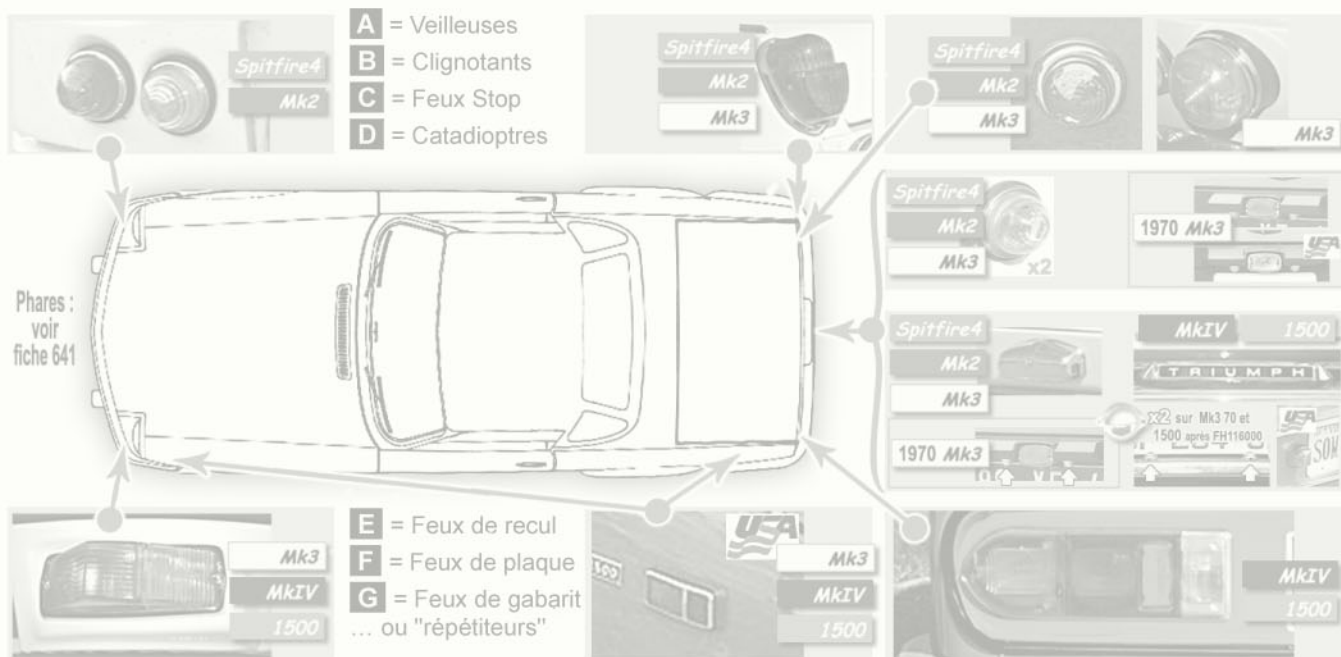


## 642 Les feux de signalisation

Tous les autres équipements d'éclairage et de signalisation extérieure ...



### Tableau des ampoules

|  |                     |     |
|--|---------------------|-----|
|  | GLB 207 / 6 W ...   | A   |
|  | GLB 380/ 6/21 W.    | G   |
|  | GLB 382/ 21 W ...   | A+C |
|  | GLB 989 / 6 W ...   | B   |
|  | LUCAS 222/ 4 W.     | E   |
|  | ? 5w5 T10 / 5 W ... | F   |
|  |                     | G   |
|  |                     | H   |

> Vérifiez que les cabochons en plastique ou en verre sont en bon état, sans impact ni fissure, sans condensation intérieure.

Sur les Spitfire4, Mk2 et Mk3, les protections intérieures des appareillages, dans le coffre, sont assez sommaires. Ce sont de simples capuchons en caoutchouc.

Sur les MkIV et 1500, les branchements ont mieux protégés des chocs par des capots en plastique.

> Vérifiez que ces capots ou capuchons intérieurs sont en place et en bon état ainsi que leurs vis de fixation.

Vous pouvez également trouver d'autres équipements électriques comme des phares longue-portée ou anti-brouillard. Ces équipements en option TRIUMPH ou provenant d'équipementiers spécialisés ont souvent été ajoutés après les succès des rallyes routiers comme le Monte-Carlo. Ça faisait très « course » ;o) !

Demandez au vendeur la position des interrupteurs et, surtout, en quel point du faisceau est pris le positif et où sont les fusibles de protection.



## +++ Bonus

### 6.a Particularités souvent méconnues...

#### Clignotants et feux de position avant

**Spitfire4 Mk2**

Les cabochons de clignotants et de feux de position sont en verre. Ambré pour les premiers, clair pour les seconds.



#### Adaptateur Mk2/3

Au moment de lancer la Mk3, Triumph devait disposer d'un stock important de capot sde Mk2. Ils furent réutilisés avec des adaptateurs en tôle emboutie pour pouvoir monter les blocs position/cligno de l'héritière des Mk2.

**Premières Mk3**



**Mk3 MkIV 1500**



Vous pouvez rencontrer différents types de cabochons sous les pare-chocs avant.

En standard, TRIUMPH a utilisé des ensembles à deux cabochons séparés sur le même bâti, un clair pour les feux de position, l'autre ambré pour les clignotants.

Il y a eu deux modèles qui ont joué à cache-cache.

> d'abord, les "pointus" sur les Mk3,

> ensuite les "bombés" sur toutes les MkIV et les premières 1500 jusqu'à FH78684, fin 1975

> et, enfin, le retour des "pointus" à partir de 1976 jusqu'à la dernière Spit.

Dans d'autre pays, comme les USA ou l'Italie, par exemple, l'ensemble était différent avec un cabochon monobloc, légèrement galbé.

> **Cabochon ambré pour les Américaines** avec une seule ampoule claire à deux filaments (4w /feu de position ; 21 W/clignotants).

> **Cabochon clair pour le modèle italien avant mi-1977**  
Pour la (les) ampoule(s), claire ou orange ? Mystère... un Spitoiste Italien nous le dira peut-être, un jour, :o)).

> **Après mi-77, c'est le modèle standard bicolore qui a été monté.**



**Cabochon ambré**



**Cabochon clair, avant mi-1977**

...ou, accessoirement,

(\*) Sur les Italiennes avant mi-77 : il existe des bi-cabochons clair/clair, de forme identique au « pointu » standard. Pas en montage d'origine

Amusant : il y a toujours une polémique pour savoir si, sur les cabochons bicolores, c'est le cligno ou la veilleuse qui se trouve placé sur l'extérieur (il n'y a pas de détrompeur sur le montage). Sur les photos et pubs TRIUMPH, c'est la veilleuse !

## Feux de recul

**Avant 1973**, la couleur des feux de recul des voitures immatriculées en France n'était pas clairement fixée. Les premiers feux de recul des Spit apparus sur les Mk3, étaient deux cabochons en verre blanc à côté des clignotants arrière.

**A partir de Mk3 FD75000** (année modèle 70) c'est un gros feu central et les voitures « françaises » étaient livrées avec un **cabochon orange**.

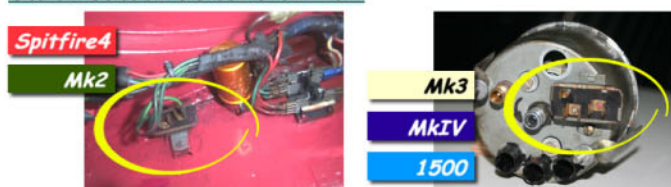


Si ce feu est blanc, c'est un échange postérieur à la livraison par un cabochon prévu pour un autre type de voiture ou un pays où la réglementation était différente.

**A partir du 01/01/1973**, la réglementation française rend définitivement obligatoire les **feux de recul blancs**. Conclusion : une MkIV livrée en France après cette date (si le concessionnaire a bien fait son boulot sur les véhicules en stock ;o)) ou, a fortiori, une 1500 ne peut avoir que des feux de recul blancs mais les MkIV ont été livrées jusqu'à fin 72, avec des feux ambrés.



## Stabilisateur de tension 10V

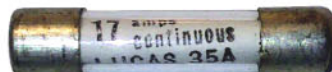


Les jauges de température et d'essence fonctionnent sous 10 volts au lieu des 12 volts fournis par la batterie. Il y a donc un petit stabilisateur d'adaptation de tension :

- > Spitfire4 et Mk2, sous le tableau de bord
- > Mk3, IV et 1500, au dos du boîtier du compteur de vitesse

## Fusibles Question : Quels fusibles équipent les Spits

Réponse : Des fusibles en verre de 35 A



Ben... oui et non



Nous avons vu (fiche 622) qu'il y avait, dans une Spit, très peu de fusibles mais des "gros" de 35 A. On est même un peu inquiet devant ces calibres qu'il faut toutefois relativiser... Le but des fusibles est de protéger les équipements électriques par leur "claquage" en cas de court-circuit faisant augmenter l'intensité. Leur calibre dépend de la section des fils d'alimentation de ces équipements mais aussi du type de "claquages" (lent - rapide - très rapide) qu'ils sont destinés à assurer. Les fusibles LUCAS, aux normes électriques anglaises d'époque et montés à l'origine dans les Spit, sont à « géométrie variable » :

- > Le "35 A" indiquent une capacité de protection "en pointe". Il tiendra effectivement sur un pic d'intensité, > ...mais il est également inscrit sur le tube "17 amps continuous". Il ne supportera donc que 17A en continu.

On devrait donc parler de fusibles de 17 A capables de supporter une pointe d'intensité de 35 A, pointe qui est fréquente lors de la mise sous tension d'un appareil

Il faut aussi faire attention au "pouvoir de coupure" du fusible. Un fusible de plus faible intensité grillera à tous les coups. En conséquence, attention à ne pas utiliser de fusibles qui seraient donnés pour 35 A en continu car, en cas de problème, l'isolant des fils risque de fondre avant que les fusibles n'aient lâché !

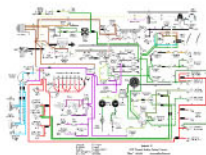
On peut donc mettre sans problème les fusibles actuels de 25 A en continu (voire 20 A)... sous réserve qu'il n'y ait pas d'accessoire dépassant ces intensités de consommation au moment de leur démarrage (genre ventilateur additionnel).

Tout compte fait, les fusibles du « Prince des Ténèbres » ne sont pas si inadaptés que ça puisque en fonctionnement normal ils assurent une protection à 17 A. On se moque assez de l'électricité automobile anglaise pour remarquer que, là, ils n'ont peut-être pas tout faux.



## 6.b Schémas électriques

---



Vous trouverez facilement, sur le forum Cyberspit ou internet, les schémas d'installation des différents modèles.

Si le vendeur vous remet **un plan de SA voiture comprenant toutes les annotations justifiées par les modifications** qu'il aurait faites, **c'est un sérieux avantage en cas de panne électrique !**