



Sur les voitures exportées de l'autre côté de l'Atlantique :

Les premiers équipements spécifiques ne sont apparus qu'en 68, avec le montage des PDWA.



Témoin de PDWA

Mk3

Avant le « Grand Tableau Noir » de 1970, le témoin de fonctionnement se trouvait sur la console au-dessus de la colonne de direction.

+ Les Mk3 suisses étaient, elles aussi, équipées du PDWA, avec ce témoin.

Mk3 1970
avec tableau de MkIV
à partir de FDU75001

En bois revêtu de vinyle noir et, comme sur la future MkIV, c'est un « neiman » à la place du contacteur au tableau de bord.



Il y a même un « buzzer » qui sonne lorsqu'on coupe le contact et ouvre la porte en oubliant d'enlever les clés !



Témoins de PDWA

Le grand jeu sur les MkIV et 1500 américaines !

WASH/WIPE

WASH
WIPE

Eclairage de repérage de l'emplacement de la commande d'EG/LG

Ces deux cabochons s'allument en même temps que les feux.

HAZARD

Eclairage de repérage de l'emplacement de la commande du warning (Sur MkIV)



Depuis 1973 (MkIV), les commandes de chauffage sont rétro-éclairées. (Pré-câblage et supports de porte-ampoule présents sur les dernières 1500 européennes)

EMISSION SERVICE

EMISSION
SERVICE

(EGR* et Catalyse) Sur les 1500 californiennes équipées des premières normes anti-pollution (*) Exhaust Gas Recirculation

CATALYST SERVICE

CATALYST
SERVICE

FASTEN BELTS

FASTEN
BELTS

Existe sur toutes les MkIV et 1500 mais n'est pas toujours monté au même endroit.



Dimmer :

Variateur d'intensité de l'éclairage du tableau de bord

Jauge essence

Marquage ESSENCE SANS PLOMB sur les 1500 californiennes

BRAKE

Même emplacement sur toutes les MkIV et les 1500.

Attention, Sur les 1500 américaines post 75, il sert aussi de témoin de frein à main ! (FM40001 < > FM60000 et > FM95000)

Plaques décoratives



1975/79

SCCA
NATIONAL
CHAMPION

1985-88-89-90-91-92-93

74-75-76-77-78

1980

Promotion commerciale

commémorant les succès sportifs US

Après ce tour d'horizon de tout ce que vous devriez trouver sur un tableau de bord ...sans parler de tout ce qui a pu être ajouté, n'oubliez pas de vérifier :

- > l'absence de jeu aux instruments montés sur le tableau de bord. (Ils sont montés avec un joint torique pour amortir les vibrations et limiter les bruits).
- > la facilité de manœuvre des commandes.
- > le fonctionnement de remise à zéro du totalisateur km journalier



Ampoules des voyants : 2,2 W

GLB987

...ou GLB281

...ou LUCAS 643,

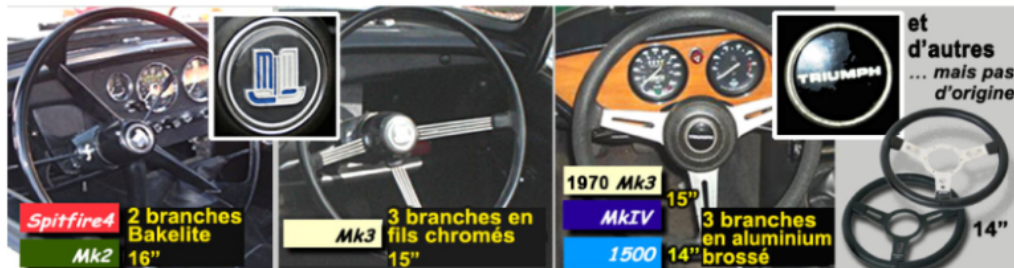
713 Les commandes de conduite

Le volant

Souvent remplacé pour un autre plus personnel !...

> S'assurer qu'il n'y a pas de jeu au niveau de la potence de fixation de la colonne de direction.

> S'assurer qu'il n'y a pas de fissure sur la couronne ou les branches du volant.



Le levier de vitesse



Sur Mk1, 2 et 3 avant 1970



Le pommeau est une simple sphère noire sur Mk1, 2 et 3, puis conique sur MkIV et 1500. (Mk1 et 2 : sans la grille gravée)

> Vérifiez que le levier n'a pas de jeu excessif.

> Vérifiez que les vitesses sont facilement accessibles.



La commande d'overdrive (... si OD, il y a)

Différente suivant le type d'OD monté sur la voiture.



Spitfire4
Mk2
Mk3

Pour un OD type D

Sur les Mk1, 2, 3 et les premières MkIV, c'est une **manette** sur le **commodo**.

Sur les MkIV après FH60000 et les 1500, c'est un **interrupteur** installé sur le **pommeau** du levier de vitesse

Pour un OD type J



MkIV
1500

Le pédalier

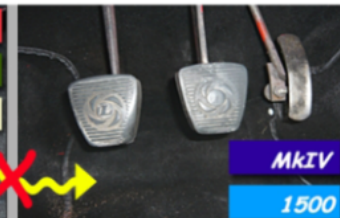
Freins et embrayage sont des commandes par tringlerie directe sur les émetteurs hydrauliques pour toutes les Spit.

La commande d'accélérateur des Mk1, Mk2 et Mk3 est aussi une tringlerie. Sur MkIV et 1500 c'est une commande des carburateurs par câble sous gaine.

> Vérifiez que les **patins en caoutchouc** ne sont **pas trop usés** et qu'il n'y a **pas de jeu trop important** sur les pédales.



Spitfire4
Mk2
Mk3



MkIV
1500

714 Les autres commandes

Le frein à main



Spitfire4
Mk2
Mk3
MkIV

... ou comme ça, mais pas d'origine !

> Vérifiez que **serrage** et **desserrage** se font **sans difficulté**.



1500 Avec l'accoudoir du kit Luxury...

...et standard après FH80000

Jusqu'à la Mk3 FD16482, TRIUMPH est resté fidèle à une tradition anglaise inspirée, paraît-il, de la course automobile : le **frein à main FLY-OFF**

> Pour **serrer**, il faut, bien sûr, **tirer** le levier vers le haut mais, une fois en force, il faut **appuyer sur le bouton** pour le bloquer en place.

> Pour **lâcher le frein**, il n'y a qu'à **tirer** le levier légèrement vers le haut pour **débloquer le cran**...et lâcher.

Après FD16482, le fonctionnement est **comme sur une moderne** d'aujourd'hui.



Le commodo

Jusqu'à la 1500 FH100020, tous les modèles ont les mêmes commodos: **deux coques elliptiques** de chaque côté de la colonne de direction (en métal sur Spitfire4, en plastique sur les suivantes).

A partir de 1500 FH100020, c'est un **ensemble** plus moderne et volumineux, **inspiré de celui des TR7**.

Les commandes de feux et de l'avertisseur varient d'un modèle à l'autre. Leurs fonctionnements seront contrôlés au moment des essais.



Spitfire4
Mk2
Mk3
MkIV
1500

1500

Jusqu'en 1977

...ensuite, à partir de FH100020

L'éclairage des cadrans et le fonctionnement des feux

Allumage général au tableau de bord mais commandes différentes suivant les modèles.



(pour LHD)

Spitfire4
Mk2
Mk3

Feux de Position
Route
Croisement

Uniquement les clignos

MkIV

1500

Avant FH100020

Feux de Route
Croisement
(Les feux de position sont allumés par l'interrupteur général)

Idem, que les clignos

1500

A partir de FH100020

Feux de route et de croisement
Clignos
Klaxon

Essuie-glaces
(2 vitesses + balayage !)
et lave-glace électrique.

> Sur les trois premières séries, l'allumage des cadrans du tableau de bord et des feux est un peu déroutant :

1^{er} cran :

Les feux de position s'allument et le commodo est alimenté, mais **pas l'éclairage tdb**.

2^{ème} cran :

Commodo **ET** éclairage du tableau de bord sont alimentés

> Sur les MkIV et 1500, c'est plus simple : le tableau de bord est **toujours éclairé** quand on allume les feux.



Les défauts de fonctionnement proviennent souvent d'un mauvais montage des cosses sur cet interrupteur.

... à tester au moment des essais routiers

L'éclairage des instruments est blanc sur Mk1, 2 et 3 et vert sur MkIV à partir de 1973 et sur 1500

L'éclairage intérieur



Seules les MkIV et 1500 reçurent un semblant d'éclairage d'habitacle, appelé plus précisément « éclairage de courtoisie ». L'objectif n'était pas un éclairage général de l'habitacle mais plutôt d'aider à repérer où mettre la clé de contact dans l'obscurité.

A partir de FH130000, les 1500 reçoivent un second éclairage « de confort », côté passager (foot-well courtesy light !). Ce sont de simples ampoules montées sur une douille, sous le tableau de bord.

Les contacteurs de ces éclairages sont sur la carrosserie, à côté des charnières hautes des portes, d'abord en plastique noir, puis en métal à partir de MkIV FH60000.

> Vérifiez le bon état de ce ou ces contacteurs... et que l'ampoule s'allume bien à l'ouverture de la porte.



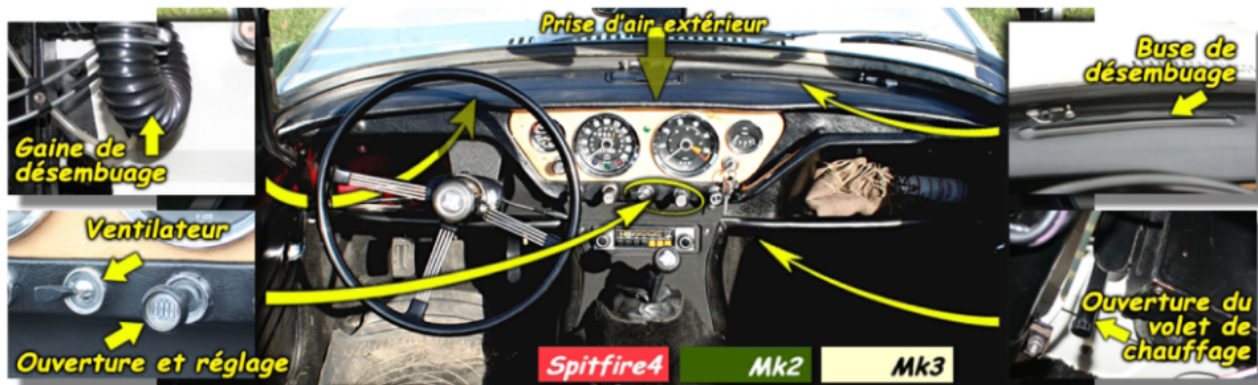
...et, tant qu'on y est : l'allume-cigare

Apparu tardivement (1977) en série sur les 1500 à partir de FH100020, il était déjà en option sur les premiers modèles.



Le chauffage et la ventilation

Sur Mk1, Mk2 et Mk3, le chauffage était en option mais très souvent installé. La ventilation vers le pare-brise est permanente.



Sur les MkIV et 1500, le système est plus sophistiqué permettant d'orienter et de réguler le débit de l'air de la ventilation et du chauffage. Dès les MkIV, le ventilateur dispose de deux vitesses.



La vérification du bon fonctionnement du chauffage/désembuage sera faite au moment des essais, moteur chaud.

Pour l'instant, vérifiez :

- > qu'il n'y a pas de trace de fuite de liquide de refroidissement sous le tableau de bord
- > le raccordement des gaines sur les buses

- > le fonctionnement des trappes de chauffage sur Mk1,2,3
- > le fonctionnement de l'inverseur chauffage (gauche/droite) et ventilateur 2 vitesses (tirant/poussant) sur MkIV et 1500

7.2 Les sièges

721 Les sièges avant

Beaucoup de glissières ont été ressoudées > Vérifiez leur solidité, leur coulissement et l'efficacité du levier de blocage.

Spitfire4 Mk1/Mk2 et Mk3 :

Le siège (monobloc) doit être solidement maintenu en place.

> Vérifiez son basculement et l'efficacité du verrou de blocage

