

2 La structure

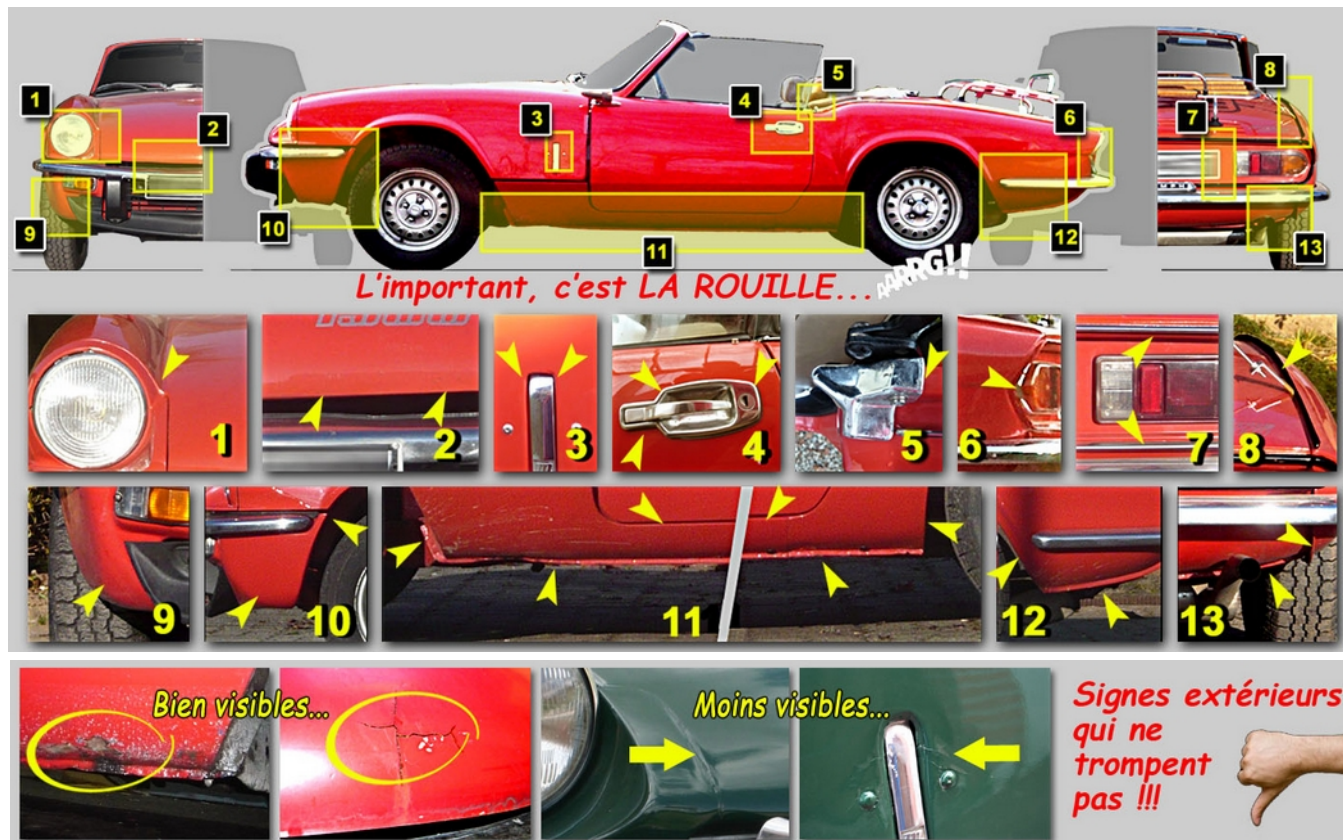
2.1 La coque

211 La carrosserie

Redoublez d'attention devant une peinture rutilante... surtout si cette superbe finition ne concerne que l'extérieur de la voiture. Une peinture légèrement fanée et aucune trace de rouille sont d'excellents indices de bon état de la carrosserie.

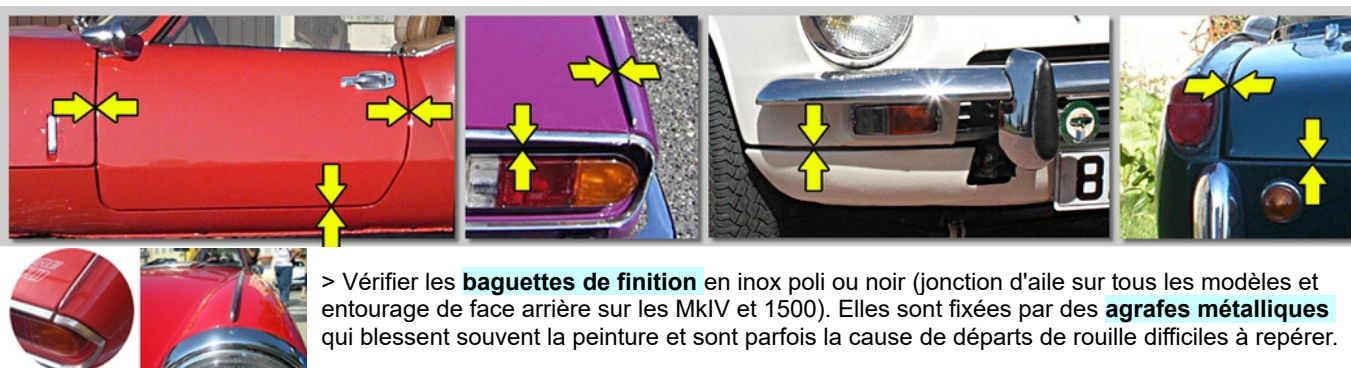
La corrosion

> Vérifiez tous les points à risque. Attention aux **surcharges d'enduit** sur les réparations de carrosserie.



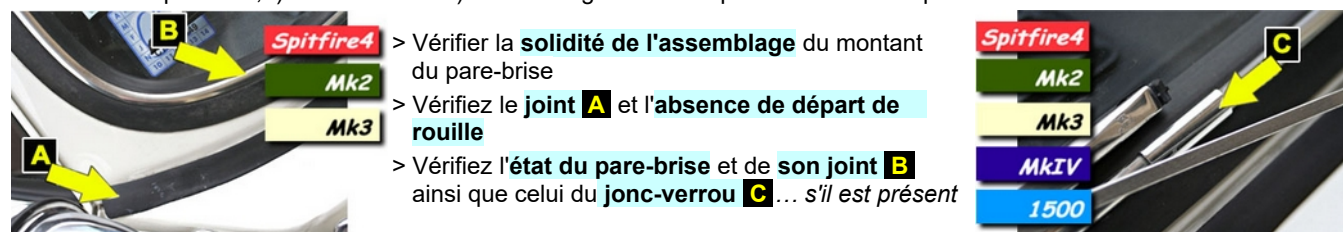
Les ajustements et finitions

> Vérifiez les **ajustements des pièces de la carrosserie, portes et capots**. Ce sont des gages d'une voiture n'ayant pas subi d'accident mal réparé ou de remontage mal fait.



Le pare-brise

Les baies de pare-brise des MkIV et 1500 sont soudées à la caisse, pas celles des première séries (les baies de pare-brise étaient - théoriquement ;o) - démontables). Ce montage est un risque de corrosion important.



Les couleurs TRIUMPH

Il y a eu 40 couleurs de carrosserie différentes assorties à 11 teintes d'intérieur. Elles ont varié avec les modèles et la mode :

Carrosserie Selleterie Intérieure	Black	Phantom Grey	White	Spa White	Leyland White	Pale Yellow	Jonquil Yellow	Jasmine Yellow	Saffron Yellow	Mimosa Yellow	Inca Yellow	Signal Red	Flamenco	Cherry Red	Damson Red	Pimento Red	Carmine Red	Magenta	Vermillion Red	Topaz Orange	Sienna Brown	Maple Brown	Russet Brown	Lichfield Green	Conifer Green	Laurel Green	Emerald Green	Mallard Green	*BRG* Green	Brooklands Gr.	Java Green	Powder Blue	Wedgwood Blue	Royal Blue	Valencia Blue	Delft Blue	French Blue	Sapphire Blue	Pagant Blue	Tanit Blue
Spitfire4	Black	Phantom Grey	White	Spa White	Leyland White	Pale Yellow	Jonquil Yellow	Jasmine Yellow	Saffron Yellow	Mimosa Yellow	Inca Yellow	Signal Red	Flamenco	Cherry Red	Damson Red	Pimento Red	Carmine Red	Magenta	Vermillion Red	Topaz Orange	Sienna Brown	Maple Brown	Russet Brown	Lichfield Green	Conifer Green	Laurel Green	Emerald Green	Mallard Green	*BRG* Green	Brooklands Gr.	Java Green	Powder Blue	Wedgwood Blue	Royal Blue	Valencia Blue	Delft Blue	French Blue	Sapphire Blue	Pagant Blue	Tanit Blue
Mk2	Black	Phantom Grey	White	Spa White	Leyland White	Pale Yellow	Jonquil Yellow	Jasmine Yellow	Saffron Yellow	Mimosa Yellow	Inca Yellow	Signal Red	Flamenco	Cherry Red	Damson Red	Pimento Red	Carmine Red	Magenta	Vermillion Red	Topaz Orange	Sienna Brown	Maple Brown	Russet Brown	Lichfield Green	Conifer Green	Laurel Green	Emerald Green	Mallard Green	*BRG* Green	Brooklands Gr.	Java Green	Powder Blue	Wedgwood Blue	Royal Blue	Valencia Blue	Delft Blue	French Blue	Sapphire Blue	Pagant Blue	Tanit Blue
Mk3	Black	Phantom Grey	White	Spa White	Leyland White	Pale Yellow	Jonquil Yellow	Jasmine Yellow	Saffron Yellow	Mimosa Yellow	Inca Yellow	Signal Red	Flamenco	Cherry Red	Damson Red	Pimento Red	Carmine Red	Magenta	Vermillion Red	Topaz Orange	Sienna Brown	Maple Brown	Russet Brown	Lichfield Green	Conifer Green	Laurel Green	Emerald Green	Mallard Green	*BRG* Green	Brooklands Gr.	Java Green	Powder Blue	Wedgwood Blue	Royal Blue	Valencia Blue	Delft Blue	French Blue	Sapphire Blue	Pagant Blue	Tanit Blue
MkIV	Black	Phantom Grey	White	Spa White	Leyland White	Pale Yellow	Jonquil Yellow	Jasmine Yellow	Saffron Yellow	Mimosa Yellow	Inca Yellow	Signal Red	Flamenco	Cherry Red	Damson Red	Pimento Red	Carmine Red	Magenta	Vermillion Red	Topaz Orange	Sienna Brown	Maple Brown	Russet Brown	Lichfield Green	Conifer Green	Laurel Green	Emerald Green	Mallard Green	*BRG* Green	Brooklands Gr.	Java Green	Powder Blue	Wedgwood Blue	Royal Blue	Valencia Blue	Delft Blue	French Blue	Sapphire Blue	Pagant Blue	Tanit Blue
1500	Black	Phantom Grey	White	Spa White	Leyland White	Pale Yellow	Jonquil Yellow	Jasmine Yellow	Saffron Yellow	Mimosa Yellow	Inca Yellow	Signal Red	Flamenco	Cherry Red	Damson Red	Pimento Red	Carmine Red	Magenta	Vermillion Red	Topaz Orange	Sienna Brown	Maple Brown	Russet Brown	Lichfield Green	Conifer Green	Laurel Green	Emerald Green	Mallard Green	*BRG* Green	Brooklands Gr.	Java Green	Powder Blue	Wedgwood Blue	Royal Blue	Valencia Blue	Delft Blue	French Blue	Sapphire Blue	Pagant Blue	Tanit Blue

Pour plus de lisibilité, il y a cet excellent site à consulter : <http://www.amicalespitfire.fr/technique/couleurs/color.php>

Vous y retrouverez également les correspondances des teintes d'origine avec les codes couleur des fabricants d'aujourd'hui.

212 Le châssis

D'origine, tous les châssis sont peints de la couleur de la carrosserie (sous-couche noire).

> Pas de trace de choc, pas de torsion, pas de pliure, pas de corrosion, pas de soudure mal faite.



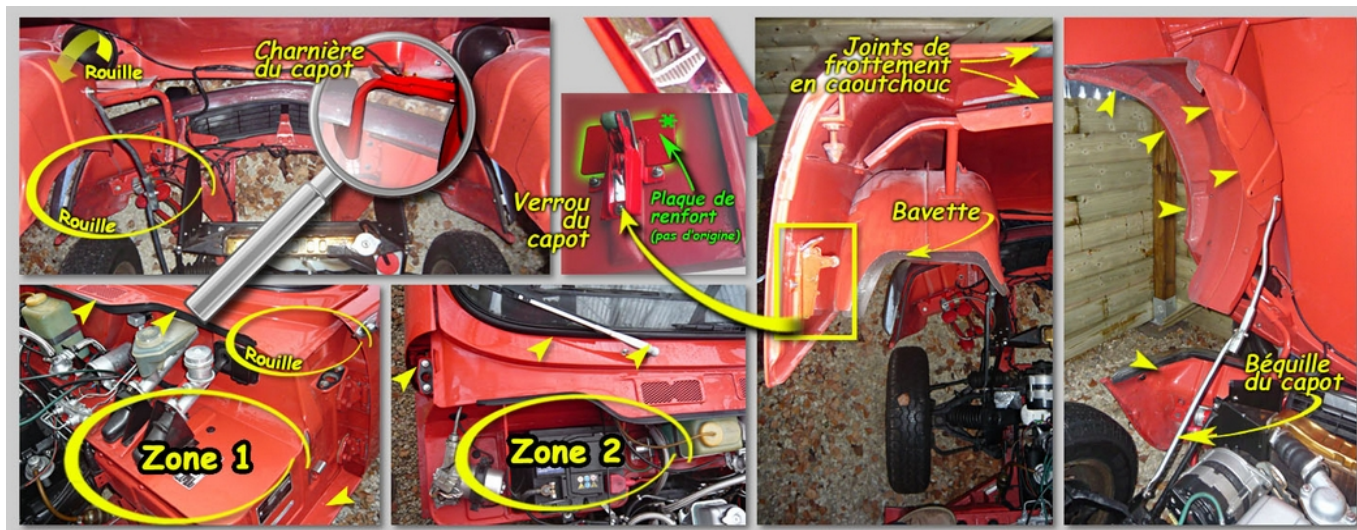
Attention ! Les anneaux en gros fil fixés sur le châssis ne sont **pas des anneaux de remorquage**. Ils servaient à arrimer les voitures dans les cales pendant leur transport (n'oubliez pas, 75 % d'exportation... et l'Angleterre est une île). Il n'y en avait même que deux à l'avant sur les premières Spitfire4, puis rapidement quatre pour éviter la casse en arrivant au port.

213 Sous le capot

Encore la rouille !!! surtout aux endroits repérés (entourages et flèches triangles, des deux côtés de la voiture).

> Vérifiez les **jeux aux charnières** du capot ; son bon ajustement à la carrosserie en dépend.

> Faites attention à ce que la **béquille** ne soit **pas faussée ou montée à l'envers** et maintienne bien le capot ouvert.



> Attention à la **corrosion sur : Zone 1** = liquide de frein ou d'embrayage, **Zone 2** = acide de la batterie (fuites réparées ?)



IMPORTANT :

Le capot des MkIV et 1500 est fragile au niveau des optiques de phares.

Même si ce n'est pas écrit dans les manuels, **les verrous du capot ne sont pas des poignées**. Pour ouvrir, il vaut mieux être deux. Une fois les verrous relevés, **passez les doigts sous le rebord de l'aile ou du capot pour soulever**. Sinon, déchirures possibles autour des verrous. **Une plaque de renfort limiterait ce risque.**





Sur tous les modèles, le plancher du coffre et le panneau d'habillage du réservoir en isorel sont recouverts d'un tapis en feutre revêtu de PVC (Hardura) noir.
La roue de secours est protégée par un isorel et habillée d'une housse.
Dans le coffre : un cric, sa manivelle et une trousse contenant quelques outils (rarement d'origine)

> Vérifiez que la roue de secours est bien du même type que les quatre autres roues, surtout si ce sont des roues à rayons

Toujours la rouille ! ... dans les replis de tôle du capot et les soudures intérieures

- > **Ni jeu, ni fissure aux charnières** des Mk1, 2 et 3 qui sont assez fragiles
- > Vérifiez la **présence du joint d'étanchéité** de la porte du coffre
- > Vérifiez l'efficacité de la **béquille** du capot (...+ l'armature sur Mk1, 2 et 3)
- > Vérifiez les **fonctionnements de la fermeture** et de la serrure **avec la clé**



Sur les 1500, un éclairage de coffre est monté derrière le réservoir et commandé par un interrupteur sur la charnière gauche.

215 Les portières

Les poignées extérieures



Les poignées intérieures (*)



Les manivelles de vitre



- > Vérifiez que les **poignées et manivelles** ont leurs coupelles et **tournent librement sans trop de jeu sur leur axe**

La condamnation des portes

Trois types de verrouillage intérieur des portes :

> Spitfire4 et les premières Mk2 : un petit loquet à côté de la gâche.



> Mk2 à partir de mai 65 et Mk3 c'est intégré à la poignée qu'il suffit de lever ou d'abaisser



> MkIV et 1500 : le verrou de fermeture est dans la coquille. L'ouverture est directe



La fermeture de porte

La porte doit pouvoir se fermer sans avoir besoin d'être fortement claquée.

> Secouez (légèrement) la porte ouverte, pour vérifier qu'il n'y a pas trop de jeu sur les axes de charnières

> Vérifiez que les têtes des vis de montage des gâches et serrures sont en bon état (sinon, pas de réglage possible)

> Vérifiez que les serrures fonctionnent normalement et ferment bien à clé



Attention : les clés peuvent être différentes entre contact et serrures. (A l'origine, il y avait même 3 clés différentes : contact, portes, coffre).

(*) A savoir

A l'origine, les poignées intérieures d'ouverture des portes des Spitfire Mk3 70 étaient montées en position verticale, bec de cane vers le bas.

Il est assez rare que cette position soit toujours respectée aujourd'hui mais, à l'expérience c'est très pratique et plutôt efficace !



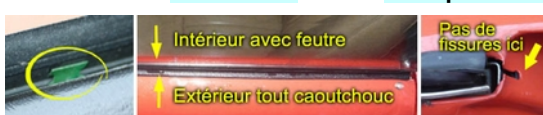
La vitre ... sans rayure !

IMPORTANT : Le mécanisme d'ouverture / fermeture des vitres est quasiment introuvable en neuf.

> Vérifiez que **montée et descente** de vitre sont **complètes et sans « point dur » ni à-coup**

Les lèche-vitres

Ils doivent être en bon état et bien fixés par leurs agrafes (tous les 10-15 cm)



Le lèche-vitre extérieur est très important, il protège la portière des intrusions d'eau.

2.2 Les équipements extérieurs

221 Les lettrages et badges d'identité

	Spitfire4	Mk2	de 67 à 69	Mk3 1970	MkIV	1500
Capot →						
Coffre →						
Ailes AV →						
Ailes AR →						
P-C AR →						

De la Spitfire4 à la MkIV, les lettrages et badges étaient agrafés. Vérifiez qu'il n'y a **pas de départ de rouille**. Sur la 1500, il n'y avait plus de risques : c'était deux décalcomanies collées sur le capot et le coffre (les badges BL sont, aussi, collés).

222 Les pare-chocs & spoiler



Toutes les Spitfire sont équipées de pare-chocs d'une seule pièce à l'avant avec des butoirs métalliques chromés (Mk1 et Mk2), métal chromé+caoutchouc (Mk3) ou en plastique (MkIV et 1500). **Attention : Un pare-chocs avant en deux parties a été recoupé.**

A l'arrière, le pare-chocs des Spitfire4, Mk2 et Mk3 est en deux parties mais seules les Mk1 et 2 ont des butoirs chromés. Sur les MkIV et 1500, il est de toute largeur et, après 1979, les deux pare-chocs sont plus proéminents et tout en plastique noir (...moche ;o) !) sur les 1500 américaines.

Depuis bientôt 50 ans les chromes ont eu le temps de vieillir. De petites piqûres sur un chrome bien brillant sont souvent le témoignage de pièces d'origine. En revanche, en cas de chrome impeccable, vérifiez qu'il n'y ait **pas de départ de « pelage de surface »** qui ne pourra que continuer de s'aggraver (... question de qualité).

> Vérifiez la **solidité de tous les montages** et l'**absence de rouille** entre les fixations et la carrosserie

> Vérifiez que les **grilles ou barres des calandres** sont bien fixées dans la bouche du capot

Les MkIV, à partir de FH60000 en 74, et les 1500 reçoivent, de série, un **spoiler en plastique**.
> Vérifiez qu'il est en **bon état et solidement**



223 ... et divers équipements extérieurs

Et pour en terminer avec le corps de la voiture, profitez-en pour contrôler l'état des...



... Rétroviseurs extérieurs

A Retro-obus, très « tendance » ... ou
B d'origine ...et plus efficace !

A essayer quand vous serez au volant. Ils ne doivent pas vibrer en roulant.

> Vérifiez leurs **fixations** et leur **facilité de réglage**



... Essue-glaces et lave-glace

Essue-glaces (démontables) :

Pas de rayure sur le pare-brise

> Vérifiez que toutes les **articulations**

du balai sont **opérationnelles**

> Vérifiez qu'il n'y a **pas de jeu** sur l'**axe d'entraînement du bras**

Jets de lave-glace :

Leur efficacité est toute relative !

> A tester quand vous serez au volant...

... Bouchon du réservoir d'essence

> Vérifiez l'intégrité du joint du bouchon. (l'absence d'odeur d'essence en dépend).



Les Mk1, Mk2 et Mk3 ont un petit **trou d'évent**. Vérifiez qu'il ne soit **pas bouché**.

Profitez de ce contrôle pour regarder l'intérieur de réservoir : un peu de rouille est normal ... **mais pas trop !**