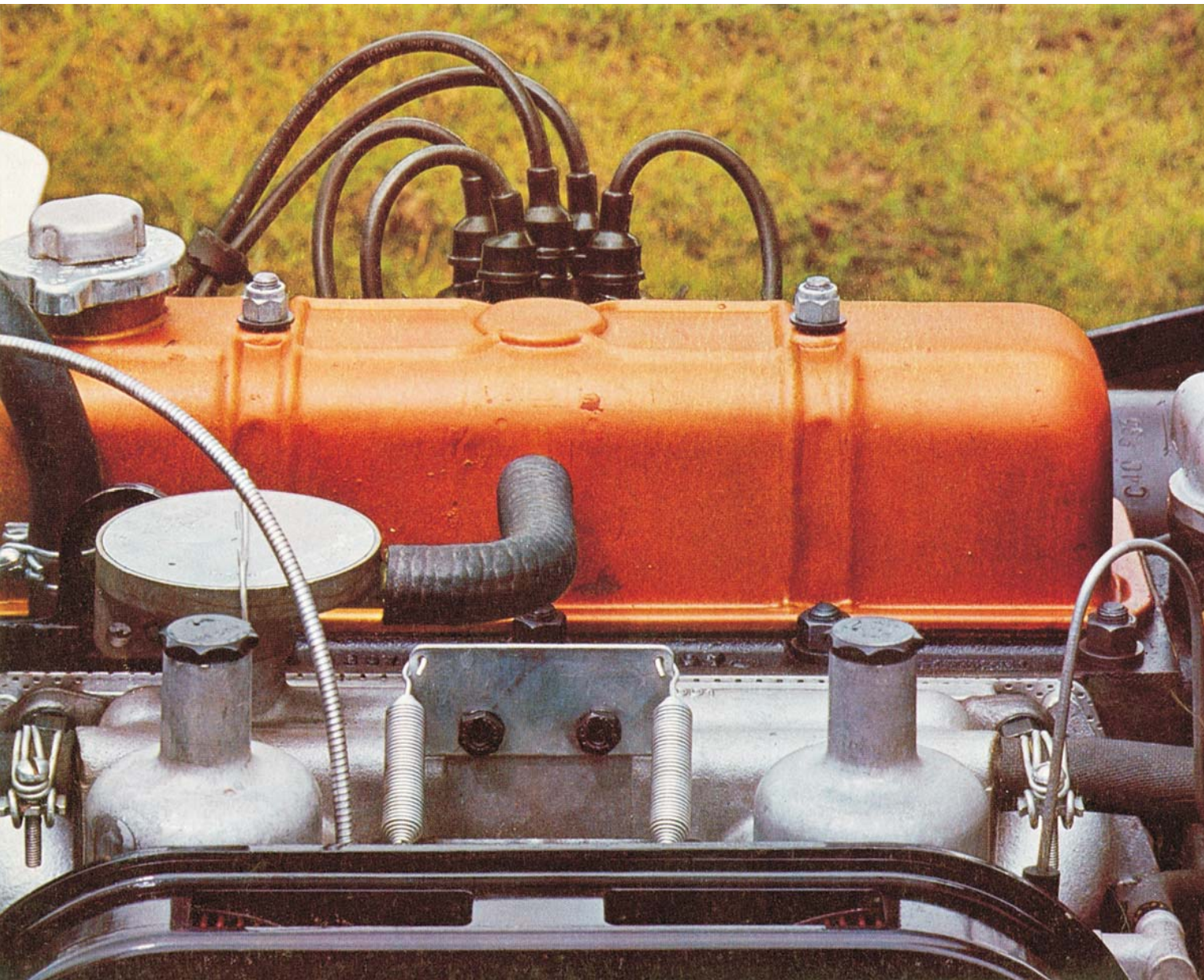


TRIUMPH SPITFIRE Mk 3





Et maintenant, un moteur 1300 place la Spitfire dans la catégorie des 160 km/h



Sa ligne aérodynamique bien connue reste la même. Également sa tenue de route impeccable et qui a fait ses preuves dans les rallyes. Mais sous le capot qui pivote vers l'avant, un moteur beaucoup plus puissant. Il possède toujours la même accessibilité remarquable avec maintenant une puissance accrue de 12 % — grâce à sa cylindrée de 1296 Cm³, il développe 75CV fougueux. La vitesse maximum de la Spitfire Mark 3 est de 160 km/h. Et son accélération de 0 à 100 km/h lui permet de rivaliser avec bon nombre de voitures plus chères de la classe des 2-3 litres.

De la puissance sans effort — élan supplémentaire vers une meilleure conduite

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

(1) Des performances douces et faciles 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 douceur, même lorsque vous filez à pleine vitesse sur les autoroutes d'Europe. Grâce à cette puissance sans effort, votre concentration est améliorée. Vous conduisez donc mieux. Avec plus de sécurité. Et vous arrivez à destination bien plus détendu.

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

Accélération en se servant de toutes les vitesses:	0-80 km/h	9,0 secondes
	0-97 km/h	12,5 secondes
Accélération en prise directe:	32-64 km/h	10,0 secondes
	48-80 km/h	9,5 secondes
	64-97 km/h	9,5 secondes
Départ arrêté 400 mètres		18,5 secondes

Nouvelle ligne svelte à l'avant

La Spitfire Mark 3 hérite de la même carrosserie magnifique que ses prédécesseurs, mais une modification de ses lignes lui a donné une nouvelle forme élancée à l'avant. Les modifications à la ligne de la carrosserie de n'ont pas été faites à la légère. Le nouvel emplacement choisi pour le pare-choc avant lui accorde une protection

encore plus grande. Et vous remarquerez que les éperons du parc-choc sont garnis de caoutchouc intégral. Nouveau également: une capote escamotable de très grande efficacité et des feux de position et clignotants incorporés.



Le secret de la solidité de construction 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 si solide que vous pourriez l'utiliser pour un camion léger. 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.

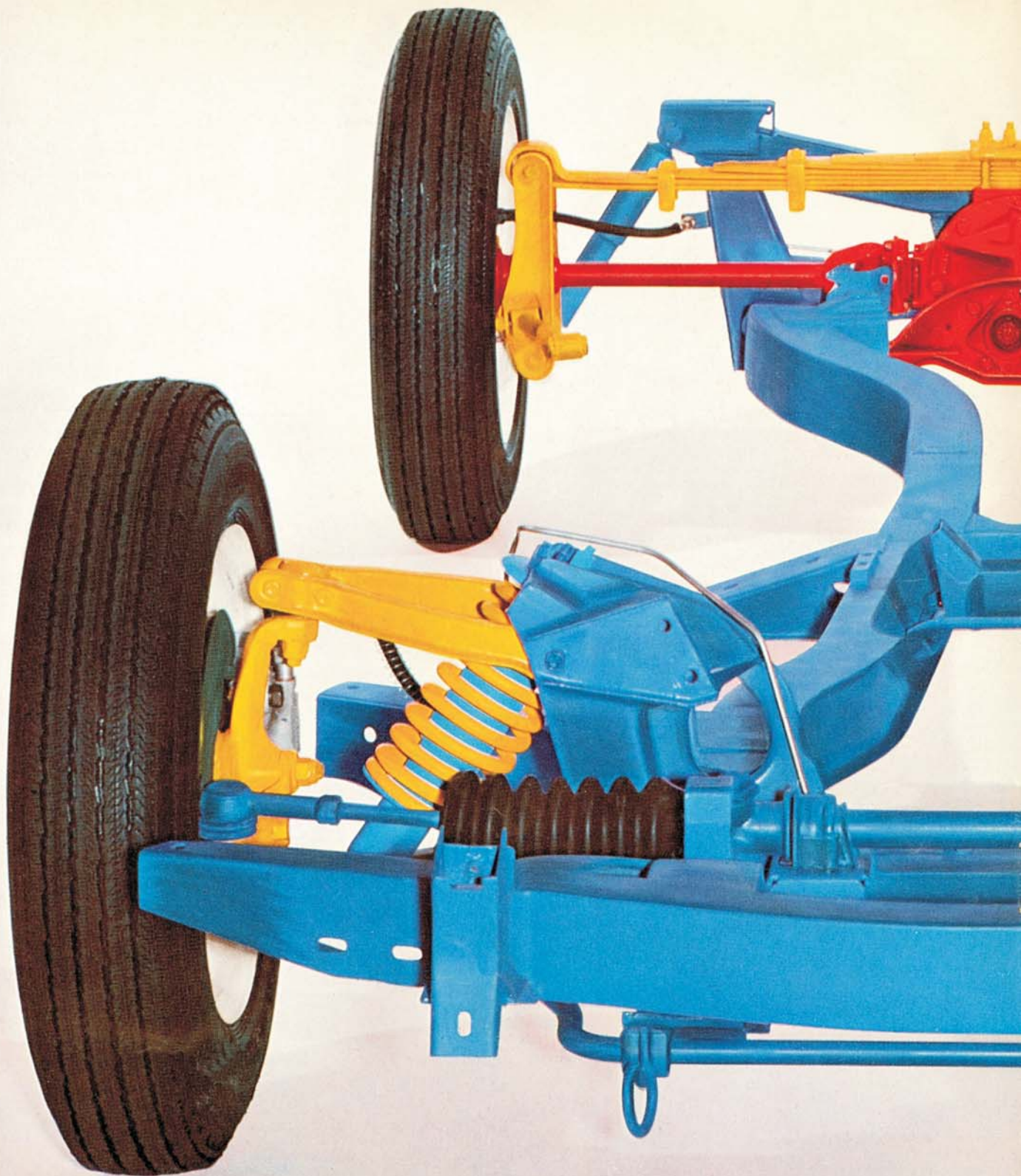
Grâce à la tenue des quatre roues à suspension indépendante les cahots disparaissent ... les virages se redressent

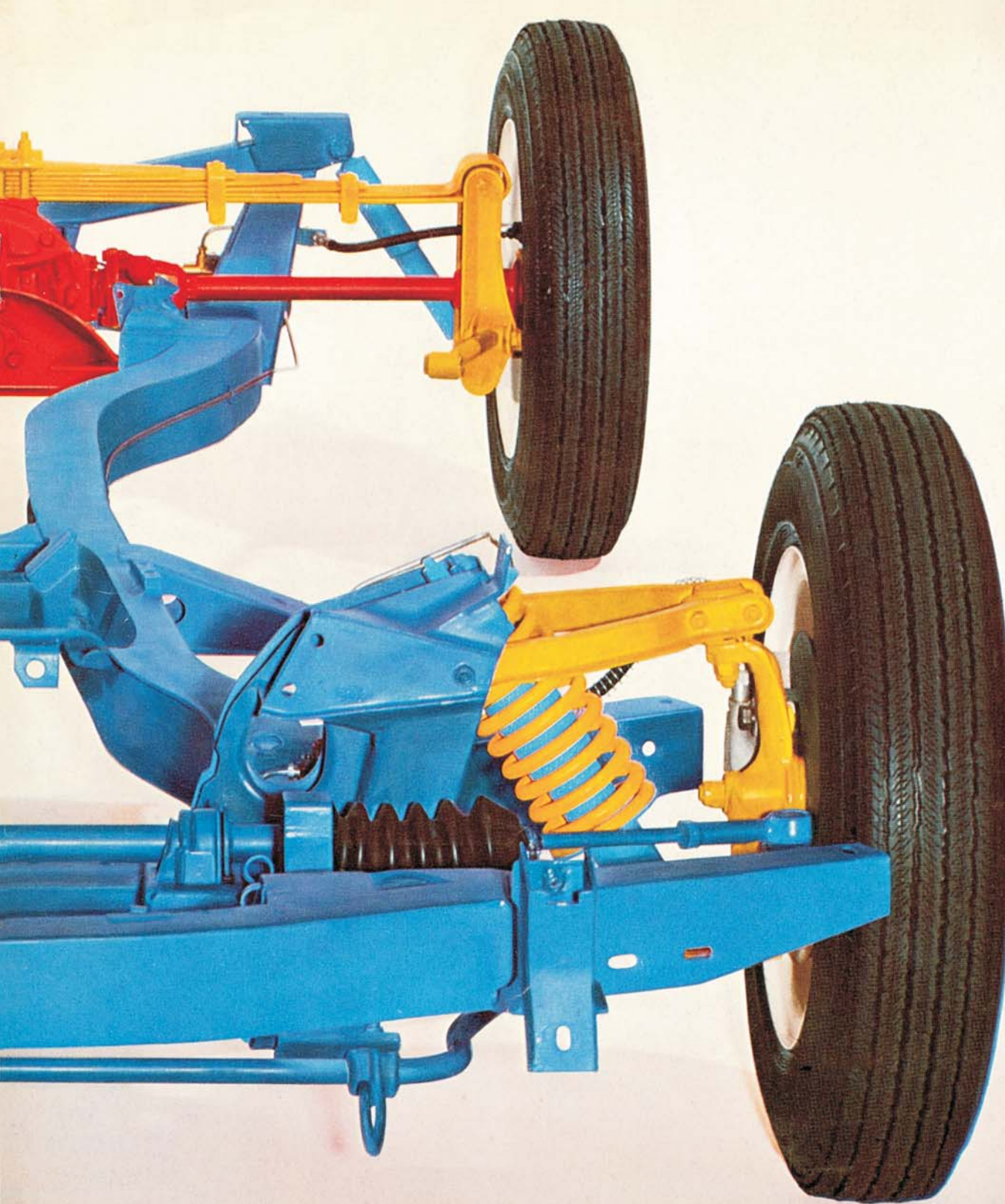
C'est sur les routes cahoteuses que commence la révélation! Là où des voitures de classe inférieure vous secouent à chaque aspérité de la route, chaque roue à suspension indépendante de la Spitfire absorbe avec douceur toutes les irrégularités du terrain. Les virages peuvent être pris avec une agilité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



Éprouvée au Mans

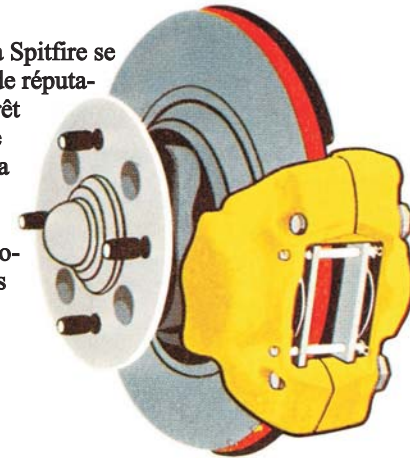
Aux 24 heures du Mans de 1965, une Spitfire a couvert 3650 km en 24 heures, à une vitesse moyenne de 153 km/h. Elle est arrivée première de sa classe. Une autre Spitfire est arrivée deuxième. Au cours de ces dernières années, les Spitfire se sont vu décerner toute une série de prix dans les courses et rallyes, y compris des victoires de classe dans le Tour de France, le rallye de Genève, ainsi que le très difficile Rallye de Monte-Carlo.





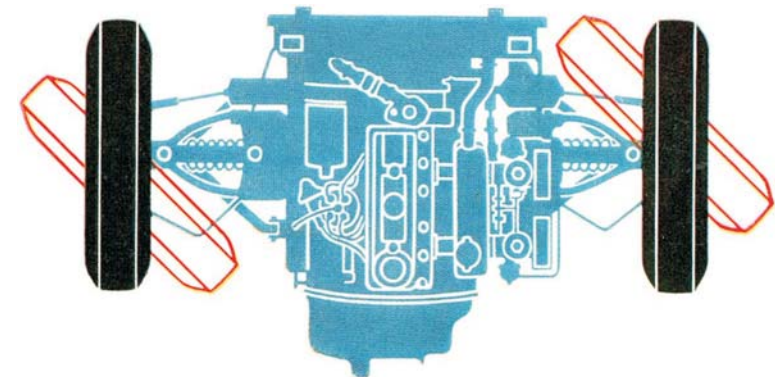
De grands freins à disque à l'avant, à l'abri de la pluie plus puissants que jamais

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 cercle de braquage de 7,3 mètres de la Spitfire se joue de la concurrence

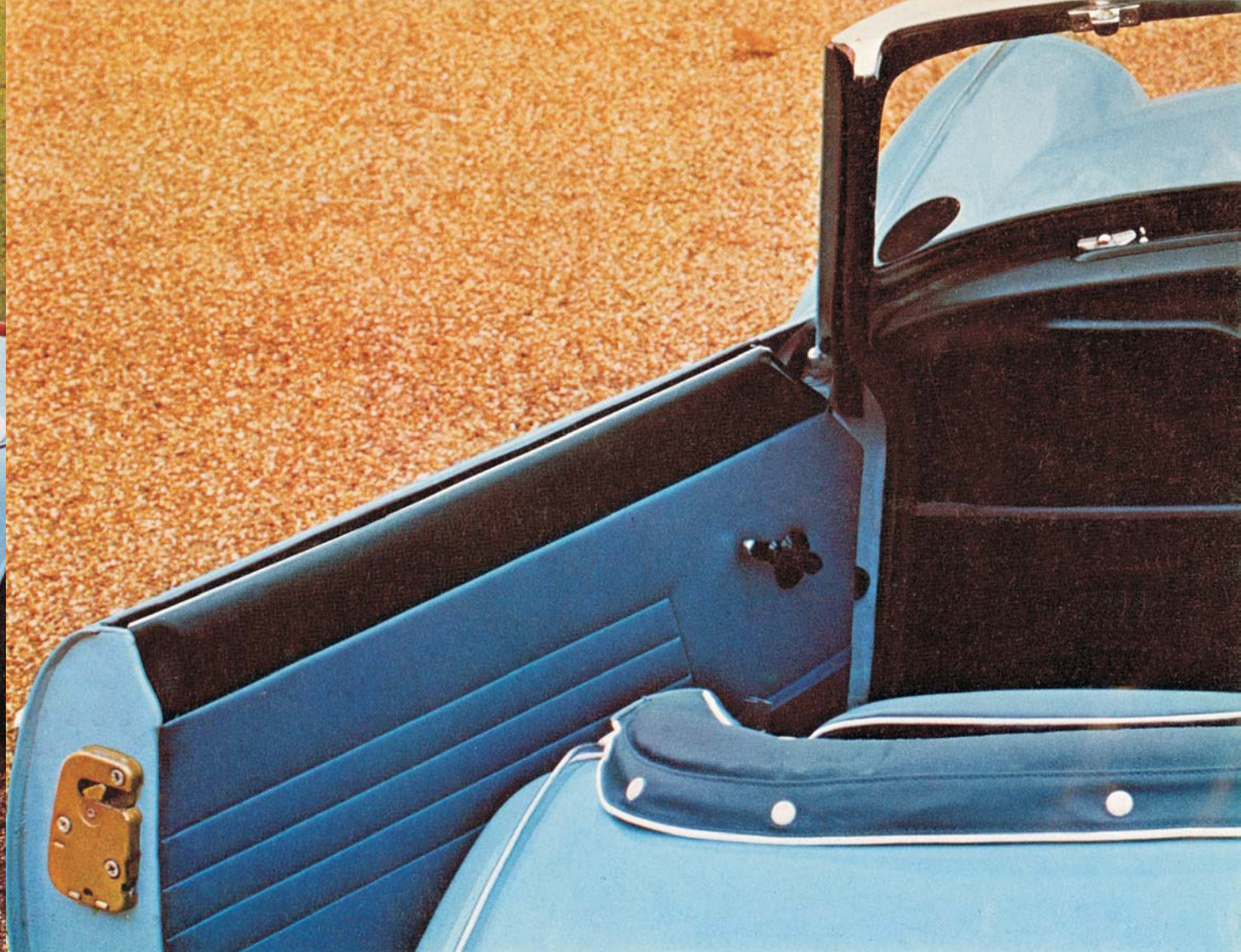
Prenez deux trottoirs espacés d'un peu plus de 7,3 mètres, c'est à dire un espace moins grand que celui occupé par deux Spitfire placées l'une devant l'autre. La Spitfire effectuera un tour complet entre les trottoirs! Ce cercle de braquage phénoménal vous permet de vous faufiler pour vous garer dans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





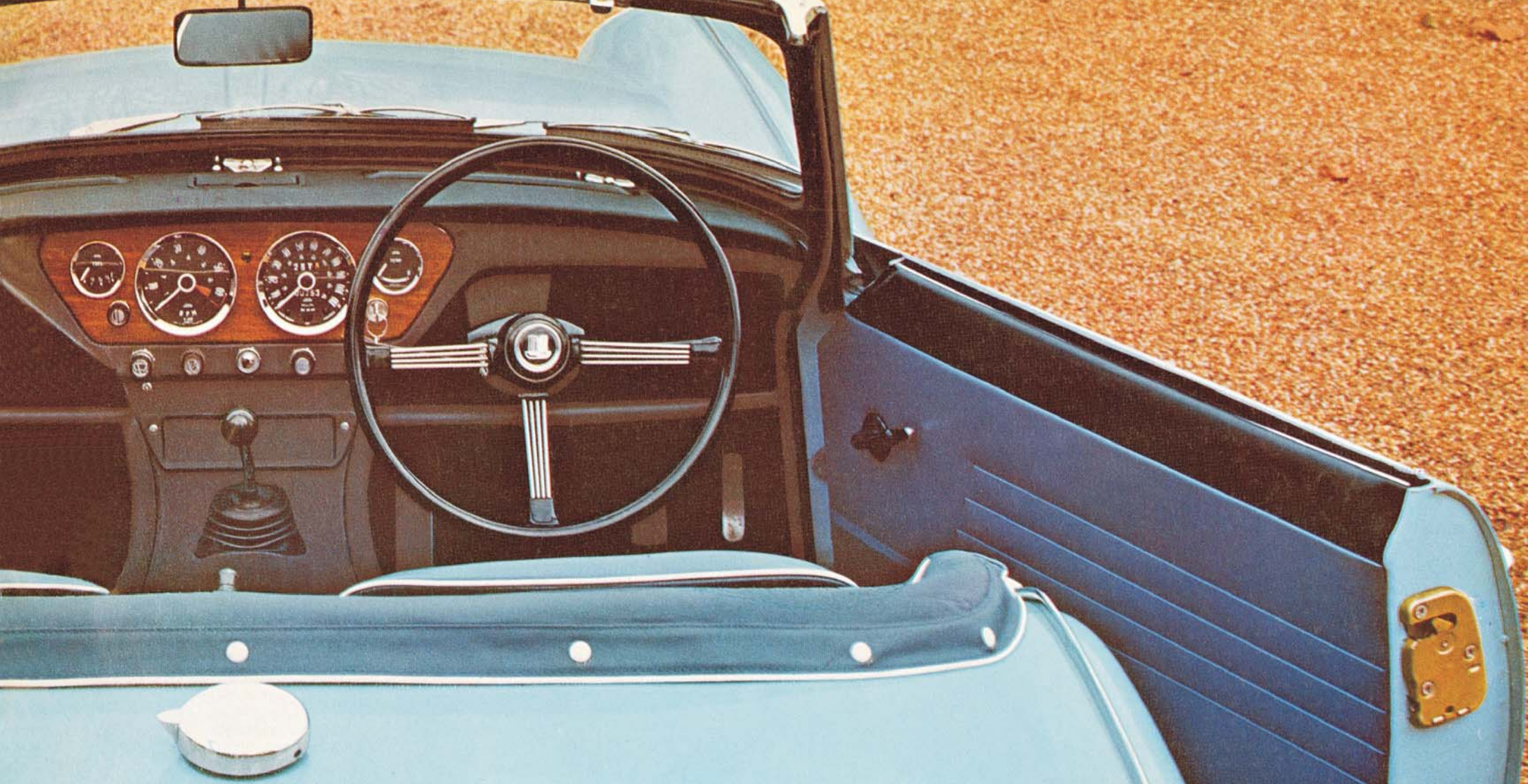
Nouvelle capote escamotable

Vous trouverez sur la Spitfire Mark 3 une capote souple 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! Se range facilement lorsqu'elle n'est pas utilisée. A noter: la lunette arrière panoramique vous donne une visibilité totale vers l'arrière.



Prenez place dans un poste de pilotage 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. 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. Court levier de changement de vitesses type sport. Toutes les commandes sont à portée de main. Glaces remontantes. Serrures de sécurité. Poignée pour passager. Compte-tours. Points d'ancrage des ceintures de sécurité. Et rembourrage généreux et doux partout où il le faut.

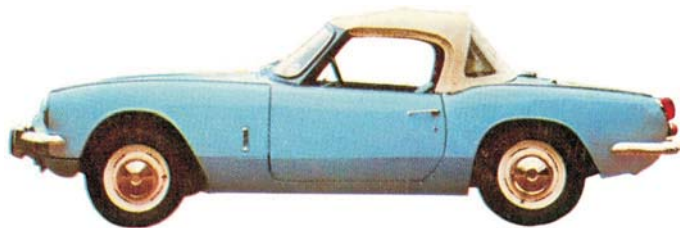


Les nouveaux raffinements de la Spitfire

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 poli, volant de direction concave de 38 cm, à trois rayons chromés.



Spécifications



CARROSSERIE: 2 portes, 2 places, type sport. Carrosserie en panneaux d'acier. Pare-brise enveloppant en verre de sécurité avec zone trempée. Portières avec charnières à l'avant et munies de serrures de sécurité. Glaces remontantes. Capote souple dépliable avec lunette arrière panoramique.

GARNITURE: Simili cuir PVC. Sièges séparés réglables qui se rabattent 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'éperons chromés avec butoirs en caoutchouc. Moulures d'aile en acier inoxydable. Couvre-moyeux chromés. Trousse à outils, manivelle et cric. Roue de rechange avec pneu. Batterie 12 volts. Tapis moulés.

ÉCLAIRAGE: Phares encastrés. Feux de position et clignotants avant intégrés. Clignotants de direction séparés à l'arrière. Feux stop, catadioptrés 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, lampes-témoins de feux de route, de pression d'huile, d'allumage et d'indicateurs de direction, tous groupés au centre du tableau de bord en noyer.

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

COMMANDES: Serrure contact d'allumage, starter, interrupteur pour les essuie-glaces, bouton pour le lave-glace, et interrupteur général d'éclairage sur le tableau de bord au-dessous des instruments. Commutateur de feux de route et de croisement et appel des phares, monté sur la colonne de direction. Levier sur la colonne de direction pour les indicateurs de direction à retour 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. Capacité du coffre à bagages 0,19 m³.

CONTENANCES

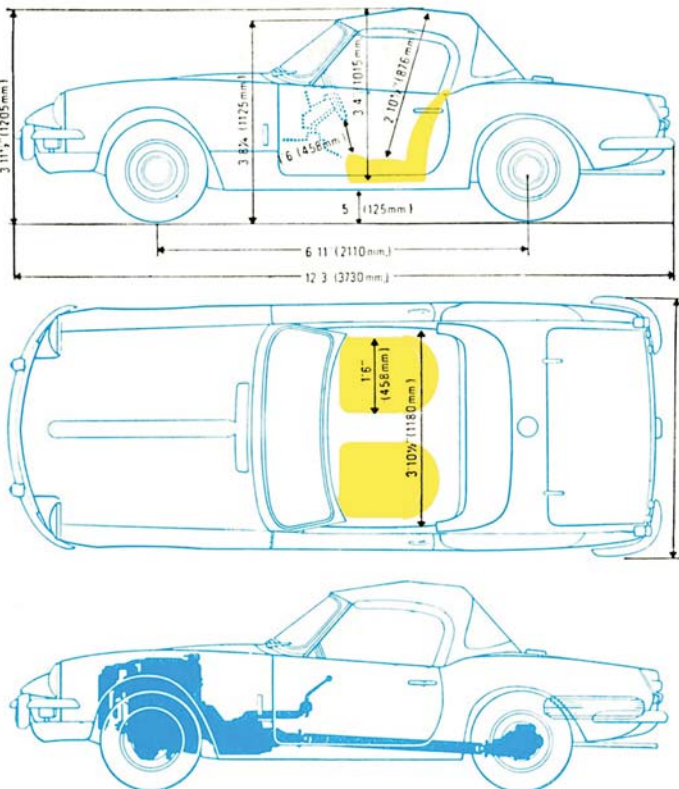
Réservoir d'essence	..	..	..	..	37,6 litres
Moteur	..	..	..	..	4,5 litres
Boîte de vitesses	..	..	..	..	0,85 litre
Pont AR	..	..	..	..	0,57 litre
Système de refroidissement	..	..	..	..	4,0 litres
Système de refroidissement avec appareil de chauffage	..	..	..	..	4,5 litres

POIDS:

A sec	..	..	..	..	712 kg.
Complet (avec essence, huile, eau etc.)	..	..	..	..	748 kg.
Poids brut	..	..	..	..	905 kg.

CHÂSSIS: Double support central en profilés en U, avec éléments latéraux.

SUSPENSION: Avant: Système de suspension indépendante. Pivots triangulaires à bagues en caoutchouc. Ressorts hélicoïdaux commandés par amortisseurs hydrauliques télescopiques et barre antiroulis. Arrière: Système indépendant 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. Vilebrequin à 3 paliers, paliers en plomb 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, type remplaçable. Carburateurs jumelés SU, modèle HS 2. Embrayage à diaphragme de 165 mm, à commande hydraulique.

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.				
Rapport du pont AR. 4,11. Engrenages coniques hypoides.				

PERFORMANCES: Moteur: 75 CV au frein à 6000 tr/mm. Couple 10,37 kgm. à 4000 tr/mm. (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
Vitesse sur route à 1000 tr/mm en prise directe	635	890	1375	2385
Vitesses maxi. permises en vitesses intermédiaires	25,35 km/h	3ème	2ème	1ère
	117,5	75,5	43,5	
		Overdrive 146,5 km/h.		

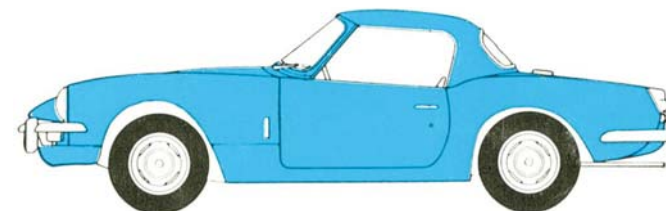
ACCELERATION:

Prise directe	Secondes
32-64 km/h	10,0
48-80 km/h	9,5
64-97 km/h	9,5
Par changement de vitesse:	
0-80 km/h	9,0
0-97 km/h	12,5
400 mètres, départ arrêté	18,5
Vitesse maxi. 160 km/h, selon les conditions de route. Décélération maximum 0,98 g. (équivalente à l'arrêt à 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: Roues à disque en acier avec couvre-moyeux chromés. Pneumatiques 5.20S-13. Voie avant 1245 mm. Voie arrière: 1220 mm.

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 toit est complètement muni d'une garniture. Ce hard top est fixé en position simplement 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 équipement 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 Stampart dans le monde entier.

