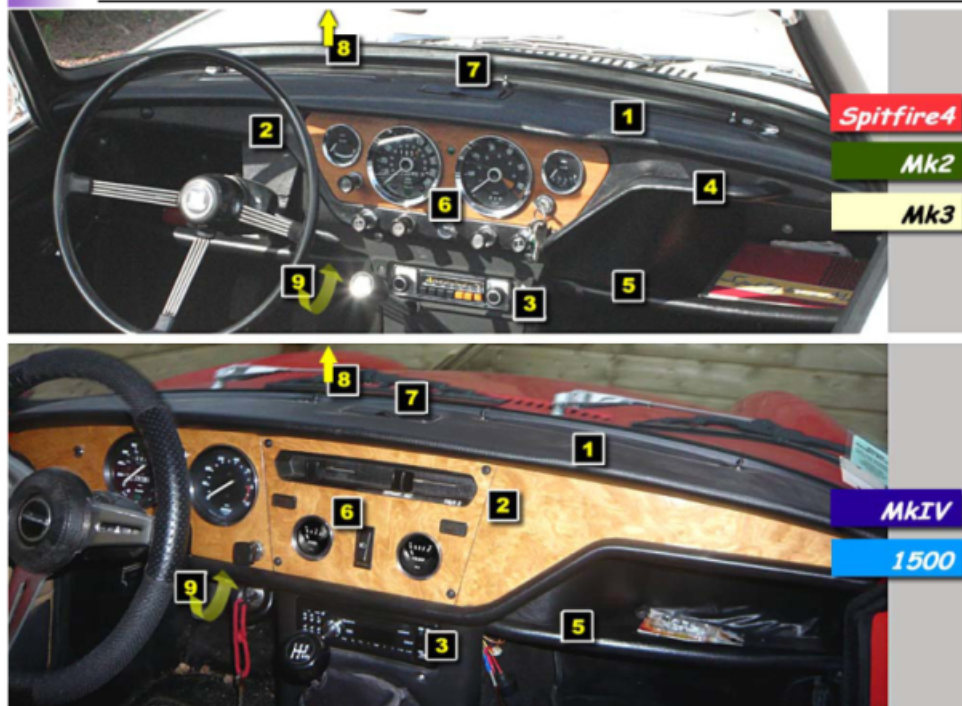


7 L'habitacle

7.1 Le poste de conduite

Les tableaux de bord ont été souvent modifiés et des instruments complémentaires ont pu être montés (montre, manomètre d'huile, voltmètre, etc...). Les équipements ci-dessous sont les équipements au standard d'origine, sauf les postes de radio.

711 Le tableau de bord



- 1 La «casquette» doit être **solide-ment fixée et pas déformée**.
- 2 Vérifiez la **solidité** de la **struc-ture métallique** du tableau de bord.
- 3 La **console** participe à la rigidité de la caisse sous le tableau. Elle doit être **très solidement fixée**.
- 4 Vérifiez la **solidité** de **fixation** et l'état de la **poignée de maintien** passager (sur Mk1, Mk2 et Mk3)
- 5 Vérifiez l'état des cartons des vide-poches et des tablettes.
- 6 Le **panneau d'instrumentation** ne doit **pas bouger**... surtout sur Spitfire4, Mk2 et Mk3.
- ⚠ **Risques de courts-circuits !**
- 7 Présence du cendrier
- 8 Présence et fixations du rétro-viseur intérieur et des pare-soleil (ces derniers, en option sur Mk1, Mk2 et Mk3 puis en série sur MkIV et 1500)
- 9 Molette de remise à zéro du compteur journalier

712 L'instrumentation



Tableau de bord en **tôle peinte couleur carrosserie** / **Panneau central en tôle granitée noire**, vis de montage apparentes.

Appareillage JAEGER

- A Thermomètre d'eau
- B Cpt de vitesse 180km/h
- C Témoin de clignotants
- D Compte-tours
- E Jauge d'essence
- F Allumage des feux
- G Témoins de :
 - pression d'huile (vert)
 - charge (rouge)
 - feux de route (bleu)
- H Contact à clé

- I Essuie-glace
- J Lave-glace
- K Ventilation/chauffage
- L Réglage du chauffage
- M Starter



Tout est noir

Tableau de bord en **tôle revêtue de vinyle noir grain cuir**. Panneau central en tôle granitée noire, vis de montage apparentes. Seuls deux équipements changent par rapport à la Spitfire 4 :

- A Le thermomètre d'eau perd sa graduation
- D Le compte-tours où la zone orange commence à 6000 tours et la large zone rouge est réduite à un trait.



En bois''nuance orangé''

Le changement le plus important par rapport à la Mk2 est l'adoption du **panneau central en bois plaqué**. Côté instrumentation, le **compteur de vitesse B** profite de la montée en cylindrée et puissance pour passer à **200 km/h (120 mph)**... un avion !



RHD : Sur Spitfire4 et Mk2
A,B,F et D,E,H sont inver-sés entre les LHD et RHD.
Seuls A,B et D,E le sont sur Mk3 et la clé de contact est à droite quel que soit le type.

A partir des MkIV, le changement est important. Le tableau de bord est en trois parties et prend toute la largeur de l'habitacle.

LHD Phase 1 1970, 1971 et 1972

« Anti-reflet »
... un avant-goût
de la mode GTI ?

Appareillage JAEGER, comme sur Mk3

Ce qui ne change pas :

- A** Thermomètre d'eau
- B** Cpt de vitesse 200 Km/h
- C** Témoin de clignotants
- D** Compte-tours

- E** Jauge d'essence
- G** Témoins
huile/charge/feux de route
- M** Starter

Ce qui change :

- F** Allumage des feux
- I+J** Essuie-glace + Lave glace
- H** Contact sur le Neiman
- K+L** Chauff+Vent
- N + n** Warning

Le tableau est en plastique épais, finition " aspect cuir ", noir. Les améliorations portent surtout sur le regroupement de fonctions (Chauffage, essuie-glace /lave-glace, allumage des feux) + un Neiman et un warning

LHD Phase 2 : 1973-74

Retour au bois !

Nouvel
appareillage
SMITHS,

plus moderne avec
un entourage noir
souligné d'un élégant filet chromé.

Pas d'équipement supplémentaire mais des modifications surtout esthétiques :

- > **D** Le compte tours monte dans la zone rouge jusqu'à 7000 tr/mn
- > **C** Le voyant des clignotants esterti dans un joli cerclage chromé
- > **F** Le commutateur d'allumage des feux est mieux fini dans un cadre noir.
- > **B, D, E, A** sont illuminés en lumière verte pour réduire l'éblouissement
- > **K** Les commandes de chauffage sont complétées et mieux finies.
- > Les symboles sont modifiés sur le starter **M** et la commande d'EG/LG **I+J**

Le plastique noir fait place à un beau tableau en bois vernis anti reflets. Les catalogues parlent de « noyer » et montrent des tonalités très variées, un peu comme ce que nous voyons aujourd'hui ;o) !

1500

Les 1500 gardent ce tableau en bois verni satiné. Les équipements ont évolué et été complétés au fur et à mesure de la sortie des trois phases successives de la dernière série des Spitfire.

Liste complète des équipements des 1500 strictement d'origine (hors Amérique)

- | | | | |
|-------------------------------|---|--|---------------------------|
| A Thermomètre d'eau | F Interrupteur général des feux | M Starter | Q Lecteur de carte |
| B Compteur de vitesse | G Témoins Feux de route, Huile, Charge | N Warning | R Allume-cigare |
| C Témoin de clignotant | H Clé de contact sur Neiman | O Témoin « ceintures bouclées » | |
| D Compte-tours | I Essuie-glaces + Lave-glace | P Témoin de bon fonctionnement des freins (Système PDWA = avertisseur de fuite) | |
| E Jauge d'essence | K Chauffage et ventilation | | |



LHD Phase 1 1974 et 1975 entre FH75001 et FH79999(?)

Très peu de changement par rapport au dernier modèle de la Spitfire MkIV. La commande de warning est modernisée : une seule tirette intègre l'allumage et le témoin de clignotement.



LHD Phase 2 1976 – 02/77 entre FH80000 et FH100019(?)

Un petit **LIGHTS** apparaît sous l'inter des feux et avec le « Luxury Pack » jusque là en option mais devenant de série, un joli **lecteur de carte** est installé, côté passager.



LHD Phase 3 03/77 – 08/80 après FH100020

L'allume-cigare est de série. Le témoin de clignotant migre sous le warning.

Il n'y a plus qu'un seul symbole sur l'interrupteur général des feux (Nota : LIGHTS a parfois été oublié !) ...et les mph sur le compteur de vitesse deviennent mauves après FH105733

Avec le montage du gros commodo, type TR7, la commande d'EG/LG disparaît du tableau de bord.



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

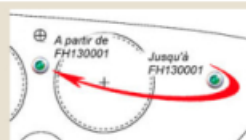
Curieusement, TRIUMPH équipait un peu moins bien les Spitfire destinées au marché domestique.



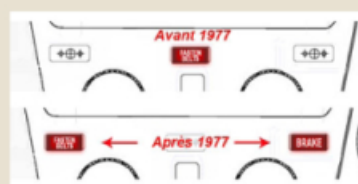
> Le compteur de vitesse est, bien évidemment, en miles.
A savoir : **Sur les MkIV et 1500, il est toujours à gauche, que ce soit sur une RHD ou LHD.**

> Les cadrans de température et essence, eux, échan- gent 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

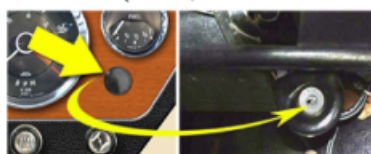
Le bouton de tirette était rond sur les premières MkIV au lieu d'être carré ...pour des raisons pas encore éclaircies. Nous n'avons même pas trouvé de photo !



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, supplantant 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 page 66)



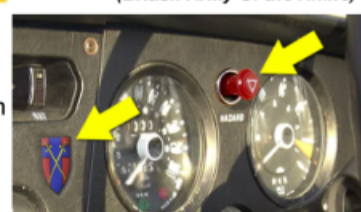
Ce petit témoin rond, vert,

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.



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



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)

BRAKE

Plaques décoratives



1975/79

OU

1973/74

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,

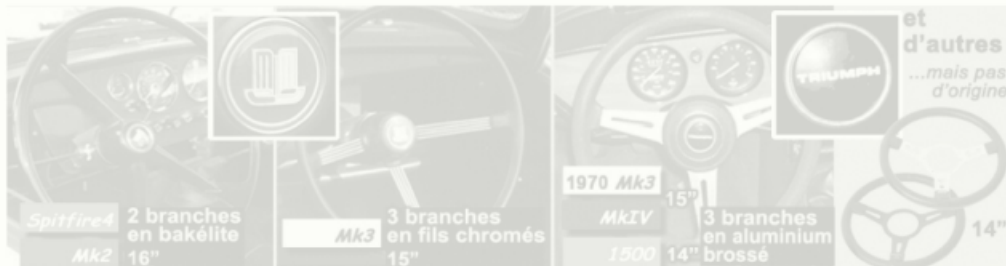
713 Les commandes de conduite

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 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.

