

GUIDE EUROPEEN D'ACHAT pour une TRIUMPH SPITFIRE

Ce n'est pas seulement une voiture, c'est une passion !

Une fois que vous possédez une voiture comme celle-ci, vous êtes assiégés par les rêveurs et les prétendus connaisseurs. Tout le monde veut savoir combien cela coûte à l'achat, à l'entretien et où il peut en acheter une. Au fil des années, j'ai développé un ensemble de réponses pour la plupart des questions de base. Il n'y a qu'un pas entre l'écriture et la publication sur internet.

- Les bonnes raisons pour acheter ou ne pas acheter
- J'en veux une !
- Les bons conseils
- Un mot sur les Spitfire importées des Etats-Unis
- A la chasse nous irons
- Liste des points à vérifier
- Essai routier !
- Un mot sur les accessoires communs
- Les prix
- Réflexion

Les bonnes raisons pour acheter ou ne pas acheter

Si vous avez l'intention d'acheter une de ces voitures, soyez sûr d'entrer dans la grande famille des Spitfire pour les bonnes raisons. C'est très gênant d'avoir investi dans une voiture pour ce rendre compte après une certaine expérience que celle-ci n'est pas faite pour vous. Ce n'est bon ni pour vous, ni pour la voiture.

Les bonnes raisons pour acheter

- . Vous n'aimez pas simplement les voitures, vous aimez aussi savoir comment elles fonctionnent
- . Vous n'avez pas peur de vous salir les mains s'il le faut. Peut être même que vous adorez vous salir les mains – tant mieux
- . Vous acceptez le fait qu'arriver à votre destination en retard n'est qu'optionnel
- . Vous aimez entendre le chant des oiseaux et sentir l'air dans vos cheveux pendant que vous roulez – et ça ne vous dérange pas si un oiseau vous décoiffe...

Les bonnes raisons pour ne pas acheter

- . Vous voulez une voiture bon marché
- . Vous aimez le confort
- . Vous croyez que seuls les mécaniciens doivent réparer les voitures
- . Vous voulez seulement conduire

Vous voyez où je veux en venir ? Si vous voulez quand même vous lancer, je vous suggère de faire le bon choix. Si vous n'êtes pas certain, fermez cette page maintenant et n'achetez pas une Triumph Spitfire.

J'en veux une !

Vous êtes arrivé jusqu'ici ? Je sens votre intérêt pour les Spitfire ! Vous voulez probablement en posséder une. Vous avez vu plusieurs personnes en profiter, vous avez même pu faire un tour à son bord et vous avez aimé ça. Peut être étiez vous comme moi quand j'étais jeune, le nez appuyé contre la vitrine de la concession British Leyland, à baver sur ces voitures de sport au ras du sol. Vous avez attendu toutes ces années et vous êtes maintenant prêt à acquérir une Triumph Spitfire.

Eh bien c'est le moment de lire. Apprenez à connaître votre Spitfire, les problèmes potentiels, les choses dont vous devriez vous inquiéter ou non. La plupart des Spitfire sont assez âgées donc soyez prudent. Prenez votre temps afin de trouver le modèle qui vous correspond. Pas de précipitation, tout doit se faire pas à pas. Si vous ne l'avez pas trouvé cette année, vous aurez d'autres chances l'année prochaine.

Les bons conseils

Il y a des choses essentielles auxquelles vous devrez vraiment faire attention avant de posséder une Spitfire.

Soyez rationnel, ayez beaucoup de bon sens

Le regard ne permet pas de voir en profondeur. D'un côté j'ai vu de nombreuses Spitfire avec une très belle peinture mais qui se révélaient être en réalité des épaves, repeintes rapidement pour conclure une vente. D'un autre côté, certaines sont peu reluisantes mais sont en excellent état. Ne vous laissez pas séduire par l'esthétique. Préférez une voiture saine car il est très facile de réaliser une belle peinture qui camouflera une voiture en mauvais état.

Prévoyez un budget pour la voiture

Les voitures de collection coûtent de l'argent à l'achat et toujours plus d'argent pour fonctionner. Soyez sûr que vous aurez à la fois les moyens de satisfaire votre passion et de maintenir votre style de vie actuel. Les dépenses ne s'arrêtent pas après l'achat de la voiture, loin de là.

Achetez toujours le meilleur modèle que vous pouvez

Acheter une épave et la restaurer peut paraître alléchant mais ça ne l'est pas. La restauration d'une épave est réservée aux personnes expérimentées. Cela demande beaucoup de temps, de place, de connaissances et de persévérance. Par ailleurs d'un point de vue économique, cela n'a aucun sens. La restauration d'une Triumph Spitfire n'est jamais payante même si vous ne prenez pas en compte les nombreuses heures que vous y avez consacrées.

Par contre c'est le meilleur moyen d'obtenir la voiture que vous voulez, dans la bonne couleur et exempt de défauts majeurs pour les années à venir mais ce privilège vous coûtera beaucoup d'argent, de temps et de frustration.

La restauration d'une voiture peut être thérapeutique pour certains, la plupart d'entre nous se sentent mieux à la recherche d'une bonne voiture à un prix de marché réaliste. Vous cherchez une voiture, d'autres ont déjà dépensé du temps et leur argent. Cela peut prendre un certain temps et demander un effort de votre part mais il sera presque toujours moins cher et plus rapide que de reconstruire la voiture à partir d'une épave.

Gardez-la au sec

Pour ceux qui n'ont pas la chance de vivre dans un désert ou un climat subtropical : Une Spitfire est une vieille voiture qui rouille si on la laisse dehors, malgré la façon dont vous allez la protéger et la laver.

Si vous la laissez dehors, elle va se détériorer rapidement et les coûts de maintenance augmenteront de façon exponentielle.

La seule façon d'empêcher cela, est de toujours la garder dans un endroit sec, un garage par exemple (de préférence chauffé) ou une grange fermée. Si vous n'avez rien pour stocker la voiture, commencez par chercher un abri avant de chercher la voiture.

Soyez patient

N'achetez jamais les premières Spitfire que vous rencontrez, regardez en plusieurs. Il y a encore de nombreuses de voitures parmi lesquelles pas mal d'épaves. Prenez votre temps, regardez beaucoup de voitures (plus vous verrez de voitures et plus vous en apprendrez). Achetez-la seulement si vous êtes à l'aise avec.

Devenez membre d'un club

Les clubs de propriétaires sont supers pour partager vos aventures avec des compagnons d'infortune mais aussi pour apprendre des autres. Il y a une vraie richesse de connaissances à partager entre les membres de clubs. Rendez-vous dans les concentrations, prenez contact avec des membres proches de chez vous et informez vous sur leur voiture.

Peut être même que l'un d'entre eux vous guidera lors des visites des voitures que vous convoitez.

Soyez sûrs d'être à l'aise avec la mécanique

Une Triumph Spitfire ne ressemble en rien à une voiture moderne. Il se peut que vous n'ayez jamais à ouvrir le capot sur votre voiture moderne. C'est hors de question avec une Spitfire – vous aurez à vous salir les mains régulièrement et vérifier les niveaux des liquides les plus importants – sauf si vous êtes assez riche pour tout faire faire par un garagiste.

Un bon entretien prend du temps, demande des efforts et des connaissances sur ce que vous faites. Si vous n'êtes pas prêt à en apprendre d'avantage sur ce qui fait fonctionner votre voiture, achetez une Mazda MX5/Miata.

Ce n'est pas seulement une voiture – c'est une passion

Les passions demandent du temps et de l'argent. Soyez sûr que vous êtes prêt à investir beaucoup des deux.

Un mot sur les Spitfire importées des Etats-Unis

A l'époque de la production de la Triumph Spitfire, l'Amérique du Nord a été un important marché d'exportation pour tous les constructeurs automobiles britanniques. Environ 45 % de toutes les Spitfire construites ont été vendues aux Etats-Unis.

Alors que la plupart des premiers modèles (MKI, II et III) étaient presque identiques en Europe et aux États-Unis, la législation nord-américaine veut que, plus tard, les modèles américains soient de plus en plus différents des modèles européens. Les changements impliqués abaissent les taux de compression, imposent un carburateur unique à la place de carburateurs doubles, ainsi que diverses mesures de sécurité à toute épreuve et toute sorte d'équipement pour respecter les exigences d'émissions de plus en plus strictes. Cela signifiait plus de poids à propulser par un moteur d'une puissance inférieure.

Une combinaison mortelle pour une voiture de sport.

Lors de vos recherches d'une Spitfire en Europe, vous pourrez tomber sur l'un des nombreux modèles réimportés des Etats-Unis. Vous pourrez trouver qu'un modèle non-californien d'avant 1974 a encore des performances raisonnables. Cependant les Spitfires de dernières générations faites pour le marché américain, étaient des voitures très anémiques, peu sportives au sens propre du mot. Si vous deviez en posséder une allez-y mais ne dites pas que je ne vous aurai pas prévenu. Sauf si c'est très bon marché ou qu'elle a été convertie aux normes européennes (ce qui est rare car cela implique une greffe de moteur) vous serez presque toujours mieux avec une voiture européenne.

A la chasse, nous irons

Il y a encore beaucoup de voitures. Certaines sont vraiment très bonnes, beaucoup semblent bonnes et d'autres sont des épaves. Une fois que vous commencerez à regarder sérieusement, vous serez surpris de savoir à quel prix vous allez en trouver et dans quel état.

La première chose à faire et d'étudier le marché sur internet. Vérifiez les annonces dans les journaux, les magazines spécialisés et même au sein de votre club. Les meilleures voitures, à bon prix, appartiennent souvent aux membres de club. Encore une bonne raison d'en intégrer un.

Acheter ce genre de voiture est avant tout une question d'émotions. Après tout, personne de sensé, à l'esprit rationnel ne dépenserait son argent dans une voiture aussi petite et aussi vieille, relativement fragile, sans un vrai toit et avec seulement deux sièges.

Par conséquent il est primordial d'avoir une deuxième paire d'yeux et au moins deux cerveaux pour vous éviter de faire des choses stupides. Il est trop facile d'être aveuglé par une belle voiture, à la carrosserie brillante et à l'intérieur accueillant.

Après avoir créé une liste de voitures à vérifier, armez-vous d'un cahier et d'un stylo, de vieux vêtements, d'une torche et d'un petit aimant. Un téléphone portable peut être utile également.

Ne vous précipitez pas, prenez votre temps pour vérifier chaque voiture.

Liste des points à vérifier

Ok, vous avez trouvé le véhicule que vous convoitez. Maintenant, le plaisir commence. Sortez votre stylo, approchez vous de la voiture et notez soigneusement tous les défauts que vous trouvez.

Contrôlez les marques d'identification

Vérifiez que la voiture est réellement ce qu'elle est sensée être. Certaines voitures peuvent ressembler à une 1500 mais sont en réalité des MKIV 1300 cc avec des badges 1500 collés sur la carrosserie ou bien des MKIV avec des moteurs 1500 cc. Vous pouvez également trouver des voitures importées des Etats-Unis mais maquillées pour ressembler à une voiture produite pour l'Europe. Ce n'est pas grave d'acheter une voiture « bâtarde » mais il est toujours bon de savoir qu'elles sont les différences entre les modèles.

Caisse

Faites sortir la voiture en plein jour et vérifiez les différentes tâches de peinture, rayures, bosses... Rappelez-vous : refaire une peinture demandera beaucoup de travail et d'argent. Faire des retouches coûtera moins cher mais sera beaucoup plus difficile à effectuer en particulier sur les parties métalliques.

Inspecter visuellement l'avant et surtout les montants arrière du pare-brise, un point sensible connu sur les Spitfire tout comme les joints caoutchoucs des vitres latérales qui sont réputées pour piéger l'humidité.

Tirez les joints caoutchouc à l'arrière des montants de pare-brise et vérifiez de manière approfondie la présence de rouille.

Inspectez les bas de caisse, toquez dessus et écoutez les changements de sons qui indiqueront s'ils ont été remplis. Utilisez l'aimant que vous avez apporté. La voiture a un châssis séparé mais contrairement à la croyance populaire, les bas de caisse latéraux, sous les passages de portes assurent la rigidité principale du corps de la Spitfire. Leur remplacement est un travail d'expert.

Ces éléments extérieurs devraient être composés de deux parties, à l'avant et à l'arrière, avec une rainure juste devant l'ouverture de porte. Parfois cette rainure a été remplie, essayez de savoir pourquoi.

Passez vos doigts le long de la partie interne des passages de roue arrière. De grandes quantités de mastic seront suspectes.

Votre attention va être mise à rude épreuve en particulier autour de l'avant et l'arrière des portes. Si le haut de la porte vient presque toucher l'aile arrière, la solidité des appuis peut avoir disparu ou a été refaite sans précaution pour éviter l'affaissement de la caisse.

De toute façon les bas de caisse devront être remplacés, ce qui est une tâche majeure.

Utilisez votre aimant sur les passages de roues, les bas de caisse, l'avant et l'arrière des montants de pare-brise, les panneaux avant et arrière ou tout autre endroit que vous soupçonnez avoir été « refait ». Partout où l'aimant perd son adhérence, il y a un problème.

Chrome

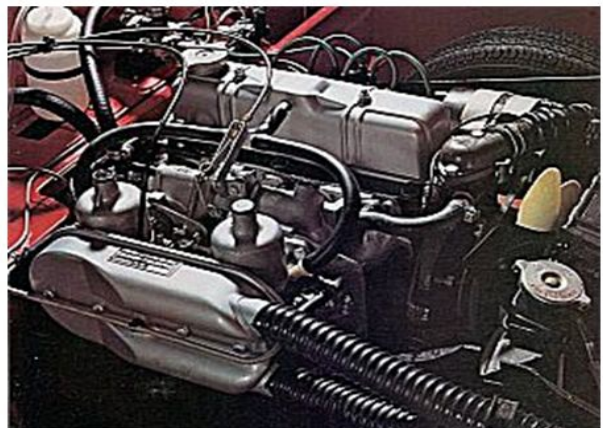
Vérifiez les pare-chocs. Ils sont coûteux à remplacer. Si la voiture a des pare-chocs en plastiques, c'est un modèle américain. Le jonc chromé sur le joint-caoutchouc de pare-brise est difficile à installer. S'il est présent, vérifiez qu'il est complet et correctement installé.

Les Spitfire 1500 d'avant 1977 avaient des poignées de porte et des rétroviseurs chromées. Les poignées de portes peuvent être mal fixées. Ce n'est pas un problème mais ce n'est pas agréable.

Compartiment moteur

Il est difficile de repérer si le moteur est d'origine ou pas si vous n'êtes pas familier avec les Spitfire. Il est important d'être accompagné d'une personne possédant une bonne expérience de la voiture. Il peut également aider à étudier les photos du compartiment moteur en comparant avec les photos des brochures commerciales. Il devrait y avoir des cartons de chaque côté du moteur. Beaucoup de Spitfire n'en ont plus, ce qui n'est pas un problème. Les écrans à l'avant du radiateur doivent toujours être présents. S'ils ne sont pas présents, il y aura un manque d'air frais dirigé vers le radiateur ce qui entraînera la surchauffe du moteur. Le fond du coffre à batterie est un point sensible connu, vérifiez son état et n'hésitez pas à sortir la batterie si nécessaire.

Ouvrez le bouchon de remplissage d'huile sur le dessus du cache-culbuteurs et regardez à l'intérieur. Les culbuteurs doivent être visibles et propres. Une boue blanchâtre indique un problème au niveau



du joint de culasse. Une couche noirâtre et brillante indique que le moteur a été négligé. Ouvrez le bouchon du radiateur et regardez à l'intérieur. Il ne devrait pas y avoir de traces d'huile dans le liquide de refroidissement.

Vérifiez tous les tuyaux en caoutchoucs pour les fissures et autres dégâts.

Maintenant, un test important. Tandis que quelqu'un appuie sur la pédale d'embrayage, regardez la poulie de vilebrequin, si la poulie se déplace nettement vers l'avant, les cales latérales du vilebrequin peuvent être tombées et sont maintenant au fond du carter d'huile. Cela doit être corrigé dès que possible. Si la voiture a fonctionné comme ça pendant un certain temps, le bloc moteur peut être abîmé. Laissez tomber ou essayez de marchander une importante baisse de prix.

Châssis

Capot ouvert, inspectez le châssis afin de vérifier qu'il ne soit pas plié ou tordu. Si vous trouvez des choses étranges ici, la voiture est susceptible d'avoir été accidentée. Tirez-en vos propres conclusions. Faites attention aux longerons de châssis qui se trouve à l'avant, sous la cloison pare-feu. Ceux-ci prennent un certain nombre de coups et d'éclaboussures projetées par les roues avant et sont souvent rouillés. Le remplacement est possible sans retirer la caisse du châssis mais c'est un travail fastidieux.

Carburateurs

Toutes les Spitfire 1500 produites pour l'Europe ont deux carburateurs SU HS4.

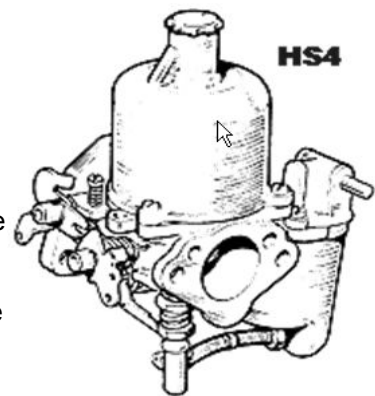
Si vous en rencontrez une avec un ou avec deux carburateurs Stromberg, c'est probablement un modèle américain et doit donc être évité. Si vous en rencontrez une avec un ou avec deux carburateurs Weber, c'est un modèle transformé. Attendez-vous à beaucoup de puissance, une courte vie pour le moteur et des factures d'essence importantes. Notez que le moteur 1500 ne résiste pas bien à ce genre de transformations.

Vérifiez le câble allant de la pédale d'accélérateur aux carburateurs – il actionne l'axe des papillons entre les carburateurs. Vérifiez le jeu de l'axe dans les paliers des corps de carburateurs en essayant de le bouger de haut en bas. S'il y a trop de jeu perceptible, attendez-vous à une facture de réparation particulièrement coûteuse. Le mélange air carburant pourrait ne pas se faire correctement.

Vérifiez le câble du starter qui va jusqu'aux carburateurs. Vérifiez également que le starter fonctionne sur les deux carburateurs et vérifiez également le jeu de l'axe du starter.

Vérifiez que les cuves des flotteurs sont correctement fixées aux carburateurs et que les tuyaux de carburant ne sont pas fissurés ou endommagés. Les boutons en plastique noir au dessus des cloches des carburateurs sont utilisés pour refaire le plein d'huile dans les amortisseurs (dash-pots) et ils n'ont pas besoin d'être serrés fortement. S'ils ne sont pas faciles à dévisser, cela pourrait être une indication d'un propriétaire peu soigneux.

Vérifiez le niveau d'huile dans les amortisseurs et demandez au vendeur ce qu'il utilise pour les remplir. Toute réponse du genre « huile moteur ou liquide de transmission » est bonne tant qu'elle est donnée sans hésitation, ce qui prouve qu'il sait ce qu'il fait.



Front SU carburettor - there should be a mirror image of this one right behind it

Dessous

Si vous voulez vraiment acquérir la voiture, montez-la sur un pont et contrôlez l'état. Si c'est une vente privée, essayez de conduire la voiture dans un garage proche et demandez au garagiste de monter la voiture sur un pont contre une somme modique.

Sortez votre torche et vérifiez les conduites de frein. Vérifiez que la caisse ainsi que le châssis sont exempts de rouille et de trous. Les amortisseurs d'origine sont remplis d'huile et ne doivent pas «suinter».

Un moteur avec un fond légèrement huileux n'est pas un problème, mais l'huile ne doit pas couler. Il en est de même pour la boîte de vitesse et le différentiel.

Vérifiez le jeu de l'arbre de transmission en particulier le joint de cardan à l'arrière. Vérifiez les demi-arbres d'entraînement extérieurs, surtout leurs joints de cardan.

Le tuyau d'échappement est attaché à la voiture à l'avant et à l'arrière. Vérifiez que tous les colliers de jonction sont présents.

Intérieur

Asseyez-vous derrière le volant et tournez-le légèrement, vérifiez

qu'il n'y a pas un jeu excessif.

Actionnez la manette sous les sièges pour les reculer vers l'arrière sur leurs glissières. Sortez de la voiture, faites fonctionner les poignées en bas, au dos du siège pour les basculer vers l'avant. Vous pourrez ainsi vérifier si les cadres supports sont rouillés.

Soulevez les tapis pour vérifier l'état des planchers. Si les tapis sont collés au sol, il se peut que la rouille les ait collés au plancher. S'ils ne le sont pas, vérifiez tout de même l'état des planchers.

Sur les 1500, vérifiez que l'accoudoir central et les protections des genoux sont présents sur le tunnel d'arbre de transmission. Les MKIV n'ont pas ces éléments d'origine mais beaucoup de propriétaires les ont montés par la suite.

Certains propriétaires désespérés sont connus pour avoir enlevé le support central de tableau de bord car il peut être gênant de devoir l'enlever et le remettre afin d'effectuer l'entretien de la boîte de vitesse et de l'embrayage. Ce support est une pièce en alliage léger et elle doit être présente pour empêcher des secousses de la casquette de tableau de bord.

Regardez le tableau de bord. Au début ceux-ci étaient en plastique noir puis ils sont apparus en bois. Vérifier si tout est à sa place en utilisant une photo trouvée dans un magazine commercial.

Regardez sous le tableau de bord. Il devrait y avoir un paquet de fils. Si vous voyez des fils abimés, considérez que le véhicule est en mauvais état et profitez en pour marchander le prix.



Capote

Beaucoup de propriétaires/concessionnaires ne savent pas comment bien replier une capote.

La mise en place et le retrait de celle-ci doivent se faire sans efforts bien que mettre en place les leviers de verrouillage dans leurs trous par temps froid demande une certaine technique.

Lorsque la capote est en place, la toile doit être tendue et sans ondulations. Elle doit suivre les contours des vitres latérales.

Vérifiez les différentes réparations qui auraient été effectuées sur la toile ainsi que la présence des boutons pression à l'intérieur comme à l'extérieur de la capote. Les goujons cassés sont facilement remplaçables. La lunette arrière en plastique se salit et se raye facilement, provoquant une sorte de brouillard sur celle-ci.

La capote d'origine est en PVC. C'est une matière bon marché mais vous pouvez très bien la remplacer par une capote en vinyle ou en alpaga.

Vérifiez que l'armature de la capote est en bon état et ne soit pas tordue. Il devrait y avoir deux couvercles de plastique noir de chaque côté de l'armature de capote.

Lorsque la capote est abaissée, celle-ci est recouverte d'un couvre-capote. Si le couvre-capote est difficile à fixer, il se peut que la capote ne soit pas correctement repliée.

Certaines voitures disposent d'un couvre-tonneau. Il est utilisé pour recouvrir le l'habitacle lorsque la capote est en position repliée. S'il est présent, vérifiez qu'il s'ajuste bien à la voiture.

Sur les 1500, il devrait y avoir une petite poche pour le volant et une autre pour l'appuie tête.

Capot

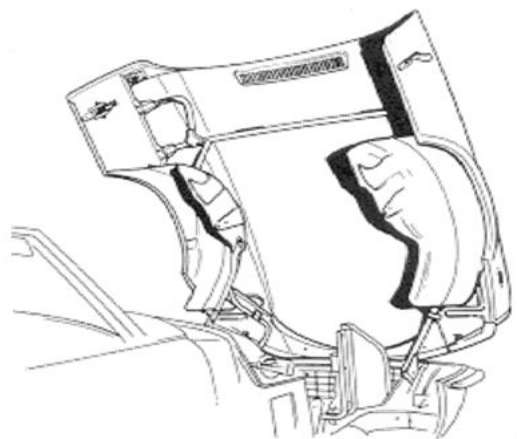
Le capot doit être en bon état et s'ouvrir au maximum.

Vérifiez les passages de roues intérieurs pour déceler d'éventuelles réparations. Les bavettes fixées à l'arrière des passages de roues avant, qui frottent contre la cloison quand le capot est fermé, sont souvent absentes. Pas de gros problème mais vous aurez besoins d'elles si vous roulez souvent sur route mouillée et que vous voulez garder le haut de la cloison propre.

Il devrait y avoir deux morceaux de caoutchouc sur la lèvre arrière du capot. Si elles sont absentes, la lèvre du capot peut frotter sur le panneau, causant des dommages.

Les coins à l'arrière du capot sont soutenus par deux cônes en caoutchouc réglables qui se trouvent juste au dessus des attaches de capot chromé.

Ces cônes ne durent pas très longtemps et sont très souvent rompus. Prenez cela comme un signe de sous- entretien.



Si le capot est souvent ouvert négligemment, des fissures se développent dans les coins avant, près des projecteurs. Vérifiez la rouille dans les joints des panneaux sur les côtés du capot. Certains propriétaires cachent cette rouille par un coup de bombe de peinture. Si la peinture à cet endroit se craque ou forme des bulles, vous pouvez être sûr qu'il y a de la rouille en dessous.

Coffre

Le capot de coffre sur une MKIV ou 1500 est presque (mais pas tout à fait) à plat.

Vérifiez qu'il ferme bien, inspectez le joint caoutchouc sur l'ouverture du coffre et notez les éventuels dommages. Vérifiez si l'intérieur de la lèvre arrière du capot de coffre n'est pas rouillé – c'est là que la corrosion a tendance à s'installer en premier.

La garniture arrière doit être alignée avec les garnitures en forme de V autour des feux arrière. La serrure de malle de coffre avait à l'origine un volet tournant sur le dessus, la plupart ayant été remplacé par des serrures classiques.

L'intérieur doit être exempt de rouille. Sortez la roue de secours (si présente) et vérifiez les trous au fond du coffre. Il devrait y avoir deux bouchons en caoutchouc dans la jupe arrière ainsi qu'une plaque noire d'isorel pour cacher le réservoir de carburant. Si cette pièce ne s'y trouve pas, il est temps de vérifier le réservoir pour y déceler d'éventuels traces de rouille. Si la plaque se trouve à sa place, il devrait y avoir un plafonnier en plastique blanc en haut au centre de celle-ci. Le plastique blanc a souvent fondu.

L'interrupteur de cette lampe se trouve derrière la charnière gauche de la malle de coffre.

Vérifiez que les capots en plastique noir couvrent à l'intérieur du coffre les blocs optiques arrière et qu'aucun fil ne soit visible.

Portes

Ouvrez les portes, tant de l'extérieur que de l'intérieur. Fermez-les. Celles-ci doivent fonctionner correctement de même que leur verrouillage et le déverrouillage.

La porte ne doit pas chuter sensiblement lorsqu'elle est ouverte. Si c'est le cas, s'emparer de la porte ouverte et essayez de la monter et de la descendre. Il ne devrait pas y avoir beaucoup de jeu. S'il y en a, vérifiez les charnières de porte et l'intégralité du montant.

Si vous entendez un clic bruyant au niveau de la charnière lorsque la porte s'ouvre complètement ne vous inquiétez pas. C'est le son de l'arrêt de porte. Le déclic ne doit pas vraiment être si fort. Si c'est le cas, ce n'est pas vraiment un problème.

Maintenant ouvrez la porte et examinez là de côté, là où se trouve la plaque de verrouillage.

L'encadrement de porte est-il bon ? Si ce n'est pas le cas, cela peut indiquer une faiblesse des bas de caisses voir même du châssis. Eloignez-vous si vous n'avez pas confiance en elle.

Regardez sous les portes, les trous d'évacuation doivent être propres et ouverts.

Faites fonctionner le mécanisme des vitres latérales et notez si il y a un dysfonctionnement.

Vérifiez également l'état des vitres.

Roues et suspensions

La bonne nouvelle au sujet des suspensions de Spitfire, c'est que vous pouvez les inspecter simplement en soulevant le capot. Cela impressionne toujours les contrôleurs techniques, notamment les plus jeunes.

Ouvrez le capot et attrapez fermement une roue. Bougez là d'avant en arrière et vérifiez s'il y a du jeu.

Si ce n'est pas huilé régulièrement, les tourillons peuvent être usés Ceci est un point de contrôle souvent défaillant.

La taille de pneu standard est 155 SR-13. Des pneus plus larges n'amélioreront pas la conduite ni la tenue de route. De plus, les pneus peuvent frotter sur le passage intérieur lors d'un braquage complet.

Essai routier !

Vous avez fait le tour de la voiture, elle vous intéresse toujours et vous pensez qu'elle est suffisamment sûre pour pouvoir rouler avec. Voici venu le temps d'en être vraiment sûr. Avant que vous ne la conduisiez, rappelez-vous de lever la capote ! Je sais que ce n'est pas plaisant à conduire une voiture décapotable avec la capote en place mais c'est la seule façon d'entendre les coups, les couinements et autres grincements qui ne devraient pas exister.

Démarrez le moteur, de préférence à froid. Les claquements initiaux ne sont pas rares mais doivent s'arrêter au bout de quelques secondes après le démarrage. Si la voiture a une jauge de pression d'huile, vérifiez qu'elle indique 50 psi à 1000 t/min à froid et pas moins de 30 psi à 1000 t/min quand il est chaud.

Boîte de vitesse

Engagez la première vitesse soigneusement et engagez-vous sur la route. Les changements de vitesses ne sont certainement pas aussi doux que vous en avez l'habitude sur une voiture moderne mais ils doivent se faire sans effort une fois que vous êtes habitué. Les vitesses qui sautent ne doivent pas vous inquiéter mais cela peut être un point de négociation avec le vendeur. Des engrenages qui accrochent régulièrement sont signe d'un pignon de synchro fatigué – un reconditionnement total de la boîte peut être nécessaire.

Overdrive, si présent

Une fois en troisième ou quatrième vitesse, avec le moteur à 2500 t/min ou plus, tournez le petit interrupteur sur le dessus du levier de vitesses, sans toucher la pédale d'embrayage. La baisse du régime moteur doit être quasi instantanée. Si cela prend plus de deux secondes, le niveau d'huile de boîte de vitesses peut être faible, le filtre à huile d'overdrive peut être sale ou il peut y avoir un problème avec le solénoïde. Attention les solénoïdes coûtent cher.

Engager l'overdrive doit se faire sans bruit et sans à-coups. Si vous ne remarquez pas du tout de baisse du régime lors de l'actionnement de l'interrupteur d'overdrive, c'est qu'il ne fonctionne pas. Cela ne doit pas être un problème sérieux.

Fin de l'essai

Tout en conduisant avec la capote levée, écoutez les bruits présent à l'arrière. Une Triumph Spitfire n'est pas une voiture silencieuse, loin de là mais il ne doit pas y avoir de grondement excessif ou de bruits suspects.

Un grognement provenant de l'arrière vient du pont différentiel. Cela va vous coûter cher en réparation. Des grognements à l'avant indiquent une boîte de vitesses usée.

Un différentiel en mauvais état tout comme une boîte de vitesses usée, peuvent tenir encore des milliers de kilomètres ou tout simplement quelques centaines de mètres.

Dites-vous bien qu'il faudra les remplacer tôt ou tard.

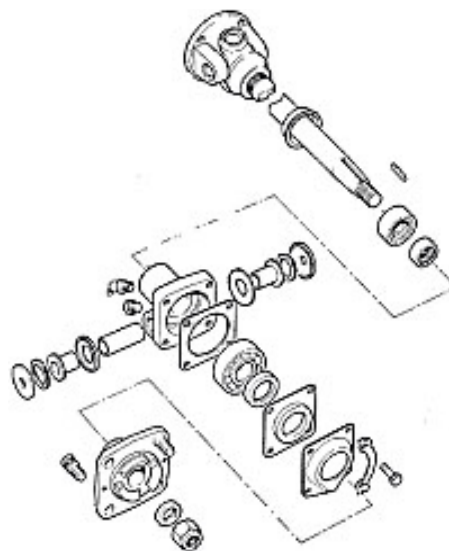
Des grondements peuvent indiquer des roulements de roue usés, ce qui signifie généralement un remplacement des arbres d'entraînement, car le remplacement du moyeu de roue arrière sur une Spitfire n'est pas un travail à la portée de tout le monde.

Des à-coups sont généralement causés par les cardans des arbres de transmission finale.

Pas rare du tout et les pièces ne sont pas chères. Le remplacement peut même se faire chez-soi.

Tout en conduisant à grande vitesse, mettez votre main sur le tunnel d'arbre de transmission. Si vous pouvez sentir clairement les vibrations, l'arbre de transmission peut être déséquilibré, ou son joint cardan hors d'usage.

De toute façon, quelque chose doit être fait à ce sujet. Peu coûteuse, cette opération nécessite tout de même d'enlever les tapis et les sièges.



Direction

La direction doit être précise et libre de jeu. Si la tenue en ligne droite semble incertaine, les bielles de direction, les amortisseurs et/ou les bagues de suspension avant sont à mettre en cause.

Essayez de tourner à fond et vous serez surpris par le faible rayon de braquage.

Si un pneu frotte, il y a de fortes chances pour que les pneus aient été changés par d'autres surdimensionnés.

Freins

Les freins d'une Spitfire standard ne sont pas assistés. Même si une Spitfire 1500 ne pèse que 800 Kg, l'arrêt nécessite plus de force que la plupart des voitures modernes.

Gardez cela à l'esprit, une Spitfire doit être encore assez sûre pour rouler. La voiture doit freiner tout droit et la pédale de frein doit être ferme lorsque vous appuyez dessus.

Une pédale « spongieuse » lorsque vous appuyez fermement dessus, indique un maître cylindre de frein usé. Tous les défauts de freins sont faciles à corriger mais rendent la voiture dangereuse.

Tenue de route et impressions générales

Les Spitfire sont de vieilles voitures souvent bon marché donc ne soyez pas surpris d'entendre des bruits que vous n'auriez jamais cru entendre dans une voiture, en particulier lors de la conduite sur une route à surface rugueuse.

Par rapport aux voitures modernes qui tendent à isoler le conducteur de la route, avec une Spitfire vous sentirez chaque bosse et chaque trou sur la route.

Bon alors, maintenant que vous avez tout vérifié, tout noté et comparé ce que vous avez écrit avec chaque voiture que vous avez vu, êtes vous sûr de vouloir cette voiture ? Trouvez-vous les prix raisonnables par rapport à d'autres voitures ? Si oui, utilisez les défauts que vous avez pu constater pour faire baisser le prix.

Vous aurez besoin d'argent pour corriger tous ces défauts.

Un mot sur les options fréquentes.

Overdrive : Définitivement l'accessoire à avoir sur toutes les voitures de sport classiques britanniques. Très pratique, il réduit le bruit du moteur, l'usure et également la consommation de carburant. Il rend la Spitfire beaucoup plus utilisable.



Roues à rayons : Agréables à regarder, mais pas d'origine sur les Triumph Spitfire 1500. Elles demandent beaucoup d'entretien. Les moyeux cannelés peuvent s'user rapidement et sont coûteux à remplacer. Peu de garages et centres spécialistes des pneus ont l'outillage nécessaire pour l'équilibrage des roues fils. Méfiez-vous des roues bon marché et potentiellement dangereuses « roues poussettes » qui ne sont pas équipées d'écrou central mais sont simplement boulonnées aux jantes standards.

Hard-top : Il est nécessaire d'en posséder un si vous vivez dans un climat variable ou si vous projetez d'utiliser la voiture tout l'année ce qui devient rare de nos jours.

Attention les hard-tops d'origine, en acier, sont lourds et peu maniables. Il faudra donc être au minimum deux pour l'installer ou le démonter.



Manomètre de pression d'huile : Toujours utile, il a permis à bon nombre de Spitfire d'être sauvés. Ne comptez pas nécessairement sur son exactitude mais il donne une indication raisonnablement bonne de la pression d'huile.

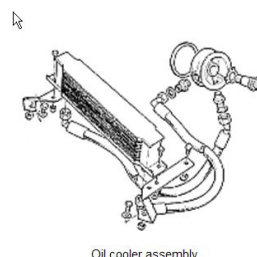
Porte bagages (véronique) : Pourquoi n'ont-ils pas bonne réputation ? Car ils sont attachés à la malle de coffre avec des boulons, ce qui nécessite le perçage de trous dans la malle de coffre. Un autre type de portes bagages, avec quatre pieds en plastique, est attaché à l'aide de pinces et de tendeurs sur les côtés de la malle de coffre. Certains de ces supports vous rendent fous par le bruit du vent avec la vitesse.

Si vous avez besoin de transporter des bagages, achetez une autre voiture. Si vous trouvez que cela fait joli, réfléchissez bien avant de l'acheter.

Phares halogène : Les phares d'origine Lucas sont.... originaux. Par contre ils ne sont pas très efficaces de nuit. Si vous prévoyez d'utiliser la voiture dans des conditions de faible visibilité la nuit, les phares halogènes H4 sont faits pour vous. Le changement se fait facilement.

Echappement en acier inoxydable : L'acier standard de l'échappement rouille, encore plus sur les voitures qui sortent rarement et sur de courtes distances essentiellement. Un échappement en acier inoxydable ne rouille pas, jamais. Ils peuvent se fissurer parfois, mais se ressouident facilement. Le rapport qualité prix est excellent.

Radiateur d'huile : Les Spitfire ont des moteurs avec un refroidissement assez précaire, qui ne s'est pas amélioré au fil du temps. Les carburants actuels sans plomb, à cause de leur indice d'octane faible nécessitent de l'avance à l'allumage et font tourner le moteur à des températures plus élevées. Par contre il peut être judicieux de s'équiper d'un radiateur d'huile et d'un ventilateur de refroidissement. Le refroidissement d'huile conserve l'extrémité inférieure du moteur à une température basse. Le ventilateur, s'il est correctement installé, permettra d'améliorer le flux d'air froid à travers le radiateur. Cela n'a de sens que si le radiateur est en bon état.



Oil cooler assembly

Si le ventilateur d'origine entraîné par le moteur est remplacé par un ventilateur électrique, une certaine augmentation de puissance et/ou d'économie peuvent être atteints.

Prix

Je ne peux parler que pour les Pays-Bas, le pays où je vis. Il y a environ encore 1500 à 2000 Spitfire sur les routes hollandaises. Leur nombre est en constante augmentation en raison des importations, principalement des Etats-Unis, mais aussi, en plus petite quantité, d'Italie, de France, de Belgique et d'Allemagne. Curieusement les prix ont aussi augmenté régulièrement au cours des dernières années. Ce n'est pas un mauvais marché.

Il n'est pas facile de mettre un prix sur une Spitfire car il faut prendre en compte de nombreux critères comme l'état de la voiture, l'année de production, le lieu où elle se trouve et la façon dont les vendeurs s'y prennent pour vendre la voiture au prix fort à un acheteur déraisonnable.

Ceci est un guide très approximatif des prix, basé sur ma propre expérience aux Pays-Bas. Vous pouvez avoir de la chance et dénicher une bonne affaire ou avoir du mal à trouver une voiture acceptable à ces prix dans votre région. Les prix du marché ont tendance à augmenter et chuter à l'automne avec les faibles températures extérieures. Les prix chez les vendeurs pro sont généralement plus élevés - aux beaux jours, certains concessionnaires réussissent à vendre la voiture deux fois plus chère par rapport à son prix initial.

Guide des Prix (... en 2007)	
Etat de la voiture	Fourchette, en Euros
Rouillée, incomplète, ne fonctionnant pas	500 - 2000
Mauvais état mais roulante, conduite peu sûre	1500 - 2500
Roule légalement mais mécanique fatiguée et état «pas terrible»	2000 - 4500
Bon état, voiture bien entretenue	4000 - 8500
Très belle voiture, état concours	7000 - 18000

Réflexion... après tout

Si vous pensez que j'ai acheté ma Spitfire suivant ce qui est écrit ici, vous avez tort. J'ai fait beaucoup d'erreurs de débutant mais j'ai eu beaucoup de chance.

J'ai eu une deuxième chance de bien faire les choses quand Jacob a voulu sa propre Spitfire. Nous avons opéré plus ou moins de la bonne manière. Nous avons pris notre temps, nous avons été méthodique dans notre démarche et nous sommes résolus à ne pas nous approcher des voitures « tape à l'œil » mais plutôt des voitures « fatiguées ». Après y avoir mis le prix, il a finalement acheté une Spitfire en très bon état. A vous de ne pas faire les mêmes erreurs que moi.

Si ce guide ne vous a été d'aucune aide pour trouver une voiture, faites le moi savoir s'il vous plaît. Bonne chance.

By Eric Kieboom (2007)

Traduction : Vega+Michel63+ollin01 (2011)