



Spitfire Mk III ab 1967 mit hochgesetzter (US-)Stossstange und 1.3 Liter-OHV-Motor.

Grosses Kino im kleinen Roadster

GENIESSEN STATT RASEN

Einen Bericht über den Spitfire mit der Triumph-Markenhistorie anzureichern verbieten sich. Historische Ausschweifungen würden ihm nicht gerecht werden.

Jürg Wick

Grosses Kino nennt man heutzutage Dinge mit tollem Unterhaltungswert. Der nach modernem Verständnis ultra kompakte Spitfire (LxB: 368x145 cm) ist so eines. Das Schönste daran; der Oldie hat trotz Hype preislich nicht abgehoben, die tarifierten Preise steigen nur moderat und bleiben selbst im Vergleich zu aktuellen Konkurrenten im Neuwagensegment attraktiv. Ein

Mazda MX5 kostet ab Fr 24 900.–. Der abgeliichtete Spitfire Mk III 1.3 mit 76 PS in Zustand 2 von der Touring-Garage in Oberweningen stand uns neu bereift mit angeschriebenen Fr.16 900.– zur Verfügung.

Neu oder alt

Da lässt sich schon überlegen, wo es einen hinziehen soll. Vorausgesetzt das Cabrio wird im Jahr vielleicht 3000 Kilometer genutzt, statt täglich. Der bald fünfzigjährige Engländer hat erst 50 000 km

auf dem Tacho, wurde letztmals 2014 als Veteranenfahrzeug auf der MFK vorgeführt, trägt also eine ausreichende Restlaufzeit mit sich, um einen oder zwei Sommer damit zu geniessen und danach ausser Saison zu perfektionieren. Britische Roadster sind erstens leicht zu reparieren und zweitens bleibt die Ersatzteilversorgung gesichert. Eine gute Adresse ist die Garage Messmer in Fulenbach (SO), wo sogar das originale Triumph-Händlerschild an der Fassade hängen geblieben ist. Was letztlich auch die günstigen Angebote erklärbar macht; MG- und Triumph-Roadster gelten dank der Spezialistenszene als unsterblich. Gemäss Auto-i-Dat verbleiben seit Jahren konstant über 1000 eingelöste Triumph Spitfire im schweizerischen Pw-Park. Spitfire MK III in perfektem Zustand werden zur Zeit für zirka 25 000.– Franken gehandelt, die älteren MK I und II wechseln den Besitzer etwas teurer. Neu kostete der Spiti 1970 9450.–, der MG Midget 1.3 L 8990.– Franken.

Einigermassen geschickte Hände können

am Spitfire vieles selber in Neuzustand versetzen. Die Technik ist bestens zugänglich, leicht durchschaubar und das Meiste geschraubt, nichts ist geklebt oder geklippt. Die nach vorne öffnende Motorhaube («Flipfront») entblättert vorne alles woran man schrauben kann. Eine Lust, selber Hand anzulegen. Profis hocken zum Justieren der Vergaser auf den rechten Vorderreifen.

Hineinfallen lassen

So, jetzt eingestiegen, oder besser sich hineinfallen lassen, bevor das Auge einschläft. Mit etwas Übung gelingt dies auch älteren Semestern, allzu korpulent sollten sie aber nicht sein. Unten angekommen liegt man so nahe am Asphalt wie im Caterham, gefühlt herrscht ähnliche Offenheit, also beinahe Töff-Feeling. Zum Glück gibt es keine Helmpflicht. Der Beifahrer wohnt im Nachbartal. Der Kardanhügel baut nicht zu hoch, Ellbogenkontakte sind kaum auszuschliessen. Die mittig installierte Uhrensammlung von Smith macht schon im Stand Freude; suboptimal abzulesen, aber wunderschön.

Blitzartig springt der 1.3-Liter-OHV mit 76 PS (Leergewicht 745 kg gemäss Ausweis) nach der Zündschlüsselumdrehung an und verfällt ohne Gas in einen stabilen Leerlauf; typisch SU-Vergaser, welche die vier Zylinder im Duo mit Treibstoff versorgen. Klick. Der Schalthebel pflanzt sich genau dort auf, wo er soll, nicht zu tief, nicht zu weit hinten. Der linke Ellbogen hat es sich auf der Fensterkante bequem gemacht und der dritte Gang klirrt. Aha, das Schaltschema ist sozusagen kurvis angeordnet, nach zwei- oder dreimal klirr-klirr hat man sich daran gewöhnt. Es geht ordentlich voran, nicht überirdisch, sondern geniessbar. Der Vierzylinder arbeitet sich zwischen 2- und 6000 Touren über das ganze Drehzahlband kontinuierlich hoch, und scheut hohe Kolbengeschwindigkeiten nicht. Die Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h (ca. 100 mph) wird im vierten Gang bei 6000/min erreicht, dabei stampfen die Kolben mit 15.2 m/sec. Die Suche nach einem Spitfire mit optionalem Overdrive erübrigt sich, niemand will mit dem zierlichen Roadster Dauervollgas fahren.

Fest für die Sinne

Das Anbremsen der ersten zügig angefahrenen Kurve. Es gibt Billigeres, aber nichts Besseres als ein stehendes Gaspedal. Ein Fest für die Sinne am Fuss; bitte nicht mit zu groben Schuhen einsteigen, sonst verheddert man sich beim Zwischengas, der

erste Gang ist nicht synchronisiert. Und dann die erste 180 Grad-Kehre. Kraft seines knapp im zweitstelligen Bereich liegenden maximalen Drehmoments nach alter Norm (12.4 mkg bei 4000/min) schmiert der Spitfire sanft wie ein Gedicht hinten weg. Ja die Briten; sie mögen ihre Eigenheiten haben, aber von Fahrhumor verstanden die was, als sie noch Autos wie den Spitfire bauen durften und in den USA, und auch bei uns viele Abnehmer fanden. Ausserdem profitierten sie damals exportspesifisch vom Commonwealth mit Kanada und Ozeanien.

Das Beste: der Spass im Spitfire beginnt nicht dort, wo man bei Ertappung in Handschellen abgeführt wird, sondern in irdischen Bereichen, bereits 80 km/h fühlen sich als Erlebnis an. Die Maschine klingt authentisch herb. Mit flachem Fuss lässt sich die 100er Marke aus dem Stand in 13 Sekunden erreichen. Schmunzeln dürfen Sie, Lachen ist fehl am Platz, es geht um das Fahrerlebnis, nicht darum, früher anzukommen.

Pendelachse

Das Fahrverhalten ist nicht unproblematisch, für Führerscheinneulinge eignet er sich nur bedingt, weil es in den 60er und 70er Jahren noch keine Zweitschlüssel gab, mit denen der Vater dem Sohne eine individuelle Geschwindigkeitslimite einprogrammieren konnte.

Das an den Kastenrahmen geschraubte Hinterachskonstrukt verbindet die beiden Räder nicht, wie beispielsweise bei den MG oder bei den ersten Triumph TR, mit einem starren Achsrohr, sondern ist als Pendelachse ausgelegt. Querführung und Federung übernimmt eine Querblattfeder, für die Längsführung sind Schubstreben zuständig. Eine solche Ausführung hält Tücken bereit. Nicht nur, dass das Heck schon bei regnerischen Prognosen hinten zum Auskeilen tendiert, zu fersch eingelenkt federt das kurvenäussere Hinterrad weit aus und kann den Piloten in arge Bedrängnis führen. Wie gesagt: Höchster Unterhaltungswert. Für den Mk IV hat man die Fahrwerksabstimmung etwas zivilisiert.

Wenden auf der Stelle

Vorne gibt es klassische Trapez-Dreieckquerlenker sowie Schraubenfedern. Trotz der schmalen Reifen (5.20 S 13; das lässt sich mit der Handspanne greifen), ergibt sich ein präzises Lenkgefühl. Ein Plombenschüttler ist der Spitfire nicht, er federt gesittet,

was teilweise der Bereifung geschuldet wird.

Und dann; bei einem Wendemanöver ist es was kaputt gegangen. Dachten wir jedenfalls. Mit vollem Einschlag entsteht der Eindruck, die Maschine abzuwürgen. Wendekreis 7.3 Meter! Umdrehen praktisch auf der Stelle. Das macht ein Smart Fortwo mit (6.9 m) kaum spektakulärer. Damals auf Italienisch übersetzt; ein Alfa Romeo Spider beansprucht zwischen Mauern über elf Meter.

Der kleine Bruder des Triumph TR4 (2.2 Liter/100 PS) wurde 1962 geboren und auf den Rahmen des Coupé ähnlichen und viersitzigen Triumph Herald gesetzt, den es ebenfalls offen gab. 1965 erschien der 1.15 L Mk II mit 67 statt 63 PS Leistung. Der Mk III bekam dann mehr Hubraum und die neue Front mit höher gesetzter vorderer Stossstange entsprechend neuen US-Vorgaben. Die Mk IV-Serie («Spitfire 1500») brachte es ab 1974 bis 1980 zur längsten Bauzeit, wurde vom ursprünglichen Designer Giovanni Michelotti vorwiegend hinten modifiziert und leistete trotz auf 1.5 Liter vergrössertem Hubraum gerade noch 70 PS. Tacho und Drehzahlmesser rückten hinter das Lenkrad und motorisch gab es häufiger Probleme als mit dem Mk III, welcher als die empfehlenswerteste Serie gilt. Nach dem Mk IV dauerte es neun Jahre, bis Mazda die britische Idee des preisgünstigen Roadsters erneut aufnahm und damit Erfolge feierte.

Offen lassen

Am besten, man lässt das Flatterverdeck mit dem zittrigen Gestänge in der Gruft, und startet den Roadster nur an warmen Tagen, selbst wenn man uns diese nicht mehr ohne schlechtes Gewissen gönnen will. Das Dach aufspannen dauert Minuten statt Sekunden und das Anknüpfen der Persenning sind sich touchscreen-gewöhnte Finger nicht mehr gewohnt.

Jeder Spitfire ist ein so genannter Nullausstatter, eine Reise nach St. Tropez ist trotzdem verzichtslos möglich, weil der Kofferraum ausreichend Gepäck für zwei Personen schluckt. Hinter den Sitzen existiert sogar eine Schnellzugriff-Ablage. Im Fahrzeugausweis ist dafür ein dritter Sitzplatz eingetragen, aber damit dürften wohl eher kleine Hunde gemeint sein. Den Platz sollte man Tieren nicht antun, sofern man das Fun-Potential des Spitfire auskosten will.

Bei der Fahrzeugrückgabe hätten wir gerne «bitte einpacken» gesagt.



Spitfire Mk III Zwei SU-Vergaser, zum justieren frei zugänglich. Schöne Smith-Uhrensammlung mittig, passt für Rechts- und Linkslenker. Ordentlicher Kofferraum für eine Ferienfahrt zu zweit. (U.) Design von Giovanni Michelotti, sensationeller Einschlag, Wendekreis 7.3 m.

