

Pour une « rénovation en profondeur »



10 volumes de tutos pour réussir une restauration de A à Z ...quasiment les yeux fermés. (dixit, Gazoline ! :o)

<https://www.gazoline.net/category/livres-restauration/>

... 3 autres sites incontournables

<http://www.amicalespitfire.fr>



Le plus complet avec **Cyberspit**, un forum très actif, fréquenté par les plus passionnés et les meilleurs « experts » de la Spit !!!



... et de l'autre côté du Channel

Restoration manuel par Lyndsay Porter et Peter Williams
Editions Haynes (ISBN-13 : 978-1899238392)

Plus de 900 illustrations en plus de 300 pages pour tout savoir sur les Spitfire, surtout comment on restaure une voiture anglaise en Angleterre !

Deux autres bouquins par **Graham Robson**, un ingénieur/pilote qui dirigea le département Compétition chez



Triumph Spitfire and GT6

Editions Osprey
ISBN-13: 9780850454529



The Works Triumphs Editions Haynes
ISBN-13 : 978-0854299263

TRIUMPH avec les succès, entre autres, des Spitfire Le Mans et celles engagées dans les rallyes. Devenu un historien passionné par le patrimoine industriel des constructeurs automobiles britanniques, il est l'auteur de très nombreux ouvrages qui font toujours référence.



<http://triumph.cambien.net>



Site très complet dédié à la Spitfire et à ses cousines. Bourré d'astuces et de conseils pertinents.

<http://www.triumphspitfire.com/>



(Anglais) Pour retracer l'historique de toutes les évolutions des 5 modèles ainsi que leurs options. Très détaillé, précis et fiable.

1++ Bonus

1.a L'histoire des appellations



SPITIPEDIA

Pourquoi les différentes Spitfire ne s'appellent-elles pas TRIUMPH Spitfire Mk1, Mk2, Mk3, Mk4 et Mk5 ?

Comme aujourd'hui, par exemple pour les Golf de Volkswagen, les constructeurs conservaient les dénominations de leur voiture à succès ... et la Spitfire en fut une pour TRIUMPH. Pour différencier les modèles successifs dans une même appellation, les anglais aimaient bien faire suivre le nom d'un petit numéro précédé d'un "Mk", pour Mark qu'on peut traduire par Série, mais l'histoire n'a pas été toujours simple pour notre petite Spitfire. Au moment de sa conception, ce fut d'abord « The Bomb ». "Triumph Bomb" était même le nom que Harry Webster, le responsable technique à l'origine du lancement définitif du projet chez TRIUMPH, aurait voulu voir attribué au nouveau petit cabriolet. Les services commerciaux lui ont préféré "Triumph Spitfire4" en référence au nom de l'avion de chasse anglais bien connu des américains auxquels ils avaient beaucoup pensé pour écouler une bonne partie de la production. Le "4" accolé au mot Spitfire signifiait simplement "4 cylindres". Triumph avait, en effet, le projet d'équiper, un jour, sa nouvelle Spitfire d'un 6 cylindres sous le nom de "Spitfire6". Après les succès sportifs au Mans de la Spitfire4 ADU, spécialement carrossée en fast-back, le choix s'est alors porté sur un coupé sous le nom de GT6 et le projet du cabriolet 6 cylindres a été abandonné.

Il n'y a donc jamais eu de Spitfire Mk1, pas plus que de Spitfire4 Mk1. Il eût été, en effet, un peu hasardeux d'utiliser dès le lancement de la voiture le marquage Mk1 comme étant le début d'une série alors que son succès commercial n'était pas encore assuré. Les concurrents n'auraient sans doute pas manqué de les épingleur en cas d'échec. C'est seulement après le remplacement de la Spitfire4 par sa cadette, baptisée et badgée officiellement « Spitfire4 Mk2 », que la référence Mk1 a été attribuée, rétrospectivement et virtuellement, à la première série pour la différencier de sa petite sœur.

En 1967, la remplaçante de la Spitfire4 Mk2 fut appelée plus simplement « Spitfire Mk3 », sans le "4" puisque la GT6 était née.

Quand est venu le tour de la suivante, si on échappait bien à « Spitfire4 Mk4 », on se retrouvait quand même avec un problème entre Spitfire4 et Spitfire Mk4. Pour éviter la confusion avec l'aînée de la lignée, Triumph choisit alors de prendre le chiffre romain « IV » et la quatrième série fut lancée sous le nom de Spitfire MkIV.

Puis, montée en puissance et mode aidant, on abandonne la séquence des numéros pour le lancement de la dernière Spit qui devint la « Spitfire 1500 ». Nul ne saura s'il y avait dans les cartons une « Spitfire 1500 Mk2 ».

... interro écrite ! 🤖

Il est même possible d'avoir un extrait de naissance !

Après le désastre de l'industrie automobile anglaise dans les années 80, quelques organisations se sont, autant que possible, chargées de sauver du naufrage les archives des marques disparues. Vous pouvez obtenir un certificat d'authenticité auprès d'elles si les documents concernant votre voiture ont pu être sauvegardés ...ce qui n'est pas certain pour celles assemblées hors du Royaume-Uni ! Pour TRIUMPH, c'est le British Motor Industry Heritage Trust (BMIHT) : <http://www.heritage-motor-centre.co.uk/store/heritage-certificates-and-archive-services.html> ...mais ce n'est pas gratuit !

Attention, ce « diplôme » n'est pas reconnu comme un certificat de conformité en France, c'est juste un témoignage historique. La FFVE est seule habilitée à délivrer le document nécessaire à l'immatriculation en Carte Grise de Collection d'une voiture n'ayant plus ses papiers !



1.b La boutique des options



TRIUMPH proposait de très nombreux équipements optionnels pour ses modèles (usine ou concessionnaires)... et la liste est loin d'être exhaustive.



Attention, tout accessoire n'apporte pas une plus-values qualitative, même - et surtout ;o) s'il « fait anglais » ! Les accessoires anachroniques sont même des moins-values...

Pour vous aider à rendre à César ce qui appartient à TRIUMPH, voilà la liste des options d'usine et accessoires ...selon John Thomason et, sans doute, non exhaustive !

	Mk1	Mk2	Mk3	Mk4	1500		Mk1	Mk2	Mk3	Mk4	1500
POUR PLUS DE CONFORT ET DE SECURITE ...						POUR PLUS DE PLAISIR ...					
> Allume-cigare (de série sur 1500 après FH110020)						> Barre porte-badges					
> Appuis-tête (à partir de Mk4V 1973 FH60000)						> Cache-culbuteur chromé					
> Autoradio« Smiths Radiomobile », antenne et HP						> Couvre-tonneau (noir ou blanc) (de série à partir de 1974)					
> Bavettes garde-boue						> Couver-volant en cuir brun (ou simili cuir)					
> Bouchon de réservoir fermant à clé						> Embout de pot d'échappement chromé					
> Ceinture de sécurité ventrale 2 points						> Enjoliveurs de roue					
> Ceinture de sécurité 3 points						> Médaillon central d'enjoliveur					
> Ceinture de sécurité à enrouleur						> Hard-Top					
> Chauffage (L'Anatolie bénéficie d'un climat doux !)						> Pneus à flancs blancs (5.2x13)					
> Dégivrage électrique (ben oui, si pas de chauffage ?!!)						> Pommeau de levier de vitesse en bois					
> Feu de recul						> Porte-bagage					
> Film anti-buée (pour lunette de hard-top)						> Porte-bagage amovible					
> Fusible de feux arrière						> Fixation pour porte-skis sur porte bagage					
> Habillage de porte avec patch de moquette						> Sangles de porte-bagage					
> Habillage de seuil de portière en aluminium						> Roue à rayons (papillon >1964, puis hexa >FD11732)					
> Masque convertisseurs de phares LHD/RHD						> Roue à rayons « Bolt-on » (fixation sans adaptateur)					
> Pare-brise de secours						> Sièges en cuir rouge, bleu ou noir (jusqu'à FH50000)					
> Pare-brise en verre trempé « zona zebra »						POUR PLUS DE SENSATIONS SPORTIVES ...					
> Pare-brise feuilleté (de série sur 1500 après FH110020)						> Bobine de compétition Lucas HA12					
> Pare-soleil						> Carter de protection sous moteur					
> Rétroviseur extérieur (13 modèles pour la Mk3)						> Compte-tours 8000 tm					
> Appuis-tête (à partir de Mk4V 1973 FH60000)						> Extincteur					
> Remorque de remorqueur pour remorquage						> Jantes acier 4.5x13					
> Serrure de capot						> Phare Anti-brouillard Eversure (4"SB 50W, puis lode >Mk3)					
> Servo-frein Girling						> Phare longue portée Eversure(4"SB 50W, puis lode >Mk3)					
> Tapis de sol en moquette chinée grise et noire						> Plaquettes de frein Ferodo DS11					
> Triangle de signalisation						> Pneus CR Dunlop SP41 145/4.5x13 (jusqu'à FH38271)					
> Verrou de colonne de direction anti-vol						> Porte accessoires additionnels pour tableau de bord					
> Door buffer with deflector						> Radiateur d'huile					
> Hard-top to soft-top conversion kit						> Ressorts de suspension avant de compétition					
POUR AMELIORER LES PERFORMANCES MECANIQUES						> Ressort de suspension arrière de compétition					
> Adaptateur de réservoir de MC de freins (hors France)						> Volant à jante bois					
> Alternateur en remplacement de dynamo						POUR ASSURER L'ENTRETIEN					
> Bobine 7V spécial démarrage à froid						> Clé à bougies articulée et clef en croix					
> Bougies Champion UN-12Y						> Équipement de remorquage					
> Cartons de baie moteur (à partir de FD13651)						> Housse de capote intérieure (utilisation avec hard-top)					
> Filtre à essence						> Housse de siège					
> Tourillon, kit d'étanchéité						> Outils de démontage d'enjoliveur					
> Overdrive						> Protection gravillon sous châssis – genre Blackson					
> Pivot de porte-fusée avant avec graisseur						> Réparation de capote (kit noir ou transparent)					
> Porte-moyeu arrière avec graisseur						> Spray/Stylo de retouche de peinture					
> Relais de démarreur pour départ à froid						> Tapis de sol en caoutchouc					
> Roulement et joints pour moyeu arrière											

Pour les amateurs de compétition, TRIUMPH, conforté par le succès commercial rencontré, proposait à partir de février 1964 **trois kits de préparation moteur (Interim, Stage I et Stage II)**, améliorant les performances des voitures.



Il n'existe pas de statistiques de commercialisation de ces kits, mais il semble que très peu aient été vendus. Le plus apprécié restant le Stage II qui aurait permis, si on en croit "The Autocar" (?) une vitesse maximale de 170 km/h et une accélération de 0 à 100 km/h en 11,2 secondes !!

Pour se faire un cadeau, TRIUMPH proposait en 1975, pour £39,78 le « **Luxury Pack** » comprenant un rétroviseur intérieur, un rétroviseur en acier inoxydable sur la porte du conducteur, les ceintures de sécurité à enrouleur, des appuis-tête, une liseuse de carte, un accoudoir central. Tous ces équipements furent montés en série sur les 1500 à partir de 1976 (FH80000).

So British ! : « The Continental Touring Kit »



TRIUMPH prêtait à ces clients un kit de survie en cas de panne, perdus dans la jungle européenne. La cantine contenait une courroie de ventilateur, des durites, des ampoules, des bougies, des joints, un couvercle d'allumeur, etc... Si le client survivait à son expédition loin de la Mère Patrie, il restituait l'armement intact et ne réglait au fourrier que 10 % de sa valeur, pour le service...



... TRIUMPH n'était pas très sûr des stocks chez concessionnaires et préférait prendre les devants avant d'être assailli de réclama-tions au retour des vacances continentales.

1.c Comment lire les numéros de série des Spitfire

Il y a eu deux types de numérotation successifs. Avant Octobre 1979 et après

Avant Octobre 1979 : Commission Number (Codification spécifique TRIUMPH)



Spitfire4 (Mk1) = FC...
Spitfire4 Mk2 = FC50001
Spitfire Mk3 = FD...
Mk3 USA = FDU...
Spitfire MkIV = FH...
MkIV 1300 USA (71-72) = FK...
MkIV 1500 USA (73-74) = FM...
MkIV 71Suède = FL...
Spitfire 1500 (74-9/79) = FH75001...
1500 USA (75-9/79) = FM28001...
1500 (A partir de 10/79) = TFW...

Les deux premières lettres du numéro vous renseignent sur le modèle et le marché d'origine de la voiture. Pour vous aider à vous assurer de la concordance entre numéro et année de première mise en circulation de la voiture, recherchez dans ce tableau.

A savoir : Ces dates sont des dates de première immatriculation, pas de fabrication, donc pas un millésime, sauf pour les VIN où le numéro permet d'identifier précisément l'année-modèle (voir Bonus 1.e). Une voiture sortie en fin d'année a pu être immatriculée pour la première fois que l'année suivante ;o) !

Corps principal du numéro

Les dates et les numéros figurant dans ce tableau sont extraits de plusieurs sources soigneusement compilées par Michel Py, membre de l'Amicale Spitfire (entre autres : les sites internet australian Spitfire et l'ouvrage de John Thomason « Triumph Spitfire and GT6 – A Guide to Originality ») et ne prétendent pas à une exhaustivité impossible à établir aujourd'hui.

Nombre total de voitures produites	Date de Mise en circulation	Commission Number commençant par :			
		FC	FD	FH/FK/FL	FM
45754 Spitfire4	10/62 → 12/62 --- 01/63 → 12/63 --- 01/64 → 12/64 ---	1 > 1557 1558 > 22594 22595 > 44656		FH = Tous marchés sauf : FK = USA/Canada FL = Suède	
37409 Mk2	12/64 → 12/65 --- 01/66 → 12/66 --- 01/67 → 01/67 ---	50001 > 71777 71778 > 88572 88573 > 88912			
65320 Mk3 usa = FDU	01/67 → 12/67 --- 01/68 → 12/68 --- 01/69 → 12/69 --- 01/70 → 12/70 ---	----- ----- ----- -----	1 > 16496 20001 > 31226 31227 > 51940 75001 > 92803		
70021 MkIV	11/70 → 12/71 --- 01/72 → 12/72 --- 01/73 → 12/73 --- 01/74 → 11/74 ---	----- ----- ----- -----	----- ----- ----- -----	1 > 19536 25001 > 45753 50001 > 69426 60001 > 64995	Moteur 1500 1 > 8142 10001 > 20460
95829 1500 à partir de 10/79 : Coexistence CN + VIN	10/74 → 12/75 --- 01/76 → 02/77 --- 03/77 → 12/77 --- 01/78 → 12/78 --- 01/79 → 09/79 --- 10/79 → 08/80 ? -	----- ----- ----- ----- ----- -----	----- ----- ----- ----- ----- -----	75001 > 79814 80001 > 90624 100001 > 106323 110001 > 127952 130001 > 133367 133368 > 134637	28001 > 39554 40001 > 51278 60001 > 67308 70001 > 79306 90001 > 102464 110001 > 111120
Vehicule Identification Number (dernières 1500)		10/79 → 08/80	TFADW19T000001 > TFADW5AT009898 (*)		

(*) Ces références sont les bornes des numérotations VIN utilisées pendant cette période. Voir plus loin pour le décryptage



Dans ce tableau, les dates et les

numéros de série en rouge (bleu pour les VIN) sont des débuts ou fins de séquences continues connues.

Les numéros intermédiaires en italique sont les numéros des voitures enregistrées à la charnière entre deux années : violet, sans rupture de séquence bistré, avec rupture

(...et peut-être pas les derniers de chaque séquence pour les bistrés). Ils sont moins précis puisque issus de la base de données déclaratives - et non exhaustive - Spitlist.

En attente de feuilles archéologiques, ces données sont produites sous toutes réserves d'usage et jusqu'à plus ample informé ;o) !

(Mise à jour Février 2021)

Pour compliquer un peu plus les choses, le corps principal du numéro de série peut être encadré de deux autres attributs :

Préfixe > Si les deux premières lettres du numéro de série sont précédées d'un "1", il n'y a pas d'anomalie. Toutes les voitures ne sortent pas d'Angleterre, loin de là. TRIUMPH avait installé plusieurs usines d'assemblage (CKD) en dehors du Royaume-Uni. Certains de ces sites identifiaient leur production par un préfixe.

Ce 1 indique que la voiture sort des chaînes d'assemblage belges de l'usine de Malines qui produisaient, entre autres, pour le marché français.



Le "1" n'est d'ailleurs pas le seul caractère que vous pouvez trouver avant le "F" (nombre de voitures assemblées).

1 (ou B ?) = Belgique (37 098)

6 = Inde (?)

2 = Australie (1 267)

7 = Irlande (107)

3 = Nouvelle Zélande (?)

8 = Philippines (?)

4 = Afrique du Sud (2 421)

9 = Pérou (261)

5 = Malte (37)

10 = Portugal (691)

11 = Israël (?)

Fin 1974, TRIUMPH abandonna progressivement le «CKD» et tous ces préfixes disparurent.

Suffixe > Vous pouvez trouver 5 lettres différentes après le numéro. Ces lettres peuvent se combiner comme, par exemple, UOC pour une Californienne, donc USA, avec overdrive.

Caractères utilisés	Ce que vous devez en déduire...
L Pour « LEFT » (LHD= Left Hand Drive) La voiture est une conduite à gauche Nota : Pas de R pour les Right Hand Drive	S'il n'y a pas de "L" et que la voiture est bien une LHD : problème, c'est une CG de voiture à conduite à droite (RHD). Soit la carte grise ne correspond pas à la voiture, soit c'est une RHD reconditionnée en LHD
O Pour « Overdrive » ... si la voiture en était équipée d'origine	Si le « O » est absent bien que la voiture en soit équipée, il n'y a pas forcément un problème. L'overdrive a pu être monté après livraison
U Pour « USA » ... et Canada Sur les voitures Export vers le Nouveau Monde	Les numéros commençant par FD doivent avoir un « U » intercalé en troisième place (ex : Mk3 US = FDUxxx...) ou en suffixe pour les FK ou FM ...puisque « américaines ». Pas toujours de « L » en suffixe, puisque, de facto, ce sont toutes des LHD
C Pour « California » Pour les « américaines de Californie »	Idem que ci-dessus... le « C » en plus. Généralement ces voitures réimportées sont d'une bonne qualité de carrosserie à cause du climat sec où elles séjournent depuis bientôt 50 ans
I Pour ? Une trentaine de Spit 1500 destinées, en 1974, aux USA portent cette abréviation...	Très rare. Un numéro FK ou FM qui aurait un « I » dans son code suffixe à toujours un « 1 » en préfixe. Ces voitures sont sorties sur commande spéciale des usines belges réputées pour apporter une meilleure finition

A partir d'Octobre 79 : Code international VIN (Vehicule Identification Number).

TFADW19T000000

L
V
Z

2
5
6

A
B

Plus long que l'ancien mais valable tous modèles, tous pays et sans ambiguïté, ce **numéro à 14 caractères** n'est plus seulement gravé sur une plaque rivetée mais, aussi, frappé à froid dans la gouttière du coffre de la voiture.

Pour les 8 premiers caractères :

1	Lettre	Toujours un T	Pour TRIUMPH				
2	Lettre	Toujours un F	Pour SPITFIRE				
3	Lettre	A L V Z	Pour le marché européen Pour le marché canadien Pour les USA et l'Allemagne Pour la Californie (spécifiquement)	6	Chiffre	1 2 5 6	Pour RHD sans overdrive Pour LHD sans overdrive Pour RHD avec overdrive Pour LHD avec overdrive
4	Lettre	Toujours un D	Pour Drophead (Cabriolet)	7	Lettre ou Chiffre	9 A B (*)	Pour 1979 Pour 1980 Pour 1981
5	Lettre	Toujours un W	Pour moteur 1493 cm3 (1500)	8	Lettre	Toujours un T	Pour Canley, seule usine...

Pour les 6 derniers caractères : le numéro de production : 000000

(*) Vous pouvez exceptionnellement rencontrer une 1500 avec un « B » - pour 1981 - en 7^{ème} position dans le numéro. Comment cela se peut-il alors que les chaînes de fabrication des Spitfire se sont arrêtées en août 1980 ? Et bien, si, c'est possible ! Il existe, en effet, à la date de cette édition de DiagnoSpit, 25 voitures avec cette numérotation anachronique sur Spitlist. Ce ne sont pas des Zombies mais, selon les remarques de Joe Curry, le gardien du temple, les toutes dernières voitures vendues au Canada comme en témoigne le « L » en 3^{ème} position dans leur numéro de série. Pourquoi ? On ne sait pas... Peut-être que l'explication est dans l'interprétation circonstancielle d'une norme internationale pas encore fixée en 1980 . Elle le sera - justement en 1981 :o)) - avec le VIN actuel à 17 caractères.

La dernière Spitfire tombée des chaînes est la **TFADW5AT009898**. C'est donc un cabriolet Spitfire RHD avec le numéro de série 0009898 fabriqué par TRIUMPH dans l'usine de Canley en 1980, pour le marché européen, avec un moteur de 1500 dont la boîte de vitesse est équipée d'un overdrive. Elle est pieusement conservée au musée du British Motor Heritage à Gaydon.



1.d La « frappe à froid »



Il faut savoir qu'avant octobre 1979, les usines TRIUMPH anglaises ne frappaient jamais le numéro de série sur la voiture elle-même. Seule la plaque aluminium rivetée sur le côté gauche de la cloison pare-feu authentifiait le véhicule.

A partir d'octobre 79, à l'abandon de la numérotation FH pour le VIN à 14 signes, le nouveau numéro de série est également frappé au fond de la gouttière d'évacuation droite des eaux de capot du coffre (et non sur le châssis). Cependant, les usines de montage Triumph installées dans des pays imposant le marquage - dont la Belgique

d'où provenait la quasi totalité des Spit françaises - frappait quand même, en principe, numéro de série sur le châssis.

En Allemagne, les voitures devaient être marquées à l'importation depuis 1969. De même, chez nous, pour respecter la réglementation qui l'imposa à partir d'octobre 1978 (http://admi.net/eur/loi/leg_euro/fr_376L0114.html), Voitures-Paris-Monceau, importateur TRIUMPH pour la France, devait s'assurer de la présence du marquage et, à défaut, l'appliquait lui-même.

Conclusion : **Exception faite des voitures d'avant 65 et celles d'avant 79 ré-importées après leur première mise en circulation, notamment de Grande-Bretagne ou des USA, la quasi totalité des Spit roulant en France devraient être marquées... même si ce n'est pas de la même manière ni aux mêmes endroits !**

Enfin, il faut aussi bien reconnaître que l'usure du temps et le remplacement, à l'occasion d'accident ou de restauration, de certaines parties où pouvait avoir été frappé le numéro en ont fait disparaître les traces.

A contrario, il se peut qu'un précédent propriétaire, pour calmer l'ardeur inquisitrice de son contrôleur technique, ait lui-même « opéré » sa voiture où rien n'était visible. Ce n'est pas interdit par les textes réglementaires.

Attention : Vous pouvez trouver une plaquette portant un numéro commençant par FC, quelque soit le modèle, soudée sur le châssis. C'est le NUMERO DE PIECE du châssis, pas le "numéro de châssis" au sens où on l'entend couramment, c'est à dire le numéro de série. Une "frappe à froid" d'avant octobre 1979, ce devrait être ça



Quoi qu'il en soit, ce qu'il faut retenir aujourd'hui est simple : **Une absence de « frappe à froid »**, bien que relevée, ne peut pas faire l'objet d'une contre-visite sur des autos de plus 30 ans d'âge, ce qui est le cas de TOUTES les Spit. (http://www.utac-otc.com/Upload/base_doc/3855/srvf0-1_H_IDENTIFICATION_010813.pdf § 5.1, page 14/25)

Zone d'environ 11 lignes de texte disponible pour l'ajout d'un cours bonus se rattachant au chapitre identification