

Maison

Système de freinage

Suspension

Pilotage

Système électrique

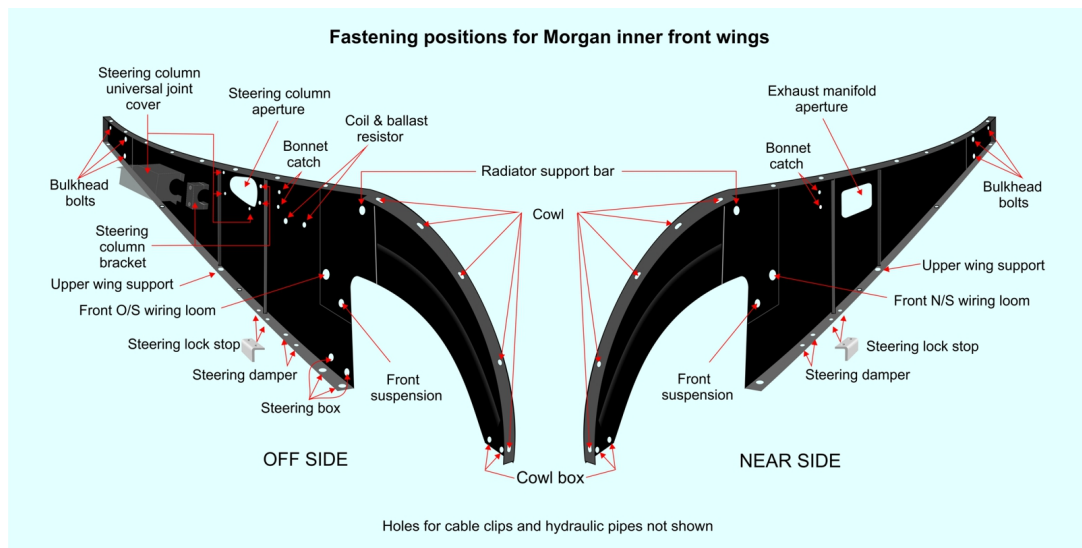
Carrosserie

Boiseries

Peinture

Dépose des ailes intérieures avant

Figure 1

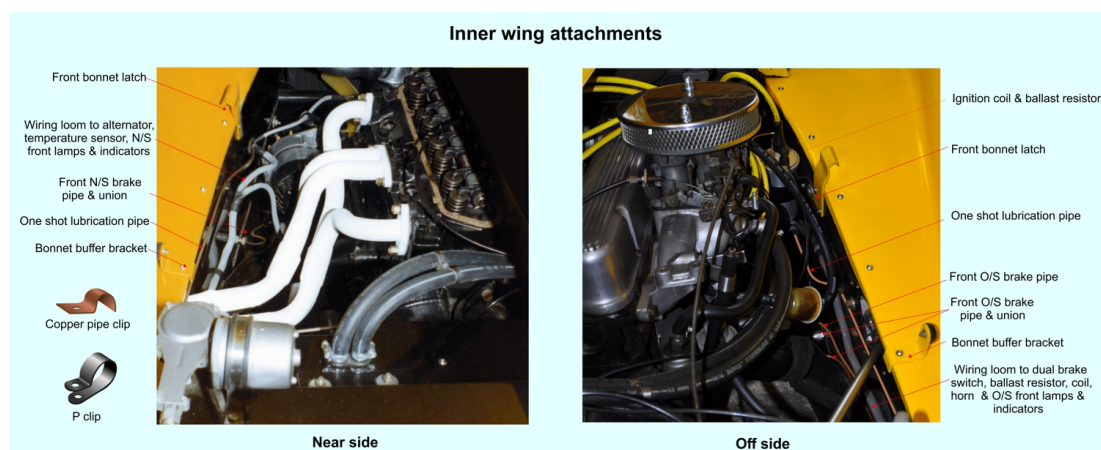


Retrait des ailes intérieures

Les ailes avant, le capot et le caisson de capot doivent être détachés avant de retirer les ailes intérieures. Les ailes inférieures des ailes avant intérieures sont fixées au châssis par une série de boulons. Trois boulons fixent l'extrémité arrière de chaque aile intérieure à la cloison. Dans le compartiment moteur, les ailes supportent les faisceaux de câbles, les conduites de frein, la bobine d'allumage, la résistance de ballast, les loquets du capot et les tuyaux de

lubrification à un coup ([voir figure 2](#)) . Tous ces éléments doivent être retirés avant de retirer les ailes intérieures. [La figure 1](#) montre la position des trous à travers lesquels les différents composants sont boulonnés. Les clips P sont utilisés pour sécuriser les faisceaux de câbles et peuvent être en nylon ou en métal recouvert de caoutchouc. Des colliers de serrage en cuivre sont utilisés pour soutenir les canalisations de lubrification et de frein One Shot. Des vis autotaraudeuses traversent l'extérieur du panneau pour fixer les colliers de serrage à l'intérieur des panneaux d'aile intérieurs. Les trous pour ces clips ne sont pas représentés sur le schéma et leur position doit être enregistrée dans un carnet lors du démontage des ailes intérieures.

[Figure 2](#)



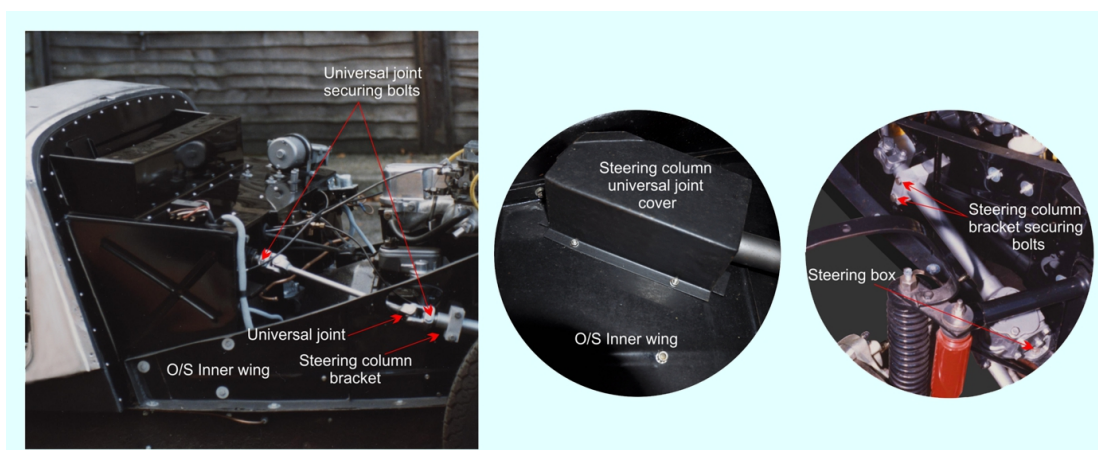
Les colonnes de direction supérieure et inférieure sont reliées par un arbre de liaison doté de joints universels à chaque extrémité. Ces joints sont serrés par des boulons à pincement sur les arbres cannelés des colonnes inférieure et supérieure ([voir Figure 3](#)) . Le joint universel inférieur est protégé de la saleté de la route par un couvercle en acier, également visible sur [la figure 3](#) . Une fois le couvercle retiré, le joint universel inférieur et le support de colonne de direction sont exposés. Les boulons de pincement du cardan doivent être desserrés et le support retiré. L'extrémité inférieure de la colonne de direction est terminée par le boîtier de direction qui est fixé par des boulons traversant le châssis et l'aile intérieure. Retirez le boîtier de direction et les boulons du support. [Débranchez le bras de direction de la biellette de direction](#) à l'aide d'un séparateur de rotule approprié.

Un support en aluminium épais est fixé par deux boulons de part et d'autre du châssis. Les boulons traversent également les ailes inférieures des ailes intérieures. Ces supports font office de **butées**

de verrouillage de direction ([voir Figure 1](#)). Ils se comportent comme des patins de frottement pour les pneus lorsque le verrouillage complet est appliqué. Il peut sembler étrange que les pneus entrent en contact avec ces plaques lorsque la direction est complètement verrouillée. Cependant, le [manuel d'inspection MOT pour les véhicules des classes 3, 4, 5 et 7 du 19 mai 2018](#), section 2.2 **Système de direction.** " page 6, Méthode d'inspection, D. Vérification de verrouillage à verrouillage, partie 2c exige le réglage correct des butées de verrouillage de direction. . Une notice autorise les patins qui entrent en contact avec les pneus en cas de blocage complet. Ils doivent être bien entretenus et ne doivent pas endommager les pneus. Retirer et stocker dans un endroit sûr. NE PAS oublier de les remonter lors d'une reconstruction, sous peine de les endommager. Cela peut se produire sur les pneus et le châssis.

Devant la **butée de l'antivol de direction** , une lame métallique en acier passe entre la suspension avant et le châssis. Il s'agit de l' [amortisseur de direction](#) , qui est fixé sur le rebord supérieur du châssis entre deux plaques et quelques cales. Retirez les deux boulons qui traversent la bride inférieure des ailes intérieures et retirez l'ensemble. Faites attention à ne pas perdre les cales et les plaques de retenue. Au remontage, les cales doivent être soigneusement ajustées.

[figure 3](#)



Zones de corrosion typiques sur les ailes avant intérieures

La **figure 3** montre l'aile intérieure avant latérale boulonnée à la cloison et au châssis. Lorsqu'il pleut, l'aile avant guide l'eau dans le joint entre l'aile intérieure et la cloison. En 1972, aucun scellant n'était utilisé dans ce joint. Le résultat sur ma propre voiture est visible sur la photo encadrée de **la figure 4** . L'aile hors-jeu a subi le même sort. Après avoir éliminé la rouille et soudé le métal neuf au MIG, les ailes intérieures ont été restaurées dans leur état antérieur. Lors du remontage des ailes intérieures, j'ai utilisé du mastic entre l'aile et la cloison pour empêcher l'eau de pénétrer dans le joint. Étrangement, les ailes intérieures ne se sont pas corrodées dans la même mesure que la [cloison](#) . De nos jours, Morgan construit la cloison en acier inoxydable.

Posez la bride inférieure sur le châssis avec du mastic et enduisez le haut de la bride avec le joint inférieur. Il est également conseillé d'utiliser des boulons en acier inoxydable lors du remontage des ailes intérieures, notamment lors du montage des ailes extérieures avant.

Figure 4

