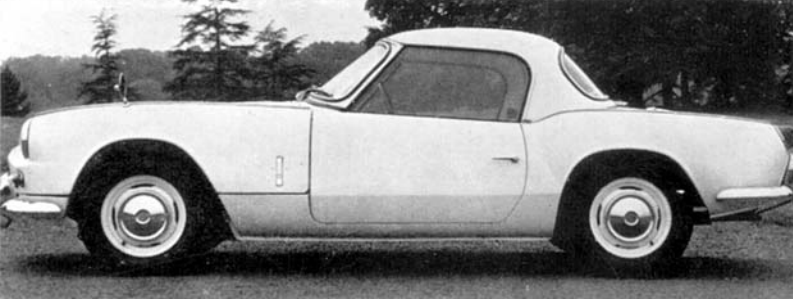




TRIUMPH SPITFIRE

MKII



Hard Top facultatif: Le hard top détachable en acier, disponible moyennant supplément de prix modique, ajoute un Coupé élégant et confortable à la remarquable série Spitfire. Il peut être installé ou démonté en quelques minutes. Six boulons seulement sont employés (dont deux se placent dans les logements des tiges de la capote du cabriolet), de sorte que la mise en place ou le démontage du "hard top" est une opération facile qu'une seule personne peut effectuer rapidement.

La garniture complète du toit est dans le style de luxe des Spitfire, tandis que la grande glace arrière vous donne une vue panoramique des voitures que vous venez de dépasser.

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.



COVENTRY ANGLETERRE
Membre de la Leyland Motor Corporation



SPECIFICATIONS

Carrosserie: 2 portes, deux places, type sport décapotable. Carrosserie en panneaux d'acier, pare-brise enveloppant, portières avec charnières à l'avant. Glaces remontantes. Capote souple détachable.

Garniture: Simili-cuir Ambla. Sièges séparés réglables qui se rabattent vers l'avant pour donner accès à l'arrière.

Équipement général: Rétroviseur, poignée capitonée du côté du passager, cendrier, ancrage pour ceintures de sécurité. Essuie-glaces électriques jumelés en retrait automatique. Lave-glaces. Avertisseurs jumelés. Pare-chocs avant et arrière avec éperons chromés. Moulures d'alle en acier inoxydable. Couvre-moyeux chromés. Trousse à outils, vilebrequin pour roues, et cric. Roue de rechange avec pneu. Batterie à 12 volts. Moquettes moulées.

Éclairage: Phares hermétiques encastrés avec lampes à foyer fixe. Feux de position séparés et clignoteurs de direction. Feux arrière intégraux, feux stop et réflecteurs. Éclairage de plaque d'immatriculation.

Instruments: Indicateur de vitesse, compte-tours, thermo-mètre, jauge d'essence, témoins de grands phares, pression d'huile, allumage, et indicateurs de direction.
Commandes: Volant à deux rayons de 406 mm (type à crémaillère), avec réglage télescopique de 101 mm. Serrure d'allumage, tire-choke, interrupteur pour les essuie-glaces, bouton pour le 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 grands phares ou les lampes-code, avec commutateur d'éclat momentané des phares pour utilisation de jour. Levier sur la colonne de direction pour les indicateurs de direction à effacement automatique. Bouton d'avertisseur au centre du volant.

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

Dimensions	
Longueur	3685 mm
Largeur	1450 mm
Hauteur avec capote (à vide)	1205 mm
Hauteur sans capote (à vide)	1125 mm
Empattement	2110 mm
Voie -avant	1245 mm
-arrière	1220 mm
Garde au sol (à charge)	125 mm
Diamètre de braquage	7,3 m
Largeur de chaque siège	457 mm
Largeur de siège entre portes	1180 mm
Hauteur entre coussin et plancher	875 mm
Distance au volant (du dossier de siège)	465 mm
Hauteur intérieure maxi	1015 mm
Contenance du coffre à bagages	0,19 m³
Contenances	
Essence	37,6 litres
Moteur	4,3 litres
Boîte de vitesses	0,85 litre
Pont AR	0,57 litre
Système de refroidissement	4,8 litres
Système de refroidissement avec appareil de chauffage	5,4 litres
Poids	
Asac	700 kg
Complet (avec essence, huile, eau etc.)	735 kg
Poids brut	905 kg
Châssis:	
Double support central, en profilés en U, avec éléments latéraux.	

Moteur: 4 cylindres, cylindrée 1147 cm³, alésage 69,3 mm, course 76 mm. Taux de compression 9:1. Pistons en alliage d'aluminium. Soupapes en tête commandées par tiges-poussoirs. Vilebrequin à 3 paliers, paliers en plomb indium. Ventilateur à 2 pales, de 317 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. Embrayage hydraulique, type à diaphragme, de 165 mm.

Boîte de vitesses: 4 vitesses AV et marche AR. Synchronisation sur 2ème, 3ème et prise directe. Engrenages hélicoïdaux silencieux.

	Prise directe	3ème	2ème	1ère et M. AR
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. Pont AR à essieu oscillant. Engrenages coniques hypoides.				

Performance: Moteur: 67 CV à 5.000 tr/mn. Couple 9,26 kgm, à 3760 tr/mn (équivalent à 10,1 kg/cm² B.M.E.P.)

	prise directe	3ème	2ème	1ère
Vitesses du moteur à une vitesse				
de route de 16 kmh	635	890	1.375	2.385
Vitesse de route à 1.000 tr/mn en prise directe	25 kmh			

	3ème	2ème	1ère
Vitesses maxi, permises en vitesses intermédiaires	107 kmh	69 kmh	40 kmh

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

Freins: Avant: Frein 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: 1.284 cm².

Roues: Disque en acier avec couvre-moyeux chromés. Pneus sans chambres à air 5,20 x 13.

Accélération	
Prise directe	Secondes
32-65 kmh	11,0
48-60 kmh	10,5
64-97 kmh	10,5
Par changement de vitesse	
0-80 kmh	10,0
0-97 kmh	14,0
400 mètres, départ arrêté	19,5

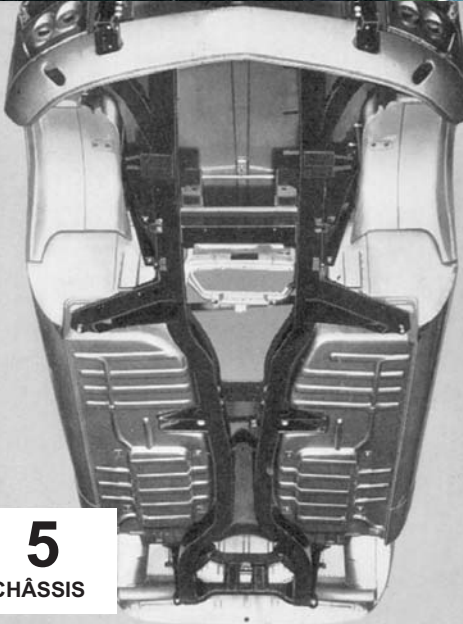
Vitesse maxi. 151/154 kmh, selon les conditions de route. Décélération maximum 0,98 g. (équivalente à l'arrêt en 9 m, à partir d'une vitesse de 48 kmh).

Suppléments facultatifs: Capote dure. Overdrive. Appareil de chauffage-désenneigement. Couverture "tonneau". Pneus à paroi blanche à 4 nappes. Pneus S.P. Pare-brise laminé. Roues à rayons. Deux pare-soleil.

GARANTIE GÉNÉREUSE
SERVICE STANPART DANS LE MONDE ENTIER
352/365/EXP.FR. Princind in England

Toujours la voiture avec le plus petit diamètre de braquage, la Spitfire effectue un demi-tour sur 7,3 m (entre trottoirs). Pour le parage en ville, vous la logerez là où d'autres n'osent même pas essayer. Et pour les rallies vous possédez un avantage sur les autres compétiteurs qui est absolument injuste.

4 cylindres, 1147 cm³, 67 CV. Les nouveaux traits saillants sont indiqués dans le texte ci-dessus. Également nouveau: système de refroidissement sans pertes. Réduction du bruit: le système d'échappement de la Spitfire est conçu pour ronronner plutôt que gronder.

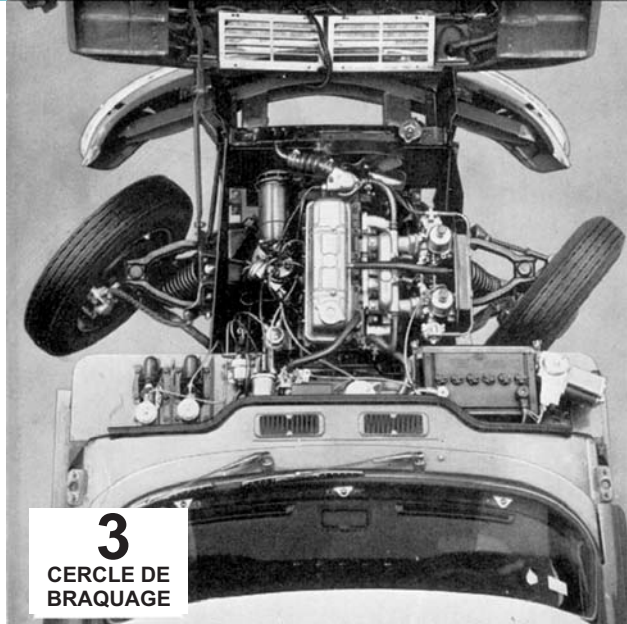


5 CHÂSSIS

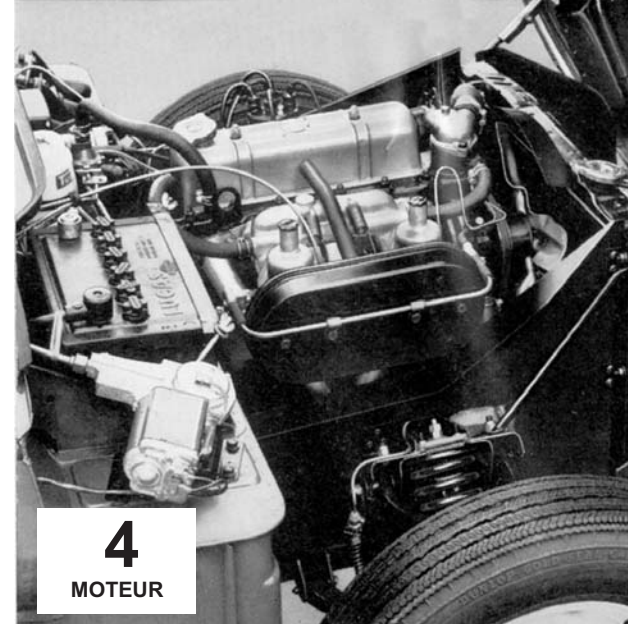


6 POUR LES AMATEURS DE LUXE

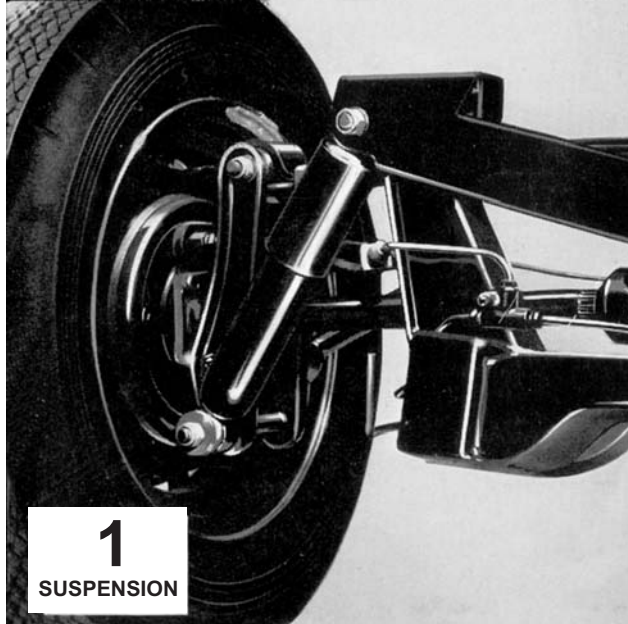
Le poste de pilotage de la Spitfire Mk II est conçu pour que conduire deviennent 100% de plaisir. Carpettes de porte à porte, sièges moelleux, et planche de bord recouverte de vinyde adoucissent le travail que demande une conduite énergique. La capote bien étudiée se loge complètement hors de vue lorsqu'elle est rabattue.



3 CERCLE DE BRAQUAGE

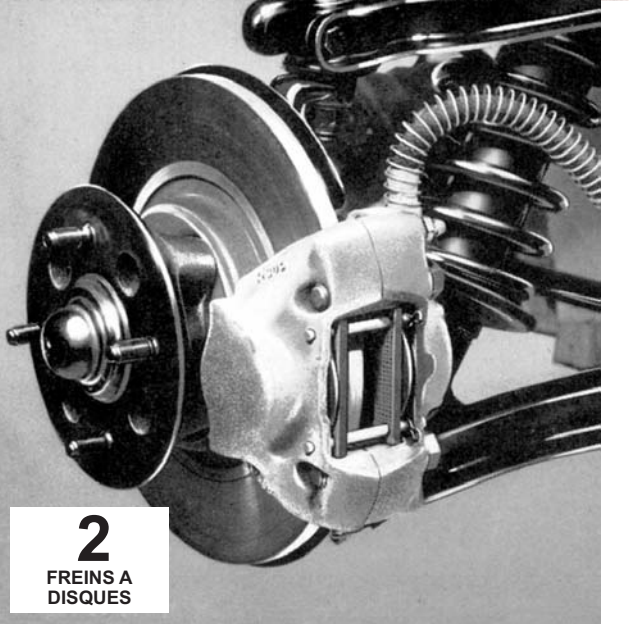


4 MOTEUR



1 SUSPENSION

Chaque roue de la Spitfire Mk II est indépendamment suspendue. Vous apprécierez ceci de deux manières. Tout d'abord des virages plus sûrs et plus rapides. Et sur mauvaises routes, les roues seules (pas vous) absorbent les cahots.



2 FREINS A DISQUES

Équipement essentiels sur toutes voitures de sport. Les freins avant à disque de la Spitfire ne s'évanouissent pas, ne sont pas affectés par la pluie, et se règlent automatiquement. L'entretien est des plus minimes; nouvelles garnitures peuvent être montées en quelques minutes.



PUISSANCE ACCRUE SOUS LE CAPOT ; LUXE ACCRU SOUS LA CAPOTE

Le plus grand accomplissement de la Spitfire 4 d'origine fut de démontrer qu'une voiture de sports légère, peu coûteuse peut incorporer toutes les vertus d'une voiture de sports coûteuse de grande puissance - sans rien sacrifier

Civilisée. Elle offrait les raffinements civilisés de glaces remontantes, suspension indépendante sur les quatre roues, lignes modernes. De sa proche parente, la Herald, elle avait emprunté un châssis en poutrelles d'acier, un volant de direction de sécurité (qui s'enfonçait sous un choc sévère), et le cercle de braquage en lacet.

Sur la route, elle s'était faite des amis par son fonctionnement sans caprices et sa performance avancée. Dans les affaires sérieuses comme Le Mans et les principaux rallies, elle rencontra et maîtrisa la concurrence internationale.

Maintenant la Spitfire Mk II promet encore davantage à celui qui en automobilisme désire l'allant et la puissance d'une voiture moderne - mais confortable.

Encore plus de verve. La puissance de la Mk II est augmentée en donnant au moteur un nouvel arbre à

came, un nouveau collecteur d'échappement à quatre branches et un nouveau distributeur. Votre pied commande 67 CV - offrant une vitesse maxi de plus de 150 kmh, avec accélération de 0 à 96 kmh en 14 secondes.

Encore plus de confort. Les autres modifications sont strictement pour le confort. Les sièges baquet ont été améliorés avec rembourrage plus profond et monture de coussin d'une nouvelle forme. Pour vous envelopper de manière plus sûre, plus confortable.

La garniture est en Ambla s'allongeant dans les deux sens - l'étoffe la plus souple sur n'importe quelle voiture, à n'importe quel prix.

Les nouvelles carpettes moulées couvrent le plancher d'une porte à l'autre. Les rebords intérieurs des glaces des portes, le tableau de bord, et le pourtour du pare-brise sont parés de garniture noire. (Pas de reflets ennuyants sur le pare-brise la nuit).

Un rembourrage de sécurité recouvre la poignée de sécurité pour le passager et le rebord de la planchette à paquets.

Solidité. Du point de vue de la structure, c'est la même solide Spitfire qui s'est couverte de lauriers

SUCCES DANS LES RALLIES ET LES COURSES

Parmi les succès dans les rallies, des Spitfire de série ont remporté la catégorie GT dans le Tour de France; pris 1ère et 2ème place dans la catégorie GT dans le Rallie de Gèneve, et ont terminé en 2ème, 3ème et 4ème places dans le Rallie de Monte-Carlo le plus dur depuis la guerre, lorsque, de 237 partants, 35 voitures terminèrent le parcours.

Un rembourrage de sécurité recouvre la poignée de sécurité pour le passager et le rebord de la planchette à paquets.

Solidité. Du point de vue de la structure, c'est la même solide Spitfire qui s'est couverte de lauriers

Le Mans, 1964: Une Spitfire roule sans défaillance pendant 24 heures pour couvrir 3.600 km dans cette course à pleins gaz.

