

DiagnoSpit est un ouvrage collectif de l'Amicale Spitfire ~~~~ DiagnoSpit est un ouvrage collectif de l'Amicale Spitfire ~~~~ DiagnoSpit est un ouvrage collectif de l'Amicale Spitfire ~~~~ DiagnoSpit est un ouvrage collectif de l'Amicale Spitfire ~~~~ DiagnoSpit est un ouvrage collectif de l'Amicale Spitfire ~~~~

The diagram illustrates the classification of aircraft models based on production years and categories. It shows a timeline from 1962 to 1970, with aircraft models grouped into categories: Spitfire 4, Coventry, Malines, and Seneffe. The diagram uses color-coded boxes to represent different categories and years.

Year	Spitfire 4	Coventry	Malines	Seneffe
1962	A ¹	A ¹		
1963	A ¹	A ¹		
1964	A ²	A ²		
1965		A ²	A ²	
1966		A ²	A ²	
1967		A ³	A ³	
1968		A ⁴	A ⁴	
1969		B	B	
1970		B	B	
1971		C ¹	C ¹	

En presque 20 ans de production, on peut classer les plaques en quelques catégories :

> 1962/1968 (A)

> 1969/1970 (B)

> 1971 (C)

The image displays five Triumph Spitfire engine identification plates, each with various fields and markings. Red arrows numbered 1 through 20 point to specific details across these plates:

- A1**: Points to the "COMM No." field on the first plate.
- A2**: Points to the "PAINT" field on the second plate.
- A3**: Points to the "TRIM" field on the third plate.
- A4**: Points to the "GROSS LADEN WEIGHT" field on the fourth plate.
- B**: Points to the "KERB WEIGHT" field on the fifth plate.
- C1**: Points to the "MODEL" field on the sixth plate.
- C2**: Points to the "COM.M.No." field on the seventh plate.
- C3**: Points to the "GROSS LADEN WEIGHT" field on the eighth plate.
- D**: Points to the "MANUFACTURED BY" field on the ninth plate.

Additional annotations include:

- "DOKIMO ou parfois !" near arrow 3.
- "et de temps en temps" near arrow 7.
- "T. 908 K" near arrow 8.

(*) Les plaques posées à Malines ne comportent pas le poids ni les codes couleur frappés sur les cases PAINT et TRIM

22 COMM. NO. FDU37974

23 PAINT 25 TRIM 74

24 THIS VEHICLE COMPLIES WITH ALL U.S. FEDERAL SAFETY STANDARDS.

25 APPLICABLE ON

26 THE STANDARD TRIUMPH MOTOR CO. LTD

27 COVENTRY, ENGLAND

28 A MEMBER OF THE BRITISH LEYLAND MOTOR CORPORATION

25 MANUFACTURED BY THE STANDARD TRIUMPH MOTOR CO. LTD

26 DATE OF MANUFACTURE

27 THIS VEHICLE CONFORMS TO ALL APPLICABLE FEDERAL MOTOR VEHICLE SAFETY STANDARDS IN EFFECT ON THE DATE OF MANUFACTURE SHOWN ABOVE

28 COMM. NO. FKH12

29 PAINT 55 TRIM

30 A MEMBER OF THE BRITISH LEYLAND MOTOR CORPORATION

29 MANUFACTURED BY TRIUMPH MOTORS BRITISH LEYLAND UK. LTD. COVENTRY, ENGLAND

30 MANUFACTURED DATE

31 FRONT 2340 REAR 1160 1240

32 THIS VEHICLE CONFORMS TO ALL APPLICABLE FEDERAL MOTOR VEHICLE SAFETY STANDARDS IN EFFECT ON THE DATE OF MANUFACTURE SHOWN ABOVE

33 COMM. No. 4443524

34 TYPE PASSENGER CAR

35 PAINT 10 TRIM

36 MFD BY B.L. CARS LTD LONDON ENGLAND

37 MANUFACTURED DATE OCT 1978

38 FRONT 1084 REAR 1084 1220 1220 1220

39 THIS VEHICLE CONFORMS TO ALL APPLICABLE FEDERAL MOTOR VEHICLE SAFETY STANDARDS IN EFFECT ON THE DATE OF MANUFACTURE SHOWN ABOVE

40 COMM. No. BMD5711

41 TYPE PASSENGER CAR

42 PAINT 10 TRIM 10

(*) Les plaques posées à Malines ne comportent pas le poids ni les codes couleur frappés sur les cases PAINT et TRIM

Et enfin, les « VIN » (voir bonus 1.a)

H > Normalisation mondiale oblige : en octobre 1979, le «Vehicule Identification Number» (39) remplace le «Commission Number». Sur une plaque simplifiée et peu explicite, toutes les voitures sont badgées BL CARS LTD (37), avec un numéro d'identification interne (la marque?) (38) et toute une série d'informations techniques (40) qui nécessite même la pose d'étiquettes collées à part (41)

Le mystère des « doubles numérotations »

Il n'y a pas de mystère, juste des concours de circonstance... et quelques approximations. Fin septembre 1979, au moment du basculement vers la numérotation VIN, il restait encore en stock de nombreuses voitures en Commission Number à vendre mais les

succès commerciaux devenus de plus en plus aléatoires en concession, les immatriculations se sont poursuivies jusqu'en 1980, en même temps que celles de voitures en nouvelles plaques H qui, elles, vont même continuer jusqu'en 1981 ! (voir bonus 1.a (7))

Nota : En France, les dernières voitures « post 08/80 » n'ont pas de plaque de type H mais une plaque British Leyland France, avec un numéro tronqué ...mais pas VIN

Vous pouvez aussi trouver d'autres plaques posées par les usines de montage étrangères, les importateurs ou les concessionnaires



Garage VOITURES PARIS-MONCEAU
le premier importateur français.

Puis, en 1971, British Leyland France prend le relais ...

Il est aussi fort possible que la plaque de la voiture que vous examiniez soit neuve, posée à la suite de restaurations postérieures, sans souci de conformité à l'origine.



Une plaque rédigée en allemand



Une autre, plus exotique, pour l'usine d'assemblage Sud Africaine.



Plus mystérieuse, cette plaque vue aussi sur des TR.



Pour respecter les réglementations nationales ou pour des raisons commerciales, ces plaques

étaient rivetées, souvent au dessus ou dessous de la plaque d'origine ou sur le tablier de la paroi pare-feu

Attention ! cette petite plaque est un numéro de caisse, différent du numéro de série.



(Le "BS. AU48: 1965", gravé en bas de cette plaque neuve, n'est pas une référence de pièce. C'est une mention réglementaire anglaise concernant les ceintures de sécurité)

Important : Que la plaque soit d'origine ou neuve et « refrappée », le principal est que le numéro gravé sur la plaque soit le même que celui porté sur la carte grise !

1.e Comment bien « importer » une Spit en France



Toutes les Spit ne sont pas en France ! Beaucoup se trouvent chez nos voisins, et encore plus outre-atlantique.

Vu les prix de nos petites voitures, il y a peu de chance, sauf exception, qu'il y ait un intérêt financier à acheter une Spitfire aux USA ou au Canada. Les frais de transport, les droits de douane et de TVA grèvent lourdement le prix d'achat.

En revanche, acheter une voiture dans un des pays de l'Union Européenne ne pose guère plus de problème que d'acheter en France. C'est même un simple achat. Pas de droits de douane, pas de TVA pour un échange entre particuliers. Il faut cependant être prudent en cas d'achat d'une voiture « étrangère » proposée en France avec les papiers de son pays d'origine. Même si l'harmonisation européenne

facilite les transactions, il reste encore des différences de réglementation ou de marché d'un pays à l'autre. Il y aura toujours un aigrefin, quelle que soit sa nationalité, qui saura en profiter pour tenter d'abuser du manque d'expérience d'un néophyte.

Redoublez donc d'attention devant une petite merveille frontalière en plaques de sa nationalité d'origine. Sauf si vous avez affaire à un garage, il vaut mieux s'assurer que tous les papiers sont bien au nom du vendeur.

C'est fait, vous avez trouvé votre bonheur à l'étranger ; il faut encore la rapatrier. Si vous n'êtes pas téméraire ou qu'elle n'est pas en état de rouler : c'est le plateau-remorque. En revanche s'il elle « part par la route », la tentation est forte de s'offrir sa première balade. Dans les deux cas il faut surtout s'assurer qu'on pourra facilement faire immatriculer la voiture en France mais aussi, si on rentre à son volant, que les codes de la route seront bien respectés, à la fois dans le pays d'origine et en France