



Ce qu'il faut savoir à propos des 1500 RHD anglaises

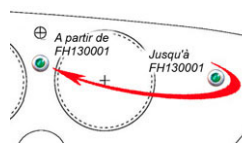
Curieusement, TRIUMPH équipait un peu moins bien les Spitfire destinées au marché domestique.



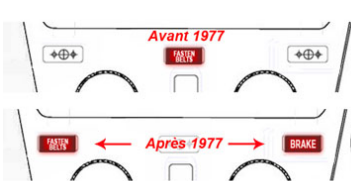
> Le **compteur de vitesse** est, bien évidemment, **en miles**. A savoir : Sur les MkIV et 1500, il est toujours à gauche, que ce soit sur une RHD ou LHD.

> Les cadrans de température et essence, eux, échangeront leurs places suivant le mode de conduite. Pour s'en souvenir il faut simplement savoir que la jauge d'essence est toujours du côté conducteur.

Donc **RHD = Essence à droite**.



> Le **témoin de clignotant** est à **droite du compte-tours jusqu'en 1976** et entre celui-ci et le compteur de vitesse après 76, comme sur les LHD



> Le **témoin de bouclage des ceintures** est **au-dessus de l'interrupteur général des feux avant 1979** (FH 130001) il n'y a **pas de témoin BRAKE**,

...parce que les voitures anglaises n'avaient pas le système PDWA ! Après sa généralisation **à partir de 79, FASTEN BELTS et BRAKE sont aux mêmes endroits que sur les LHD.**

Les compteurs de vitesse



Que ce soit chez JAEGER ou SMITHS, les vitesses « actives » (km/h ou mph) sont toujours en **gros chiffres blancs sur la couronne extérieure du cadran (a)**. Les vitesses dans l'"autre" système sont affichées à l'intérieur de cette couronne, en plus petit (b). D'abord blanches, elles deviennent **de couleur mauve** à partir de 1978 (c).

En 1979, la petite couronne mauve des miles disparaît sur les compteurs en km/h (d). Sur ceux en mph, les chiffres sont plus gros (e) et un affichage sur deux est supprimé (f) sur la grande couronne.



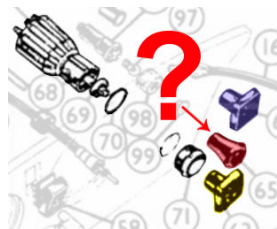
Les variantes locales

Vous pouvez rencontrer d'autres équipements qui peuvent vous sembler curieux ; ils sont pourtant d'origine. Un échantillon, sans doute non exhaustif !

Sur des voitures Européennes :



"Inverseur de klaxon" ville /route
Monté par l'importateur sur la console au-dessus du commodo pour répondre à une réglementation française tombée en désuétude par la suite. C'est généralement un interrupteur identique à celui de la commande de ventilation.



Commande d'EG/LG, en Suède
Le bouton de tirette était rond sur les premières MkIV au lieu d'être carré ...pour des raisons pas encore éclaircies. Nous n'avons même pas trouvé de photo !



Neiman sur colonne de direction
Aucune Spitfire de série n'a reçu ce type d'équipement avant la MkIV (*).

Cependant, TRIUMPH proposait depuis la Mk1, en option, un **steering column lock** ...sans autre précision. Des verrous antivol de différentes marques ont donc pu être utilisés au fil des séries (Waso, Trico-Neiman ou autres) avant que ne soient installés que des Waso à partir de 1970. Tous étaient accouplés à un contacteur à clé, supprimant ainsi celui monté au tableau de bord.

Un bouchon en plastique noir obturait alors le trou inutilisé. **A savoir :** Certains pays comme l'Allemagne, dès 1967, ou la Suède imposaient un dispositif antivol. L'usine ou l'importateur installait alors ce «steering column lock» avant livraison. Si la voiture en est équipée, il peut donc s'agir, suivant son origine, d'un montage d'époque ...ou postérieur !

* Exception faite des Mk3 US/1970 à partir de FDU75001 (voir ci-dessous)

Ce petit témoin rond, vert, était une obligation réglementaire en Italie (comme les avertisseurs ville /route en France). Il était monté par le concessionnaire sur le tableau de bord à des emplacements différents. Il signale que les feux de position sont allumés.



Commande Warning BAOR (British Army Of the Rhine)

Si vous avez sous les yeux ce « tableau noir », cette MkIV RHD a été livrée à un militaire anglais stationné en Allemagne. Elle bénéficiait déjà du montage Warning des futures 1500 à la place de l'interrupteur basculant avec témoin indépendant. Un collector "historique" ;o) !





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.



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 !



Le grand jeu sur les MkIV et 1500 américaines !

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



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

CATALYST SERVICE



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

OU

1973/74

1980

...motion 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 et 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.

