



Les vérifications préalables

A faire avant de monter à bord pour s'éviter surprises et déboires au moment de prendre le volant...

Les numéros entre crochets [000] renvoient, pour plus d'informations, aux fiches descriptives de la première partie de DiagnoSpit consacrée aux caractéristiques générales des voitures et aux examens « en statique ».



1 « Les papiers »

Avant de commencer les tests et essais routiers, assurez-vous que tous les papiers sont en règle.

La « carte grise »... ou SIV [111] [121]

C'est le **certificat d'immatriculation**. Il doit être dans la voiture.

> Le **numéro de série** sur la carte est le **même que** celui gravé sur la **plaque** d'identification de la voiture.

> Le **vendeur** est bien le **propriétaire** dont le **nom figure sur la carte**.

La « carte verte »

C'est l'**attestation d'assurance**. Vérifiez sa **date de validité**.

> Elle devrait être au même nom que celui qui figure sur la carte grise.

> Le vendeur doit vous confirmer que l'**assureur est prévenu** de la mise en vente de la voiture et de son **usage pour les essais routiers**.

La présence dans la voiture d'un constat amiable et d'un stylo n'est pas complètement superflue ... :o)) !

Les plaques minéralogiques [123]

> Les **numéros sont identiques** à ceux portés sur la **carte grise**.

> Les **plaques** sont solidement **fixées par des rivets** pop sur la voiture.

et enfin ...

Une voiture qui roule peu n'est pas un gage de bon état ni de bon fonctionnement, bien au contraire ! Demandez la **date de la dernière sortie de la voiture** et le **nombre de kilomètres parcourus à cette occasion**.

2 Les roues [541] [542]

... si vous deviez avoir des doutes sur leur état, reportez les essais routiers après leur révision et rectification.

Vérifiez les **écrous de fixation des roues** (jantes en tôle ou roues à rayons).

Les **pneus** ne présentent **pas d'usure anormale, blessure ou hernie** sur leurs flancs.

La **pression** de gonflage paraît **correcte et similaire sur les quatre roues**.

3 Les fixations de pièces de carrosserie [221] [222] [223] [344]

Pour éviter les risques de pertes... ou d'accidents, vérifiez la solidité des **fixations des pare-chocs** avant et arrière, du **pot d'échappement**, des balais d'**essuie-glace** et des **rétroviseurs extérieurs**... s'il y en a.

4 Le capot [213]

Testez l'**efficacité des deux verrous** du capot.

Attention, rappel : ces deux équipements ne sont **pas des poignées de levage !** Il arrive souvent que le capot « coince » légèrement quelque part, à l'ouverture. Utiliser les verrous comme des poignées risque de provoquer des déchirures de tôle. Donc, si vous êtes seul, **relevez d'abord les leviers des verrous, passez les doigts d'une main sous le rebord inférieur du capot, sous les verrous, et, aidé de l'autre main attrapant le capot au niveau de la grille d'entrée d'air, bien dans l'axe, soulevez-le doucement et ouvrez.**

Vérifiez l'efficacité de la **béquille** qui doit maintenir le capot ouvert par un « effet de genou ». Il ne doit pas être en équilibre instable au risque de le prendre sur la tête en cours d'intervention dans le compartiment moteur !

5 Les niveaux [312] [322] [334] [531]

> Le **radiateur** d'eau est **plein** et le bocal de trop plein est à mi-niveau.

> Le **bouchon de remplissage d'huile** est **bien serré** et le **niveau d'huile sur la jauge est au 3 / 4**

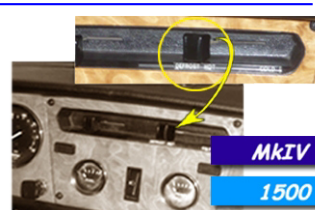
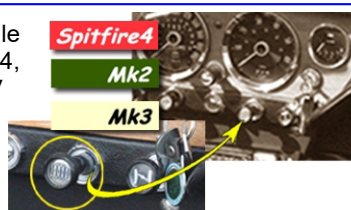
> Les **réservoirs de lockheed** de freins et d'embrayage sont **pleins, bouchons bien serrés**.

Plus anodin mais pas inutile pour la suite : vérifiez que le **réservoir du lave glace** est aussi rempli.

6 La vanne de chauffage [332] [714]

Pour vérifier le bon fonctionnement de cette vanne, tirez à fond le bouton de commande du chauffage au tableau de bord (Spitfire4, Mk2 et Mk3) ou déplacez la manette de droite sur « hot » (MkIV et 1500) : l'**ouverture** fonctionne normalement si cette action fait **descendre l'axe vertical** de la vanne.

> Vérifiez l'**inverse pour la fermeture** de la vanne.



7 Les starter [345] [712]



- 1) **Tirez à fond le starter** au tableau de bord. Après cette action, **les gicleurs doivent être complètement descendus**.
- 2) **Repoussez-le à fond : les deux gicleurs doivent revenir simultanément à leur place initiale**, sous les carburateurs.

Important : une fois le **starter enlevé**, appuyez vers le haut sous les gicleurs en passant la main sous les carbus ; **ils ne doivent plus bouger**. Si ce n'était pas le cas, après un démarrage au starter, la carburation serait perturbée.

A contrôler impérativement.

A savoir : Il y a eu plusieurs versions de tirette de starter sur les Spitfire4, Mk2 et Mk3. Leur fonctionnement est un peu déroutant pour qui ne connaît pas le secret. Voir **15**, plus loin...

L'installation au poste de conduite

Après ces examens préliminaires, installez-vous à bord.

8 Les sièges [721]

Avant de vous asseoir derrière le volant, **vérifiez que le verrouillage des sièges est efficace**. Ils ne doivent pas pouvoir basculer vers l'avant. Leur mauvais état et/ou des déplacements occasionnels pourraient s'avérer dangereux sur route.

Une fois installé, **ajustez à votre taille** l'éloignement du volant du siège conducteur.

Ajustez également l'**inclinaison du dossier** (MkIV et 1500, seulement).

9 Les portières [215]

« Cliquez » les portières, sans forcer. Le verrouillage, à deux crans pour des raisons de sécurité, doit assurer une fermeture efficace. Vérifiez que le **joint de feuillure** de la porte est bien en place. Vous ne devez **pas voir de jour, portière fermée**.

Le **déverrouillage doit se faire rapidement et franchement** à la première manœuvre (poignée basculante vers le bas sur les Spitfire4, Mk2, vers l'arrière sur les Mk3 ...si leur position est conforme à l'origine et poignée « en tirant » sur les MkIV et 1500).

Baissez et remontez la vitre. La manœuvre doit se faire **complètement, sans saccade ni point dur**.

En position haute, la vitre doit être bien maintenue par ses glissières fixées à l'intérieur de la portière. **Secouez-là légèrement pour vérifier son bon maintien**.

La vitre entièrement remontée doit venir bien se plaquer contre le joint en caoutchouc fixé sur le montant du pare-brise..

10 Les rétroviseurs [223]

Réglez le **rétroviseur intérieur** à votre position... et les rétroviseurs extérieurs, s'ils existent.

11 Les ceintures de sécurité [723]

Le montage de série des ceintures par TRIUMPH n'est intervenu qu'en novembre 70 sur les MkIV. Il peut donc paraître normal qu'une Mk1, 2 ou 3, ainsi qu'une des premières MkIV n'en possède pas. Il faut se méfier ! En effet, un décret de 1975 impose, en France, le montage de ceintures sur toute voiture dont la date de première mise en circulation est postérieure au 31 Août 1967. Si c'était le cas, vous ne seriez donc pas en règle. En cas de première immatriculation avant le 31/08/67, si :o))) ! En revanche, quelle que soit la date d'immatriculation, **si des ceintures sont montées dans la voiture, vous devez les attacher**. Réglez-les à votre taille et assurez-vous de leur bon maintien, de l'efficacité du bouclage et de la facilité du débouclage. Vérifiez aussi, **si les ceintures sont équipées d'enrouleur**, que le **blocage inertiel fonctionne correctement**.

12 Le pédalier, la boîte de vitesses, la direction à l'arrêt [713]

Le fonctionnement de l'embrayage, le passage des vitesses, le freinage et la précision de la direction sont des points de contrôle très importants que vous aurez à compléter tout à l'heure, au moment de l'essai routier.

Vérifiez que les **pédales n'ont pas trop de jeu latéral** et que leurs patins caoutchouc sont bien en place.

> La **pédale d'embrayage** n'est **pas trop molle** (garde normale : environ 1/3 de la course totale).

> La **pédale de frein** ne **s'enfonce pas trop loin** (garde normale : environ 1/4 de la course totale).

> La **pédale d'accélérateur** s'enfonce régulièrement, **sans à-coup**.

Le **levier de vitesse** n'est pas trop dur. Il doit être **franc et précis** et les **vitesses facilement accessibles**, sans forcer.

La **direction** ne doit **pas avoir plus de 2 degrés d'angle de jeu**.



13 Le frein à main [534] [714]

Le levier de frein à main des Spitfire4, Mk2 et de presque toutes les Mk3 est de type « fly-off » : il faut **appuyer sur le bouton d'extrémité pour le bloquer en position serrée** !.. une originalité anglaise abandonnée dès 1970 sur les dernières Mk3 et les séries suivantes.

Exercez-vous à le serrer et à le desserrer pour apprécier son efficacité. S'il montre quelques faiblesses, il faudra vérifier le réglage du câblage, voire des mâchoires de frein arrière qui sont peut être, en plus, imprégnées de lockeed.

> Vérifiez qu'il n'y a **pas de trace d'écoulement sur les tambours** et, si c'était le cas, **redoublez d'attention au freinage au cours de l'essai routier**. A l'arrêt, passez une vitesse.