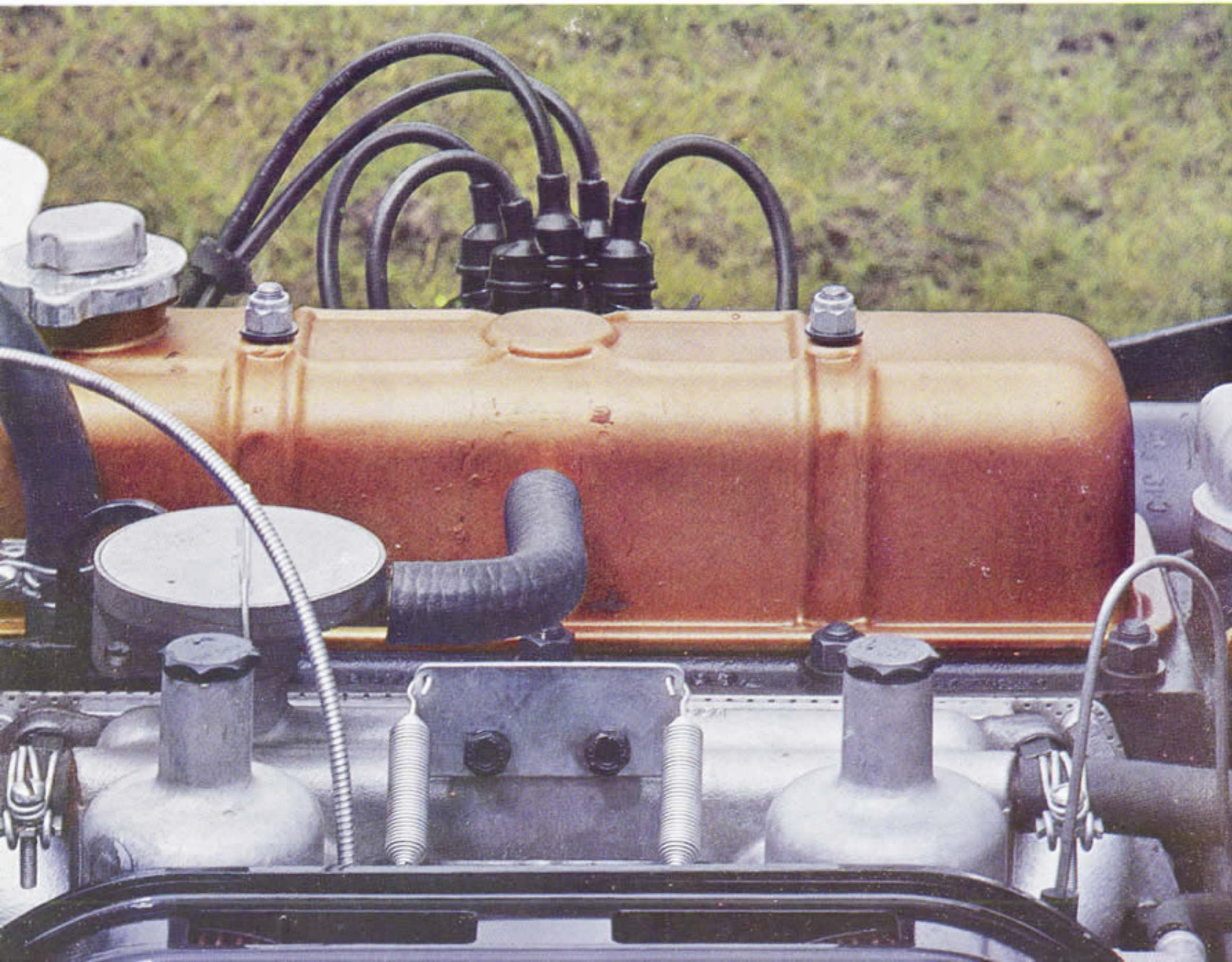


TRIUMPH SPITFIRE Mk 3





Un moteur 1300 place la Spitfire dans la catégorie des 170 km/h



Sa ligne aérodynamique bien connue reste la même; de même sa tenue de route impeccable et qui a fait ses preuves dans les rallyes. Mais sous le capot qui bascule vers l'avant, il y a un moteur beaucoup plus puissant. Il possède toujours la même accessibilité remarquable mais avec maintenant une puissance accrue de 12% — grâce à sa cylindrée de 1296 cm³, il développe 83 CV fougueux. La vitesse maximum de la Spitfire Mark 3 est de 168 km/h. Et son accélération de 0 à 100 km/h lui permet de rivaliser avec bon nombre des voitures les plus chères dans la classe des 2-3 litres.

De la puissance sans effort—une poussée supplémentaire vers une conduite encore plus plaisante.

A une époque où la circulation devient de plus en plus intense sur les routes, deux facteurs dans la conception des moteurs peuvent apporter une contribution importante à une conduite plus sûre et plus agréable.

(1) Des performances sans problème pour réduire la fatigue du conducteur. (2) La possibilité d'accélérer rapidement — surtout dans la gamme des vitesses moyennes entre 65 et 110 km/h.

Le moteur de la Spitfire Mark 3, possède ces deux caractéristiques à un degré élevé. Il s'acquitte de sa tâche avec une douceur soyeuse, même lorsque vous filez à pleine vitesse sur les autoroutes d'Allemagne ou d'Italie. Grâce à cette puissance sans effort, votre concentration est améliorée et vous conduisez donc mieux . . . Avec plus de sécurité . . . Et vous arrivez à destination bien plus détendu.

Son rapport poids/puissance extrêmement favorable dote la Spitfire Mark 3 d'une grande réserve de puissance pour des dépassements rapides et sans danger. Les performances réelles sont les suivantes:

KM/H	En prise directe
32-64	10,0 secondes
48-80	9,5 secondes
64-95	9,5 secondes

Départ arrêté 400 mètres	17,9 secondes
Départ arrêté 1000 mètres	33,8 secondes

A l'avant, une ligne nouvelle et élancée

La Spitfire Mark 3 hérite de la même carrosserie magnifique que ses soeurs aînées. Mais une modification nuancée de ses lignes est apportée à la Spitfire par une nouvelle forme élancée à l'avant. Ce changement de ligne n'a pas été dicté par des raisons superficielles. Le nouvel emplacement choisi par le pare-choc avant

lui accorde une protection encore plus grande. Et vous remarquerez que les éperons du pare-choc sont garnis de caoutchouc. Nouvelle également: une très belle capote rabattable sans la moindre peine, et des veilleuses et clignotants avant intégrés.



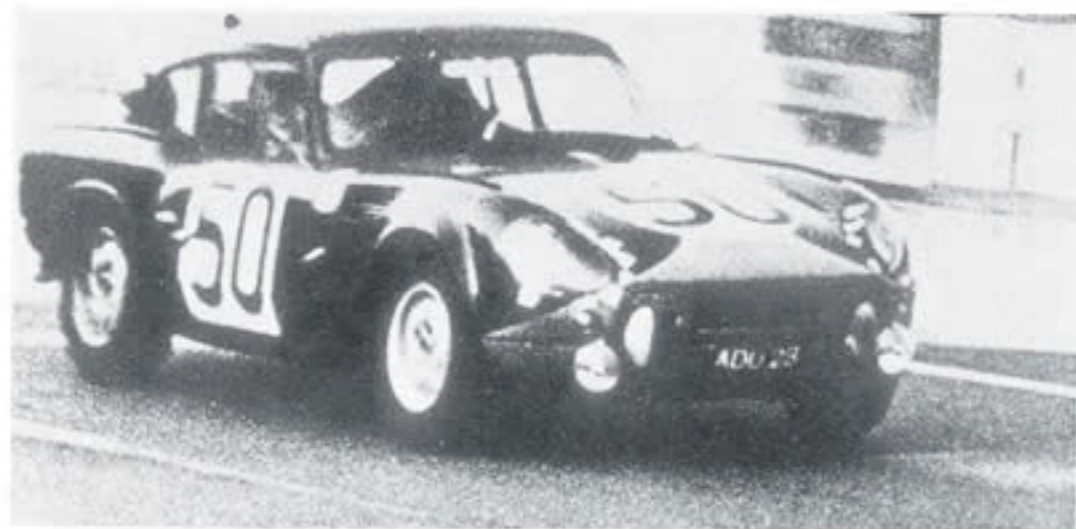
Le secret de la robustesse de la Spitfire et de sa tenue de route— un châssis en poutres d'acier et une suspension indépendante sur les quatre roues

Le châssis de la Spitfire est fabriqué en poutres d'acier profilé renforcées sur toute leur longueur. Cette colonne dorsale en acier est si robuste et solide que vous pourriez construire autour un véritable camion. En fait, chacun des panneaux séparés de la carrosserie de la Spitfire est d'abord soudé et ensuite boulonné; après cela il est boulonné directement au châssis pour donner une structure de base d'une résistance colossale.

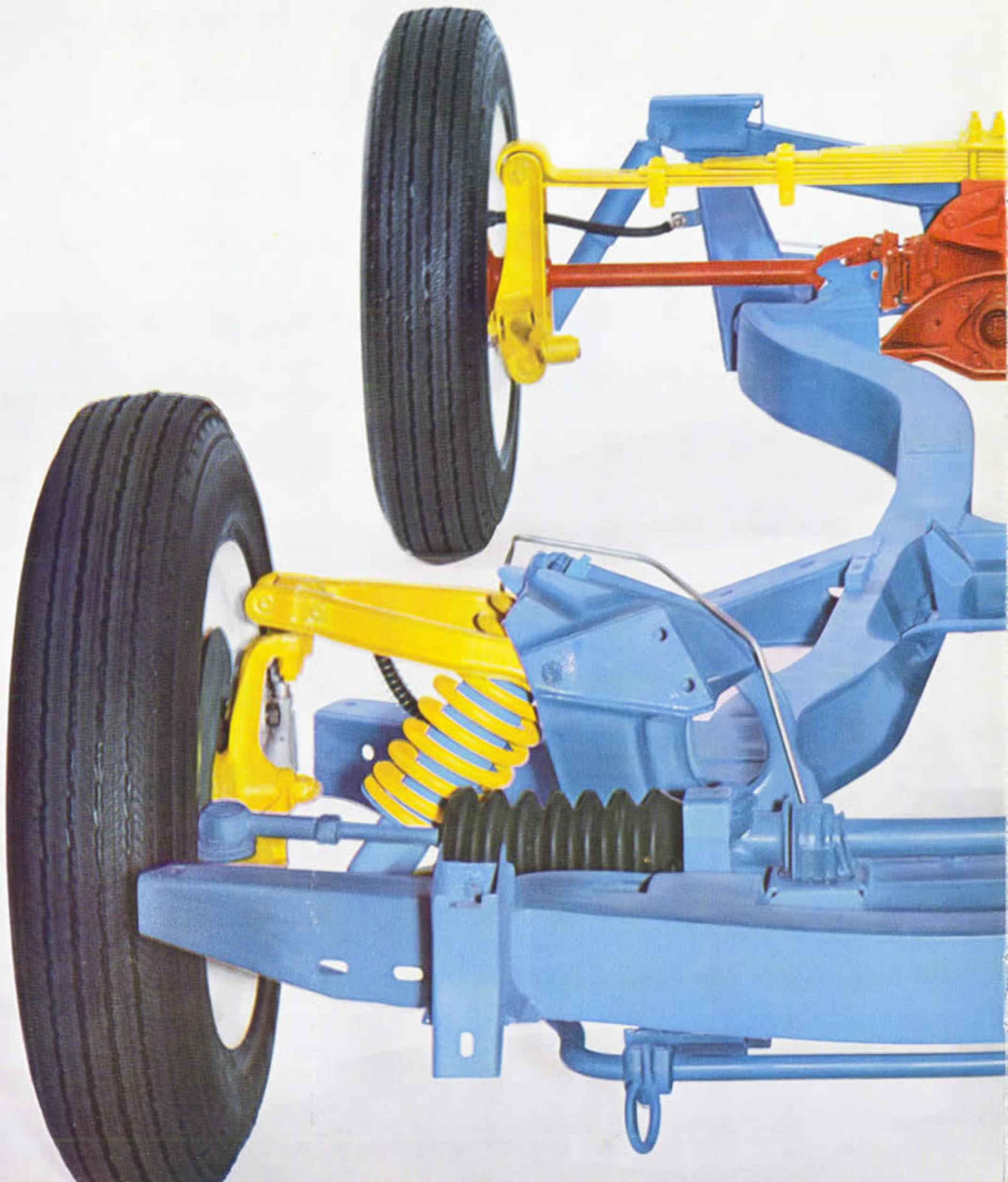
Grâce à l'adhérence des quatre roues à suspension indépendante les cahots disparaissent . . . les tournants se redressent.

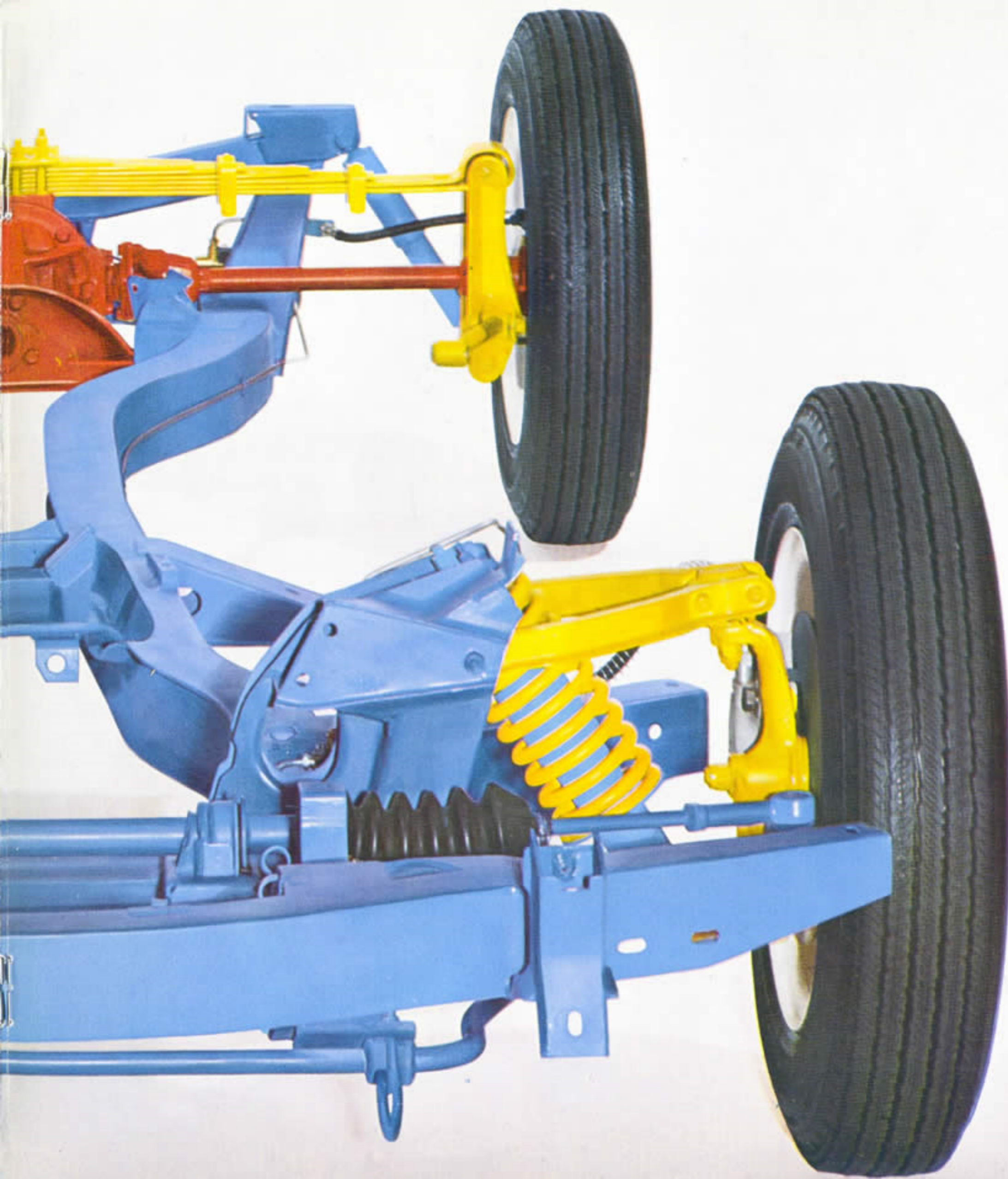
C'est sur les routes cahoteuses que commence la révélation! Là où des voitures de classe inférieure vous secouent et vous remuent à chaque aspérité de la route, chaque roue à suspension indépendante de la Spitfire absorbe avec douceur toutes les irrégularités du terrain. Vos virages peuvent être pris avec une agilité et une précision remarquables. Les virages les plus serrés, les tournants les plus impossibles — la Spitfire s'en acquitte comme d'un travail de routine.

Éprouvée au Mans



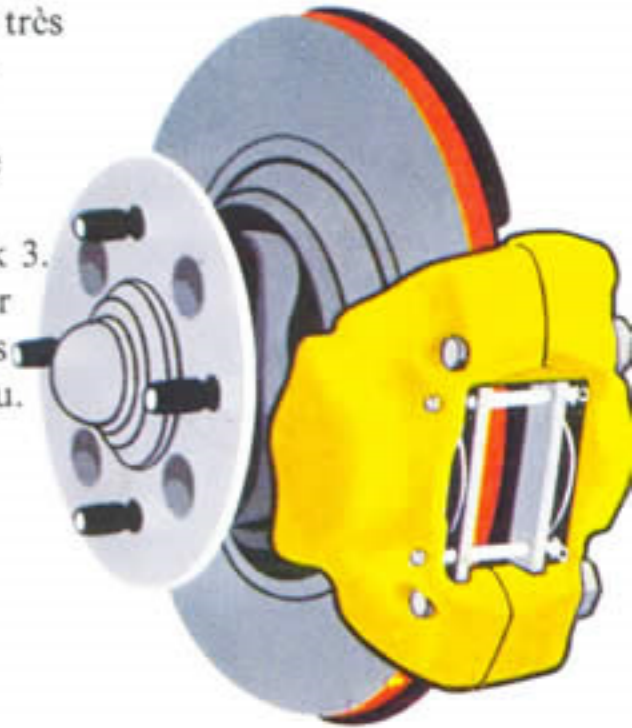
Aux 24 heures du Mans, une Spitfire a couvert 3650 km en 24 heures, à une vitesse moyenne de 153 km/h. Elle est arrivée première dans sa catégorie. Une autre Spitfire est arrivée deuxième. Au cours de ces dernières années, les Spitfire se sont vu décerner toute une série de prix dans les courses et rallyes, y compris des victoires de catégories dans le Tour de France, le rallye de Genève ainsi que le très difficile Rallye de Monte-Carlo.





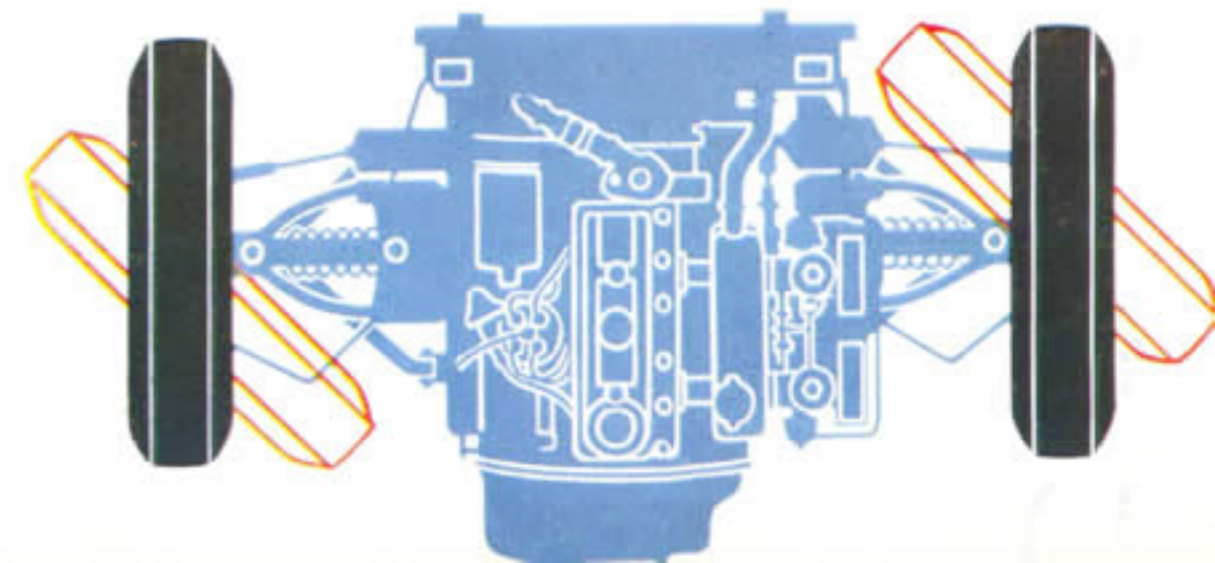
Des freins à disque à l'avant,
à l'abri de la pluie—
plus puissants que jamais

Les freins à disque avant de la Spitfire se sont déjà taillés une très grande réputation grâce à leur pouvoir d'arrêt inégalé. Néanmoins la surface portante des mâchoires avant a été augmentée sur la Spitfire Mark 3. Ces freins ne perdent pas de leur efficacité, sont auto-régulateurs et ne sont pas affectés par l'eau.



Le rayon de braquage de 3,65
mètres de la Spitfire se moque
de la concurrence

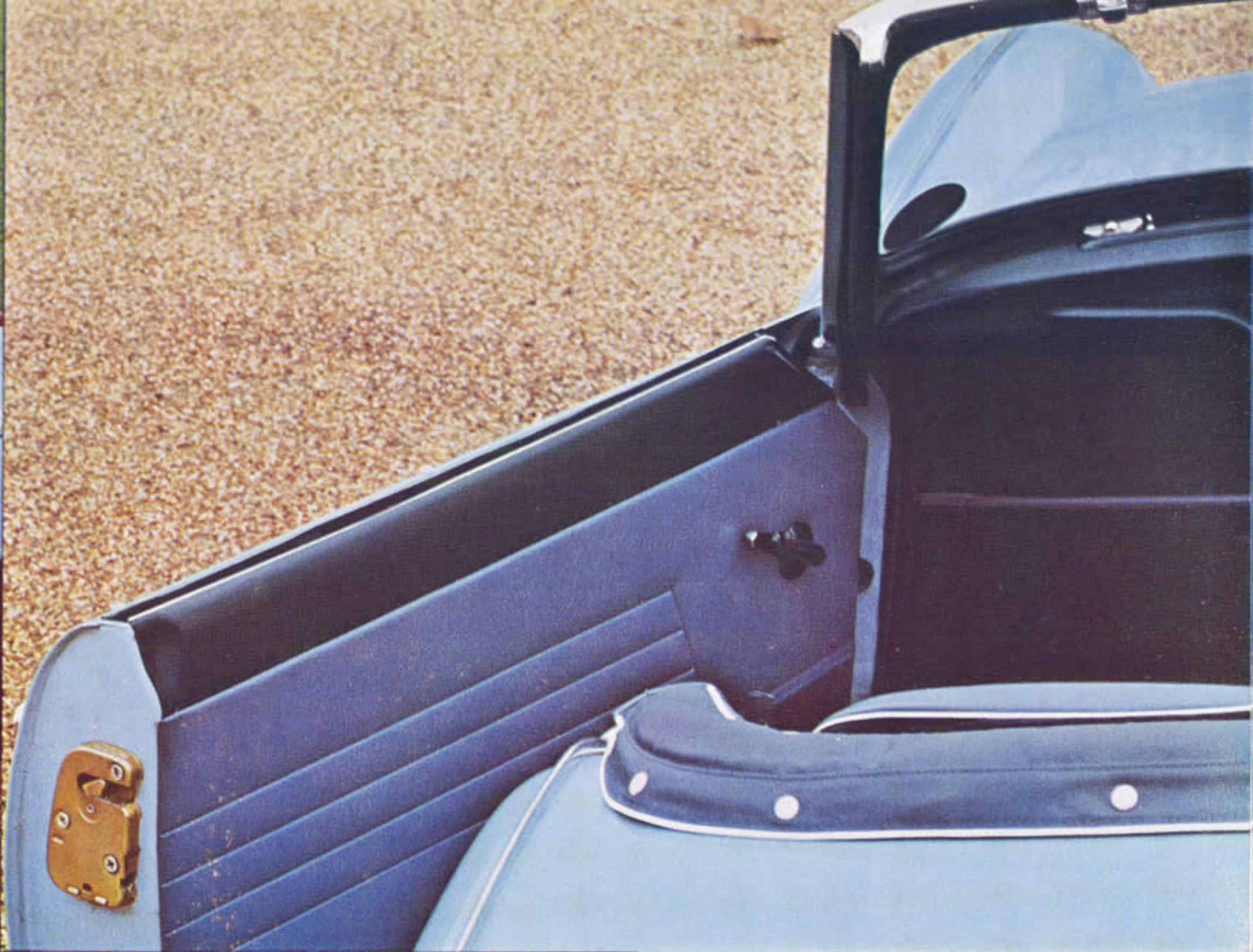
Prenez deux bords de trottoirs espacés d'un peu plus de 7,3 mètres, c'est à dire un espace moins grand que celui occupé par deux Spitfire placées l'une derrière l'autre. La Spitfire effectuera un tour complet en 7,3 mètres entre les bords de trottoirs. Ce cercle de braquage phénoménal vous permet de vous faufiler pour vous garer dans les places vides les plus inaccessibles. Et il vous aide à gagner le maximum de points dans les rallyes.





Nouvelle capote rabattable

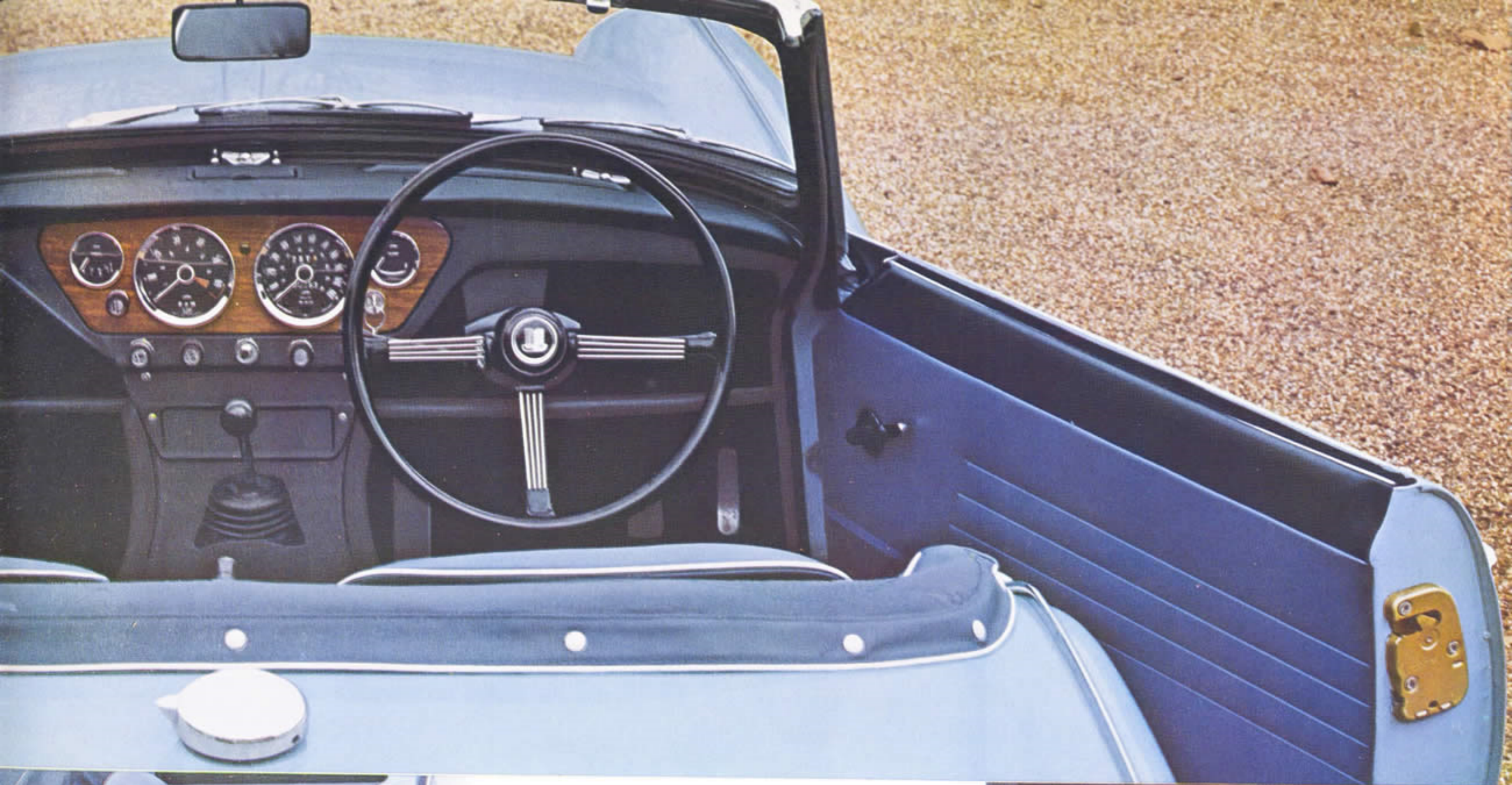
Vous trouverez sur la Spitfire Mark 3 une capote entièrement nouvelle. Mêmes confort et protection contre les intempéries qu'avant, mais bien plus facile à mettre en place. En fait, vous pouvez installer ce toit tout seul *en moins* d'une minute! Elle s'escamote facilement lorsqu'elle n'est pas utilisée. A noter: la lunette arrière panoramique qui vous donne une visibilité totale vers l'arrière.



Montez dans un poste de pilotage fait sur mesure

Le poste de pilotage de la Spitfire regorge de détails conçus avec prévenance pour le conducteur. Des sièges baquets moulés, avec dispositif de verrouillage. Une colonne de direction réglable conçue pour s'escamoter lors d'un impact violent. Des moquettes moulées sous vos pieds. Au-dessus de votre tête, une capote vous protégeant des courants d'air. Un court levier de changement de vitesses type sport. Toutes les commandes sont à portée de main. Des glaces remontantes. Des serrures de portières résistant à l'éclatement. Des poignées pour passagers. Tous les instruments utiles pour voitures de sport. Des points d'ancrage de ceintures de sécurité. Et un rembourrage généreux et doux partout où il le faut.





Les nouveaux raffinements de la Spitfire

Être propriétaire d'une Spitfire Mark 3, c'est conduire une voiture de sport possédant de nombreux dispositifs pour faciliter la conduite. Exemple caractéristique: deux phares de recul. Quelles sont les autres nouveautés de luxe prévues pour les amateurs de la Spitfire? Tableau de bord en noyer vernis, volant de direction concave de 38 cm, à trois rayons chromés.



Specifications



CARROSSERIE: 2 portes, 2 places, type sport. Carrosserie en panneaux d'acier. Pare-brise panoramique. Portières ouvrant vers l'avant et munies de serrures de sécurité. Glaces remontables. Capote souple dépliable avec lunette arrière panoramique.

GARNITURE: Simili cuir CPV. Sièges séparés réglables se rabattant vers l'avant pour donner accès à l'arrière.

ÉQUIPEMENT GÉNÉRAL: Rétroviseur, poignée capitonnée du côté du passager, cendrier, points d'ancrage pour ceintures de sécurité. Essuie-glaces électriques jumelés à retour automatique. Lave-glace. Avertisseurs jumelés à deux tons. Pare-chocs avant équipé d'épaves chromés et tampon en caoutchouc. Moulures d'aile en acier inoxydable. Couvre-moyeux chromés. Trousse à outils, manivelle et cric. Roue de secours avec pneu. Batterie 12 volts. Tapis moulés.

ÉCLAIRAGE: Phares hermétiques encastrés avec lampes à foyer fixe. Feux de position et clignotants avant intégrés. Clignotants de direction séparés à l'arrière. Feux stop, réflecteurs et feux arrière intégrés. Deux phares de recul. Éclairage de plaque d'immatriculation.

INSTRUMENTS: Indicateur de vitesse, compte-tours, jauge de température, jauge d'essence, témoins de phares, pression d'huile, allumage et indicateurs de direction, tous groupés au centre du tableau de bord en noyer vernis.

DIRECTION: Type à crémaillère. Volant conçue à 3 rayons de 380 mm, avec réglage télescopique de 101 mm. Rayon de braquage de 3,6 m.

COMMANDES: Contact-démarrateur, starter, commande d'essuie-glaces, bouton de lave-glace, et interrupteur général d'éclairage sur le tableau de bord au-dessous des instruments. Levier monté sur la colonne de direction pour les phares ou les codes, avec commande d'appel de phares pour utilisation de jour. Levier sur la colonne de direction pour les indicateurs de direction à retour automatique. Avertisseur au centre du volant.

BAGAGES: Grand coffre avec serrure. Tablette pour paquets au-dessous du tableau de bord, et espace derrière les sièges.

CONTENANCES:

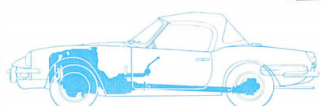
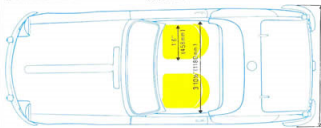
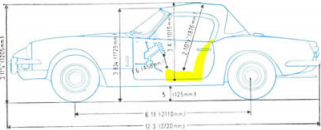
Réservoir d'essence	37,6 litres
Moteur	4,5 litres
Boîte de vitesses	0,85 litre
Pont AR	0,57 litre
Système de refroidissement	4,0 litres
Système de refroidissement avec appareil de chauffage	4,5 litres

POIDS:

A sec	712 kg.
Complet (avec essence, huile, eau, etc.)	748 kg.

CHÂSSIS: Deux longerons en U avec traverses.

SUSPENSION: Avant: Système de suspension indépendante. Pivots triangulaires à bagues en caoutchouc. Ressorts hélicoïdaux commandés par amortisseurs hydrauliques télescopiques et barre anti-roulis. Arrière: Demi-essieux indépendants à axe oscillant, ressort transversal à lames et bras stabilisateurs. Roulements à billes et à aiguilles dans les moyeux.



MOTEUR: 4 cylindres, cylindrée 1296 cm³, alésage 73,7 mm, course 76 mm. Taux de compression 9 : 1. Pistons en alliage d'aluminium. Soupapes en tête commandées par tiges-poussoirs. Coussinets en indium. Ventilateur en acier à 4 pales, de 308 mm. Lubrification sous pression du carter aux paliers principaux, coussinets de tête de bielle et tous les coussinets de l'arbre à cames. Filtre à huile à écoulement direct. Carburateurs jumelés SU, modèle HS 2. Embrayage à diaphragme de 165 mm, à commande hydraulique.

BOÎTE DE VITÉSSES: 4 vitesses AV et marche AR. Engrenages hélicoïdaux et silencieux.

	Prise directe	3ème	2ème	1ère et M.A.R.
Rapports	1	1,39	2,16	3,75
Rapports aux roues	4,11	5,73	8,87	15,40

Arbre de transmission à roulements à aiguilles.
Rapport du Pont AR, 4,11. Engrenages coniques hypoides.

PERFORMANCES: Moteur: 83 CV au frein à 6000 tr/mn. Couple 10,37 kgm. à 4000 tr/mn. (équivalent à 10,12 kg/cm² pression moyenne effective).

Vitesses du moteur à une vitesse sur route de 16 km/h.	Prise directe	3ème	2ème	1ère
	635	890	1375	2385

Vitesse sur route à 1000 tr/min. en prise directe	25,35 km/h.
Vitesses maxi. admises en vitesses intermédiaires	3ème 117,5 2ème 75,5 1ère 43,5
Overdrive	146,5

ACCLÉRATION:

400 mètres, départ arrêté	17,9 secondes
1000 mètres, départ arrêté	33,8 secondes

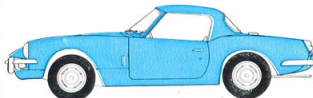
Vitesse maxi. 168 km/h, selon les conditions de route.
Déclération maximum 0,98 g. (équivalente à l'arrêt en 9 m. à partir d'une vitesse de 48 km/h.).

FREINS: Avant: Freins à disque, 228 mm de diamètre. Arrière: Freins à tambour, 178 x 32 mm, un segment primaire et un segment secondaire, type sabot. La pédale agit hydrauliquement sur tous les freins; le frein à main agit mécaniquement sur les freins arrière. Surface de freinage total: 1284 cm².

ROUES ET VOIES: Disques en acier avec couvre-moyeux chromés. Pneumatiques 5.20S-13. Voie avant 1245 mm. Voie arrière: 1220 mm.

SUPPLÉMENTS FACULTATIFS: Overdrive. Appareil de chauffage/désenneigeage. Couvre baquet. Roues à rayons. Deux pare-soleil.

HARD TOP FACULTATIF: Un 'hard top' détachable en acier est disponible moyennant un supplément de prix modique. Il est complètement résistant aux intempéries, comporte une lunette arrière enveloppante qui donne une vue panoramique, et le plafond est complètement capitonné. Ce hard top est fixé en position simple et sûrement avec six boulons, s'adaptant parfaitement au-dessus de la capote souple repliée.



CONDITIONS DE VENTE

Le Groupe Standard-Triumph se réserve le droit de modifier le prix au départ de l'usine de tous ses produits à n'importe quel moment, et toutes les marchandises seront facturées au prix départ usine applicable le jour de la livraison.

Le Constructeur se réserve en outre le droit, à la vente de tout véhicule, d'effectuer avant la livraison et sans préavis, toute modification ou tout changement des spécifications, modèles ou équipements décrits dans ses diverses publications.

Les données techniques et autres renseignements contenus dans cette publication ont été obtenus de sources dignes de foi, et tandis qu'elle a pour but de donner une description impartiale du véhicule et de ses capacités, son exactitude ne peut être garantie, et le Constructeur n'accepte aucune responsabilité pour erreurs ou omissions.

Garantie généreuse. Service Stanpart dans le monde entier.

