

# Freundlicher Feuerspucker

Was sagt man ihm nicht alles nach – vom heiklen Fahrverhalten bis zur grausigen Karosseriequalität. Aber wenn man ihn sorgfältig wartet, gibt der Triumph Spitfire einen zuverlässigen Einsteiger-Oldtimer ab.



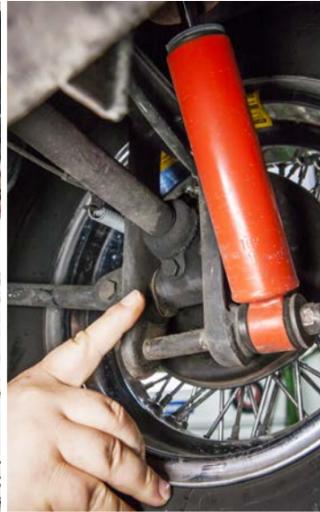


Beschäftigt sich seit 1983 mit britischen Klassikern: Markus Tanner.

Text: Andreas Faust  
Fotos: Richard Meinert

Soweit hätte es niemals kommen sollen. Dass 30- oder 40-jährige Triumph Spitfire im neuen Jahrtausend noch herumfahren würden: Das hatte niemand so vorgesehen bei der britischen Traditionsmarke. Der Spitfire war der Einstiegssportler und Bestseller im Modellprogramm. Seit der Lancierung des Mk1 im Jahr 1962 verkaufte er sich besser als Spritze und Midget zusammen. Zum günstigen Preis lieferte Triumph aber leider eine Konstruktion, die nur auf maximal zehn Jahre Lebensdauer ausgelegt war. Dann hätte ein Spitfire auf den Schrott gehört, theoretisch. Und man hoffte bei Triumph, dass die Kundschaft dies nicht übelnehmen würde angesichts des niedrigen Kaufpreises.

Auch noch beim Mk3, der 1967 als Weiterentwicklung lanciert und



Der Längenausgleich der Antriebswellen erfolgt in der Radnabe – oder auch nicht, wenn das Nadellager ausgeschlagen ist.



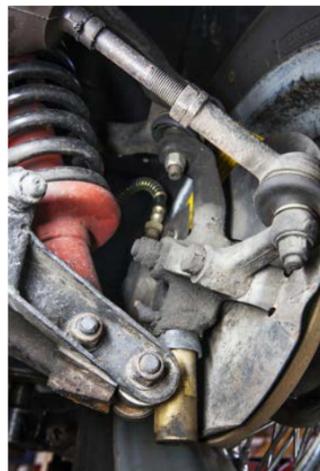
Tanners Ersatzteillager ist wohlgefüllt. Vieles lässt sich dank Gleichteilen zwischen Marken und Modellen tauschen.

bis Ende 1970 gebaut wurde. Wichtigste Neuerung gegenüber dem Mk2 war ein neuer Vierzylinder, der bessere Fahrbarkeit und mehr Drehmoment bei tiefen Touren lieferte. Was blieb, war die durchdachte, aber auch etwas unterdimensionierte Konstruktion des Zweisitzers. Als Occasion lockte er Eigner mit kleinem Budget, die an der Wartung sparen und so das Bild vom unzuverlässigen, dem Rost geweihten Spitfire prägten.

Auch im Fall des Fotoautos, das Markus Tanner, Inhaber von Classic Car Connection im sanktgallischen Lichtensteig, für uns auf die Bühne nimmt. «Getriebe, Kupplung, Bremsen, Aufhängung, Differenzial – alles musste gemacht werden, obwohl der Wagen als fahrbereit galt», sagt Tanner. Der Grund: «Wartungsstau, wie meistens.» Wer sein Budget in den Kauf eines Spitfire stecke und keins mehr für Wartung übrig habe, der habe verloren. Bei anständigem Unterhalt und zeitigem Service statt nachträglicher Repara-



Die Öllassschraube im Differenzial muss nachgerüstet werden – ist serienmässig nicht vorgesehen (o.). Die Kreuzgelenke der Antriebswellen halten rund 30 000 km (M.). Blick in die Endspitzen der hinteren Kotflügel: Wasser muss ablaufen können (u.).



Spiel in den Messingbuchsen der vorderen Achsschenkel bemerkt oft nicht mal die MFK.

tur könne man aber um die Welt fahren. Schliesslich sei die Ersatzteilversorgung aus Nachfertigungen exzellent, sofern man auf die Qualität achte.

Wir drehen eine Runde ums Auto. «Schwachstelle: Ausgeleierte Achsschenkel vorn und hinten.» Sie sind in Messingbuchsen verschraubt, die mit der Zeit Spiel bekommen. Selbst bei der MFK falle das oft nicht auf, weil die Lager unter Last geprüft würden. «Bei zu

### Die Ersatzteilversorgung ist exzellent – wenn man auf Qualität achtet.

viel Spiel scheren die Lager ab; die Achse bricht», sagt Tanner. Man sollte schon beim Kauf prüfen: Einer wackelt am Rad, einer schaut, ob das Lager mittig fluchtet. Sonst sei die Vorderachse problemlos.

Anders die Hinterachse, eine simple und geniale Konstruktion, weil sie mit einfachen Mitteln eine Einzelradaufhängung biete. Aber: Die Kreuzgelenke der Antriebswellen halten maximal 30 000 Kilometer; passgenauer Ersatz sei nicht überall zu bekommen. Tip: Immer welche dabei haben; ein Mechaniker zum Einbau finde sich immer. Oft fehlen die Gummibuchsen; manchmal reisse das Differenzialgehäuse, wenn eine zu breite Querblattfeder eingesetzt werde.

ANZEIGE



Ein vollständiges und unverbasteltes Interieur ist bares Geld wert – originale Lenkräder sind teuer. Wenn man überhaupt eines findet.



Sitzbezüge, Verdeckstoffe und die Persenning zum Abdecken beim Offenfahren gibt es von der Stange.

## Wir haben Ihr Auto.

Über 90 000 Anzeigen und 5 000 Auktionen.

Jetzt Auto gratis inserieren



Ihr neues Auto ist nur wenige Klicks entfernt. Dank der einfachen Suchfunktion auf [autorcarado.ch](http://autorcarado.ch) finden Sie Ihr Auto im Handumdrehen. Bei 90 000 Anzeigen und 5 000 Auktionen entscheiden Sie sich bestimmt für das richtige Angebot.



Schneller zu Ihrem Auto. Jetzt via Mobile-App.





An den Kotflügeln oder am hinteren Kofferraum sollten Schweisspunkte zu sehen sein. Wenn nicht, wurde unsachgemäss repariert.

Der Längenausgleich der Antriebswellen erfolgt in einem Nadellager in der Radnabe – oder eben nicht mehr, wenn die Beschichtung der Welle aufgebrochen ist. Dann drohen Ausbrechen oder Überschlag. Am Differenzial sollte eine Öllassschraube nachgerüstet werden – die war serienmässig nicht vorgesehen.

Wenn der Auspuff nicht genau passt oder falsche Halter montiert werden, schiebt der Mitteltopf im Chassis und gibt üble Geräusche von sich. Wird er richtig montiert, muss er aber auch sauber verschweisst werden. Mindestens 300 Franken sollte man für den Auspuff ausgeben, dann passe er auch.

Die Karosserie muss nach Regentouren gut getrocknet werden, sonst droht Rost in den Kotflügel-

### Die Karosserie muss nach Regentouren gut getrocknet werden.

endspitzen, im Scheibenrahmen – ein Hohlprofil – und am Schweller. Wenn Schweller und Kotflügel nicht mehr punktgeschweisst sind oder die Nahtstellen verspachtelt sind: Vorsicht, hier wurde gebastelt bei der Sanierung. Vordere Hauben sind nach Unfällen kaum zu richten – auf Verwerfungen an der Unterseite achten. Katastrophal durchrosten können die Hohlräume um die Scheinwerfer. «Die Technik lässt sich richten. Aber eine Karosserie-sanierung kostet mehr als der Preisabschlag gegenüber einem gesunden Auto», sagt Tanner.



Vertrauenserweckend: ein aufgeräumter Motorraum (o.). Haben die Gestänge viel Spiel, ziehen die Vergaser Fremdluft und liefern zu mageres Gemisch. Folge: Motorüberhitzung (M.). Zu straffe Keilriemen zerstören die Lager von Wasserpumpe und Lichtmaschine (u.).



Ein bundloser Splint hält den Ausdrücker der Kupplung im Getriebegehäuse. Fällt er heraus, kann nicht gekuppelt werden.



Ein Spitfire in Topzustand entpuppt sich als zuverlässiger Kurvenstar. Aber der Eigner sollte spüren können, wenn etwas nicht stimmt.



Rückleuchten sind Standardteile; in vielen britischen Modellen verbaut.

Ein originaler Spitfire leidet nie an Motorüberhitzung – wenn doch, dann wurde gebastelt: Oft fehlen die Luftleitbleche oder -kartons oder sind demoliert. Und zu viel Spiel im Gestänge der Drosselklappe sorgt für Fremdluft, mageres Gemisch und damit Überhitzung. «Manche nehmen dann die vordere Stossstange weg, weil sie denken, die behindere den Luftaustausch. Quatsch», sagt Tanner. Weiteres Problem: Zu hohe Keilriemenspannung, die die Lager von Lichtmaschine und Wasserpumpe zerstört. Das Getriebe sei zuverlässig. Aber: Der Ausdrücker der Kupplung wird von einem bundlosen Splint gehalten – der irgendwann herausfällt und die Kupplung lahmlegt. Abhilfe schafft ein neuer mit Bund.

Entgegen dem mässigen Ruf von Zulieferer Lucas sei die Elektrik sehr gut; «fast gleichauf mit Bosch», sagt Tanner. «Es sei denn, jemand

hat per Kabelmörder Strom fürs Radio abgezapft.» Das Auto ist in zwei Kreisen verschaltet – wenn einer überlastet wird, fangen die Schwierigkeiten an. Dann helfe nur noch ein neuer, perfekt vorkonfektionierter Kabelbaum für rund 2000 Franken samt Einbau.

Worauf soll man beim Kauf noch achten? «Die besten und teuersten Spitfire am Markt sind Mk3 mit Overdrive», sagt Tanner. Letzterer sei selten, weil einst teuer. Wichtig sind originale Autos ohne Tauschteile von früheren oder späteren Versionen. Mk1 und 2 seien etwas schwachbrüstig, der spätere 1500er-Longhuber verträgt keine hohen Drehzahlen. Für einen guten Mk3 würde Tanner 15000 Franken veranschlagen. Günstigere seien oft nicht in Ordnung. Und mit der Differenz vom billigen zum sehr guten Auto könne man die Reparatur meist nicht zahlen. ☞



Die geknöppte Persenning sorgt dafür, dass das geöffnete Verdeck nicht hochschlägt. Löcher verhindern ihr Aufblähen im Fahrtwind.

# Triumph Spitfire Mk3

Kein Spitfire ist wirklich dicht, aber bei umsichtiger Trocknung lässt sich Rostbildung problemlos vermeiden. Technisch hakt es meist an Fahrwerk und der Motorthermik – vor allem bei mangelhafter Wartung.

## KAROSSERIE-CHECK

Feuchtigkeit im Innenraum gibt es serienmässig, aber sie macht keine Probleme, wenn man den Spitfire nach jeder Regenfahrt sorgfältig austrocknen lässt – besonders im Kofferraum: Wenn die Abläufe in den Kotflügelendspitzen zugesetzt sind, sammeln sich dort Nässe und Rost. Vorsicht bei knisternden Scheibenrahmen – sie rosten unsichtbar an den Verschraubungen. Hauben lassen sich nach Unfällen nur mühsam richten.

## TECHNIK-CHECK

Wie bei den meisten Klassikern: Gut gewartete Exemplare laufen problemlos und zuverlässig auch längere Strecken. Bei häufigen Autobahnfahrten macht der Hot-Climate-Kühler Sinn. Heikle Punkte sind die Achsschenkellager vorn und hinten – haben sie unbemerkt Spiel, kann es zu Achsbrüchen kommen. Thermische Probleme rühren meist von fehlenden Luftleitblechen oder Fremdluft im Vergaser her.

## SCHWACHPUNKTE

- |                               |                            |
|-------------------------------|----------------------------|
| 1 Schwenklager Achsschenkel   | 7 Hohlraum um Scheinwerfer |
| 2 Halterungen Auspuffanlage   | 8 Frontscheibenrahmen      |
| 3 Kreuzgelenke Antriebswellen | 9 Luftleitbleche/-kartons  |
| 4 Nadellager im Radlager      | 10 Vergasergestänge        |
| 5 Kotflügelendspitzen         | 11 Keilriemenspannung      |
| 6 Schweissnähte Schweller     | 12 Ausdrücker Kupplung     |

## ERSATZTEILE

Die Ersatzteilversorgung ist hervorragend – nahezu alle Teile werden nachgefertigt, aber in Qualitäten von unwürdig bis hervorragend. Nicht das teuerste Teil ist das beste, sondern das mit der optimalen Passgenauigkeit. Vordere Stossstangen werden in Gold aufgewogen; ebenso komplette und passgenaue Motorhauben. Ebenfalls kaum zu bekommen: Originale Lenkräder und die Unterdruckdosen des Zündverteilers.

## RAT UND TAT

- Spitfire Database [www.spitlist.info](http://www.spitlist.info)
- Prospekte von Triumph [www.triumph-brochure-page.de](http://www.triumph-brochure-page.de)
- Spitfire Web-Forum [www.spitfire-forum.eu](http://www.spitfire-forum.eu)
- Triumph Web-Forum [www.totallytriumph.net](http://www.totallytriumph.net)

## CLUB-ADRESSEN

- Triumph Treff Thurgau [www.triumphclub.ch](http://www.triumphclub.ch)
- Spitfire Club Schweiz [www.spitfire.ch](http://www.spitfire.ch)
- Spitfire & GT 6 Piloten Bodensee [www.spitfire-gt6.de](http://www.spitfire-gt6.de)

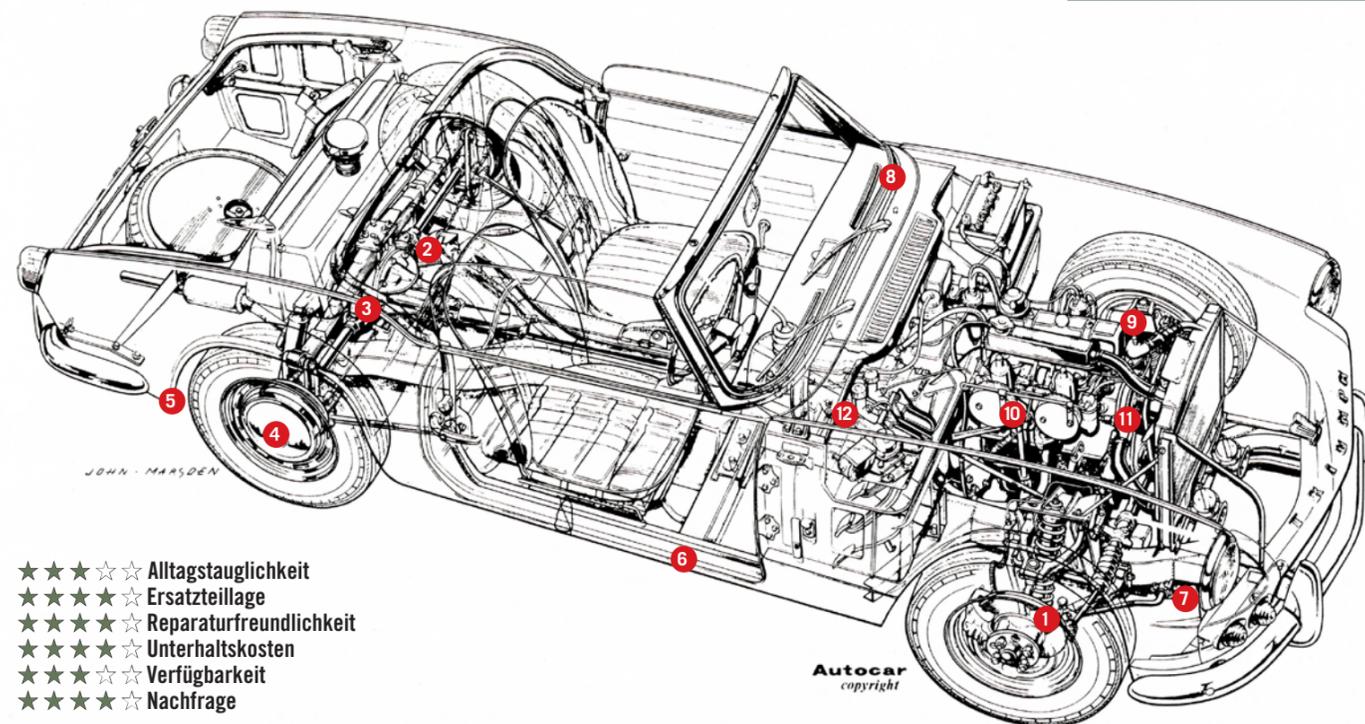
## EXPERTE

Markus Tanner  
Classic Car Connection AG  
Unterer Flooz 3043  
9620 Lichtensteig  
[www.classicarconnection.ch](http://www.classicarconnection.ch)

### Technische Daten

Triumph Spitfire Mk3	
Preis 1970 ab	9450 Fr.
Zylinder/Hubraum	R4/1296 cm³
Leistung	56 kW/76 PS bei 6000/min
Drehmoment	122 Nm bei 4000/min
Antrieb/Getriebe	Hinterrad/4-Gang, manuell
0 bis 100 km/h	13 s
Spitze	160 km/h
Verbrauch	8-10 l/100 km Benzin
Länge/Breite/Höhe	3,73/1,45/1,21 m
Gewicht	748 kg
Produktion	ca. 70 000
Produktionszeit	1967-70
Preis* (Zustand 2/4)	13 000/3800 Fr.

\* classic-analytics.de



- ★★★★☆ Alltagstauglichkeit
- ★★★★☆ Ersatzteillage
- ★★★★☆ Reparaturfreundlichkeit
- ★★★★☆ Unterhaltskosten
- ★★★★☆ Verfügbarkeit
- ★★★★☆ Nachfrage



# Oldtimer Fahrtraining

Lernen durch Erleben

## TCS Training & Events

**Fahren und bremsen, schalten und lenken mit einem Oldtimer macht vor allem eins: Spass.** Es hat aber auch seine Tücken. Manchmal fordert es einem bis an die Grenzen von Kraft und Ausdauer und erfordert Einiges an Geschicklichkeit und Fahrzeugkenntnissen, um auch einen Oldtimer sicher durch den Verkehr zu bewegen.

### Wichtige Kursinhalte sind:

- Bremstechnik und -verhalten
- Eigenlenkverhalten des Fahrzeugs
- Kurven- und Slalomfahren

Zudem werden die individuellen Details der teilnehmenden Fahrzeuge verglichen und genauer unter die Lupe genommen.

## Kursdaten und Orte

12. Juni 2015	Plantin (Genf)	9. Juli 2015	Derendingen (bei Solothurn)
14. Juni 2015	Betzholz (Hinwil/ZH)	18. Juli 2015	Stockental (bei Thun)
18. Juni 2015	Lignièeres (zwischen Biel und Neuenburg)	7. Sept. 2015	Derendingen (bei Solothurn)
19. Juni 2015	Stockental (bei Thun)	27. Sept. 2015	Betzholz (Hinwil/ZH)

**Geübte Fahrer von Oldtimern profitieren genauso wie Einsteigerinnen und Einsteiger.**

**Kosten** CHF 430.– (CHF 390.– für TCS Mitglieder)

**Anmeldung** [info.training-events@tcs.ch](mailto:info.training-events@tcs.ch), Telefon +41 58 827 15 00