



1. Spitfire Club Deutschlands



Kaufberatung

Version 2015

Inhalt:

1. Allgemeines zu dieser Kaufberatung
2. Was Du vor dem Kauf alles beachten solltest
3. Wo und wie kaufen
4. Beschreibung des Spitfire und der einzelnen Baugruppen
5. Checkliste für den Telefonanruf
6. Checkliste für die Besichtigung
7. Nach dem Kauf

1. Allgemeines zu dieser Kaufberatung

Diese Kaufberatung soll eine kleine, aber sehr ausführliche !!! Hilfe für all diejenigen sein, die sich einen Triumph Spitfire kaufen möchten. Mit ein paar Einschränkungen ist diese Kaufberatung auch für die anderen Triumph Modelle, dem GT 6, dem Herald und der Vitesse, anwendbar.

Eine Kaufberatung stellt niemals eine allumfassende und allwissende „Bedienungsanleitung“ dar, wie man einen Spitfire kaufen kann und vor allem : sie kann niemals ganz genau sagen WELCHEN Spitfire Du kaufen sollst.

Eine Kaufberatung kann auch niemals das persönliche Gespräch ersetzen, sehe sie grundsätzlich nur als Ergänzung!

2. Was Du vor dem Kauf alles beachten solltest

Bevor Du stundenlang im Internet und in Zeitschriften nach deinem Traumwagen suchst, sollten Dir ein paar wichtige Dinge klar sein.

Zu Allererst, welches Spitfire- Modell ist für dich das Richtige? Was willst Du mit dem Spitfire unternehmen? Was erwartest Du von einem Spitfire? Ist ein Spitfire für dich eher Oldtimer oder Sportwagen? Gemütliches herumfahren auf einsamen Landstraßen oder sportliches runddüsen? Ist die Originalität wichtig oder nicht? Bist Du Dir auch sicher, dass der Spitfire das richtige Auto für dich ist?

Außerdem gibt es ein paar Grundregeln, die den Umgang mit dem Spitfire vereinfachen. Einige dieser Grundregeln möchten wir Dir nun vorstellen:

Beginne mit der Spitfiresuche erst, wenn Dir dieses klar ist:

- Du brauchst eine Garage für den Spitfire – suche zuerst nach einer Garage, dann nach dem Spitfire.
- Du solltest beim Spitfire z.B. öfters nach dem Öl und Kühlwasser schauen – nicht so selten wie beim Alltagsauto! Ausserdem solltest Du wissen, was eine „Fettpresse“ ist.
- Ein Spitfire will mit offenen Ohren und eingeschaltetem „Popometer“ gefahren werden.
- Er braucht außerdem das ganze Jahr über deine Aufmerksamkeit bezüglich Technik und Karosserie.
- Ein Spitfire ist kein ruhiges Auto, erst recht nicht bei geschlossenem Verdeck! An diese unzähligen Nebengeräusche muß man sich erst einmal gewöhnen.

- Langsames Warmfahren ist absolut notwendig und erhöht die Motorlebensdauer beträchtlich.
- Ein serienmäßiger Spitfire ist KEIN Auto für Heizer und Drehzahlfanatiker!

Was bietet Dir ein Spitfire?

Das absolut unschlagbarste Preis/Fahrspaß- Verhältnis auf dem gesamten Oldtimermarkt !

Er hat eine echte Roadster Karosserie, die vom genialen Italiener Michelotti designed wurde. Somit bekommst Du eine italienische Karosserie mit englischer Technik ! Er besitzt typisch klassische Stilelemente wie Hüftknick und eine kleine, steile Frontscheibe. Dazu noch die lange, leicht gewölbte Motorhaube, die man wie beim Jaguar komplett nach vorne klappen kann.

Man hat eine der tiefsten Sitzpositionen überhaupt und trotzdem eine gute Übersicht. Der Spitfire ist offener und windiger als ein normales Cabrio.

Dennoch hat der Spitfire einen verhältnismäßig großen Kofferraum. Der Spitfire bietet eine Menge Fahrspaß, viel mehr als die technischen Daten vermuten lassen.

Dazu kommt seine einfache Technik, wodurch man die Möglichkeit hat etliche Arbeiten selbst zu erledigen.

Überbeuerte, langweilige und dennoch nicht- alltagstaugliche Oldtimer gibt es wahrlich schon genug. Nicht so der Spitfire: einfache Technik, erträgliche Preise und.....er kann im heutigen Verkehr immer noch gut mithalten !

Mit einem VW Käfer oder einer „Ente“ aus den 60ern hat man da deutlich mehr Probleme.

Zu guter Letzt, es gibt eine ungewöhnlich gute Ersatzteilversorgung zu günstigen Preisen.

Die verschiedenen Spitfiremodelle:

Durch die lange Bauzeit des Spitfire (1962 bis 1980) gibt es durchaus Unterschiede zwischen den einzelnen Modellen.

Hier nun eine kurze Übersicht über die verschiedenen Modelle:

Spitfire 4 (MK 1) und MK 2, Baujahr 1962 – 1967:

Bedingt durch das Alter und der Technik eignen sich diese Spitfire hauptsächlich für Oldtimer-Liebhaber. Ausserdem ist durch den schwächsten Spitfire- Motor und der einfachen Hinterachse gelassene Fahrweise ratsam. Manche Ersatzteile sind sehr selten und teuer.

Wird äußerst selten angeboten.

Spitfire MK 3, Baujahr 1967 – 1971:

Dieses Modell hat den sportlichsten Motor und ist deswegen trotz der immer noch einfachen Hinterachse auch für den richtig sportlichen Fahrer geeignet. Hier trennen sich die Meinungen, durch die gleiche Karosserieform wie die Vorgängermodelle wird er entweder als Oldtimer oder als Sportwagen angesehen. Die meisten MK 3 werden aber eher als „Oldtimer“ genutzt.

Wird selten angeboten.

Spitfire MK 4 1300, Baujahr 1971 – 1974:

Nun bekam der Spiti eine modernere Karosserieform, der Motor wurde etwas schwächer (Abgasbestimmungen). Ab Fahrgestellnr. FH 50 000 wurde die Hinterachse etwas breiter und bekam die bessere „swing-spring“ Blattfeder.

Wird häufiger als der MK 3 angeboten.

Spitfire 1500, Baujahr 1974 – 1980:

Die Karosserie blieb gleich, aber es gab dennoch etliche Veränderungen. Der Motor wurde auf 1500 ccm vergrößert und wurde zum echten Langhuber. Außerdem hat dieses Modell die beste Ausstattung.

Diese Spitfire sind oft als Sportwagen aufgebaut, somit eignet sich dieses Modell am Besten für den sportlichen Fahrstil. Es gibt aber immer noch originale Spitfire, die z.B. eine ungeschweißte Karosserie und Erstlack besitzen.

Wird häufig angeboten.

Kurz gesagt, das Heer der Spitfirebesitzer teilt sich in zwei Lager:

Die älteren Modelle mit der alten Karosserieform werden hauptsächlich als Oldtimer behandelt, die anderen Spitfire eher als sportliches Cabrio. Aber keine Angst, beide Lager verstehen sich prächtig miteinander und es ergeben sich gerne nette und manchmal recht witzige Gespräche über das Thema „Sportwagen oder Oldtimer“?

So, Du hast das Internet „leer gelesen“, in Zeitschriften herumgeblättert und hast dich für ein Modell entschieden? Also Automärkte durchforsten, Anzeigen anschauen und gleich das erste Schnäppchen kaufen? Nee, echt nicht!

Du willst doch dein Geld sinnvoll anlegen? Wie oben geschrieben, eine Kaufberatung ist immer nur eine Ergänzung zu...? Genau, zum persönlichen Gespräch! Hier nun unser dringender Rat: gehe bitte vor dem Kauf zu einem Spitfireclub, einem Stammtisch oder zu einem langjährigen Spitfirebesitzer!

Falls Möglich, besuche auch ein Spitfiretreffen! Denn im persönlichen Gespräch kann man Dir viel schneller und genauer die Stärken und Schwächen des Spitfire erklären, als es diese Kaufberatung jemals machen könnte.

Natürlich hilft auch ein Besuch bei unserem sehr aktivem und umfassendem Diskussionsforum. Du findest es unter www.spitfire-forum.eu

Nun zum ungeliebten Thema Geld! Was soll oder darf ein Spitfire kosten?

Das Spielchen kennt ja jeder, der Verkäufer möchte den Wagen so teuer wie möglich verkaufen, der Käufer will so wenig wie möglich ausgeben. Leider gibt es deswegen viele Fehlkäufe und lange Gesichter, darum das nächste Thema: Geld!

Auch wenn das kaufen & verkaufen- Spiel immer das Gleiche ist, DU musst wissen, was DU willst.

Was darf der Spitfire kosten? Erwarte bitte von dieser Kaufberatung keine genauen Preise, denn die gibt es nicht! Für den Einen ist der getunte MK 3 genau richtig, der nächste wollte aber einen originalen MK 3 und motzt über den „falschen“ Auspuff. Dem Einen gefällt die porscherote Lackierung, dem Anderen nicht. Schon schwankt der Preis um viele Euro!

Auch die Bezeichnung „guter Spitfire“ ist variabel. Woran kannst Du dich dann orientieren? Es gibt grobe Zustandsbeschreibungen und grobe Wertangaben. Letztendlich stehst Du aber immer vor der Frage: Ist DIR der Spitfire dieses Geld wert? Niemand kann Dir sagen, ob genau DIESER Spitfire nun 4000 Euro oder 4500 Euro wert ist. Auch unsere Checklisten können Dir dabei nur grob helfen.

Hier nun die Zustandsbeschreibungen mit GROBEN Wertangaben (Stand 2015):

Hinweis: die frühen Spitfire erzielen genauso wie die GT6 etwas höhere Verkaufspreise !!!

Note 1:

Makelloser Zustand. Keine Mängel an Technik, Optik und Historie (Originalität). Fahrzeug der absoluten Spitzenklasse. Wie neu oder besser.

Wird äußerst selten angeboten!

Preis: je nach Qualität/Originalität: ca. 13.000 bis 15.000 Euro, absolute Topwagen können auch einige tausend Euro darüber liegen.

Note 2:

Guter Zustand, Original oder fachgerecht restauriert, Mängelfrei, aber mit leichten Gebrauchsspuren.

Keine fehlenden oder zusätzlich montierten (falsche) Teile.

Wird ab und zu angeboten.

Preis: ca. 10.000 bis 13.000 Euro

Note 3:

Gebrauchter Zustand. Normale Spuren der Jahre. Kleinere Mängel, aber voll fahrbereit. Keine Durchrostungen. Keine sofortigen Arbeiten notwendig. Nicht schön, aber gebrauchsfähig.

Wird sehr häufig angeboten.

Preis: ca. 6000 bis 10.000 Euro

Note 4:

Verbrauchter bzw. stark gebrauchter Zustand, eventuell teilrestauriert. Nur bedingt fahrbereit. Sofortige Arbeiten notwendig. Leichte bis mittlere Durchrostungen. Einige kleine Teile können fehlen oder defekt sein. Immer noch relativ leicht zu reparieren (bzw. restaurieren). Oft durch nicht fachmännische Arbeiten „aufgehübscht“, wie z.B. schlechte Nachlackierung.

Wird sehr häufig angeboten!

Preis: ca. 3000 bis 6000 Euro

Note 5:

Restaurationsbedürftiger Zustand. Nicht fahrbereit. Schlecht restauriert bzw. teil- oder komplett zerlegt.

Größere Investitionen notwendig, aber noch restaurierbar. Fehlende Teile.

Wird häufig angeboten.

Preis: ca. 1500 bis 3000 Euro

Note 6:

Kaum noch restaurierbar. Starke Rostschäden. Technik defekt oder Zustand unbekannt. Wird

üblicherweise als „Schlachtfahrzeug“ verwendet. Wird oft angeboten.

Preis je nachdem, was noch verwendet werden kann: ca. 500 bis 1500 Euro.

Preistendenz : - Normaler Zustand : leicht, aber stetig steigend.

- Sehr originale & top restaurierte Wagen im wirklichen Bestzustand sind äußerst selten und sehr gesucht (vor allem die GT6 MK1). Da kann durchaus die 20.000 Euro Grenze überschritten werden. Preistendenz deutlich steigend (oft auch durch Oldtimersammler) !!!

3. Wo und wie kauft man einen Spitfire?

Klar sagst Du, privat oder beim Händler! Richtig, aber welche Vor- bzw. Nachteile haben diese zwei Möglichkeiten?

Was leider sonst bei keiner Kaufberatung steht, folgt nun:
SCHAU DIR AUCH DEN VERKÄUFER GENAU AN!

Privater Verkäufer:

Leider werden die meisten Spitfire im Zustand 4 angeboten, aber der Zustand 3 Preis wird verlangt! Dazu kommt noch, dass es leider viele Schwindler gibt, die üble Kisten deutlich überteuert verkaufen möchten. Zum Glück verraten sich die Pfscher leicht, wenn man etwas genauer hinsieht und genauer nachhakt. Sollte Dir also jemand schon als dritten Satz sagen, „der Wagen läuft super, geht locker 170 Sachen!“ dann lächle, bedanke dich für die vergebliche Anfahrt und verschwinde! Wer einen Spitfire so anbietet, hat null Ahnung von dem Auto! (Recht selten gibt es aber auch Spitfire, die gut getunt wurden und dann locker 170 als Dauergeschwindigkeit aushalten. Darauf wird dich aber jeder seriöse Verkäufer sofort hinweisen) Auch bei Sätzen wie „ hab extra für den Verkauf den Wagen neu lackieren lassen, damit der Käufer einen Top Spitfire bekommt“ wird damit eher gemeint sein: „den Depp blende ich mit der Verkaufslackierung, die Spachtelstellen sieht der nie!“

Löchere den Verkäufer mit Fragen wie:

Warum wird der Spitfire verkauft?

Reparaturen und Rechnungen vorhanden und einsehbar? (ggf. beim Kauf mitnehmen!)

Wie erklärt der Verkäufer seine Preisvorstellung?

Pannen und Reparaturen in der Vergangenheit?

Wie pflegte und wartete der Verkäufer den Spitfire?

Warum hat der Spitfire (sinnvolles) Zubehör wie Ölkühler, Elektrolüfter , usw. oder warum hat er es NICHT?

Hatte der Spitfire Unfälle, Parkrempler, Dellen usw.?

Natürlich gibt es auch richtig ehrliche Verkäufer! Die eigentlich mit Leib und Seele am Spitfire hängen und aus irgendwelchen Gründen den Spitfire verkaufen müssen. Dann ist der Verkauf immer sehr emotional, aufrichtig und ehrlich, dann steht ein echtes Schnäppchen vor Dir! Nachdem Du dem Verkäufer versprechen musstest, mindestes zweimal im Jahr anzurufen um von „Eurem“ Spitfire zu berichten, packe alle Rechnungen, Berichte und Unterlagen in den Kofferraum des Spitfire und unterschreibe den Kaufvertrag!

Wie erkennst Du einen Spitfireliebhaber? Das ist schwer zu beschreiben, Du wirst es aber garantiert sofort merken, wenn es soweit sein sollte!

Natürlich wird normalerweise ein Liebhaber seinen Spitfire nicht verkaufen, darum gibt es diese Anzahl von Angeboten recht selten!

Kurz gesagt: gehe davon aus, dass 50 % aller Verkäufer linke Hunde sind! Dann kommen 45 % normale Verkäufer, übrig bleiben die 5% Liebhaber.

KFZ- Händler:

Hier kennt der Verkäufer in aller Regel den Spitfire nicht. Es weiß nichts über die Vergangenheit, das will er auch nicht wissen. Für einen Händler zählt nur eines, das Fahrzeug muß gewinnbringend verkauft werden!

Ein Händler hat andere Möglichkeiten, einem Auto zu neuem Glanz zu verhelfen.

Möglichst billig einkaufen, möglichst teuer verkaufen, so lautet die einfache Regel.

Als Käufer zählt somit nur der Wagen selbst.

Also Augen auf, prüfe den Wagen sehr genau!

Natürlich gibt es auch manchmal Vorteile, wenn man den Spitfire beim Händler kauft. Diese beziehen sich aber nur auf das Geld. Muß der Spitfire vom Hof? Ärgert sich der Meister über die Ölflecken? Mußte der Händler den

Spitfire annehmen, um z.B. einen Neuwagen verkaufen zu können? Dann besteht durchaus die Möglichkeit, einen Spitfire zum Sonderpreis zu bekommen! Gewerbliche Händler müssen eine Garantie geben, die allerdings eher nach dem Motto „hoffentlich geht nichts kaputt“ abgewickelt wird, dies hat selten etwas mit der strengen Technik zu tun.

Nachteile sind klar, niemand kann etwas über die Vergangenheit des Spitfire sagen. Unfälle? Reparaturen? Wie ging der Vorbesitzer mit dem Spitfire um? Wie alt sind Motor, Getriebe, Differential? Darauf wird es keine Antwort geben.

Andererseits hat ein Händler mehr Gewährleistungspflichten.

Man kauft wirklich den Spitfire „wie besichtigt und probegefahren“.

4. Beschreibung des Spitfire und der einzelnen Baugruppen

Der Spitfire ist eigentlich ein ganz normales, altes Auto. Wenn da nicht der Preis wäre! Denn der Spitfire war viele Jahre lang das billigste Cabrio, das man kaufen konnte. Wen wundert es, dadurch wurde er sehr oft als „Billigstauto“ geschunden und verheizt. Meistens wurde auch die Wartung sträflich vernachlässigt, worauf die Pannen nicht lange auf sich warten ließen und der schlechte Ruf des Spitfire entstand.

Wie gesagt, eigentlich gelten die gleichen Regeln wie bei anderen Autos. Das Blech und die Technik haben fast die gleichen Schwachstellen wie z.B. ein Käfercabrio oder eine Ente.

Doch nun die genauere Beschreibung:

Karosserie:

Folgende Bleche sollten auf Rost untersucht werden:

- Blech oder Blinkerecken unter der Stoßstange (je nach Modell recht teuer !)
- Viele Spitfire MK 4 & 1500 haben GFK- Blinkerecken, dies ist kein Nachteil.
- Schweißnähte seitlich an der Motorhaube (innen & außen, nur beim MK 4 und 1500'er)
- Radläufe der Motorhaube (innen und außen)
- Blech um die Hauptscheinwerfer herum (innen und außen)
- Bereich an der Stirnwand „hinter“ den Vorderrädern (im Steinschlagbereich)
- Batteriekasten und das obere Blech um den Kupplungs- und Hauptbremszylinder herum
- Windschutzscheibenrahmen komplett (ist beim MK 1 - 3 austauschbar!)
- A-Säule innen, unten
- Schweller (innen und außen)
- Schweißnaht Schweller/ Bodenblech unten
- Bereich um die Aufnahme der Zugstrebe der Hinterachse
- Gesamtes Bodenblech (innen und außen)
- Türfalz unten
- Hintere Radläufe (innen und außen)
- Kotflügelende hinter den Hinterrädern (Steinschlagbereich!)
- Abschlussblech (innen und außen)
- Kofferraumdeckel (Falze, besonders der hintere Falz)
- Gesamter Kofferraum, speziell in den Ecken.

Folgende Bereiche sollten auf Risse kontrolliert werden:

- Schweißnähte um die Hauptscheinwerfer herum
- Hebel zur Haubenöffnung
- Falze des Kofferraumdeckels
- Gesamter Kofferraum

Rahmen:

Der Spitfire besitzt einen robusten Rahmen, die Karosserie trägt jedoch mit (Deshalb sind gesunde Schweller wichtig).

Der Rahmen ist ein sehr wichtiger Bestandteil des gesamten Autos, jeder Pfusch bedeutet hier schnell das „aus“ für den gesamten Spitfire.

Auch wenn der Rahmen aus recht dickem Blech besteht, er kann auch rosten. Der Rahmen war bei der Auslieferung innen blank, deswegen war eine rechtzeitige Rostvorsorge viel Geld wert!

Viele Besitzer ließen den Rahmen gleich nach der Auslieferung (oder in den Jahren darauf) mit Hohlraumschutzwachs versiegeln, andere Spitfire fahren immer noch mit unversiegeltem Rahmen herum!

Besonders rostgefährdet ist der vorderste Bereich, wo die Motorhaube angeschraubt ist. Gut angerostet ist oft auch der Rahmenausleger unter der A- Säule (hinter den Vorderrädern), zusätzlich wurde er von unwissenden Fachwerkstätten und Schraubern zum Aufbocken des Spitfire missbraucht.

Diese Rahmenausleger sind bei 99% aller Spitfire an der Unterseite deutlich verbogen. Dies ist aber strukturell kein Problem, eher ein Schönheitsfehler.

Der Rest des Rahmens ist kaum rostgefährdet und fast immer einwandfrei.

Manchmal ist, gerade bei älteren Modellen, der Bereich um das Differential herum rostig.

Beim Spitfire 1500 gibt es an der Stelle, wo der Krümmer nach unten geht, eine Verengung des Rahmens. Auf Risse kontrollieren. Hat es einen Riss, muss der Rahmen von einer Fachwerkstatt geschweißt werden, selbst schweißen ist hier verboten (und lebensgefährlich!)

Achte ganz genau auf Unfallschäden und erfrage auch diese!

Auf Anfrage MUSS der Verkäufer jeden Unfallschaden und jede Reparatur am Rahmen bekannt geben, ansonsten macht er sich strafbar und der Kaufvertrag ist ungültig!

Lasse Dir auf jeden Fall den Zustand des Rahmens schriftlich auf dem Kaufvertrag bestätigen!

Mündliche Zusagen reichen nicht aus, hier zählen nur schriftliche Fakten!

Motor:

Der Spitfire- Motor wurde bereits Ende der 40'er entwickelt und wurde zuerst mit 803ccm in den Standard 8, später in den Herald eingebaut.

Der Motor entsprach von der Konzeption her dem damaligen Stand der Technik, was man von den Toleranzen bei der Herstellung nicht gerade behaupten konnte! Somit war ein Motor langlebig, ein Anderer war von vornherein für einen frühen Tod bestimmt.

Dank modernsten Werkstoffen und genaueren Toleranzen, z.B. bei Lagerschalen, kann man den Motor heutzutage viel besser und langlebiger aufbauen als es früher möglich war. Somit kann man auch besser tunen, höhere Dauerdrehzahlen oder höhere Laufleistungen erreichen.

Mittlerweile sind Laufleistungen von 150.000 KM kein Problem mehr.

Allerdings können manche Eigenschaften des alten Motors nicht verändert werden, so etwas nennt man dann „Charakter“. Dazu gehört z.B., dass die Triumphmotoren langsam warm gefahren werden wollen, auch mögen sie lange Autobahnfahrten mit Vollgas nicht!

Es ist kein Problem, einen guten Motor innerhalb von 1000 KM vollständig hinzurichten.

Leider kann man nur schlecht in einen Motor reinschauen, somit muss man sich mit ein paar wenigen Tests zufrieden geben.

Frage den Verkäufer: Kann er Rechnungen vorlegen? Wurde der Motor bereits überholt? Ist ein Austauschmotor eingebaut? Wenn es ein Austauschmotor ist, woher kommt er (England, bekannter Händler)?

Leider wird bei den Austauschaggregaten (Motor, Getriebe, Differential) viel Pfusch verkauft, ein in Deutschland überholter Motor ist immer einem Austauschmotor aus England vorzuziehen!

Je nach deiner Zeit und Toleranz des Verkäufers kannst Du folgende Dinge testen:

- Läuft der Motor nach dem warm laufen ruhig?
- Stößt der Motor beim Gas geben blaue Wolken aus?
- Klingelt der Motor?
- Klappern die Ventile bzw. die Kipphebel?
- Eigenartige Geräusche?
- Ist der Motor außen stark ölig? (leichte Undichtigkeit ist normal)
- Sieht der Motor gepflegt aus?
- Wie sehen die Zündkerzen aus? Die Elektrode sollte hellbraun sein.
- Wie ist die Kompression? Hierbei spielt nur die Gleichmäßigkeit eine Rolle, Abweichungen bis zu 1 Bar sind ok, alles darüber bedarf genauerer Untersuchung.

Generell sind die Motoren oft nur schlecht eingestellt, sonst aber fit.

Wichtig:

- keine klopfenden bzw. nagelnden Geräusche unter Last – dies könnte ein Lagerschaden sein (oder zuviel Frühzündung bzw. schlechtes Benzin) !!!
- Öldruck: Warnlampe muss beim Kaltstart innerhalb von ca. 5 Sec ausgehen und darf auch bei heißem Öl im Leerlauf nicht leuchten!
- Falls Öldruckanzeige eingebaut: Bei warmem Motor sollte ab ca. 3000 U/min mindestens 60lbs/in² Druck anliegen!
- Verkäufer nach der verwendeten Ölsorte fragen – Markenöl und regelmäßige Ölwechsel sind wichtig. Mineralisches 20W50 wäre richtig.
- Ölkühler eingebaut ??? Sinnvolles Zubehör !!!
- Öleinfülldeckel aufmachen, anschauen und reinschauen – weißer Schleim bedeutet defekte Kopfdichtung und dazu oftmals verzogener Zylinderkopf.
- Kupplung betätigen (lassen) und vorne am Keilriemenrad der Kurbelwelle nach Axialspiel schauen – darf nur minimal sein (0,1 -0,2mm).

Vergaser:

Der Spitfire hat zwei SU- Vergaser. Diese sind sehr einfach aufgebaut und daher recht robust bzw. störungssicher. Jeder Vergaser besitzt nur eine einzige Nadel (keine Düsen!). Das Gemisch wird allein über diese Nadel geregelt.

Befinden sich der Motor und die Vergaser im Originalzustand, so ist die optimale Einstellung der Vergaser recht leicht. Komplizierter wird es wenn Bestandteile verändert wurden, wie z.B. eine schärfere Nockenwelle oder andere Luftfilter. Oder wenn die Drosselklappenwellen ausgeschlagen sind. Dann bekommt der Vergaser „Falschluf“. Jede Veränderung kann eine Angleichung der Vergaser bedeuten, wird diese nicht gemacht läuft der Spitfire schlechter.

Überprüfung der Vergaser:

- Sind die Vergaser dicht?
- Funktioniert die Chokebetätigung und das Gestänge vom Düsenstock?
- Sind die Drosselklappenwellen ausgeschlagen? Man darf beim hin- und herwackeln der Welle möglichst kein Spiel spüren.
- Falls möglich: Luftfilterkasten abbauen und Vergaserkolben überprüfen, heben und senken sie sich gleichzeitig beim Gasgeben? (nicht so wichtig, da reine Einstellungssache)
- Hitzeschild vorhanden?

Getriebe und Kupplung:

Diese Bauteile kann man leider nur sehr schlecht im eingebauten Zustand überprüfen, da muss man sich hauptsächlich auf sein Gehör verlassen.

Das Spitfire- Getriebe hat keine echte Schwachstelle, bei normaler Nutzung sollten 150.000 Km erreicht werden.

Die Kupplung wird hydraulisch betätigt und ist selten der Grund für Ärger. Die Geber- und Nehmerzylinder sind nach vielen Jahren jedoch oft undicht, was zur Folge haben kann dass die Kupplung nicht richtig trennt. Auch hier ist die Laufleistung stark von der Behandlung abhängig!

Überprüfung des Getriebes:

- Lassen sich die Gänge leicht schalten?
- Welche Geräusche macht es? Wie leise ist es? (Je lauter, desto schlechter!) Wobei die Getriebe der früheren Modelle im geradverzahnten ersten Gang immer etwas laut sind!!!
- Du hörst mahlende Geräusche vor allem im 1. Gang und Rückwärtsgang? Dann hat der Vorbesitzer die Gänge gerne mal „reingeknallt“ und die Zahnräder sind beschädigt. Das Getriebe kann damit noch lange halten, es kann aber auch demnächst ganz kaputt gehen, Vorsicht!
- Jaulen aus der Richtung des Getriebes (im 4.Gang) – hohe Laufleistung
- Wackelt der Schaltknüppel? Dies ist einfach zu reparieren.

Überprüfung der Kupplung:

- Ist der Kupplungsgeberzylinder dicht?
- Der Druckpunkt sollte eindeutig fühlbar sein und so etwa im oberen Drittel des Pedalweges liegen.

- Falls Du unter den Spitfire schauen kannst: Ist der Kupplungsnehmerzylinder dicht?
- Die Kupplung darf nicht rupfen o. Ä.
- Drücke die Kupplung bei laufendem Motor: es dürfen keine „schleifenden oder mahlenden“ Geräusche entstehen.
- Die Kupplung darf auch während starker Beschleunigung im hohen Gang nicht durchrutschen.

Vorderachse:

Die Vorderachse ist sehr stabil und weitgehend wartungsfrei. Es gibt nur eine empfindliche Stelle, der Achsschenkel. Dieser kann durchbrechen, zum Glück passiert dies meistens nur bei sehr langsamen Geschwindigkeiten, wie z.B. beim Ausparken. Generell ist die Vorderachse leicht zu reparieren und die normalen Verschleissteile sind billig.

Überprüfung der Vorderachse:

- Wackle an den Dreieckslenkern, die Gummibuchsen dürfen nicht ausgeschlagen sein. (sind aber billig und recht leicht zu wechseln.)
- Wackle am Rad, es darf nur minimales Radlagerspiel zu spüren sein.
- Wackle an dem Messingschwenklager (ggf. zeigen lassen), es darf kein Spiel zu spüren sein.
- Wackle am oberen Kugelkopf und am Spurstangenkopf, es darf kein Spiel zu spüren sein.
- Stoßdämpfer dicht und fit (Schaukeltest)?

Hinterachse:

Die Hinterachse ist die einzige echte Schwachstelle am Spitfire. Hier sparten die Triumph- Techniker am falschen Platz. Die Antriebswelle muß die Antriebskräfte und einen Teil der Achslast tragen, dies belastet die Wellen und Kreuzgelenke sehr stark. Die hinteren Radlager bestehen aus einem Kugellager und einem Nadellager, das direkt (ohne Innenring) auf der Antriebswelle läuft. Hier ist regelmäßiges Abschmieren wichtig, sonst wird's teuer!

Der berühmteste Mangel des Spitfire sind die klackernden Kreuzgelenke aufgrund der hohen Belastung und dem Verschleiß!

Allerdings kann man auch diesen Mangel mit moderner Qualität in den Griff bekommen.

Überprüfung der Hinterachse:

- Fahre ohne Gas zu geben Links- und Rechtskurven. Es darf nicht klackern!
- Auch im Schubetrieb darf es nirgends knacken oder klappern.
- Haben die Räder einen stark negativen Sturz? Dann ist die Blattfeder verschlissen.
- Starkes Jaulen von der Hinterachse,(lastunabhängig) – Radlager defekt

Differential:

Das Differential ist sehr robust und hält über 150.000 Km. Hier kann man nur folgendes Überprüfen:

- Ist das Differential dicht? Minimaler Ölverlust ist aber normal. (Wichtig ist es aber immer genug Öl im Differential zu haben)
- „Singt“ das Differential während der Fahrt (lastabhängig), kann das zwei Gründe haben: Entweder ist das Zahnflankenspiel falsch eingestellt (Zahnräder nutzen sich dadurch schneller ab) oder die Zahnräder sind bereits verschlissen (Diff. demnächst kaputt)
Reparaturen am Diff sind leider keine Sache für den Heimwerker.

Bremsanlage:

Die Bremsanlage des Spitfire ist nicht gerade überdimensioniert, also ist es recht wichtig dass alle Teile in einem guten Zustand sind. Im Gegensatz zu modernen Bremsen müssen die hinteren Trommelbremsen regelmäßig nachgestellt werden.

Kontrolliert werden sollten:

- die Bremsscheiben (Sichtprüfung auf Dicke, Riefen, Rost)
- Bremsanlage komplett auf Dichtigkeit
- Der Weg des Handbremshebels – zu viel deutet auf schlechte Einstellung der hinteren Bremsen hin.

Glücklicherweise sind die Teile auch hier recht günstig.

Elektrische Anlage:

Wüste Beschimpfungen werden gegen LUCAS, dem englischen Äquivalent zu Bosch ausgesprochen (Erfinder der elektrischen Dunkelheit, etc.). Doch liegen Probleme in diesem Bereich eher am Pfuscher diverser Vorbesitzer. Generell ist die Elektrik, falls sie unverbastelt ist, zuverlässig. Es sollten alle elektrischen Anlagen kontrolliert werden, irgendwelche zusätzlichen Einbauten sind mit Vorsicht zu genießen. (Gefahr von Kabelbränden ...)

Nicht übermäßig langlebig sind Lichtmaschine und Anlasser, jedoch sind Austauscherteile billig.

Innenausstattung:

Leider gibt es zu viele Ausstattungsvarianten, um genau sagen zu können, wie welcher Spitfire auszusehen hat bzw. wie er einmal aussah.

Die Innenausstattung sollte komplett und sauber sein. Ist der Teppich sauber verlegt?

Sind die Sitzpolster noch straff? Ist das Armaturenbrett ohne Risse? Funktionieren alle Instrumente und Anzeigen?

Ab und zu sieht man noch Spitfire mit originalen Sitzen. Dort löst sich dann so langsam aber sicher der innere Schaumstoff auf, was nach locker 30 Jahren auch nicht überrascht. Zu erkennen an gelblichen Krümeln auf dem Teppich.

5. Checkliste für den Telefonanruf:

siehe Extrablatt, Seite 10

6. Checkliste für die Besichtigung:

siehe Extrablatt, Seiten 11 bis 13



??? Schnäppchen ???



1. Spitfire Club Deutschlands

Checkliste Telefonanruf

Verkäufer:

Adresse:

Anfahrtsbeschreibung:

Typ: MK1 MK2 MK3 Mk4 1300 MK4 1500 GT6

Erstzulassung:

TÜV/ASU:

Kilometerleistung: _____ KM

Motorleistung: _____ KM

Anzahl Vorbesitzer, wie lange hatte der jetzige Besitzer das Auto:

Wartung, selber oder wo?:

Fahrweise:

Farbe:

Qualität der Lackierung, Lackschäden:

Ausstattung:

Eintragungen:

Overdrive: JA NEIN

Ölkühler: JA NEIN

Verkaufsgrund:

Garagenauto: JA NEIN

Unfall: JA NEIN

Zustandsnote: 1 2 3 4 5 6

Neue Teile:

Reparaturen:

Ältere Schweißarbeiten:

Rost, Schweißen nötig:

Sonstige Mängel:

Preis, wie wurde Preis kalkuliert:

Besichtigungstermin:

Probefahrt möglich : JA NEIN



1. Spitfire Club Deutschlands

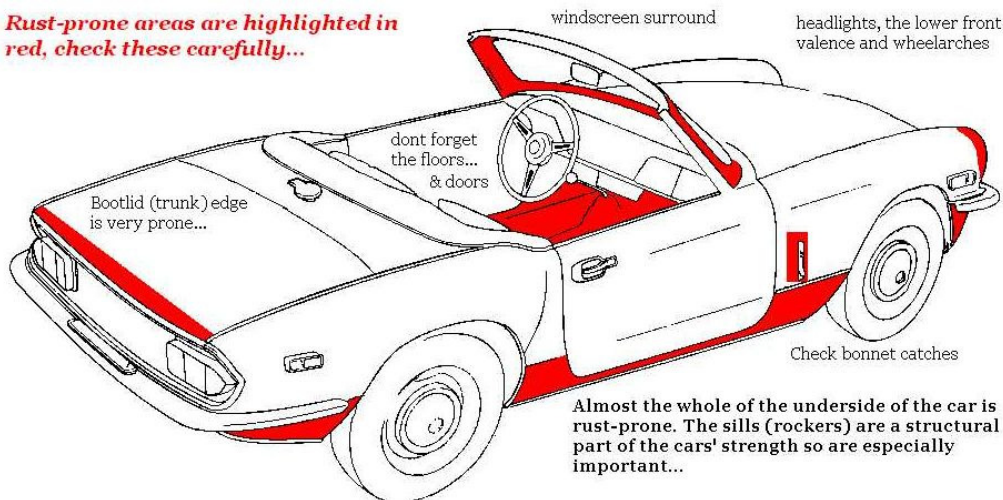
Checkliste für die Besichtigung

Karosserie

• Rostüberprüfung

- Schwellerbereiche außen & unten ok ?
- Schwellerbereiche innen ok? Bodenblechansatz im Fußraum, vorderes Abschlussblech des Fußraumes, hintere Bereiche des Einstiegs ok ?
- A-Säule und Scheibenrahmen ok ? (Einfacher Test: Türe ganz öffnen und in geöffnetem Zustand vorsichtig nach unten drücken bzw. anheben. Macht der Rest des Autos diese Bewegung mit? Ja – Gut ! Bewegt sich nur das Blech der A-Säule – Finger weg)
Beide Seiten kontrollieren ! Nicht verwechseln mit Spiel in den Türscharnieren!
- Bereich der Zugstrebenaufnahme der Hinterachse ok ?
- Hintere Radhäuser , Endspitzen hinter Hinterrädern ok ?
- Kofferraumbodenkante/Kofferraumboden ok ?
- Kofferraumklappe: untere Ränder, Abschlusswulst ok ?
- Vordere Blinkerecken ok ?
- Alle Radlaufkanten überprüfen.
- Motorhaube: vorderer und unterer Abschluss, Radlaufkanten, Schweißnaht des Kotflügels ok
- Türen: untere Kanten, hintere Abschlussbleche ok ?
- Türaufhängungen unterrostet ?

Rust-prone areas are highlighted in red, check these carefully...



• Unfallschäden

- Motorhaube vorne gespachtelt? Von innen ansehen.
- Stauchungen im Kofferraum?
- Senkrechte Abschlüsse der Fußräume bzw. Schweller ok ?
- Abschlüsse hinter Vorderrädern ok ?

• Türen

- Türscharniere ausgeschlagen?
- Türen „hängen“ ?
- Türöffner-Mechanismus überprüfen(lautes Knacken beim öffnen/schließen ist aber normal !)
- Innere Türgriffe ok ?

- **Risse**
 - Sicken/ Schweißnähte neben Scheinwerfern ok ?
 - Um die Haubenriegel herum ?
 - An den Fensterschächten ?
 - Kofferraumklappe rechts/links an Abschlusswulst
- **Reparaturen /Schweißarbeiten**
 - Karosserie „durchgesackt“ (Schweller geschweißt)? Türen schleifen/passen nicht mehr.
 - Karosserie „gespreizt“ (Schweller geschweißt) ? Türspalte oben zu groß.
 - Kofferraumklappe rechts/links an Abschlusswulst ok ?
 - Spaltmaße von Türen/Hauben/etc ok ?

Rahmen/Fahrwerk

- **Rost**
 - Ausleger vor und hinter Vorderrädern ok ?
 - Aufnahmen des Haubengestänges ok ?
 - Rost im Bereich des Differential (hauptsächlich bei Herald & Vitesse) ?
- **Unfallschäden**
 - Stauchungen des Rahmens vor und neben Motor ?
- **Mängel**
 - Radaufhängungen: ausgeschlagene Kugelköpfe, ausgeschlagene Spurstangenköpfe ?
 - Buchsen der Vorder- und Hinterachse ok ?
 - Schwenklager vorn und Radlager hinten ok ? Falls Schmierung unzureichend größere Schäden -> Probefahrt :Lagergeräusche hörbar ?
 - Schwenklager vorn ok ? Falls Schmierung unzureichend: Festfressen des Achsschenkels in Gelenken -> Mitbewegen der Schwenklager beim leichten Bewegen der Lenkung
 - Kreuzgelenke der Hinterachse ok ? Probefahrt: Klickgeräusche beim Ausrollen ohne Last ?
 - Hauptzylinder des Kupplungssystems ok ?
 - Hauptzylinder des Bremssystems ok ? Undichtigkeiten der Bremsanlage, Zustand Bremsleitungen und -schläuche ?
 - Probefahrt: Bremswirkung ok ? Ein Spitfire bremst wegen dem fehlenden Bremskraftverstärker nicht wie ein Neuwagen, aber mit reichlich Kraft sollte eine gute Verzögerung möglich sein.
 - Spiel in der Lenkstange ?
- **Risse**
 - Rahmen: unterer Bereich des zweiten Auslegers (Wagenheber falsch angesetzt).
 - Rahmen beim 1500'er: Risse in Krümmernähe ?

Motor

Ölkühler mit Thermostat vorhanden? Frage: ja oder nein, warum?

- **Mängel**
 - Haupt- und Pleuellager, Anlaufscheiben (nicht überprüfbar, Fragen!)
 - Axialspiel der Kurbelwelle ?
 - Nockenwelle (nicht überprüfbar, Fragen!)
 - Stößeltassen (nicht überprüfbar, Fragen!)
 - Kipphebelwellen (mangelhaft gehärtet) eingelaufen ? -> Probefahrt „Ventilklappern“
 - Öldruck stabil ? -> Probefahrt Öldrucklampe nach Anlassen erlischt nach max. 5 sec (Kaltstart)?
 - Lagerschaden ->Klopfgeräusche (Teuer !)
 - Weißer Schleim am Öleinfülldeckel ? – Kopfdichtung defekt – teuer!!
- **Ölverlust Motor**
 - (Ein leichter Ölverlust ist normal)

- Wellendichtringe ok ?
- Vordere und hintere Ölwannenschrauben
- Unterste Steuerdeckelschraube
- **Overdrive**
 - Elektrisches Schalt-Solenoid: Dauer der Schaltverzögerung beachten, sollte in warmen Zustand max. 2-3 Sec. dauern.
- **Vibrationen**
 - Probefahrt Geschwindigkeit > 80km/h
 - Räder
 - Unausgewuchtete Kardanwelle

Innenraum, Verdeck

- **Verdeck**
 - Risse im Verdeck durch falsches Zusammenlegen ?
 - Gestänge intakt ?
- **Elektrik**
 - Verbastelt ?
 - Funktion aller Verbraucher ?
- **Instrumente**
 - Alle intakt ?
 - Zusätzliche Instrumente für Öltemperatur etc. oder Öldruck vorhanden ?
- **Teppich**
 - Teppiche/Seitenverkleidungen, Zustand ?

Probefahrt

- Öldruck: muß sich innerhalb 5sec aufbauen, Kontrolllampe geht nach dem Anlassen wieder aus ?
- Öldruck: Leuchte darf im Leerlauf nicht flackern !
- **Geräusche**
 - Motor klappert metallisch gleich nach dem Anlassen: Lagerschalen können verschlissen sein.
 - Ventile klappern -> eingelaufene Kipphebel? Leichte Geräusche sind aber normal.
 - Klicken ohne Last beim Ausrollen -> Kreuzgelenke defekt.
- **Tests**
 - Bremsen gleichmäßig, Quietschgeräusche ?
 - Spiti fährt von alleine geradeaus und zieht nicht zur Seite ?
 - Was passiert auf schlechter Straße? Etwas klappern ist normal, abheben sollte der Spitfire aber nicht...
 - Gänge schalten : springen Gänge bei Lastwechseln heraus ?
 - Schläge bei Lastwechseln ?
 - Kupplung trennt und packt sauber? Motor zieht ohne Verschlucken und sonderlichen Geräuschen etc. von ca. 2000U/min bis 5000U/min durch?

7. Nach dem Kauf

Der Spitfire deines Herzens steht nun vor Dir, also Zündschlüssel umgedreht und los geht's?
Aber bitte nur VORSICHTIG!

Geld bist Du bereits los, nun beginnt die Arbeit, denn Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser!
Wer weiß denn, wie gut oder schlecht der Spitfire in letzter Zeit gepflegt wurde?

Um Dir eine Übersicht über den Pflegezustand zu verschaffen und den Spiti auf das neue „Zuhause“ vorzubereiten solltest Du folgende Arbeiten erledigen bzw. folgende Teile austauschen.

Die Arbeiten sind grob von „Wichtig“ nach „weniger Wichtig“ sortiert:

- Volltanken mit Super Plus! Damit ggf. uraltes Benzin verdünnt wird.
- Ölwechsel mit Filter. Kaufe das beste Mineralöl, dass Du bekommen kannst! Vollsynthetisches Öl ist nicht nötig. Kaufe NIEMALS billiges Supermarkt- Öl! Nehme 20W50er Öl.
- Alle Schmierstellen mit VIEL Fett abschmieren. (Vorsicht an der Hinterachse, wenn der Überlauf verstopft ist dann entweicht das Fett in die Trommelbremse – viel Spass beim Putzen) Dazu solltest Du eine passende Fettpresse besitzen, verwende möglichst gutes Fett. Schmierstellen: Lenkung, Radlager der Hinterachse, ggf. Kardanwelle vorne/hinten, Kreuzgelenke
- Die Schmierstellen an den Achsschenkelbolzen wollen normalerweise mit Getriebeöl gefüllt werden. Viele Spitibesitzer haben jedoch mit Fett abgeschmiert, was auch ok ist. Hauptsache ist, es wird regelmäßig abgeschmiert.
- Ölstandkontrolle des Getriebes. Dazu 4-kant Schraube am Getriebe (auf Beifahrerseite, halbe Höhe) wegschrauben. Getriebeöl einfüllen, bis es wieder rausläuft.
- Ölstandkontrolle Differential. Siehe Getriebe
- Neue Zündkerzen, Verteilerkappe und Verteilerfinger montieren.
- Alle Zündkabel genau überprüfen oder ersetzen.
- Unterbrecherkontakt erneuern
- Ventilspiel überprüfen
- Zündung überprüfen
- Vergaser überprüfen, ist z.B. genug Vergaseröl in den Kolben?
- Luftfilter erneuern
- Motorkompression überprüfen (lassen)
- Alles an Schrauben, was sich so gelockert haben könnte, nachziehen.
- Kühlwasser erneuern, ggf. Kühlsystem mit Reinigungsmitteln reinigen. Zu empfehlen ist eine hohe Konzentration von Frost/Rostschutzmittel, also ca. 50 zu 50 %.
- Genaue optische Überprüfung aller Bleche und Anbauteile.
- Genaue optische Überprüfung aller technischen Bauteile.
- Komplette Hohlraumversiegelung
- Allg. Rostvorsorge

So, hast Du dich durch diese Liste geschraubt? Super, dann hast Du schon mal eine grobe Übersicht über den technischen Zustand deines Spitfires und wie es um sein Blechkleid steht!

Nun dürfte Dich nichts mehr davon abhalten, in deinen Spiti zu steigen und die Landstrassen unsicher zu machen!

Nochmals unser Tip:

Besuche Clubtreffen, Stammtische oder Spitfiretreffen! Dort lernst Du ganz schnell sehr viel über den Spitfire, hörst super Tipps oder nette Geschichten. Dort kann man Dir am Besten bei Problemen helfen.

Diese Kaufberatung wurde von Jürgen Brüchert & weiteren Mitgliedern des 1. Spitfire Club Deutschlands erstellt.

Wir haben versucht, eine interessante und dennoch ausführliche Kaufberatung zu erstellen. Trotz aller Mühe können wir Euch nur bitten uns nicht an jeder Aussage festzunageln. So unterschiedlich wie wir Menschen eben sind, so unterschiedlich können auch die Meinungen zu den diversen Themen (z.B. Zustandsbeschreibung) sein.

Anregungen, Lob & Tadel bitte an : juergen@triumph-spitfire.de mailen.

Geschäftsadresse des 1. SCD: Oliver Poguntke, Wittenberger Straße 21, D- 80993 München

Internet: www.triumph-spitfire.de

Diskussionsforum : www.spitfire-forum.eu

Copyright: 1. Spitfire Club Deutschlands (nur für private Nutzung !)