stahl gerollt. Bei diesem spanlosen Verfahren wird der Faserverlauf nicht unterbrochen, im Gegenteil, durch die Kaltumformung wird das Gefüge der Oberfläche verfestigt. Daraus resultiert die hohe Verschleißfestigkeit und Oberflächenqualität der Verschraubung. Der Nutzen liegt in den hohen Sicherheitsreserven rund um die am stärksten belasteten Bauteile im Motor. Gerissene Pleuelbolzen gehörten früher zu den häufigen Motorschäden. Das infolgedessen aus dem Motorblock austretende Pleuel hatte dann häufig die Matching Numbers auf dem Gewissen. Das gute Gefühl gesteigerter Betriebssicherheit rechtfertigt die relativ geringen Mehrkosten für diese besonderen Bolzen immer.

Schmiedepfeuel

Komplett mit Pleuelbolzen. Aus hochwertigem Stahl 817M740 geschmiedet, um höchstmögliche Stabilität zu erreichen. Geschmiedete Pleuel mit H-Profil reduzieren die bewegten Massen im Motor erheblich.

In geeigneter Umgebung sind höhere Drehzahlen und schnelleres Hochdrehen möglich.

Best.-Nr.

478481



Steuerkettensätze

Für Fahrzeuge mit zweireihiger Steuerkette. Die über die Form der Nockenwellen festgelegten Steuerzeiten können über ein Verdrehen der Nockenwellenräder gegenüber der Normalposition sehr leicht von außen beeinflusst werden und ergeben damit in Verbindung mit verschiedenen Zündkurven, Vergasereinstellungen, Auspuffausführungen etc. unendlich viele Kombinationsvarianten.

Die Kunst des Spezialisten ist es daher, die für den jeweiligen Motor und Einsatzzweck beste Einstellung zu finden. Mit

einstellbaren Nockenwellenrädern können Feinkorrekturen der Steuerzeiten vorgenommen werden. Dieses Feintuning erfordert aber tiefgreifende Kenntnisse über Verbrennungsmotoren und viele Prüfstandläufe zwecks Erfassung der Veränderungen.

Ausführung	Best.-Nr.
ohne Feineinstellung für Steuerzeiten	13503
mit Feineinstellung für Steuerzeiten	16971

Kettenrad Nockenwelle

Ausführung	Best.-Nr.
mit Feineinstellung für Steuerzeiten	15947

H-PROFIL

Die Bezeichnung der H-Beam Pleuel bezieht sich auf den Querschnitt des Schafts. Dieser Querschnitt ist H-förmig. In dieser Form sind Bauteile bei geringstem Gewicht am stabilsten. Die Pleuelsätze werden sehr aufwendig gefertigt.

- ▶ Aus Spezialstahl im Gesenk geschmiedet, gefräst und geschliffen. Die Oberflächen sind durch Kugelstrahlen verdichtet und geglättet.
- ▶ Das Pleuelauge ist mit Bohrungen zur Schmierung des Pleuelbolzens versehen. Die Versorgung der Lagerstelle erfolgt durch Spritzöl. Durch die positive und negative Beschleunigung des Pleuelauges wird der jeweilige Lagerspalt freigegeben und mit Öl befüllt.
- ▶ Die untere Hälfte des unteren Pleuelauges wird nicht einfach gebrochen, sondern einzeln gefertigt und mit Passhülsen geführt.
- ▶ Zur weiteren Reduzierung bewegter Massen ist das Gewinde für die Pleuelschrauben in den Pleuelfuß geschnitten. Passende ARP Pleuelbolzen werden mitgeliefert.

Steuerkette

Endlos-Duplexkette für den Competition-Einsatz von einem deutschen Spezialisten und Erstausrüster. Die Kettenbolzen der endlosen (geschlossenen) Steuerketten sind durch eine spezielle Oberflächenbehandlung gehärtet und ermöglichen eine bis zu dreimal längere Lebensdauer als herkömmliche Steuerketten.

Best.-Nr.

318819



Haupt- und Pleuellagersätze – verstärkt

Die Pleuel- und Hauptlagerschalen sind elementare Bauteile im Motor. Der reine Ersatzteilpreis ist niedrig, das Wechseln der Lager aber sehr aufwendig. Deshalb raten wir zu technisch besten Lösung, nämlich modernen Dreistofflagern. Auf das Stahlgrundmaterial ist zuerst eine Kupferschicht aufgebracht. Darüber liegt eine Nickelschicht als Sperrschicht und obenauf eine Weißmetallschicht als eigentliche Gleitschicht.

Alle Lagerschalen sind auch in Übermaßen lieferbar. Damit sind zwei Kurbelwellenüberholungen möglich, im Rahmen derer die Kurbelwellen auch auf heute übliches geringeres Spiel geschliffen werden können. Der Hersteller hat eine weltmarktführende Position bei der Herstellung von Gleitlagern für Flugzeugmotoren und besonders hoch belastete Lagerschalen im Motorsportbereich.

Motorenbauer schätzen diese Dreistofflager aufgrund ihrer hervorragenden Maßhaltigkeit und geringen Toleranzen.

Zur Info: Der Schaftdurchmesser des Hauptlagers in Standardmaß beträgt 58,699 mm; das entsprechende Maß beim Pleuellager beträgt 47,625 mm.

Hauptlagersätze

Maß	Best.-Nr.
Standardmaß	532954
+0,010" Übermaß	532955
+0,020" Übermaß	532956
+0,030" Übermaß	532957
+0,040" Übermaß	532958

Pleuellagersätze

Maß	Best.-Nr.
Standardmaß	532959
+0,010" Übermaß	532960
+0,020" Übermaß	532961
+0,030" Übermaß	532963
+0,040" Übermaß	532964

UNSERE
STAHLKURBELWELLE
MUSS MIT EINER COM-
PETITION ODER FULL-RACE
SCHWUNGSCHIBE
KOMBINIERT WERDEN
SEITE 15



Unsere Competition-Kurbelwellen werden aus dem Vollen, aus einem „Billet“ gedreht und gefräst. Die Anforderungen an eine Kurbelwelle im Sportmotor unterscheidet sich von einer geschmiedeten Kurbelwelle der Originalausstattung.

Der Vorteil einer gedrehten Kurbelwelle ist die Flexibilität und Bearbeitbarkeit. Eine spanabhebend gefertigte Kurbelwelle ist leichter und dreht aufgrund der geringeren zu bewegenden Massen schneller hoch. Die Stahlkurbelwelle passt in den originalen Block mit originalen Lagern und wird zwecks optimaler Schmierung „über Kreuz gebohrt“.

Hersteller der Stahlkurbelwellen ist ein renommierter Motorenbauer in Coventry, der einen hervorragenden Ruf im Prototypenbau und im Motorenbau für Formel-1-Teams hat. Stahlkurbelwellen sollten sinnvollerweise mit Stahlpleueln kombiniert werden, um die möglichen höheren Drehzahlen sicher übertragen zu können.

Aus 722M24 Stahl geschmiedet, nitriert und gehärtet. Für optimale Schmierung „über Kreuz gebohrt“. Sehr aufwendig gefertigt: Abgedreht, geschliffen und Schwungmassen reduziert.

Best.-Nr.
532939

HERSTELLUNG DER KURBELWELLEN

Werkseitig wurden die Motoren des TR5, TR250 und TR6 mit Stahlguss-Kurbelwellen ausgestattet. Das damals übliche Verfahren für die Herstellung war das sogenannte „Sandgießen“. Hier wurde eine Sandform in einen Holzkasten gestampft. Der dabei entstandene Hohlraum wurde mit flüssigem Stahl ausgegossen. Diese Methode war weit verbreitet und preiswert, zudem für die damaligen Ansprüche und Drehzahlen vollkommen ausreichend. Allerdings neigt dieses Material bei zu starker Belastung zur Unwucht und zusätzlich durch den hohen Kohlenstoffanteil zur Rissbildung. Die Fertigungsmethoden haben sich geändert. Im Gesenk geschmiedete oder mit modernen Fertigungsmaschinen aus dem vollen gedrehte Wellen brillieren hier durch ein gleichmäßiges Gefüge, was Unwuchten, Schwingungen und Risse vermeidet. Im Zusammenspiel mit modernen Bearbeitungsmethoden können Lagerspieltoleranzen unter Verwendung dieses Materials gleichbleibend optimiert werden.



Ölfilteradapter

Zum Umbau auf Schraubkartusche. Wird an den Motorblock geschraubt und ersetzt den originalen Ölfilter.

Ausführung	Best.-Nr.
ohne Ölkühler-Anschlüsse	3119
mit 1/2" BSP Ölkühler-Anschlüssen	12619

Ölfilter

Passend für Umbau auf Schraubkartusche.

Best.-Nr.
18198



FilterMAG Filtermagnet

Schließen Sie die Filterlücke. Quantensprung in der Ölfiltrierung durch High Tech Magnetfilter. Abrieb zwischen 2 und 22 Micron wird selbst von guten Ölfiltern nicht filtriert, ist aber Hauptursache für den sich selbst unterhaltenden Motorverschleiß. Die patentierte Filter MAG-Konstruktion aus Trägersystem und Neodym-Samarium-Eisen-Bor-Supermagneten hält die Partikel an der Innenseite des Ölfilters fest.

- Extrem starkes Magnetfeld: Trennstärke des Modells RA450 bei nur 28,19 cm² Kontaktfläche ungläubliche 362,87 kg
- Hitzebeständig bis 150° C
- Unbegrenzt wiederverwendbar

- Lieferbar für alle Fahrzeugtypen, auch als Magnetplatte für Ölwannen und Automatikgetriebe

Für Schraubkartuschen-Ölfilter mit 73 bis 86 mm Durchmesser, Bauhöhe 51 mm.

Best.-Nr.
481133



Feder Öldruckventil

Verstärkte Ausführung für Öldruck von 75 bis 85 PSI. Für alle Modelle mit Standard oder verstärkter Ölpumpe verwendbar. Sehr zu empfehlen bei Fahrzeugen mit Ölkühler.

Best.-Nr.
12906

ÖLTEMPERATUR

Die Öltemperatur ist unabhängig von Motor und Fahrzeug zu betrachten. Prinzipiell sollte die Öltemperatur des warmen Fahrzeug zwischen 100°C und 110°C liegen. Damit ist sichergestellt, dass kein Wasser im Öl ist. Das Öl ist ausreichend viskos, alles toll. 120°C bis 130°C sind für das Öl kurzzeitig zu ertragen. Die Erwärmung des Öl reduziert seine Lebenserwartung im Zeitraffer. Wenn Sie Öl also auf einer Passfahrt, oder im Wettbewerb so hoch erwärmen, sollten Sie das Öl anschließend sofort wechseln. Bei einer Erwärmung von über 140°C nimmt die Ölalterung exponentiell zu. Das hat zur Folge, dass sich die Öladditive zersetzen und sich Ablagerungen im Ölkreislauf bilden. Nach einer solchen Belastung muss nicht nur das Öl gewechselt, sondern auch der Motor gespült werden, um die Aschen und Ablagerungen von den zerstörten Additiven aus dem Motor auszuschwemmen.



Schwungscheiben

Ultraleichte Schwungscheiben mit 8-Bolzen-Befestigung für unsere Stahl-Kurbelwelle 532939 mit 42 mm langer Schwungscheibenaufnahme und Pilotlager in der Welle. Gewicht: 4,8 kg, mit Zahnkranz aus hochwertigem Stahl.

Ausführung	Best.-Nr.
Competition Ausführung für 216 mm Standardkupplung	532940
Full-Race Ausführung für 184 mm AP Racing Mehrscheibenkupplung	532941



Schwungscheibenschraube

Zur Befestigung an der Kurbelwelle – verstärkte Ausführung mit mit 12 Punkt Kopf und 7/16" UNF Gewinde.

Best.-Nr.
313538



Schwungscheibe

Erleichterte Aluminium-Ausführung, komplett mit Zahnkranz. Gewicht 9 kg.

Unsere Aluminium-Schwungscheiben werden aus hochwertigem 6061 T6 Aluminium gefertigt. Das Material zeichnet sich durch eine besonders hohe Stabilität, Hitzeableitung und natürlich durch seine erhebliche Gewichtsreduzierung aus. Die Reibflächen sind aus Qualitätsstahl der Güteklasse 1045 (C45). Die Schwungscheiben werden aus dem Vollen gedreht und können mit

organischen-, Kevlar-, Keramik- sowie Sintermetall-Kupplungen kombiniert werden. Die Reibflächen sind mit Spezialschrauben gesichert. Der aufgeschumpfte Zahnkranz ist aus gehärtetem Stahl und wird mit Bolzen gesichert.

Selbst wenn die Kupplung verschlissen ist, kann die Schwungscheibe weiter verwendet werden. 6061-T6-Flugzeugbau-Aluminium wird warm ausgelagert und im Ofen lösungsgeglüht.



TR6 Vergaser ab CC50001, TR6 P.I. ab CP50001.

Best.-Nr.
321753

Nockenwellen

Als zentrales Element der Motorsteuerung bestimmt die Nockenwelle Leistung und Charakteristik eines Motors. Die serienmäßige Nockenwelle liefert gute Leistung bei ausgeprägter Alltagstauglichkeit. Wir liefern Alternativen für mehr Leistung. Wir liefern Alternativen in beide Richtungen: mehr Komfort oder mehr Leistung. Beides ist möglich.



Kent Cams Nockenwellen – Neuteile

Optimierte bis scharfe Nockenwellen – originale Kent Cams, entfalten eine phänomenale Kraft im mittleren und oberen Drehzahlbereich und werden in Straßenfahrzeugen ebenso wie in Rennfahrzeugen verwendet. Limora liefert die Nockenwellen mit drei verschiedenen Öffnungszeiten. Leistungssteigernde Nockenwellen benötigen spezielle Ventildfedern, außerdem können weitere maschinelle Bearbeitungen notwendig sein (z.B. Ventiltaschen im Block). Stößelbecher und Ventildfedern müssen ebenfalls erneuert werden.

Cam lube

Unabhängig zur Montage überholter Motorkomponenten, insbesondere Nockenwellen, Kurbelwellen und Pleuel. Schützt die Oberfläche in den ersten paar Sekunden bis der Öldruck aufgebaut ist.

Best.-Nr.
15289

Gradscheibe

Zur Feineinstellung der Nockenwellen-Steuerzeiten. Diese Gradscheibe, die auf der Kurbelwelle befestigt wird, ermöglicht die korrekte Einstellung der Nockenwelle und zeigt die exakten Nockenwellengrade sowie den oberen und unteren Totpunkt an. Damit wird ein Leistungsverlust durch eine falsche Einstellung der Nockenwelle verhindert.

Best.-Nr.
12870

Ausführung	Drehzahlband	Steuerzeiten	Hub	Modell	Best.-Nr.
270°	1500 bis 6500 U/min	31/59 & 67/23	0.287"	TR5, TR6 P.I.	489230
280°	2200 bis 7000 U/min	37/63 & 73/27	0.282"	TR250, TR6 Vergaser	302900
290°	3000 bis 7500 U/min	42/68 & 78/32	0.309"		302903
295°	2500 bis 6500 U/min	39/76 & 76/39	0.261"		315087
300°	3750 bis 8000 U/min	47/73 & 83/37	0.324"		345464



Stößelstange

Competition Ausführung. Wir haben mit Stößelstangen aus Chrom-Molybdän in Bezug auf Haltbarkeit und Festigkeit die besten Erfahrungen gemacht. Diese Stößelstangen werden mit einem losen Kopf geliefert. Mit diesen frei längenkonfigurierbaren Stößelstangen können alle Toleranzen durch Kopf- und Blockplanungen ausgeglichen werden und die Kiphebel in die Grundstellung gebracht werden.

Best.-Nr.

12124

Stößelbecher

Nitrierte Stahlausführung. Stößelbecher sollten wie kleine Kolben ohne Kippmoment durch die Stößelführung im Motorblock gehen. Spätestens bei leistungsgesteigerten Motoren müssen angepasste Stößeltassen verbaut werden. Die Competition Stößelbecher sind leichter, durch besseres Material erheblich langlebiger und vertragen höhere Drehzahlen. Die Form ist mit flachem Anschliff hinsichtlich des Ölflusses optimiert worden.

Best.-Nr.

12216

Schwingungsdämpfer Kurbelwelle

Für den Einsatz in Wettbewerbsfahrzeugen optimiert. Der Schwingungsdämpfer passt auf alle TR 6-Zylinder-Motoren.

Zum Abblitzen ist die Aussenseite des Schwingungsdämpfers mit einer Gradskala von 0-60° beschriftet. Ein absolutes „Muss“ jeder guten Motorrevision! Verhindert wirkungsvoll die gefährlichen und verschleißerhöhenden Torsionsschwingungen der Kurbelwelle. Für den Einsatz in Wettbewerbsfahrzeugen optimiert, aber nicht für Billet Stahlkurbelwellen geeignet.

TR5, TR250, TR6 Vergaser bis CC80027, alle TR6 P.I. (Fahrzeuge mit 9,5 mm breitem Keilriemen)

Best.-Nr.

489222



Motorplatte hinten

Sparen sie fast 3 Kilo Gewicht auf der Vorderachse ein! Unsere akkurat gefertigte hintere Motorplatte ist viel leichter und stabiler als das Original.

Best.-Nr.
488038

Verschlussplatte Kurbelwelle

Ersetzt den gusseisernen Lüfterflügel-Aufsatz und wird benötigt, wenn von mechanischem auf elektrischen Lüfter umgerüstet wird.

Die einfachste Tuningmaßnahme für Ihren Triumph ist der Umbau vom serienmäßigen mechanischen Kühlventilator auf einen elektrischen Ventilator. Zu den Vorteilen gehören eine verbesserte Kühlung, Leistungseinsparungen und leichte Einsparungen beim Kraftstoffverbrauch. Mit dem Tabellenbuch in der Hand zeigt sich, dass der originale kurbelwellengetriebene Ventilator etwa sechs PS nimmt!

Nach dem Entfernen des ursprünglichen Lüfteraufbaus kann ein elektrischer Lüfter in einer „Puller“-Konfiguration hinter dem Kühler montiert werden. Der Aluminiumersatz mit Schraube und Sicherungsscheibe wiegt insgesamt nur 250 g. Das Lüfterkit reduziert Ihr

Motorplatte vorne

Nachbau aus Aluminium. Verbesserte Motorplatte aus Aluminiumlegierung 6061 T6. Leicht, sauber gearbeitet und chic, ersetzt die Motorplatte den originalen Gussdeckel auf dem Block. Die OE Dichtung kann weiter verwendet werden. Die Platte wiegt nur etwa ein Drittel des originalen Motordeckels.

Best.-Nr.
478518

ursprüngliches Systemgewicht um etwa 90%! Diese Reduzierung der rotierenden Masse ermöglicht ein schnelleres Hochdrehen des Motors. Das Verschlussplattenkit ist aus Aluminium gefertigt und leicht zu montieren.

Best.-Nr.
497324





Jetzt online mit
verlinktem
Blätterkatalog!

Balsam für die
Fahrzeugseele.

Der Online-Katalog für Öle und Schmierstoffe!

In dieser Form einzigartig: Wir zeigen alles, was der Markt zu bieten hat: Eine Enzyklopädie verschiedenster Motoröle, Getriebeöle, Differentialöle, Fette, Ölspezialitäten und Universal-Öle. Abgerundet wird das Ganze durch das Kapitel Hilfsmittel und Zubehör. Einen echten Mehrwert bietet auch unser integriertes Öl-Lexikon. **Jetzt anschauen unter: www.Limora.com/Oelkatalog**



LIMORA

Erhalten, was bewegt.

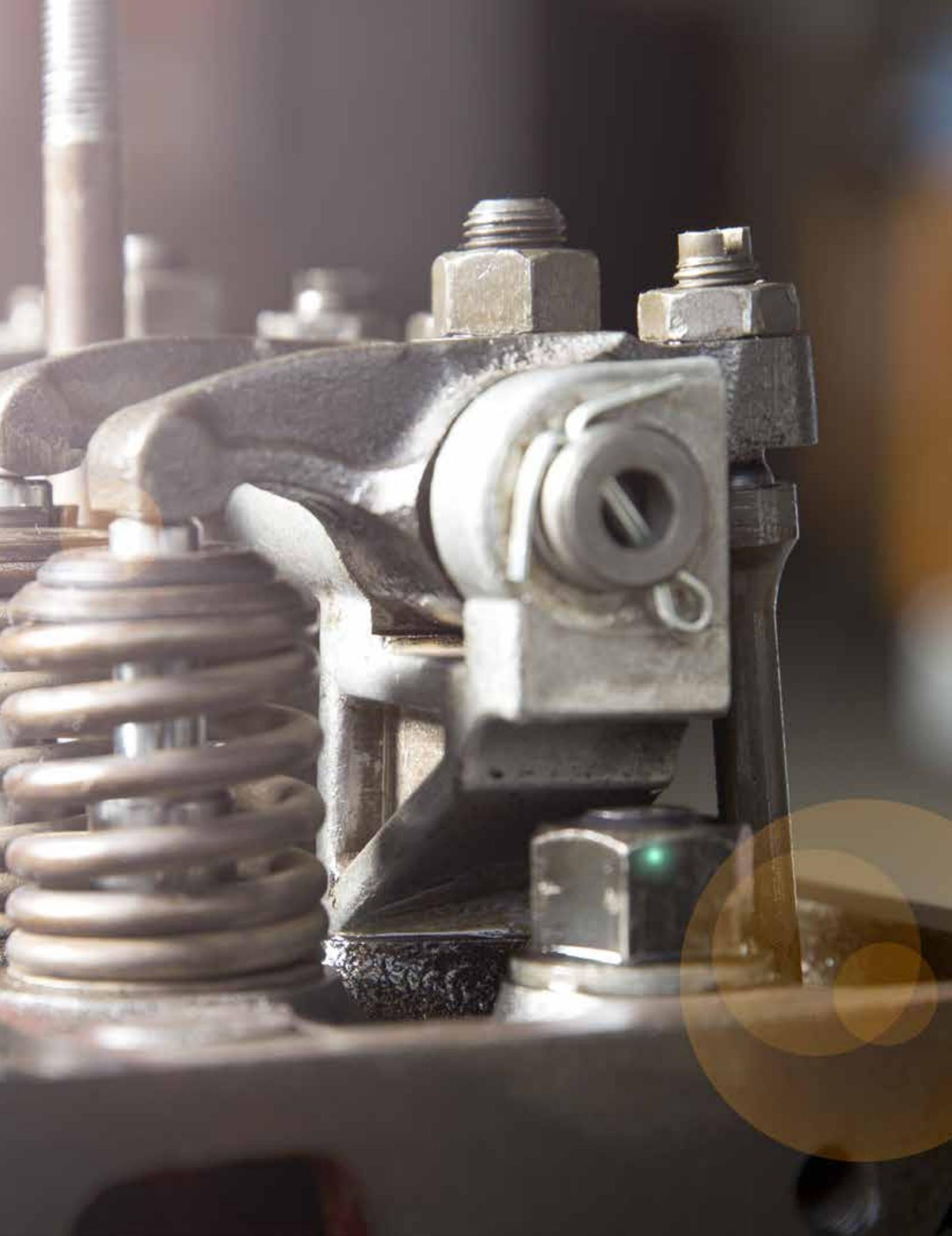
Zylinderkopf

Der Zylinderkopf ist ein wichtiger Bestandteil eines Verbrennungsmotors. Über den Zylinderkopf findet die Ver- und Entsorgung der Zylinder statt. Er hat maßgeblichen Anteil an der Leistung, die der Motor am Ende der Kurbelwelle wieder abgibt. Über den Einlasstrakt wird das Treibstoff-Luftgemisch zugeführt und über den Auslass werden die bei der Verbrennung des Treibstoffs entstandenen Abgase durch den angeflanschten Auspuff wieder abgeführt.

Was dazwischen stattfindet ist ein intelligentes Zusammenspiel von Komponenten und Abläufen, die am Ende ein Optimum an Leistung erzeugen. Material des Zylinderkopfes, Form und Größe der Brennräume, Art der Zuführung von Luft und Treibstoff, schnelle und möglichst komplette Entsorgung der Abgase aus dem Auslasstrakt sind nur einige der wichtigen Funktionen eines guten Zylinderkopfs.

Da bei der Verbrennung die gleiche Kraft auf den Zylinderkopf ausgeübt wird wie auf den Kolben, steigt, je höher die Leistung die ein Motor abgibt, der Anspruch an die verwendete Materialien, wie Dichtungen und Zylinderkopf-Stehbolzen. Auch thermische Extrembelastungen die bei der Verbrennung vorherrschen, setzen dem Zylinderkopf zu. Hier sind Maßnahmen zur Abführung der Wärme erforderlich. Dies kann nur erfolgreich sein, wenn es vermieden wird, dass sich das Kühlwasser mit Abgasen, Öl oder Benzin vermischen kann und der Druck auf das Kühlsystem stabil bleibt.







Zylinderkopf – Neuteil

Fabrikneuer und einbaufertiger Grauguss-Zylinderkopf mit Ventilen und Ventilsfedern. Die Rettung für viele korrodierte Motoren. Die neue Kopfform ermöglicht die Montage auf allen Motoren. Auswahlkriterium ist einzig die Stegbreite zwischen den Einläs-

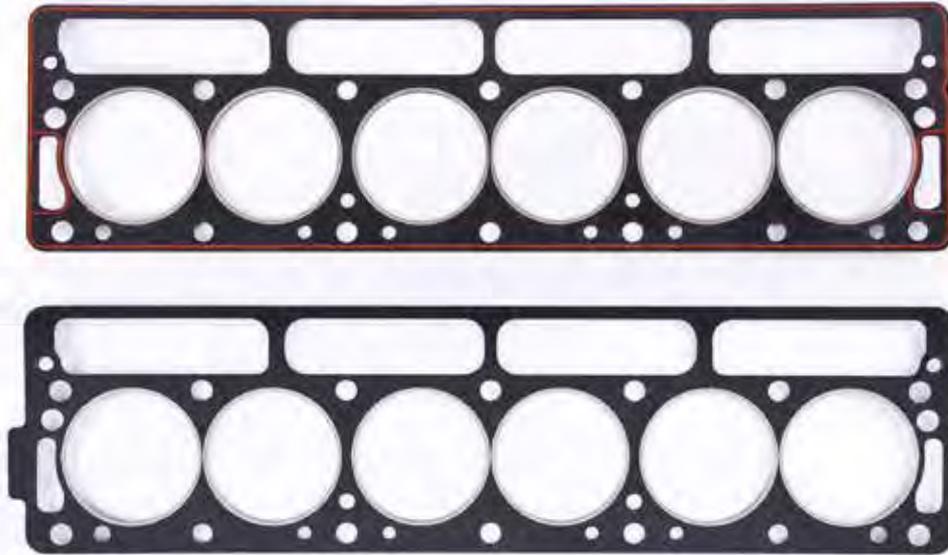
sen. Die Ventilsitze sind für den Betrieb mit bleifreiem Kraftstoff vorbereitet. Der Kopf hat eine Bauhöhe von 86,4 mm. Der Brennraum ist für eine einheitlich hohe Verdichtung von 9,5:1 ausgelegt.

Ausführung	Fahrzeuge	Best.-Nr.
14 mm breiter Steg zwischen den Einlasskanälen	TR250, TR6 Vergasermotoren bis CC67893 (1967-71)	532945
21 mm breiter Steg zwischen den Einlasskanälen	Alle TR5 und TR6 P.I. (1967-75) sowie TR6 Vergasermotoren ab CC75001 (1972-76)	532946

DER ZYLINDERKOPF

Der Zylinderkopf des TR5 und TR6, so wie er ab Werk verbaut wurde, war für das was er leisten sollte, ausreichend. Doch hat er noch Potential für Verbesserungen. Zum Beispiel: Senkung des Kraftstoffverbrauch

durch die Adaption eines modernen EFI-Einspritzsystems unter optimaler Ausnutzung der vorhandenen Leistungsressourcen.



Composite Zylinderkopfdichtung

Eine nach dem neuesten Stand der Technik entwickelte Zylinderkopfdichtung in Sandwichbauweise.

Die auf einem soliden, gezackten und gelochten Trägerblech mit gewalztem Granulat aufgebaute Dichtung ist vollständig mit Silikon antihalt-beschichtet. Direkt aus dem Rennsport kommen die Brennraumeinfassungen aus Edelstahl. Sie sind extrem anpassungsfähig, temperaturbeständiger, kompressionsbeständiger und damit sicherer als die herkömmlichen Stahl-Brennraumeinfassungen üblicher Zylinderkopfdichtungen. Die partiell siebdruckbeschichteten Dichtungen gleichen Unebenheiten an Motorblock und Zylinderkopf aus. Zusammen mit den Edelstahl-Brennraumeinfassungen eignet sie das hervorragend für den historischen Motorsport.

Auch dem ambitionierten Privatfahrer mit leistungsgesteigerten Motoren bieten unsere

mehrschichtigen Composite-Zylinderkopfdichtungen die entscheidenden Vorteile: Die Edelstahl-Brennraumeinfassungen sind zwischen 0,15 (bei unter 1 mm starken Zylinderkopfdichtungen) und 0,25 mm (bei mehr als 1 mm starken Zylinderkopfdichtungen) dicker als die Dichtung und werden bei der Montage auf das exakte Maß gestaucht. Das garantiert, dass Ihr Klassiker in Zukunft nichts mehr unter sich gehen lässt.

Die Dichtungen haben eine um mindestens 0,5 mm größere Bohrung als die Motorblöcke, für verschiedene Modelle sind auch noch größere Abmessungen lieferbar. Das bietet verschiedene Tuning-Möglichkeiten durch Hubraumerweiterung und/oder die Verwendung von Schmiedekolben.

Technische Daten: Bohrung: 77,00 mm + 0,50 mm, Anlieferdicke: 1,00 mm, Einbaudicke: 0,95 mm.



Ventildeckeldichtung

Ersparen Sie sich die Fummelei bei der Montage der Ventildeckeldichtung. Fixieren Sie die Dichtung bei der Montage (z.B. mit Dirko rot) am Ventildeckel. Diese Ventildeckeldichtungen sind dauerhaft dicht, wiederverwendbar und können bei der Montage nicht verrutschen. Um optimal dicht an den Ventildeckel zu passen, sind die Dichtungen in zwei Varianten verfügbar. Auf der Zylinderkopfseite flach, sind die Dichtungen auf der Oberseite entweder flach für die Aluminiumdeckel oder leicht gerundet für die originalen Blechdeckel.

Produktvorteile:

- hochtemperaturbeständig
- ölfest
- abgasbeständig
- reissfest
- extrem anpassungsfähig
- langlebig.

Ausführung	Best.-Nr.
für originale Blech Ventildeckel	509890
für Aluminium Ventildeckel	509891

Ausführung	Fahrzeuge	Best.-Nr.
Kein Erker am hinteren Ende der Dichtung	TR5/250, TR6 bis 1971 (Pl bis CP54584, Vergaser bis CC67893)	320513
Mit Erker am hinteren Ende der Dichtung	TR6 ab 1972 (Vergaser ab CC75001, P.I. ab CP75001)	300857



ARP Stehbolzen mit Muttern und Unterlagscheiben für den Zylinderkopf

Verstärkte Ausführung aus einer hochwertigen 8470 Chrom-Moly Legierung mit einer Zugfestigkeit von 190.000 PSI.

Best.-Nr.

315144

WARUM ARP BOLZEN?

ARP ist einer der renommiertesten Schraubenhersteller für den Rennsport: Namhafte Renställe aus Formel 1 und Indycar Serie vertrauen der ausgezeichneten Qualität. ARP fertigt nach höchsten Qualitätsstandards inhouse hochfeste Verschraubungen im Bereich des Motors. Die Gewinde werden in höchstfesten Stahl gerollt. Bei diesem spanlosen Verfahren werden die Korngrenzen, der Faserverlauf nicht unterbrochen, im Gegenteil, durch die Kaltumformung wird das Gefüge der Oberfläche verfestigt. Daraus resultiert die hohe Verschleißfestigkeit und Oberflächengüte der Verschraubung.

Der Nutzen liegt in den hohen Sicherheitsreserven rund um die am stärksten belasteten Bauteile im Motor. Der gerissene Pleuelbolzen gehörte früher zu den häufigen Motorschäden. Das in Folge aus dem Motorblock austretende Pleuel hatte dann häufig die Matching Numbers auf dem Gewissen. Das gute Gefühl gesteigerter Betriebssicherheit rechtfertigt die relativ geringen Mehrkosten für diese besonderen Bolzen immer.



Ventilfedern

Verstärkte Ventilfedern ermöglichen erheblich höhere Drehzahlen als die Standardfedern. Ventilflattern oder ein Überschneiden der Öffnungszeiten wird sicher vermieden.

Die Verwendung der Ventilfedern ist sinnvoll für alle Arten leistungsgesteigerter Motoren. Die Verwendung unserer verstärkten Ventildedersätze empfiehlt sich besonders, wenn Competition-Ventile oder

Nockenwellen mit erhöhtem Hub verbaut worden sind.

„Fast Road“ Ausführung für Drehzahlen bis zu 7.000 U/min. Der Satz besteht aus 24 Federn, 12 innere und 12 äußere Federn.

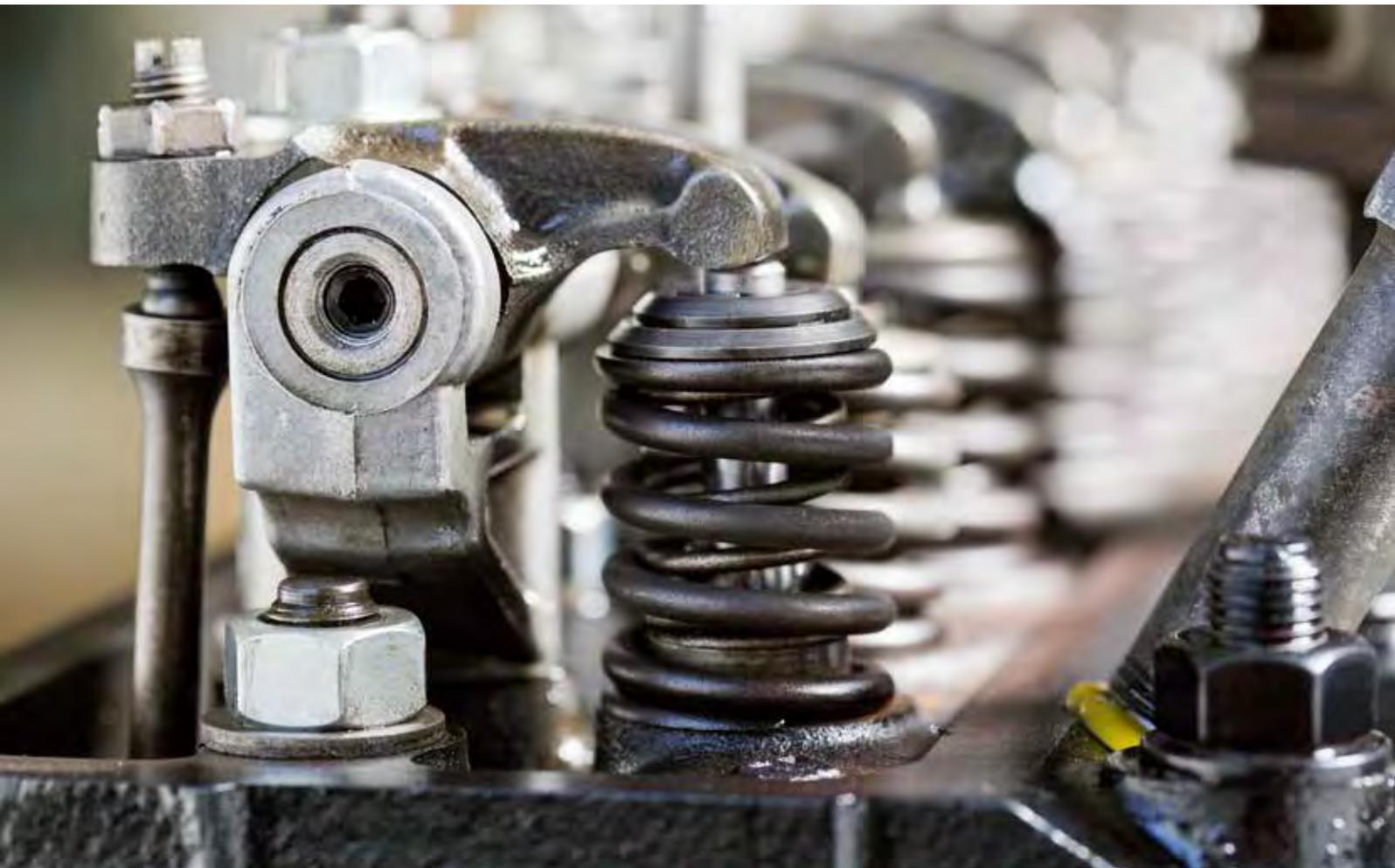
Best.-Nr.
12122



Ventilteller

Competition-Ausführung aus Aluminium, Gewicht: 4,5 Gramm.

Best.-Nr.
12123





Einlass- und Auslassventile

Um 1960 wurde ein neuer Edelstahl, 214N entwickelt, der seine Härte auch bei sehr hohen Temperaturen von bis zu 800 Grad behält. Er verfügt über eine ausgezeichnete Bruchfestigkeit unter hohen Temperaturbedingungen in Verbindung mit hoher Schlagzähigkeit. 214N eignet sich besonders für hochbelastete Teile im Fahrzeugbau.

Aus 214N Edelstahl. Schaftdurchmesser: 7,94 mm.

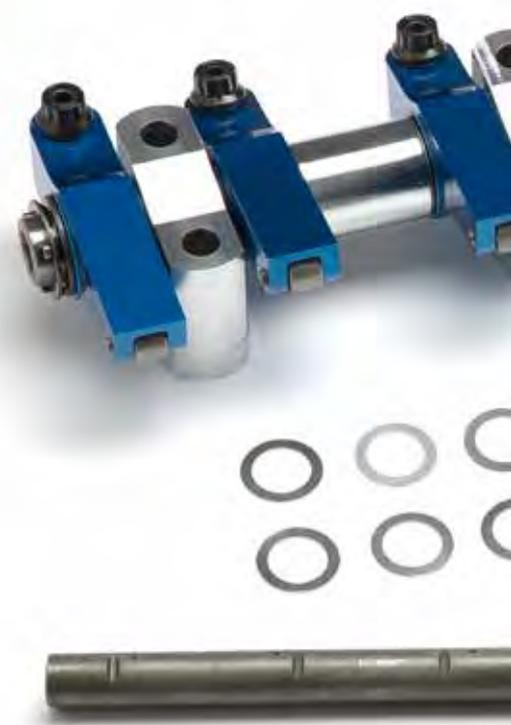
Ausführung	Tellerdurchmesser	Best.-Nr.
Einlassventil	36,5 mm	15867
	38,0 mm	321892
Auslassventil	32,3 mm	15833
	32,4 mm	489221

Ventilführung

Die Bronze-Ausführung hat bessere Notlaufeigenschaften und bessere thermische Eigenschaften als das ursprüngliche Stahlbauteil. Wenn also die Ventilführungen erneuert werden müssen, bietet sich die Führung aus Bronze als Upgrade an.

Für den Betrieb mit bleifreiem Kraftstoff geeignet. Bronze-Ausführung mit 7,94 mm Schaftdurchmesser.

Typ	Best.-Nr.
Einlassventil	13135
Auslassventil	13134

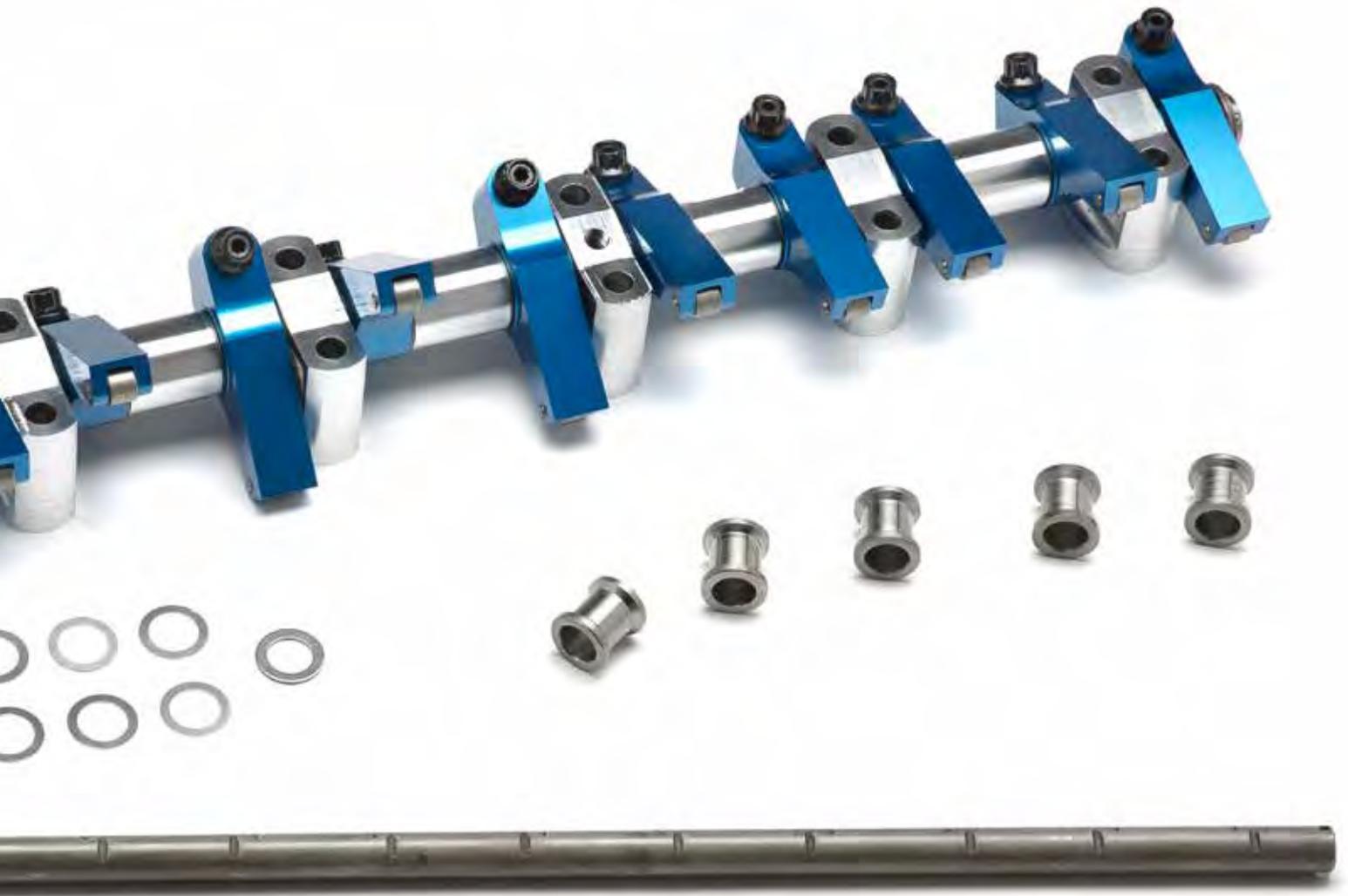


Ölleitung

Zur externen Kipphebelschmierung. Die Ölversorgung der Kipphebelwelle ist bei allen Triumph 6-Zylindermotoren eine bekannte Schwachstelle. Mit dieser externen Ölleitung wird die Ölgalerie mit der Rückseite des Zylinderkopfs verbunden. Somit fließt das Öl dorthin, wo es benötigt wird. Ein absolutes „must have“!

Best.-Nr.
13725





Kipphebelwelle mit Rollenspitze

Nadelgelagert, Hub: 1,65:1. Bei der Verwendung von Hochhub-Kipphebelwellen ist immer zu prüfen bzw. zu berechnen, ob bei OT-Stellung ausreichend Spiel für die Ventile zu Block und Kolben gewährleistet ist, ggf. kann eine maschinelle Bearbeitung erforderlich werden (z.B. Ventiltaschen im Block). Desweiteren muß überprüft werden, ob die Windungen der Ventildedern sich bei ganz geöffnetem Ventil nicht berühren. Alternativ muß eine Nockenwelle mit geringerem Ventilhub verwendet werden.

Best.-Nr.
15556

Kipphebelwelle – nitriert

Nitrieren ist ein Randschichtverfahren zur Verbesserungen der Bauteilfestigkeit und Gleiteigenschaften. Die Verschleißfestigkeit und die Temperaturbeständigkeit werden erheblich erhöht, das Verfahren eignet sich ganz besonders, wenn man die mechanischen guten Eigenschaften des ursprünglichen Materials erhalten möchte. Unsere Kipphebelwelle ist deshalb bei höchster Lebenserwartung extrem leistungsfähig.

Best.-Nr.
13470

Distanzhülzensatz Kipphebelwelle

Dieser Distanzhülzensatz ersetzt die ursprünglich auf der Kipphebelwelle eingesetzte Ausdistanzierung auf der Basis von Federn. Gründlich ausdistanziert ist die Ausführung mit Distanzhülsen nicht nur sehr viel widerstandsärmer, sondern auch exakter als die Originalausführung. Die Position der Kipphebel ist klar definiert. Der Distanzhülzensatz ist für einen Motor ausreichend. Nachbau aus hochwertigem Stahl.

Best.-Nr.
13471

Ventildeckel

Aus poliertem Aluminium. Wird ohne Öleinfülldeckel geliefert.

Best.-Nr.
4016



Ventildeckel

Aluminium-Ventildeckel für Triumph Sechszylindermotoren. Gefertigt aus einem Stück hat dieser Ventildeckel die Dichtigkeitsprobleme vieler Standardventildeckel nicht. Zwischen Einfüllstutzen und Ventildeckel sorgt eine eingeschraubte Dichtung für Ruhe. Die Dichtflächen gegen den Kopf sind glatt und eben, so dass auch hier kein Öl austreten kann. Zusätzlich wird die Deckeldichtung in einer Nut geführt, so dass sie

nicht verrutschen kann. Die Oberflächen des Ventildeckels sind poliert, ein Anschluss für die Motorgehäuseentlüftung ist vorgesehen.

Aus poliertem Aluminium. Ausführung mit ausgeprägten Kühlrippen und Öleinfülldeckel im Le Mans Style.

Best.-Nr.
532944



Rändelschraube

Ventildeckelbefestigung. Aus poliertem Aluminium. Diese hübsche Rändelschraube zur Befestigung des Ventildeckels ersetzt die schlichte Nylocmutter, mit der der Deckel in der Serie befestigt ist. Sie ist geeignet für die Standardblechdeckel und für die Aludeckel. Unten in der Rändelschraube aus Aluminium ist zur zusätzlichen Abdichtung ein O-Ring eingearbeitet. Die Rändelschraube verhindert das Verziehen des Ventildeckels durch falsch angezogene Muttern. Besonders geeignet sind die Deckelschrauben, wenn der Motor noch in Arbeit ist und das Ventilspiel häufiger geprüft werden muss.

Ausführung	Best.-Nr.
mit Triumph Logo	506048
Standard	506047
verchromte Hutmutter	349279

Ventildeckel

Aus Aluminium, schwarz lackiert.
Wird ohne Öleinfülldeckel
geliefert.

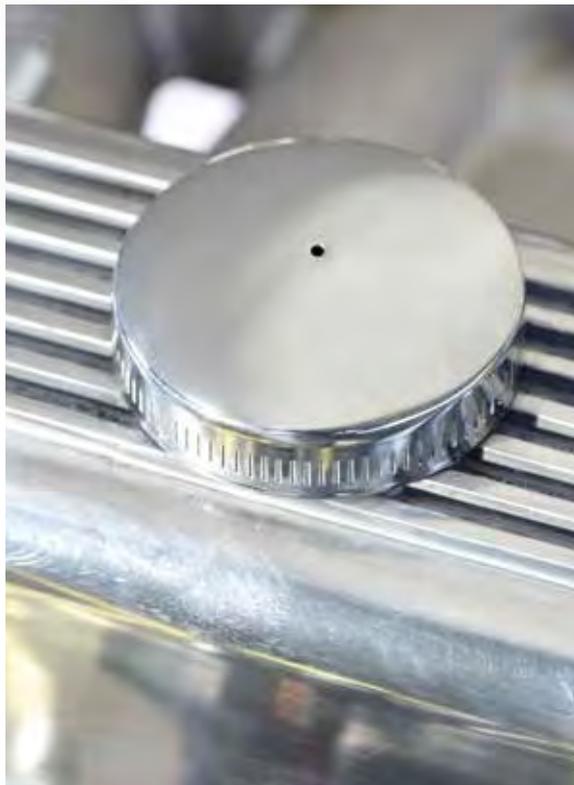
Best.-Nr.
2976



Öleinfülldeckel

Mit Entlüftung, verchromt.

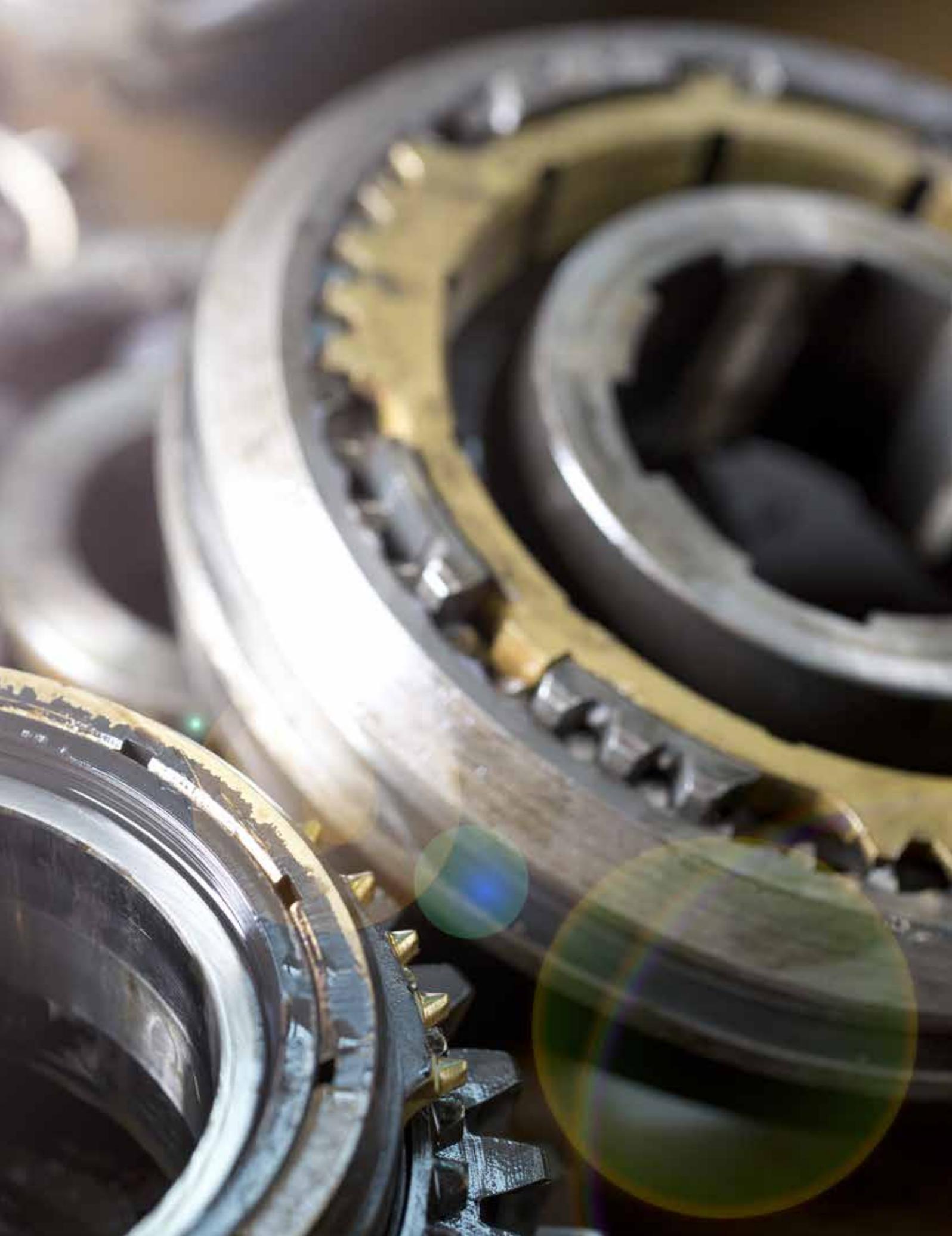
Ausführung	Best.-Nr.
mit 2 "Ohren"	15742
ohne "Ohren"	13354



Getriebe und Overdrive

Die Entwicklung von Getrieben setzte schon im 19. Jahrhundert ein. Doch dauerte es noch bis Mitte der 1970er Jahre bis die ersten mechanischen 5-Gang-Getriebe in PKWs verbaut wurden. Bereits in den 1950er Jahren ging der Erfinder Edgar Joseph de Normanville und die Firma Laycock einen anderen Weg. Sie flanschten ein elektrisch zuschaltbares Planetengetriebe an das bestehende Getriebe, das dafür sorgte, die Drehmomente des Motors optimaler zu nutzen, bis letztendlich zur Erhöhung der Endgeschwindigkeit. Hier standen dem Fahrer bis zu 7 Gänge zur Verfügung. Dieses sogenannte Overdrive-Getriebe war motor-schonender und kraftstoffsparender als ein reines Vierganggetriebe. Jedoch anfällig und reparaturintensiv. Allerdings scheiterte die Reparatur damals häufig an den Kenntnissen der Mechaniker im Umgang mit dieser neuen, außergewöhnlichen Technik.

Fünfgang- oder sogar Sechsganggetriebe sind heute in allen Neuwagen Standard. Warum also sollte das nicht für Ihren TR5 oder TR6 möglich sein. Hier bieten wir einen Umbausatz für Ihren Triumph auf ein Mazda-5-Ganggetriebe an. Dieses Getriebe entspricht in den Abmessungen den serienmäßig verbauten Getrieben mit A- und J-Type Overdrive. Mazda-Getriebe sind leistungsstark, brillieren durch hohe Laufleistungen und ihr „super weiches Handling“ bei Schaltvorgängen. Ein moderner Kupplungs-„Zentralausrücker“ ermöglicht ein Kuppeln ohne großen Kraftaufwand - willkommen im 21. Jahrhundert!





Umbausatz auf verstärktes A-Type Overdrive

Dieser Kit erhöht die Ölkapazität im Druckspeicherkolben und verkürzt somit die Auskuppelzeit des Overdrives drastisch.

Inhalt:

- Overdrivekupplung
- Druckspeicherkolben mit Kolbenringen
- Innere und äußere Feder für Druckspeicherkolben
- Betätigungsventil
- Freilauf.

TR5 und TR250 (1967-68), TR6 bis September 1972.

Best.-Nr.
532485



Winkelantrieb Tachowelle

Aus dem Vollen gefräst und sauber gelagert. Somit diese Winkelgetriebe viel hochwertiger und langlebiger als das Original.

Best.-Nr.
336340

WARUM UMBAU AUF 5-GANG-GETRIEBE?

Der damaligen Verkehrsdichte und den englischen Straßenverhältnissen geschuldet, sind die Fahrzeuge in der Regel mit 60-70 mph unterwegs gewesen. Auch im Hauptmarkt, den USA, war die Geschwindigkeit limitiert. Das serienmäßige Vierganggetriebe war für diesen Geschwindigkeitsbereich ausreichend. Heute sind die Mitrollgeschwindigkeiten auf allen Straßen höher. Das bedeutet, dass Sie bei angepasster Geschwindigkeit bereits mit relativ hoher Drehzahl unterwegs sind. Das verbraucht nicht nur Treibstoff und ist eine Belastung für die Maschine, sondern es ist vor allem laut. Das abgesenkte Drehzahlniveau reduziert Innengeräusche, senkt die Belastung des Antriebsstrangs und steigert die Fahrfreude. Der Umbau ist rückbaubar, wenn erforderlich. Er ist von außen sowie aus dem Motorraum, nicht erkennbar, bleibt also, wenn Sie möchten, Ihr kleines Geheimnis.



Works Type Overdriveschalter

Aus massivem gebürstetem Aluminium wird anstelle des Schaltknaufts auf den Schalthebel geschraubt. So kann beim sportlichen Gangwechsel die Hand am Hebel bleiben

Best.-Nr.
318773

Kupplung

Kraftfahrzeuge mit Schaltgetrieben sind in der Regel mit einer kraftschlüssigen Kupplung ausgestattet. Mit der Betätigung der Kupplung wird die Drehmomentübertragung zwischen Motor und Getriebe unterbrochen. Dies ermöglicht es manuell einen Schaltvorgang des Getriebes vorzunehmen. Art und Aufbau einer Kupplung ist abhängig von den Anforderungen die an das Fahrzeug und den Einsatz gestellt wird. Hier bieten wir eine Auswahl von verschiedenen Kupplungen und Kupplungssystemen an.

Für die normale Fahrweise reicht in der Regel eine Standard oder verstärkte Kupplung. Sollte das Fahrzeug leistungsgesteigert sein und häufig im Wettbewerb genutzt werden, dann sollte eine zwei- oder drei Scheiben Sintermetall-Rennkupplung verbaut werden. Die fast schlupffreie und direkte Kraftübertragung ermöglicht schnelle Schalt- und Beschleunigungsvorgänge.

Von Hause ist eine TR Kupplung sehr hart und der Fahrer benötigt eine gute Beinmuskulatur, vor allem in Stop-and-Go Situationen. Abhilfe schafft hier ein verändertes Ausrücksystem. Das Zauberwort heißt hier „Zentralausrücker“. Das Lager wird dabei direkt, ohne Ausrückhebel, axial über die Getriebeeingangswelle geschoben. Dabei befindet sich die Hydraulik in der Getriebegehäuse am Anfang der Welle, muss also nicht über einen Knickpunkt umgelenkt werden.

Für jeden Anspruch die richtige Kupplung. Das ist das was Ihnen Limora anbieten möchte.





BORG & BECK

12500 1120 031

BORG & BECK



Kupplungsnehmerzylinder mit hydraulischem Ausrücklager (Zentralausrücker)

Der Koaxialkupplungsausrückmechanismus, der mit modernster Technologie hergestellt wurde, bietet eine bessere Kupplungssteuerung und eine deutlich geringere Pedalkraft, selbst bei Wettkampfkupplungen. Ursprünglich für den Renneinsatz konzipiert, entscheiden sich viele Besitzer dafür, das System aufgrund der Vorteile, die es bietet, an ihre Straßenfahrzeuge anzupassen. Die direkte hydraulische Wirkung erübrigt mechanische Teile wie Querwellen und Ausrückarme, berühmt-berüchtigt für ins Wasser gefallene Ausfahrten. Der Kupplungsnehmerzylinder wird von seiner traditionellen Position an der Außenseite des Getriebegehäuses bewegt und durch den Koaxialzylinder ersetzt, der an einer speziell dafür vorgesehenen Getriebefrontabdeckung montiert ist. Die Entlüftung des Zylinders erfolgt bequem von außerhalb des Pumpenträgers. Die Kits werden komplett mit Montageanleitung und allen Teilen einschließlich Zylinder, Getriebeabdeckung, Lager, edelstahlummantelten Hydraulikschlauch und Dichtungen geliefert.

Bitte beachten Sie: Der Koaxialzylinder hat weniger Flüssigkeit als die ursprünglichen Nehmerzylinder. Um ein Überdrücken des Zylinders zu vermeiden, ist es notwendig, entweder den Kupplungs-Hauptzylinder mit kleinerem Hubraum (separat aufgeführt) zu wechseln oder einen einfachen Pedalanschlag unter das Kupplungspedal zu setzen. Zur Montage wird zusätzlich der TR6 Kupplungssatz benötigt.

Best.-Nr.
532333



ZENTRALAUSRÜCKLAGER

Das bei TR5/TR250/TR6 und vielen anderen Fahrzeugen verbaute klassische Kupplungsausrücksystem ist semihydraulisch. Das bedeutet, dass nur die Hälfte der Kraft, die der Fahrer auf die Kupplung über das Pedal abgibt, tatsächlich an der Kupplung ankommt. Der Rest der Energie geht unterwegs durch mechanische Umleitungen verloren.

Die neue Generation von Ausrücksystemen, wie sie heute schon von den meisten Automobilhersteller bei Neufahrzeugen verbaut wird und auch bei modernen DSG – Getrieben zum Einsatz kommt, hat den wohlklingenden Namen „koaxiales Ausrücklager“ oder auch einfach „Zentralausrücker“. Bei diesem System wird die Kraft, die auf das Pedal ausgeübt wird, ohne mechanischen Verlust direkt auf das Kupplungssystem übertragen. Kupplungsnehmerzylinder und Ausrücklager bilden eine komplexe Einheit und werden zentral am Lagerdeckel der Getriebeeingangswelle befestigt. Bei nicht betätigter Kupplung läuft dieses Koaxiallager, da es ein wenig vorgespannt ist, permanent mit.

Diese Konstruktion hat einige wichtige Vorteile gegenüber dem alten System und kommt bei unseren Umbausätzen auf Mazda 5-Gang-Getriebe zum Einsatz:

- die Pedalkraft wird ohne mechanischen Verlust auf die Kupplung übertragen. Also weniger Pedaldruck für den Fahrer/in
- kurzer Pedalweg bis zum Öffnen der Kupplung
- durch die permanente Verbindung des Lagers mit dem Automaten, direkte Ansprache des Vorgangs
- vibrationsfrei
- schnellere Gangwechsel möglich.



Kupplungssätze

Mit modernem, kugellagertem Ausrücklager. Verbesserter Kupplungssatz der die Standardkupplung mit einem modernen Ausrücklager kombiniert. Der TR6 hat grundsätzlich das Problem, dass die Kupplung äußerst schwer zu treten ist. Wir haben ein spezielles kugellagertes Ausrücklager entwickelt, das sich mit Standard-Kupplungsscheibe und -Automat kombinieren lässt.

Best.-Nr.
532662

Verstärkte Ausführung mit modernem, kugellagertem Ausrücklager. Die optimale Kupplung für Fast Road und Competition Fahrzeuge. Sportkupplungssatz, in dem ein verbessertes kugellagertes Ausrücklager mit einer Sport-/ Racingkupplung und einem entsprechenden Automaten kombiniert wird. Sehr hohes übertragbares Drehmoment von 192 Nm (142 Lbs/ft) bei einer maximalen Drehzahl von 8000 rpm.

Best.-Nr.
532664

Kupplungsausrücklager

Modernes, extrem langlebiges Kegelrollenlager. Die Kupplung der Triumph Modelle ist sehr schwer zu treten. Mit diesem verbesserten Ausrücklager lassen sich die Bedienkräfte merklich reduzieren. Mit Aufnahmeering, verstärkter Kugellagertyp.

Best.-Nr.
328991



Kupplungsschlauch

Stahlflex Ausführung. Edelstahl-ummantelter Hydraulikschlauch für die Kupplungsbetätigung. Durch die feste Umhüllung mit Edelstahlgewebe kann sich der Schlauch nicht mehr aufpumpen. Die Druckweiterleitung vom Pedal zum Nehmerzylinder wird direkter. Immer sinnvoll – bei Sportkupplungen notwendig.

Best.-Nr.
13446



Zentrierdorn

Kupplung, Merkmal: 10er Verzahnung, Zapfenlänge: 31,75 mm.

Best.-Nr.
16275

Die passende
Stahlkurbelwelle
und Schwungscheibe
finden Sie ab
Seite 13



Kupplungsautomat

Speziell für den Wettbewerbseinsatz entwickelte 184 mm Mehrscheiben-Rennkupplung. Die gesinterten Hochleistungsbeläge sind auch unter extremen Bedingungen wie bei Vollgasstarts und Gangwechsel unter voller Last in der Lage, die Kraft sicher zu übertragen. Die kompakte Bauweise verbessert die Beschleunigung und die Drehmomentaufnahme. Die Kupplung gibt es mit doppelter oder dreifacher Scheibe. Die doppelte Scheibe ist für relativ niedrige Belastungen, z.B. Rundstreckenrennen. Die dreifache Scheibe ist für stärkere Last, zum Beispiel im Rallyebereich, wo permanente Beschleunigungsvorgänge die Kupplung belasten.

Ausführung	Best.-Nr.
Zweischeiben Rennkupplung für Sintermetall Kupplungsscheiben. Zahnringausführung mit 184 mm Durchmesser und Stahl-Druckplatte sowie 6 Befestigungsschrauben. Maximales dynamisches Drehmoment: 532 Nm	318777
Dreischeiben Rennkupplung für Sintermetall Kupplungsscheiben. Stegführung mit 184 mm Durchmesser und Stahl-Druckplatte sowie 6 Befestigungsschrauben. Maximales dynamisches Drehmoment: 798 Nm	343445

Kupplungsscheibe

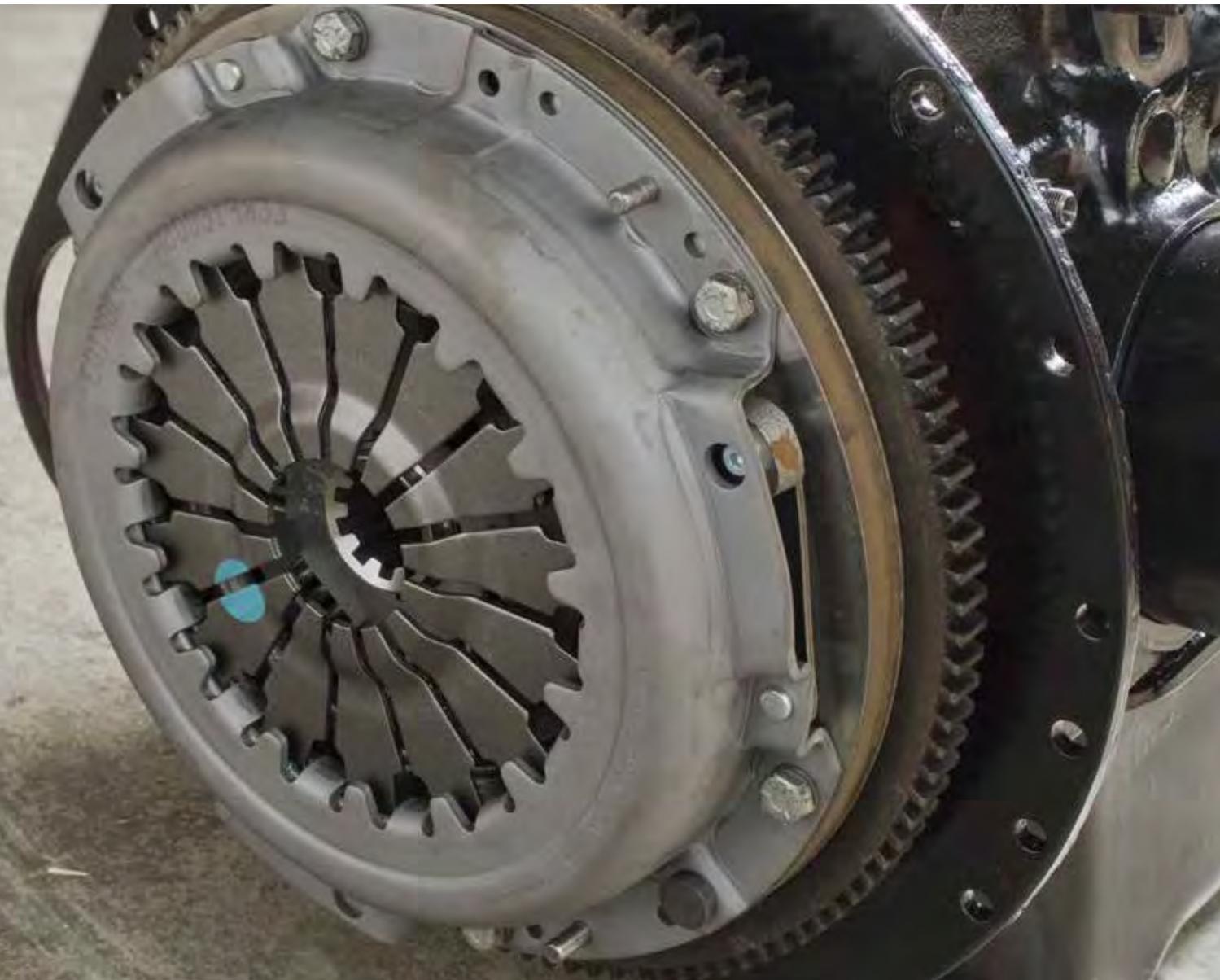
Aus Sintermetall mit 184 mm Durchmesser und 10er Verzahnung für Rennkupplung.

Ausführung	Best.-Nr.
Wird als mittlere Scheibe bei Dreischeiben Kupplungsautomat benötigt	532778
Wird je 2 x bei Zwei- und Dreischeiben-Kupplungsautomat benötigt	532777

Kupplungsgeberzylinder und Kupplungsnehmerzylinder

Kompletter Satz mit Schlauch, Leitung und allen benötigten Anbauteilen.

Ausführung	Best.-Nr.
für linksgelenkte Modelle	496140
für rechtsgelenkte Modelle	503051



Kühlsystem und Kühler

Die am häufigsten bei Verbrennungsmotoren in Kraftfahrzeugen verwendete Methode der Kühlung ist die „Wasserkühlung“. Hierbei nimmt das Wasser eine große Menge an Wärme auf, transportiert diese weiter und führt sie über einen Kühler ab. Das System ist geschlossen und verfügt über einen geringen Überdruck, der das frühzeitige Sieden des Wassers verhindert.

Aber nicht nur der Kühler sorgt für den Wärmeaustausch sondern auch Komponenten wie Wasserrohre oder ein Luftgebläse, das dafür sorgt, das die vom Kühler an die Luft übergebene Wärme zügig abtransportiert wird. Zusätze, die dem Kühlwasser beigegeben werden, sorgen dafür, das dieser Vorgang beschleunigt wird, Ablagerungen sich nicht absetzen können oder bei Frost das System nicht einfrieren kann. Je größer die Kühlflächen sind, je wärmeleitfähiger die verwendeten Materialien sind, und je schneller die erwärmte Luft abgeführt wird, um so effizienter funktioniert dieses System.

Wir bieten hier verschiedene Komponenten an, die ein Kühlproblem erst gar nicht entstehen lassen.







früh



spät



Aluminiumkühler

Aufwendig gefertigte Alu-Kühler mit Hochleistungsnetz. Aluminiumkühler sind speziell für die Wasserkühlung bei Road, Fast Road und Race Motoren entwickelt worden und werden höchsten Ansprüchen in Bezug auf Kühlung und robuste Konstruktion gerecht. Aufgrund der wesentlich höheren Wärmeleitfähigkeit von Aluminium und der Verwendung eines modernen Hochleistungsnetzes, erhöht sich die Kühlleistung um bis zu 25 % im Vergleich zu einem herkömmlichen Kühler, wobei der Wirkungsgrad natürlich von Kühlergröße, Fahrgeschwindigkeit und Wasserdurchfluss abhängig ist.

Der gesamte Kühler ist aus Aluminium hergestellt, die Einzelteile werden nach modernsten Verfahren auf diesem Gebiet zusammengefügt. Jeder Kühler wird im Werk einem ausgedehnten Druck- und Dauertest unterzogen. Die Gewichteinsparung beträgt bis zu 50 % gegenüber dem originalen Kühler.

Modell	Best.-Nr.
TR5/250 und TR6 P.I., TR6 Vergasermotoren bis CF35000 (1967-75)	337769
TR6 Vergasermotoren ab CF35001 (1975-76)	293882



Thermoschalter

Schalter zur Montage im Kühlerrohr. An den Schalter kann der Elektrolüfter direkt angeschlossen werden. Die Wahl des Thermo-schalters sollte auf das verbaute Thermostat abgestimmt sein. Der Thermoschalter lässt den Elektrolüfter so lange eingeschaltet, dass die Kühlmitteltemperatur um 5 - 8 C° sinkt.

Ausführung	Best.-Nr.
schaltet bei 82 C° ein, bei 68 C° aus	313475
schaltet bei 86 C° ein, bei 76 C° aus	313365
schaltet bei 86 C° ein, bei 81 C° aus	311660
schaltet bei 88 C° ein, bei 79 C° aus	313240
schaltet bei 92 C° ein, bei 87 C° aus	311661



Wasserrohr

Zwischen Wasserpumpe und Kühler. Edelstahl-Variante mit Schraubanschluss für Thermo-schalter zur Steuerung eines Elektrolüfters. Die elegante Möglichkeit, einen Elektrolüfter anzusteuern. Es ist nicht mehr nötig, einen Schalter durch die Kühlerschläuche in den Kreislauf einzubringen. Hier kann der Schalter direkt in den Kühlkreislauf geschraubt werden. Für alle TR5/250 und TR6, ersetzt das frühe Rohr.

Best.-Nr.
25779

Wasserrohr

Zwischen Wasserpumpe und Kühler. Nachbau aus Edelstahl. Das OE Teil ist aus Mild Steel. Wenn das Rohr, meist weil es korrodiert ist, zum Tausch ansteht, sollte man die widerstandsfähigere Materialqualität wählen. Form und Durchmesser wie original.

Modell	Best.-Nr.
TR5/250, TR6 Vergasermodele bis CC67893, TR6 P.I. bis CP54584 (1967-71)	26680
TR6 Vergasermodele ab CC75001, TR6 P.I. ab CP75001 (1971-76)	3106



Expansionsbehälter

600 ml Füllmenge. Hergestellt aus nahtlosem Aluminiumrohr mit sauber aufgeschweißten Deckeln. Zwei Anschlüsse UNF Gewinde mit Dichtkegel (JIC).

Der Deckel des Ausgleichsbehälters übernimmt die Druckkontrolle, der Kühlerdeckel sollte dann fest schließen. Mitgeliefert wird ein Deckel, der bei 16 lbs. auslöst. Zum Ablassen des Drucks ist ein Ventil auf dem Deckel angebracht. Vertikale Montage.

- Durchmesser: 80 mm
- Behälterhöhe: 200 mm
- Gesamthöhe mit Deckel: 240 mm
- Schlauchanschluss für Überlauf: 1 x 8 mm
- Schraubstutzen am Behälter (oben/unten): 2 x 6-JIC.

Best.-Nr.
462724



Wasserpumpengehäuse

Präzise Nachfertigung aus ultraleichtem Aluminium. Gewicht nur 900 Gramm.

Best.-Nr.
293338



Thermostat – 74 °C

Wie das originale „Bellow“ Thermostat arbeitet unsere Sonderanfertigung als Zweige-thermostat. Während es den großen Kühlkreis öffnet, verschließt es den Bypass des kleinen Kühlkreises. Dadurch muss die gesamte Wassermenge durch den Kühler fließen. Bei fälschlich eingebauten Einfachthermostaten teilt sich der Wasserstrom und ein Teil fließt ungekühlt wieder zum Motor... mit bekannten Folgen.

Best.-Nr.
327981



Wasserpumpe

Leichtlaufende Wasserpumpe durch erheblich verbessertes Rotor Design. Geringer Widerstand, dadurch Erhöhung der Leistung und des Drehmoments, optimale Kontrolle der Motortemperatur, Erhöhung der Kühlkapazität und Erhöhung der Motordrehzahl. Passt direkt, ohne Modifikationen.

CNC aus einem vollen Aluminium-Rohling gefräst, mehrfach unter Druck qualitätsgeprüft. Für beste Ergebnisse hinsichtlich Gewichtsersparnis und Kühlleistung kombinieren Sie die Wasserpumpe mit einem Aluminiumkühler und unserem Wasserpumpengehäuse aus ultraleichtem Aluminium.

Ausführung	Modell	Best.-Nr.
mit Riemenscheibe für 9,5 mm Keilriemen	TR5/250 und TR6 P.I. (1967-75) sowie TR6 Vergasermodele bis CC80027 (1968-72)	347236
mit Riemenscheibe für 12,5 mm Keilriemen	TR6 Vergasermodele ab CC80028 (1972-76)	533026

Kevlar Kühlerschlauchsätze

Komplett mit Heizungsschläuchen. Im Gegensatz zu den herkömmlichen Kühler- und Heizungsschläuchen sind unsere Schlauchsätze mit einem integrierten Band aus hochwertigem Kevlar verstärkt und bieten somit hervorragende Haltbarkeit und Zuverlässigkeit. Sowohl für täglichen Gebrauch wie auch für den Competition-Einsatz verwendbar.

Satz	Modell	Best.-Nr.
7-teilig	TR5/250 (1967-68), TR6 Vergaser bis 1972 (bis Fahrgestellnummer CC67893), alle TR6 P.I. (1968-75)	336637
8-teilig	TR6 Vergasermotoren von CC75001 bis CF35000 (1972-75)	355202
7-teilig	TR6 Vergasermotoren ab CF35001 (1975-76)	355201



Kühlerschläuche aus hochwertigem Silikon

Inklusive Heizungsschläuchen. Unsere 3-lagigen Hochleistungsschläuche aus Polyester-Silikon erfüllen die Anforderungen im professionellen Motorsport hinsichtlich einer langen Lebensdauer und einer hohen Druck- und Temperaturbeständigkeit und eignen sich damit bestens für die Ausrüstung von historischen und klassischen Fahrzeugen.

Technische Daten:

- Wandstärke: 4 mm
- Betriebstemperatur in der Spitze: von -50°C bis zu +170°C
- Maximaler Arbeitsdruck: 5 Bar (70 Psi)
- Fertigungstoleranz: +/- 0,5 mm.

Satz	Modell	Best.-Nr.
7-teilig	TR5/250 (1967-68), TR6 Vergaser bis 1972 (bis Fahrgestellnummer CC67893), alle TR6 P.I. (1968-75)	336639
8-teilig	TR6 Vergasermotoren von CC75001 bis CF35000 (1972-75)	533028
7-teilig	TR6 Vergasermotoren ab CF35001 (1975-76)	533027

Kühlerschläuche mit Gewebeeinlage

Inklusive Heizungsschläuchen. Bringen Sie Ihren Kühlkreislauf auf einen einheitlichen zeitgenössischen Stand. Kompletter Satz Kühlerschläuche in originaler Optik, ausgeführt als Gummischläuche mit textiler Gewebeeinlage. Sehr langlebig und widerstandsfähig.

Satz	Modell	Best.-Nr.
7-teilig	TR5/250 (1967-68), TR6 Vergaser bis 1972 (bis Fahrgestellnummer CC67893), alle TR6 P.I. (1968-75)	336636
8-teilig	TR6 Vergasermotoren von CC75001 bis CF35000 (1972-75)	462485
7-teilig	TR6 Vergasermotoren ab CF35001 (1975-76)	462740





Luftleitblech Kühler

Kühlluftführung in qualitativ hochwertiger Leichtbauweise aus glasfaserverstärktem Kunststoff. Gute Passform und eine gute Bauteiloberfläche erlauben die größtmögliche Zufuhr an Luft zum Kühler. Wird inklusive Adapter-Stützen Art.-Nr. 533018 zur Luftführung zu den Vergasern oder der Einspritzanlage geliefert.

Modell	Best.-Nr.	Best.-Nr.
TR5, TR250 (1967-68)	533015	533018
TR6 (1968-76)	533014	

Adapter einzeln

Zur Montage der Frischluftleitung am Luftleitblech. Auf diesen Stützen wird eine 102 mm Frischluftleitung aufgesteckt. Dadurch wird Stauluft zu den Vergasern oder der Einspritzanlage geleitet. Nutzen Sie den Ram-Air Effekt, um ausreichende kühle Luftmengen durchzuleiten. Ihr Motor dankt es mit guter Verbrennung und höchster Leistungsfähigkeit.

Frischluftleitung

Biigsame Lüftungsschläuche werden durch zusammenwickeln von Streifen aus Bandstahl, Aluminium oder andere formbaren Materialien in unterschiedlichen Kombinationen hergestellt. Im Allgemeinen werden ein, zwei oder drei Schichten Materialstreifen spiralförmig mit einer Überlappung von jeder Schicht um einen zylindrischen Dorn gewunden. Dann werden in diese Schichten Falzen gewalzt, die für die notwendige Steifigkeit sorgen, aber auch eine Biegung ohne Veränderung des Querschnittes erlauben. Die Art des Lüftungsschlauches ist abhängig von seiner Anwendung.

Leichtbauweise in Papier/Aluminium ist beispielsweise oft ausreichend für Warmluftschläuche in der Automobilindustrie. Alternativ kann der Einsatz von lackiertem Aluminium die Leistung und das Erscheinungsbild verbessern. Für schwerere Aufgaben und eine höhere Festigkeit können Schichten aus Stahl und Aluminium notwendig sein. Standard-Typen haben gute Wärme- und Schalldämmungseigenschaften, sind biegsam, behalten aber ihre Krümmung ohne Rückfederung. Größere Längen brauchen Unterstützung mit geeigneten Schellen.

Mit 102 mm Innendurchmesser, Meterware. Aufbau: Innere und äußere Schicht aus Bitumenpapier, verschachtelt mit einer mittleren Schicht aus Aluminium, externe Farbe: Schwarzes Kraftpapier, temperaturbeständig bis 100°C.

Best.-Nr.
208623

RAM AIR

„Ram Air“ war eine allgemein beliebte Methode um im Rennsport (Formel 1) das Verbot von Turbomotoren zu umgehen. Hier wurde unter Druck (Fahrtwind) dem Motor zur Leistungssteigerung Luft zugeführt. Laut Reglement wurde das später verboten. Nun, wir nutzen den „Ram Air“ Effekt nicht zur Leistungssteigerung, sondern um durch den Fahrtwind die warme Luft, die der Auspuffkrümmen erzeugt, abzuführen.



Elektrolüfter

R-tec Elektrolüfter Sets werden mit hochwertigen Hochleistungslüftern, elektronischen Thermostatschaltern mit Kabelbaum, fahrzeugspezifischen Haltern sowie allem benötigten Befestigungsmaterial geliefert. Dies ermöglicht einen problemlosen Einbau in ihren Klassiker. Vorgefertigter Satz mit Haltern,

Temperaturfühler und Relais mit Kabelbaum, Schlauchschellen und Befestigungsmaterial. Dieser 356 mm Hochleistungslüfter wird hinter dem Kühler montiert.

Best.-Nr.
496179



Penrite Rostschutzmittel

Dieser glycolfreie Inhibitor verhindert und bekämpft Schäden durch Rost und Kavitation im Kühlsystem, vor allem wenn kein Frostschutzmittel zugesetzt wird. Penrite Classic Car Coolant schmiert die Wasserpumpe, erhöht die Wärmeaufnahme und dadurch das Kühlvermögen. Kann jeder Wasserqualität und jedem Frostschutz auf Aethylenglycol- und Propylenglycol- Basis zugesetzt werden. Mischverhältnis 1:8.
1 l Flasche.

Best.-Nr.
22884



Water Wetter

Chemischer Zusatzkühler. Raffinierte Chemie reduziert die Oberflächenspannung des Kühlmittels. Der verbesserte Wärmetransport reduziert die Motortemperatur signifikant. Der Inhalt der Flasche ist ausreichend für Kühlsysteme bis zu 20 Litern. Water Wetter ist mit allen Kühlmitteln mischbar. Additive schützen aktiv vor Rost, reinigen und schmieren die Wasserpumpe. Für Benzinmotoren – superschlaue Chemie – reduziert die Oberflächenspannung des Kühlmittels.
355 ml Flasche.

Best.-Nr.
303509



Anbausätze Ölkühler

Kompletter Anbausatz für die Montage eines Ölkühlers

Herzstück des Teilesatzes ist der Ölfilteradapter, der den Anschluss eines Ölkühlers im Hauptstrom, in der Zuleitung des originalen Ölfilters, erlaubt. Der Satz enthält alle zum Umbau benötigten Kleinteile, sowie die benötigten Schläuche.

Ausführung	Best.-Nr.
mit Ölkühlerschläuchen aus Gummi	13148
mit Edelstahl ummantelten Ölkühlerschläuchen	12208

Anbausatz für die Umrüstung auf Schraubkartusche

Der Satz enthält einen Ölfilteradapter, der es erlaubt, einen modernen Schraubkartuschen-Ölfilter zu montieren. Zum Lieferumfang gehören alle zum Umbau benötigten Kleinteile sowie die beiden Ölkühlerschläuche.

Ausführung	Best.-Nr.
mit Ölkühlerschläuchen aus Gummi	336741
mit Edelstahl ummantelten Ölkühlerschläuchen	336742

Thermostatgesteuerter Anbausatz für die Umrüstung auf Schraubkartusche

Kompletter Anbausatz für die Montage eines Ölkühlers. Herzstück des Teilesatzes ist der Ölfilteradapter, der den Anschluß eines thermostatgesteuerten Ölkühlers im Hauptstrom, in der Zuleitung des Ölfilters, erlaubt. Das Öl wird erst gekühlt, wenn es notwendig wird. Der Satz enthält alle zum Umbau benötigten Kleinteile, sowie die benötigten Schläuche.

Ausführung	Best.-Nr.
mit Ölkühlerschläuchen aus Gummi	1938
mit Edelstahl ummantelten Ölkühlerschläuchen	13600



Ölkühler

Leichtbau Aluminium-Ölkühler in Schichtbauweise mit innenliegenden Wirbelblechen für optimale Wärmeabstrahlung. Je nach Größe und Platzierung wird eine Reduzierung der Öltemperatur von 20° - 30° erreicht. Schraubanschlüsse mit 1/2" x 14 BSP Gewinde.

Reihen	Abmessungen	Best.-Nr.
10	33 x 7,5 x 5,5 cm	9483
13	33 x 10 x 5,5 cm	6341
16	33 x 12,4 x 5,5 cm	300147
19	33 x 14,7 x 5,5 cm	307372

ÖLTEMPERATUR

Prinzipiell sollte die Öltemperatur des warmen Fahrzeug zwischen 100 °C und 110 °C liegen. Damit ist sichergestellt, dass kein Wasser im Öl ist. Das Öl ist dann ausreichend viskos. 120 °C bis 130 °C sind für das Öl kurzzeitig zu ertragen. Die Erwärmung des Öls reduziert seine Lebenserwartung im Zeitraffer. Wenn Sie Öl also auf einer Passfahrt, oder im Wettbewerb so hoch erwärmen, sollten Sie das Öl anschließend sofort wechseln. Bei einer Erwärmung von über 140 °C nimmt die Ölalterung exponentiell zu. Das hat zur Folge, dass sich die Öladditive zersetzen und sich Ablagerungen im Ölkreislauf bilden. Nach einer solchen Belastung muss nicht nur das Öl gewechselt, sondern auch der Motor gespült werden, um die Aschen und Ablagerungen von den zerstörten Additiven aus dem Motor auszuschwemmen.

ALLES RUND UM DAS
THEMA DIREKTSCHMIE-
RUNG FINDEN SIE IM
KAPITEL ZYLINDERKOPF
SEITE 26



Ölfilter

Zum Umbau auf Schraubkartusche.

Best.-Nr.
18198



Ölfilteradapter

Zum Umbau auf Schraubkartusche, mit geschraubten 1/2" x 14 BSP Ölkühler-Anschlüssen. Wird an den Motorblock geschraubt und ersetzt den originalen Ölfilter.

Best.-Nr.
12619



Ölkühler-Adapterplatte

Wird zwischen Motorblock und originalem Ölfilter montiert.

Best.-Nr.
355372



Ölkühlerthermostat

Ölkühlerthermostate verhindern, dass Motoröl in den Ölkühler läuft bevor die optimale Öltemperatur erreicht ist. Die Funktionsweise ist folgende: Eine mit Wachs gefüllte Kapsel im Thermostat (auch „Waxstat“ genannt)

öffnet bei 74° C und gibt den Ölkreislauf zum Ölkühler frei.

Ausführung	Best.-Nr.
mit geschraubten 1/2" x 14 BSP Anschlüssen	14275
mit gesteckten 1/2" Anschlüssen	13441



FilterMAG Filtermagnet

Schließen Sie die Filterlücke. Quantensprung in der Ölfiltrierung durch High Tech Magnetfilter. Abrieb zwischen zwei und 22 Micron wird selbst von guten Ölfiltern nicht filtriert, ist aber Hauptursache für den sich selbst unterhaltenden Motorverschleiß. Die patentierte FilterMAG-Konstruktion aus Trägersystem und Neodym-Samarium-Eisen-Bor-Supermagneten hält die Partikel an der Innenseite des Ölfilters fest.

- Extrem starkes Magnetfeld: Trennstärke des Modells RA450 bei nur 28,19 qcm Kontaktfläche unglaubliche 362,87 kg
- Hitzebeständig bis 150° C
- Unbegrenzt wiederverwendbar
- Lieferbar für alle Fahrzeugtypen, auch als Magnetplatte für Ölwanne und Automatikgetriebe.

Für Ölfilter mit 73 bis 86 mm Durchmesser, Bauhöhe 51 mm.

Best.-Nr.
481133

ÖLKÜHLUNG

Jeder Hersteller bemüht sich, mit Hilfe des Öls den Motor zu kühlen. Deshalb ragte früher die gerippte Ölwanne in den Fahrtwind unter dem Fahrzeug. Gerade bei luftgekühlten Fahrzeugen sind große, gerippte Ölwanne gängige Motorkühler. Aber auch wassergekühlte Motoren können die Vorteile einer zusätzlichen Ölkühlung nutzen. Wenn der Ölkühler in den Hauptstrom geschleift wird, also das ganze Öl gekühlt wird, lässt sich damit das Öl in einem Temperaturbereich halten, der sicheren Betrieb verspricht. Viele moderne Fahrzeuge kühlen Automatiköl in einer Kühlerschleife im Luftstrom. Ganz aktuell sind Wärmetauscher, oft im Ölfiltergehäuse, mit denen das sich schneller erwärmende Wasser erst das Öl erwärmt, dann das Öl am kühleren Wasser gekühlt wird.

Vergaser und Einspritzanlage

Ursprünglich wurde der TR5 PI mit einer mechanischen Lucas Einspritzanlage ausgeliefert, die es ermöglichte, dem Motor satte 143 PS (max. Drehmoment 164 Nm bei 3500 U/min) zu entlocken. Die amerikanischen Kunden jedoch kamen nicht in den Genuss dieses Erlebnisses. Bedingt durch die geltenden Abgasvorschriften wurde in Amerika der TR5 als Vergasermotorenmodell ausgeliefert. Ausgestattet mit zwei 175 CD Strombergvergaser, erhielt er die Typenbezeichnung TR250. Statt 143 PS brachte er es dort nur auf 104 PS (max. Drehmoment 143 Nm bei 3000 U/min).

Dieser Motor hat allerdings noch einiges an Potential: Vergaseranlagen von Weber oder SU in Verbindung mit abgestimmten Motorkomponenten, wie einer 123-Zündanlage, bringen auch ein Vergasermotorenmodell leistungsmäßig in die Nähe eines PI. Selbst bei PI Modellen gibt es noch Verbesserungsmöglichkeiten. Eine moderne EFI Einspritzanlage, welche durch ein frei programmierbares Steuerteil (ECU) geführt wird, nutzt die versteckten Reserven des Motors voll aus. Selbstverständlich lässt sich auch ein Vergasermotorenmodell durch eine EFI Einspritzanlage auf das Leistungslevel eines PI bringen. Nebenbei kann man mit einem EFI System auch Gutes für die Umwelt tun, in dem man die Schnittstelle für einen geregelten Katalysator nutzt.







Umbausatz auf EFI (Electronic Fuel Injection)

EFI ist ein Markenname des Automobilherstellers Ford. Hierbei handelt es sich um ein elektronisch gesteuertes Saugrohreinjectionssystem. Die Benzineinspritzung erfolgt bei diesem System hinter der Drosselklappe aber vor dem Einlassventil. Die Einspritzung kann als Einpunkt (Single Point) oder Mehrpunkteinspritzung (Multi Point) erfolgen. Bei der Mehrpunkteinspritzung, und das ist die Methode, die bei der Einspritzanlage für den TR5/250 und TR6 und den 6-Zylinder-Limousinen in Frage kommt, befindet sich jeweils ein Einspritzventil in jedem Ansaugrohr.

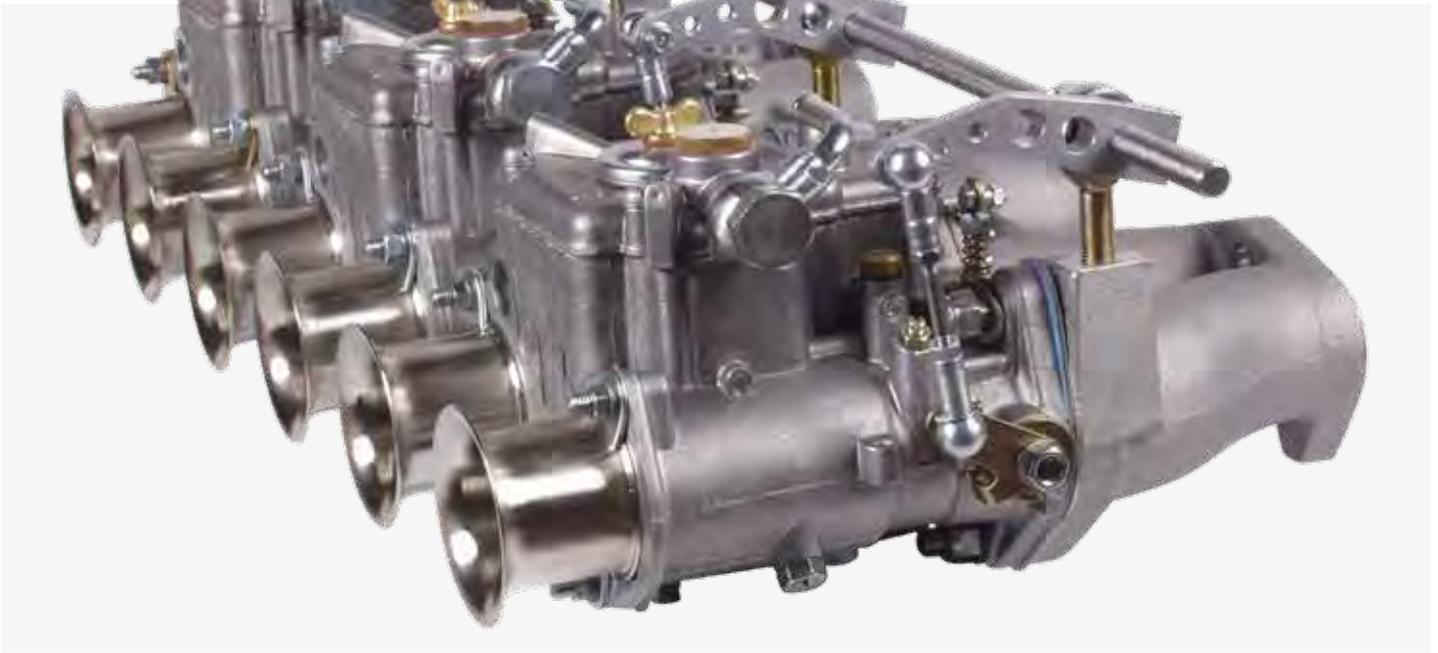
Die EFI Einspritzanlage ist eine vollkommen elektronisch gesteuerte Einheit. Ein Steuergerät (ECU) übernimmt hier das Management. Sensoren messen die Luft- und die Kühlwassertemperatur. Ein Drosselklappenpotentiometer informiert das Steuergerät über die Stellung der Drosselklappe und die einströmende Luftmenge. Ein Kurbelwellensensor informiert das ECU über die aktuelle Position der Nockenwelle. Aus den angelieferten Informationen errechnet das Steuergerät die effiziente Menge Kraftstoff, die benötigt wird um die optimale Leistung zu erreichen. Ein Zündverteiler im herkömmlichen Sinn entfällt. Auch diese Funktion übernimmt das ECU, das die spezielle Zündspule darüber informiert, wann und an welchen Zylinder sie den Zündfunken losschicken soll.

Das hier verwendete Steuergerät verfügt neben einigen Schnittstellen, die für diesen Motor benötigt werden, zusätzlich über eine Schnittstelle für die Lambdasonde. Hier besteht nun die Möglichkeit nachträglich einen geregelten Katalysator zu verbauen.

Für alle Modelle mit Zylinderköpfen mit 21 mm breiten Stegen zwischen den Einlasskanälen (original bei allen TR5 und TR6 P.I. sowie bei TR6 Vergasern ab CC75001).

Best.-Nr.

532069



Weber 40 DCOE Vergaser

Leistung hat einen Namen: Weber. Wenn es um einfache, aber effektive Leistungssteigerung geht, kommt man an diesen Vergasern nicht vorbei. Umrüstsätze auf Weber Vergaser verleihen Ihrem Motor mehr Leistung, höheres Drehmoment, besseres Ansprechverhalten und einen tollen Sound. Rüsten Sie Ihren Klassiker auf den seit Jahrzehnten führenden Sport-Vergaser um. Weber Querstromvergaser zeichnen sich durch ihre perfekte Anpassbarkeit an. Es sind Düsensätze für alle Anwendungszwecke und alle Ersatzteile für die DCOE Vergaser ab Lager lieferbar. Kompletter Umrüstsatz inklusive drei Vergasern, Einlasskrümmern und Gasgestängen.

Modell	Best.-Nr.
Alle TR250, TR6 Vergaser Modelle bis Motornummer CC67893 (bis 1971). Merkmal: 17 mm breiter Steg zwischen den mittleren Einlasskanälen am Zylinderkopf	488111
Triumph TR6 Vergaser Modelle ab Motornummer CC75001 (ab 1972). Paßt auch bei allen TR5 und TR6 P.I. Merkmal: 23 mm breiter Steg zwischen den mittleren Einlasskanälen am Zylinderkopf	314829



EDUARDO WEBER

Eduardo Weber baute seit 1914 Vergaser. Das System der unterschiedlich großen Durchlässe, das den Registervergaser ausmacht, war eine Entwicklung von Weber. Von diesem System, das für zwei Lastzustände, Standgas und Teillast, sowie Vollgas zwei unterschiedlich große Durchmesser zur Verfügung stellte, entwickelte Weber dann den Doppelvergaser, der unter Last die doppelte Menge Gemisch zur Verfügung stellen konnte. Aufgrund der einfachen Konstruktion mit nur wenigen bewegten Teilen waren die Vergaser so zuverlässig wie leistungsstark. Bereits Anfang der 1930er Jahre waren Weber Vergaser der Standard im italienischen Motorsport.



Kraftstoffschläuche

Für 3-fach Weber DCOE Vergaser. Stahlflex Ausführung.

Best.-Nr.

16530



Luftfilter

Mit Drahtsieb aus Edelstahl. Satz mit 2 Stück für einen Weber 40 DCOE und 40 IDF Vergaser sowie für einen Dellorto 40 DHLA und 40 DRLA Vergaser, wiederverwendbar. TR5 (1967-68) und TR6 P.I. (1968-75). TR250 und TR6 Vergasermodele (1967-76).

Best.-Nr.

487096

Weber Vergaser

Typ: 40 DCOE 151 – Ausführung mit drei Bypass-Bohrungen und Standard Düsenbestückung.

Vergaserbestückung:

- Lufttrichter: 30
- Zerstäuber „Venturi“: 4.5
- Hauptdüse: 115
- Luftkorrekturdüse: 200
- Mischrohr: F11
- Leerlaufdüse: 45F9
- Gemischdüse: 100
- Bypass Bohrungen: 120/100/100
- Drosselklappenwinkel: 78°
- Schwimmernadelventil: 175
- Pumpendüse: 40
- Pumpensaugventil: 50
- Chokedüse: 85F9
- Choke-Korrekturdüse: 150.

Best.-Nr.

20393





Weber 32/36 DGV Vergaser

Kompletter Umrüstsatz inklusive speziellen Krümmern, Gasgestänge und Luftfiltern. Dieser Umrüstsatz für den legendären Triumph TR6 ersetzt die originalen Zenith-Stromberg-Vergaser und wird mit speziellen Adaptern direkt mit dem originalen Einlasskrümmer verschraubt. Durch den Umbau auf Weber-Register-Vergaser erhöht sich die Motorleistung und gleichzeitig verringert sich der Kraftstoffverbrauch.

Best.-Nr.
487930



SU-HS6 Vergaser

Dieser einbaufertige Vergasersatz ersetzt die originalen Zenith Stromberg Vergaser und passt ohne Abänderungen auf den Einlasskrümmer. Der populäre Umrüstsatz für die 6-Zylinder Vergaser bietet die Möglichkeit, die nicht unproblematischen Zenith Stromberg Vergaser gegen eine technisch bessere und leistungsfähigere Lösung zu tauschen.

Der Umrüstsatz rüstet auf zwei SU HS6 Vergaser um. Der HS6 Vergaser ist genial einfach konstruiert, kommt einbaufertig bedüst und kann auch von Nichtschraubern sauber eingestellt werden.

Best.-Nr.
315352



Hitzeschild aus Edelstahl

Für Zenith Stromberg 175CD und SU-HS6 Vergaser – für alle TR250 und TR6 Vergasermodele, insbesondere bei Leistungssteigerungen. Durch die Montage wird die Dampfblasenbildung im Vergaser verhindert und gleichzeitig die Temperatur am Ansaugtrakt verringert. Edelstahl hat eine gute Wärmeabstrahlung und wertet den Motorraum auch optisch auf. Der Einbau erfordert vier zusätzliche Dichtungen, da das Hitzeschild zwischen Luftfilter und Vergaser montiert wird. Für TR250 und TR6 Vergasermodele (1967-1976).

Best.-Nr.
526184



Dichtung Hitzeschild

Die passende Dichtung wird 4 Mal benötigt.

Best.-Nr.
202105



Distanzblock

Zwischen Vergaser und Einlasskrümmer – Ein oft unterschätztes Teil! Wie gut dieser 6 mm starke Distanzblock Dampfblasenbildung vermeidet, merkt man erst, wenn er montiert ist. Nachfertigung aus Polyamid mit einem Wärmeleitkoeffizienten von 0,30 λ.

TR250 und TR6 Vergasermodele (1967-1976).

Best.-Nr.
210492



Werkzeugsatz

Für SU-Vergaser, 3-teilig inklusive Werkzeug zur Düsenstockeinstellung.

Best.-Nr.
20661



Schwimmerkugelventil

Dieses verbesserte Ventil aus Messing bleibt, im Gegensatz zur originalen Schwimmernadel nicht hängen und verhindert somit das Überlaufen der Schwimmerkammer.

	Ausführung	Best.-Nr.
1	SU-HS6 Vergaser	19687
2	Zenith-Stromberg 175CD	19686



Synchrontester

Für Doppel- und Mehrfach-Vergaser Anlagen. Optimale Leerlaufeinstellung durch präzise und schnellste Spaltmaß-Überprüfung. Für alle Motoren mit großem oder kleinem Hubraum, Luftdurchsatzanzeige von 1 bis 35 kg/h – mit Bypass bis 40 kg/h. Man hat beide Hände frei für Einstellarbeiten. Synchrometer Messinstrumente vom Typ SK zeichnen sich durch sehr geringen Strömungswiderstand aus. Die Gemischeinstellung im Leerlauf und CO Abgas-Test kann deshalb gleichzeitig während des Synchronisierens vorgenommen werden.

Vorteile:

- genaue, verzögerungsfreie Anzeige in jeder vertikalen und horizontalen Lage
- Vollgasfest, unempfindlich und wartungsfrei
- hohe Anzeigeempfindlichkeit für präzises Synchronisieren im Leerlauf, Übergangsbereich sowie bei erhöhter Drehzahl
- geringer Luftwiderstand, auch im Übergangsbereich keine Gemischanreicherung

Typ	Luftdurchsatzanzeige	Best.-Nr.
SK	1 bis 30 kg/h	488676
BK	1 bis 35 kg/h, mit Bypass bis 40 kg/h	488677



Synchrontester

Dieser preiswerte und solide Synchrontester ist für fast alle Querstromvergaser einsetzbar. Gerade bei den SU Vergasern oder bei den etwas schwieriger einzustellenden Stromberg Zenith Vergasern ist der Tester eine unersetzliche Hilfe. Der Tester wird bei konstanter Drehzahl auf die beiden zu vergleichenden Vergaser am Luftfilteranschluss aufgesetzt. Eine Differenz im durch den Stand der Kugel angezeigten Druck erzwingt weitere Einstellarbeiten. Für SU und Zenith Stromberg Vergaser. Aluminium Druckgussausführung.

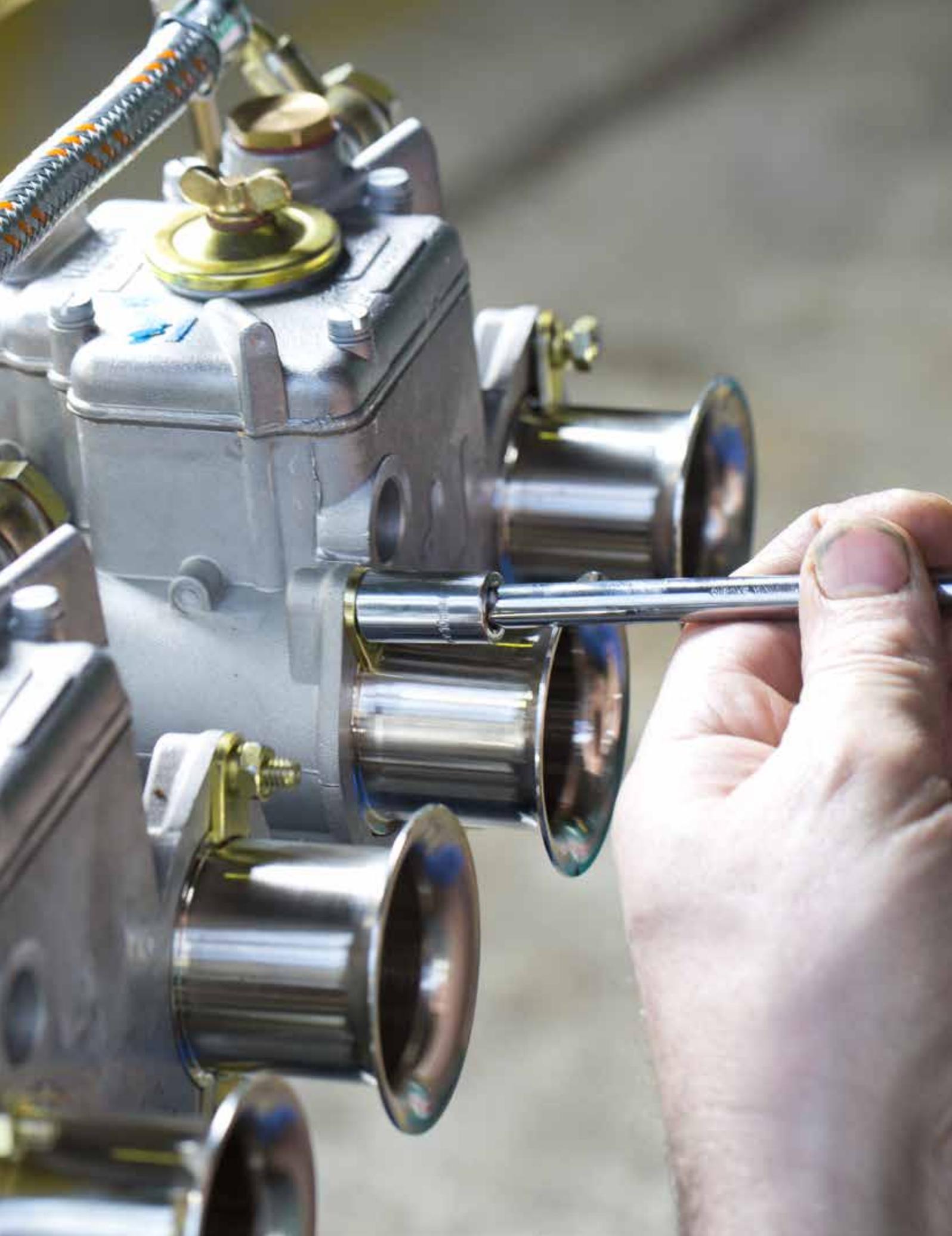
Best.-Nr.	19729
-----------	--------------



Adapter

Für SK und BK Synchrontester.

Ausführung	Best.-Nr.
Für Zenith Stromberg Typ 175CD und SU-HS6 Vergaser	488682
90° abgewinkelt für Weber DCOE Vergaser (Ohne Tester)	488893





K&N Luftfilter

K&N Sportfilter für TR5 und TR6 P.I. Diese Sport-Luftfilter gewähren wirkungsvollen Schutz vor Schmutz bei gleichzeitig hohem Luftdurchlass. Die Wartungsintervalle der Filter betragen im normalen Straßenbetrieb 60.000 km. Alle K&N Filter sind auswaschbar und somit wiederverwendbar.

Ausführung	Best.-Nr.
wird direkt am Luftansaugrohr befestigt. Der Filter wird 3 x pro Fahrzeug benötigt	311576
wird am Einlaßkrümmer befestigt und ersetzt Luftansaugrohr und originalen Luftfilter	320630



K&N Luftfilter – Element

K&N Filter-Einsätze ersetzen das originale Filterelement 1:1 und bieten ein Reihe echter Vorteile: Unter anderem sind sie leistungssteigernd durch höheren Luftdurchlass. Das Filterelement ist aus 100% Baumwolle und damit auswaschbar und wiederverwendbar.

Best.-Nr.
319620



K&N Luftfilterreiniger

Zur Reinigung aller K&N Luftfilter geeignet. Die Verwendung anderer Reinigungsflüssigkeiten kann zur Folge haben, dass das Baumwollmaterial des Luftfilters beschädigt wird und somit die Garantie erlischt. K&N Luftfilterreiniger sind biologisch abbaubar und greifen Aluminium, Chrom, Gummi, Kunststoff und Lack nicht an. K&N Filter können bis zu 25-mal ausgewaschen werden.

Füllmenge	Best.-Nr.
330 ml Pumpflasche	4820
946 ml Flasche	319259

K&N Luftfilteröl

Speziell für K&N Baumwollfilter entwickeltes Luftfilteröl mit äußerst langer Lebensdauer. Färbt die Baumwolle leicht rötlich ein, so dass nicht benetzte Stellen leicht zu erkennen sind. Nach dem Auswaschen des Filters ist zu beachten, dass der Filter nicht überölt wird, da zu viel Öl den Luftdurchlass hemmt. Befolgen Sie die Wartungsanleitung, die auf jeder Dose abgedruckt ist. Auch verwendbar für andere Luftfilter dieser Bauart.

Füllmenge	Best.-Nr.
14 ml Tube, ausreichend für 2 Filter	214887
237 ml Flasche	12353
400 ml Sprühdose	311572



SU Luftfilter

für SU-H6, SU-HD6 und SU-HS6 Vergaser. Runder Filter mit mittigem Flansch und 45 mm Bauhöhe, verchromt. SU-Luftfilter kombinieren attraktives Aussehen mit vernünftiger Technik. Die Luftfilter erlauben einen höheren Luftdurchsatz und eine bessere Betriebssicherheit durch überschaubare Technik. SU Filter sind zur Reinigung zerlegbar und auswaschbar.

Best.-Nr.
215269



K&N Luftfilter

Runde K&N Luftfilter mit mittigem Flansch für SU- und Zenith Stromberg Vergaser. Diese Sportfilter wurden für eine maximale Wirkungs- und Arbeitsweise von Vergasern entwickelt, ersetzen den serienmäßigen Luftfilterkasten und gewähren wirkungsvollen Schutz vor Schmutz bei gleichzeitig hohem Luftdurchlass. Die Wartungsintervalle der Filter betragen im normalen Straßenbetrieb 60.000 km. Alle K&N Filter sind auswaschbar und somit wiederverwendbar.

Ausführung	Bauhöhe	Best.-Nr.
für SU-H6, SU-HS6 und SU-HD6 Vergaser	45 mm	4813
	63 mm	311578
für Zenith Stromberg 175CD Vergaser	45 mm	11998



K&N Luftfilter

K&N Luftfilter für Weber 40 und 45 DCOE Vergaser. Diese Sport-Luftfilter wurden für eine maximale Wirkungs- und Arbeitsweise gerade von leistungssteigernden Weber Vergasern entwickelt. Diese gewähren

wirkungsvollen Schutz vor Schmutz bei gleichzeitig hohem Luftdurchlass. Alle K&N Filter sind mit geeigneten Pflegematerialien auswaschbar und somit wiederverwendbar. Abmessungen: 178 x 114 mm.



Ausführung	Bauhöhe	Best.-Nr.
Verwendung mit 16 mm Ansaugtrichtern	45 mm	4817
	70 mm	22650
Verwendung mit 26 bzw. 39 mm Ansaugtrichtern	83 mm	215251

Kraftstoffsystem

Plötzlich bleibt das Auto stehen und der Motor stirbt ab. Die erste oberflächliche Prüfung ergibt: „Es kommt kein Sprit an“. Der erste Gedanke: „trocken gefahren, kein Problem“. Aber der Tank ist noch halbvoll. Was nun? Die Fehlersuche beginnt! Funktioniert die Kraftstoffpumpe? Sind Rostpartikel im System, da sich der originale Stahltank in Rost auflöst? Sind es aufgequollene Benzinschläuche oder zu geringer Kraftstoffdruck? Dies sind nur einige der Möglichkeiten, die den Treibstoff davon abhalten, anzukommen.

Wir haben für die anfällige Lucas Hochdruckpumpe der P.I. Modelle eine Lösung in Form eines zuverlässigen Hochdruckpumpen-Systems entwickelt. Oder haben Sie Rost im Tank? Dafür bieten wir Ihnen einen Aluminium-Tank an, der für die Ewigkeit gemacht ist. Als Ersatz für die mechanische Benzinpumpe des Vergasermodells, die dicht am Motorblock liegend gerne den „Dampfblasentod“ stirbt, finden Sie bei uns verschiedene hochwertige elektrische Pumpen.





Aluminium-Kraftstofftank

Wir lassen diese wunderschönen Nachfertigungen der originalen Benzintanks aus haltbarem Aluminium fertigen. Diese Tanks sind nicht korrosionsgefährdet, deshalb ist nie wieder Rost in Tank und Vergaser zu erwarten. Aluminium ist annähernd so beständig wie Edelstahl, aber erheblich leichter. Moderne Kraftstoffe enthalten Alkoholanteile und eine Reihe Ersatzstoffe als Bleiersatz zur Erhöhung der Klopfestigkeit. Diese Zusatzstoffe sind hygroskopisch, also wasseranziehend. Wenn sich dieses Wasser entmischt, sorgt es für Rost in herkömmlichen Stahl tanks. Der Alutank ist technisch und optisch eine sinnvolle Verbesserung für ihr Fahrzeug.

Aus dem besten hochseefesten 2 mm starken N4BS1470 Aluminium, mit perfekten Schweißnähten und perfektem Finish.

Best.-Nr.
19261

Shell Water Detector

weist im Treibstoff gelöstes Wasser nach.
Röhrchen mit 10 Kapseln.

Best.-Nr.
536512



Tankdeckel

Abschließbarer Deckel mit Einfüllstutzen und Entlüftung. Universell verwendbarer „Period Style“ Tankdeckel. Der Deckel verfügt über eine 3-fach Bajonett-Verriegelung. Er ist verchromt und poliert. Tankstutzendurchmesser: 50 mm, Tankstutzenlänge: 55 mm.

Best.-Nr.

401



Tankdeckel

Wahrscheinlich das älteste bis heute lieferbare Autozubehör. Bereits seit 1937 sind die Tankdeckel mit Schnappverschluss lieferbar. Hergestellt aus Zink- oder Aluminium-Guss, entweder poliert oder verchromt, sind sie in drei Größen erhältlich. Die Tankdeckel passen entweder auf das werksseitige Gewinde, oder auf einen aufzulötenden Messingflansch.

Für spezielle Anwendungen auf dem hinteren Deckblech gibt es einen Anschluss,



Tankdeckel

Abschließbarer Deckel mit Einfüllstutzen. Gelungener Nachbau der verchromten Originalausführung. Der Guss ist aufwendig poliert, satt verchromt, der Tankdeckel insgesamt sehr wertig gefertigt. Wie das Original hält er durch den Schnapper zu und kann zusätzlich mit dem Schlüssel gesichert wer-

den. Der Tankdeckel wird mit zwei Schlüsseln geliefert. Die Tankentlüftung erfolgt über das Schloss.

Best.-Nr.

17222



3



4



Passender Tankeinfüllstutzen

Mit abschließbarem Tankdeckel. Ausführung für Aston und Monza Tankdeckel mit 64 mm Innendurchmesser.

Best.-Nr.

498880

	Ausführung	Best.-Nr.
1	Monza, poliertes Aluminium	303374
2	Monza, verchromtes Messing	303375
3	Aston, poliertes Aluminium	303376
4	Aston, verchromtes Messing	303377





Kraftstoffpumpe für P.I. Modelle

Statt der hitzeanfälligen Lucas-Pumpe (eigentlich ein Scheibenwischermotor) haben wir eine moderne Hochleistungspumpe entwickelt, die sich durch hohe Zuverlässigkeit auszeichnet. Der Benzinflter läßt sich mit einem Griff zum Wechseln entnehmen und muß nicht umständlich abgeschraubt werden. Der Druckschlauch zum PRV ist mit Stahldraht ummantelt, da pulsiert nichts. Und zum Ausgleich der kleinen englischen Toleranzen haben wir vorsichtshalber Langlöcher in die Grundplatte gestanzt. Damit wird der Einbau noch einfacher.

Technische Daten der Pumpe:

- Spannung: 12 Volt
- max. Förderleistung: 276 L/h
- Förderleistung @ 3 Bar (44psi): 228 L/h
- Förderleistung @ 5 Bar (73psi): 204 L/h

- max. Kraftstoffdruck: 10,6 Bar
- Der Einbau der Benzinpumpe sollte immer in einer Fachwerkstatt vorgenommen werden. Die Einbauhinweise (Bestellnummer 301696) sind als Handreichung für den Fachmann zu verstehen. Unsachgemäßes Vorgehen kann schwere Sach- und Personenschäden zur Folge haben. Um eine einwandfreie Funktion der Pumpe zu gewährleisten, muss zwingend das Überdruckventil mit der Bestellnummer 304252 verbaut werden.

Einbaufertig auf Montageplatte montierte Pumpe mit Filter, Schläuchen und Anschlusskabel. Perfekter Ersatz für die originale Lucas Pumpe.

TR5 (1967-68) und TR6 P.I. (1968-75)

Best.-Nr.
306980



Wir haben sie noch:

Originalpumpe im Austausch, für alle, die es gerne historisch korrekt aber spannend mögen

Best.-Nr.
2425

Überdruckventil

Mit 6,5 bar Vordruck. Dieses Ventil ist beim Umbau auf Kraftstoffpumpe 306980 zwingend erforderlich.

Best.-Nr.
304252



Unverzichtbar
für TR5 und TR6
P.I. Modelle!



Valvemaster Additiv

Kraftstoffzusatz – Bleiersatz für den Betrieb klassischer Fahrzeuge mit bleifreiem Kraftstoff. Reduziert den Verschleiß von Motor Zylinderlaufbahnen, Kolben und Ventilen. Hält das Kraftstoffsystem sauber und sorgt für wirkungsvollen Korrosionsschutz. Dosierung 1:1000, ausreichend für 250 Liter. 250 ml Flasche.

Best.-Nr.
297523

Valvemaster Plus Additiv

Kraftstoffzusatz mit Oktan-Booster für den Betrieb anspruchsvoller klassischer Fahrzeuge mit bleifreiem Kraftstoff. Nicht nur der Verschleiß von Zylinderlaufbahnen, Kolben und Ventilen wird vermindert, sondern auch das Kraftstoffsystem sauber gehalten. Weiterhin bietet es einen wirksamen Korrosionsschutz und die Steigerung der Oktanzahl. Damit wird eventuelles Klingeln des Motors vermindert. Dosierung 1:1000, ausreichend für 250 Liter. 250 ml Flasche.

Best.-Nr.
479911

Shell Water Detector

weist im Treibstoff gelöstes Wasser nach. Röhrchen mit 10 Kapseln.

Best.-Nr.
536512

Bactofin

Stabilisator für Benzin- und Superkraftstoffe, besonders geeignet für Kraftstoffe, die Bio-Ethanol (E10) enthalten. Dosierung: 1:1000.

Moderne Kraftstoffe greifen die Metallteile der Kraftstoffversorgungssysteme an. Dieses Problem betrifft vor allem ältere Fahrzeuge, während bei modernen Kraftfahrzeugen aus gutem Grund immer häufiger Kunststofftanks zum Einsatz kommen.

Das zweite Problem der heute mit biogenen Treibstoffen (Ethanol) gemischten Kraftstoffe: es wachsen Bakterien in früher unbekanntem Ausmaß, weil Ethanol Feuchtigkeit aus der Luft anzieht. Wenn es erst soweit ist, helfen oft nur drastische Maßnahmen – bis zum kompletten Austausch aller Teile des Kraftstoffversorgungssystems. Besser ist es, regelmäßig Bactofin zu verwenden.

Auf den Kauf von Blei-Ersatz und Obenöl können Verwender von Bactofin ruhigen Gewissens verzichten. Außerdem beugt Bactofin jeglicher Korrosion im Kraftstoffversorgungssystem vor. Rost hat keine Chance!

Füllmenge	Best.-Nr.
100 ml	494084
250 ml	494085
1 Liter	494086

Edelstahl-
Gewebe-Ummantelung schützt vor
Pulsieren und Micro-
Druckschwankungen
im System

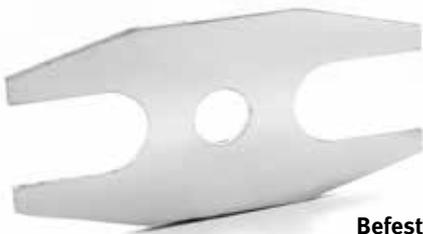


Einspritzleitungen

mit Anschlussstücken, 6-teiliger Satz.
Die Anschlüsse sind verzinkt.

6-teiliger Satz für TR5, alle TR6

Ausführung	Best.-Nr.
mit zusätzlicher Edelstahlummantelung	18907
aus hochdruckfestem Spezialkunststoff	10107



Befestigungsplatte

Für Einspritzdüse am Einlasskrümmer – Nachbau aus Edelstahl.

Best.-Nr.
312625



Einspritzdüse

Neuteil.

Best.-Nr.
289404



Facet Kraftstoffpumpen

Facet 12 Volt Benzinpumpen mit Druckabschaltung sind sehr universell einsetzbar. Sie bilden eine kompakte Einheit aus Pumpe und Filter. Als solche sind sie aufgrund kompakter Bauweise eine robuste Alternative zu mechanischen Pumpen.

Die Pumpen schalten ab, wenn ein definierter, geringer Druck erreicht ist, z.B. wenn der Vergaserschwimmer das Ventil schließt. Facet Pumpen sollten immer auf Silentelementen und in der für das entsprechende Modell vorgesehenen Lage montiert werden. Schlauchanschlüsse 8 mm.

Förderleistung	Arbeitsdruck	Best.-Nr.
113 Liter/Std	0,27 bis 0,38 bar	15353
132 Liter/Std.	0,41 bis 0,48 bar	304847



Ersatzteile für Facet Kraftstoffpumpen

Ersatzteil	Best.-Nr.
Montagesatz	342998
Ersatzfilter für Kraftstoffpumpen mit Druckabschaltung	532462
Schlauchanschluss gerader Messingadapter mit Anschlüssen für 1/8" NPTF Gewinde und Schläuche mit 8mm Innendurchmesser	19090

Unsere klassische Kraftstoffpumpe mit dualer Polarität

Wartungsfreie elektrische 12 Volt Benzinpumpe mit Druckabschaltung. Im Gegensatz zu mechanischen Kraftstoffpumpen verfügen unsere elektrischen Kraftstoffpumpen über einen eigenen Antrieb (einen Elektromotor oder eine Magnetspule), der eine Funktion der Pumpe unabhängig vom Motor gewährleistet. Alle unsere Benzinpumpen haben ein Steuerkonzept, bei dem sich die Förderleistung der Pumpe dem Verbrauch des Motors anpasst, d.h. bei hohem Verbrauch pumpt sie schnell, bei geringem Verbrauch langsam oder gar nicht und spart dadurch Strom (flexible Hubfrequenz).

Produktvorteile:

- selbstansaugend
- funkentstört
- für nahezu alle Kraftstoffe einsetzbar: Super, Benzin, Diesel, methanol- und äthanolhaltige Kraftstoffe
- kältebeständig bis -40 °C
- wärmebeständig bis +80 °C
- gegen Korrosion geschützt
- für jeden Motortyp geeignet
- leicht zu montieren
- wartungsfrei



Beliebig drehbar

Förderleistung	Arbeitsdruck	Schlauchanschlüsse	Best.-Nr.
100 Liter	0,15 Bar	8 mm	772
110 Liter	0,20 Bar	8 mm (um 220° schwenkbar)	509631
130 Liter	0,38 Bar		509633



Kraftstoffpumpe für alle Vergasermotoren

Die beste und zuverlässigste Universal-Kraftstoffpumpe überhaupt...

- Für alle Vergaser-Motoren mit 12 Volt Bordspannung
- Einfach zu installieren, deutschsprachige Anleitung liegt bei
- Kompakt und leicht
- Die Kraftstoffzufuhr beginnt sofort
- Ungewöhnlich langlebig
- Integrierter Mikrofilter schützt die sensible Vergasermechanik
- Druck selbstregulierend durch internen Bypass
- Die Förderleistung paßt sich automatisch dem Kraftstoffbedarf des Motors an.

Förderleistung ca. 90 Liter/Std. Arbeitsdruck 0.3 Bar. Abmessungen etwa 17x6 cm, Schlauchanschlüsse 8 mm. Diese Pumpen werden häufig in Wettbewerbsfahrzeugen verwendet. Sie sind für alle Vergasermotoren geeignet. Hubraumstarke Motoren, die mit einer Pumpe nicht ausreichend versorgt werden können, lassen sich sehr gut mit 2 parallel geschalteten Kraftstoffpumpen betreiben.

Best.-Nr.
14976



Ersatzteile für Kraftstoffpumpe 14976

	Best.-Nr.
Ersatzfilter	212850
Dichtung Filtergehäuse	490094



K&N Kraftstoffpumpen

K&N Kraftstoffpumpen heben die Vorteile von elektronischen Kraftstoffpumpen noch einmal auf ein höheres Niveau.

- Selbstansaugend und selbstregulierend, somit ist kein separater Kraftstoffdruckregler erforderlich
- Vergossene Elektronik in einem korrosionsbeständigen Gehäuse
- Keine Verschleißteile wie Lager, elektrische Kontakte, Membrane
- Einfache Installation
- Lebensdauer ca. 6.000 Stunden, d.h. vier bis fünf Mal längere Haltbarkeit als viele andere elektrische Kraftstoffpumpen
- Gewicht: 360 Gramm
- Abmessungen: 80 x 60 mm
- Montage bis zu 30 cm über dem Tank möglich
- Anschlüsse: 1/8" NPT Innengewinde, Schlauchstutzen für 8 mm Schlauch sowie Kraftstofffilter werden mitgeliefert.

Mit Druckabschaltung, komplett mit Montagesatz und Kraftstofffilter.

Förderleistung	Arbeitsdruck	Best.-Nr.
95 Liter/Std.	0,10 - 0,28 Bar	505610
120 Liter/Std.	0,28 - 0,48 Bar	505521

Schalter

Zur Unterbrechung der Kraftstoffzufuhr bei einem Aufprall. Nachbau mit gleicher Funktionsweise wie das Originalteil. Dieser Unterbrecherschalter ist leider nicht in einer klassisch anmutenden Optik lieferbar. Trotzdem sollte er immer Bestandteil des Neuaufbaus einer Kraftstoffversorgung sein. Ähnlich dem Tilt-Schalter am Flipperautomaten unterbricht der Schalter die Stromversorgung der elektrischen Benzinpumpe im Falle eines Aufpralls. Diese Funktion erleichtert nicht nur die Löscharbeiten nach einem Einschlag, sondern auch die Bergung des Fahrers. Beachten Sie bitte, dass der Schalter (aufrecht) nicht in der Einbauposition eingeschränkt ist. Er kann also auch wenig sichtbar an Spritzwand oder im Fußraum montiert werden. Der Schalter sollte nicht im vorderen Aufprallbereich montiert werden.

TR5/250 und TR6 (1967-76)

Best.-Nr.
11380

Relais

Multifunktions-Relais für verschieden Anwendungen. Muss bei TR5 und TR6 P.I. mit Hochdruck- Benzinpumpe vor den Schalter 11380 gesetzt werden. 12 Volt, 40 Ampere, mit Freilaufwiderstand (keine Diode), vier Kontakten (30, 85, 86, 87). Für Arbeitsstrom (Schliesser).

TR5 (1967-68) und TR6 P.I. (1968-75).

Best.-Nr.
311803





Kraftstoffdruckregler

Die Treibstoffversorgung hinter einem Druckregler ist stabil und gleichmäßig, unabhängig von Wetter-, Umwelt- und Fahrinflüssen. Die technische Lösung zur Umsetzung des Anspruchs ist eine sehr große und sensibel ansprechende Membran. Der Benzindruck, der in der Regel von der Pumpe angeliefert wird, ist oft bis zu fünf Mal höher als der Druck, der für den Betrieb des Vergasers optimal wäre. Mit den bekannten Folgen, zu hoher Benzinverbrauch, abwürgen des Motors oder Überfüllung des Vergasers.

Reduziert und reguliert den Benzindruck. Das ermöglicht einen perfekten Leerlauf und schnellen sowie unvermittelten Motorstart. Das Fahrzeug läuft runder, sanfter, ohne Leistung im oberen Drehzahlbereich zu verlieren, da der Kraftstoffdruck an das obere Ver-

brauchslevel angepasst wird. Unser Druckregler wird aus hochwertigen Materialien in modernster Fertigungstechnik hergestellt. Eine Vielzahl von Qualitätskontrollen stellt die gleichbleibend sehr gute Qualität sicher.

Mit Feinfilter, Kraftstoffdruck regelbar von 0,1 bis 0,35 Bar, Schlauchanschlüsse: 8 mm.

Ausführung	Gehäuse	Durchfluss	Best.-Nr.
85 mm	Glas	max. 350 Liter/h	15395
	Aluminium		325363
67 mm	Glas	max. 300 Liter/h	343001
	Aluminium		343002

Ersatzfilter für Kraftstoffdruckregler

Ausführung	Best.-Nr.
für 85 mm Kraftstoffdruckregler	327900
für 85 mm Kraftstoffdruckregler, mit auswaschbarem Metallsieb	355500
für 67 mm Kraftstoffdruckregler	355496
für 67 mm Kraftstoffdruckregler, mit auswaschbarem Metallsieb	355497





Kraftstoffdruckregler mit Manometer

So kann der Kraftstoffdruck genau eingestellt werden. Angeschlossen wird das Manometer an den Schraubanschluss des Kraftstoffdruckreglers. Das Manometer wird während des Fahrbetriebs durch einen Blindstopfen ersetzt, weil es wie ein Reservoir wirkt und den Realdruck beeinflussen kann.

Messbereich: 0-1 Bar (0-15 Psi), Anzeige in Bar und Psi, Anschlussgewinde 1/8" NPTF

Ausführung	Gehäuse	Durchfluss	Best.-Nr.
85 mm	Glas	max. 350 Liter/h	513320
	Aluminium		500292
67 mm	Glas	max. 300 Liter/h	539200
	Aluminium		539201



Für:
MOTORENÖL,
GETRIEBEÖL,
HINTERACHSÖL,
LENKUNGSFETT,
UND WEITERE
SPEZIALITÄTEN

Mit dem

Limora Ölfinder

das richtige Öl finden.
Alle Automarken, alle Motorradmarken.
[Limora.com/oelfinder](https://limora.com/oelfinder)



1. Wählen Sie aus den beiden Pop up-Menüs Ihre **Marke** und Ihr **Modell**.

2. Wählen Sie den **Einsatzzweck** für das Öl. Schon werden passende Öle angezeigt. Bei mehreren Möglichkeiten werden alle Alternativen gelistet. Jetzt sind Sie nur noch einen Mausklick von Ihrer Bestellung entfernt!

LIMORA

Erhalten, was bewegt.



Verchromte Kraftstofffilter und Ersatzteile

	Best.-Nr.
für Kraftstoffschläuche mit einem Innendurchmesser von 8 mm	315876
Ersatzfilter für Kraftstofffilter	470140
Rückschlagventil für 8 mm Kraftstoffschläuche	507913

Kraftstoffschlauch – aus ölfestem Nitrilgummi

Ausführung	Innen- durchmesser	Außen- durchmesser	Best.-Nr.
mit verzinktem Draht ummantelt	8 mm	13 mm	316733
Garn ummantelt			316730



Kraftstoffschläuche – Ersatzteile

	Best.-Nr.
Quetschtülle für 8 mm Kraftstoffschläuche	316736
Gummi-Abschlusskappe für 6 und 8 mm Kraftstoffschläuche	326109

	Best.-Nr.
Y-Verteiler für 8 mm Kraftstoffschläuche	316714
Schlauchadapter reduziert von 8 auf 6 mm	492348

Lenkräder und Lenkung

In sportlichen Fahrzeugen wurden Lenkräder im Lauf der Zeit immer kleiner, um mit einer Lenkbewegung eine immer größere Richtungsänderung herbeiführen zu können. Damit die kleineren Lenkräder noch griffiger wurden, bezog man sie mit Leder. Heute sind elegante Holzlenkräder in verschiedenen Durchmessern und Speichenformen genauso verfügbar wie sportliche Lederlenkräder unterschiedlicher Durchmesser. In Kombination mit der recht direkten und spielfreien Zahnstangenlenkung, die bereits mit dem TR4 eingeführt wurde, ergibt sich seitens der Steuerung ein sehr dynamisch anmutendes Gesamtpaket mit absoluter „B“ Road Tauglichkeit.







Moto-Lita Holzlenkräder

Moto-Lita Mark 3 Holzlenkräder aus hochwertigem, handbearbeitetem, wasserfest verleimtem Mehrschichtholz mit drei polierten und gelochten Speichen und sichtbaren Nieten. Originale Moto Lita Lenkräder erkennen Sie am eingravierten „Moto-Lita“ Schriftzug.

Polierte und gelochte Speichen

Größe	Ausführung	Best.-Nr.
13"	flach	4637
	geschüsselt	4636
14"	flach	4635
	geschüsselt	4634
15"	flach	4943
	geschüsselt	4633
16"	flach	337063
	geschüsselt	337064

Polierte und schmal geschlitzte Speichen

Größe	Ausführung	Best.-Nr.
13"	flach	303130
	geschüsselt	276612
14"	flach	326559
	geschüsselt	323406
15"	flach	313431
	geschüsselt	313432



Unser komplettes Moto-Lita-Sortiment finden Sie online unter Limora.com/Moto-Lita-Lenkrad



Moto-Lita Lederlenkräder

Moto-Lita Mark 4 Lederlenkräder. Handgenäht aus hochwertigem, schwarzen Rindsleder über solidem Gummimantel – für sicheren und angenehmen Griff. Lieferbar mit gelochten oder geschlitzten Aluminiumspeichen, schwarz eloxiert oder hochglanzpoliert.

Gelochte Speichen

Größe	Ausführung	poliert	schwarz
13"	flach	4618	4619
	geschüsselt	4624	4623
14"	flach	4626	4625
	geschüsselt	4628	4627
15"	flach	4630	4629
	geschüsselt	4632	4631

Polierte und oval geschlitzte Speichen

Größe	Ausführung	Best.-Nr.
13"	flach	348394
	geschüsselt	348398
14"	flach	348395
	geschüsselt	348399
15"	flach	348396
	geschüsselt	348400

NEU-
ENTWICKLUNG!



Hupenkontaktstift

Mit Kabel. Verwendbar für alle Moto-Lita Lenkräder mit Hupenknopf im Lenkrad. Gesamtlänge: 79 mm, Länge des Kunststoffteils: 36 mm

Best.-Nr.
532177



Moto-Lita Lenkradnabe

Deckel aus Kunststoff. Mit Triumph-Logo auf dem Hupenknopf.

Best.-Nr.
4944



Emblem für Lenkradnabe

Mit verschiedenen Logos, zum einkleben in die Mitte der Lenkradnabe.

Ausführung	Best.-Nr.
mit „Union Jack“	327883
mit gekreuzten Zielflaggen	469570
mit „Triumph“ Lorbeerkranz	480813
mit „Triumph“ Wappen	326442



Lenksäulenbuchse

Verbesserte Ausführung. Gefertigt aus hochwertigem, modernen Nylon. Der Silikonmantel erleichtert die Montage und dämpft Vibrationen. Nylon ist im Gegensatz zu dem original verwendeten Kunststoff wesentlich formbeständiger, was ein geringeres Einbauspiel möglich macht. Der ursprünglich verwendete Kunststoff hinge-

gen neigt mit der Alterung dazu durch ausdünsten des Weichmachers zu schrumpfen und brüchig zu werden.

Best.-Nr.
343863

Zahnstangenlenkungen

Fabrikneue Zahnstangenlenkungen aus zertifizierter Fertigung. „High Ratio Ausführung“ mit kürzerer Übersetzung (2,7 Lenkraddrehungen bis zum Lenkansschlag).

High-Ration-Ausführung	Best.-Nr.
für linksgelenkte Modelle	314953
für rechtsgelenkte Modelle	314954

Standard-Ausführung	Best.-Nr.
für linksgelenkte Modelle	104
für rechtsgelenkte Modelle	10398





Polyurethan-Buchse

Zur Lagerung der Lenkung. Buchsen und Silente aus Polyurethan sind die richtige Antwort auf verschlissene Gummis. Sie sind ölresistent und haben eine wesentlich längere Lebensdauer als herkömmliche Gummibuchsen. Durch die Verwendung modernster Materialien wird das Fahrverhalten Ihres Klassikers entscheidend verbessert. Kurz und gut – eine lohnenswerte Investition für jedes Fahrzeug.

Best.-Nr.
25799

Befestigungsbügel für die Lenkung

Verstärkte Ausführung aus Aluminium. Die standardmäßigen Gummilagerungen ermöglichen eine Bewegung auch bei korrekter Klemmung. Diese Aluminiumhalterungen halten das Lenkrohr fest und ermöglichen eine bessere Kontrolle. Empfohlen für Straßen- oder Rennanwendungen.

Best.-Nr.
17053

Spurstangenkopf

Verstärkte, wartungsfreie Ausführung. Moderne Kugelgelenke, zu denen auch Spurstangenköpfe gehören, benötigen keine von außen in regelmäßigen Intervallen zugeführte Schmierstoffe mehr. Sind also wartungsfrei. Die Lagerschale besteht hier aus PTFE (Polytetrafluorethylen). Besser ist er auch unter dem Handelsnamen „Teflon“ bekannt. Dieses Material ist extrem resistent gegen aggressive Chemikalien, Feuchtigkeit, hohe Temperaturen so wie UV-Strahlung. Durch seine extreme glatte Oberfläche ist der Abrieb sehr gering und eignet es sich ausgezeichnet als Gleitschale für Gelenke. Langlebigkeit, ohne Wartungsaufwand bei gleichbleibender Funktionalität.

Best.-Nr.
347706



Hardyscheibe Lenksäule

Der Erfinder John Leslie Hardy erfand das flexible Gelenk, welches unter dem Namen Hardyscheibe am bekanntesten ist. Bei zahlreichen britischen Klassikern wird es zur Verbindung der Lenkrohre verwendet. Die Intention ist hier, die Vibrationen, die über die Lenkstange an den Fahrer übergeben werden, zu verringern. Da dieses Gelenk die einzige Verbindung zwischen Lenkstange und Fahrer ist, muss es regelmäßig auf Schäden untersucht werden.

Limora hat ein verbessertes Hardygelenk entwickelt, bei dem ein solches Szenario erst gar nicht entstehen kann. Zum Patent angemeldetes 3-teiliges HiTec-Gummi-Metall-Element aus Al7050 geätzt. Die Sicherungsscheibe ist aus hochfestem Werkzeugstahl gefertigt. Ein Spezialist für höchstbelastbare Gummi-Metall-Verbindungen (Weltraum und Straßenbaumaschinen) produziert dieses Teil für uns in Kleinserie.



Best.-Nr.

531165



Untere Lenksäule – mit Kreuzgelenken

Kreuzgelenk statt Hardyscheibe. Beide Systeme haben ihre Berechtigung. Sorgt ein Hardygelenk für mehr Lenkcomfort, so sorgt das Kreuzgelenk für eine direktere Ansprache der Lenkbewegung und vermittelt dem Fahrer ein besseres Gefühl für die Fahrbahn.

Dies ist ein wichtiger Aspekt im Wettbewerbseinsatz.

Dieser Umbausatz besteht aus der unteren Lenksäule mit einem Kreuzgelenk unten und einem Kreuzgelenk oben. Das obere

Gelenk wird mit der Verzahnung der vorhandenen oberen Lenksäule verklemt. Die beim Original verbauten Hardyscheiben entfallen somit gänzlich.

Best.-Nr.

488531

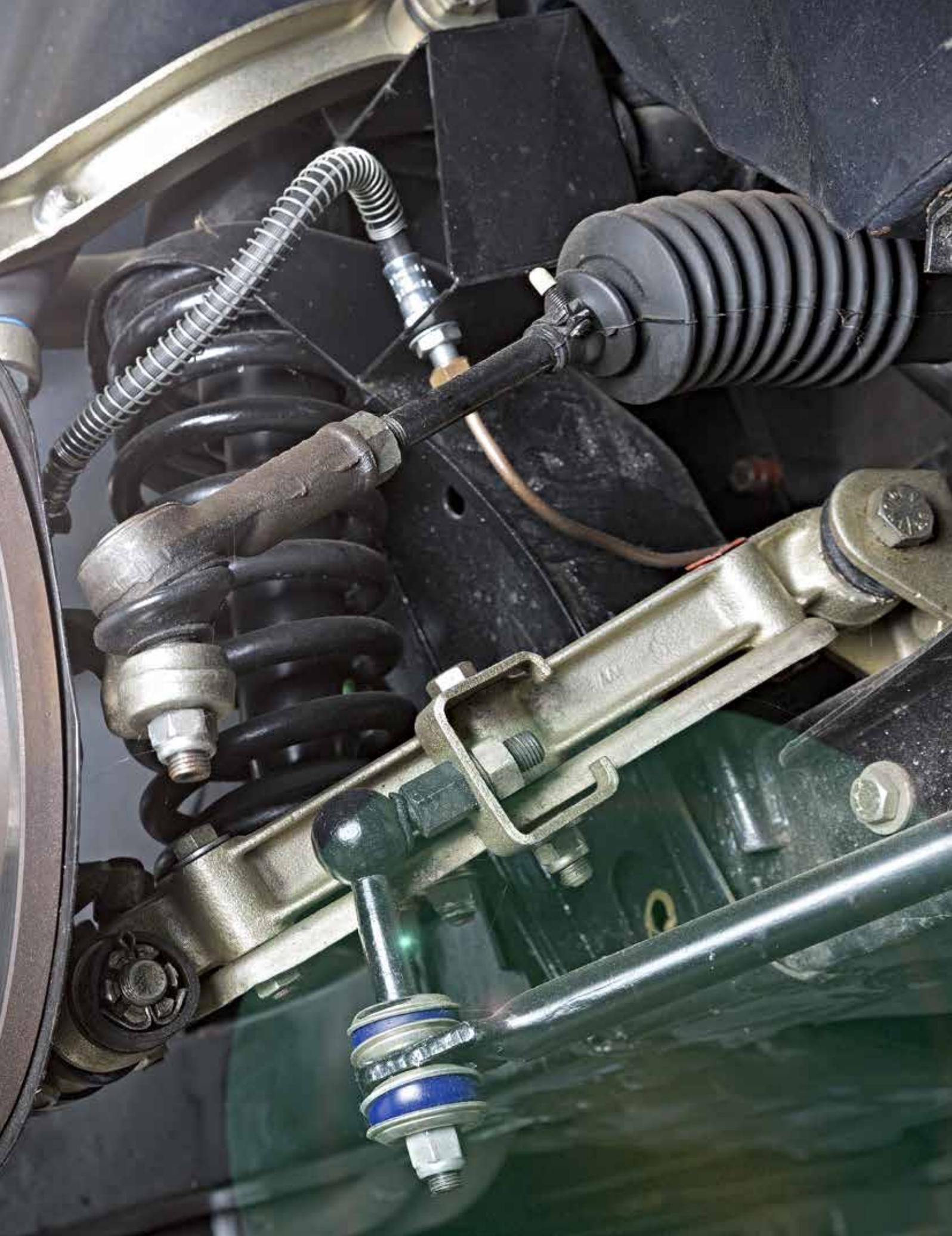


Fahrwerk

Triumph beschränkt schon Mitte der 1960er Jahre einen neuen Weg, was die Konstruktion der Hinterachssymmetrie betraf. Benutzten Automobilhersteller wie Ford und Opel bei ihren Fahrzeugen noch starre Achsen, so entschied man sich bei Triumph für eine Pendelachse. Diese neue Achse sorgte nicht nur für mehr Fahr- und Federkomfort, sondern auch für eine neue Dynamik bei Kurvenfahrten.

Durch die asymmetrische Aufhängung der Alu-Schwinge an das Chassis verändert sich bei Kurvenfahrten nicht nur der Sturz, sondern auch die Spur. Die Hinterachse wurde so zu einem mitlenkenden Element und ermöglichte hohe Kurvengeschwindigkeiten, ohne dass das Fahrzeug hierbei frühzeitig übersteuerte. Plötzliche Lastwechsel führten hier nicht mehr zum unkontrolliertem Ausbrechen des Hecks.







**36-fach verstellbar
ohne Ausbau**

GAZ Stoßdämpfer – Vorderachse

GAZ Teleskopstoßdämpfer – Ein Meilenstein in der Fahrwerkstechnik. 36-fache Verstellmöglichkeit, ohne dass die Stoßdämpfer ausgebaut werden müssen. Jeder Stoßdämpfer ist mit einer doppelten Lippendichtung sowie einer weiteren Schaftdichtung auf der Kolbenstange ausgerüstet. Der Stoßdämpferkörper ist galvanisch verzinkt und somit salz- und schmutzresistent.

Jede Einheit wird vollständig getestet und mit einem individuellen Belastbarkeitsbericht versehen. Die Fertigung erfolgt nach

akkreditiertem ISO 9002 Standard, so ist die hervorragende Qualität jedes einzelnen GAZ Stoßdämpfers gewährleistet. Durch die langjährige Erfahrung und das Wissen über jeden Aspekt der Dämpfungstechnologie erreichen GAZ Stoßdämpfer bei jeder Straßenlage eine ultimative Balance zwischen Komfort und Sportlichkeit. Jeder GAZ Stoßdämpfer wird mit einer dreijährigen Herstellergarantie geliefert.

Best.-Nr.

342049





KONI Stoßdämpfer – Vorderachse

KONI Classic Line – stufenlos einstellbare Teleskopstoßdämpfer mit Koni 2-Kammer-System Typ 30. Bei diesem System wird die Flüssigkeit aus einer Innen- in eine Außenkammer gepumpt. Dies verhindert ein Aufschäumen der Flüssigkeit und damit bei schneller Federrate einen Verlust an Dämpferwirkung.

Für die meisten klassischen Automobile erreichen Sie ein Optimum an guter Straßenlage durch Stoßdämpfer der Marke KONI. Profitieren Sie in Ihrem Fahrzeug von einem Dämpfungs-Know-How, das durch einzigartige Erfolge in allen Motorsportdisziplinen Weltruhm erworben hat. Das erfordert vor einer Kaufentscheidung kompetente Beratung, die Ihnen unser

Fachbetrieb bietet. KONI garantiert auf unbegrenzte Zeit kostenlose Ersatzlieferung für PKW-Stoßdämpfer, sollten sich zu irgendeinem Zeitpunkt Mängel einstellen, die auf Produktions- oder Materialfehler zurückzuführen sind. Diese Garantie gilt, solange die Dämpfer in dem ursprünglichen Fahrzeug eingebaut bleiben, für das sie erworben wurden.

Einblick in einen Koni-Stoßdämpfer



Die KONI Philosophie ist kompromisslos. Höchste Qualität und beste Leistung im Fahrzeug sind für KONI Kunden gerade gut genug. Dies hat KONI weltweit die Reputation eingetragen ihre Produkte perfekt für den jeweiligen Einsatzzweck abzustimmen.

Die KONI Ingenieure stellen sicher, dass jedes Produkt nach dem neuesten Stand der Technik hergestellt wird und höchsten Ansprüchen genügt. Als Folge der KONI Philosophie entstehen Produkte mit weltbekannter Lebensdauer, die beste Straßenlage und maximale Kundenzufriedenheit garantieren.

Best.-Nr.
12998



Schraubenfeder – Vorderachse

Unsere Competition Schraubenfedern (von Rallye- über Fast Road- bis hin zu Full Race Federn) bieten sportliche Fahrdynamik durch straffere Charakteristik und verkürzte Wege. Die progressive Kennlinie der Schraubenfeder führt zu einer Absenkung des

Fahrzeugschwerpunktes und bietet somit eine optimale Bodenhaftung in Extremsituationen z.B. in Kurvenfahrten oder bei Ausweichmanövern. Um die Fahrwerkshöhe zu variieren, kann zusätzlich zur Feder ein Aluminium-Distanzstück verbaut werden.

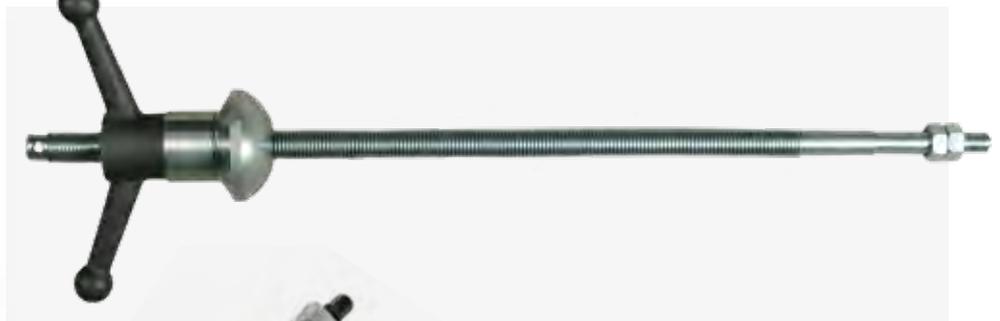
Federstärke	Einbauhöhe	Best.-Nr.
683 kp/cm	17,8 cm	1102
683 kp/cm	17 cm	12112
736 kp/cm	17,8 cm	4677
736 kp/cm	15,2 cm	4493
788 kp/cm	16,5 cm	12324



Distanzstück Schraubenfeder

Nachbau aus ultraleichtem Auminium zum variieren der Fahrwerkshöhe.

Bauhöhe	Best.-Nr.
31,75 mm	533363
44,45 mm	19115
50,80 mm	533364



Federspanner

Ausführung	Best.-Nr.
mit 190 mm Spannweite. Satz mit 2 Stück zum Spannen einer Feder.	311484
original Sykes Pickavant	339126





Stabilisator – Vorderachse

Ausführung	Best.-Nr.
komplett mit Anbausatz – Standard-Ausführung mit 11/16"	533107
komplett mit Anbausatz – verstärkte Ausführung mit 7/8"	4506
verstärkte Ausführung mit 7/8" (ohne Anbausatz)	4500
Standard-Ausführung mit 11/16" (ohne Anbausatz)	341



Stabilisatorarm – verstärkte Ausführung

Durch Kurvenfahrten entsteht eine sogenannte „Wankneigung“ des Fahrzeugs. Hierdurch kommt es zu einer Federwegdifferenz.

Durch einen Stabilisator wird die dabei entstandene Radlastdifferenz ausgeglichen und zu starke Unterschiede zwischen belastetem

und entlastetem Rad in Spur und Sturz vermieden. Das verhindert ein Übersteuern des Fahrzeugs, und damit das Ausbrechen des Hecks.

Damit diese Vorgänge ohne Verlust vom Stabilisator auf die Querlenker übertragen werden, ist es nötig, dass dieses ohne Verzögerung und Verlust in Form von Vibrationen oder Torsion, erfolgt. Da die originalen Stabilisatorarme beim Einfedern hier eine Bewegung von einer horizontalen in eine vertikale Bewegung umsetzen müssen, kommt es hier zu einer Verdrehung des Gelenks. Auch werden durch diese „starre“ Verbindung Vibrationen vom Stabilisator auf die Achse übertragen. Abhilfe schaffen hier Stabilisatorgelenke die als Kugelgelenke ausgelegt sind.

Best.-Nr.
487986

Umbau auf
Speichenräder
siehe
Seite 140



Stahl-Radnabe

Aus dem Vollen auf einem CNC-Automaten gefräste Stahl-Radnabe.

Ausführung	Best.-Nr.
Stahl-Radnabe	250



Distanzhülzensatz für Aluminium-Radnaben

Dieser Distanzhülzensatz wird zur Montage der beiden Vorderachsradsnaben aus Aluminium (Artikel-Nr. 325990) benötigt. Die Hülse positioniert dabei das innere und äußere Radlager. Mit den zum Lieferumfang gehörenden, unterschiedlich dicken Einstellscheiben, wird das Radlager spielfrei eingestellt.

Best.-Nr.
303102



Radbolzen

Längere Radbolzen. Empfehlenswert wenn Leichtmetallfelgen oder Spurverbreiterungen verbaut werden.

Länge	Best.-Nr.
38 mm	196
42 mm	342039
55 mm	478468

Aluminium Radnabe

Radnaben aus Aluminium haben mit 1,45 kg ein niedriges Gewicht, sind resistent gegen Korrosion und verfügen über eine ausgezeichnete Wärmeleitfähigkeit bei gleichzeitig hoher Haltbarkeit. Es können die serienmäßigen Radlager in Verbindung mit unserem Distanzhülzensatz (Artikel-Nr. 303102) verwendet werden.

Ausführung	Best.-Nr.
Aluminium-Radnabe	325990



Überholsätze – Vorderachse

Praxisgerechte, sauber zusammengestellte Komplett-Überholsätze: Entscheiden Sie selbst ob mit Standardbuchsen oder mit unseren speziellen Polyurethanbuchsen.



Ausführung	Best.-Nr.
64-teilig, mit Gummibuchsen	19586
64-teilig, mit Polyurethanbuchsen	339127

Buchsen und Silente aus Polyurethan sind die richtige Antwort auf verschlissene Gummis am Fahrwerk. Sie sind ölresistent und haben eine wesentlich längere Lebens-

dauer als herkömmliche Gummibuchsen. Durch die Verwendung modernster Materialien wird das Fahrverhalten Ihres Klassikers entscheidend verbessert.

Kurz und gut – eine lohnenswerte Investition für jedes Fahrzeug.



Polyurethan Buchsen – Vorderachse

Ausführung	Best.-Nr.
untere Stoßdämpferbefestigung, Ausführung mit innerer Metallhülse	25798
obere Stoßdämpferbefestigung	317093
Querlenker, untere Position. Ausführung mit innerer Metallhülse	25795
Querlenker, obere Position	25794
Stabilisatorarm	317871

Polyurethan Montageplatte

Schraubenfeder Vorderachse

Best.-Nr.
317897

Fett

Zum Einbau von Polyurethan-Buchsen, 7 g Tube.

Best.-Nr.
312158

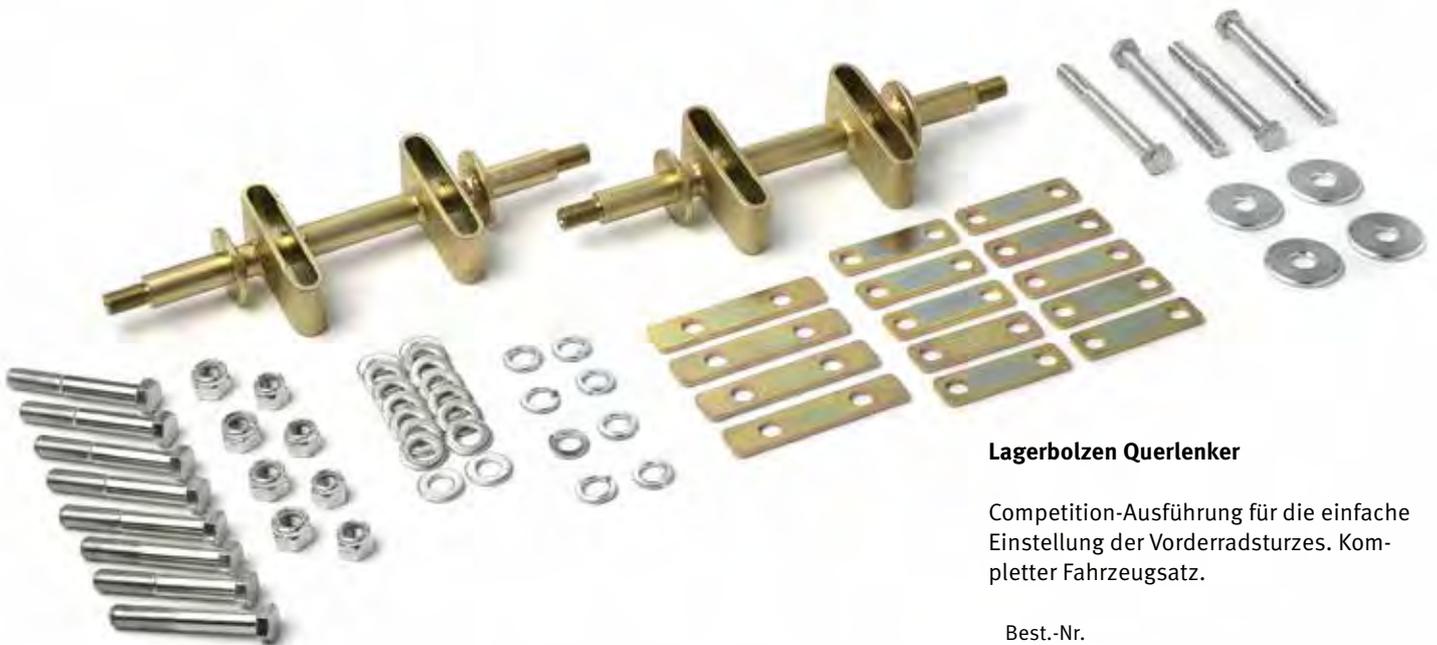


Nylatron Buchsensätze – Querlenker Vorderachse

Satz mit vier Stück – Nylatronbuchsen sind extrem harte Buchsen aus verstärktem Nylon. Sie ersetzen die originalen Gummibuchsen und wurden speziell für den Rennbetrieb konzipiert.

Bitte beachten Sie, dass diese Fahrwerksbuchsen ständiger Pflege bedürfen und ein erhöhtes Maß an Vibration und Geräusch auf das Fahrzeug übertragen.

Ausführung	Best.-Nr.
obere Position	13527
untere, innere Position	13529
untere, äußere Position	13530



Lagerbolzen Querlenker

Competition-Ausführung für die einfache Einstellung der Vorderradsturzes. Kompletter Fahrzeugsatz.

Best.-Nr.
300878



Satz Halter

Zur Verstärkung des Fahrzeugrahmens im Bereich der unteren Querlenkeraufnahmen – 14-teiliger Satz für beide Fahrzeugseiten. Die Aufnahme der unteren Querlenker am Rahmen der TR Sechszylindermodelle ist ein bekannter Schwachpunkt. Die original sehr mäßig ausgeführte Schweißnaht, oder

das Material daneben, reißt bei starker punktueller Belastung, wie dem Durchfahren eines Schlaglochs oder dem Überfahren eines Bordsteins. Die Teile dieses Reparatursatzes sind sowohl zur Verstärkung als auch zur Reparatur des Rahmens geeignet und werden zur Stützung des Materials

innen und außen angeschweißt. Wir empfehlen, diese Stelle auch bei reparierten oder verstärkten Rahmen regelmäßig zu inspizieren.

Best.-Nr.

533162



Halter – Querlenkerarm Vorderachse an Rahmen

Massiver Halter zur Verstärkung der inneren Aufnahmen der Querlenkerarme am Chassis. Diese Aufnahme ist ein kritischer Punkt, der sehr stark beansprucht wird. Dies führt häufig zu Rissbildungen in der Aufnahme oder sogar zum kompletten Abreißen.

Best.-Nr.

3634



Umbausatz auf Teleskopstoßdämpfer – Hinterachse

Noch fixer durch die Kurve, ohne das typische Versetzen der Hinterachse! Wenn in Ihrem Klassiker serienmäßig Hebelarm-Dämpfer an der Hinterachse verbaut sind, und Sie die Fahreigenschaften verbessern wollen, sollten Sie sich diesen Umbausatz auf Teleskopstoßdämpfer gönnen.

Die Härte der Teleskopstoßdämpfer kann auf Ihren persönlichen Fahrstil eingestellt werden. Hierbei können sie zwischen Koni und Gaz Dämpfern wählen.

Best.-Nr.
16532

Koni Stoßdämpfer – Hinterachse

Best.-Nr.
17042

Gaz Stoßdämpfer – Hinterachse

Best.-Nr.
342050



Schraubenfeder – Hinterachsschwinge

Unsere Competition Schraubenfedern (von Rallye- über Fast Road- bis hin zu Full Race Federn) bieten sportliche Fahrdynamik durch straffere Charakteristik und verkürzte Wege. Die progressive Kennlinie der Schraubenfeder führt zu einer Absenkung des Fahrzeug-

schwerpunktes und bietet somit eine optimale Bodenhaftung in Extremsituationen z.B. in Kurvenfahrten oder bei Ausweichmanövern. Um die Fahrwerkshöhe zu variieren, kann zusätzlich zur Feder ein Aluminium-Distanzstück verbaut werden.

Federstärke	Einbauhöhe	Best.-Nr.
683 kp/cm	23 cm	1103
736 kp/cm	22,5 cm	2765
736 kp/cm	21,6 cm	4678
893 kp/cm	21,5 cm	4710
963 kp/cm	18,5 cm	4679

Distanzplatte Schraubenfeder

Ermöglicht die Einbauhöhe der Schraubenfeder zu variieren. Maximal können zwei Stück pro Feder verbaut werden. Aus Nylon, Bauhöhe: 3 mm.

Best.-Nr.
20035

Distanzstück Schraubenfeder

Nachbau aus ultraleichtem Aluminium zum variieren der Fahrwerkshöhe.

Bauhöhe	Best.-Nr.
31,75 mm (1.1/4")	533363
44,45 mm (1.3/4")	19115
50,80 mm (2")	533364



Buchsen und Silente aus Polyurethan...

... sind die richtige Antwort auf verschlissene Gummis am Fahrwerk. Sie sind ölresistent und haben eine wesentlich längere Lebensdauer als herkömmliche Gummibuchsen. Durch die Verwendung modernster Materialien wird das Fahrverhalten Ihres Klassikers entscheidend verbessert. Kurz und gut - eine lohnenswerte Investition für jedes Fahrzeug.



Polyurethan Buchsen – Hinterachsschwinge

Abb.	Ausführung	Best.-Nr.
1	Hinterachsschwinge. Ausführung mit innerer Metallhülse	25796
2	Verbindungsarm hinterer Stoßdämpfer an Schwingarm	317093
3	vordere, obere Differentialbefestigung	25792
4	vordere, untere Differentialbefestigung	25793
5	hintere Differentialbefestigung	481263

Abb. 6: Polyurethan Montageplatte

Schraubenfeder Hinterachse.

Best.-Nr.
317895

Abb. 7: Fett

Zum Einbau von Polyurethan-Buchsen, 7 g Tube.

Best.-Nr.
312158

Antriebswelle mit Radlagereinheit

Die Problemzone Hinterachse entfällt!
Die modernen langlebigen homokinetischen Gelenkwellen lösen die alte Generation von Gelenkwellen mit Kreuzgelenken ab.

Im Gegensatz zu Kreuzgelenken wird bei homokinetischen Gelenken (Gleichlaufgelenken) die Drehbewegung in allen Beugebereichen gleichförmig ausgeführt. Damit werden zusätzliche Belastungen vermieden, was sich bei einem Kreuzgelenk als „rubbeln“ bemerkbar macht und einen

schnell fortschreitenden Verschleiß des Gelenks mit sich bringt.

Die hier verbauten Radlager sind sogenannte „Zweireihige Schrägkugellager“ und stammen aus aktuellen Großserienfahrzeugen. Sie sind sowohl radial als auch axial hoch belastbar.

Best.-Nr.
496667

AUS DER
LIMORA
MANUFAKTUR!



Distanzscheiben für die Antriebswelle

Bevor die neuen Antriebswellen mit homokinetischen Gelenken eingebaut werden, muss geprüft werden, ob sich das Differential exakt in der Mitte des Chassis befindet, und ob sich die Aufnahmepunkte der Schräglenkerachse in den richtigen Positionen befinden.

Da diese Punkte asymmetrisch am Chassisträger angelegt sind, verändern sich beim Einfedern Sturz und Spur. Sollte der Weg

den die Welle macht, einseitig nicht ausreichen, so ist es möglich hier einen Ausgleich durch diese Distanzscheibe herzustellen. Hierbei ist es wichtig, das richtige Maß zwischen dem längsten und dem kürzesten Weg zu finden, so dass die Kugeln im Topf nicht an den Enden der Laufbahnen anschlagen. Die Distanzscheiben sind in vier verschiedenen Stärken erhältlich.

Stärke	Best.-Nr.
10 mm	526008
15 mm	519505
20 mm	519506
25 mm	519507



Stoßdämpfer – Hinterachse, 25% verstärkt

Für Traditionalisten – Mit diesen Originalstoßdämpfern verbessern sich das Fahrverhalten und die Kurvenstabilität ohne zusätzliche Modifikationen.

Ausführung	Seite	Best.-Nr.
Neuteil	links	326287
	rechts	326288
im Austausch	links	20857
	rechts	20858

Stoßdämpferventil – Hinterachse

25% verstärkt – zum Umbau der eigenen Stoßdämpfer.

Best.-Nr.
15826



Penrite Stoßdämpferöl

Penrite Shocker Oils sind niedrig legierte mineralische Dämpferöle mit guten Verschleißschutz- und Korrosionsschutzeigenschaften. Sie können in alle PKW Hebedämpfersysteme der 30er bis 60er Jahre eingefüllt werden, bevorzugt für US-amerikanische und britische Systeme: Delco – Single und Double Action, Gabriel Type, Armstrong Type. 500 ml Flasche.

	Best.-Nr.
No. 1 – ersetzt SAE 15W	373933
No. 2 – ersetzt SAE 20W	305185



Satz Halter für Hinterachsschwingen

Seit dem TR4A verbaute Triumph in Ihrer TR Serie sogenannte IRS Achsen (Independent Rear Axle). Die Einstellung der IRS Hinterachse erweist sich häufig als sehr zeitintensiv und schwierig. Um eine hundertprozentige Einstellung der Achssymmetrie zu erreichen, müssen die Halter der Schwinge immer wieder ausgebaut, gedreht, unterlegt oder gegen welche mit passender Kennungen (Kerben) getauscht werden. Die Messeinrichtung muss dabei immer wieder neu justiert werden. Bei diesen einstellbaren Haltern entfällt der Aufwand der Demontage der

Halter. Vielmehr können nun solche Einstellarbeiten dynamisch mit optischen Messgeräten vorgenommen werden. Als zusätzlichen Nutzen kann man mit diesem Halter-Satz den TR auch etwa 1 cm in der Höhe verstellen.

Zur stufenlosen Einstellung des Sturzes. Dieser Satz enthält vier Halter sowie alle zum Einbau benötigten Kleinteile.

Best.-Nr.
494293

Stabilisator – Hinterachse

Verstärkte Ausführung mit 3/4", komplett mit Anbausatz – Durch den Einbau eines hinteren Stabilisators verändern sich die Fahreigenschaften ihres Klassikers erheblich. Der Stabilisatorsatz erhöht die Straßenhaftung und verhindert das Wanken der Karosserie in – auch zügig gefahrenen – Kurven. In Verbindung mit modernen Radialreifen bewirkt die Stabilisatorstange zusätzlich eine stärkere Gewichtsübertragung auf das kurveninnere Rad, was den Grip verbessert.

Best.-Nr.
4504

Sperrdifferential

Getriebeuntersetzte progressive Sperre modernster Konstruktion. Das Helical ATB Differential arbeitet OHNE Scheiben und Kupplungen. Die besondere Konstruktion mit Planetenradsystem ist in der Konstruktion wesentlich aufwendiger als „normale“ LSD, dafür aber „Fit and Forget“, keine Einstellerei von Scheiben, kein plötzliches „Zupacken“ der Kupplung, sondern sanfter progressiver Zugriff der Sperre, somit ideal für den Straßenbetrieb, auch wenn das Fahrzeug nicht auf Rallye oder Rennstrecke betrieben wird.

Best.-Nr.

17683



Teller- und Kegelrad

Sauberste und präzise Nachfertigung des Originalteils, mit der Bogenverzahnung (Oerlikon-Hypoidverzahnung) die für dieses hochbelastete Bauteil erforderlich ist. Die Fertigungspräzision äußert sich durch beispielhafte Laufruhe und Laufruhe bedeutet: kein vorzeitiger Verschleiß. Höchste Kilometerleistung ist garantiert.

16CrMo4 Rohlinge im Gesenk geschmiedet, gedreht, OERLIKON verzahnt, gehärtet, geläpft. Alle Sätze getestet (auch das Geräuschbild!), Endkontrolle, in gematchten Paaren, schutzölversehen verpackt.

Ausführung	Best.-Nr.
3,45:1 untersetzt	2463
3,70:1 untersetzt	365
4,33:1 untersetzt	293270
4,55:1 untersetzt	298254
4,875:1 untersetzt	10549





Deckel Differential

Jahrelang nicht mehr erhältlich,
jetzt endlich wieder lieferbar.

Ausführung	Best.-Nr.
aus Aluminium	324536
aus Magnesium	337533

Reparaturatz vordere Differentialaufnahme

Viele Triumph-Fahrer, bei deren Fahrzeugen eine sogenannte IRS Achse (Independent Rear Suspension) verbaut ist, kennen das Problem mit den aus- und abgerissenen Differential-Befestigungsbolzen. Dies ist eine bekannte Schwachstelle. Ab Werk wurden die Befestigungen der Bolzen etwas schwach ausgelegt, was häufig durch Korrosion in Verbindung mit hohem Drehmoment durch Lastwechsel, zum Abreißen der Bolzen führt.

Als Lösung bieten wir Ihnen hier einen Reparatursatz an. Durch die kastenförmige Konstruktion und der zusätzlichen Verstärkungsplatte auf der Brücke wird der neue Bolzen der Differentialaufnahme stabilisiert und wirkt damit einem erneuten Schaden entgegen. Kompletter Satz mit massiven Verstärkungsblechen und zwei Aufnahmebolzen.

Best.-Nr.
337497



Abzieher für hintere Radnabe

Spezialwerkzeug zum Wechseln der hinteren Radlager, da das Abziehen des Radflansches mit einem handelsüblichen Abzieher nicht möglich ist.

Besser als das Originalwerkzeug:

- 5 kg massiver Stahl
- von deutschem Hersteller aus dem Vollen gedreht und gefräst
- komplett galvanisch verzinkt
- löst jede noch so festsitzende Nabe
- stabiler Achtkant zum Gegenhalten mit dem Zentralmutternschlüssel
- spezielles Druckentlastungsstück zur Schonung des Achsgewindes
- extrem dicke und stabile Spindel mit Schlagkopf
- die flache Steigung der Druckspindel überträgt ungeheure Kräfte
- Nur bei originalen Radlagereinheiten verwendbar.

Best.-Nr.	Ersatzteile	Best.-Nr.
294556	Stahlkugel $\varnothing 19,05$ mm (3/4")	531090
	Spindel (Schraube)	531009
	Gegenstück für Abzieher	531010



Schlau ist das:
Radmutternschlüssel zum
Gegenhalten des Abziehers.

Best.-Nr.
326088

Auspuffanlagen und Fächerkrümmer

„Mild Steel“ ist ein niedrig legierter Baustahl, grundsätzlich magnetisch und nicht korrosionsbeständig aber gut verformbar. Durch eine Beimischung von 12-18% Chrom erhält man einen „korrosionsträgen“ Stahl der sich aber noch ausreichend gut zu Rohren formen lässt. Fügt man diesem Stahl zusätzlich noch Nickel hinzu, erzeugt man „korrosionsfesten“ Stahl, der sich allerdings nur noch bedingt verformen lässt.

Nun stellt sich die Frage, was hat dies mit unseren Auspuffanlagen zu tun? Nun, jeden dieser Stähle findet man bei Auspuffanlagen wieder! Hier bestimmt der eigene Anspruch, für welches Material man sich beim Kauf einer Auspuffanlage entscheidet.

Auspuffanlagen aus Mild Steel haben eine schönen satten dumpfen Ton. Allerdings ist das Material recht korrosionsfreudig und die Oberfläche ist und bleibt matt. Bei Auspuffanlagen aus Edelstahl bestehen in der Regel die Rohre aus Chromstahl und die Töpfe aus Chrom-Nickel-Stahl. Damit wird der Verformbarkeit der Stahlsorten Rechnung getragen. Und zum Glück für stolze Besitzer klassischer Fahrzeuge lassen sich diese Edelstähle auf Hochglanz bürsten und polieren.





End Barre Racing
Vilvoorde - Belgium

FORD
Mustang



Edelstahl-Auspuffanlagen

Nach unseren Vorgaben gefertigt aus 304/406 Sheffield-stainless. Kompromisslose Qualitätskontrolle, einwandfreie Oberflächen und tip-top Schweißnähte, aufwendig poliert. Eigene Kleinserie, wunderschön verarbeitet, passen saugend unters Auto!

Ausführung	Modell	Best.-Nr.
ein Hosenrohr	TR250 (1967-68), TR6 Vergasermodele bis CC67893 (August 1971)	2782
doppeltes Hosenrohr	TR5 (1967-68), alle TR6 P.I. (1968-75), TR6 Vergasermodele ab CC75001 (August 1971)	20162

Auspuffbefestigungssatz

Vollständiger Befestigungssatz. Komplett mit Schellen, Gummibefestigungselementen und Hosenrohrdichtung. Empfiehlt sich bei der Montage von neuen Auspuffanlagen, weil die ursprünglichen Befestigungsteile durch ständiges Erwärmen und Abkühlen viel Festigkeit eingebüßt haben.

Modell	Best.-Nr.
TR250 (1967-68), TR6 Vergasermodele bis CC67893 (August '71)	19708
TR5 (1967-68), TR6 P.I. bis CP77718 (September 1972), TR6 Vergasermodele von CC75001 bis CC85737 (August 1971 bis September 1972)	19709
TR6 P.I. ab CR1 (Oktober 1972), TR6 Vergasermodele ab CF1 (September 1972)	19710







Competition Auspuffanlage in Edelstahl

Mit doppeltem Hosenrohr und zwei Endschalldämpfern.

Nach unseren Vorgaben gefertigt aus 304/406 Sheffield-stainless. Kompromisslose Qualitätskontrolle, einwandfreie Oberflächen und tip-top Schweißnähte, aufwendig poliert. Eigene Kleinserie, wunderschön verarbeitet, passt saugend unters Auto!

Modell	Best.-Nr.
TR5 (1967-68), alle TR6 P.I. (1968-75), TR6 Vergasermotore ab CC75001 (August 1971)	2070

Kupferpaste

Die Montagehilfe zur Schmierung, Trennung und als Korrosionsschutz bei thermisch hochbelasteten Verbindungsstellen. Gegen Festbrennen von Schraubverbindungen an Auspuffanlagen und -krümmern. Hilft gegen Bremsenquietschen und Korrosion der Gleitflächen. Temperaturbereich bis 1.300 °C. 100 g Tube.



Best.-Nr.

329423

Auspuffbefestigungssatz

Vollständiger Befestigungssatz. Komplett mit Schellen, Gummi-Befestigungselementen und Hosenrohrdichtung. Empfiehlt sich bei der Montage von neuen Auspuffanlagen, weil die ursprünglichen Befestigungsteile durch ständiges Erwärmen und Abkühlen viel Festigkeit eingebüßt haben.



Best.-Nr.

13552





Fächerkrümmer 6-in-3-in-1 „Big Bore“ Ausführung

Unser Edelstahl Fächerkrümmer passt perfekt an die Zylinderköpfe der 6-Zylindermotoren von TR250, TR5 und TR6. Die einzelnen Rohre werden gleichlang je einzeln in den 57 mm Sammler geführt. Um das Potential der An-

lage in Leistung umzuwandeln, empfehlen wir die Kombination mit der Sportauspuffanlage 13549.

Best.-Nr.

304871

Auspuffbefestigungssatz

Vollständiger Montagesatz. Komplet mit Edelstahlschellen, Gummi-Befestigungselementen sowie allen benötigten Schrauben, Muttern und Scheiben. Empfiehlt sich bei der Montage jeder neuen Auspuffanlage, da die originalen Befestigungen durch ständiges Erwärmen und Abkühlen ihre Festigkeit eingebüßt haben.

Best.-Nr.

462601

Ein-Rohr „Big Bore“ Sportauspuff

Mit 57 mm Durchmesser und längs eingebautem Schalldämpfer. Die Auspuffanlage bietet das Optimum an Performance und sportlichem Auspuffklang durch einen ein-drucksvoll großen Rohrquerschnitt, nur einen Sportschalldämpfer und einen seitlichen Abgang des Auspuffrohres auf der rechten Seite des Fahrzeughecks. Die Auspuffanlage ist aus Edelstahl der höchsten Qualitätsklasse (304) hergestellt. Dabei werden die Rohre in einem Spezialverfahren so gebogen, dass

an den Biegestellen keine leistungsreduzierenden Querschnittsverengungen vorkommen. Rohre und Schalldämpfer haben eine satinierte Oberfläche, die Endrohre sind poliert. Eine Endkontrolle in speziellen Lehren stellt die Passgenauigkeit sicher und sorgt dafür, dass die Anlage hervorragend unter ihr Fahrzeug passt.

Best.-Nr.

13549



Die einzelnen Rohre werden gleichlang je einzeln in den 57 mm Sammler geführt. Um das Potential der Anlage in Leistung umzuwandeln, können sie zwischen den beiden, hier gelisteten Sportauspuffanlagen wählen. Diese bestechen durch ihre Performance und den sportlichem Auspuffklang. Die beiden Auspuffanlagen werden aus Edelstahl der höchsten Qualitätsklasse (304) gefertigt. Dabei werden die Rohre in einem Spezialverfahren so gebogen, dass an den Biegestellen keine leistungsreduzierenden Querschnittsverengungen vorkommen. Rohre und Schalldämpfer haben eine satinierte Oberfläche, die

Endrohre sind poliert. Eine Endkontrolle in speziellen Lehren stellt die Passgenauigkeit sicher und sorgt dafür, dass die Anlage hervorragend unter ihr Fahrzeug passt.

Fächerkrümmer

6-in-3-in-1 „Big Bore“ Ausführung mit 57 mm Ausgang.

Dieser Edelstahl-Fächerkrümmer passt perfekt an die Zylinderköpfe von TR250, TR5 und TR6

Best.-Nr.
304871

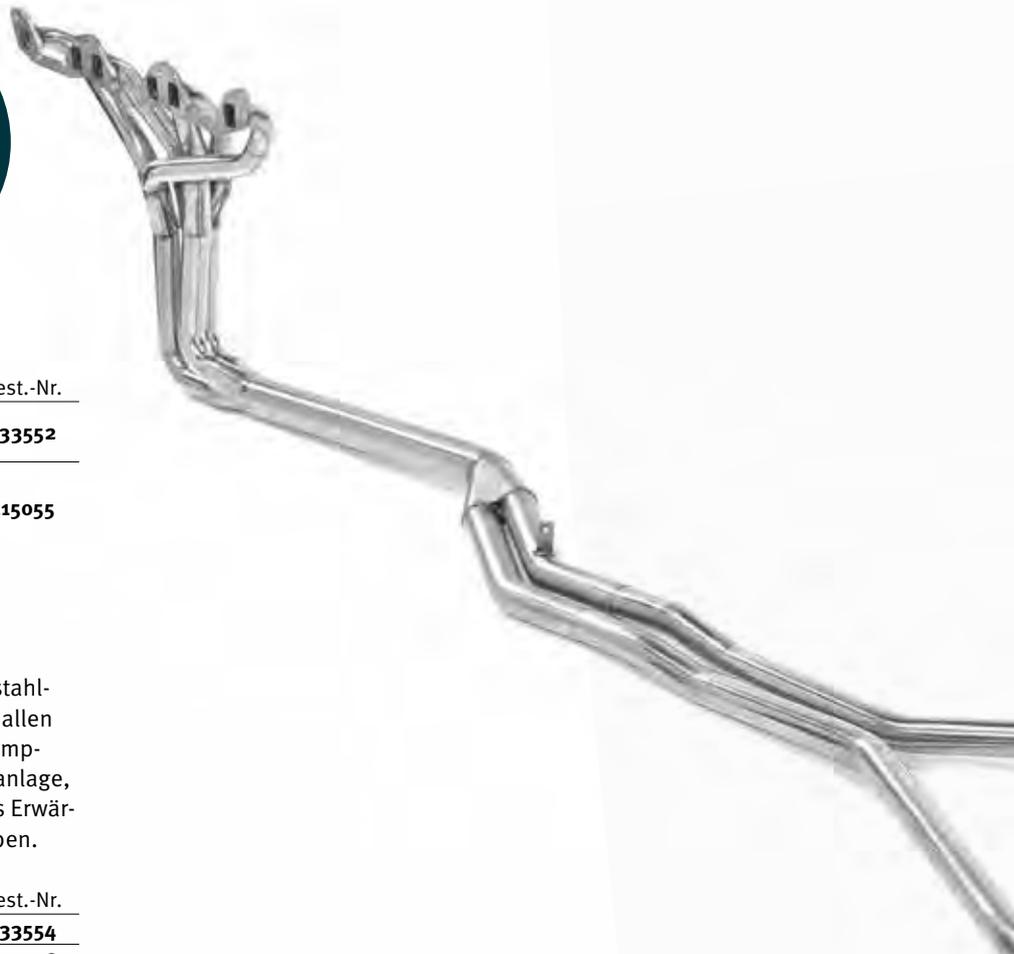
Auspuffanlagen

Ausführung	Best.-Nr.
Zwei-Rohr Sportauspuff mit mit 57 mm Eingang und quer eingebautem Standard-Schalldämpfer.	533552
Zweiflutiger Competition Auspuff mit 57 mm Eingang und zwei, längs eingebauten Endschalldämpfern mit 48 mm Endrohren.	315055

Auspuffbefestigungssätze

Vollständige Montagesätze – Komplett mit Edelstahlschellen, Gummi-Befestigungselementen sowie allen benötigten Schrauben, Muttern und Scheiben. Empfiehlt sich bei der Montage jeder neuen Auspuffanlage, da die originalen Befestigungen durch ständiges Erwärmen und Abkühlen ihre Festigkeit eingebüßt haben.

Ausführung	Best.-Nr.
Für Zwei-Rohr Sportauspuffanlage 533552	533554
Für zweiflutige Competition Auspuffanlage 315055	534908





Dieser Fächerkrümmer ist speziell für die P.I. Modelle und die späten Vergasermotoren ab 1972 konzipiert worden und sorgt zusammen mit dem Sportauspuff 488381 für einen Leistungsplus und sportlichen Auspuffklang.

Ordentliche Handwerksarbeit mit dem Anspruch der Perfektion: Schweißnähte wie aus dem Lehrbuch, von Hand poliert, die Rohr-Übergänge im Fächerkrümmer sind sehr nahe am hydrodynamischen Ideal. Hergestellt werden sowohl der Fächerkrümmer wie auch die Auspuffanlage aus feinstem 304er Edelstahl.

Fächerkrümmer

6-in-2 Ausführung mit 50 mm Ausgängen.

Best.-Nr.
17411

Auspuffanlage

Zweiflutiger Competition Auspuff mit 50 mm Eingängen und zwei, längs eingebauten Endschalldämpfern mit 48 mm Endrohren.

Best.-Nr.
488381

Auspuffbefestigungssatz

Für zweiflutige Sportauspuffanlage 488381. Vollständiger Montagesatz – Komplet mit Edelstahlschellen, Gummi-Befestigungselementen sowie allen benötigten Schrauben, Muttern und Scheiben. Empfiehlt sich bei der Montage jeder neuen Auspuffanlage, da die originalen Befestigungen durch ständiges Erwärmen und Abkühlen ihre Festigkeit eingebüßt haben.

Best.-Nr.
462576





„Mild Steel“ Auspuffanlage

„Mild Steel“ ist weniger spröde als Edelstahl und daher für alle Bauteile, die mit Resonanzen zu tun haben hervorragend geeignet. Der Klang ist einfach schöner und das ist schon ein Wert. Wir haben unseren Hersteller zu einer kleinen Serie überreden können. Fächerkrümmer und Auspuffanlagen werden nach höchsten Qualitätskriterien gefertigt; besonderes Augenmerk wird auf alle Verbindungen, Schweißnähte, Biegungen und Profiltradien gelegt. Durch diese Maßnahmen werden die korrekten Gegendrucke erzeugt, was wiederum zu einer Optimierung des Gasstrom führt.

„Mild Steel“ ist die englische Bezeichnung für Kohlenstoffstahl.



Auspuffbefestigungssatz

Für Ein-Rohr Sportauspuffanlage 533728. Vollständiger Anbausatz – Komplett mit Schellen und Gummi-Befestigungselementen. Empfiehlt sich bei der Montage von neuen Auspuffanlagen, weil die ursprünglichen Befestigungsteile durch ständiges Erwärmen und Abkühlen viel Festigkeit eingebüßt haben.

Best.-Nr.

533730

Auspuffanlage

Ein-Rohr Sportauspuff mit 57 mm Durchmesser und längs eingebautem Schalldämpfer.

Best.-Nr.

533728

Fächerkrümmer

6-in-2-in-1 Ausführung mit 57 mm Ausgang.

Best.-Nr.

4530





Krümmersband

Mineralfaserband zur Wärmeisolierung von Krümmern und Auspuffanlagen an Auto oder Motorrad. In drei Farben und zwei Temperaturbeständigkeiten

lieferbar. Wir empfehlen die schmalen Bänder für Hosenrohre oder Krümmer mit engen Radien, die breiten Bänder für Sammler oder gerade Rohre.

Krümmersisolierband – Dicke 2 mm

	Breite	Länge	max. Temperatur	Best.Nr.
weiss/beige	25mm breit	4,5m lang	hitzebeständig bis 650° C	478981
	50 mm breit			478983
	25mm breit	15m lang		478985
	50mm breit			478987
schwarz/grau	25mm breit	4,5m lang		478982
	50mm breit			478984
	25mm breit	15m lang		478986
	50mm breit			478988
carbon/messing	25mm breit,	4,5m lang	hitzebeständig bis 980° C	505204
	50mm breit			505205
	25mm breit	15m lang		505202
	50mm breit			505203

HITZESCHUTZBÄNDER

Hitzeschutzbänder sind aus dem Motorsport bekannt und werden dort eingesetzt, wo man Karosserien oder Kabelstränge vor heißen Krümmern oder Auspuffteilen schützen will. Mit Krümmersisolierband umwickelte Auspuffkrümmer reduzieren das Aufheizen des Motorraums. Dadurch reduziert sich die Temperatur unter der Haube um bis zu 50%. Aggregate wie Lichtmaschine und Anlasser werden geschützt und deren Lebensdauer verlängert. Durch die Umwicklung des Krümmers wird die Abgastemperatur hoch gehalten. Durch diesen Effekt wird die Strömungsgeschwindigkeit in den Krümmern und im Hosenrohr erhöht, was zu einer Leistungszunahme führt. Die Handhabung ist sehr einfach, da das Band einfach um die entsprechenden Auspuffstellen gewickelt wird. Wir empfehlen zur Befestigung unsere Edelstahlschellen. Wenn man die Bänder vor dem Umwickeln einige Stunden wässert, lassen sie sich noch besser verarbeiten.



Auspuffschellen

Robuste Auspuffschellen aus Edelstahl 1.4301 (AISI 304), zum leichten und schnellen Sichern von Schlauch- und Rohrverbindungen an Auspuffanlagen, Ladeluftsystemen und Kühlsystemen. Das Umwickeln selbst ist auch vom Laien relativ schnell erledigt, die Vorgehensweise unterscheidet sich im Motorraum vom Auto nicht von der am Krümmer des Motorrades: Oben mit Edelstahlkabelbinder oder Schelle, unten mit Schelle sichern. Gewickelt wird mit 50% Überdeckung, so daß im Endeffekt das Band doppelt liegt. Man kann die Bänder zur besseren Verarbeitbarkeit einige Stunden wässern.

Eigenschaften:

- extrakräftige Schelle zur Befestigung von Auspuffrohren und Kühlmittelschläuchen
- breite Auflagefläche schützt die Oberfläche des Auspuffrohrs oder Schlauches.
- Bandbreite 20 mm
- Bandstärke: 1 mm
- Innensechskantschraube: M6.

Spannbereich	Best.-Nr.
35 bis 40 mm	12509
40 bis 45 mm	17621
45 bis 51 mm	217872
50 bis 56 mm	208971
55 bis 61 mm	208963

Kabelbinder Edelstahl

Edelstahlkabelbinder aus rostfreiem, antimagnetischem Edelstahl für vielseitige Befestigungsmöglichkeiten, insbesondere aber zum Halten der Krümmerisolierbänder. Die Edelstahlkabelbinder sind in Edelstahl AISI 304 und für Einsatztemperaturen bis +500 °C geeignet. Breite: 4,6 mm, Zugfestigkeit: 46 kg.

Länge	Best.-Nr.	Länge	Best.-Nr.
100 mm	492078	360 mm	492081
150 mm	492079	520 mm	492082
200 mm	492080		



Kupferpaste

Zur Schmierung, Trennung und als Korrosionsschutz bei thermisch hochbelasteten Verbindungsstellen. Gegen Festbrennen von Schraubverbindungen an Auspuffanlagen und -krümmern. Hilft gegen Bremsenquietschen und Korrosion der Gleitflächen. Temperaturbereich bis 1.300 °C.

Menge	Best.-Nr.
100 g	329423



Auspuffsilent

Verstärkte Ausführung. Auspuffsilent aus Stahl und Gummielementen. Verstärkte Konstruktion mit etwas festerem Gummielement in hervorragender Originalqualität.

Best.-Nr.
318826



Bremsanlage

Wichtige Bestandteile der Bremsanlage des TR5/TR6 finden wir auch beim Ford Cortina (Taunus) der 1960/70er Jahre wieder. Dort hatten sie sich bereits in der Großserie bewährt. Für damalige Verhältnisse greift diese Anlage auch bei hohen Geschwindigkeiten kräftig zu. Das sollte Sie auch. Denn ein TR5/6 PI schaffte locker die 100 km/h in 8,5 Sekunden und erreichte bei etwas mehr als 190 km/h seine Höchstgeschwindigkeit. Für die Verkehrssituation der damaligen Zeit war das völlig ausreichend.

Heute sieht es anders aus. Der Verkehr ist schneller und dichter geworden. Die Bremsanlagen der anderen Verkehrsteilnehmer wurden weiterentwickelt. Die Bremswege sind kürzer geworden. Um auch heute im modernen Straßenverkehr am Sicherheitsstandard angepasst zu bleiben, möchten wir Ihnen auf dieser Seite wichtige und nützlich Komponenten anbieten, die Ihre Bremsanlage „up to date“ und damit sicherer machen.







Bremszangen

Fabrikneue Bremsättel mit hoher Korrosionsbeständigkeit durch aufwendige Galvanisierung. Diese hochwertigen Bremszangen werden komplett mit Kolben und Dichtungen geliefert und sind somit einbaufertig. Kein Austausch, keine Altteilrückgabe.

Ausführung	Modell	Best.-Nr.
Vorderachse links	TR5 und TR250, TR6 Vergasermodele bis CC81078, TR6 P.I. Modelle bis CP76094 (1967-73) Beläge werden mit 1/4" Stiften befestigt.	488553
Vorderachse rechts		488554
Paar		539202
Vorderachse links	TR6 Vergasermodele ab CC81079, TR6 P.I. Modelle ab CP76095 (1973-76) Beläge werden mit 3/16" Stiften befestigt.	488555
Vorderachse rechts		488556
Paar		539203



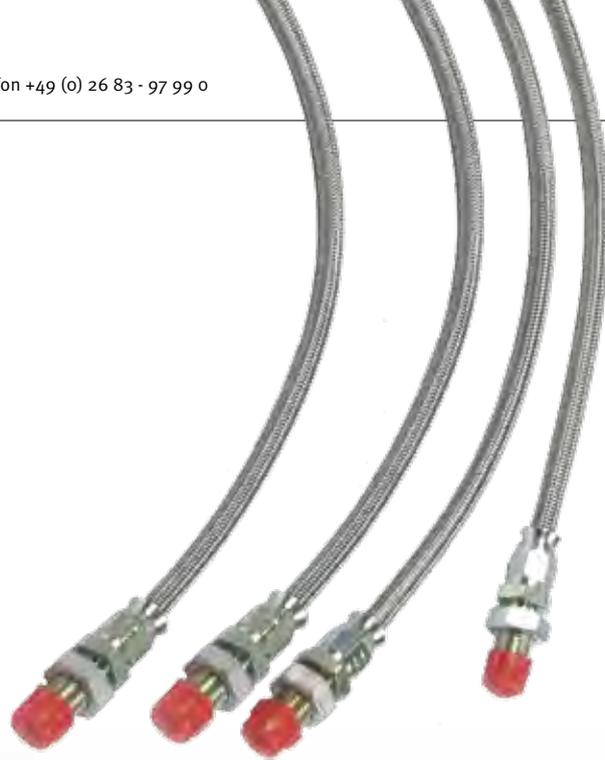
Edelstahl-Kolben: Für den Selberrmacher

Modell		Best.-Nr.
TR5 und TR250, TR6 Vergasermodele bis CC81078, TR6 P.I. Modelle bis CP76094 (1967-73)	Edelstahl-Kolben 54 mm Durchmesser 1,35 mm breite Nut	20517
	Dichtsatz Bremszange	3539
TR6 Vergasermodele ab CC81079, TR6 P.I. Modelle ab CP76095 (1973-76)	Edelstahl-Kolben 54 mm Durchmesser 3,1 mm breite Nut	19405
	Dichtsatz Bremszange	4394



Edelstahl-ummantelte Bremsschläuche

Edelstahlummantelte Bremsschläuche sind aus vielen Gründen die erste Wahl beim Austausch der originalen Gummischläuche. Die Bremswirkung ist besser und direkter, weil die eingesetzte Kraft nicht den Brems Schlauch aufpumpt, sondern viel direkter an die Bremszangen weitergeleitet wird. Dieser verbesserte Bremspunkt ist das Hauptargument der Befürworter. Zusätzlich haben die edelstahlummantelten Bremsschläuche Vorteile, die sich aus dem Material ergeben. Die Schläuche sind unempfindlich gegen Marderbisse und altern nicht. Edelstahlleitungen quellen nicht auf und werden nicht porös. Die Leitungen sind eintragungspflichtig, ein Materialgutachten liegt bei. Satz mit vier Stück.



Best.-Nr.

343272

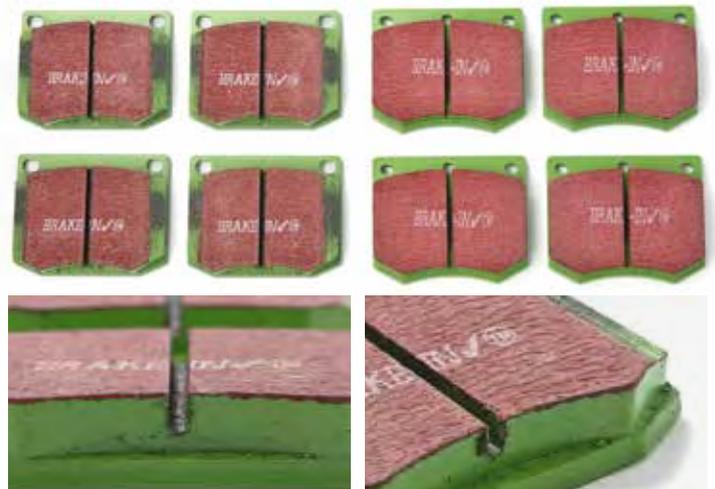


Mintex M1144 Bremsbeläge

Die Marke Mintex hat einige ihrer Erfolge beim Motorsport erlangt. Durch intensive Forschung und Entwicklung bedient Mintex mit seinen Materialien nicht nur den Ersatzteilmarkt. Die Vielfalt der Mintex Materialien bietet für Motorsport die richtige Antwort für jeden Einsatzzweck. Als C-Tech bekannt, decken diese Materialien ein ganzes Spektrum an Fahrzeugen ab.

Durch einen niedrigen Metallgehalt gewährleisten M1144 Bremsbeläge einen konstanten Reibwert über einen großen Temperaturbereich. Ein Vorteil ist der hohe Reibwert bereits in kaltem Zustand bis zu 450° C. In einem Bremsbelag-Vergleichstest einer englischen Autozeitung erreichte der Mintex M1144 mit einem serienmäßigen VW Golf die besten Verzögerungswerte aller getesteten Fabrikate. Geeignet für Bergrennen, Club – Rallyes und leichte Formel Fahrzeuge.

Befestigung	Modell	Best.-Nr.
mit 1/4" Sicherungsstiften	TR5/250, TR6 Vergasermotoren bis CC81078, TR6 P.I. bis CP76094 (1967-73)	205117
mit 3/16" Sicherungsstiften	TR6 Vergasermotoren ab CC81079, TR6 P.I. ab CP76095 (1973-76)	15349



EBC Kevlar „Green Stuff“ Bremsbeläge

Das Material der „Green Stuff 2000 Serie“ Bremsklötze basiert auf Kevlar®. Hierdurch entfalten die Bremsen eine sehr gute Wirkung bereits bei niedrigen Temperaturen, bei gleichzeitiger Temperaturbeständigkeit bis zu 550° C. Sie sind so hervorragend für Straßen- und Rennsport geeignet. Die meisten Green Stuff Bremsklötze erfüllen die EG Reggo Bestimmungen und haben somit das „e“-Prüfzeichen, diese Angaben sind auf der Verpackung zu finden.

Durch Kevlar Bremsklötze wird auch die Bremsstaubbildung gegenüber anderen Materialien deutlich reduziert, die Standzeit ist ebenfalls höher.

Befestigung	Modell	Best.-Nr.
mit 1/4" Sicherungsstiften	TR5/250, TR6 Vergasermotoren bis CC81078, TR6 P.I. bis CP76094 (1967-73)	475036
mit 3/16" Sicherungsstiften	TR6 Vergasermotoren ab CC81079, TR6 P.I. ab CP76095 (1973-76)	342051



EBC Bremsscheiben

Ein unverkennbares Merkmal der EBC Turbo Groove Bremsscheiben ist, dass die Rillen bis zum äußeren Rand der Bremsscheiben laufen. Damit werden Schmutz, Bremsrückstände und Gase, die beim Bremsen entstehen, sauber von der Bremsscheibe abgeführt. Dies stellt eine gleichmäßige Abnutzung der Bremsbeläge sicher. Gleichzeitig sorgen die Rillen für zusätzliche Luft und somit optimale Kühlung zwischen Scheibe und Bremsbelägen.

Die EBC Turbo Groove Bremsscheiben sind goldfarben beschichtet, um die Bremsscheibe in den Bereichen vor Korrosion zu

schützen, die nicht mit den Bremsbelägen in Berührung kommen. Die Bremsscheiben sind genutet und nicht komplett durchgebohrt. Durch die Nutung wird eine verbesserte Ableitung der Bremsgase gewährleistet, es entstehen keine Risse um die Löcher und es kann dadurch nicht zum Scheibenbruch kommen.

3GD Turbo Groove Ausführung mit Rillen und Nuten für eine bessere Bremswirkung – Satz mit zwei Stück für die Verwendung mit den original Bremszangen.

Best.-Nr.
337602



Bremsscheiben – Competition Ausführung

Unsere Competition-Bremsscheiben wurden entwickelt, um die Bremsleistung der serienmäßigen Zwei-Kolben-Bremsen zu verbessern. Die Scheiben bremsen besser und bleiben länger kühl, weil sie entstehende Wärme besser abführen als massive Bremsscheiben. Die konischen Bohrungen führen die durch Ausgasung immer entstehenden Gaspolster bei harten Bremsungen besser ab, ohne dabei die Bremsscheibe in ihrer Festigkeit zu schwächen.

Satz mit zwei Stück für die Verwendung mit den original Bremszangen.

Best.-Nr.
320312

Umbausatz Bremsanlage

Dieser Satz ersetzt die originalen Bremszangen der Vorderachse durch Vierkolben-Festsattel-Bremszangen unter Verwendung der originalen Bremsscheiben. Kompletter Umbausatz mit zwei Bremszangen, Belägen, und Befestigungsmaterial, sowie zwei Bremsleitungen. Die Bremse reagiert schneller, gleichmäßiger, ist besser dosierbar und standfester. Nicht umsonst sind Festsattelbremsen der anerkannte Standard im Motorsport.

Die schwarzen Bremssättel nutzen die originale Bremsscheibe und können ohne Umbauten montiert werden.

Best.-Nr.
526885



Umbausätze Bremsanlage auf Vierkolben-Bremszangen mit innenbelüfteten Scheiben

Die serienmäßigen Bremsen haben Verbesserungspotential hinsichtlich der Bremsleistung. Seit der Vorstellung des Fahrzeugs ist viel Zeit ins Land gegangen. Die Bremsentechnik hat sich weiterentwickelt, die Bremsleistung in Ihrem Fahrzeug nicht. Damit die dynamische Ausfahrt nicht zur Gefahr wird, ist es mehr als sinnvoll, die Bremsleistung zu verbessern.

Vereinfacht gibt zwei wesentliche Stellschrauben: Zum einen die Bremsfläche, zum anderen den Druck. Optimierte Vierkolben Bremszangen packen, erheblich verbessert, mit fast doppelt so großen Belägen, in innenbelüftete Scheiben. Unser Tipp: Bremsschläuche gegen edelstahlummantelte Leitungen tauschen.



Umbausatz Bremsanlage

Auf Vierkolben-Bremszangen mit innenbelüfteten, genuteten Bremsscheiben. Die benötigten Bremsbeläge 490575 gehören nicht zum Lieferumfang und müssen separat bestellt werden.

Inhalt: zwei Vierkolben Bremszangen, belüftete und genutete Bremsscheiben mit 283 mm Durchmesser sowie Kleinteile zur Montage.

Best.-Nr.

327493

EBC Kevlar „Green Stuff“ Bremsbeläge

Für Umbausatz 327493.

Best.-Nr.

490575



EBC Kevlar „Green Stuff“ Bremsbeläge

Für Umbausatz 15396.

Best.-Nr.

322575

Umbausatz Bremsanlage

Auf Vierkolben Bremszangen. Die benötigten Bremsbeläge 322575 gehören nicht zum Lieferumfang und müssen separat bestellt werden.

Inhalt: verstärkte Bremsbeläge, zwei 4-Kolben Bremszangen, belüftete Bremsscheiben mit 283 mm Durchmesser sowie Kleinteile zur Montage.

Best.-Nr.

15396





Umbausatz Bremsanlage Hinterachse auf Vierkolben-Bremszangen

Das technische Optimum im Wettbewerb, die Festsattelbremse für die Hinterachse. Im Rahmen des Umbaus wird weder geflext noch geschweißt. Einfach anschrauben, der Umbau ist jederzeit vollständig reversibel. Der Satz ist vollständig bis auf die Bremsbeläge, die Sie nach Ihrem Anforderungsprofil wählen können. Die Bremszangen sind silbergrau und glänzen mit vier 35 mm Kolben. Die Zangen der Feststellbremse sind schwarz. Stahlflex Bremsleitungen von der Schwinge zur Bremse werden ebenso mitgeliefert, wie das komplette Montagematerial. Der Satz ist mit Leichtmetall- oder Speichenfelgen sofort zu nutzen, Stahlfelgen brauchen zur Sicherstellung des freien Laufs 3/8" Spurverbreiterungen.



Spurverbreiterungen finden Sie im Kapitel Räder und Felgen ab Seite 128.

Ausführung	Best.-Nr.
mit Bremsscheiben ohne Rillen und Querbohrungen	533328
mit Bremsscheiben mit Rillen und Querbohrungen	533329

Bremsbeläge für unsere Umrüstsätze auf Scheibenbremsen an der Hinterachse



Satz „Performance“ Bremsbeläge

Bei höherer Temperatur sinkt der Reibwert. Dieser Effekt lässt sich mit einer speziellen Belagsausrichtung vermindern. Performance Bremsbeläge haben auch bei hohen Temperaturen ausreichend hohe Reibwerte, um eine schnelle Verzögerung sicherzustellen. Diese Beläge können bis zu 450°C gefahren werden. Sie eignen sich für „Fast Road“ und „Competition“ Fahrzeuge.

Best.-Nr.
533351

Satz „Full Race“ Bremsbeläge

Diese Bremsbeläge sind ausschließlich für den Wettbewerbseinsatz mit sehr hohen Betriebstemperaturen bis zu 600°C gedacht und geeignet. Auf dem Rundkurs oder der Wertungsprüfung erzielen diese Bremsbeläge die besten Ergebnisse. Achtung: Diese Bremsklötze sind für den Straßenverkehr weder geeignet noch zugelassen, denn „Full Race“ Bremsbeläge verschleifen schnell.

Best.-Nr.
533355

BREMSBELÄGE

Normale, straßenzugelassene Bremsbeläge stellen einen Kompromiss zwischen Bremswirkung und Lebensdauer dar. Bremsbeläge mit E-Kennzeichnung sind auf lange Bremswirkung in niedrigen Temperaturbereichen ausgelegt, also den Betriebsbereich, den man real im Straßenverkehr abdeckt. Bremsfading entsteht, wenn Bremsen heiß werden. Mit steigender Temperatur im Bremssystem sinkt der Reibwert des Bremsbelages. Verstärkend kommt hinzu, dass bei weiter steigenden Temperaturen die Beläge Bestandteile ihres Bindemittels ausgasen. Dieses Gaspuffer zwischen Belag und Scheibe reduziert die Bremswirkung weiter. Spontane Abhilfe schafft eine Intervallbremsung, dauerhafte Abhilfe nur der Umbau auf belüftete Scheibenbremsen.



Bremsleitungssätze

Ausführung	Modell	Best.-Nr.
für linksgelenkte Modelle	TR5 und TR250, TR6 Vergasermotoren bis CC81078, TR6 P.I. Modelle bis CP76094 (1967-73)	26121
für linksgelenkte Modelle	TR6 Vergasermotoren ab CC81079, TR6 P.I. Modelle ab CP76095 (1973-76)	26123
für rechtsgelenkte Modelle	TR5, TR6 P.I. Modelle bis CP76094 (1967-73)	12265
für rechtsgelenkte Modelle	TR6 P.I. Modelle ab CP76095 (1973-75)	19532

Verstärkte Bremsbacken

Hinterachse – Competition Bremsbacken. Spezielle Materialzusammensetzung sorgt für maximale Verzögerung, die hohe Temperaturbeständigkeit vermeidet Bremsfading. Im Ergebnis wird mit verstärkten Bremsbacken eine wesentlich bessere Bremsleistung erreicht.



Best.-Nr.
294158



„A-Fin“ Bremstrommel

So werden auch Trommelbremsen richtig standfest! Bremstrommeln aus hochwertigem Aluminium mit eingeklebten Stahl-Lauflächen. Diese sogenannten „A-Fin“ Bremstrommeln führen zu einer optimierten Kühlung, somit wird selbst bei häufigem Bremsen eine konstante Bremswirkung erzielt und gleichzeitig das Fading vermindert.

- Kombination aus leichtem Aluminium und „Fins“, daher „A-Fin“
- patentiertes Bondingverfahren Schleuderguss / Alu
- vielfach verbesserte Hitzeableitung
- ultraleicht
- geringere ungefederte und rotierende Masse
- tolle Optik

Best.-Nr.
3288



Radbremsszylinder – Hinterachse

Wenn die vordere Bremse in ihrer Leistungsfähigkeit erheblich verbessert worden ist, können Sie mit der hinteren Bremse nachziehen. Wir empfehlen die Montage dieser Radbremszylinder an der Hinterachse der TR Modelle mit IRS. Der Durchmesser des Kolbens steigt von 18 auf 22 mm, die wirksame Querschnittsfläche steigt um 50%! Merkmal: Kolben mit 22 mm Bohrung.

Best.-Nr.
308169



Bremsenentlüfter

Vielfacher Testsieger: Unser Entlüftungs-Kit. Nach allen Arbeiten an der Bremse muss wenigstens der betroffene Kreis, besser das ganze System entlüftet werden. Alleine leicht und sicher Bremse und Kupplung entlüften. Dazu Entlüfterkit an Luftdruck anschließen (z.B. Reserverad) und die Bremsflüssigkeit durch die Leitung drücken lassen. Fertig. Blasenfrei! Durch den Magnet auf der Unterseite der Flasche ist ein problemloses Befestigen an Metallteilen möglich. Adapter im Kit:

- 25 mm-Deckel für Lockheed Systeme
- 27 mm-Deckel für VAG Systeme
- 44/45 mm-Deckel für Girling Systeme
- 46 mm-Deckel für Girling und ATE Systeme
- 3 Schläuche: 3,5 x 300 mm, 5,4 x 300 mm, 5,4 x 180 mm.

Zur automatischen Erneuerung/Entlüftung von hydraulischen Brems- oder Kupplungssystemen.

Best.-Nr.
21558



Zweikreis-Hauptbremszylinder

Paar Geberzylinder mit Waagebalken zur Verteilung des Bremsdrucks zwischen vorderen und hinteren Rädern – Bei einer normalen Bremsanlage wird die Bremskraftverteilung von Vorder- und Hinterachse im Hauptbremszylinder fix vorgegeben. Bei vielen Fahrzeugen wird die Bremskraft der Hinterachse allerdings auch lastabhängig durch eine Weiche im Hydrauliksystem gesteuert. Bei modernen Fahrzeugen werden solche Vorgänge durch das ABS geregelt. Ein aktives Eingreifen des Fahrers in diesen Prozess ist nicht möglich. Im Renn- und Rallye-Betrieb wird eine Bremse aber nicht nur zum Verzögern,

sondern auch als aktives Steuerelement genutzt. Durch eine geänderte Verteilung des Bremsdrucks der Hinterachse wird ein kontrolliertes „Übersteuern“ (Driften) ausgelöst ohne dem Vorderwagen zu viel an Geschwindigkeit wegzunehmen. Durch den hier geänderten Einlenkwinkel lassen sich so höhere Kurvengeschwindigkeiten erreichen. Die Lastabhängigkeit der Bremsanlage lässt sich hier mit einem Drehknopf im Armaturenbrett ändern.

Best.-Nr.
533983

Montagesatz

Für Zweikreis-Hauptbremszylinder mit Waagebalken – Dieser Satz beinhaltet die beiden Bremsflüssigkeitsbehälter samt Halterungen sowie vier Bremsschläuche mit Edelstahl-Ummantelung.

Best.-Nr.
533990

Drehknopf

Zum Regeln der Bremsdruckverteilung – Dieser Einsteller wird im Armaturenbrett eingebaut und ermöglicht es während der Fahrt das Verhältnis des Bremsdrucks der Hinterrad- zur Vorderradbremse durch einen Drehmechanismus zu verändern.

Best.-Nr.
533999





Silikon DOT 5 Bremsflüssigkeit

DOT 5 Silikon Bremsflüssigkeit hat den großen Vorteil nicht hygroskopisch zu sein – sie nimmt also kein Wasser auf, wie dies bei DOT 3 und DOT 4 der Fall ist. Das bedeutet einmal, dass die Qualität im Lauf der Zeit nicht abnimmt (keine Sicherheitsgefährdung durch Dampfblasenbildung bei alter, wasserhaltiger Bremsflüssigkeit und heißen Bremsen) und zweitens besteht auch keine Gefahr mehr von Rostbildung im Bremssystem.

Beim Auffüllen der Bremsflüssigkeit sollte möglichst die gleiche DOT-Zahl verwendet werden, um alle Unverträglichkeiten auszuschließen. Dabei ist die Herstellerangabe oder die Angabe auf dem Ausgleichsbehälter des Fahrzeugs wichtig. Vorsicht ist grundsätzlich auch bei unterschiedlichen Grundfarben geboten. So dürfen DOT 5 und DOT 5.1 auf keinen Fall gemischt werden. Stellen Sie vor der Verwendung von DOT 5 Bremsflüssigkeit sicher, dass alle Dichtungen und Schläuche hierfür freigegeben sind.

Füllmenge	Best.-Nr.
250 ml	14905
500 ml	12278
1 Liter	12279



Bremsflüssigkeit DOT 5.1

Um eine zu DOT 3 und DOT 4 kompatible Bremsflüssigkeit mit DOT 5-Spezifikationen zu erhalten, wurde die Bremsflüssigkeit DOT 5.1 auf Glykolbasis entwickelt. DOT 5.1 ist eine vollsynthetische Hochleistungs-Bremsflüssigkeit mit höherem Siede- und Nass-Siedepunkt auf Basis von Glykolen. Sie hat verbesserte Oxidations- und Korrosions-Inhibitoren für hydraulische Brems- und Kupplungssysteme gemäß Herstellervorschrift. DOT 5.1 kann problemlos mit DOT 3 und DOT 4 gemischt werden, allerdings verändern sich dadurch die Siedepunkte, was

berücksichtigt werden muss. Bitte beachten Sie: In keinem Fall darf DOT 5.1 Bremsflüssigkeit mit silikonbasierten Flüssigkeiten wie LHM oder DOT 5 vermischt werden.

- Trocken-Siedepunkt: 260 °C
- Nass-Siedepunkt: 180 °C.

Füllmenge	Best.-Nr.
500 ml	500253
1 Liter	500254
5 Liter	500255

Bremsenschutzspray

Weißes hochtemperatur- und hochdruckbeständige Schmier-, Trenn- und Korrosionsschutzpaste. Dieses Bremsenschutzspray verhindert bei vorbeugendem Einsatz Korrosion im Bremsbereich und Quietschgeräusche bei Trommelbremsanlagen. Kein Festbrennen und -fressen mehr. Extrem haftfest und beständig gegen Wasser, Laugen und Säuren. Temperaturbeständig bis +1200°C. 400 ml Sprühdose.

Best.-Nr.
497993



Caparo AP Braking Bremsflüssigkeit DOT 5.1

Die Vorteile von DOT 5.1: Abwärtskompatibel und mischbar mit DOT 3 und 4 Bremsflüssigkeiten. Hält trotzdem die hohen technischen Standards von DOT 5 ein. AP Braking DOT 5.1 ist eine auf Polyalkalen Glycol Ether und nicht auf Silikon basierende Flüssigkeit und ist kompatibel mit allen hydraulischen Bremssystemen, welche die Normen der SAE J1703/1704 erfüllen.

- Trocken-Siedepunkt: 260°C
 - Nass-Siedepunkt: 185°C
- 500 ml Flasche.

Best.-Nr.
502512



Castrol React Performance DOT 4 Bremsflüssigkeit

Castrol React Performance DOT 4 ist eine synthetische Hochleistungs-Bremsflüssigkeit. Sie besteht aus einer Mischung von Polyalkylenglykolethern, Boratestern und speziell ausgewählten Additiven. Castrol React Performance DOT 4 kann in allen Bremssystemen eingesetzt werden, insbesondere in solchen, welche unter extremen Bedingungen arbeiten. Nicht geeignet für Anlagen, wo eine mineralische Hydraulikflüssigkeit vorgeschrieben ist.

Eigenschaften:

Höhere Sicherheitsreserven dank extrem hohem Trocken-Siedepunkt. Durch geringere Wasseraufnahme wird das Absinken des Dampfblasenpunktes (Vapor Lock Point) verlangsamt. Die niedrige Viskosität bei kühleren Temperaturen sorgt für ein rasches Ansprechen der Bremsen. Optimale Verträglichkeit mit allen Dichtungsmaterialien und allen anderen Werkstoffen, die in Bremsanlagen eingesetzt werden. Mischbar mit Bremsflüssigkeiten DOT 3, DOT 4 und DOT 5.1.

Nicht mischbar mit Silikonbremsflüssigkeiten (DOT 5) und mineralischen Hydraulikflüssigkeiten. Leistungs-niveau: FMVSS 116 DOT 3/DOT 4, SAE J 1703, ISO 4925, JIS K 2233. 1 Liter Flasche.

Best.-Nr.
472095



Castrol React SRF Racing Bremsflüssigkeit

Castrol SRF ist eine Hochleistungs-Bremsflüssigkeit, die speziell für die extremen Anforderungen im Motorsport entwickelt wurde. Eine einzigartige und patentierte Castrol Formulierung und die Verwendung von hochentwickelten Substanzen garantieren maximalen Produktnutzen unter anforderungsreichsten Bedingungen. Castrol React SRF Racing übertrifft US Federal Standards FMVSS 116 DOT 3 und DOT 4, ISO 4925, JIS K2233 und SAE J 1703. Die Komprimierbarkeit von Castrol SRF ist äußerst gering und entspricht derjenigen von herkömmlichen DOT 3 und DOT 4 Bremsflüssigkeiten. Sie kann deshalb in jedes Bremssystem ohne Mineralölvorschrift eingefüllt werden.

Castrol SRF darf mit allen herkömmlichen DOT 3 und 4-Bremsflüssigkeiten gemischt werden. Das Nachfüllen mit einer anderen Bremsflüssigkeit reduziert allerdings die Leistung von Castrol SRF. Castrol SRF ist im Gegensatz zu reinen Silikon-Bremsflüssigkeiten leicht hygroskopisch. Wasserdampf wird absorbiert und verteilt. Dadurch wird Bremsversagen vermieden, sofern sich der Nass-Siedepunkt nicht dem kritischen Wert von 264°C nähert. 1 Liter Flasche.

Best.-Nr.
329098

Für:
MOTORENÖL,
GETRIEBEÖL,
HINTERACHSÖL,
LENKUNGSFETT,
UND WEITERE
SPEZIALITÄTEN

Mit dem

Limora Ölfinder

das richtige Öl finden.
Alle Automarken, alle Motorradmarken.
[Limora.com/oelfinder](https://limora.com/oelfinder)



1. Wählen Sie aus den beiden Pop up-Menüs Ihre **Marke** und Ihr **Modell**.

2. Wählen Sie den **Einsatzzweck** für das Öl. Schon werden passende Öle angezeigt. Bei mehreren Möglichkeiten werden alle Alternativen gelistet. Jetzt sind Sie nur noch einen Mausklick von Ihrer Bestellung entfernt!

LIMORA

Erhalten, was bewegt.

Felgen und Räder

Das Rad ist eines der wichtigsten Teile jedes Fahrzeugs. Es ist nicht nur erforderlich um erzeugte Energie in „Rollenergie“ umzusetzen, sondern auch ein sicherheitsrelevantes Bauteil.

Aber nicht nur das. Neben den zum Teil kunstvollen Kreationen von Fahrzeugkarosserien, mit denen sich Designer wie Michelotti oder Bertrone einen Namen machten, war die Gestaltung des Rads das I-Tüpfelchen an jedem Fahrzeug. Neben den Ansprüchen eines gefälligen Designs, spielt heute der Sicherheitsaspekt die wichtigste Rolle. Ein Rad muss enorme Energien aufnehmen. Daher sind verwendete Materialien und Konstruktionen ausschlaggebend für eine stabile und sichere Felge.

Die Annahme, dass ein klassisches Speichenrad diesen Aspekt nicht erfüllt, stimmt so nicht. Durch die „Zuglastung“ der Speiche (Stahl oder Edelstahl) wird die Energie abgefangen. Wir bieten Ihnen hier ein reichhaltiges Sortiment an Felgen, Komplettträgern und entsprechendem Zubehör.





MWS/Dunlop Speichenräder

Seit über 50 Jahren das Speichenrad für den britischen Klassiker. Jede Felge wird vor Auslieferung von Hand geprüft.

Oberflächen: Handpolierte Verchromung von hochqualifizierten Fachleuten. Vernickelt in der Duplex-Methode. Zur Verbesserung der Widerstandsfähigkeit gegen Rost wird eine zusätzliche mikroporöse Vernickelung vor der Verchromung aufgebracht. Verarbeitung nach internationaler Norm ISO 1456-1988 (E) Service Condition (4).

Die lackierten Felgen sind unter Verwendung der Cathodic Electrophoretic Technology mit einer Spezial-Grundierung behandelt. Dadurch erhält man einen hervorragenden Rostschutz. Danach folgt die eigentliche Lackierung in Silbergrau bzw. in Schwarz. Bei einem Salzwasser-Sprühtest (ASTM B 117) hielt diese Oberfläche länger als 840 Stunden.

Speichen: Verchromte Felgen haben grundsätzlich Speichen aus Edelstahl, lackierte Felgen sind mit lackierten Speichen ausgerüstet.

Montage: Jeder Speichenfelge liegt eine Montageanleitung bei.

Tiefbett Felgen: Bei Verwendung von Tiefbett-Felgen sind Modifikationen an den Kotflügeln erforderlich. Wir empfehlen einen Umbau auf verbreiterte Kotflügel. Tiefbett-Felgen werden ohne ABE geliefert. Dies schließt jedoch eine TÜV Abnahme im Einzelfall nicht aus. Die abgebildeten Zentralverschlussmutter sind nicht im Lieferumfang enthalten.



Wir liefern ausschließlich das Original MWS/Dunlop Speichenrad mit 3 Jahren Garantie.



Speichenrad 4,5J x 15"

Speichen: 60, Einpresstiefe: 19,00 mm,
Gewicht: 7.20 kg, Traglast: 310 kg.

Ausführung	Best.-Nr.
verchromt	1595
silbern lackiert	2021
schwarz lackiert	511546





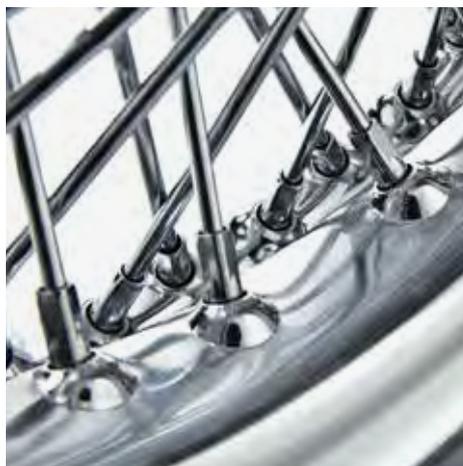
Speichenrad 5,5J x 15"

Speichen: 72, Einpresstiefe: 13,00 mm,
Gewicht: 9,70 kg, Traglast: 450 kg.

Ausführung	Best.-Nr.
verchromt	201870
silbern lackiert	2727
schwarz lackiert	500029

Speichen: 72, Einpresstiefe: 22,00 mm,
Gewicht: 10,00 kg, Traglast: 560 kg.
Competition Felge mit höherer Traglast.

Ausführung	Best.-Nr.
verchromt	215192
silbern lackiert	316289





Speichenrad 5,5J x 15"

Speichen: 70, Einpresstiefe: -10,00 mm,
Gewicht: 8.25 kg, Traglast: 450 kg.
Bitte beachten Sie: Diese Tiefbettfelge ist
bei TR6 Modellen nur mit Kotflügelverbrei-
terungen verwendbar.

Ausführung	Best.-Nr.
verchromt	2720
silbern lackiert	316547
schwarz lackiert	500028





Speichenrad 6.0j x 15"

Speichen: 70, Einpresstiefe: -10,00 mm,
Gewicht: 9.75 kg, Traglast: 450 kg.
Bitte beachten Sie: Diese Tiefbettfelge ist
bei TR6 Modellen nur mit Kotflügelverbrei-
terungen verwendbar.

Ausführung	Best.-Nr.
verchromt	202164
Edelstahl	510518
silbern lackiert	316169
schwarz lackiert	492238





Leichtmetallrad „Mini-Lites“

Mit 8 Speichen im klassischen „Mini-Lite“ Look. Minator Leichtmetallfelgen im Stile der „Mini-Lites“ sind die attraktive Alternative zu Stahlscheiben- und Speichenrad.

Bei jeder Felge sind Einpresstiefe und Tragfähigkeit eingepreßt, insofern ist eine TÜV Eintragung im Einzelfall möglich.

- Felgengröße: 5,5J x 15"
- Aufnahme: Zentralverschluss
- Einpresstiefe: 16 mm
- Gewicht: 10,2 kg
- Traglast: 400 kg

Ausführung	Best.-Nr.
silbern lackiert	16384
anthrazit lackiert	16387





Klassische Leichtmetallfelge im sportlichen 8-Speichen Look

Die sportlichsten MG und TR der 60er und 70er Jahre führen dieselben Leichtmetallfelgen. Nach dem Vorbild der originalen Mini-Lite-Felge wird diese technisch und optisch sehr gut reproduzierte Alufelge gegossen und spanabhebend nachbearbeitet. Sehr gute Qualität, eintragungsfähig mit Hilfe des mitgelieferten TÜV-Zertifikats.

Die Felgen sind für viele Modelle in unterschiedlichen Breiten und Einpresstiefen lieferbar. Eine neutrale Mittelkappe gehört zum Lieferum-

fang. Karosseriemodifikationen sind nicht nötig. Dieses Alurad kann mit schlauchlosen Reifen gefahren werden.

- Felgenreöße: 5,5J x 15"
- Farbe: silbern lackiert mit poliertem Felgenrand
- Lochkreis: 4 x 114,3 mm
- Einpresstiefe: 15 mm
- Gewicht: 6,2 kg

Best.-Nr.
519643

Radmutter

Für Leichtmetallrad 519643. Verchromt mit 7/16" UNF Gewinde und 60° Kegelsitz.

Best.-Nr.
348834



Leichtmetallrad D-Type 6,0j x 15"

Bei diesen Felgen handelt es sich um exakte Nachbauten der legendären D-Type Leichtmetallfelgen, die von Jaguar bei D-Type und „lightweight“ E-Type Rennfahrzeugen verwendet wurden. Die Felgen werden mit neuen Werkzeugen aus einem Stück gefertigt und mit modernster CNC Technik bearbeitet.

- Felgenreöße: 6,0j x 15"
- Aufnahme: Zentralverschluss
- Einpresstiefe: -6 mm
- Gewicht: 10,5 kg
- Traglast: 425 kg.

Ausführung	Best.-Nr.
silbern lackiert	487077

Spurverbreiterungen

3 mm stark – für 4- und 5-Loch Felgen mit einem Lochkreis von 95 bis 121 mm. Satz mit zwei Stück.

Best.-Nr.
14977

6 mm stark – für 4-Loch Felgen mit einem Lochkreis von 95 bis 115 mm. Satz mit zwei Stück.

Best.-Nr.
315658



5-Speichen Alufelge

Klassische 5-Speichen Alufelge mit schwarzen Speichen und poliertem Felgenbett.

- Aufnahme: Bolt-on
- Lochkreis: 4 x 114,3 mm

Größe	Einpresstiefe	Montagetiefe	Gewicht	Best.-Nr.
6,0j x 15"	8 mm	97 mm	8,4 kg	339137
7,0j x 15"	- 3 mm	105 mm	8,6 kg	339138

Radmutter

Für Leichtmetallfelgen 339137 und 339138. Verchromte Mutter mit 7/16" UNF Gewinde und zylindrischem Sitz.



Best.-Nr.
339141



Umbausatz für Speichenräder

Limora Umbausätze beinhalten vier Speichenradadapter mit 8 TPI Gewinde sowie alle benötigten Kleinteile. Die entsprechenden Speichenfelgen und Zentralverschlussmutter gehören nicht zum Lieferumfang und müssen separat bestellt werden.

Best.-Nr.
307067

RADBOLZEN KÜRZEN

Beim Umbau von Stahlfelgen auf Speichenräder ist es unbedingt erforderlich, die Radbolzen der Stahlfelgen soweit zu kürzen, dass Sie bündig mit der Mutter des Speichenradadapters abschließen. Wir empfehlen, die Verschraubung mit 90 Nm anzuziehen und dann die Radbolzen passend abzuflexen. Mit einem Körnerpunkt auf der Nahtstelle oder einem Punkt

mit Sicherungslack lässt sich überprüfen, ob sich die Verschraubung losarbeitet. Eine sichere Befestigung des Rades ist nur gewährleistet, wenn das Rad vollständig auf dem Konus des Adapters aufliegt. Stößt die Felge gegen die zu langen Stehbolzen, ist das Rad nicht sicher befestigt. Es läuft nicht rund und kann sich leicht losarbeiten.



Verchromte Zentralverschlussmuttern aus britischer Fertigung

Sie können zwischen Flügelmuttern mit zwei oder drei Flügeln wählen, mit denen die meisten Fahrzeuge ab Werk ausgestattet waren, und den, vom deutschen TÜV vorgeschriebenen, Achtkantmuttern.

Achtkantmutter

Ausführung	Seite	Best.-Nr.
mit Triumph Logo	links	488356
	rechts	488355
ohne Logo	links	9373
	rechts	1223

Flügelmutter

Ausführung	Seite	Best.-Nr.
mit 2 Flügeln und Triumph Logo	links	295430
	rechts	295431
mit 2 Flügeln	links	615
	rechts	614
mit 3 Flügeln	links	9746
	rechts	9743



Komplettäder

Speichenfelgen exakt auszuwuchten erfordert Erfahrung und Know-How. Um Ihnen Lauferei abzunehmen, und die Sicherheit fachgerechter Arbeit zu geben, bieten wir auch Komplettäder an. Die Rad-Reifenkombination ist elektronisch ausgewuchtet und natürlich mit dem korrekten Luftdruck befüllt. Wir liefern unsere Komplettäder ausschließlich mit Original Dunlop MWS Speichenrädern, dem Erstausrüster vieler klassischer Fahrzeuge der 50er und 60er Jahre.

verchromt, 5,5l x 15" mit 72 Speichen

Reifen	Best.-Nr.
185/80HR15 93H Michelin XVS-P	485487
185/80R15 91V Vredestein Sprint Classic	485488
165 R15 86H Vredestein Sprint Classic	509530
185/80VR15 Dunlop SP Sport	513015
185/70HR15 Vredestein Sprint Classic Weißwand	530359

schwarz lackiert, 6,0l x 15" mit 70 Speichen

Reifen: Dunlop Sport 195/60R15 88H	Best.-Nr.
Komplettad mit Tiefbettfelge – insofern nur mit Kotflügelverbreiterungen verwendbar	527647

Alle Komplettäder im Überblick online unter Limora.com/Komplettreeder





Noch mehr tolle Teile!

Finden Sie weitere Zubehörteile in einem unserer drei neuen Zubehör-Prospekte.

Bestellen Sie kostenlos den Scheinwerfer-, Spiegel-, oder Leichtmetallräder-Prospekt.

Scheinwerferprospekt
Best.-Nr. 533768

Leichtmetallräder-Prospekt
Best.-Nr. 538771

Spiegelprospekt
Best.-Nr. 532563

LEMORA

Erhalten, was bewegt.



Thor Schonhammer mit Kupfer/Leder Kopf und Holzgriff

Der Klassiker aus reinem Kupfer und Wasserbüffelleder: Die Masse des Hammers ergibt die kinetische Energie für kraftvollen Einsatz, das relativ weiche Leder des Hammerkopfes nimmt Energie punktuell auf, auch fein bearbeitete oder verchromte Flächen werden nicht beschädigt. Deshalb löst man Verschraubungen von Zentralverschlussrädern mit diesem Hammer.

Die Thor Hammerschmiede ist eine traditionsreiche britische Manufaktur, die schon immer Werkzeuge auch für Jaguar, Triumph und MG hergestellt hat. Der Schonhammer ist in zwei Größen erhältlich.

Länge	Kopf ø	Gewicht	Best.-Nr.
305 mm	38 mm	1070 g	878
	44 mm	1600 g	287388

Thor Schonhammer mit Aluminiumkopf und Holzgriff

Dieser schwere Schonhammer wird an den gleichen Stellen eingesetzt wie die Schonhämmer aus Kupfer oder Messing.

Die Aluminiumeinsätze sind auswechselbar und erlauben eine lange Verwendung des Werkzeugs. Der Gussträger für die Aluminiumeinsätze erlaubt ein hohes Gewicht und damit eine hohe Schlagkraft des Hammers.

Länge	Kopf ø	Gewicht	Best.-Nr.
270 mm	32 mm	630 g	2183





Reifenventilkappen

Verchromt mit „TR“ Logo. Satz mit vier Stück.

Best.-Nr.

312001



Verchromt mit Union Jack Logo. Satz mit vier Stück.

Best.-Nr.

478517



Felgenband

Seit den zwanziger Jahren wurde das Felgenband werkseitig für Speichenfelgen verwendet. Lange Zeit stand die Produktion still, doch mittlerweile schätzt man die Funktionalität dieses im Prinzip einfachen Gummibandes für klassische Speichenräder wieder. Es wird um die Felge gespannt und schützt den Schlauch.

Räder

15"

Best.-Nr.

336225

Schlauch

Ausführung

für 165 x 15" Räder

für 185 x 15" Räder

Best.-Nr.

205290

206365





Schlagschlüssel

Für Achtkant-Zentralverschlussmutter.

Best.-Nr.
213169

Schlagschlüssel aus Multiplex

Für Flügelmutter mit zwei Flügeln.

Best.-Nr.
327498

Radmutternschlüssel

Ausführung	Best.-Nr.
mit 650 mm langem Hebel, für Achtkant-Zentralverschlußmutter	326088
mit 680 mm langem Hebel, für Flügelmutter mit 2 Flügeln	326089

Schlagschlüssel

Für Achtkant-Zentralverschlussmutter.

Best.-Nr.
671



Speichenschlüssel

Speichenschlüssel zum Nachspannen gelöster Speichen. An heutigen Felgen sind die Nippel gegen Verdrehen gesichert. Wenn sich aufgrund von Überlastung die Speichennippel in die Felge gedrückt haben, können Sie mit dem Speichenschlüssel kurzzeitig eine Fahrbarkeit wieder herstellen. Die Felge muss aber getauscht oder professionell instand gesetzt werden.

Für Zentralverschlußmuttern

Typ	Länge	Best.-Nr.
Standard	175 mm	11321
verstärkte Ausführung	165 mm	220677

Speichenradbürste

Praktische und stabile Rundbürste mit Holzgriff, Länge: 380 mm.

Best.-Nr.
7339

Spezialwerkzeug mit 3/4" Antrieb

Für Achtkant-Zentralverschlußmuttern. Dieses Spezialwerkzeug wird aus einer hochfesten Aluminiumlegierung gefertigt und ist dadurch leicht und auch sehr stabil. Durch die einfache Handhabung sind Beschädigungen an den Achtkant-Zentralverschlußmuttern so gut wie ausgeschlossen.

Best.-Nr.
479748

Fahrzeugelektrik und Zündanlage

Plus an Masse oder Minus an Masse, das ist hier die Frage. Anfang des 19. Jahrhunderts, nach der Erfindung des Telegraphen, wurde die Erde als Pluspol gewählt. Der Telegraph hatte nur einen Draht und der war Minus gepolt. Der Grund ist wohl da zu suchen, dass das geerdete Pluskabel nicht so stark korrodiert.

Nun hat aber ein Fahrzeug, bedingt durch die verbauten Gummiereifen, keine Erdung. Da am Anfang der automobilen Entwicklung es weder Transistoren, Kondensatoren oder Dioden gab, die polarisiert waren, war es eigentlich egal, ob das Chassis plus- oder minus gepolt war. So gab es Länder wie England, die bis Mitte der 1960er Jahre an der positiven Erdung festhielten. Nachdem die ersten Radios nicht mehr mit Röhren sondern mit Transistoren bestückt wurden, wirkte sich eine Plus-Polung als nicht vorteilhaft aus, so dass sich „Minus an Masse“ als Polung weltweit durchsetzte.

Eine zentrale Rolle, die erst das Betreiben eines Fahrzeugs möglich macht, spielt das elektrische Bordnetz. Ein Kraftwerk, der Verbrennungsmotor, erzeugt dabei über einen Generator (Lichtmaschine) Strom der in einer Batterie zwischengelagert wird. Aus diesem „Zwischenlager“ holt sich der Motor wiederum die elektrische Energie, die er selbst braucht. Aber auch andere „Verbraucher“ wie Licht oder Heizung, um nur einige zu nennen, nehmen sich hier ihren Anteil. Erst das perfekte Zusammenspiel von den im Bordnetz befindlichen Komponenten wie Schalter, Zündverteiler, Lichtmaschine, Batterie, Relais und vielem mehr, ermöglichen das einwandfreie Funktionieren eines Fahrzeugs.

Ob eine 123 Zündanlage mit Zündkennfeld, ein Hochleistungsanlasser, ein modernes ECU (Electronic Control Unit) mit integriertem Zündverteiler zur Motorsteuerung oder ein simpler Ein/Ausschalter, alles das finden Sie bei uns.







123 Zündanlage

Eine leistungsfähige Zündanlage ist die Basis nicht nur für den soliden Alltagsbetrieb, sondern auch für jede leistungssteigernde Maßnahme. Eine intelligente elektronische Zündanlage ist deshalb eine gute Wahl.

Je höher der Motor dreht, desto früher muss gezündet werden. Während sich Ihr Verteiler auf Hilfskonstruktionen mit Federn und Gewichten oder windige Unterdruck-Konstruktionen verlassen muss, kann die 123 die Zündung exakt so einstellen, wie es die Drehzahl verlangt. Die gesamte Zündkurve ist auswählbar, bei den Modellen USB oder Bluetooth sogar frei programmierbar.

Die wichtigsten Eigenschaften der elektronischen 123 Zündanlage auf einen Blick:

- Die 123 ist eine vollständige elektronische Kennfeldzündanlage.
- Die gesamte Zündelektronik ist in einem Verteilergehäuse untergebracht, so dass Sie Ihren alten Verteiler ohne großen Aufwand gegen eine 123 ersetzen können. Die Optik bleibt dabei nahezu im Originalzustand.
- Die Verstellung des Zündzeitpunktes erfolgt rein elektronisch und ist daher keinem Verschleiß unterworfen. Lediglich Verteilerfinger und Kappe können noch verschleifen und sollten alle 30.000 Kilometer getauscht werden.
- Über die Schnittstelle liefern USB und Bluetooth bei laufendem Motor Informationen über Kurbelwelldrehzahl, Druck im Saugrohr, Zündzeitpunkt, Temperatur in der Zündanlage und die Stromaufnahme der Zündspule. Die zugehörige Software zeigt diese Daten auf einem „virtuellen Armaturenbrett“ an.
- Die 123 gleicht Beschleunigungsunterschiede zwischen einzelnen Zylindern automatisch aus und sorgt somit für einen „weicheren“ Motorlauf. Im Motorsport wird diese Technik als „Spark Balancing“ bezeichnet.

Die 123 Zündanlage ist für alle 6-Zylinder Motoren lieferbar. Es sind drei verschiedene Versionen lieferbar. Sie unterscheiden sich nur in der Art der Zündkurvenanpassung:

1. 123 Zündanlage mit 16 fest eingestellten Zündkurven, aus denen Sie auswählen können.
2. 123 USB: Über USB frei programmierbare Zündkurven, zwei Stück im Gerät verfügbar, während der Fahrt wechselbar.
3. 123 Bluetooth: Über Bluetooth zu programmierende Zündkurve. Zusätzlich umfangreiche Motorüberwachungsfunktionen.
4. Über den entsprechenden App Store ist es möglich eine App (123\Tune+) für ihr Smartphone, Tablet bzw. Notebook herunterzuladen. So lassen sich die Parameter auch unterwegs komfortabel und einfach bearbeiten. Die Verbindung erfolgt dabei über die Bluetooth Schnittstelle.



Mit 16 fest programmierten Zündkurven

Typ	Best.-Nr.
Minus an Masse	485464

Frei programmierbar

Modell	Best.-Nr.
USB Schnittstelle	492152
Bluetooth Schnittstelle	512387

BEIM EINBAU...

Beim Einbau einer 123 Zündanlage in Triumph-Fahrzeugen muss beachtet werden, daß die Zündanlagen keinen Antrieb für den mechanischen Drehzahlmesser haben. Insofern muss zusätzlich ein vollelektronischer Drehzahlmesser verbaut werden.



Drehzahlmesser

Nachbau des Smiths Drehzahlmessers mit elektronischem Antrieb und flachem Glas. Dieser Drehzahlmesser ist ein Neuteil. Die Funktionsweise ist „vollelektronisch“ und ersetzt den originalen, mechanischen Drehzahlmesser z.B. in Verbindung mit einer 123 Ignition Zündanlage.

Ausführung	Modell	Best.-Nr.
RN2413/00	TR5 und TR250 (1967-68) • TR6 bis September 1972: Vergasermodele bis CC85737, P.I. bis CP77718	533602
RN2414/00	TR6 ab September 1972: Vergasermodele ab CF1, P.I. ab CR1	533604





Lumenition Optronic Zündmodul und Verteilerkit

Für Lucas Verteiler – Der Lumenition Optronic Zündanlage liegt eine mehr als zwanzigjährige Erfahrung zugrunde. Sie ist unserer Meinung nach eines der zuverlässigsten Zündsysteme auf dem Markt.

Bei Lumenition wird ein Infrarotstrahl als Schalter verwendet. Insofern sind Lumenition Zündungen gegen Hitze, Lichteinstrahlung,

Magnetismus und Schmutz unempfindlich.

Die Lumenition Optronic Zündanlage bietet folgende Vorteile: Geringerer Kraftstoffverbrauch, längere Haltbarkeit der Zündkerzen, weniger Schadstoffe, besseres Startverhalten, schnellere und sanftere Beschleunigung, sowie längere Wartungsintervalle.

Zur Umrüstung werden zusätzlich eine passende Zündspule und ein spezielles Verteilerkit benötigt. Die Anlage kann noch durch einen einstellbaren, elektronischen Drehzahlbegrenzer erweitert werden.

Funktionsweise: Der optische Schalter richtet einen Infrarotstrahl von seinem Geber auf seinen Deflektor, dadurch wird der Deflektor eingeschaltet. Die rotierende Segmentscheibe, die an der Verteilerwelle angebracht ist, unterbricht den Strahl, hierdurch wird der Deflektor ausgeschaltet. Dieses konstante Ein- und Ausschalten steuert einen im Zündmodul befindlichen elektronischen Schalter, der wiederum die Zündspule ein- und ausschaltet und dadurch an den Zündkerzen einen Funken hervorruft. Die einzelnen Zylinder zünden somit in perfekter Folge und der Motor behält während seiner gesamten Lebensdauer eine fehlerlose Zündeneinstellung. Falls beim Einbau ein Kontaktstift in ein falsches Verbindungsloch gesteckt wird, können Sie unter der Artikelnummer 355475 ein Spezialwerkzeug bestellen, um die Kabel wieder zu lösen.

Artikel	Best.-Nr.
Zündmodul	313606
Verteilerkit	313608



Pertronix Ignitor Zündanlage

Für Lucas Verteiler – Pertronix Ignitor Zündanlagen haben sich seit über 30 Jahren im Alltag und im Rennsport bewährt. Der wartungsfreie und zuverlässige Ignitor ersetzt die Unterbrecherkontakte bei konventionellen Verteilern bzw. die Zündmodule bei anfälligen elektronischen Zündanlagen. Die Optik des Originals bleibt unverändert, denn der Ignitor sitzt versteckt unter der Verteilerkappe. Die Spannung die bei den Zündkerzen ankommt, wird nahezu verdoppelt, denn die Ladezeit der Zündspule wird optimiert. Die rotierenden Kobalt-Magneten steuern den integrierten Hall-Geber. Somit gibt es kein „Abbrennen“ der Kontakte bzw. keinen Verschleiß mehr. Das einzige bewegliche Teil ist die Verteilerwelle. Ist diese eingelaufen, wird das durch den Ignitor problemlos kompensiert. Das Zündmodul ist komplett in Epoxydharz vergossen und somit gegen Schmutz, Öl und Feuchtigkeit geschützt. Der Einbau ist einfach und unkompliziert: einmal montiert brauchen Zündung und Schließwinkel nicht mehr eingestellt werden.

Best.-Nr.
286803



Lumenition Magnatronic Zündanlage

Für Lucas Verteiler – Lumenition Magnatronic Zündanlagen ersetzen die Zündkontakte und den Kondensator. Somit ist die Zündanlage wartungsfrei. Das magnetische System bietet die Vorteile des Optronic Zündsystems und erhöht zusätzlich die Motorleistung. Einfacher Einbau. Nur für negativ geerdete Fahrzeuge verwendbar.

Best.-Nr.
320587



Pertronix „Flame-Thrower“ Hochleistungszündspulen

Üblicherweise sind Zündspulen mit Bitumen vergossen. Pertronix bietet zwei Alternativen. So gibt es mit Öl gefüllte Zündspulen, die Wärme sehr gut ableiten und mit Epoxidharz gefüllte, die gegen Vibrationen, wie zum Beispiel im Offroad- oder Sportbereich auftretend, absolut unempfindlich sind. Eine „Flame-Tower“ Zündspule von Pertronix kann

mit einem Primärwiderstand von 3 bzw. 1.5 Ohm einen Funken bis zu 40.000 Volt erzeugen. An der verbundenen Zündkerze entsteht in diesem Moment ein Hochspannungsüberschlag. Ein neuer Zündfunke ist geboren. Achtung, da es sich hier um Hochspannung handelt, entstehen Spannungen die Gefahr für Gesundheit und Leben bedeuten können.

3 Ohm Primärwiderstand

Modell	Gehäuse	Füllung	Best.-Nr.
TR5/250, TR6 Vergasermodele bis CC85737, TR6 P.I. bis CP77718	verchromt	Öl	486253
	schwarz		486254
	verchromt	Epoxidharz	530867
	schwarz		486256

1,5 Ohm Primärwiderstand

Modell	Gehäuse	Füllung	Best.-Nr.
TR6 Vergasermodele ab CF1, TR6 P.I. ab CR1. Merkmal: Vorlast-Widerstand ist im Kabel vom Sicherungskasten zur Zündspule	verchromt	Öl	486251
	schwarz		486252
		Epoxidharz	486255



Zubehör Pertronix Hochleistungszündspulen

	Best.-Nr.
Halter Zündspule – verchromt	328314
Aufkleber – auf Zündkabel „Zündfolge“ bei 6 Zylinder Motoren	293473
Aufkleber – für Zündspule mit „Lucas“ Schriftzug	14567



Zündkabelsatz

Silikon Hochleistungsausführung für Lucas Verteiler – Unsere Hochleistungszündkabelsätze bestehen aus Silikonmantel, Fiberglas-kern, Widerstandsträger und gewickeltem Edelstahl-draht. Temperaturfestigkeit, exakte Widerstandswerte, funktionsgerechte Funkentstörung und hohe Zugfestigkeit erfüllen alle Anforderungen, die an moderne Zündkabel gestellt werden.

- Querschnitt: 8,0 mm²
- Widerstand: 5.6kOhm pro Meter (nominell)
- Temperaturbeständigkeit: -40 bis +220°C
- Test Spannung: 8.0 mm Durchmesser Silikon - 35.0 - 40.0 kV RMS BDV
- Spezifikation: Freigabe nach ISO3808: 2002(R) Klasse E Typ 4

Best.-Nr.
13478



Lucas Hochleistungszündspule

Modell	Best.-Nr.
Ausführung für Verwendung ohne Vorlast-Widerstand. 2,8 Ohm Primärwiderstand, TR5/250, TR6 Vergasermodelle bis CC85737, TR6 P.I. bis CP77718	2422
1,4 Ohm Primärwiderstand, TR6 Vergasermodelle ab CF1, TR6 P.I. ab CR1. Merkmal: Vorlast-Widerstand ist im Kabel vom Sicherungskasten zur Zündspule	320060

ZÜNDSPULEN

...haben einen Positiv- („+“) und einen Negativ-Anschluss („-“) an den Niederspannungsanschlüssen. Grund dafür ist, dass Zündspulen die gleiche Polarität wie die Fahrzeugelektrik haben müssen: Ein polverkehrtes Anschließen der Zündspule würde den Zündfunken erheblich schwächen. Das Kabel zwischen den Zündkontakten und dem Niederspannungsanschluss an der Zündspule (Niederspannungsleitung) sollte so verbunden werden, dass die Polarität derjenigen im Fahrzeug entspricht. Wenn Sie also einen frühen „Positive Earth“ Engländer auf „Negative Earth“ umbauen, sollten Sie die Spule in der Halterung um 180 Grad drehen und die Niederspannungsleitung mit dem Negativ-Anschluss verbinden.





Champion Zündkerzen

Bei der Wahl einer Zündkerze kommt es nur auf eins an: Bringt sie dieselbe Leistung wie das Original. Ab sofort wird es leichter für Sie, denn es gibt nur noch ein Programm, aus dem Sie wählen müssen: Champion OE. Ein Angebot fortschrittlichster Zündkerzen, von denen jede einzelne garantiert mit den im Neuzustand eingebauten Zündkerzen identisch oder gleichwertig ist.

- Gleicher Kraftstoffverbrauch
- Gleiche Emissionen
- Gleiche Lebensdauer
- Gleiche Leistung

Champion ist weltweit führend bei der Entwicklung von Zündkerzentechnologien für Kfz-Hersteller. Deshalb ist garantiert jede einzelne Zündkerze in der neuen Champion OE-Reihe als Originalteil erfolgreich geprüft.

Ausführung	Best.-Nr.
N9YC mit Standard Wärmewert	14678
N12YC mit höherem Wärmewert	204836

NGK Zündkerzen

Kaum ein Auto kommt heutzutage ohne NGK Zündkerzen auf den Markt. Um dieses hohe Qualitätsniveau auch bei Wartung und Reparatur von Benzinmotoren zu halten, empfiehlt sich beim Zündkerzen-Austausch Original NGK Markenzündkerzen zu verwenden.

Ausführung	Best.-Nr.
BPR6ES mit Standard Wärmewert	6915
BPR5ES mit höherem Wärmewert	12041
BPR7ES mit niedrigerem Wärmewert	214008

Zündkerzenhalter

für sechs Zündkerzen, aus Aluminium mit gebürsteter Oberfläche. Sorgt für die Beibehaltung korrekter Elektrodenabstände.

Best.-Nr.
489455





Zündkontakte

Verstärkte Version für den Lucas Verteiler. Zweiteilige Ausführung ausschließlich für Verteiler mit Stift auf der Grundplatte.

Best.-Nr.
3467

Verteilerfinger

Verbesserte Version für den Lucas Verteiler.

Best.-Nr.
492512



Zündzeitpunktstange

Mit der Zündzeitpunktstange lässt sich überprüfen, ob der Verteiler die Zündung frühverstellt. Die Stroboskoplampen funktionieren alle gleich. Von der Bordspannung versorgt, nimmt die Stange induktiv am Zündkabel das Signal ab. Im Gleichtakt mit der Zündung blitzt eine Xenonlampe. Richtet man den Blitz nun auf die Skala (entweder auf der Riemenscheibe oder auf der Schwungscheibe), kann man ablesen, wie sehr sich die Zündung verstellt. Die Frühverstellung ist beim Gasgeben sichtbar und beträgt bei einigen Fahrzeugtypen bis zu 30°. Die Stroboskoplampen arbeiten mit



12 Volt Bordspannung und werden in der Regel an die Bordbatterie angeschlossen.

Profi-Ausführung mit stabilem Metallgehäuse. Arbeitet induktiv und blitzt hell mit Xenon-Licht. Eine zusätzliche Digitalanzeige zeigt Voltzahl, Drehzahl, Schließwinkel und Zündzeitpunktverstellung. Die max. Abweichung beträgt nur 0,7%.

Best.-Nr.
480895



Ein relativ häufiger Umbau aus früheren Tagen war die Umrüstung auf Mallory Verteiler. Wir führen alle Teile für Mallory Verteiler ab Lager:

Artikel	Best.-Nr.
Verteilerkappe	313422
Zündkontakte	
– Standard Ausführung mit 0,624 kg Federspannung	210805
– Verstärkte Ausführung mit 1,077 kg Federspannung	313424
Kondensator	313425



Hochleistungsanlasser

Die Entwicklung von elektrischen Antrieben ist in den letzten Jahren evolutionär riesige Schritte gegangen. Heutige Startermotoren drehen mit niedrigeren Startströmen viel schneller und mit einem höheren Drehmoment als die damaligen Anlasser.

Die aktuellen Starter sind erheblich leichter, je nach Modell bis zu 2 kg, und ermöglichen die Verwendung einer erheblich kleineren (z.B.) AGM Batterie. Hier lassen sich ohne große Investition schnell weitere 5 kg einsparen. Die Startermotoren werden für uns von

einer Manufaktur in Mittelengland gefertigt und individuell an die einzelnen Modelle angepasst. Diese Art der Fertigung in Kombination mit sorgfältig ausgewählten Basisprodukten erlaubt ein qualitativ hervorragendes Produkt zu einem attraktiven Preis. Außerdem sind auf diese Art auch Anpassungen an individuelle Bedürfnisse möglich.

Ausführung
Leistung: 1,0 kW

Best.-Nr.
317761

Distanzscheibe

Zur Justierung des Hochleistungsanlassers.

Best.-Nr.
21379

Drehstromlichtmaschine

Neuteil. Nachbau der Lucas 18ACR Typ Lichtmaschine mit 45 Ampere. Die Lichtmaschine entspricht optisch 1:1 dem Original und ersetzt alle Lucas Generatoren vom Typ ACR.

Best.-Nr.

323231



Lüfterrad

Für die Lucas Drehstromlichtmaschine, 115 mm Durchmesser.

Best.-Nr.

11376



Riemenscheibe – aus Aluminium

Ultra Leichte Riemenscheibe mit 70 mm Durchmesser für eine Keilriemenbreite von 9,5 mm. Für alle originalen TR5/250 und TR6 Lichtmaschinen verwendbar.

Best.-Nr.

337514



Wiederverwendbarer Notfall-Keilriemen

Schneller Ersatz für gerissene Keilriemen. Kein Werkzeug notwendig! Ersetzt problemlos den Keilriemen für Lichtmaschine, Wasserpumpe, Lüfter, Servolenkung oder Klimaanlage. Dank beliebig kürzbarer Länge universell einsetzbar.

Best.-Nr.

479106



Kabelstecker

Für Lucas Lichtmaschinen mit 3-fach Anschlussstecker, die heute anstelle der originalen Lichtmaschinen mit 5-fach Anschlussstecker geliefert werden.

Best.-Nr.

7409



Halter Drehstromlichtmaschine

Einstellbare Version – Ausgereifter Montagesatz mit einstellbarem Kugelgelenk für unsere Leichtbau-Lichtmaschinen. Die durch Drehen des Sechskantstabes vorgenommene Längenverstellung ermöglicht eine exakte Einstellung der Keilriemenspannung.

Best.-Nr.
533782



Drehstromlichtmaschine in Leichtbauweise

12 Volt Generator mit 50 Ampere – Diese 12 Volt Lichtmaschine in Leichtbauweise ersetzt praktisch alle Lucas Generatoren vom Typ ACR und A115/A127 und kann durch verstellbare Halterungen sowohl rechts als auch links montiert werden. Gewicht nur 3,2 kg.

Best.-Nr.
499555

Drehstromlichtmaschine für Rennen

12 Volt Generator mit 65 Ampere in Leichtbauweise – Leistungsstarke Rennlichtmaschine aus der Denso-Reihe. Diese ultraleichte Lichtmaschine ersetzt praktisch alle Lucas Generatoren vom Typ ACR und A115/A127. Die vormontierte Riemenscheibe hat einen Durchmesser von 100 mm und ist für 9,5 mm breite Keilriemen ausgelegt. Die Halterungen befinden sich auf der rechten Seite. Das Gewicht beträgt nur 3,2 kg.

Best.-Nr.
533760



Nylon Spannbügel

Für Einstellbolzen Drehstromlichtmaschine – Perfekt zur Vermeidung von Vibrationen.

Best.-Nr.
321243



H4-Scheinwerfer

Halogen Scheinwerfereinsatz mit klarer, schön gewölbter Streuscheibe und E-Kennzeichnung. Komplett mit hinterer Staubschutzabdeckung. Unser 7"-Einsatz aus solidem Material ersetzt den alten Einsatz in stimmiger Optik.

Kein Plastik, sondern ein Reflektor aus bedampftem Stahlblech, kombiniert mit einer Streuscheibe aus Glas.

Ausführung		Best.-Nr.
LHD	ohne Standlicht	316874
	mit Standlicht	355265
RHD	ohne Standlicht	471707
	mit Standlicht	471708



Lampentopf mit 7" Durchmesser

Wir empfehlen den Lampentopf aus Kunststoff. Schlagzäh und korrosionsbeständig. Der komplette Satz beinhaltet auch den Haltering und die Scheinwerfereinstellung. Top-Tip: Dieses Set eignet sich zusammen mit unseren Scheinwerfereinsätzen für fast alle englischen und US Fahrzeuge mit 7" Scheinwerfern. Mit Haltering, Gummidicht-ring und Einstellteilesatz.

Best.-Nr.
318470



Relais

Zur Steuerung der Hauptscheinwerfer. Unsere Empfehlung für Fahrzeuge mit Halogenscheinwerfern. Kompletter Satz mit zwei Relais sowie allen benötigten Kleinteilen.

Best.-Nr.
478996

LHD & RHD

Bei Scheinwerfern sind oft unterschiedliche Bezeichnungen gebräuchlich. Nachfolgend kurz aufgeschlüsselt:

- LHD = Left Hand Drive. Lenkrad auf der linken Fahrzeugseite. Gefahren wird auf der rechten Straßenseite, also RHT = Right Hand Traffic.
- RHD = Right Hand Drive. Lenkrad auf der rechten Fahrzeugseite. Gefahren wird in der Regel auf der linken Seite, also LHT = Left Hand Traffic.

Also: Wenn Sie ein Fahrzeug mit RHD aus England umbauen, dann brauchen Sie Scheinwerfer entsprechend der StVZO: In Deutschland RHT, bzw. LHD!



Bilux Scheinwerfer

Der Name Bilux ist eine Marke von Osram und bezeichnet eine elektrische Lösung für Fern- und Ablendlicht. Anstatt der mechanischen Ablendeinrichtungen der Frühzeit übernahmen ab Mitte der 1920er Jahre zwei Glühfäden in einer Glühbirne die verkehrsgerechte und effektive Ausleuchtung der Straße. Bis in die 60er Jahre waren Bilux Lampen Standard im Fahrzeugbau.

Unser 7"-Einsatz aus solidem Material ersetzt den alten Einsatz in stimmiger Optik. Kein Plastik, sondern ein Reflektor aus bedampftem Stahlblech, kombiniert mit einer Streuscheibe aus Glas. Komplett mit hinterer Staubschutzabdeckung.

Lucas H4-Scheinwerfer

Scheinwerfersatz mit zwei 7" Scheinwerfern mit gewölbtem Glas und E-Kennzeichnung. Markierung „H4“ auf der Mitte des Glases eingegossen. Komplett mit hinteren Staubschutzabdeckungen.

Ausführung	Best.-Nr.	Ausführung	Best.-Nr.
LHD ohne Standlicht	202389	RHD ohne Standlicht	204840
LHD mit Standlicht	16309	RHD mit Standlicht	7481

Ausführung	Best.-Nr.	Ausführung	Best.-Nr.
LHD ohne Standlicht	316422	RHD ohne Standlicht	283616
LHD mit Standlicht	200577	RHD mit Standlicht	283617

EINE FAUSTREGEL

Wenn das Fahrzeug für den US Markt konzipiert, oder auf ihm stark vertreten ist, dann ist die Wahrscheinlichkeit sehr groß, dass es Rundscheinwerfer mit 7" braucht. Original haben diese Fahrzeuge „Sealed Beam“ Einsätze, die in Europa nicht zulässig sind. Unsere 7" Einsätze, lieferbar auch mit Standlicht, ersetzen die alten Einsätze in stimmiger Optik. Verwendung für: Alle britischen Fahrzeuge, fast alle US Fahrzeuge, verschiedene Volkswagen, Volvo, Fiat, Lancia und Skoda Modelle, viele Harley Davidson, Ducati, BMW und andere Motorräder. Auch geeignet zur Umrüstung von Bilux auf H4.



Lampenschutzgitter für 7" Scheinwerfer

Verbessern sie das Aussehen Ihres TR mit diesem verchromten Schutzgittern. Stilvoller und funktioneller Schutz gegen Steinschlag, mittels Haltklammern einfach zu montieren. Satz mit zwei Stück.

Best.-Nr.
306968



Lampenschirme für 7" Scheinwerfer

Einfache Befestigung – die Lampenschirme aus poliertem Edelstahl werden unter den Lampenhalterung geklemmt. Satz mit zwei Stück.

Best.-Nr.
317122



Halogen Glühlampen

12 Volt, „weißes“ Licht.

Ausführung	Watt	Socket	Best.-Nr.
H4	60/55 100/80	P43T	2876 214422
Bilux	60/55	P45T	282287

Anschlusskabel

Mit Stecker - für H4 Scheinwerfer.

Scheinwerfer	Best.-Nr.
Ohne Standlicht	6486
Mit Standlicht	31194



Zentralverriegelung

Mit Funkfernbedienung – Universal für viele Fahrzeuge bis zu vier Türen verwendbar. Komplettes Set zum unproblematischen Nachrüsten einer funkfernbedienten Zentralverriegelung in Ihr Fahrzeug. Das Set besteht aus zwei Handsendern, einem Empfänger und Steuergerät, passenden Kabelsätzen und vier Stellmotoren. Die Stellmotoren werden

über Zugstangen an die serienmäßigen Verriegelungen angeschlossen, das Steuergerät arbeitet mit 12V. Der Umbau ist von außen nicht sichtbar.

Best.-Nr.
523602



5.3/4" Nebel- und Fernscheinwerfer

Im klassischen 60er-Jahre-Stil mit verchromtem Gehäuse. Zwei Varianten sind lieferbar: Mit zentraler Befestigung am Lampentopf hinten, zum Beispiel an Grill oder Karosserie sowie die Ausführung mit Befestigung unten zur Montage auf der Stoßstange.

Ausführung		Best.-Nr.
Nebelscheinwerfer mit gerillter Streuscheibe	Befestigung am Lampentopf unten	214047
	Befestigung am Lampentopf hinten	22841
Zusatzscheinwerfer mit Klarglasscheibe	Befestigung am Lampentopf unten	214046
	Befestigung am Lampentopf hinten	22842

Glühbirne

Für 5.3/4" Nebel- und Zusatzscheinwerfer. 12V, 48W, Socket P36S

Best.-Nr.
209894

Lucas Scheinwerferabdeckung

Schwarze Vinylabdeckung für 5.3/4" Nebel- und Zusatzscheinwerfer im typischen 60er Jahre Design. Ein kleines Sichtfenster in der Abdeckung ermöglicht die Sichtkontrolle ob der Scheinwerfer versehentlich eingeschaltet ist. Zur Sicherung befindet sich auf der Rückseite der Abdeckung ein Gummizug.

Ausführung	Best.-Nr.
mit weißem Löwen und Lucas Schriftzug	337233
mit senkrechtem, weißen Balken mit Löwe und Lucas Schriftzug	344590





Zusatz- und Nebelscheinwerfer mit 5.1/2" Durchmesser

Die Scheinwerferpaare werden mit verchromtem Gehäuse und vorderen Kunststoffabdeckungen geliefert. Die Montage erfolgt am Lampentopf unten, zum Beispiel auf der Stoßstange.

Halogen Glühbirne

Für 5.1/2" Nebel- und Zusatzscheinwerfer. H3, 12V, 55W, Sockel PK22S

Ausführung	Best.-Nr.
Zusatzscheinwerfer mit Klarglasscheibe	343599
Nebelscheinwerfer mit geriffelter Streuglasscheibe	479027

Best.-Nr.
25886



Warnblinkanlage

Zum Nachrüsten, 12 Volt, für positiv- sowie negativ geerdete Fahrzeuge ohne Trennrelais, inklusive detaillierter Einbauanleitung.

Best.-Nr.
287383





Starterbatterie

Im klassischen, schwarzen Hartgummigehäuse, 12 V, 60 Ah, trocken vorgeladen. Abmessungen: 307 x 170 x 222 mm. Merkmal: Pluspol vorne links.

Best.-Nr.
19592



Polfett

Säure- und wasserbeständiges Spezialfett, schützt vor Korrosion und verhindert unerwünschte Kriechströme. Herkömmliches Schmierfett ist für Batterien ungeeignet. Die Einsatztemperatur dieses Polfetts reicht von sibirischen -25°C bis zu höllennmäßigen 125°C, die 80g-Tube dürfte auch bei einem größeren Fuhrpark eine Zeit lang reichen. 80 Gramm Tube.

Best.-Nr.
216298



Batterieunterlage

Aus einem speziellen Polypropylen-Filz mit Latexbindung. Die Batterie kann über einen langen Zeitraum unbemerkt Schwefelsäure absondern oder selbst im regulären Fahrbetrieb gelegentlich überkochen. Nach einiger Zeit ist dann Ersatz für den durchgerosteten Batterieträger fällig.

Je nach Fahrzeug-Konstruktion kann der Schaden auch viel schlimmer sein. Diese Neutral-Matte saugt die Säure nicht nur einfach auf, sondern neutralisiert auch ihre ätzende Wirkung. Ein willkommener Nebeneffekt besteht in ihrer schwingungsdämpfenden Wirkung. Kann mit der Schere zugeschnitten werden. Neutralisiert austretende Batteriesäure und schützt so zuverlässig vor Korrosion.

Abmessungen	Best.-Nr.
19,5 x 30 cm	343415
19,5 x 50 cm	490586

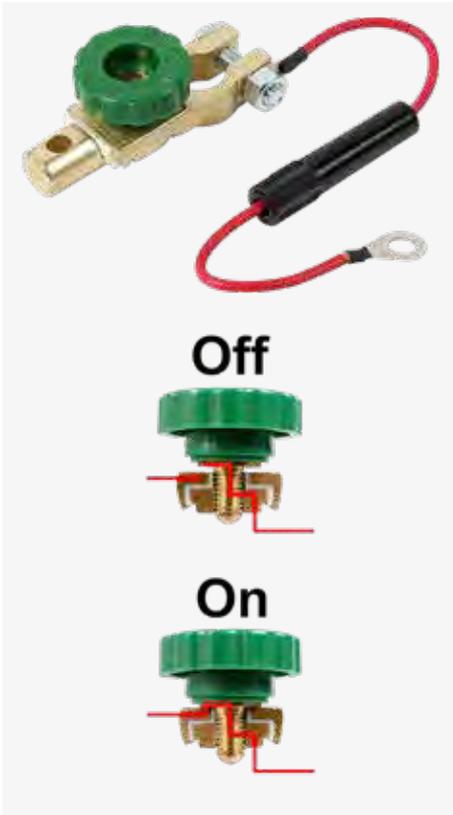


Batterie Hauptschalter

Als „Nato-Knochen“ ist dieser ebenso simple wie effektive Schlüsselschalter sicher jedem, der einmal beim Militär diente, bekannt. Mit ihm kann man die gesamte Stromversorgung des Fahrzeugs lahm legen, wofür es durchaus plausible Gründe geben kann: Mitmenschen mit legerer Einstellung zu anderer Leute Eigentum oder Schutz vor einem Brand durch Kurzschluss.

So mancher Klassiker ist zwar betörend schön, aber ebenso kapriziös und steht daher oft nicht zu Unrecht im Ruf, ein weites Feld für elektrotechnische Verbesserungen zu bieten. Die Standard-Ausführung des Schlüsselschalters darf nur bei stillstehendem Motor betätigt werden, die Motorsport-Ausführung entspricht den FIA-Vorschriften im historischen Rennsport und dient auch als Kill-Schalter. Sollte der Schlüssel verloren gehen, können Sie ihn bei uns jederzeit einzeln nachbestellen.

Typ	Best.-Nr.
„Nato-Knochen“	289327
„Nato-Knochen“ nach FIA Spezifikation	14412



Batterie Hauptschalter

Aus massivem Metall. Lockert man die Rändelschraube, wird der Anlasserstromkreis unterbrochen. Die mitgelieferte 35-A-Bypass-Sicherung erhält die Stromversorgung kleiner Verbraucher wie Uhr, Radio, Alarmanlage oder Standlicht. Als einfache, aber höchst wirksame Diebstahlsicherung nehmen Sie die Schraube einfach mit. Versucht ein Autodieb, das Fahrzeug zu starten, schmilzt die Feinsicherung sofort und die elektrische Anlage des Fahrzeugs ist lahm gelegt. Da auch der Zündstrom (15) fehlt, kann das Auto auch nicht angeschoben werden.

Inkl. Bypass-Sicherung gegen Batterieentladung und Brandgefahr durch Kriechstrom, gegen Diebstahl und gegen Kurzschlussgefahr bei Wartungsarbeiten. Die Bypass-Sicherung erhält die Stromversorgung für kleine Verbraucher, z. B. Alarmanlage oder Radio.

Best.-Nr.
318072

Megapulse

Zustand der Batterie – Vorbeugen ist besser als dauernd neu kaufen. Damit wir uns nicht falsch verstehen. Gerne verkaufen wir Ihnen zum Beginn einer jeden Saison eine neue Batterie. Bitte überlesen Sie also die folgenden Hinweise. Wenn die Batterie dauernd leer ist, liegt das an Folgendem:

- zu geringe Spannung
- lange Standzeiten, Entladung ca. 1% /Tag
- zu kurze Ladephasen (Kurzstreckenbetrieb)
- Überlastung durch viele Verbraucher
- meist geringe Ladeleistung der Lichtmaschine

Der Batteriekiller Nummer 1 ist die sogenannte Sulfatierung. Der Kristallniederschlag auf der Bleiplatte ist dicht. Der Elektrolytzugang zur Platte ist nicht mehr gewährleistet. Dadurch nimmt die Kapazität der Batterie dauernd weiter ab. Mit dem Megapulse können Sie fast jede Batterie, auch vom Schrott, revitalisieren. Das Klötzchen wird einfach an die Batterie angeklemt und fertig.

Batteriepulser zur Regenerierung und Pflege sämtlicher Blei-, GEL oder AGM-Batterien. Ausführung für 12 Volt Batterien.

Best.-Nr.
503571



Batterieladegerät

The toolman's choice – Erhaltungs-Puls-Ladung verlängert die Batterie-Lebenserwartung und bewahrt die Batterieleistung. Das Gerät kann dauerhaft angeschlossen werden und ist so hervorragend für Saisonfahrzeuge geeignet. Automatische Abschaltung wenn die Batterie voll geladen ist. 4,2 Amp Dauerladestromstärke. Hoher Leistungsgrad von 85%. Kompakte Abmessungen und einfachste Bedienung

sorgen für eine praktische Verwendung. Für alle Typen 12 Volt Blei-Säure-Batterien (Naß, Gel, MF und AGM) und Blei-Kalzium Batterien von 4 Ah bis 120 Ah. Dauerladestrom: 4,2 Ampere.

Netzstecker	Best.-Nr.
Europäisch	489226
UK	498875



Drehzahlmesser

Nachbau des Smiths Drehzahlmessers mit elektronischem Antrieb und flachem Glas – Dieser Drehzahlmesser ist ein Neuteil.

Die Funktionsweise ist „vollelektronisch“ und ersetzt den originalen, mechanischen Drehzahlmesser z.B. in Verbindung mit einer 123 Ignition Zündanlage.

Ausführung	Modell	Best.-Nr.
RN2413/00	TR5 und TR250 (1967-68), TR6 bis September 1972: Vergasermotoren bis CC85737, P.I. bis CP77718	533602
RN2414/00	TR6 ab September 1972: Vergasermotoren ab CF1, P.I. ab CR1	533604



Zeituhren

Mit erheblichem Aufwand für Sie nachgefertigt, sind die ersten „kleinen“ Smiths Instrumente jetzt ab Lager lieferbar! Neuanfertigung mit einem komplett neuen Werkzeugsatz nach original Spezifikation, detailgetreu, genau kalibriert, von einem der letzten verbliebenen Hersteller klassischer Instrumente auf der Insel.

Original Smiths Zusatzinstrument mit 52 mm Durchmesser, elektrischem Uhrwerk und Zifferblatt mit 12 Stunden Anzeige.

Halter

Für ein 52 mm Zusatzinstrument – Eine praktische Möglichkeit, Zusatzinstrumente zu montieren – einfach unters Armaturenbrett schrauben. Der Sockel wird aus Stahlblech gefertigt und anschließend mit schwarzem Hammerschlaglack lackiert.

Best.-Nr.
312950

LED-Leuchten

Praxisgerechte Sätze LEDs für Instrumentenbeleuchtung und Warnleuchten. Nur für Fahrzeuge mit „negative earth“.

Teile	Modell	Best.-Nr.
15	TR5 und TR250 (1967-68), TR6 bis September 1972: Vergasermotoren bis CC85737, P.I. bis CP77718	533790
17	TR6 ab September 1972: Vergasermotoren ab CF1, P.I. ab CR1	533791

Ausführung	Best.-Nr.
mit schwarzem Rahmen	327675
mit verchromtem Rahmen	289291



Löschanlagen

Komplette Löschanlage mit allen erforderlichen Einbauteilen und Halterungen. Homologiert nach der neuesten FIA-Norm (betrifft nur die kompletten Systeme). Die hier aufgeführten Löscher sind mit einem speziellen und inzwischen patentierten Entnahmesystem ausgestattet. Ein rotierender und extrem

flexibler „suction lift“ gewährleistet eine vollständige Entleerung in jeder Lage, selbst bei einem auf dem Kopf stehenden Behälter. Die einzelnen Flaschen der Systeme werden nicht separat verkauft, sondern nur mit dem Zubehör. Eingebaute Systeme gem. Anhang J, Art. 253.7.4.

Mit AFFF Löschmittel (Schaum) und mechanischer Auslösung

Typ	Behälter	Gesamtmaße	Best.-Nr.
Für Formelfahrzeuge	2,8l Stahl, Länge: 295 mm, Gewicht: 1,97 kg	Länge: 385 mm, Breite: 130 mm, Gewicht: 5,6 kg	506239
	4,25l Stahl, Länge: 330 mm, Gewicht: 2,4 kg	Länge: 420 mm, Breite: 160 mm, Gewicht: 8,1 kg	506235
Für Sport-, Touren- und Rallyefahrzeuge	4,25l Aluminium, Länge: 325 mm, Gewicht: 1,2 kg	Länge: 425 mm, Breite: 160 mm, Gewicht: 6,3 kg	506237
	4,25l Stahl, Länge: 325 mm, Gewicht: 2,4 kg	Länge: 425 mm, Breite: 160 mm, Gewicht: 7,5 kg	506233





Retro-Radio

kompaktes Retro-Radio mit UKW-Tuner, Bluetooth-Schnittstelle sowie MP3-fähiger USB- und SD-Schnittstelle. Ausführung mit Frontblende in schwarz/chrom, für 12 Volt.

Weniger als halbe Einbautiefe, somit ist das Radio ideal überall dort, wo nur wenig Platz vorhanden ist. UKW-Radio mit vielen zeitgemäßen Extras.

Eigenschaften:

- 2-Knopf Retro Design
- eingebaute Bluetooth-Funktion & Mikrofon
- Freisprechfunktion
- unterstützt Advanced Audio Distribution Profile
- Ausschaltzeit-Anzeigefunktion
- digitales, hochwertiges UKW-Stereo-Radio
- Voreinstellung für 18 Stationen (Frequenz: 87,5-108 MHz)
- unterstützt USB / SD Karten

- unterstützt Ordnerfunktion
- unterstützt Breakpoints und ID3 Play
- drehbarer Lautstärkeregler
- MP3 Zufallswiedergabe, 10 Titel auf/ab Wiedergabe
- elektronische Lautstärkeregelung für Höhen, Bässe, Balance und Fader
- Stummschaltung und Lautstärkeregelung
- L / R RCA Audio-Ausgangsbuchsen
- 4-Kanal-Hochleistungsausgang (vier Lautsprecher)
- Fernbedienung (wird ohne Batterie geliefert)

Spezifikationen:

- Spannung: 12 Volt
- Bildschirm LCD-Flüssigkristallanzeige in blau
- Frequenz: 87,5~108 Mhz
- USB-Typ: USB2.0
- Unterstützt Audio: MP3 / WMA / WAV, etc.
- Abmessungen 188*115*58 mm (ca.)

Best.-Nr.

531817



Achsenradio

Mit Blende im typischen „Becker“ Nadelstreifen Look. Umfangreiche Radiofunktionen, MP3 über 2 USB auf der Geräterückseite oder Bluetooth. Mit iPod Anschluss und weiteren AUX Anschlüssen.

Best.-Nr.

498996



Retro-Radio

Elegantes Retroradio. In dem Gehäuse mit der Optik klassischer Achsengeräte befindet sich zeitgemäße Unterhaltungselektronik. Mechanisches aufwendiges CD-Laufwerk, Radio mit RDS Funktion und Bluetooth Schnittstelle zum freihändigen Telefonieren. Sowohl die die USB Schnitt-



stelle, als auch der SD Kartenslot können MP3 abspielen. Lieferbar mit schwarzer oder verchromter Blende.

Frontblende	Best.-Nr.
schwarz	493181
verchromt	493182

RADIOS

Wenn ihr Fahrzeug mit „Plus an Masse“ gepolt ist, ist die Auswahl der angebotenen Radios stark eingeschränkt. Um ein modernes Radio oder ein Navi einzubauen, ist das Isolieren des Geräts die schlechteste Option. Hier besteht das Risiko, dass bei einer zufälligen Massenberührung das verwendete Gerät zerstört wird und es im Stromkreis des Fahrzeuges zu einem Kurzschluss kommt. Die beste Option wäre, das Fahrzeug umzupolen. Bitte beachten Sie: Sollte sich im Stromkreis ein Kondensator (außer Zündverteiler), eine Diode oder ein Transistor befinden, so müssen dort die Pole separat umgelötet werden. Da diese Bauteile polarisiert sind, würden diese sonst sofort zerstört werden (Bsp. der elektrische Drehzahlmesser). Damit der Zeiger ruhig läuft, braucht er einen Kondensator, der die Spannungsspitzen abschneidet.



Achsenradio

Mit verstellbarem Achsenabstand. Durch die Auswahl von Blende und Zubehör entstehen optische authentische Radios mit topmoderner Technik. Alle Radiofunktionen, Bluetooth, USB Schnittstellen und die Konnektivität mit verschiedenen Apple Geräten machen dieses Radiomodell zu einer ebenso hübschen wie technisch ansprechenden Lösung.

Frontblende	Best.-Nr.
schwarz	510982
verchromt	510981



Radiokonsole

Aus schwarzem Kunststoff für DIN-Typ Radio. Zum Unterbau am Armaturenbrett. Wenn das Armaturenbrett kein Radio vorsieht, schafft diese Unterbau-Konsole Platz. Für ein Achsenradio, oder ein DIN-Einfach-Gerät wie das Becker Mexico, bzw. 493181 und 493182. Auch geeignet für den Einbau von Minus an Masse-Radios in Fahrzeuge mit positiver Masse.

Best.-Nr.
510899

Einbaurahmen

Für achslose ISO-Norm Radiogeräte, universal passend für alle Fahrzeuge mit 182 x 53 mm Einbauöffnung. Inklusive Distanzrahmen und zwei Entriegelungsbügeln.

Best.-Nr.
456177



Anschlusskabel

Adapter zum Anschluss von ISO-DIN-Radios, zur Neuverkabelung oder zum Umbau anderer Systeme. Inhalt: Zwei Stecker für Strom und 15 cm lange Anschlusskabel mit offenen Enden für bis zu vier Lautsprecher.

Best.-Nr.
469876



Lautsprecherkabel

2 x 0,75 mm² schwarz und schwarz/rot. Doppelkabel, Abgabe per 10 Meter, dies reicht (üblicherweise) für ein Fahrzeug aus.

Best.-Nr.
469733



Lautsprecher

Die klassischen Einbaulautsprecher der 80er Jahre, lieferbar in zwei Größen. Blenden aus schwarzem Kunststoff, 30 Watt Musikleistung, paarweise Lieferung ohne Anschlusskabel.



Mit schwarzer Kunststoffblende – Satz mit 2 Stück. Technische Daten: 30 Watt, 4 Ohm.

Durchmesser	Einbaurahmen	Best.-Nr.
100 mm	108x108 mm	509566
130 mm	140x140 mm	509567



Lautsprecher

Die klassischen Aufbau-Lautsprecher der 80er Jahre, passend im Stoppschild-Design, lieferbar in zwei Größen. Geeignet für die Montage unter dem Armaturenbrett und Sitz. Gehäuse aus schwarzem Kunststoff, 30 Watt Musikleistung, Lieferung ohne Anschlusskabel.

Mit schwarzem Kunststoffgehäuse. Technische Daten: 30 Watt, 4 Ohm.

Durchmesser	Best.-Nr.
115 mm	509564
130 mm	509565



Heizung

Neu entwickelte Heizung mit modernem Wärmetauscher mit größerer Wärmeübertragung. Durch die größer dimensionierten Wasserleitungen ist eine Verschlammung oder gar die Verstopfung des Systems so gut wie ausgeschlossen. Zusammen mit einem dreistufigen Gebläse ergibt sich ein

sehr effizientes, leistungsstarkes 12 Volt Heizgerät, das in Optik und Abmessungen dem Original ähnelt – Komplette Einheit mit 3-stufigem Hochleistungsgebläse.

Best.-Nr.
481334

Zubehör für 3-stufige Heizung

Bitte beachten Sie: Die Verkabelung muss entsprechend modifiziert werden.

Artikel	Best.-Nr.
Heizgebläseschalter – 4-stufiger Rotationsschalter	533356
Drehknopf – für Heizungsgebläseschalter	533357
Heizungsventil	469884

Umbausatz auf verstärkte Heizung

Umrüstkit für den Einbau in den originalen Heizungskasten – mit Wärmetauscher, 3-stufigem Gebläsemotor und Lüfterrad.

Best.-Nr.
310449



VERSTÄRKT
KÜHLER- UND
HEIZUNGS-SCHLÄUCHE
FINDEN SIE AUF
SEITE 45



Umrüstset auf Klimaanlage

Dieses Klimaanlage-Set ist für den Triumph TR6 fahrzeugspezifisch entwickelt worden, um den Fahrzeuginnenraum auch in heißen Klimazonen sicher zu kühlen. Dabei wurden sichtbare Elemente in zeitgenössischer Optik mit modernen Hochleistungsbauteilen kombiniert. So ist ein vollständiger Nachrüstset für den TR6 entstanden, der technologisch auf heutigem Stand ist. Der Luftauslass sowie die Regelung befinden sich eingepasst unter dem Armaturenbrett. Das Set besteht aus Verdampfer- und Gebläseeinheit, Kompressor mit passendem Halter sowie Trockereinheit. Ferner sind alle benötigten Befestigungsmaterialien, Schläuche und Riemenscheiben zur Umrüstung von Kurbelwelle und Lichtmaschine enthalten.

Für die Montage müssen einige kleinere Schlauchdurchführungen an der vorderen Schottwand, bzw. dem Getriebetunnel erstellt werden. Die Mittelkonsole muss etwas angepasst werden. Eine illustrierte englischsprachige Anleitung liegt bei.

TR6 LHD Modelle ab September 1972: Vergaser ab CF1, P.I. ab CR1.

Best.-Nr.
534204

Auslass Lüftungsdüse

Wunderschön nachgefertigt: Der Auslass der Lüftungsdüse für TR5, TR250 und TR6 Modelle. Stabiles Blech, perfekt seidenmatt schwarz pulverbeschichtet und mit den korrekten Stehbolzen versehen. Passt!

Best.-Nr.
1952



Adapter

Heizungsschlauch durch Schottwand - Nachbau aus Edelstahl – Sinnvolle Nachfertigung aus rostfreiem V2A als Ersatz des meist durchgerosteten Originals.

Best.-Nr.
15922

Karosserie und Anbauteile

Die ersten Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor wurden von Stellmachern gebaut. Die Chassis waren aus Holz. Die Karosserien bestanden aus einem Holzgerippe das mit Tuch oder Leder bespannt wurde. Diese Art des Zusammenführens von Karosserie und Fahrgestell war sehr verbreitet und hatte bis in die 1970er Jahre in England Tradition, zumindest bei den Triumph Sportwagen. Die Gründe, diese althergebrachte Methode zu verwenden, lagen wohl auf der kaufmännischen Seite: verschiedene Karosserien auf einem Fahrgestell ersparten teure Neukonstruktion.

So bedurfte es beim Wechsel der Michelotti Karosserie des TR4/TR4A/TR5/TR250 zu der TR6 Karosserie von Karman keines großen Aufwands. Es wurde nichts neu entwickelt, sondern Vorhandenes so verändert, dass es den Designvorstellungen der 1970er Jahre entsprach. Anbauteile wie zum Beispiel Stoßstangen und Kotflügel wurden geändert und dem Zeitgeist, sowie den neuen Sicherheitsansprüchen angepasst.

Wir führen ein riesiges Sortiment an Karosserie- und Anbauteilen. Stoßstangen oder ein neuer Kühlergrill waren schwer zu finden. Heute gibt es sie wieder. Neue Fertigungsprozesse ermöglichen es sogar, die Stoßstangen in Edelstahl zu liefern.





R6

DA 293



Stoßstangensätze aus V2A Edelstahl, hochglanzpoliert

Alle unsere Stoßstangen sind aus rostfreiem Stahl hergestellt, dem perfekten Material für Stoßfänger. Als akkurate Nachfertigungen der Originale sind sie perfekt in Form, Passform und Anmutung, eben echte Augenweiden. Hergestellt aus V2A Edelstahl und dann auf Spiegelglanz poliert, haben sie eine Oberfläche wie Chrom. Nur besser, weil der Chromglanz immer wieder reproduzierbar ist.

V2A wurde Anfang des Zwanzigsten Jahrhunderts von Benno Strauß und Eduard

Maurer, und der Krupp-Forschungsanstalt in Essen entwickelt.

Der Begriff V2A steht hier für „Versuch 2 Austenit“. Erstmals kombinierten sie Chrom und Nickel als Legierungstoffe, indem sie den Kohlestoffgehalt unter 1 % brachten. Sie veredelten sie durch ein eigens entwickeltes Wärmeverfahren zu einem hochwertigen nicht rostenden Stahl. Diese „Chrom-Nickel-Stähle“ zeichnen sich durch hohe Beständigkeit gegen Korrosion und

Umwelteinflüsse aus. Mechanische Beschädigungen der Oberfläche führen nicht wie bei verchromten Material zur Korrosion und damit zum Ablösung des Obermaterials vom Trägermaterial, sondern lassen sich durch mechanische Oberflächenbehandlung (Schleifen und Polieren) entfernen.



Ausführung	Modell	Best.-Nr.
4-teilig. Merkmal: Hintere Stoßstange mit 2 Löchern für Kennzeichenleuchte	TR6 bis September 1972: Vergasermodele bis CC85737, P.I. Modelle bis CP77718	493654
4-teilig. Merkmal: Hintere Stoßstange ohne Löcher für Kennzeichenleuchte	TR6 von September 1972 bis August 1974: Vergasermodele von CF1 bis CF25777, P.I. Modelle ab CR1	493655
4-teilig. Merkmal: Hintere Stoßstange mit 3 Löchern für Kennzeichenträger	TR6 ab September 1974: Vergasermodele ab CF27001	534007
6-teilig	TR5 und TR250 (1967-68)	493653

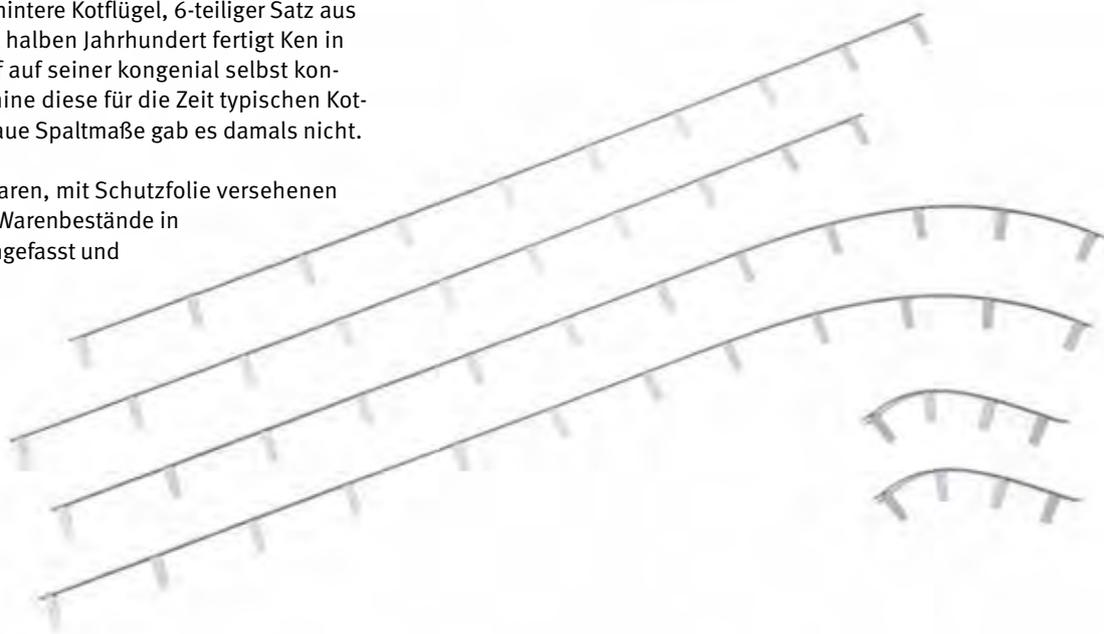
One man Band!

Kederleisten – Für vordere und hintere Kotflügel, 6-teiliger Satz aus Edelstahl. Seit weit über einem halben Jahrhundert fertigt Ken in seiner kleinen Werkstatt im Hof auf seiner kongenial selbst konstruierten und gebauten Maschine diese für die Zeit typischen Kotflügelkeder. Auf 1/100 mm genaue Spaltmaße gab es damals nicht.

Aus speziellen, noch gut biegbaren, mit Schutzfolie versehenen Nirostählen. Wir haben unsere Warenbestände in praxisgerechte Sätze zusammengefasst und sauber verpackt.

TR5 und TR250 (1967-68).

Best.-Nr.
11577



Einstiegsleisten Schweller

Ausführung	Best.-Nr.
Edelstahl mit „TR6“ Logo (1 Stück)	4584
Edelstahl mit „Triumph Lorbeerkrantz“ Logo (1 Stück)	3219
Aluminium (Riffelblech). Satz mit 2 Stück	19566

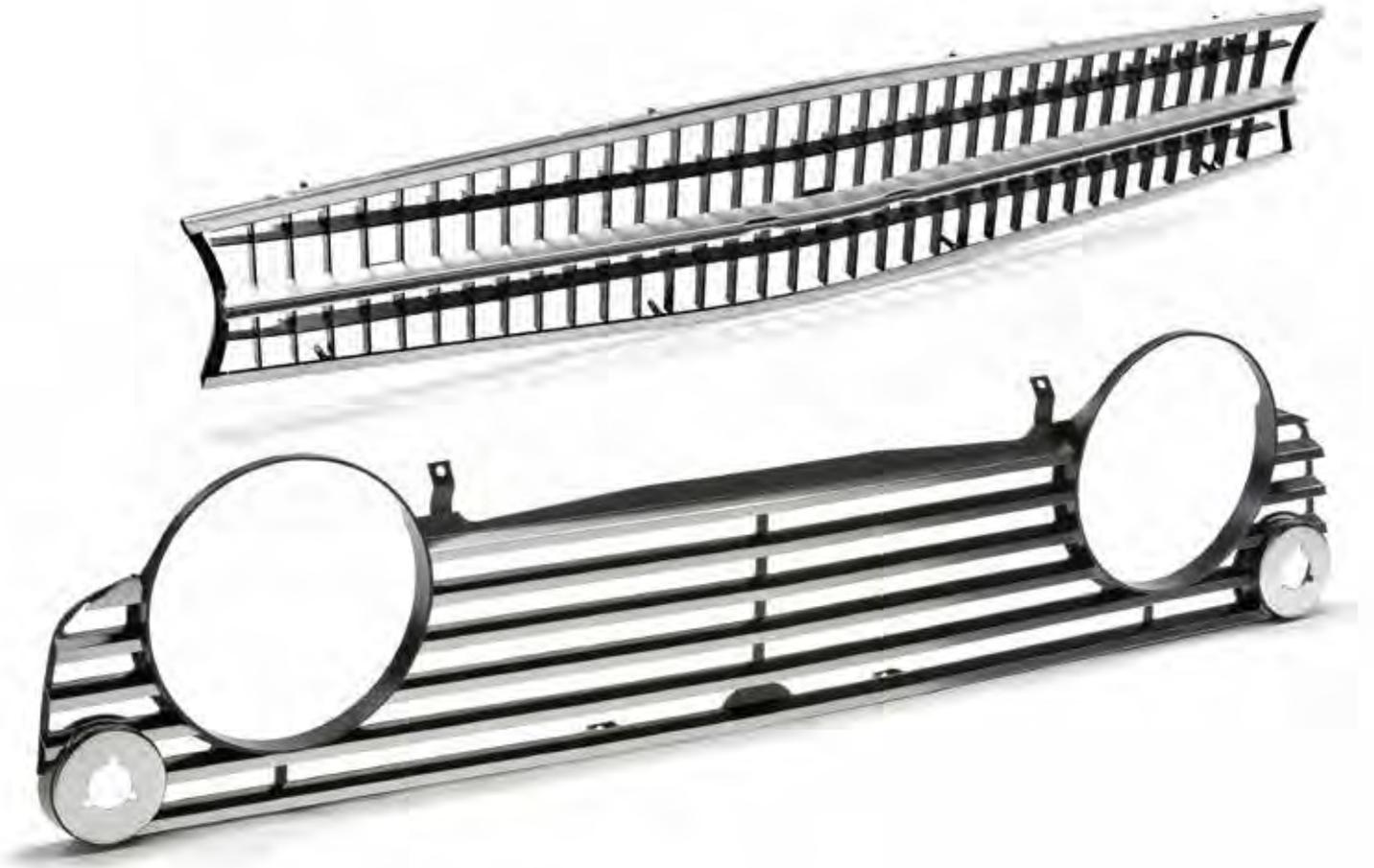




Gepäckträger

Ausführung	Modell	Best.-Nr.
aus Edelstahl	TR5 und TR250 (1967-68)	16575
verchromt		3881
aus Edelstahl	TR6 (1968-76)	314160





Kühlergrill mit Umrandung aus Edelstahl

Wunderschöne, passgenaue Nachfertigung. Durch die Demontage der Abschlussleisten entspricht der Kühlergrill der frühen Ausführung, TR6 (1968-76).

Best.-Nr.
498

Kühlergrill mit schwarzen Streben

Jahrelang nicht mehr erhältlich, jetzt endlich wieder lieferbar. Wir haben eine Kleinserie dieses Grills originalgetreu nachfertigen lassen. TR5 und TR250 (1967-68).

Best.-Nr.
270297



Frontspoiler

Aus Fiberglas mit zwei Luftschlitzen vor den Radhäusern – Der serienmäßige Spoiler des TR6 ab 1972 kann auch bei früheren Fahrzeugen nachgerüstet werden. Die gerade bei hohen Geschwindigkeiten sehr leichte

Vorderachse wird bei Montage des Spoiler spürbar besser im Handling. Unser Frontspoiler ist aus erheblich stabilerem GFK gefertigt und erlaubt durch seine Luftkanäle die Belüftung der Bremse.

Modell	Best.-Nr.
TR5 und TR250 (1967-68)	533166
TR6 (1968-76)	533164



Radhausverkleidungen

Zum Einschrauben in die Radhäuser – Schützen Sie Ihren TR vor Steinschlag, Korrosion und Verschmutzung mit diesen Radhauschalen aus geformtem Glasfaser-Kunststoff. Mit dem im Lieferumfang enthaltenen Befestigungsmaterial lassen sich unsere Radhausverkleidungen passgenau in die vorderen und hinteren Radkästen schrauben. Durchrostungen im Bereich des Radhauses sind dann nahezu ausgeschlossen.

Ausführung	Best.-Nr.
für vordere Radhäuser	337335
für hintere Radhäuser	337336



Rammschutz – Ölwanne

Nachbau aus massivem, 6 mm starkem Aluminium – durchdacht konstruierte Schutzplatte für Vorderradaufhängung, Ölkühler und Ölwanne. Der vordere Bereich ist mit großen Löchern zur Belüftung und zur Unterbringung eines Ölkühlers angelegt. Wird am Rahmen befestigt, die Halter zur Befestigung liegen bei.

Best.-Nr.
532943



Elektrische Antenne

Elektrische Teleskopantenne mit langem und flexiblem Antriebsschaft. Die perfekte Lösung überall da, wo der Motor unterhalb des Antennenteleskops keinen Platz findet, also in Fahrzeugen mit sehr flachem Kofferraum. Der Motor lässt sich fast überall im Kofferraum verstecken. Lieferung komplett mit allen Kabeln und Relais.

Best.-Nr.
212604

Mechanische Antenne

Verchromte Radioantenne mit vier Sektionen für die Kotfögelmontage. Ausziehbar auf 920 mm Länge, Kabellänge: 1200 mm, Unterbau: 285 mm.

Best.-Nr.
16062

Schmutzfängersatz

Für die hinteren Radhäuser – 2er Satz mit „Triumph“ Logo.

Best.-Nr.
17826



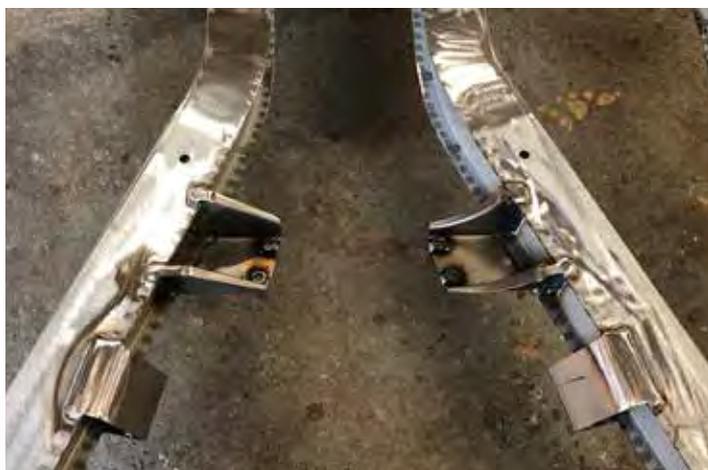


Fabrikneue Fahrzeugrahmen – Besser als das Original!

In sämtlichen Details perfekt und genau nachgefertigt. Macht Ihr Restaurierungs-Projekt zu einen sicheren Fahrzeug und vermeidet Schweißarbeiten an tragenden Teilen.

Die Rahmen können entweder mit einer Transportlackierung oder mit einer schwarzen Pulverbeschichtung bestellt werden.

Ausführung	Modell	Best.-Nr.
mit Transportlackierung	TR5 und TR250, TR6 Vergasermotoren bis CC85737,	15000
schwarz pulverbeschichtet	TR6 P.I. bis CP77718 (1967-72)	498764
mit Transportlackierung	TR6 Vergasermotoren ab CF1, TR6 P.I. ab CR1 (1972-76)	15745
schwarz pulverbeschichtet		498765



früh: TR5 und TR250, TR6 Vergasermotoren bis CC85737,
TR6 P.I. bis CP77718 (1967-72)



spät: TR6 Vergasermotoren ab CF1, TR6 P.I. ab CR1 (1972-76)





Reparatursätze

Viele Triumph Fahrer, bei deren Fahrzeugen eine sogenannte IRS Achse (Independent Rear Suspension) verbaut ist, kennen das Problem mit den aus- und abgerissenen Differential-Befestigungsbolzen. Dies ist eine bekannte Schwachstelle. Ab Werk wurden die Befestigungen der Bolzen etwas schwach ausgelegt, was häufig durch Korrosion in Verbindung mit hohem Drehmoment durch Lastwechsel, zum Abreißen der Bolzen führt.

Als Lösung bieten wir Ihnen hier zwei Reparatursätze an. Durch die kastenförmige Konstruktion und der zusätzlichen Verstärkungsplatte auf der Brücke wird der neue Bolzen der Differentialaufhängung zusätz-

lich stabilisiert und wirkt damit einem erneuten Schaden entgegen.

Vordere Differentialaufnahme. Kompletter Satz mit massiven Verstärkungsblechen und zwei Aufnahmebolzen.

Best.-Nr.
337497

Hintere Differentialaufnahme. Kompletter Satz mit zwei Verstärkungsblechen und Aufnahmebolzen.

Best.-Nr.
337513



Satz Halter

Zur Verstärkung des Fahrzeugrahmens im Bereich der unteren Querlenkeraufnahmen – 14-teiliger Satz für beide Fahrzeugseiten. Die Aufnahme der unteren Querlenker am Rahmen der TR Sechszylindermodelle ist ein bekannter Schwachpunkt. Die original sehr mäßig ausgeführte Schweißnaht oder das Material daneben, reißt bei starker punktueller Belastung, wie dem Durchfahren eines Schlaglochs oder dem Überfahren eines Bordsteins.

Die Teile dieses Reparatursatzes sind sowohl zur Verstärkung, als auch zur Reparatur des Rahmens geeignet und werden zur Stützung des Materials innen und außen angeschweißt. Wir empfehlen, diese Stelle auch bei reparierten oder verstärkten Rahmen regelmäßig zu inspizieren.

Best.-Nr.
533162



Montagesatz – Karosserie an Rahmen

Kompletter Fahrzeugsatz mit allen benötigten Teilen.

Best.-Nr.
1344





Karosserieteile aus Aluminium

Im konstruktiven Bereich heutiger Fahrzeuge haben sich Bauteile aus Aluminiumblech bisher nicht großflächig durchsetzen können. Der Hauptgrund ist das schlechte Crash-Verhalten von konventionellen Presskonstruktionen. Die erheblich festeren Bauteile aus Strang-Gussprofilen sind sehr teuer herzustellen und finden daher ebenfalls nur wenig Verbreitung.

Im Bereich der Beplankung und des kompletten Baus von Türen, Hauben und Deckeln ist die Verwendung von Aluminiumteilen jedoch seit Jahrzehnten gängige Praxis. Hier kann Aluminium seine Produktvorteile ausspielen. Es ist gut verarbeitbar, sowohl manuell als auch in der Tiefziehpresse. Werkzeuge sind lange haltbar, weil

sich das Material gut verformen lässt. Die Karosserieteile aus Aluminium sind erheblich leichter, die Differenz beträgt schon mal 5-8 kg für eine Tür, so dass sich am gesamten Fahrzeug Merkliches einsparen lässt.

Aluminiumbleche sind dicker als die an gleicher Stelle verwendete Stahlbleche. Beim Einpassen der Bauteile in die Karosserie kann man diese Eigenschaft als Produktvorteil nutzen. Mit der Karosseriefeile lassen sich die Bauteile leicht und schnell an die übrige umgebende Fahrzeugform anpassen. Spaltmaße, aber auch Radien lassen sich zumindest teilweise aus dem Beplankungsmaterial herausarbeiten.

Aluminium-Kofferraumdeckel



Artikel	Best.-Nr.
Kofferraumdeckel	485
Motorhaube	532119
Kotflügel vorne links	19356
Kotflügel vorne rechts	19357
Kotflügel hinten links	19355
Kotflügel hinten rechts	19354



Gasdruckfedern Motorhaube

Mit diesem Umbausatz wird das Öffnen der Motorhaube zum Kinderspiel!

Beseitigen Sie außerdem die ungleichmäßige Abstützung des Haubenaufstellers und das damit verbundenen Verwinden der Motorhaube, dass hierdurch im Laufe der Jahre entstehen kann. Für diese raffinierte Konstruktion müssen nur zwei Löcher gebohrt werden. Diese Modifikation werden Sie bei jedem Öffnen der Motorhaube zu schätzen wissen!

Satz mit zwei Federn und allen benötigten Anbauteilen.

Best.-Nr.
536671



Gasdruckfedern Kofferraumdeckel

Jeder weiß, wie schwer der Kofferraumdeckel ist. Montieren Sie diesen Umbausatz und Sie können den Kofferraumdeckel ihres Klassikers mit einem Finger anheben!

Die typischen Probleme, wie das ungleichmäßige Abstützen des Haubenaufstellers und das damit verbundene Verwinden des Kofferraumdeckels, sowie die Schäden, die durch Nicht-Betätigung des Einrasthebels entstehen, gehören durch diese raffinierte Konstruktion der Vergangenheit an.

Spezielle Kugelbolzen ermöglichen die Verwendung vorhandener Befestigungspunkte auf der einen Fahrzeugseite und die Befestigung von Halterungen auf der anderen Seite. Diese kleine, aber feine Modifikation werden sie jedes Mal, wenn Sie Ihren Kofferraumdeckel öffnen, zu schätzen wissen – garantiert!

Satz mit zwei Federn und allen benötigten Anbauteilen.

Best.-Nr.
536670



Innenraum und Verdeck

Als Innenraum wird im Fahrzeugbau die „Räumlichkeit“ bezeichnet, die die Insassen vor Witterungseinflüssen schützt. Dieses Privileg blieb zur Zeit der Kutschen und am Anfang des Automobils allerdings nur der „Herrschaft“ vorbehalten. Die Kutscher und später die Chauffeure der großen Limousinen saßen am Anfang dieser Entwicklung häufig im Freien. Der „Innenraum“ jedoch verfügte über gut gefederte Lederpolstersitze mit Tischchen und hochwertigen Teppichen. Fenster und Dach schützten sie vor den Launen der Natur. Dies war nicht eine Frage der technischen Möglichkeiten, sondern des „Standes“ (z.B. 1931er Bugatti La Royale Type 41).

Das Ford A-Modell war das erste Fahrzeug, bei dem sich alle mitfahrenden Personen im Innenraum befanden. Dies blieb bis heute so. Innenausstattungen aus Leder, Stoff oder Kunstleder. Verdecke als Merkmal der Sportlichkeit und der unendlichen Freiheit des Fahrens. Farben, Muster und Formen spiegeln dabei den jeweiligen Zeitgeist und den individuellen Geschmack des Besitzers wieder.

Auch für unsere Fahrzeuge halten wir ein reichhaltiges Angebot für sie bereit. Ob ein sportlich geformter Sitz aus Leder, eine Innenausstattung aus rotem Kunstleder, einem Verdeck aus hochwertigem schwarzem Stoff. Alles Möglich. Fragen Sie uns.





Holz Armaturenblecher und Anbauteile

In absolut perfekter Qualität führen wir neue Armaturenblecher, Handgriffe und Blenden auf MDF Trägermaterial. In einem aufwendigen Verfahren satt lackiert und auf tiefen Glanz poliert, bietet das Träger-

material große Vorteile hinsichtlich Haltbarkeit und Materialbeständigkeit. Lieferbar in zwei Farben: Walnuss ist dunkelbraun, Ulme ist hellbraun mit einem Stich ins Gelbe.



Holz-Armaturenblecher – Für linksgelenkte Modelle

Ausführung	Modell	Best.-Nr.
dunkelbrauner Walnuss-Wurzelholzoptik	TR5 und TR250 (1967-68)	319431
hellbrauner Ulmenholzoptik		323953
dunkelbrauner Walnuss-Wurzelholzoptik	TR6 (1968-71): Vergaser bis CC67893, P.I. bis CP54584	304050
hellbrauner Ulmenholzoptik		20174
dunkelbrauner Walnuss-Wurzelholzoptik	TR6 (1971-72): Vergaser von CC75001 bis CC85737, P.I. von CP75001 bis CP77718	206414
hellbrauner Ulmenholzoptik		20176
dunkelbrauner Walnuss-Wurzelholzoptik	TR6 USA Modelle (1972-73): Vergaser von CF1 bis CF11572	322375
hellbrauner Ulmenholzoptik		1887
dunkelbrauner Walnuss-Wurzelholzoptik	TR6 USA Modelle (1973-76): Vergaser ab CF12501	219138
hellbrauner Ulmenholzoptik		1889
dunkelbrauner Walnuss-Wurzelholzoptik	TR6 Europa Modelle (1972-76): Vergaser ab CF1, P.I. ab CR1	299733
hellbrauner Ulmenholzoptik		1719







Holz-Armaturenbretter – Für rechtsgelenkte Modelle

Ausführung	Modell	Best.-Nr.
dunkelbrauner Walnuss-Wurzelholzoptik	TR5, TR6 P.I. bis CP77718 (1967-72)	307102
hellbrauner Ulmenholzoptik		20173
dunkelbrauner Walnuss-Wurzelholzoptik	TR6 P.I. von CR1 bis CR2911 (1972-73)	307106
hellbrauner Ulmenholzoptik		20175
dunkelbrauner Walnuss-Wurzelholzoptik	TR6 P.I. ab CR5001 (1973-75)	307098
hellbrauner Ulmenholzoptik		20177





Holz-Türleistensätze

Ausführung	Best.-Nr.
in dunkelbrauner Walnuss-Wurzelholzoptik. Satz mit 2 Stück	327999
in hellbrauner Ulmenholzoptik. Satz mit 2 Stück	327998

Handbremsgriffe

Ausführung	Best.-Nr.
in dunkelbrauner Walnuss-Wurzelholzoptik	9327
in hellbrauner Ulmenholzoptik	307115

Schaltknäuf

Ausführung	Best.-Nr.
in dunkelbrauner Walnuss-Wurzelholzoptik	307572
in hellbrauner Ulmenholzoptik	309986

Swissvax Holzpolitur

Das Swizöl Spezialwachs für wertvolle Intarsienarbeiten und für alle glanz- und mattlackierten Interieur-Zierhölzer. Wood Polish basiert auf reinstem gelben Brazilian Grade One Carnauba und hat einen atemberaubenden Glanz und einen lange anhaltenden Pflegeeffekt. Hinweis: Vor dem Behandeln mit Wood Polish die Holzflächen stets mit Cleaner Fluid vorbehandeln. 50 ml Dose.

Best.-Nr.
487056

Sehr schön gearbeitete Sitze

Nach Originalspezifikationen und im originalen Material für uns hergestellt. Die Ledersitze sind ab Werk immer „leather faced“ gewesen. Das bedeutet, dass Sitzlehne und Sitzfläche aus Leder, die Seiten- und Rückenteile aus Kunstleder hergestellt werden. Diese Fertigungs-

weise hat Ihren Ursprung nicht in den kaufmännischen Abteilungen, sondern in der besseren Verarbeitbarkeit des dehnbaren Kunstledermaterials.



Ledersitze

Paar Sitze aus schwarzem Leder mit Kopfstützen in klassischer Optik mit horizontalen Pfeifen mit Perforierung. Mit brandneuen Sitzschienen, die eine Verstellmöglichkeit von 170 mm ermöglichen. Die Schienen ersetzen den alten Triumph-Sitzgrundrahmen und werden direkt am Bodenblech verschraubt.



Best.-Nr.
316895



Ledersitze

Paar Sitze aus schwarzem Leder mit Kopfstützen in klassischer Optik mit horizontalen Pfeifen mit Perforierung. Mit Halterungen, die eine einfache Montage an den originalen Sitzschienen ermöglichen.

Best.-Nr.
533874



Mittelkonsolen für Getriebetunnel

Konsole zur Montage auf dem Getriebetunnel zwischen den Sitzen. Fungiert als Armlehne mit zwei großen Ablagen im Inneren und lässt sich bei allen Modellen problemlos einbauen.

Ausführung	Best.-Nr.
mit schwarzer Lederarmlehne	505523
mit schwarzer Vinylarmlehne	531762



Windschott

Mit Acrylglas-Scheibe – Jetzt kann sie nur noch Regen aufhalten...
Lange Strecken mit offenem Verdeck verursachen oft unangenehme Nebenwirkungen: Zerzaustes Haar, Nackenschmerzen, steife Beine und Rückenschmerzen. Unsere Windschotts mit Acrylglas-Scheibe verhindert dies, indem sie die lästigen Wirbelwinde reduziert. Als Nebenwirkung wird der ohnehin schon schönen Linie Ihres Cabrios eine zusätzliche Dimension hinzugefügt. Die Windabweiser werden mit Anbausatz und Stautasche geliefert. Ein TÜV-Gutachten liegt bei.

Best.-Nr.
317955

Windschott

Mit klappbarem Stahlrohrrahmen, umnäht mit Kunstleder und mit TÜV geprüfem Spezialnetz bespannt – Bestimmen Sie doch einfach selbst, wann Ihre Cabrio-Saison beginnt und wie lange Sie das ganz besondere Feeling genießen wollen. Denn mit unseren Windschotts verbannen Sie lästige Zugluft nach draußen und schützen den empfindlichen Kopf- und Nackenbereich. Das verwendete Spezialgewebe garantiert Stabilität, UV-Licht-Beständigkeit und eine hohe Lebensdauer von -30 Grad Celsius bis zu +90 Grad.

Unsere Windschotts bieten folgende Vorteile:

- Perfekte Passform für Ihr Fahrzeug
- Problemloses Schließen und Öffnen des Verdecks, incl. Persenningnutzung
- Einfache Montage
- Erleichtert die Kommunikation im Fahrzeug.

Best.-Nr.
7342

**RIESEN
AUSWAHL AN
REINIGUNGS- UND
PFLEGEMITTELN,
PFLEGESERIEN, SHAM-
POOS, POLITUREN,
WACHSEN UVM.**



Alles rund um die Fahrzeugpflege

All die Helfer in kleinen Flaschen und Tuben – Ein breites Spektrum für vielfältige Anwendungsmöglichkeiten unterstützt Sie nicht nur bei kleinen Schönheitskorrekturen, sondern auch bei kompletten Fahrzeug-Restaurationen. Lackpflege, Schmierstoffe, Kleber, Korrosionsschutz uvm. Jetzt stöbern unter [Limora.com/Fahrzeugpflege](https://www.limora.com/Fahrzeugpflege)

Autoglym Kollektion

Dieses 4-teilige Set enthält alles, was Sie brauchen, um Oberflächenverunreinigungen von Lacken zu beseitigen.

Inhalt:

500 ml Lackreiniger
100 g. Reinigungsknete
100 ml Harzpolitur
1 Mikrofasertuch
490598

LIMORA

Erhalten, was bewegt.

Teppichsätze

Die Teppichsätze die in den meisten britischen Klassikern verbaut wurden, sind damals in allererster Wollqualität gefertigt worden. Noch immer ist Wolle das wichtigste Garn in der Teppichherstellung und erfreut sich zeitloser Beliebtheit, zumal die Erneuerung des Teppichsatzes meist günstiger ist, als man gemeinhin annimmt.

Jahrelange Erfahrung und der regelmäßige Austausch mit den Kollegen ermöglichen es uns, Ihnen den bestmöglichen Teppichsatz anzubieten. Weil auch die besten Teppiche über die Jahre in der Sonne ausbleichen und die Farbe verblasst, schicken wir Ihnen gerne ein Farbmuster für Ihren Teppichsatz kostenfrei zu. Somit können Sie sich vergewissern, dass er Ihnen und Ihrem Fahrzeug auch gefällt.



Farbe	Best.-Nr.	Farbmuster
Schwarz	13754	330609
Blau (shadow blue)	13759	489434
Dunkelblau (midnight blue)	331257	330651
Braun (tan)	468734	330616
Hellbraun (light tan)	331256	330620
Beige	339015	489439
Biskuit	396666	330694
Goldgelb (Palomino)	520803	511202
Rot (cherokee red)	13756	330615



330609

489434

330651

330616

330620

489439



330694

511202

330615

Befestigungssatz für Teppiche

Best.-Nr.
309516







Klebstoff

Zur Verklebung von Teppichmaterialien, Innenverkleidungen, Filz, Gewebe, Polyurethanschaum, Glas- und Steinwolle auf lackierte, grundierte und rohe Bleche, ABS, Holz, Beton, Stein, verputzte Wände. Wasserfest, wärmebeständig bis ca. + 80°C.

Schalthebel Zubehör

Artikel	Best.-Nr.
Schalthebelmanschette aus schwarzem Kunstleder	444
Schalthebelmanschette aus schwarzem Leder	328308
Schalthebelabdeckung aus Gummi	5378

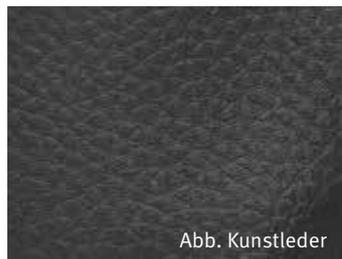


Abb. Kunstleder



Abb. Leder

Füllmenge	Best.-Nr.
400 ml Sprühdose	20056
575 g Dose	16109



Abb. Kunstleder

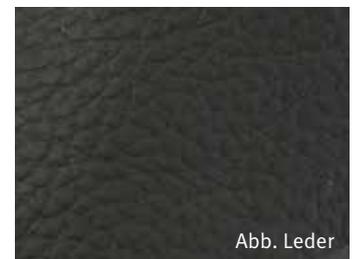


Abb. Leder

Abdeckung Handbremshebel

Ausführung	Best.-Nr.
schwarzes Kunstleder	336365
schwarzes Leder	331179



Fußraumteppiche

In Schwarz mit goldenem „Triumph“ Logo im Lorbeerkranz.

Best.-Nr.
15399

Gummimatten für den Fußraum

Gummimatten haben nicht nur einen kosmetischen Effekt, sondern sind ein echtes Sicherheitsfeature: Durch die geschlossene Oberfläche dringen eingetragene Flüssigkeiten nicht in Teppich und Dämmmaterialien ein, sondern verdunsten relativ schnell wieder. Durch die geringere zirkulierende Flüssigkeitsmenge ist das Fahrzeug im Winter schneller beschlagfrei. Weniger Blindflug und mehr freie Sicht tragen erheblich zur Verkehrssicherheit bei. In Schwarz mit „Triumph“-Logo.



Dämmmattensatz

Zur Schalldämmung in der Fahrzeugkabine. Unter dem Fußraumteppich angebracht, reduziert er die Motorengeräusche in erheblichem Umfang. Insbesondere bei hohen Drehzahlen eine Erleichterung. Ein ange-

nehmer Nebeneffekt ist die Absorption der Wärme von Motor und Getriebe.

Best.-Nr.
14306



Best.-Nr.
4525



Zweiteiliger Getriebetunnel – aus Kunststoff

1. Einfacher einzubauen – Die einteiligen Abdeckungen sind unhandlich und sperrig. Diese Abdeckung aber lässt sich ohne Schwierigkeiten einbauen, weil sie aus widerstandsfähigem aber trotzdem flexiblem Polyethylen hergestellt ist.

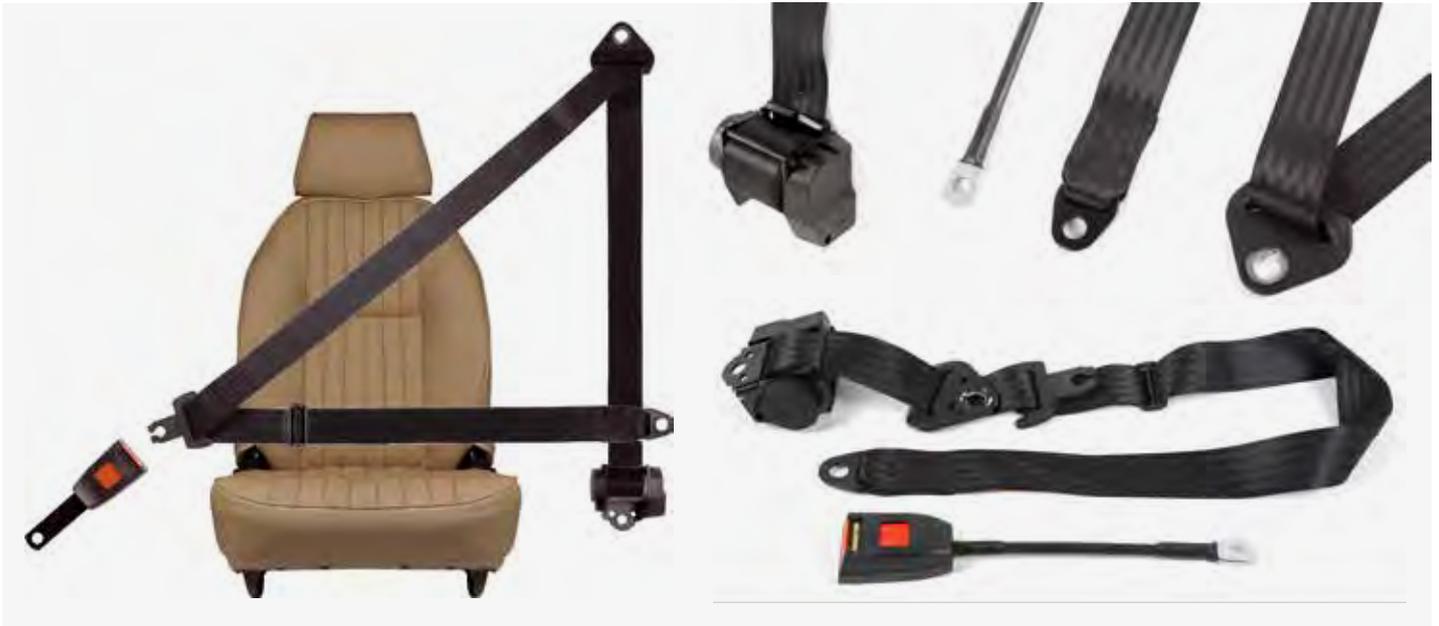
2. Einfacher Zugang für den Service – Die Kosten für diese Getriebetunnel-Abdeckung machen sich schon beim ersten Service bezahlt. Bequemer Zugang zum A- oder J-Typ Overdrive, zum Tachoantrieb, zum Schalter für den Rückfahrscheinwerfer und zu anderen Komponenten.

Best.-Nr.
25094

Zubehör Getriebetunnel

Getriebetunnel an Karosserie.

Artikel	Best.-Nr.
Befestigungssatz	21435
Dichtsatz	16267



Securon Sicherheitsgurte

Automatischer 3-Punkt-Gurt mit modernem Gurtschloss und Peitsche für einen Vordersitz. Länge der Schwellerlasche: 5 cm, Länge der Gurtpeitsche 45 cm, Umlenkung für die Gurtrolle, die senkrecht

montiert werden muss, Gurtlänge: 297 cm, mit E-Prüfzeichen, inkl. Befestigungsmaterial.



Farbe	Best.-Nr.	Farbmuster	Best.-Nr.
Schwarz	315662	Schwarz	495612
Beige	495530	Beige	495613
Rot	495531	Rot	495614
Grau	495532	Grau	495615
Blau	495533	Blau	495616



Ringbolzen und Ankerplatten für Sicherheitsgurte

Die Ankerplatten können an die Außenseite der Karosserie (z.B. ans Radhaus) geschweißt werden. Abmessungen: 55 x 55 mm mit 2 mm Stärke und aufgeschweißter Mutter mit 7/16" UNF Gewinde. Die Ringbolzen sind die entsprechenden Gegenstücke zur Gurtbefestigung.



Befestigungssatz

Für einen Befestigungspunkt des Sicherheitsgurts – Dieser Satz besteht aus zwei Stahlplatten, die an der Innen- und Außenseite der Karosserie (zum Beispiel am Radhaus) angebracht und verschraubt werden. Abmessungen: 105 x 85 mm.

Artikel	Best.-Nr.
Ringbolzen – Satz mit 2 Stück mit 7/16" UNF Gewinde und 23 mm Gewindelänge	25159
Ankerplatten – Satz mit 2 Stahlplatten	25160

Best.-Nr.
315842

Verdecke

Bei Verdeckmaterialien unterscheidet man 3 Qualitäten:

- A: Standard Vinyl: Dieses Verdeckmaterial ähnelt dem Original in Aussehen und Struktur, ist jedoch etwas dünner.
- B: Everflex Vinyl: Dieses Material entspricht dem originalen Verdeckmaterial der meisten britischen Sportwagen.

C: Mohair: Mohair Verdecke werden aus einem dreilagigem Material mit eingearbeiteter Gummierung gefertigt.



Mit hinterem Reißverschluss!



Mohair-Verdecke

Anders als der Name vermuten lässt, werden die Mohair-Verdecke nicht aus der namensgebenden Wolle gefertigt, sondern aus einer Kunstfaser, die dieselben Eigenschaften aufweist.

Das hochwertige Verdeckmaterial besteht aus drei Lagen: Einem hochlichtechten Oberstoff aus Dralon mit Zwischengummierung aus Elastomer und einer Innenseite mit Waffelmuster. Diese auch „Sonnenland“ genannten Verdeckmaterialien werden von vielen Luxusfahrzeugherstellern in der Erstausrüstung verwendet.

Weitere Eigenschaften:

- Kunstfaser aus Dralon
- im Winter wärmend und im Sommer kühlend
- knitterfest
- gute Wasseraufnahme, aber wasserabweisende Faser
- Vermeidung der Durchnässung des Materials und daher resistent gegen Schimmelbefall oder Moosbildung
- dünne Einzelfaserstärke
- UV resistent

Wählen sie anhand unserer kostenlosen Materialmuster die von Ihnen gewünschte Farbe für Ihr Verdeck aus:



Außenseite	Innenseite	Best.-Nr.	Farbmuster
Schwarz	Schwarz	25603	331019
Beige	Beige	15323	491295
Braun	Schwarz	215346	491294
Blau	Schwarz	331593	489515
Dunkelgrün	Schwarz	328751	491297
Rot	Schwarz	522473	491293

Vinyl-Verdeck

Traditionell wurden die meisten englischen Roadster und Cabrios mit Verdecken aus dem Material Vinyl ausgeliefert. Diese Verdecke waren unempfindlich, 100% wasserdicht, pflegeleicht und preiswert. Häufig, je nach Hersteller, bestand das Material aus nur einer Lage.

Diese Tradition fortsetzend bieten wir hier Verdecke aus Cabriotex™ HD11 Vinyl an. Die Außenhaut wurde der originalen Lederstruktur nachempfunden. Die Innenseite ist zur Temperaturstabilisierung aus Stoff. Die Nähte sind als Kappnähte ausgelegt, die miteinander verschweißt sind und ein Eindringen von Feuchtigkeit durch die Naht verhindern.

Eigenschaften, die diese Verdecke auszeichnen:

- hydrophober Gewebe-Schutz
- klassische Lederoptik
- hohe Schimmelbeständigkeit
- Schmutzunempfindlichkeit
- Farbechtheit
- das verwendete Garn ist abriebfest und UV unempfindlich
- die Kunststoffenster bestehen aus 0,75 mm UV-stabilisiertem Wopavin



Farbe	Best.-Nr.	Farbmuster
Schwarz	11918	330700

Everflex-Verdecke

Roadsterverdeck mit korrekter OE Narbung – Unter der Vielzahl an Verdeckmaterialien ist Everflex das herausragende Vinylmaterial. Everflex schützt vor Spritzwasser, Staunässe und ist leicht zu reinigen. Es ist gut zu verarbeiten, in vielen Farben lieferbar und sehr langlebig. Als Verdeckmaterial war es lange Jahre in der Erstausrüstung bei Rolls Royce und Bentley.

Diese Summe der positiven Eigenschaften macht es bis heute zu einem bestens geeigneten Material für alle Anwendung an Cabriooverdeck, Persenning und im Jachtbereich. Heute heißt das Material Cabriotex™ Classic British Vinyl und führt die Historie nahtlos weiter. Achten Sie auf die richtige Narbung: Deutsche und italienische Klassiker hatten Stoffnarbung, während englische Fahrzeuge immer mit Ledernarbung ausgestattet wurden.

Wählen sie anhand unserer kostenlosen Materialmuster die von Ihnen gewünschte Farbe für Ihr Verdeck aus:

Farbe	Farbmuster	Best.-Nr.
Schwarz	330702	324101
Rot	489805	315799
Blau	490514	478677
Grün	495636	324495
Beige	490305	451108
Hellbraun (Tan)	490515	451109
Creme	490511	318216
Weiß	490512	322627





Fertan Verdeckreiniger

Für Vinyl- und Everflexverdecke – Hochwirksamer Reiniger, für alle Cabrio-Verdecke aus verschiedensten Kunststoffen, sowie für kunststoffbeschichtete Verdecke und Planen. Der Verdeckreiniger löst zuverlässig Schmutz, Ablagerungen, Streifen von Kunststoff- oder Kunstfaser-Verdecken. Greift Klebeverbindungen am Verdeck nicht an. 1 Liter Pumpflasche.

Best.-Nr.
205401



Autosol® Verdeckreiniger

Für Vinyl-, Everflex- und Mohairverdecke – Zur schonenden Reinigung von gebrauchts- und umweltbedingten Verschmutzungen von Cabriooverdecken. Für helle und dunkle Verdecke und Verdeckmaterialien geeignet. Erprobtes Produkt, dass die Verdeckhaut nicht angreift und trotzdem eine gute Reinigungsleistung erbringt. 500 ml Pumpflasche.

Best.-Nr.
497495



Autosol® Verdeckimprägnierung

Für Mohairverdecke – Zur Imprägnierung von gründlich gereinigten Textil-Cabriooverdecken. Schützt vor Witterungs- und Umwelteinflüssen sowie UV-Strahlung. Wirkt Wasser- und Schmutzabweisend. Der Inhalt ist für mehrere Anwendungen ausreichend. 250 ml Flasche.

Best.-Nr.
497496

Lift the Dot Stanzwerkzeug

Zur Montage von Verdeckknöpfen. Dieses Spezialwerkzeug schneidet das zentrale Loch und die 4 Schlitzlöcher punktgenau aus dem Verdeckmaterial. Anschließend ist es ein Leichtes, „lift the dot“ Verdeckknöpfe einzusetzen.

- kombiniert sichere Befestigung mit einfacher Handhabung
- robust und strapazierfähig
- kräftige gesenkgeschmiedete Form
- Schneide gehärtet und angelassen
- Schaft bearbeitet und widerstandsfähig

Best.-Nr.
509303

Montage-Werkzeug

Zur Montage von „Durable Dot“ Druckknöpfen am Verdeck.

Best.-Nr.
17381



Hardtops

Pflichtausstattung für alle ambitionierten Sparteinsätze. Fensteranschlüsse aus Alu sind bereits eingearbeitet, alle benötigten Dichtungen sind dabei.



Hardtops aus Fiberglas

Nachfertigung des einteiligen „Racing“ Hardtops aus Fiberglas.

Farbe	Modell	Best.-Nr.
Schwarz	TR5 und TR250	293958
Weiß	(1967-68)	448649

Hardtop aus glasfaserverstärktem Kunststoff. Sehr schöne Nachfertigung des „Work Style“ Hardtops.

Farbe	Modell	Best.-Nr.
Schwarz	TR6 (1968-76)	338005
Weiß		295992



Aufkleber und Typenschilder

Stimmige Aufkleber und Typenschilder als zeitgenössisches Zubehör der 60er und 70er Jahre. Vermerken Sie die passende Ölsorte auf dem Sticker oder schmücken Sie den Luftfilter mit dem damals üblichen Dekor.

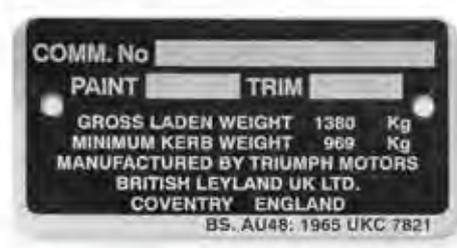


TRIUMPH

OVERDRIVE

29





Universal-Typenschild

Dieses universal verwendbare Typenschild wird für den deutschen TÜV benötigt, Abmessungen: 120 x 45 mm.

Best.-Nr.

498304

Blindniet für Typenschild.

Best.-Nr.

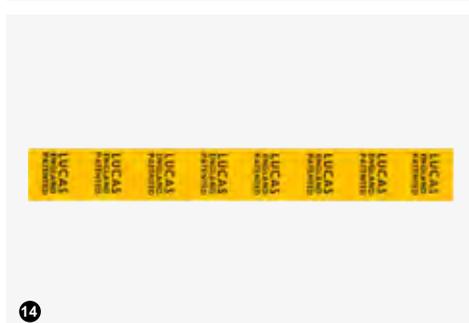
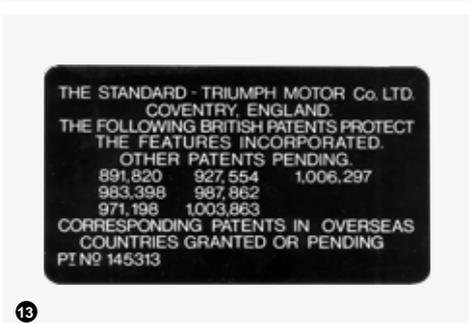
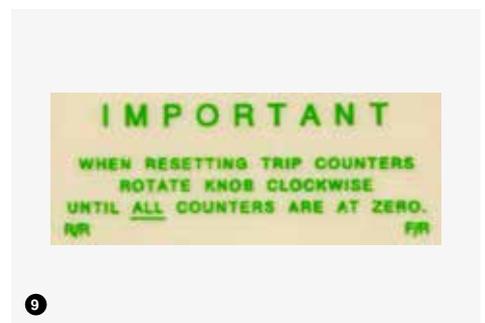
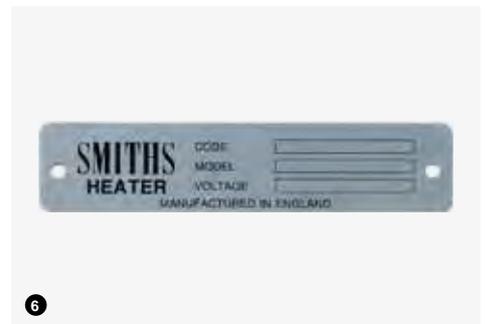
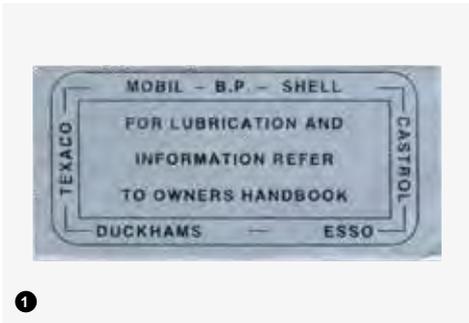
10085

Typenschilder

Ausführung	Modell	Best.-Nr.
im Motorraum auf dem linken Radhaus	TR5, TR6 P.I. bis CP52785	11256
	TR6 P.I. von CP52786 bis CP77718	453876
	TR250, TR6 Vergasermodele bis CC51032	336681
	TR6 Vergasermodele von CC51033 bis CC85737	20938
auf der linken B-Säule	TR6 P.I. ab CR1	2020
	TR6 Vergasermodele von CF1 bis CF39991	453875
	TR6 Vergasermodele ab CF50000	453874
Blindniet für Typenschilder	-	10085

Aufkleber und Metallschilder

Abb.	Ausführung	Größe	Best.-Nr.
1	„Schmierstoffe“	80 x 41 mm	206817
2	„Coopers“	89 x 32 mm	14431
3	„Unipart“	90 x 28 mm	14018
4	„AC“	50 x 18 mm	21124
5	„Caution“	auf Heizungskasten	14023
6	„Smiths Heater“	Metallschild	14035
7	mit „Lucas“ Schriftzug	auf Zündspule	14567
8	„Lucas“	auf Batterie	21569
9	„Important“	auf Tachometer	14578
10	„Triplex Laminated“	auf Frontscheibe	14434
11	„Zündfolge“	auf Zündkabel	293473
12	„Tudor“	auf Wasserbehälter, 3er Satz	14550
13	„Patentnummern“	unter Motorhaube	17484
14	„Lucas England Patented“	Streifen mit 8 Stück	14433
15	„Overseas Visitor“	-	18092





Emblem und Aufkleber für Radkappe

Ausführung	Modell	Best.-Nr.
Emblem mit „TR6“ Aufkleber, verchromt	TR6 Vergasermotoren ab CC50001, TR6 P.I. ab CP50001	132
Aufkleber für Radkappen-Emblem mit „TR6“ Schriftzug		19456

Embleme für Kühlergrill und Motorhaube

Ausführung	Modell	Best.-Nr.
auf Kühlergrill mit emailiertem „TR6“ Schriftzug	TR6 Vergasermotoren bis CF11572, TR6 P.I. bis CR2911	214963
auf Kühlergrill mit „TR6“ Schriftzug als Klebefolie	TR6 Vergasermotoren ab CF12501, TR6 P.I. ab CR5001	1136
auf Motorhaube - „TR5“ in schwarz auf weißem Hintergrund	-	17234
auf Motorhaube - „TR250“ in schwarz auf weißem Hintergrund	-	324677



Schriftzüge

Ausführung	Modell	Best.-Nr.
Kofferraumdeckel - „TRIUMPH“	TR5 und TR250	2289
Kofferraumdeckel - „OVERDRIVE“	-	10262
Kofferraumdeckel - „TR5 PI“	-	17235
Kofferraumdeckel - „TR250“	-	19451
hinterer Kotflügel - „2500“, verchromt	-	2319
hinterer Kotflügel mit - „2500“	-	313020
Heckschürze - „INJECTION“, verchromt	TR6 P.I. Modelle ohne Overdrive	3570
Heckschürze - „TRIUMPH“	TR6 Vergasermotoren bis CC51615, TR6 P.I. bis CP51615	338108



Schriftzug und Klebefolie für Heckschürze

Ausführung	Modell	Best.-Nr.
Schriftzug - „TRIUMPH“	TR6 Vergasermotoren von CC51615 bis CF27000, TR6 P.I. ab CP51616	3026
Klebefolie für Schriftzug auf Heckschürze mit „TRIUMPH“ Schriftzug		299680



Emblem mit „British Leyland“ Schriftzug

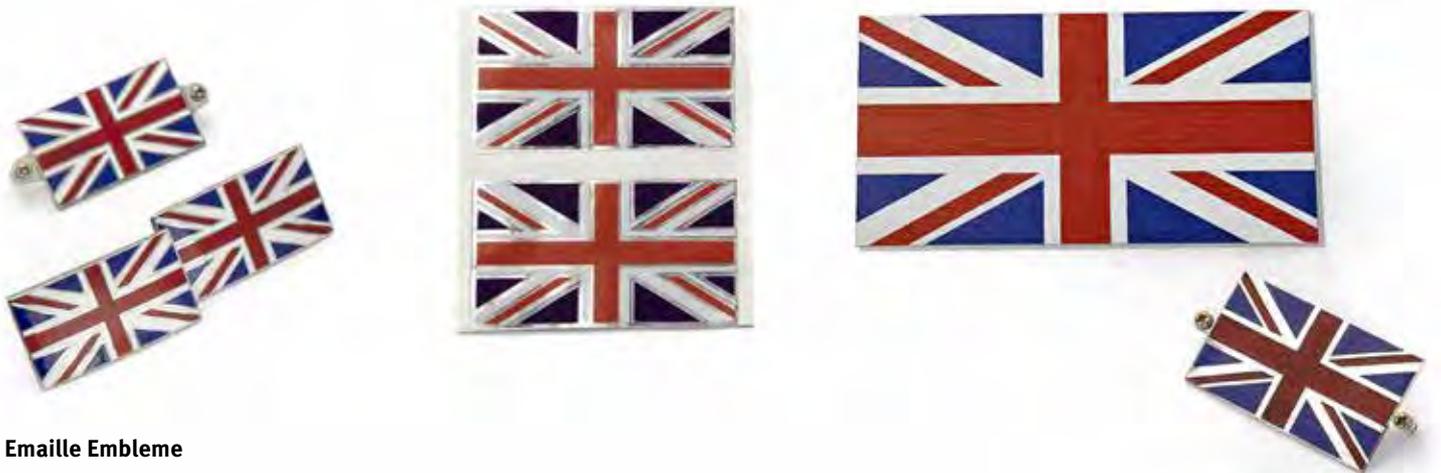
Selbstklebendes Metallemblem, Abmessungen: 35 x 30 mm.

Ausführung	Best.-Nr.
silberfarben, Hintergrund in Blau	2000
blau, Hintergrund silberfarben	4541



Aufkleber auf hinterem Kotflügel

Ausführung	Best.-Nr.
„TR6“ in rot	129
„TR6“ in weiß	442
„TR6“ in schwarz	130

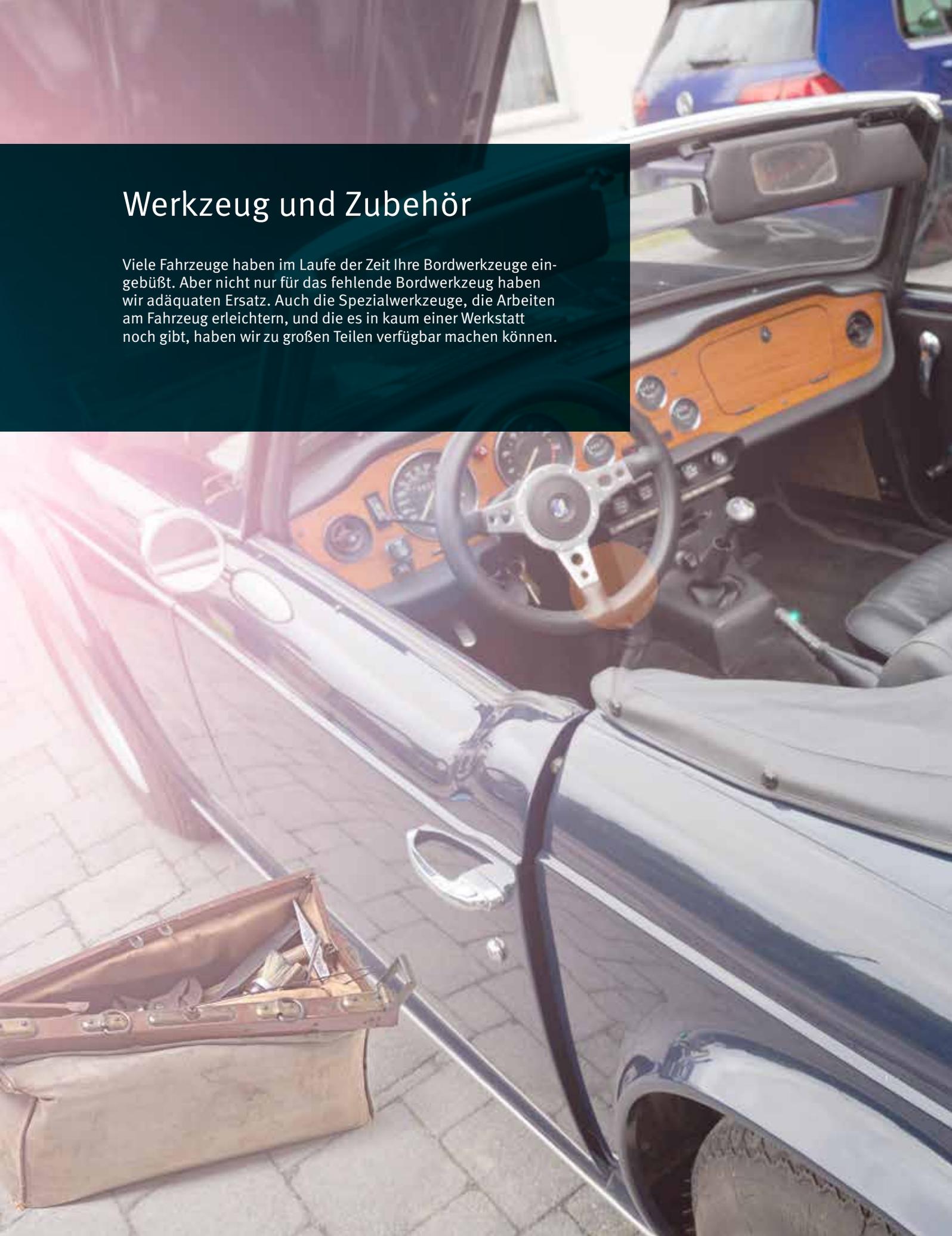


Emaille Embleme

Ausführung	Größe	Best.-Nr.
mit 3-farbigem Union Jack, geschraubt, Schraubenlänge: 12 mm	30 x 50 mm	356304
mit 3-farbigem Union Jack, selbstklebend, Satz mit 2 Stück	30 x 50 mm	356305
mit 3-farbigem Union Jack, magnetisch	78 x 130 mm	17763
Aufkleber – mit 3-farbigem Union Jack, Satz mit 2 Stück	50 x 76 mm	17934
mit 2-farbigem Union Jack, auf Chrom, geschraubt, Schraubenlänge: 12 mm	37 x 60 mm	14197
„St. Georges“, 2-farbig, geschraubt, Schraubenlänge: 12 mm	30 x 50 mm	356306

Werkzeug und Zubehör

Viele Fahrzeuge haben im Laufe der Zeit Ihre Bordwerkzeuge eingebüßt. Aber nicht nur für das fehlende Bordwerkzeug haben wir adäquaten Ersatz. Auch die Spezialwerkzeuge, die Arbeiten am Fahrzeug erleichtern, und die es in kaum einer Werkstatt noch gibt, haben wir zu großen Teilen verfügbar machen können.





Wagenheber

Ausführung	Best.-Nr.
Original	289983
Nachfertigung	310517



Hakenschlüssel

Für Ölfilter-Verschlußschraube am A-Typ Overdrive.

Best.-Nr.
19182



Werkzeug für Befestigungsclips

Praktische Montagehilfe für Türclips und Fensterschacht-dichtungen.

Best.-Nr.
21272



Aus
unserem
Nachfertigungs-
programm



Abzieher für die hintere Radnabe

Spezialwerkzeug zum Wechseln der hinteren Rad-lager, da das Abziehen des Radflansches mit einem handelsüblichen Abzieher nicht möglich ist. Besser als das Originalwerkzeug:

- 5 kg massiver Stahl
- von deutschem Hersteller aus dem Vollen gedreht und gefräst
- komplett galvanisch verzinkt
- löst garantiert jede noch so festsitzende Nabe

- stabiler Achtkant zum Gegenhalten mit dem Zentralmutternschlüssel
- spezielles Druckentlastungsstück zur Schonung des Achsgewindes
- extrem dicke und stabile Spindel mit Schlagkopf
- die flache Steigung der Druckspindel überträgt ungeheure Kräfte

Best.-Nr.
294556

Schlau ist das:
Radmutternschlüssel zum Gegenhalten des Abziehers:

Best.-Nr.
326088



Luftpumpe

Ist der Reifendruck niedrig, empfiehlt sich eine manuelle Luftpumpe wie diese hier. Klassisch, formschön und praktisch. Damit bekommen Sie die ersten Bar in die Reifen, um ohne Beschädigung der Reifen zur Tankstelle zu gelangen. Mit stabilem Metallgehäuse und Holzgriff.

Best.-Nr.
499289



Werkzeugsatz

Für SU-Vergaser, 3-teilig inklusive Werkzeug zur Düsenstockeinstellung.

Best.-Nr.
20661



Einstellschlüssel

Für die Leerlaufgemisch-Einstellschraube an Zenith Stromberg Vergasern bis ca. 1976.

Best.-Nr.
19067

WEITERE
SYNCHRON-
TESTER
SEITE 56



Synchrontester

Für SU- und Zenith Stromberg Vergaser. Einfach zu handhabende Ausführung aus Kunststoff für Vergaser mit einem Lufteinlass von 25 bis 67 mm. Durch die extrem kompakte Bauweise kann mit diesem Gerät auch dort synchronisiert werden wo vergleichbare Geräte nicht hinkommen. Für die meisten SU-, Solex-, Auto-Lite-, Stromberg-, Weber- und Zenith-Vergaser geeignet.

Best.-Nr.
25749



Vierkantschlüssel

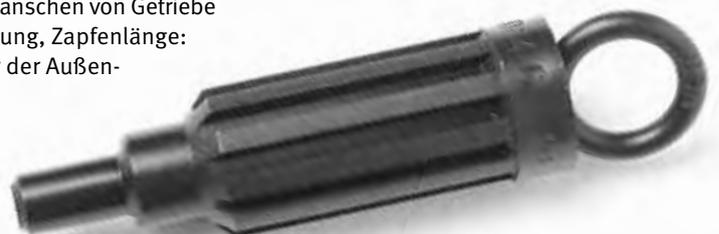
Für Wartungsarbeiten an Triumph Modellen. A must have for any Triumph owner! Spezialschlüssel mit geschlossenem Vierkant an beiden Enden. Eine Seite mit 1/4" AF zum Einstellen der Bremsen die andere mit 7/16" AF zum Lösen der Einfüll- und Ablassschrauben. Das handliche Werkzeug ist nur 78 mm lang, die Enden sind jeweils um 27,5° gekröpft.

Best.-Nr.
530146

Zentrierdorn – Kupplung

Unverzichtbar beim Anflanschen von Getriebe an Motor. 10er Verzahnung, Zapfenlänge: 35,8 mm, Durchmesser der Außenverzahnung: 31,75 mm.

Best.-Nr.
16275





Bordwerkzeugsatz

Inhalt: Fühlerlehre, sieben Ring-Gabelschlüssel zöllig, Kombizange, Zündkerzenschlüssel, Spannungsprüfer, Schraubendreher und Einstellwerkzeug für Zündkontakte. Komplet mit praktischer Rolltasche.



Best.-Nr.
345595

Werkzeugrolltaschen

Nach alten Vorlagen gefertigt ist diese Werkzeugrolltasche der praktische Begleiter im Oldtimer. Stilvoller kann das Werkzeug nicht verstaut werden. Diese Werkzeugrolltasche ist ein Muss für jeden Oldtimerbesitzer der Praktisches mit Tradition und Stil verbinden will. Lieferung ohne Werkzeug.

Ausführung	Best.-Nr.
Aus braunem Nubukleder. 14 Steckfächer in unterschiedlichen Breiten, 3 zuknöpfbare Kleintaschen, Maße: Aufgerollt ca. 73 x 1 x 32 cm.	493246
Aus schwarzem PVC mit 14 Fächern. Maße: Aufgerollt ca. 67 x 33 x 1 cm.	318070



Reinigungspressse „NIPPELFIPS“

Wenn's wieder mal nicht reicht, hilft der Nippelfips. Reinigungspressse „NIPPELFIPS“ - durch Hammerschlag wird dünnflüssiges Öl mit extrem hohen Druck eingepresst. Löst jeden verklemmten, verharzten, verrosteten Schmiernippel und macht das Lager wieder gängig.

Best.-Nr.
245095



Fühlerlehre

Zöllige Maßlehre mit zehn 100 mm langen Blättern. Zum Messen des Ventilspiels sowie zum Einstellen des Abstandes bei Zündkontakten und Zündkerzen. Blattstärken: 0.0015, 0.002, 0.003, 0.004, 0.006, 0.008, 0.010, 0.012, 0.015 und 0.025".

Best.-Nr.
305566



Zündkontaktwerkzeug

4-in-1 Satz. Fühlerlehre mit 6 Blättern von 0,50 mm bis 1,02 mm, Zündkerzen-Elektrodenlehre, Bürste und Feile.

Best.-Nr.
319923

Colortune – Die Tuning-Kerze

Man muss sich nicht mehr von teuren Motor-testern abhängig machen, mit dieser Glas-zündkerze kann man direkt in den Motor schauen und anhand des Flammenbildes und der Farbe die Gemischaufbereitung optimal einstellen. Für M14 x 1,25 Zündkerzengewinde. Ermöglicht direkten Einblick in den Brennraum und Einstellung des Gemischs bei laufendem Motor.



Best.-Nr.

19831



Klikadjust

Einfache Einstellung des Ventilspiels durch Zählen der „Klicks“ beim Drehen der Messschraube. Die Fühlerlehre wird überflüssig, auch und gerade bei eingelaufenen Justierschrauben eine sehr große Arbeitserleichterung. Einfaches Kontern und Justieren, präzise und ohne Gefummel. Eine gewöhnliche 1/2" Stecknuss kann aufgesetzt werden.

Best.-Nr.

313529



Zündkerzenschlüssel

Für Zündkerzen mit 21 mm Schlüsselweite – Zündkerzengelenkschlüssel mit praktischem gummiertem T-Griff und gefedertem Kardan-Gelenk, Schlüssellänge: 235 mm.

Best.-Nr.

305567



Federspanner

Original Sykes Pickavant.

Best.-Nr.

339126



Polsterklammerzange

Spezialzange zum Schließen von Polsterklemmen im Rahmen von Sattlerarbeiten an Fahrzeugsitzen. Sitzbezüge sind bei vielen Fahrzeugen ab Werk mit Polsterklemmen befestigt. Diese Spezialzange ermöglicht das Schließen von Polsterklemmen auch in schlecht zugänglichen Zwangslagen. Die Zange ist ideal für Sitzreparaturen an Oldtimern. Die speziell entwickelten Backen halten federbelastet die neuen Ringklammern bis zum Zudrücken. Geschmiedete Zange mit getauchten Griffen. Länge 178 mm.

Best.-Nr.
476790



Revolverlochzange

Lochzange 2.0: Eine geänderte Hebelübersetzung sorgt für erhebliche leichteres Arbeiten gerade bei dickeren Materialien. Im Gegensatz zu den Standardlochzangen ist etwa 65% weniger Kraft nötig, um in gleich starkes Material zu lochen. Mit 6 Lochpfeifen von 2 bis 4,5 mm, Zangenlänge: 210 mm.

Best.-Nr.
491899



Osculati Druckknopfzange

Zur Montage von „durable dot“ Verdeckknöpfen. Mit dieser Profi Druckknopfzange wird die Montage von Druckknöpfen und Ösen an montierten Verdecken und Planen zum Kinderspiel. Die Zange liegt sehr gut in der Hand. Durch die stabile Metallkonstruktion erfordert das Zusammendrücken von Knöpfen und Ösen viel weniger Kraftaufwand im Vergleich zu herkömmlichen Druckknopfzangen. (ohne Aufsätze)

Best.-Nr.
534488

3er-Set Aufsätze für Osculati Druckknopfzange.

Best.-Nr.
535027



Lift the Dot Stanzwerkzeug

Zur Montage von Verdeckknöpfen. Dieses Spezialwerkzeug schneidet das zentrale Loch und die 4 Schlitz punktgenau aus dem Verdeckmaterial. Anschließend ist es

- robust und strapazierfähig
- kräftige gesenkgeschmiedete Form
- Schneide gehärtet und angelassen
- Schaft bearbeitet und widerstandsfähig

ein Leichtes, „lift the dot“ Verdeckknöpfe einzusetzen.

- kombiniert sichere Befestigung mit einfacher Handhabung

Best.-Nr.
509303

Montage-Werkzeug

Zur Montage von „Durable Dot“ Druckknöpfen am Verdeck.

Best.-Nr.
17381



Durable Dot

		Ausführung	Best.-Nr.
A Grundplatte		Metall, schwarz	9307
B Sockel	auf der Karosserie	Metall, verchromt	203055
C Sockel		Kunststoff, schwarz	1231
D Druckknopf		Metall, schwarz	3537
E Druckknopf	am Verdeck, Verdeckabdeckung, Persenning, etc.	Metall, verchromt	4221
F Druckknopfunterteil		Metall, schwarz	461
G Druckknopfunterteil		Metall, verchromt	9306
H Blindniet	-	-	4870





Car Cover

mit Union Jack Motiv. Hergestellt aus hochwertiger gewebter und innen leicht flannelierter Baumwollqualität. Das Car Cover ist überall sauber verarbeitet, und hält ohne Haken und Metallteile, die ggf. den Lack beschädigen könnten. Aufgrund seiner Stoffqualität ist das Cover staubdicht und gut

schützend. Es ist allerdings nicht für den Auseneinsatz gedacht, sondern zur Verwendung in trockener Halle oder Garage als Schutz gegen dort üblicherweise auftretenden Beschädigungen. Ein Gummizug hält die Abdeckung perfekt in Form. In verschiedenen Größen lieferbar.

Größe	Länge	Best.-Nr.
S	3,7 bis 4,2 m	518150
M	4,2 bis 4,7 m	508218
L	4,7 bis 5,2 m	489281



Car Cover

Limora Car Cover bieten perfekten Schutz vor Staub, Kratzern, Sturm und anderen Umwelteinflüssen zur effektiven Werterhaltung Ihres Fahrzeugs. Hochwertige Qualität mit Doppelnähten und eingearbeiteten Gummizügen für passgenauen Sitz. Alle Cover liefern wir in einer praktischen Tragetasche.



Folgende Ausführungen sind lieferbar:

- Schwarz: Ein atmungsaktives Vlies für den Innenbereich, UV resistent. Ein perfekter Schutz gegen Sonneneinstrahlung, Staub und Schmutz.
- Grau: Ein mehrlagiger Allwetter-Schutz für den Innen- und Außenbereich. Wasserfest und trotzdem luftdurchlässig.

Selbstverständlich können Sie unter folgenden Artikelnummern unsere kostenlosen Materialmuster bestellen.

Typ	Farbe	Best.-Nr.
Indoor	Schwarz	505675
	Materialmuster	523245
Outdoor	Grau	349115
	Materialmuster	355026



Auto-Entfeuchter

Luftentfeuchterkissen, diffusionsoffenes Obermaterial. Verhindert beschlagene Scheiben, Rostbildung, Elektrischäden, Schimmel, üblen Geruch- und Stockflecken an Leder und Polster. Umweltfreundlich: immer wieder verwendbar, einfach alle 3 Monate auf der Heizung oder im Backofen trocknen. Maße: 30 x 15 x 10 cm, Gewicht 1 kg. Nimmt 600 g Wasser auf.

Best.-Nr.
246550



Adsorptionstrockner mit Kondensator

Das Gehäuse ist aus weißem Kunststoff mit Luftaustritten oben. Der axiale Ventilator läuft im Intervall (alle 30 min für 5 min), um die Luftfeuchtigkeit exakt zu ermitteln. Der Partikelfilter zur Luftfilterung ist auswaschbar, der Rotor mit Silicagel belegt. Die Kondensatwanne aus Kunststoff fasst 2 Liter und ist überlaufgesichert durch Kontrolllampe oder Direktablauf. Der eingebaute elektronische



Staubwedel

Staubwedel mit Wachs Imprägnierung. Der Wagen stand ja in Halle oder Garage. Da ist vor der ersten Ausfahrt eine Wäsche nicht unbedingt erforderlich, der Staub ginge auch mit unserem wachsgetränkten Staubwedel ab. Sehr gründlich und sehr schonend. Hergestellt aus 100 % extra weicher Baumwolle. Durch eine spezielle Wachsbehandlung wird der Staub aufgenommen ohne den Lack zu zerkratzen.



Ausführung	Best.-Nr.
mit stabilem Holzgriff	493332
mit stabilem Kunststoffgriff, einklappbar	318723

Silikon-Wasserabzieher

Der schnelle Ersatz des Fensterleders. Schonend, schnell und streifenfrei auch den letzten Tropfen von den Oberflächen abziehen. Mit dem Silikon Abzieher lässt sich die Fahrzeugoberfläche nach dem Waschen oder nach einem Schauer auf Veranstaltungen trocknen. Die tiefe und weiche Silikonklinge zieht Wasser auch von stark gerundeten Oberflächen, wie z.B. Kotflügeln. Mit dem Silikonabzieher in einer Hand und einem Microfasertuch in der anderen Hand, ist ein Fahrzeug in weniger als fünf Minuten trocken. Silikonfläche regelmäßig unter Wasser reinigen. Abmessungen: 30,2 x 9,3 x 1,9 cm.



Best.-Nr.
509417

Hygrostat steuert die vier Betriebsarten:

- Maximum: automatische Entfeuchtung bis ca. 40% rF
- Normal: automatische Entfeuchtung bis ca. 50% rF
- Minimum: automatische Entfeuchtung bis ca. 60% rF
- Laundry (Waschküche): Das Gerät versucht ca. 35 % rF zu halten (dient zum schnelleren Trocknen von Wäsche)

Eine vierstufige Zeitschaltuhr ermöglicht individuelle Regelung. Das Gerät steht einfach, mit der Griffmulde nach hinten, auf dem Boden. Das Netzkabel ist 2m lang.



Ausführung	Best.-Nr.
230V Euro-Netzstecker	476765
230V UK-Netzstecker	521712



Set Edelstahlwannen

Vielseitig einsetzbar. Zum Auffangen von tropfendem Öl unter Ihrem Fahrzeug, zur Teileaufbewahrung bei Demontageprojekten, zur Verhinderung von Tropfrändern bei Ölfラスchen, und, und, und...: Mit diesem Set sind Sie für alle Eventualitäten gerüstet. Selbst die Aufbewahrung von Lebensmitteln ist möglich (auf die vorherige Benutzung als Ölauffangwanne sollten Sie dann allerdings verzichten...) Rostfrei.

10er-Set in vier Größen:
 1 Stück: 75 x 55 x 2 cm
 1 Stück: 65 x 45 x 2 cm
 4 Stück: 32 x 22 x 2 cm
 4 Stück: 27 x 20 x 2 cm

Best.-Nr.
536789



Autoscheiben Innenreiniger mit Teleskopstiel

Zum Reinigen der Scheiben von innen, reinigt mühelos beschlagene Scheiben auch in schwer erreichbaren Ecken dank Teleskopstiel. Saugfähiges Microfasertuch sorgt für streifenfreie Sauberkeit

- stufenlose Teleskop-Funktion für schwer erreichbare Stellen
- Teleskoparm verstellbar von ca. 33-48 cm

- schnelle und bequeme Reinigung durch schwenkbaren Kopf
- für streifenfreie Sicht im gesamten Scheibenbereich
- zwei beidseitig einsetzbare Mikrofaserpads – waschbar bei 40° C

Best.-Nr.
530258

Sinnvolle
Verbesse-
rung!



Backup-Haubenzug

Spezieller Haubenzug mit Kabelanschlag, einer Durchführungstülle und einer ausführliche Einbauanleitung.
Als Backup, falls der originale Zug reißt. Bauen Sie ihn ein (versteckt im Radhaus), solange der Originalzug noch funktioniert.

Best.-Nr.
339585



Ölbindematte

Umweltschutz fängt in der Garage an – deshalb gehört die Ölbindematte bei jeder Arbeit am und im Motorraum drunter! Bekanntlich kann ein Tropfen Mineralöl kubikmeterweise Trinkwasser verderben. Mineralölflecken sehen auf Betonböden nicht nur hässlich aus, der Beton wird auch angegriffen. Auf einem Ölfleck auszurutschen sieht nur bei „Tom und Jerry“ lustig aus.

Ebenfalls eine gute Lösung bei Oldtimer-treffen mit Ölmattenpflicht oder bei Ausstellungen in Messehallen und bei Veranstaltungen. Die Matte hat die ideale Größe, um den Boden im Bereich des Motors vor Ölflecken zu schützen. Ein laufender Meter Matte nimmt bis zu vier Litern Flüssigkeit auf.

Größe	Best.-Nr.
90 x 120 cm	355878
90 x 500 cm	502598



Kotflügelschoner – 100 x 56 cm

Aus schwarzem Kunstleder. Befestigung mittels eingearbeiteten Magneten, die Rückseite ist mit Feinfilz bezogen. (Werkzeug nicht im Lieferumfang enthalten.)

Ausführung	Best.-Nr.
mit eingearbeiteten Werkzeugtaschen	318071
ohne Werkzeugtaschen	493382





Feuerlöscher mit ABC-Löschmittel

Superleichter Aluminium Feuerlöscher mit Manometer und Befestigungsvorrichtung – So einen sollten Sie UNBEDINGT IMMER dabei haben. Vorschrift in vielen europäischen Ländern, warum nicht bei „uns“ ist uns ein echtes Rätsel! Normen und Vorschriften für alles. Da haben Sie jahrelang geschraubt, dann ist alles in ein paar Minuten abgepackelt. Zahlt die Versicherung, ausreichende Sorgfaltspflicht...? Oder Sie müssen dringend helfen, aber wie? Mit bloßen Händen? Das ist eine echte gedankliche Falle: man denkt irgendein Hilfsmittel wird sich schon finden: Da hilft aber nur ein Feuerlöscher!

Füllmenge	Höhe	Nettogewicht	Best.-Nr.
1 kg	ca. 30 cm	430 g	275432
2 kg	ca. 39 cm	780 g	322326

Feuerlöscherspray

Die schnelle Hilfe zum Löschen von Bränden im Auto, Wohnmobil, Haushalt oder im Hobbybereich. Mit diesem Feuerlöschspray können Sie sicher alle Brände der Klassen (A, B, F, E), inklusive Elektrogeräten aus einem Abstand von mindestens einem Meter, bekämpfen. Die frühe Bekämpfung verhindert das Ausbreiten des Brandes: Bei derart begrenztem Löschmittelvorrat ist es wichtig, den echten Brandherd zu bekämpfen und nicht die Flammen.

Das Löschspray beinhaltet eine Mischung aus Wasser und Schaumlöschmittel (AFFF), die Oberflächenkühlungs- und Imprägnierungseffekte schafft. Löschmittelrückstände sind auf die Brandfläche selbst beschränkt. Das Löschprodukt ist umweltfreundlich, leicht bedienbar und kostengünstig. Geprüfte Sicherheit und Qualität von der MPA Dresden und dem TÜV Rheinland.

Füllmenge	Best.-Nr.
500 ml	503680
750 ml	503681



RIESENAUSWAHL!
Aktuelle Bücher,
Antiquariat, Bildbände,
Reparaturanleitungen,
Werkstatthandbücher
uvm.

Das Limora Buchsortiment

Limora ist einer der größten Autobuchhändler der Republik. Selbstverständlich setzen wir viel daran, diesem Anspruch gerecht zu werden. Neben dem Buchsortiment in unseren Filialen bieten wir Ihnen einen umfassenden Autobuchservice aus unserer Zentrale heraus.

Dabei sind wir natürlich nicht auf Literatur für englische Fahrzeuge beschränkt. Aktuelle Bücher, unser Antiquariat, Reparaturanleitungen im Original oder im Nachdruck, das Angebot ist riesig. Einfach online stöbern unter [Limora.com/Buecher](https://www.limora.com/Buecher)

LIMORA

Erhalten, was bewegt.



Werkstatthandbücher und Bedienungsanleitungen

Werkstatthandbuch – Ein Werkstatthandbuch das vom Fahrzeughersteller herausgegeben wird, richtet sich hauptsächlich an Personen, die aktiv an einem Fahrzeug und dessen Technik arbeiten. Es ist unerlässlich um ein Fahrzeug zu reparieren. Hier finden sich neben den für das Fahrzeug zutreffenden technischen Daten und Werte, Anleitungen über Vorgehensweisen sowie fahrzeugspezifische Eigenarten die bei einer Reparatur anfallen. Es setzt allerdings gute und fundierte handwerkliche Kenntnisse im KFZ Gewerbe in Theorie und Praxis voraus.

Reparaturanleitung – Eine besondere Art der Werkstatthandbücher sind die Reparaturanleitungen, die sich an den „Selbstschrauber“ wenden. Auch hier werden die technischen Daten wiedergegeben. Zu einfachen Arbeiten wird hier angeleitet. Im Gegensatz zu einem Werkstatthandbuch werden Reparaturen und Anleitungen ausgelassen, die spezielle Kenntnisse voraussetzen.

Bedienungs- oder Betriebsanleitung – Diese Anleitungen befassen sich nicht mit der Reparatur eines Fahrzeugs sondern wenden sich hauptsächlich an den Fahrer. Hier wird beschrieben welche Funktionen und Aufgaben verschiedene Einrichtungen an einem Kraftfahrzeug haben. Zum Beispiel: Wie stelle ich den Sitz ein? Wie öffne und schließe ich das Verdeck? Wann braucht mein Fahrzeug den nächsten Ölwechsel?





Das TR5/TR6 Schrauberhandbuch

In gewohnt ausführlicher Form geht dieses umfangreiche Handbuch auf alle Aspekte einer professionellen Restaurierung ein. In detailliert beschriebenen Schritt-für-Schritt-Anleitungen werden die wichtigsten Arbeiten an Karosserie, Chassis, Motor, Fahrwerk und Getriebe dargelegt. Dabei findet der Hobby-Schrauber aber auch Ratschläge für das Anfertigen, Anpassen und Einschweißen von Blechen sowie Hinweise für eine perfekte Lackierung. Die Fülle an Informationen macht dieses Buch zu einer wahren Bibel für alle, die im Besitz eines Triumph TR5/TR6 sind oder sich damit auseinandersetzen, ein solches Fahrzeug zu erwerben.

Autor: Roger Williams, 200 Seiten mit 700 zumeist farbigen Abbildungen, Format: 270 x 207 mm, broschiierte Ausgabe, Sprache: Deutsch.

Best.-Nr.
486064



Reparaturhilfe – Triumph TR5 und TR6

180 Seiten mit zahlreichen Abbildungen und Schaltplänen, Format: 190 x 105 mm, broschiierte Ausgabe, Sprache: Deutsch.

Best.-Nr.
319085



Praxishandbücher SU-Vergaser

Diese Bücher beschäftigen sich ausführlich mit Vergasern der Marke SU. Über die Modelltypen H, HS, HD, HIF wird einerseits Grundwissen vermittelt und andererseits werden Bereiche wie Überholung, Einstellung und Bedüsung detailliert beschrieben. Der Autor Des Hammill ist „gelernter“ Ingenieur und baute bereits für mehrere Rennställe Renn-Motoren auf.

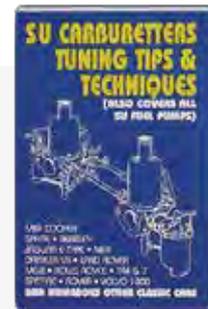
Sprache	Seiten	Format	Best.-Nr.
Englisch	96	250 x 207 mm	472435
Deutsch	85	297 x 210 mm	349260

Praxishandbuch Weber & Dellorto Querstromvergaser

Nicht nur im historischen Motorsport, auch bei sportlichen Alltagsautos sind sie selbst im Zeitalter moderner Einspritzsysteme erste Wahl, wenn es um einfache, aber effektive Leistungssteigerung geht: die Querstromvergaser von Weber und Dellorto. Zerlegen und überholen, Düsen- und Lufttrichterwahl, Synchronisation, Einstellung für Straße und Rennstrecke. Alles was man über diese weltweit bekannten und verbreiteten Hochleistungs-Querstromvergaser wissen muss, findet sich kompakt und präzise in diesem Buch.

Autor: Des Hammill, 112 Seiten, ca. 140 Abbildungen, 210 x 250 mm, gebunden, deutscher Text.

Best.-Nr.
436787



SU Carburettors Tuning Tips & Techniques

In diesem Werkstatthandbuch werden Einstelltechniken für SU Vergaser und SU Kraftstoffpumpen für folgende klassische Fahrzeuge beschrieben: Mini Cooper, Midget/Sprite, Bentley, Jaguar E-Type, MkII, Daimler V8, Land Rover, MGB, Rolls Royce, TR4 bis TR6, TR7, Spitfire, Rover und Volvo 1800. Im Vergaserteil wird insbesondere die Funktionsweise, die Überholung und die Fehlerdiagnose erklärt. Des weiteren wird auf die verschiedenen Varianten der Startautomatik bei SU Vergasern eingegangen. Im Bereich der SU Kraftstoffpumpen erklärt der Autor die Funktionsweise von mechanischen und elektrischen Pumpen. Im Anhang finden Sie eine Tabelle zur Identifikation von Vergasernadeln und -düsen.

192 Seiten mit zahlreichen Abbildungen, Format: 220 x 140 mm, broschiierte Ausgabe, Sprache: Englisch.

Best.-Nr.
7707



Bedienungsanleitungen

Bedienungsanleitungen im handlichen DIN-A5 Format mit zahlreichen Fotos und Zeichnungen für das Handschufach ihres TR. In den 79 seitigen Bedienerhandbüchern finden sie nützliche Informationen über

die Funktion der Instrumente und Schalter, über die routinemäßige Wartung sowie über Instandhaltung und kleinere Reparaturarbeiten.



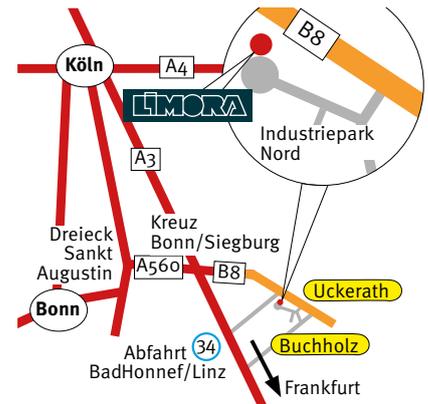
Modell	Ausgabe	Best.-Nr.
Triumph TR250	Englisch	10770
Triumph TR5	Englisch	489240
	Deutsch	327393
Triumph TR6 P.I. (1968-73)	Englisch	479844
	Deutsch	2470
Triumph TR6 P.I. (1973-75)	Englisch	449180
	Deutsch	489241

Modell	Ausgabe	Best.-Nr.
Triumph TR6 Vergaser, Modelljahr 1969	Englisch	449179
Triumph TR6 Vergaser, Modelljahr 1970 und 1971		449186
Triumph TR6 Vergaser, Modelljahr 1972		449185
Triumph TR6 Vergaser, Modelljahr 1973		308917
Triumph TR6 Vergaser, Modelljahr 1974		336584
Triumph TR6 Vergaser, Modelljahr 1975		10772
Triumph TR6 Vergaser, Modelljahr 1976		449183

Besuchen Sie uns sieben Mal in Deutschland!

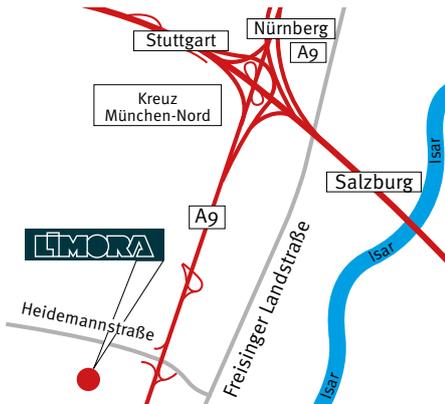


Limora Buchholz – Hauptsitz



Industriepark Nord 21
53567 Buchholz
Tel: +49 (0) 26 83 - 97 99 0
Limora@Limora.com

Limora München



Lilienthalallee 35
80939 München
Tel: +49 (0) 26 83 - 97 99 0
Limora@Limora.com

Limora Aachen



Feldstraße 41, 52070 Aachen
Tel: +49 (0) 241 - 55 939 0
Aachen@Limora.com

Limora Berlin



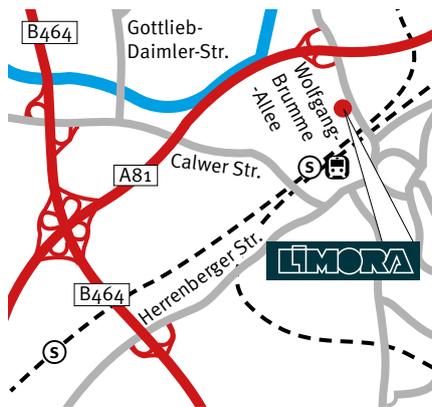
Classic Remise
Wiebestraße 36-37, 10553 Berlin
Tel: +49 (0) 30 - 25 93 92 30
Berlin@Limora.com

Limora Düsseldorf



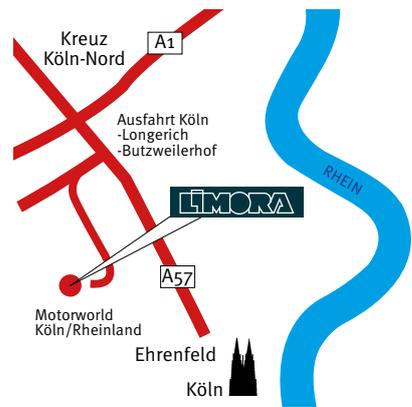
Classic Remise
Harffstraße 110a, 40591 Düsseldorf
Tel: +49 (0) 211 - 98 471 01
Duesseldorf@Limora.com

Limora Stuttgart



MOTORWORLD
Graf-Zeppelin-Platz 1,
71034 Böblingen
Tel: +49 (0) 70 31 - 306 95 10
Stuttgart@Limora.com

Limora Köln



MOTORWORLD
Butzweilerstraße 35 - 39,
50829 Köln
Tel: +49 (0) 26 83 - 97 99 0
Koeln@Limora.com



Limora Zentrallager

Industriepark Nord 21
D - 53567 Buchholz
Tel: +49 (0) 26 83 - 97 99 0
E-Mail: Limora@Limora.com
Internet: www.Limora.com

Filialen:

- Aachen • Berlin • München
- Düsseldorf • Stuttgart

521098 LC08042022

