

La cote de l'Amicale Spitfire

Définition des catégories

ou

« Comment classer les Petites Triumph suivant leur état »

1 – Voitures d'exception

Ce sont des voitures « hors concours », rarement rencontrées sur nos routes. Rien à faire, juste à admirer

2 – Parfait/Très bon état

Ce sont des voitures qui partent toutes distances. Conformes à l'origine, elles sont dans un état proche du neuf ou entièrement restaurées et ne nécessitent pas d'autres travaux que de l'entretien courant.

3 – Bon état

Ce sont des voitures qui partent aussi toutes distances. Pas nécessairement conformes à l'origine mais d'un bel aspect général. Elles n'ont pas de défaut majeur évident mais présentent des traces témoignant d'un usage régulier et soigné. Elles ne demandent que de petits travaux nécessités par une usure normale et l'entretien courant.

4 – Etat moyen

Ce sont des voitures qui peuvent prendre la route mais qui méritent une remise à niveau mécanique et (ou) cosmétique

5 – A restaurer

Ce sont des voitures qui ne partent pas par leurs propres moyens et qui nécessitent des travaux mécaniques et cosmétiques importants.

6 – Pour pièces

Ce sont des voitures dont la restauration n'est objectivement pas raisonnable mais restant potentiellement intéressantes pour les pièces récupérables qu'elles contiennent.

Pour classer une voiture dans une de ces six catégories, nous avons rédigé, pour chacune d'elle, un descriptif accompagné de commentaires plus subjectifs qui vous permettront d'apprécier les critères qualitatifs à retenir pour faire votre diagnostic.

1- Les voitures d'exception

Il s'agit de voitures atypiques qui, quel que soit leur état, trouvent leur caractère d'exception dans leur histoire ou leur pédigrée, ce qui justifie leur prix élevé. Elles sont rarement proposées à la vente par des particuliers mais plutôt par des marchands « haut de gamme » ou, encore plus flagrant, sur des ventes aux enchères devant une clientèle fortunée, bien conseillée par des gestionnaires de patrimoine experts en niches fiscales.

Elles ont le don d'attirer la lumière sur elles et de susciter des articles de presse souvent élogieux faisant retomber sur nos voitures une partie de leur gloire médiatique.

Ce sont des voitures dans leur état d'époque, n'ayant subi aucunes autres transformations que celles faites au cours de leurs vies successives. Leur apparition sur le marché peut être le fruit d'un hasard ou d'une volonté. Par exemple, voiture stockée dans son état de réception en concession et "oubliée", bien au sec, sous un hangar ventilé ou voiture achetée neuve mais quasiment jamais utilisée et mises en vente dans le cadre d'une succession.

- > Elles doivent être dans leur conformation d'origine ...sauf si, bien sûr, elles ont été modifiées, à l'époque, pour une raison bien précise et connue (compétition, participation à des événements exceptionnels, etc...
- > Elles ont été utilisées dans les conditions pour lesquelles elles avaient été construites ou modifiées
- > Qu'elles aient très peu ou régulièrement roulé le kilométrage affiché témoigne de leur vie passé
- > Elles peuvent présenter des traces d'usage caractérisant leur parcours historique
- > Si des travaux viennent d'être faits, ils ne doivent pas être visibles
- > Elles ont été conservées à l'abri des intempéries

Certaines de ces voitures ont un passé auquel s'attachent des souvenirs précis ou beaucoup de nostalgie.

- > Il y a les toutes premières ou les toutes dernières de la série, les modèles de pré-série, les « hors-série », celles spécialement construites pour des clients exigeants ou pour la compétition.
- > Il y a aussi celles qui ont appartenu à une célébrité ou témoignent d'un événement historique.
- > On peut même se trouver en face d'une vraie-fausse voiture d'époque, copie neuve conforme à une voiture construite pour les besoins d'un film de Lelouche, par exemple... Peut-être pas conforme au standard de la série mais pièce unique tellement porteuse d'émotions ou de souvenirs.



Bref, il y a mille raisons pour qu'elles ne soient pas banales et justifient ainsi leur titre de voiture d'exception . Quel que soit le statut d'une voiture méritant le qualificatif d'"exception", sa valeur reste une affaire de circonstances ...sans parler de l'aspect « placement spéculatif » ;o) !

Ces voitures ne roulent pratiquement jamais, si ce n'est à l'occasion de démonstration. Leur existence même et leur conservation en font de véritables œuvres d'art.

2 – Parfait / Très bon état

A côté de ces voitures d'exception, bien souvent financièrement intouchables, il y a des voitures en parfait état mais qui restent accessibles à (presque) tous. Les plus belles atteignent un très haut niveau de qualité et de finition. Elles sont rares mais pas introuvables ; quelques exemplaires seulement sur le marché en même temps. Bien évidemment, ce sont les plus chères mais elles en donnent souvent pour l'argent qu'elles ont coûté.

Quelques-unes d'entre-elles méritent même le qualificatif d' "état concours", leur ouvrant les portes de concours d'élégance prisés.

Les autres, souvent un peu moins chères, ne démeritent absolument pas pour autant, surtout aux yeux des amateurs qui souhaitent profiter à plein de l'usage d'une voiture « admirable » sans aucun souci préalable.

Elles peuvent être qualifiée de « Parfait Etat » lorsque :

- > **Leur valeur élevée est souvent justifiée par le coût de leur restauration par des professionnels hautement qualifiés et reconnus comme tels.**
- > **Les travaux de restauration, utilisant des techniques proches de celles utilisées pour leur construction, doivent être irréprochables, sans le moindre à-peu-près.**
- > **Elles sont strictement à l'identique de leur origine, donnant l'impression de sortir de chez le concessionnaire.**
- > **Les finitions, les teintes, les options ou commandes spéciales doivent être strictement identiques à celles du modèle d'origine. Certains détails peuvent différer sous réserve qu'ils ne dénaturent pas le modèle et restent dans l'esprit de l'époque (sellerie en cuir ou moquette sur mesure, par exemple)**
- > **Les pièces et équipements doivent être d'origine, neufs ou en parfait état, ne présentant aucune trace d'usage. Si certains, devenus introuvables, ont été refaits, c'est à l'identique.**
- > **La mécanique doit être en parfait état de fonctionnement et impeccable de propreté.**
- > **Aucune marque d'usage intensif ne doit être visible. Des traces d'essuyage de suintements d'huiles sont à peine tolérables !**
- > **Leur kilométrage est extrêmement faible**

En réalité, il y a souvent des petites entorses au cahier des charges exigeant décrivant ce que doit être une voiture parfaite. Si ces entorses restent tolérables et sous réserve qu'elles soient réversibles et/ou réparables, elles deviennent alors des voitures en « Très Bon Etat » :

- > **Un contrôle technique vierge et un historique justifiant son état (book de restauration ou origine d'achat)**
- > **Une stricte conformité au standard d'origine. Elle peut avoir des équipements complémentaires (jantes, rétros extérieurs, phares additionnels, radio, etc..) sous réserve qu'ils soient d'époque et en harmonie avec le style de la voiture**
- > **Une peinture en excellent état ou récente et correspondant à la teinte d'origine ou, à défaut, à une teinte d'époque. Elle est dans le même état sous le capot et dans le coffre arrière.**
- > **Une carrosserie sans déformation ni trace de réparation ou de rouille**
- > **Des éléments de tôlerie parfaitement ajustés, avec des jeux réguliers**
- > **Des portes et capots fermant franchement, une fois verrouillés**
- > **Des joints d'étanchéité non déformés, coupés ou griffés**
- > **Des pare-chocs parfaitement alignés**
- > **Des finitions en inox ou chromées non marquées ; les chromes ne sont pas piqués**
- > **Un pare-brise et des vitres et optiques sans rayure ni éclat**
- > **Une capote non tachée ni marquée de faux-plis, bien fixée et bien tendue, surtout sur les côtés**
- > **Des vitres de capote en PVC transparentes, sans plis**
- > **Une sellerie et des garnitures intérieures (sièges, habillage d'habitacle et de coffre, moquette, etc..) comme neufs, même sous les talons !**
- > **Un tableau de bord pas dénaturé par des finitions trop voyantes ou des équipements rajoutés anarchiquement**
- > **Une baie moteur propre et visiblement régulièrement nettoyée**
- > **Un moteur et tous ses auxiliaires conformes au type**
- > **Des faisceaux électriques protégés et bien fixés**
- > **Aucun problème mécanique. Tout fonctionne normalement**
- > **Les essais routiers sont, au moins, parfaitement conformes à ce qui était la norme de l'époque**

C'est la présence plus ou moins importante de petits manquements à ce descriptif qui fera décrocher la voiture de son statut enviable de voiture parfaite pour ne la considérer "que" en très bon état. Il n'en restera pas moins que le prix à payer pour une voiture pour laquelle on est assuré de ne pas avoir à rallonger la facture après achat reste, à juste titre, élevé. Le travail et les investissements sont faits, l'acheteur est rarement perdant s'il est assuré d'un diagnostic exact.



3 - Bon état



Ces voitures sont les plus courantes. Ce sont des voitures d'usage plus que des voitures acquises dans une perspective de collection. Elles ont été achetées ou restaurées pour être utilisées immédiatement et régulièrement. Et elles le sont.

Leurs propriétaires n'hésitent pas à les personnaliser, témoignant ainsi de l'intérêt qu'ils leur ont porté.

Leur fonctionnement est généralement bien suivi. Il est parfois techniquement modifié pour un meilleur confort d'utilisation (allumage électronique, servo-frein, adjonction d'overdrive)

Passé un seuil de 50 % de manquements aux critères de catégorie 2 ci-dessus, la voiture est en catégorie 3. Toutefois, elle sera considérée en

« bon-état/+ » ou « bon-état/- » suivant le plus ou moins grand respect des aspects suivants:

- > **Le contrôle technique n'est pas vierge mais les défauts relevés sont mineurs et sans obligation de contre-visite**
- > **Le propriétaire dispose de photos et factures justifiant des travaux réalisés sur la voiture**
- > **Son aspect général n'est pas strictement conforme au standard d'origine mais les modifications sont peu visibles**
- > **Les équipements complémentaires ne détonnent pas avec le style de la voiture.**
- > **La carrosserie ne présente aucune trace de rouille ni aucune déformation demandant un travail de tôlerie**
- > **Les éléments de carrosserie ne désaffleurent pas entre eux**
- > **Sa peinture est en bon état, mais d'une nuance pas toujours proche des teintes d'origine**
- > **Les portes et capots ferment sans gêne particulière même si, une fois fermé, les jeux ne sont pas parfaitement réguliers**
- > **Les joints d'étanchéité peuvent être marqués, mais doivent faire leur job**
- > **Les pare-chocs et leurs supports ne sont pas déformés**
- > **Les finitions en inox ou chromées peuvent être légèrement fanées si elles sont d'époque mais sans manque de métal**
- > **Les pare-brise, vitres et optiques ne sont pas rayés même s'ils peuvent être marqués de quelques petits éclats ou traces de frottement**
- > **La capote est d'une couleur homogène, sans ondulations disgracieuses témoignant d'une tension irrégulière ou d'une mauvaise fixation**
- > **Les vitres en PVC de la capote n'ont pas d'empreinte de pli marqué ni de rayure profonde**
- > **Les sièges ne sont pas affaissés, leurs housses peuvent être légèrement marquées mais sans usure ni coupure**
- > **Les garnitures intérieures et moquettes ne sont pas décollées ou usées ...en dehors des tapis amovibles sous les pieds**
- > **Le tableau de bord en bois n'a aucun éclat de vernis, surtout s'il n'est plus dans le placage d'origine...**
- > **La casquette peut être légèrement déformée mais sans craquelures**
- > **Les instruments peuvent avoir été remplacés par d'autres similaires pourvu que leur aspect reste homogène ...et anglais. Quelques cadrans supplémentaires peuvent être présents (pression d'huile, par exemple)**
- > **La baie moteur, même si elle n'est pas aussi propre que la carrosserie extérieure, donne une impression de voiture régulièrement utilisée et entretenue**
- > **Le moteur peut être en échange standard. A défaut, il doit avoir été remplacé par un autre totalement compatible et de même cylindrée que celui d'origine (par exemple Herald/Spitfire)**
- > **Les auxiliaires peuvent avoir été remplacés par d'autres plus modernes (par exemple dynamo/alternateur ou carburateurs)**
- > **Les faisceaux électriques sont bien protégés et bien fixés, même s'ils ne sont plus à leur place d'origine à la suite d'adaptation aux équipements modifiés ou ajoutés sur la voiture.**
- > **Les fonctionnements mécaniques sont tous efficaces. Aucun "bricolage" de montage n'est présent**
- > **Les essais routiers sont satisfaisants et ne donnent pas de signe avant-coureur de problème à traiter même si certains organes ont besoin de réglage ou témoignent d'une usure relative qui devra être surveillée (roulement, jeu de cardan, etc...)**

L'originalité de certains aménagement de ces voitures peut autant être un atout qu'un handicap. A qualité égale, la part « coup de cœur » dans la décision d'achat peut être décisive, autant que les entorses au modèles peuvent, au contraire, pousser au rejet.

Hormis leurs qualités intrinsèques, la difficulté d'évaluation de ces voitures réside dans le plus ou moins grand intérêt que leurs modifications peuvent susciter auprès d'un acheteur. S'il a pu vraiment apprécier l'état technique de la voiture et se laisse séduire, il ne regrette généralement pas sa décision et l'assume.

En revanche, leur revente ultérieure peut elle poser problème si le même contexte ne se retrouve pas.

4 – Etat moyen

Comme pour le passage de catégorie 2 en catégorie 3, la non conformité à plus de 50 % aux critères ci-dessus, "dégrade" une voiture de « en bon état » à une voiture en « état moyen », avec l'abaissement de valeur qui suit.

Ces voitures ne sont pas des voitures à restaurer à proprement parler mais n'échapperont pas à une sérieuse remise à niveau tant mécanique que carrosserie ou sellerie

Même si le vendeur déclare qu "elle a toujours bien fonctionné", il ne faut pas se laisser abuser : il y aura des frais à faire à plus ou moins long terme.

L'avantage est d'une part, qu'elles sont d'un prix d'achat abordable et qu'elles peuvent rouler et, d'autre part, que ces travaux peuvent s'étaler dans le temps.



Une voiture est à classer en catégorie 4 lorsqu'elle présente une majorité des aspects ci-dessous dans son diagnostic :

- > **Les défauts portés sur le PV du Contrôle Technique, soumis ou non à contre-visite, doivent être réparés**
- > **Le propriétaire ne peut présenter que peu de preuves de ses interventions sur la voiture (photos ou factures)**
- > **Le standard d'origine a été profondément modifié**
- > **Les équipements complémentaires ne sont pas tous en accord avec le style de la voiture**
- > **Des traces de rouille perforantes sont présentes sur la carrosserie**
- > **La carrosserie demande des réparations et une révision des ajustements de montage**
- > **Sa peinture est à refaire à plus ou moins long terme**
- > **Les portes et capots ne ferment pas correctement. Des réglages sont à faire**
- > **Les joints d'étanchéité sont à changer**
- > **Les pare-chocs, les finitions inox et chromes sont à réviser, voire à rechromer ou changer**
- > **Les pare-brise, vitres et optiques ont leur âge mais font leur boulot. Un changement sera sans doute nécessaire**
- > **La capote est fatiguée, voire dégradée par des déchirures ou des réparations mal faites. Elle sera à remplacer**
- > **Les vitres en PVC de la capote sont devenues opaques**
- > **Les sièges sont fatigués, leurs housses portent des marques d'usures ou de réparations disgracieuses**
- > **Les garnitures intérieures sont décollées par endroit. Les moquettes sont usées**
- > **Le vernis du bois du tableau de bord est écaillé, la casquette est fendue sous l'effet durcisseur des UV**
- > **Les instruments du tableau de bord sont hétéroclites et/ou leurs positions ont été « personnalisées »**
- > **La baie moteur donne l'impression de ne pas avoir été souvent ouverte. Elle est poussiéreuse ou, pire, marquée de tâches de graisse ou d'huile.**
- > **Les organes mécaniques fonctionnent mais une mise à niveau s'impose pour s'assurer qu'il n'y a pas de risque de défaillance à court terme**
- > **Les faisceaux électriques et les protections des équipements sont à revoir**
- > **Les essais routiers confirment qu'il y a des révisions à faire**

Quoiqu'il en soit si plus de 50 % des critères ci-dessus ne donnent pas satisfaction, la voiture n'est plus en état moyen mais nécessite une restauration complète.

5 – A restaurer



Outre les voitures encore roulant qui ne méritent pas d'être considérées en état moyen compte tenu de l'importance des travaux à entreprendre, ce sont principalement des voitures qui ne peuvent plus prendre la route.

Ce sont des voitures usagées ou tombées en panne (identifiée non réparable), abandonnées à leur sort dans le coin d'un garage, plus ou moins bien protégées des dégradations encourues par un usage inadapté de débarras ou devenues le refuge de rongeurs nicheurs

Ce peut aussi être d'anciens projets de restauration abandonnés en cours de route

Il y a aussi le cas des voitures en pas trop mauvais état général (vu de loin ;o) !) mais devenues vieillissantes et démodées aux yeux de leur propriétaire. Toujours vaillantes au moment de leur répudiation, sans valeur

marchande ou d'échange à l'époque, leur passé familial ou leur état leur a valu de ne pas être mises immédiatement à la casse. Ce sont les fameuses « sorties de grange ». Passé 20 ans, il faut être très prudent avant d'accepter d'en donner un prix conséquent si on ne connaît pas les conditions de leur mise au placard

Quelques critères justifiant de l'intérêt d'une voiture "à restaurer" :

- > **Il est préférable qu'elle ait tous ses papiers et marquages de série.** Si elle ne les a pas, elle pourra obtenir une carte grise de collection avec l'attestation de la FFVE mais ne pourra pas être immatriculée en carte grise normale
- > **Il n'est pas nécessaire qu'elle roule, dans la mesure où les causes de son immobilisation sont bien identifiées**

- > **Le plus important est l'état de la carrosserie. Légèrement accrochée n'est pas grave, fortement corrodée est réhabilitaire !**
- > **On doit pouvoir estimer d'emblée l'ampleur du travail à accomplir, tout en sachant qu'on n'en voit que la moitié.**
- > **Elle peut être plus ou moins complète, plus ou moins conforme au modèle.** S'il s'agit de pièces non essentielles, faciles à trouver et à remplacer, ce n'est pas trop grave. Si au contraire ce sont des pièces importantes comme le capot ou le moteur, ou devenues introuvables comme l'armature de capote, par exemple, les choses se compliquent.

Leur prix dépend principalement de deux autres critères qui font contrepoids dans la balance.

- > **Plus rare est le modèle, plus la cote sera élevée**
- > **Plus il y a de travail et de frais en perspective, plus celle-ci descendra**

Il peut, bien entendu, exister des écarts de valeur importants d'une voiture restaurable à une autre. C'est la pluralité des offres de vente et l'opportunité qui caractérisent la cote d'une voiture de cette catégorie. A chacun sa perception, selon ses compétences, l'espace et l'outillage dont on dispose, ses moyens financiers ou, tout simplement, son envie de reconstruire soi-même « sa » voiture.

Pour résumer, il faut être très attentif dans l'examen d'une telle voiture. On a vite fait de passer de « A restaurer » à « Pour pièces » si les investissements restant à faire s'avèrent trop importants pour contenir le coût global de la restauration dans des limites économiquement raisonnables.

6 - Pour pièces

Autrement dit : des épaves.

Ce ne sont plus des "voitures" au sens propre du terme. Elles ne peuvent définitivement plus rouler (accident, démontage très important et pièces manquantes, moteur bloqué, corrosion à tous les étages...).

Il n'y a que **deux choses intéressantes dans ces ex-véhicules : les pièces récupérables et les papiers administratifs** qui, **accompagnés des plaques de série** peuvent être utiles pour la reconstruction d'une voiture identique sur des bases saines. A vrai dire, la plupart du temps, il y a longtemps que les papiers sont perdus, sauf s'il s'agit d'une restauration abandonnée en cours de route.



Quant aux pièces, elles peuvent intéresser des démolisseurs spécialisés en anciennes qui sauront faire le tri à condition d'acheter l'épave à vil prix

Elles peuvent aussi avoir un intérêt pour quelqu'un qui se lance dans la restauration complète d'une voiture identique sauvable. Certaines pièces peuvent être récupérées, tout dépend de leur état et des conditions de leur réemploi.

- > Les pièces de tôlerie refabriquées aujourd'hui ne sont pas toujours d'une conformité ou d'une qualité irréprochable. **Des éléments de carrosserie d'origine, en état correct, non corrodés, pas ou très peu déformés, démontés avec soin, retrouveront à juste titre leur place dans une restauration bien menée**
- > **Des sièges, des habillages de porte, des finitions d'époque, sales mais visiblement non détériorés, peuvent aussi avoir une valeur ne serait-ce que par la patine qu'ils présentent.** Ils peuvent participer à la conservation de l'ambiance vintage d'une restauration partielle sur une voiture d'époque
- > **Pour les pièces mécaniques, c'est plus délicat. Sans démontage complet ni mise en fonctionnement, il est quasiment impossible d'être certain de pouvoir les réutiliser.**

Bref, si les pièces qu'on estime réutilisables pour son propre projet de restauration ou, tout simplement, négociables sont assez nombreuses, une voiture « Pour pièces » peut valoir quelques centaines d'euros sous réserve de tenir compte des frais annexes liés à leur démontage et à leur transport. En tous cas **ces voitures valent rarement plus du tiers de la valeur des mêmes pièces neuves**. C'est vraiment une affaire d'opportunité, de besoin et de circonstance.

Il reste toutefois une zone d'ombre entre une « Pour pièce » et une « A restaurer ».

Les petites Triumph ne sont pas des voitures suffisamment rares et d'un potentiel de plus-value « spéculatif » assuré pour justifier l'investissement important que représente la restauration d'une épave. En revanche, le propriétaire d'une voiture dans cet état avec ses papiers pourra estimer, de bonne foi, que ce qu'il possède peut un jour reprendre la route, même s'il ne l'a pas vue rouler depuis plus de vingt ans. Même dans ce cas, en fermant les yeux, une "belle" épave de nos voitures ne pourra que difficilement dépasser les 1500 € .

Pour l'acheteur, il faut savoir garder les pieds sur terre. Le mieux est de réfléchir à deux fois avant de dire oui en sachant qu'au pire on ne perdra que ce qu'on aura accepté de payer. Il est rare qu'il y ait une concurrence exacerbée dans ce genre de situation !