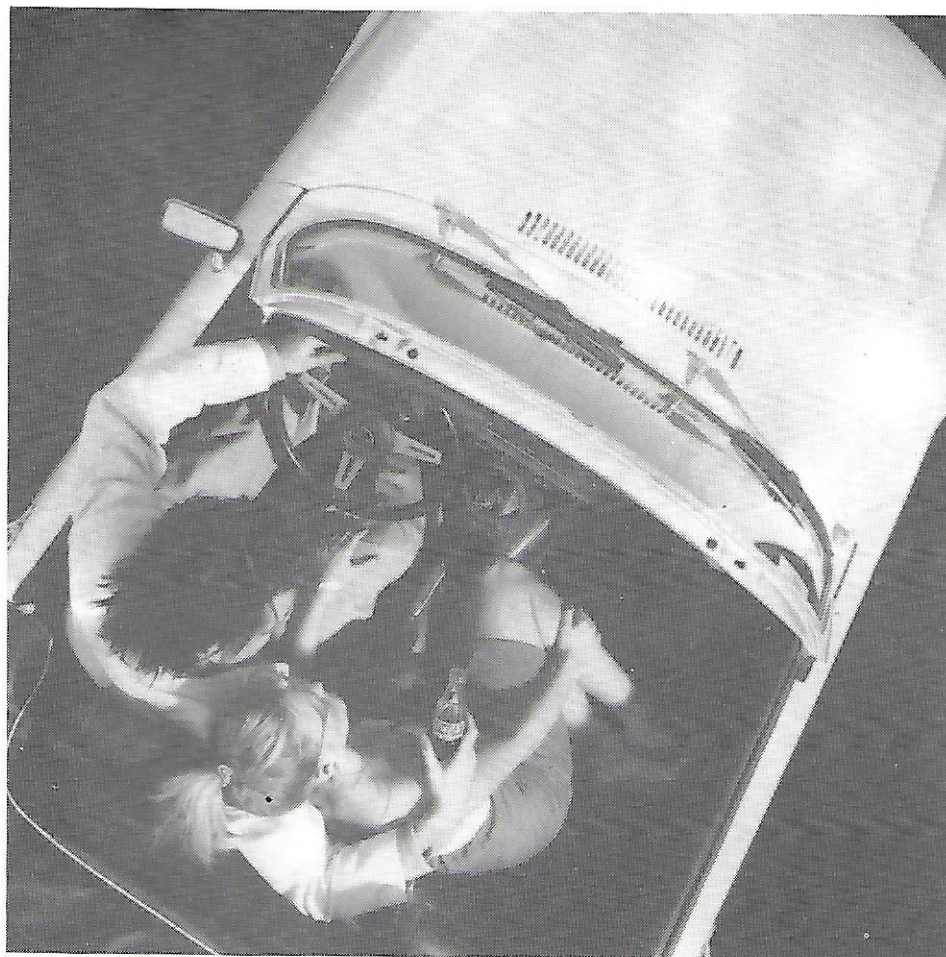


# Triumph Spitfire

AANKOOPGIDS

GESCHIEDENIS-SPECIFICATIES-TIPS-INFORMATIE



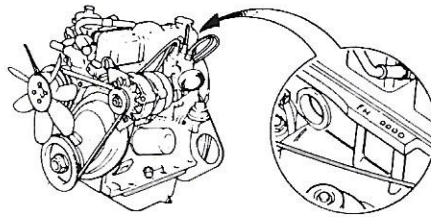
## HET KOPEN

Als je advertenties bekijkt op grond waarvan je een Spitfire zou willen kopen, bedenk dan dat de kreten "gerestaureerd" en "gereviseerd" vaak "opgeknapt" en "nagekeken" betekenen!

Een gerestaureerde auto is helemaal uit elkaar geweest waarbij elk onderdeel apart wordt bekeken. Of het is nog goed en kan weer gebruikt worden, of het wordt vervangen door een nieuw of gereviseerd onderdeel. Een typisch voorbeeld is wanneer iemand dorpels monteert, de auto opnieuw laat spuiten en het dan een gerestaureerde auto noemt.

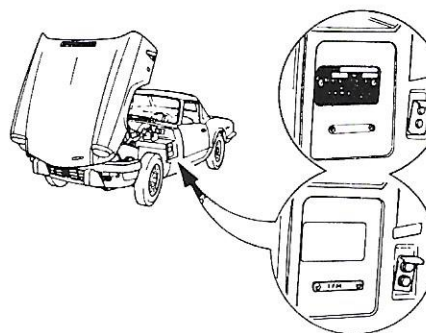
Gereviseerde mechanische onderdelen zijn helemaal uit elkaar gehaald en alle delen die niet meer voldoen aan de eisen van de fabrikant zijn vervangen. Een typisch voorbeeld hiervan is een "gereviseerde motor" waarbij de eigenaar de grote drijfstanglagers vervangen heeft maar niet de moeite heeft genomen iets te doen aan de zuigers, nokkenas, etcetera.

Het eerste wat je moet doen als je naar een auto gaat kijken, is zien of het chassisnummer en het motornummer overeenstemmen met de autopapieren. Het motornummer is ingeslagen op de linkerkant van de motor, waar de cilinderkop op het blok komt (zie Figuur 1). Als we het hebben over de linkerkant bedoelen we dat gezien vanuit de bestuurdersstoel. (Zoals we praten over een linksgestuurde auto). Het chassisnummer kun je vinden op een plaatje aan de linkerkant van de carrosserie na openen van de motorkap (zie Figuur 2). Het is aan de rechterkant in het chassis gestanst net onder de achterste carburateur (dit geldt voor Nederlandse auto's, tenzij op het kentekenbewijs anders aangegeven).



*Figuur 1 plaats motornummer*

Als dit allemaal in orde is, kun je beginnen de auto na te kijken. Ik heb een lijstje gemaakt van dingen waar je bij Spitfires speciaal op moet letten. Natuurlijk zal je ook moeten letten op slijtage van de banden, uitlaat, algehele conditie, net zoals wanneer je een "gewone" tweedehands auto gaat kopen.



*Figuur 2 plaats chassisnummer*

### **Dorpels (Figuur 3a)**

Deze hebben de neiging om door te roesten. Ze zijn eenvoudig te vernieuwen en kosten ongeveer Fl. 116,- per stuk (buitendorpels). Met rotte dorpels kom je niet door de APK-keuring, omdat, ondanks het aparte chassis, deze dorpels wel degelijk een dragende functie hebben.

### **Dorpelverlengstuk en achterspatbord (Figuur 3b)**

Deze hebben ook de neiging om door te roesten. Kijk er ook achter! De verlengstukken zijn origineel een deel van het achterspatbord, maar bij de meeste onderdelenhandelaren kun je nieuwe kopen om het scherm te repareren (geen origineel onderdeel).

### **Achterwielkasten (Figuur 3c)**

Kijk of ze niet vastgeroest zijn op het punt waar spatbord en wielkast gelast zijn. Als dit wel zo is, zal je zowel wielkast als spatbord moeten vervangen.

### **1/4 Valance; hoekschermen MK IV - 1500 (Figuur 3d)**

Deze hebben de neiging om van binnenuit door te roesten omdat ze een dubbele laag plaatwerk hebben. Nieuwe valances zijn te verkrijgen in polyester (niet origineel) en staal. Kijk echter uit, want je hebt hele goede van polyester maar ook goedkope en slechte. De beste oplossing is natuurlijk het monteren van originele metalen exemplaren. Ook hier is het uitkijken geblazen want je hebt ook hier slechte kwaliteit metalen valances!

### **Voorvalance; MK I - MK IV (Figuur 3e)**

Originele voorvalances zijn na jaren nu weer te krijgen. Er zijn ook imitaties van polyester en staal te koop. De gedeeltes rond de koplampen kunnen vervangen worden door nieuw plaatwerk (niet origineel). Open de motorkap en kijk of de voorste wielkasten erg geruust zijn. Til de

accu op en kijk of de ruimte eronder niet geruust is. Dit is meestal wel het geval. Controleer ook de bevestigingspunten van de scharnieren.

### **Kofferdeksel (Figuur 3f)**

Open de kofferbak en kijk naar de achterste naad. Als deze geruust is, bedenk dan dat dit moeilijk te repareren is en dat onderdelen, als ze al te krijgen zijn, heel erg duur zijn.

Verwijder de vloerbedekking om de bodem te kunnen controleren op roest en/of gaten.

### **De naden in de motorkap; MK IV - 1500 (Figuur 3g)**

Roest in deze naden is moeilijk te verwijderen. De enige manier is zandstralen. Kijk ook of ze niet dicht gesmeerd zijn met plamuur. Kijk ook altijd of er niet over de roest heen gespoten is.

### **Voortuitframe; MK I - MK III (Figuur 3h)**

Bij deze modellen roesten de frames onderaan waar ze op de carrosserie zitten. (Bij deze auto's kan het frame helemaal verwijderd worden).

Til het rubber (tussen frame en carrosserie) op en kijk of het frame erg geruust is. Vervangende onderdelen zijn zeldzaam.

### **Chroom**

Kijk naar de conditie van het chroom op de bumpers want op het moment van schrijven, zijn bumpers duur en bijna niet te krijgen. Hoe ouder de auto, hoe moeilijker!

### **Chassis**

Kijk onder de auto naar het chassis. Over het algemeen is het chassis van de Spitfires in goede staat. Roest kan vooral optreden aan de voorzijde van het chassis (voorbalk).

Let op eventuele schade veroorzaakt door aanrijdingen.

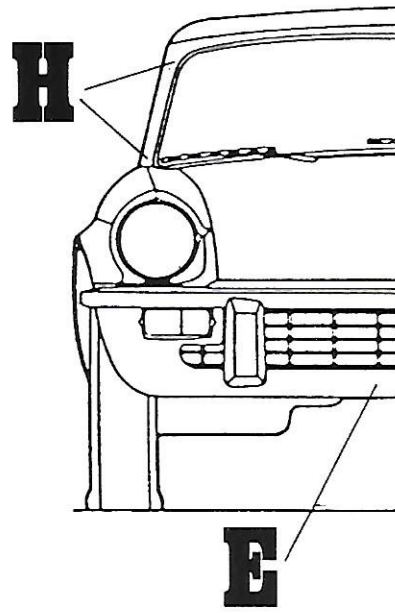
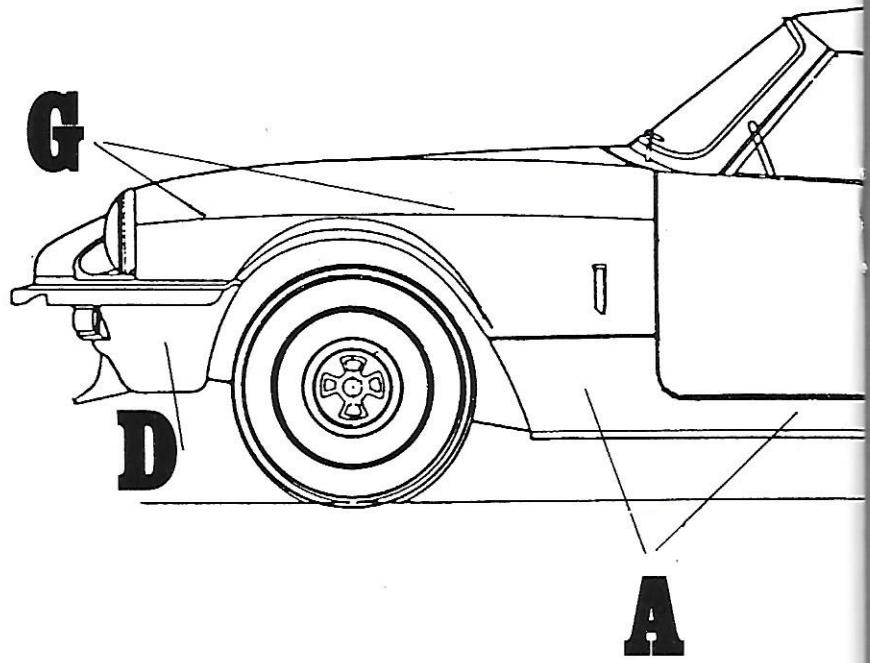
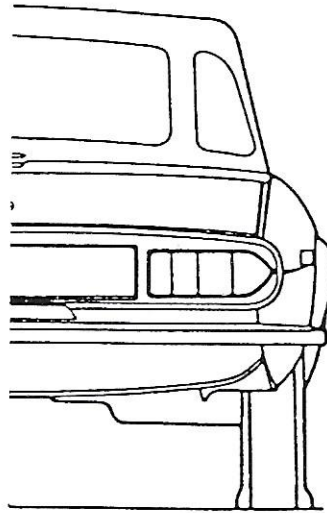
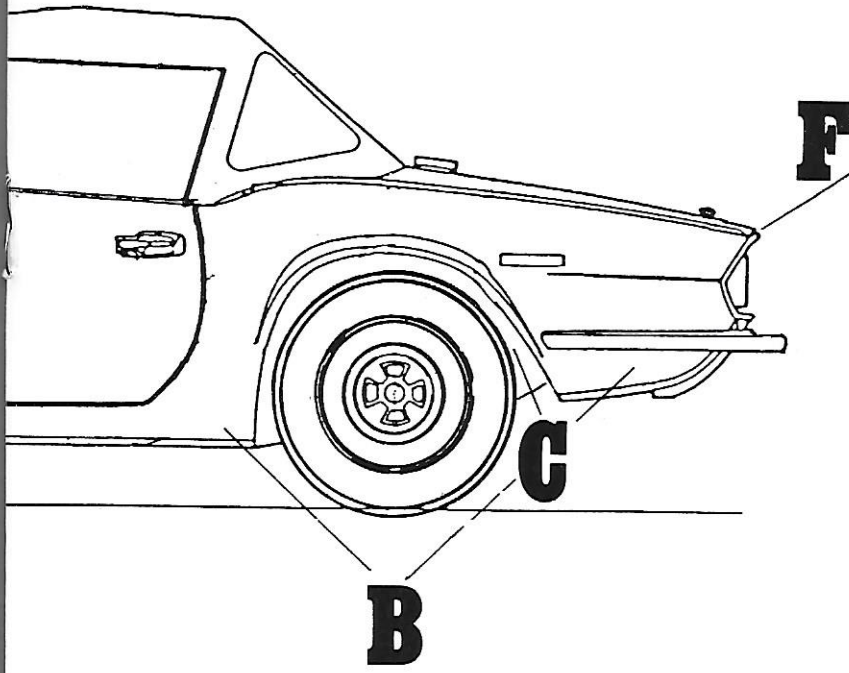


fig 3



### **Binnenbekleding**

Controleer de conditie van de stoelen; stoelhoezen en ruilstoelen zijn verkrijgbaar maar ze zijn vrij duur. Hetzelfde geldt voor de deurbekleding. Tapijtsets zijn makkelijk en redelijk goedkoop te vervangen (liefst voorgevormd). Til de vloerbekleding op en kijk of de bodem op de plaats waar je voeten tijdens het rijden staan, geroest zijn. Vloerpanelen zijn verkrijgbaar maar moeten natuurlijk gelast worden. Duw ook de vloerbedekking weg van de binnendorpels en controleer op roest. De binnendorpel is het stuk wat begint bij het rubber onder de deur tot aan de bodem.

### **Zomerkap**

Kijk of de kap nog heel is en of de achterruit nog transparant is. Vervanging is

gemakkelijk te krijgen maar zowel prijs en kwaliteit variëren nogal.

### **Olielekkages**

Kijk onder de auto of hij olie lekt. In de meeste 1500 Spitfires zit geen oliekering tussen de versnellingsbak en het vlieg wielhuis. Als de olie uit dit onderdeel afkomstig is, kun je dat zien komen uit een klein gaatje in de bodem van het vlieg wielhuis. Een olielek hier kan dan ook betekenen dat de achterste oliekering van de krukas kapot is. Om te ontdekken welke van de twee de oorzaak is van het olielek moet je de motor verwijderen. Veel olie hier kan een koppelingsplaat kapotmaken, maar wanneer het maar een beetje is, heeft het weinig gevolgen.



*Rondrit Internationaal Spitfire Weekend*

### **Voorwielophanging**

Controleer de voorwielophanging op speling. Pak het wiel boven en onder vast en probeer het te bewegen (als de wagen is opgekrikt). Als je ook maar een kleine speling voelt zijn dat waarschijnlijk de wiellagers. Dit kan vrij gemakkelijk verholpen worden.

Kijk of er speling op de stuurinrichting zit; als de stuurstang zelf lichtjes beweegt als je met vrij veel kracht het stuur van de ene naar de andere kant draait, hoef je je geen zorgen te maken omdat ze allemaal de neiging hebben dit te doen. De speling wordt veroorzaakt door de rubberen busjes die het stuurhuis op zijn plaats houden. Dit is helemaal geen probleem, hoewel sommige APK inspecteurs hiervan overtuigd moeten worden. Een permanente oplossing is om een aluminium stuurhuisbevestiging te monteren, dus zonder rubbers (niet origineel).

### **Achterwielophanging**

Controleer de achterwielophanging op speling, alweer proberen het wiel te bewegen met de handen boven en onder. Hier mag helemaal geen speling op zitten. Helaas hebben nogal wat 1500's last van speling hier omdat de beide aandrijfassen langer zijn dan bij de overige modellen en er dus meer kracht op wordt uitgeoefend. Deze grotere druk samen met slecht onderhoud veroorzaakt kapotte lagers en als je er niet op tijd bij bent (wat meestal het geval is) zullen de aandrijfassen ingelopen zijn. Vervanging is relatief duur en niet altijd een "doe-het-zelf" job omdat je een poelietrekker nodig hebt om de oude lagers eruit te trekken. (en niet zelden een 20 tons pers en soms zelfs een lasapparaat!)

Controleer het differentieel op lekken omdat deze niet gemakkelijk te verhelpen zijn.

Kijk ook naar de achterkant van de auto of de wielen redelijk recht staan. Iets negatief staan is gebruikelijk, maar als het te veel is kan het ongelijke bandenslijtage veroorzaken. Staan de wielen erg schuin, zal dit zeer waarschijnlijk komen omdat de bladveer versleten is.

Start nu de auto!

Als de auto een tijdje heeft stilgestaan (bijvoorbeeld gedurende de nacht) mag het oliedrukklampje gedurende een seconde of 2 blijven branden. Dit is normaal doordat er olie tijdens het stilstaan uit het oliefilter loopt, omdat dit vrijwel op zijn kop gemonteerd zit.

Luister of je kloppende geluiden hoort, omdat deze versleten lagers verraden. Controleer tijdens het rijden alle dingen die je ook bij andere typen auto's zou controleren. Luister echter zorgvuldig of je een "rommelend" geluid hoort bij het accelereren tussen de 3000 en 3500 toeren. Dit geluid betekent meestal drijfstanglager-slijtage en kan erg duur zijn om te repareren.

Als er een oliedrukmeter gemonteerd is kijk dan of de druk tussen 40 en 60 psi (pounds per square inch) blijft bij 3000 toeren als de motor heet is. Hiermee bedoel ik als je minstens 10 kilometer hebt gereden. 40 psi is de laagste waarde, maar je kunt dan verwachten vrij snel nieuwe lagers te moeten monteren. Dit alles geldt tenzij de oliepomp kapot of versleten is, wat niet gebruikelijk is.

De remmen hebben geen rembekrachtiging dus verwacht er niet te veel van.

Luister in de bochten of er geen getik komt vanaf de achterkant. Soms wordt het erger bij een bocht naar links, soms bij een bocht naar rechts.

De kans is groot dat dan de kruiskoppelingen achter versleten zijn.

Het differentieel heeft de neiging een beetje lawaai te maken en het is erg moeilijk te bepalen wanneer reparatie nodig is of wanneer je nog vele duizenden kilometers kunt rijden zonder dat het erger wordt.

Als er een overdrive gemonteerd is, controleer dan of hij werkt zowel in de derde als in de vierde versnelling. Gereviseerde overdrives en complete ombouwsets zijn verkrijgbaar. Ondanks het feit dat het niet goedkoop is, is een overdrive geweldig bij het rijden van langere afstanden, vooral op de snelwegen. Het voorkomt slijtage van de motor en beperkt het benzineverbruik.

#### Onderdelen

Zoals gezegd zijn de meeste onderdelen gemakkelijk te krijgen en redelijk geprijsd, met uitzondering van sommige plaatwerkdelen en chroom. Hier zijn een paar voorbeelden. Deze prijzen (anno 1994) zijn slechts een richtlijn en zullen per handelaar verschillen:

• Achterspatbord MK IV	
- 1500 (origineel)	Fl. 375,=
• Dorpel (origineel)	Fl. 116,=
• Voorscherm MK IV	
- 1500 (origineel)	Fl. 92,=
• Voorscherm MK I - II - III	Fl. 194,=
• Gereviseerde motor 1500	Fl. 2.220,=
• Waterpomp	
(visco-koelventilator)	Fl. 116,=
• Koppakingsset	Fl. 52,=
• Remblokken (set)	Fl. 27,=
• Remschoenen (set)	Fl. 40,=
• Kruiskoppeling	Fl. 24,=
• Stuurkogel	Fl. 26,=
• Trunnion bussenset	Fl. 14,=
• Uitlaat systeem	
compleet 1500	Fl. 264,=
• Zomerkap (PVC)	Fl. 276,=
• Tapijtset (voorgevormd)	Fl. 500,=
• Versnellingsbak	
(gereviseerd)	Fl. 575,=
• Differentieel (gereviseerd)	Fl. 617,=
• Overdrive (gereviseerd)	Fl. 758,=



*Internationaal Spitfire Weekend Rondrit*



## PUNTEN DIE MEER AANDACHT VERDIENEN

Zoals alle auto's heeft de Spitfire een paar problemen die af en toe terug kunnen komen. Sommige zijn gemakkelijk te verhelpen, andere hebben iets meer aandacht nodig.

### **Dubbele SU carburateurs**

Ondanks het feit dat de SU carburateur simpel van constructie is, met een paar aan slijtage onderhevige onderdelen, zijn zij zelden goed afgesteld. Slecht betekent: de motor loopt slecht stationair, hoog benzineverbruik en slechte acceleratie.

#### *Oplossing:*

Je kunt enerzijds proberen te leren ze zelf af te stellen (dit vraagt tijd, oefening en ervaring) of anderzijds proberen iemand te vinden die het voor je kan doen. Hier kan een club je helpen. Ga naar meetings en praat met andere clubleden over hun ervaringen met carburateurs. Je kunt natuurlijk ook naar een goede garage gaan waar men ervaring heeft met SU carburateurs.

### **Waxstat sproeiers**

Verder ingaand op het algemene probleem van slechte carburateur-afstelling; in de meeste 1500 Spitfires werden zogenaamde Waxstat-sproeiers gemonteerd. Deze sproeiers zijn herkenbaar omdat ze ietwat omvangrijk zijn en helemaal van metaal. De oudere types zijn slanker en het onderste stuk van de sproeier (waar de benzineslang in de vlotterkamer gaat) is van zwart of rood plastic. Deze waxstatsproeiers zijn ontworpen om het mengsel te verarmen als onder de motorkap de temperatuur stijgt. (benzine wordt dan dunner en beter vloeibaar). Dit om een gunstigere CO-waarde te verkrijgen. Binnen, in het

onderste deel van de sproeier, is een kamer gevuld met was, welke afhankelijk van de hitte van zijn omgeving uitzet of inkrimpt. Deze was beweegt de sproeier weer op en neer, waarbij de mengselsterkte aangepast wordt. Als ze ouder worden, werken ze niet meer zo goed en krijgen ze de neiging onbetrouwbaar te functioneren, wat in het algemeen slecht stationair draaien en rauw lopen van de motor als gevolg heeft.

#### *Oplossing:*

Je kunt natuurlijk nieuwe monteren. Helaas kosten ze ongeveer 3 keer zoveel als het oudere simpele type. De sproeierdiameter zelf is even groot maar het oudere type heeft een ander choke-aansluiting.

#### *Tip:*

Er zijn ombouwsetjes te koop waarmee je het andere type kunt monteren door het choke mechanisme om te bouwen. Hiermee zijn de waxstatproblemen definitief opgelost.

### **Drijfstanglager-slijtage bij 1500 Spitfires**

Toen Triumph in Amerika aan de "Emission Control" wetten moest voldoen, werd de 1300 Spitfire qua motorvermogen te zwak om te kunnen concurreren in zijn klasse. Er werd besloten het motorvermogen te vergroten tot 1500 cc. Om kosten te besparen werd het oude 1300 blok behouden en voorzien van een nieuwe krukas met een langere slag. Die had als effect dat er een grotere druk kwam te staan op de drijfstanglagers die dezelfde maat behielden. Als je erg hard rijdt, vooral met warm weer, heb je in 30.000 kilometer een set drijfstanglagers kapot.

*Oplossing:*

Vanzelfsprekend moet je als de drijf-  
stanglagers versleten zijn nieuwe mon-  
teren. Op zich is dit geen grote of dure  
job. Helaas realiseren de meeste men-  
sen zich niet dat de lagers versleten zijn  
toldat men het geratel hoort. In dit stadi-  
um zal ook de krukas opnieuw geslepen  
moeten worden, wat de hele operatie  
nogal duur maakt.

*Tip 1:*

Als je een motor hebt die in goede con-  
ditie is, moet je een oliekoeler monteren.  
Dit voorkomt de slijtage voor een groot  
deel en levert een goede bijdrage voor  
de gehele koeling van de motor.

*Tip 2:*

Bij starten met koude motor, wachten  
tot het oliedrukklampje uitgaat en dan  
pas de choeknop uittrekken. Dit verze-  
kert het op peil zijn van de oliedruk bij de  
drijfstangen als de motor gaat lopen. De  
oliedruk moet opgebouwd worden  
omdat het oliefilter altijd leegloopt bij  
stilstand.

*Tip 3:*

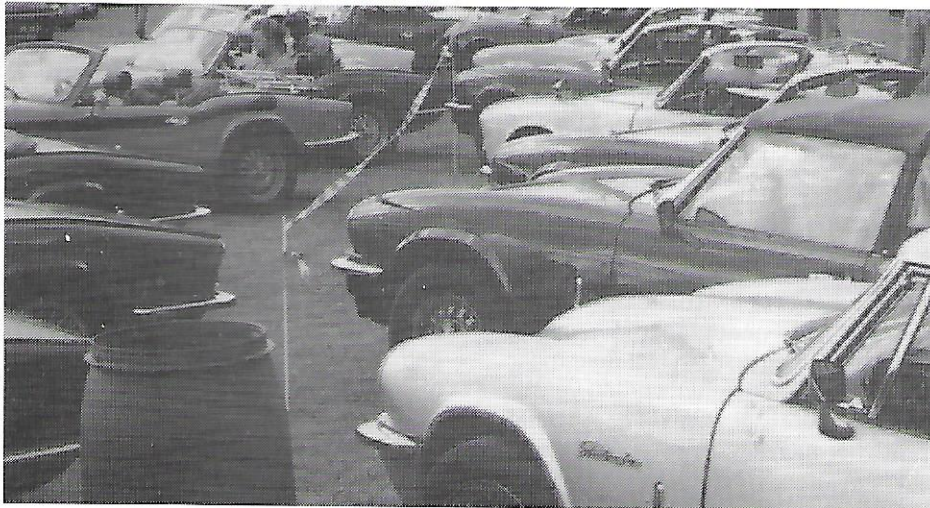
Kom niet boven de 3000 toeren als de  
motor koud is. Rijd niet te lang achter  
elkaar met meer dan 4500 toeren.

**Warmlopen**

De Spitfire 1500 kan de neiging hebben  
om in de zomer warm te lopen. Dit is een  
curieus probleem omdat de ene het wel  
heeft en de andere niet. Als de auto te  
warm wordt, heeft de benzine in de lei-  
dingen onder de motorkap de neiging te  
verdampen. De auto gaat dan stotteren  
bij het optrekken door de luchtbelllen in  
de benzine. (Vooral als je even stil hebt  
gestaan). Ook zal de toegenomen hitte  
invloed hebben op de Waxstat sproei-  
ers (zie boven) en slijtage van motordelen in  
de hand werken.

*Oplossing:*

Op de eerste plaats moet je ervoor zor-  
gen dat de nummerplaat niet voor de  
Spitfire-grill zit. Als dat zo is, kan er niet  
voldoende lucht binnenstromen voor de  
koeling. De radiator van de Spitfire is  
eigenlijk iets te krap bemeten voor de  
1500 cc motor. Het koelsysteem moet in  
goede conditie zijn. Dit houdt in: een  
radiator die vrij is van dode vliegen, een  
goede thermostaat (74 graden in de  
zomer) en het systeem moet zo nu en  
dan doorgespoeld worden met een ont-  
kalkingsmiddel. Als de koeling dan nog



*Internationaal Spitfire Weekend*

steeds problemen geeft, is de beste (maar ook duurste) oplossing het monteren van een grotere radiator (informeer bij de handelaren). Je kunt ook je eigen radiator naar een radiator specialist brengen die tussen het bovenste en onderste reservoir een koelblok aanbrengt met grotere koelcapaciteit (tot ± 30% beter).

*Tip:*

Monteer een oliekoeler. Het voorkomt motorslijtage en houdt de motor koel. Je moet ook alle metalen pijpjes tussen de benzinepomp en de carburateurs vervangen door een goede kwaliteit rubber/canvas slang en deze verleggen zodat hij niet in de buurt komt van welke warmtebron dan ook. (Langs het schutbord in plaats van langs de achterkant van de cilinderkop). Je kunt natuurlijk ook een elektrische ventilator in plaats van, of als aanvulling op de bestaande ventilator monteren.

### **Kruiskoppelingen**

Het betreft hier de kruiskoppelingen tussen de aandrijfassen en het differentieel. Ze kunnen, afhankelijk van de rijstijl, snel verslijten en veroorzaken dan een tikkend geluid, wat meestal in de bocht te horen is. Door de langere aandrijfassen (en het hogere vermogen) zullen Spitfires van na 1973 hier meer last van hebben. Een versleten bladveer zorgt eveneens voor versnelde slijtage !

*Oplossing:*

De enige oplossing is het monteren van nieuwe exemplaren. Controleer daarbij of de vorken in goede conditie zijn. De kruiskoppelingen zelf zijn niet duur maar de aandrijfassen moeten worden verwijderd waardoor het een dure reparatie wordt voor mensen die ervoor naar een garage moeten.

### **Spruitstukpakking / Uitlaatspruitstuk / Uitlaatpijp**

Bij een Spitfire 1500 kan de koperen/asbest uitlaatpakking tussen het spruitstuk en de pijp de neiging hebben om tamelijk snel de geest te geven. Voor zover ik het kan bekijken is de oorzaak hiervan het "schudden" van de motor en het eventueel niet correct gemonteerd zijn van het uitlaatsysteem (te los, te strak, etcetera).

*Oplossing:*

Je kunt het gietijzeren spruitstuk vervangen door een zogenaamd spaghetti spruitstuk (al dan niet in roestvrijstaal) wat dit probleem in zijn geheel oplost. Je kunt ook een pakking namaken uit massief koper. Kijk dan meteen of je uitlaat correct gemonteerd zit en of de motorsteunen niet vergaan zijn. Gewoon een nieuwe pakking monteren, kan natuurlijk ook. Het is een eenvoudig karweitje en kost ongeveer Fl. 7,-. Na ongeveer 500 kilometer de moeren nog een keertje natrekken.

### **Achterwiellagers**

Spitfires van alle bouwjaar kunnen op een gegeven moment te maken krijgen met versleten achterwiellagers. Het niet doorsmeren van het lagerhuis zorgt er natuurlijk voor dat een en ander versneld verslijt. De slijtage kan gevoeld worden door het achterwiel aan de bovenkant vast te pakken (gewicht van de auto moet op de wielen rusten!) en te proberen het op en neer te bewegen. Er mag helemaal géén speling op zitten. Dit probleem ontstaat over het algemeen alleen als de lagers zonder vet hebben gelopen. Goed onderhouden auto's hebben meestal geen last van dit probleem.

*Oplossing:*

Monteer nieuwe lagers en onderhoud ze (vetspuit!) regelmatig. Het monteren van



*Gemakkelijk te bereiken motorcompartiment*

nieuwe lagers, ofschoon de nieuwe onderdelen goedkoop zijn, kan soms problemen geven omdat je voor de naaf een speciale poelietrekker nodig hebt. Als je de lagers te slecht laat worden, zullen ze de aandrijfassen vernielen en zal je die ook moeten vervangen.

**Een versnellingsbak die vaag schakelt en ratelt**

Deze komt meestal voor bij de auto's tot en met de MK IV's

*Oplossing:*

Nieuwe busjes zijn verkrijgbaar voor ongeveer Fl. 35,- en zijn gemakkelijk te monteren.

Laat je niet weerhouden een Spitfire te kopen door de genoemde problemen, omdat iedere auto wel wat negatieve punten heeft die typisch zijn voor die auto. Als je weet wat de problemen zijn en hoe ze op te lossen kan dit niet meer zo'n groot bezwaar zijn.



**De Triumph Spitfire Club  
wenst je veel succes bij het  
zoeken, het kopen, en  
natuurlijk het berijden van  
jouw Spitfire!**

