

2.3 Le cockpit

231 La capote

**Vous allez acheter un cabriolet...
Alors, avoir une bonne capote est
très important !**

Prenez votre temps !



Que la voiture vous soit présentée décapotée ou fermée, **demandez au vendeur de « faire une démonstration » du dépliage et repliage de la capote.**

C'est le moyen le plus sûr de vous rendre compte de son état

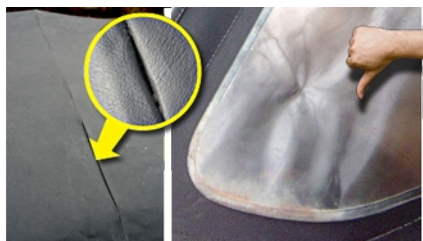
Comment bien plier une capote

Petit conseil,... mais qui peut avoir son importance : le pliage de la capote est un quasi cérémonial ! Observez la façon dont s'y prend le propriétaire et vous aurez tout de suite une idée des soins qu'il a dû prodiguer à sa voiture jusque là.



La toile

D'origine, en PVC noir ou blanc avec doublage intérieur beige sur Mk1, 2 et 3 (noire pour ces dernières après FD29587) et extérieur noir, intérieur beige, orné d'un motif de losanges sur les MkIV et 1500. Aujourd'hui, après restauration, beaucoup ont dû être remplacées et on trouve aussi bien des non doublées que des "double épaisseur" Mohair...;o)



La capote en place doit être **sans pli, tous boutons-pression fermés**, bien tendue mais sans tirer sur ses coutures (risque de déchirures... et d'infiltrations).

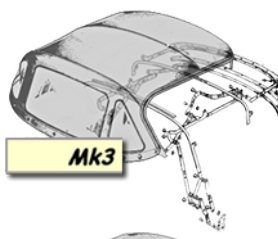
La **lunette arrière** et les deux **custodes en PVC** souple doivent être **bien soudées sur la toile** de la capote et ne **pas être jaunies ni présenter de marques de pliures** (signe de mauvais rangement).

A noter : la lunette des Mk3-70, des MkIV et 1500 est ouvrable grâce à **un zip**. > Vérifiez son **bon fonctionnement**

Les armatures



Sur les **Mk1 et 2**, peinte en beige, l'armature est assez sommaire et intégralement démontable. La toile est rangée dans une grande poche, derrière le panneau de la banquette arrière et les arceaux sont dans le coffre. Il suffit de vérifier que tout est là... en les mettant en place.



Peinture beige jusqu'à FD29587 pour **Mk3**, noire ensuite, et peinture noire pour **MkIV et 1500**. C'est plus sophistiqué. Tout est monté à demeure et opérationnel par simple « dépliage » de la capote sur son armature

Autres différences :

Mk1, Mk2 et Mk3 : les pièces de l'armature sont rivetées entre elles.

MkIV et 1500 : elles sont assemblées par des boulons spécifiques qui permettent les ré-ajustages et des capots plastiques protègent la tête...



> Vérifiez qu'il n'y a **pas de jeu excessif aux articulations**



Les verrous

Il n'y a pas de verrous sur les Mk1 et 2 et deux types de fermetures différentes sur les trois autres modèles.

> Vérifiez le **blocage des verrous de fermetures** sur le haut du pare-brise et que le joint à lèvres en caoutchouc sous la plaque de jonction avant assure bien l'étanchéité de la capote fermée.



**On n'a pas toujours besoin d'une capote sur une Spit,
... et TRIUMPH était là pour vous servir !**

C'est peu connu et pourtant bien réel. Quand on achetait une Spitfire en Angleterre, on pouvait l'avoir directement avec un hard-top, sans capote. Si, par la suite, on se ravissait, on pouvait faire monter une capote que l'on trouve dans la liste des accessoires sous le nom de « Hard-top to soft-top conversion kit » et transformer sa petite « Spit Coupé » en « Spit Cabriolet ».

Il y avait peut-être, aussi, la version pour amateur de roadster pur et dur ! :o))



232 Les couvre-capotes

> Vérifiez que le **couvre-capote** qui vous est présenté est bien celui **qui convient à la voiture** qui est sous vos yeux en le fixant sur ses **boutons-pressions, capote repliée**



Pas de couvre-capote !



La Mk3 était livrée avec son couvre-capote " à passepoil " (deux au début, un par la suite ... puis plus du tout :-)



Les MkIV et 1500 avaient aussi leur couvre-capote, mais sans «3 passepoils ».

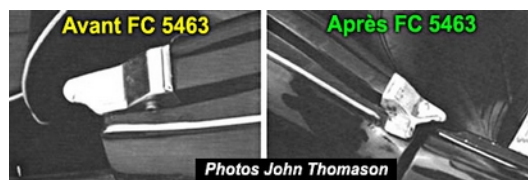
Un second couvre-capote d'"hiver" était disponible en option pour être installé AVEC le hard-top !



> Vérifiez que les **petites attaches de maintien** de la capote repliée sont bien **opérationnelles**

A Savoir

Après le lancement de la Spitfire4, TRIUMPH s'aperçut que la fixation de la capote était gênée par la présence des baguettes inox des ailes arrière. Celles-ci furent raccourcies et la pièce de finition de carrosserie en alu fût modifiée.



Photos John Thomason

Certains **couvre-capotes d'origine** sont

dotés d'une poche à chacune de leurs

extrémités. Ces poches permettent d'envelopper l'armature repliée derrière le dossier des sièges, les protégeant ainsi des frottements ravageurs

Si les dossiers des sièges présentent des marques de déchirures, c'est à cause de ces frottements, parce qu'on a roulé sans couvre-capote.



233 Les couvre-tonneaux



Accessoire peu courant et pas tellement indispensable... but so british !

> Vérifiez qu'il **s'adapte bien à la carrosserie, au volant et aux sièges** (conduite à droite ou à gauche pour le volant et sièges avec ou sans appui-tête)

> Vérifiez surtout que **les demi boutons-pressions** fixés sur la carrosserie **correspondent bien à ceux qui sont sur le couvre-tonneau, y compris les fixations au-dessus du tableau de bord**



Bonus : Même si le couvre-tonneau est en option chez TRIUMPH, les fixations sur la capote, la carrosserie et le tableau de bord sont déjà en place, de série, sur les MkIV et 1500.

Superbonus ! : A partir de 1974 (MkIV), toutes les Spit ont été livrées avec un couvre-tonneau.

234 Les hard-tops

Vous ne pouvez pas vous tromper, il n'y a que deux sortes de hard-top *ou presque (voir bonus 2.a) :* Mk1/2/3 et MkIV/1500.

Ceux des deux dernières séries sont équipés de deux vitres de custode ouvrantes, rehaussées de baguettes chromées.

Le hard-top était une option livrable d'usine et peint de la même couleur que la carrosserie. Il n'a été disponible qu'après le lancement de la Spitfire4 et on peut reconnaître une caisse de Mk1 produite avant décembre 1963 : elle n'a pas encore les deux trous avec écrou prisonnier nécessaires à la fixation arrière du hard-top.

Si le hard-top n'est pas posé, faites un **essai de mise en place** pour vous assurer que toutes **les pièces et la visserie de montage sont bien là... et ce sont les bonnes.** En effet, sans vouloir mettre en cause la bonne foi du vendeur qui n'a peut être pas utilisé le hard-top depuis longtemps, il n'est pas rare que des petits problèmes se présentent sur les fixations incomplètes ou inadaptées.

> Vérifiez aussi la présence des **joints en bon état.**
> Vérifiez l'**étanchéité du joint de la lunette arrière** et custodes sur MkIV et 1500.

Le « Ciel » de toit

> Attention aux éventuels **accrocs ou tâches** sur le vinyle blanc (C'est assez difficile à changer)

