

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 siège conducteur par rapport au volant. Soyez « confortable » ! Ajustez également l'**inclinaison du dossier** (MkIV et 1500, seulement).

9 Les portières [215]

« Claquez » 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]

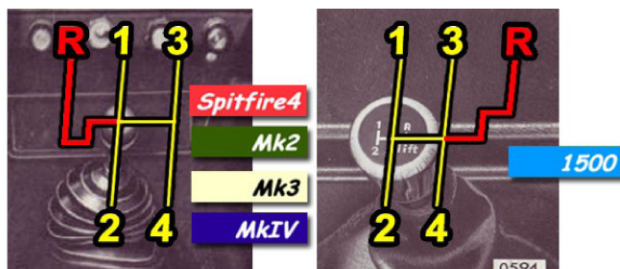
Le fonctionnement de l'embrayage, le passage des vitesses, le freinage et la précision de la direction sont des points de contrôle très importants que vous aurez à compléter tout à l'heure, au moment de l'essai routier.

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 **vitesse 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.