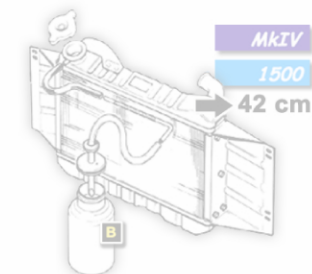


Important... pour les mains !

Attention ! Les Spitfire 4 sont équipées de la boîte à eau A jusqu'à FC39925, puis du bocal B, tout comme les Mk2 qui leur ont succédé.



Nota : des radiateurs de 56 cm des premières Mk2 (22" / 56cm) ont pu être montés, par la suite, par les propriétaires d'autres Spitfire pour en améliorer le refroidissement. Le bouchon de radiateur devrait, dans ce cas, être un bouchon taré à 13 lb/in²

Etat général

En contrôlant les niveaux, vous avez vu par le bouchon les orifices de quelques tubes 1 : ils ne doivent pas y avoir trop de dépôt intérieur réduisant le passage au travers du radiateur. Vues de l'extérieur, les lamelles du radiateur 2 ne doivent pas avoir reçu de choc et ne pas être encombrées de débris (insectes, végétaux, boue sèche) nuisant à la circulation de l'air. Bien entendu, pas de trace de fuites sur le radiateur.

> Vérifiez que le robinet de vidange 3 fonctionne (en cuivre sur Mk1)

Attention, les radiateurs des 1500 n'en sont pas équipés ! Il faut alors débrancher la durite basse pour vidanger le radiateur.

Régulation de la circulation d'eau

Sur les premières Spitfire4, le radiateur est équipé d'une « boîte à eau », à l'air libre, permettant la dilatation du liquide de refroidissement assurant un radiateur toujours plein.

A partir de FC39926 (Mk1), le circuit de refroidissement est « quasiment (*) fermé » et c'est le bouchon de remplissage du radiateur qui assure la régulation de la quantité de liquide qu'il contient en le déversant ou l'aspirant sous le simple effet de sa dilatation ou de sa contraction dans le bocal de trop-plein raccordé sous le bouchon (taré à 7 lb/in²), jouant le rôle d'un vase d'expansion.

> Vérifiez que le bouchon dispose bien de ses deux joints, de sa coupelle de décharge et du ressort de rappel.

> Vérifiez que tube, bouchon et récipient en plastique sont bien fermés.

> Le bout du tuyau doit toujours être plongé dans le liquide de refroidissement.

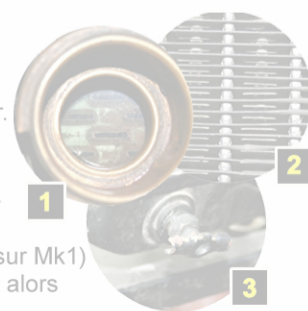
> (*) "quasiment fermé" car le petit trou d'évent sur le bouchon du bidon doit être libre

A partir de 1969, sur Mk3 (FD48653), un nouveau bouchon de radiateur taré à 13 lb/in² au lieu de 7 lb/in² améliore l'efficacité du refroidissement en augmentant la pression dans le circuit.

et enfin,

Les cartons avant, de chaque côté du radiateur, assurent le flux d'air vers le radiateur et sont indispensables. Ils doivent être complets, en bon état et solidement fixés.

A noter que les cartons de protection latérale du moteur, eux, ont souvent disparu. Est-ce un mal car ils canalisent le flux d'air sur le bloc ? ...ou un bien car, outre le côté pratique, ça évite justement le confinement ? Les (vives !) discussions sont ouvertes...



3.4 L'alimentation

341 Le réservoir

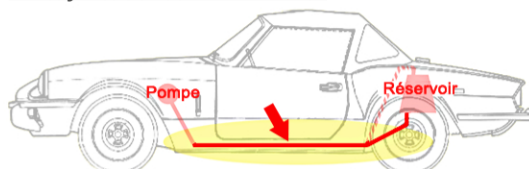
Etat général



des tubulures métalliques ou de la grosse durite sur le bouchon de remplissage.

Sur les modèles US, les réservoirs des MkIV et 1500 sont équipés d'un évent pour être raccordés à un collecteur de vapeur, puis à une cartouche d'absorption. Sur les modèles Europe, cet évent est bouché mais n'est peut-être pas étanche. A vérifier, ces éventuels désagréments «malodorants» seront assez faciles à régler.

La tuyauterie d'alimentation

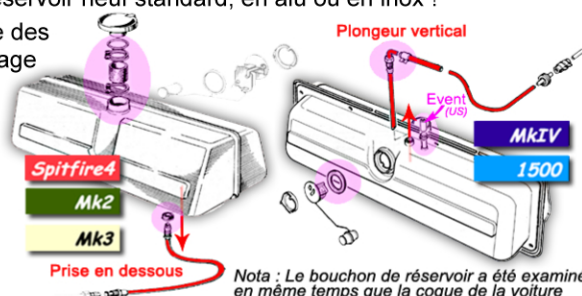


Elle passe sous la voiture, fixée par des colliers aux longerons du châssis. Restée longtemps vide cette conduite peut contenir des déchets très fins ou de corrosion contenus dans l'essence. Ils peuvent être source d'obstruction partielle de la section du tube à l'origine de manque de débit à la pompe.

Si elle est neuve, pas de problèmes...

> Vérifiez avec un miroir l'état extérieur de cette tubulure métallique (pas d'oxydation, pas d'écrasement).

A partir de FH28430, la capacité du réservoir diminue de 37,5 à 33 litres, accroissant légèrement la capacité du coffre.



Nota : Le bouchon de réservoir a été examiné en même temps que la coque de la voiture

342 La pompe à essence

Les Spit n'ont jamais eu de pompe électrique mais uniquement mécanique, avec ou sans levier d'amorçage.

> Vérifiez que vis, colliers et écrous sur les raccords des conduites sont bien en place et serrés. Il ne doit y avoir aucune trace de fuite d'essence sur le joint du couvercle de pompe ou sur les colliers, ni d'huile au joint sur le bloc-moteur.



> Le levier d'amorçage des pompes équipées doit être fonctionnel. En appuyant à fond, il ne doit pas buter sur le démarreur et vous devez sentir, en fin de course, son action sur la membrane de la pompe.

> Un filtre supplémentaire est aujourd'hui souvent monté sur la durite entre la tubulure métallique d'arrivée d'essence et la pompe. Il doit être propre et monté dans le bon sens (flèche visible sur le filtre).

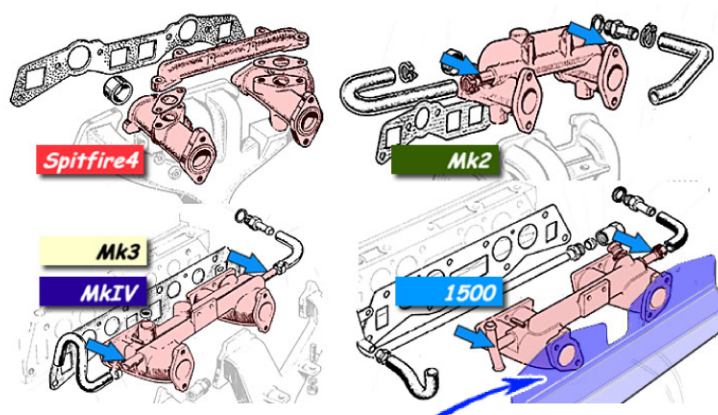


A partir du moteur FM93158, sur les 1500, une cale est interposée entre pompe et moteur

Vous pouvez également trouver d'autres pompes ... pas d'origine ;o) !

343 La pipe d'admission

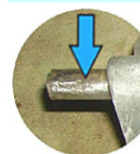
Pour cinq modèles de Spit, quatre pipes différentes !



Elle est en fonte d'aluminium.

> Vérifiez qu'elle n'ait aucune fissure : le réglage de la carburation en serait très gravement perturbé.

> Vérifiez, pour les mêmes raisons, l'état des joints d'étanchéité avec la culasse et les carburateurs.



Les embouts des tubes de réchauffage de l'admission ne doivent pas être trop corrodés.

> Vérifiez qu'il n'y a pas de fuite au niveau des colliers de serrage.

La pipe d'admission et le collecteur d'échappement sont montés, tous deux ensemble, sur la culasse avec de gros écrous et des rondelles-bridés

> Vérifiez qu'il ne manque aucun écrou ou rondelle.



Particularité 1500 : un écran antichaleur (avec amiante à l'origine) était intercalé entre la pipe d'admission et les carburateurs.



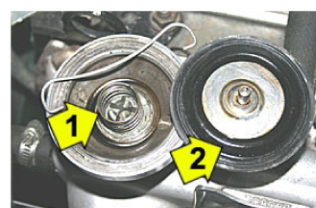
La soupape de décharge de vapeurs d'huile (dite « soupape Smiths »)

Uniquement sur Mk3

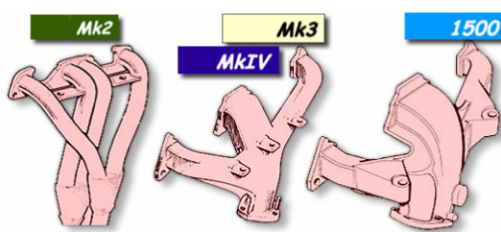
Ouvrez le couvercle - c'est très facile - et vérifiez que :

> le ressort 1 est en bon état et, surtout :

> la membrane intérieure 2 ne doit pas être craquelée.



344 Le collecteur et la ligne d'échappement



Le collecteur : Cinq modèles de Spit, quatre collecteurs différents, aussi

Le collecteur de Mk2 est en tube d'acier soudé. Celui de Spitfire4, Mk3, MkIV et 1500 est en fonte. > Vérifiez qu'il n'est pas fissuré. (lignes et traces noires).

> Vérifiez que la jonction sur le tube d'échappement est bien serré.

La ligne et le pot d'échappement : Deux types de ligne d'échappement, d'origine en acier, avec ou sans pot intermédiaire.



Mk1, Mk2 et Mk3 ont des lignes d'échappement similaires avec un silencieux intermédiaire. Sortie centrale sur Mk1 et 2 et à droite sur Mk3, disposée en long.

Les MkIV et 1500 ont un seul pot, disposé transversalement



> Vérifiez que le tube et les pots ne sont pas trop corrodés et que les soudures n'ont pas lâché.



> Vérifiez la présence des colliers complets et l'état des suspentes ou silent-bloc (souples). Les test routiers vous confirmeront - au bruit ! - l'état général de la ligne complète.

Et enfin, la voiture est, peut-être, équipée d'une ligne « sport » un peu plus performante

Tout Inox... pour la résistance à la corrosion et gagner en longévité



... mais aussi pour la sonorité ! si vous appréciez !