



En 1979, L'Auto-Journal essayait la

TRIUMPH SPITFIRE MK V

Le Spitfire est un légendaire avion de combat britannique de la Seconde Guerre mondiale, qui avait la réputation de cracher le feu. Un nom forcément évocateur de performances, qui trouve sa justification sur cet agile roadster Triumph, pas seulement réservé à la frime...

Par André Costa (1979) / Thomas Riaud (2014)



Ce dessin élégant, calqué sur la grosse Stag, est signé par Michelotti, le designer de toutes les Triumph de l'époque.



Remis cent fois sur le métier, ce vénérable 4 cylindres 1,5 l à 3 paliers hérite de 2 carburateurs SU. Il développe 72 ch DIN à 5500 tr/mn.

Extraits...

"La Triumph Spitfire ne date pas de ce matin. Elle est née en 1962, à l'époque où les rares minets qui la pilotent encore aujourd'hui fréquentaient depuis peu la maternelle de leur quartier."

"Extrêmement réussi sur le plan esthétique, ce petit cabriolet a constitué pour une génération parfois crédule l'archétype de la voiture de sport, mais il est vrai que les modifications dont il a été l'objet depuis quelques années n'ont pas été sans lui offrir une seconde jeunesse."

"La voiture capotée a atteint sur l'anneau de Montlhéry 160 km/h. La position décapotée influe nettement sur la mise en vitesse, et la perte de vélocité est de l'ordre de 10 km/h."

"Cette élasticité nouvelle du moteur procure un surcroît d'agrément de conduite important, tandis que l'amateur de conduite sportive pourra jouer avec la boîte, la 2^e montant environ à 80 km/h et la 3^e à 120 km/h."

"Le progrès n'est pas allé jusqu'à rendre la Spitfire silencieuse. Le moteur ronfle allègrement et le bruit qu'il produit n'est pas toujours agréable, sauf à l'échappement."

"À notre époque de sous-vireuses paresseuses à tourner et lourdes de réactions, j'ai apprécié la vivacité de la Spitfire."



Le tableau de bord est complet et le bois a des charmes que les amateurs ne renieront pas.



Le seul espace de rangement, assez petit, se situe derrière le siège passager.



Deux places et pas une de plus : la Spitfire est un authentique roadster spartif!



La capacité du coffre reste limitée, et ce d'autant plus qu'il reçoit déjà la roue de secours.



Les parties sont à l'échelle de la voiture. Les manivelles de vitres sont parfois rétives.



Basse et petite, la jolie carrosserie de la Spitfire est assez exposée au moindre choc.

Extraits...

QUALITÉS VOITURE SOBRE

"En dépit de son grand âge, la Spitfire colle à l'actualité en matière de consommation. Elle n'a demandé que 6,65 l/100 km à 75 km/h de moyenne."

ENGIN AMUSANT À CONTRÔLER

"Si j'étais le père d'un garçon de 18 ans désireux de vraiment apprendre à conduire, je lui offrirais cette petite machine remuante dont les réactions se situent à mi-chemin entre l'automobile et le kart."

PERFORMANCES HONNÊTES

"Cette Spitfire est plus rapide, vraiment plus nerveuse et possède dorénavant un souffle convaincant. Aussi bien en ville que sur route."

DÉFAUTS

SUSPENSION DURE

"La suspension est extrêmement inconfortable, ce qui prouve bien que les roues arrière indépendantes ne sont pas une panacée en soi."

CAPOTE PÉNIBLE

"La capote de la Spitfire n'est pas un modèle de simplicité et de rapidité, surtout pour décapoter lorsqu'il faut faire sauter, si possible sans les arracher, les multiples pressions reliant la toile à la carrosserie."

ADHÉRENCE MÉDIOCRE SUR MAUVAIS REVÊTEMENT

"Sur mauvais revêtement, la voiture saute de droite à gauche mais revient le plus souvent d'elle-même en ligne."



Avec sa position de conduite au ras du sol, la Spitfire donnera aux jeunes et aux moins jeunes les joies d'une conduite intense déjà oubliée.



Le liquide hydraulique qui alimente le système de freinage et l'embrayage est contenu dans deux réservoirs.



La capote manuelle se rabat difficilement vers l'arrière. Un couvre-tonneau permet de voyager seul en protégeant le siège passager.

“Bien entendu, avant de l'acheter, il faut tenir compte de l'exiguïté et de l'inconfort de cette Triumph Spitfire.”



Extraits...

“Britannique jusqu'au bout des ongles, ce petit cabriolet n'affiche un comportement civilisé que sur un revêtement de premier choix. Il vire alors relativement à plat, l'avant entrant franchement dans le virage et l'arrière déboîtant facilement à la demande.”

“Si le goudron devient plus cahoteux, le caractère primesautier de la suspension prend le dessus et transforme la Spitfire en une sorte

de petit shaker dont les réactions s'apparentent de près à celles d'un danseur de rock'n'roll.”

“C'est toujours l'arrière qui part le premier, mais la direction extrêmement directe est également précise et l'amateur s'en donnera à cœur joie, enchaînant s'il le désire les travers les plus cocasses.”

“Amusante et saine à conduire, raisonnablement rapide, nerveuse et souple, sobre, la Triumph Spitfire 1 500 offre un lot de qualités indéniables pour un prix inférieur à bien des voitures de série.”

Vu d'aujourd'hui

Aller à l'essentiel, tel est le credo de ce petit roadster, qui privilégie le plaisir de conduite aux aspects pratiques. D'ailleurs, s'il était confortable, silencieux et bien comme il faut, il en deviendrait... ennuyeux! Cette école a fait les beaux jours de l'industrie automobile britannique. Aujourd'hui, ces Triumph, MG et autres TVR font la joie des collectionneurs. Seule une certaine Mazda MX-5, japonaise de son état, perpétue la tradition...