





Encore une fois la nouvelle Spitfire l'emporte

Nul doute, la Triumph Spitfire est la championne incontestée des voitures de sport favorites du public.

C'est une place qu'elle détient depuis des années, et la nouvelle Mk4 se détache en tête encore plus nettement.

Un arrière redessiné, bas et fuyant, un capot parfaitement lisse et des passages de roue évasés confèrent à la Spitfire Mk4 cette allure puissante et agressive.

Une apparence qui est digne des performances exceptionnelles dont elle fait preuve aussi bien en ligne droite que dans les virages.

Une nouvelle suspension arrière perfectionnée lui assure une tenue de route vraiment irréprochable.

Comme autres modifications, on notera des poignées de porte intérieures et extérieures encastrées, de nouvelles roues et de nouveaux enjoliveurs.

De 0 à 100, sur les 4 rapports, les reprises de la dernière née des Spitfire sont aussi brillantes que celles de la précédente en dépit d'une augmentation de poids.

Voici quelles sont ses performances réelles :

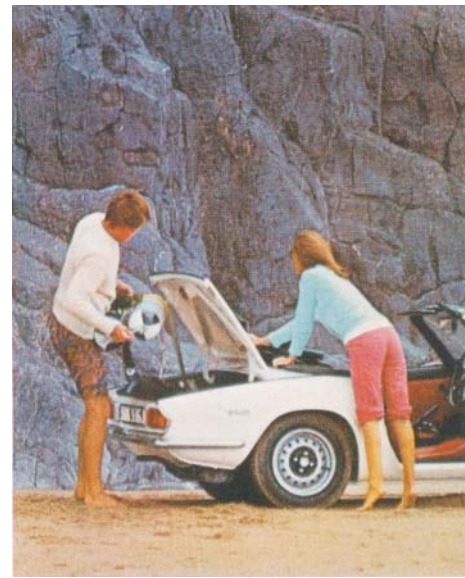
1ère -- 4ème de 0 à 80 km/h en 9 secondes, de 0 à 100 km/h en 12,5 secondes.

En quatrième de 50 à 80 km/h en 10,5 secondes, de 65 à 100 km/h en 10 secondes et de 80 à 112 km/h en 11,5 secondes.

400 mètres départ arrêté : 19,8 secondes.

Vitesse maxi : 156 km à l'heure.

Avec des performances aussi éblouissantes et une ligne aussi belle, il n'est pas étonnant que la Spitfire Mk4 soit la favorite incontestée des vrais amateurs.





Une accrocheuse . . . avec laquelle vous pouvez vous en donner a coeur joie . . .

Dans la Spitfire Mk4, c'est la joie de filer cheveux au vent, accélérateur au plancher grâce à la robustesse mécanique et à la sécurité qui ont fait le succès de Triumph.

Cahots et cassis des mauvaises routes disparaissent comme par enchantement sous la suspension à 4 roues indépendantes de la Mk4. Les virages serrés se déroulent comme un ruban de soie.

Conduire prend une nouvelle dimension. La suspension arrière indépendante comporte un ressort à pivot central qui, grâce au renforcement de la barre anti-roulis, réduit considérablement les risques de "tête-à-queue".

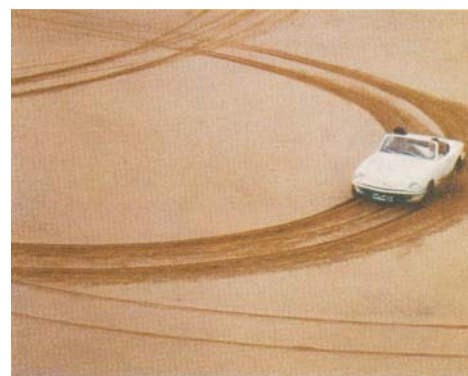
Sous le capot se cache un moteur de 1300 cm³ vraiment remarquable. Il développe une imposante puissance au frein de 63 cv, et permet à la Spitfire d'atteindre environ 160 km à l'heure.

Que vous vous faufiliez dans les rues encombrées ou que vous fonciez sur l'autoroute à la vitesse maximale, le moteur imperturbable continue de tourner avec souplesse et régularité, sans le moindre effort. Et maintenant que la première vitesse est synchronisée, la conduite est facile et décontractée.

Un diamètre de braquage incroyable de 7,3 mètres (qui vous vaudra des points dans les rallyes) vous permet de vous garer dans les recoins les plus petits et d'en sortir tout aussi aisément.

Les panneaux séparés qui constituent la caisse de la Mk4 sont d'abord soudés ensemble puis boulonnés sur le châssis - qui est en poutrelles d'acier renforcées, et est doté à l'avant d'une barre anti-roulis ultra-résistante.

A l'avant, des freins à disques de 228 mm qui ignorent le "fading", et réagissent à la moindre sollicitation de la pédale. En "Spitfire", on peut donc vraiment appuyer sur le "champignon" en toute confiance.









Au soleil ou sous la pluie, toujours les joies du volant

Installez-vous dans le cockpit et calez-vous bien dans les sièges – en route pour le soleil.

Si vous démarrez sous la pluie, la capote parfaitement ajustée veille à votre confort. La lunette arrière enveloppante vous assure une visibilité totale à l'arrière et avec sa fermeture à glissière, elle vous permet de régler la ventilation à votre gré.

Une métamorphose rapide ajoute aux joies du volant les joies du soleil. Vous pouvez rabattre la capote en quelques minutes – d'une seule main.

Sur le nouveau tableau de bord, tout noir, les instruments se voient comme en plein jour. Toutes les commandes sont à portée de la main avec un volant de 380 mm à branches plates. Sous vos pieds, un tapis moelleux va d'une portière à l'autre. La colonne de direction est réglable et télescopique en cas de choc violent. Les serrures résistent aux chocs les plus violents. Les sièges baquets sont verrouillables.

Pour son prix, la Spitfire Mk4 est la voiture la plus sensationnelle de toutes celles qu'on rencontre sur les routes. Vous pouvez choisir entre capote ou hardtop, ou les deux. Qu'il pleuve ou qu'il fasse beau, elle vous procurera des joies sans égales et vous en aurez plus pour votre argent.



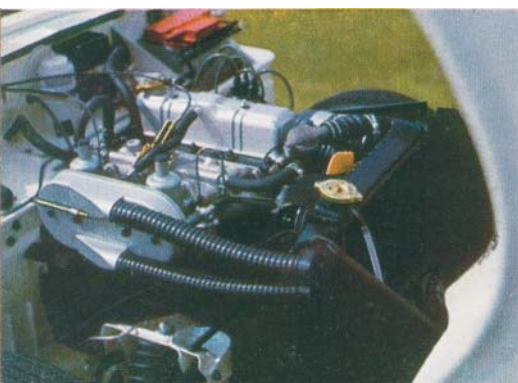
Specifications



Voiture de sport 2 portes, 2 glaces, 2 places, disponible avec capote ou hardtop amovible ou les deux. Caisse en panneaux d'acier sur châssis séparé. Capot articulé sur l'avant. Portières à charnières sur l'avant avec serrures résistant aux chocs violents et glaces latérales en verre sécurit trempé. Pare-brise incurvé (en verre sécurit trempé) sur une large zone. Le hardtop comporte une lunette arrière en verre sécurit trempé et des glaces de custode anti-courants d'air articulées sur l'avant. La capote rabattable comporte des glaces de custode fixes et une lunette arrière à fermeture à glissière partiellement amovible.

Équipement général (intérieur). Rétroviseur orientable avec support éjectable en cas de chocs. Pare-soleil à déformation élastique avec miroir de courtoisie. Cendrier dans la partie supérieure de la planche de bord. Planche de bord noire mate capitonnée, de même que la tablette fourre-tout, lampe d'éclairage du cockpit commandée par des interrupteurs placés sur les deux portes. 2 tirettes de porte encastrées.

Équipement général (extérieur). Pare-chocs avant et arrière chromés enveloppants avec butoirs garnis de plastique à l'avant. Calandre en plastique. Avertisseur deux tons. Essuie-glaces électriques jumelés à deux vitesses et à rappel automatique.



Lave-glaces jumelés à commande manuelle. Moulures de finition sur l'aile arrière en plastique noir avec encadrement chromé du coffre à bagages. Enjoliveurs de roues en plastique noir avec écrous à chapeau chromés. Roue de secours et pneus logés dans le plancher du coffre arrière à bagages, avec trousse à outils, vilebrequin à roues et cric.

Commandes conçues et groupées pour faciliter les manoeuvres. Sur le tableau de bord se trouvent un bouton de commande combiné pour les essuie-glaces et lave-glace, et un bouton de starter séparé. Un commutateur à bascule commande les phares et feux de stationnement et l'éclairage de bord. La commande de l'avertisseur se trouve sur le moyeu du volant. Deux manettes sont montées sur la colonne de direction, celle de gauche pour les appels de phares et pour le passage en code et celle de droite, pour les clignotants à rappel automatique. Commutateur combiné pour les accessoires, le contact et le démarreur; le dispositif de verrouillage de la colonne de direction situé sur la colonne de direction sous la tablette est actionné par la clé de contact. La clé ne peut être retirée du commutateur combiné que l'orsque le dispositif antivol de la colonne de direction est en position verrouillée.

Chauffage et ventilation. Un système puissant de chauffage/desembuage alimente l'habitacle en air venant de l'extérieur, à la température requise, et peut le diriger sur le pare-brise pour le desembuage et le dégivrage. Les commandes permettent de sélectionner indépendamment la température de l'air et sa répartition — une soufflerie 2 vitesses peut augmenter le débit d'air.

Instruments sur tableau de bord anti-éblouissant, bien groupés en face du conducteur et comportant: un compteur de vitesse étalonné en miles et en kilomètres, comprenant totalisateur et compteur journalier, ainsi que témoins de projecteurs de route, de contact et de pression d'huile. Compte-tours. Indicateur de température d'eau. Jauge d'essence. Témoin de clignotants. **Garnitures** en simili cuir expansé de qualité supérieure. Moquette moulée avec tapis en caoutchouc pour le conducteur. Le

hardtop comporte une garniture de pavillon en simili cuir lavable. Deux sièges avant séparés réglables d'avant en arrière au moyen d'une poignée de commande très accessible. Les deux sièges sont fermement maintenus par des cliquets auto-verrouillables et se dégageant rapidement; les sièges se rabattent vers l'avant pour permettre d'accéder au coffre à bagages arrière. Points de fixation pour ceintures de sécurité pour deux sièges.

Dimensions

Longueur	3786 mm
Largeur	1488 mm
Hauteur totale de la voiture (prise au sommet du pare-brise)	1125 mm
Empattement	2110 mm
Voie Avant	1245 mm
Arrière	1220 mm
Garde au sol (chargée)	127 mm
Diamètre de braquage	7,3 m
Poids à vide	734 kgs
Poids total en charge	1011 kgs

Capacités

Réservoir à essence	37,6 litres
Carter moteur	4 litres
Boîte de vitesses	0,85 litre
Pont arrière	0,57 litre
Circuit de refroidissement avec chauffage	4,5 litres
Chauffage	0,57 litre

Pneus

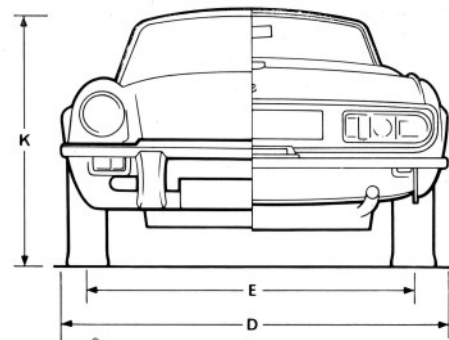
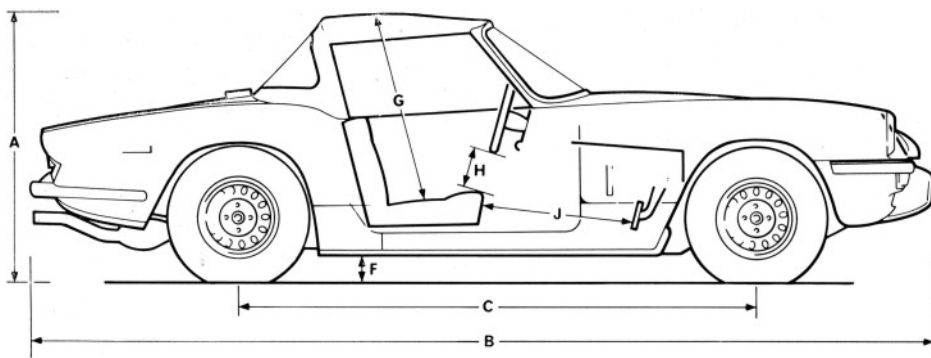
145 SR — 13
à carcasse radiale

Coffre a bagages

Contenance	0,20 m
------------	--------

Moteur

Nombre de cylindres	4
Alésage	73,7 mm
Course	76 mm
Surface des pistons	171 cm
Cylindrée	1296 cm
Taux de compression	9:1
Puissance maxi	75 cv nets à 6.000 tr/mn
Couple maxi	9,64 kgm à 3.500 tr/mn

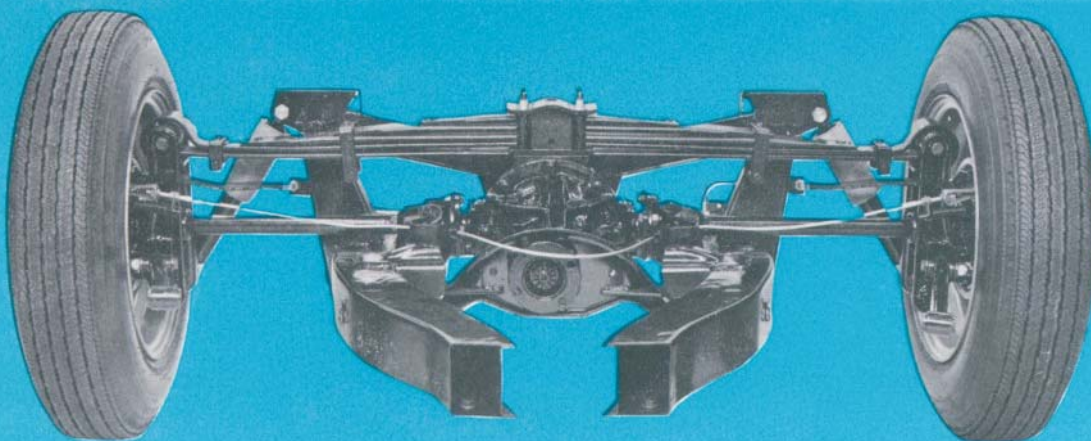


DIMENSIONS

A Hauteur hors tout (capote relevée)	1205 mm
B Longueur hors tout	3786 mm
C Empattement	2110 mm
D Largeur hors tout	1488 mm

E Voie - Avant	1245 mm
Arrière	1220 mm
F Garde au sol	127 mm
G Hauteur entre coussin et plafond	890 mm
H Distance entre volant et siège	178 mm

J Distance du siège à la pédale d'embrayage - Maxi	1055 mm
Mini	902 mm
K Hauteur jusqu'au sommet du pare-brise	1125 mm



Performances (Accélération)

Rapport de vitesse	Gamme	Temps
Quatrième	48-80	10,5 secondes
Quatrième	64-96	10 secondes
En passant les vitesses	0-80	9 secondes
En passant les vitesses	0-96	12,5 secondes

Vitesse maxi

156 km/heure suivant conditions.

Vitesse sur route à 1000 tr/min en quatrième 27 km/H

Vitesse sur route à une vitesse linéaire de piston de 762 m/mn en quatrième : 134,5 km/H

Transmission

Embrayage de 165 mm, monodisque à sec, du type à diaphragme. Mécanisme de débrayage hydraulique.

Boîte de vitesses : 4 vitesses avant et 1 vitesse arrière. Toutes les vitesses avant sont synchronisées. Engrenages hélicoïdaux silencieux. Levier de commande à distance monté en position centrale derrière la boîte de vitesses.

Circuit d'alimentation

Réservoir à l'arrière.

Pompe mécanique à diaphragme.

Carbureteurs : 2 carbureteurs horizontaux S.U. HS2.

Circuit de refroidissement

Eau : sous pression, circuit "à récupération" comportant un réservoir de trop-plein. Circulation : au moyen d'une pompe à rotor. Bébit réglé par thermostat.

Ventilateur : en polypropylène, 7 pales de 29 cm de diamètre. Courroie trapézoïdale.

Suspension

Avant : Indépendante à double triangle séparé dont les articulations sont par bague en caoutchouc et pivot inférieure à pas de vis breveté auto lubrifié.

Ressorts hélicoïdaux commandés par des amortisseurs hydrauliques de type télescopique à action directe. Roulements à rouleaux coniques dans les moyeux. Barre anti-roulis.

Arrière : indépendante du type à essieu oscillant

avec ressort à lames transversal pivotant au centre et bras tirés. Amortisseurs hydrauliques de type télescopique à action directe. Roulement à billes et à aiguilles dans les moyeux.

Roues

Du type à disque en acier, jantes 4 1/2 J. Enjoliveur de roues en poly-carbonate.

Direction

Du type à crémaillère. Volant à trois branches de 381 mm de diamètre avec cerclé et moyeu rembourrés. 33/4 tours de butée à butée. Colonne de direction rétractable - dispositif antivol.

Freins

Avant : du type à disques et étriers - disques de 229 mm de diamètre.

Arrière : du type à tambour - 178 mm de diam. x 32 mm de large. Segment primaire et segment secondaire.

Surface de freinage à l'avant 967 cm²

Surface de freinage à l'arrière 355 cm²

Surface totale de freinage 1322 cm²

Équipement Électrique

Batterie 12 V 40 A/Heure - durée de décharge de 20 Heures. Située sous le capot, Mise à la masse négative. Bobine Lucas 16 C 6. utilisée conjointement avec bobine à résistance ballast. Allumeur A.C. - Delco avec avance automatique centrifuge et à dépression. Alternateur Lucas 15 ACR de type ventilé. Débit 318 W - Courroie trapézoïdale. Démarreur Lucas M 35 du type à inertie.

Suppléments

Modèle décapotable/hard top/Overdrive.

Facultatifs

Pneus Dunlop SP.

CONDITIONS DE VENTE

Le Groupe Standard-Triumph se réserve le droit de modifier le prix au départ de l'Usine de toutes ses productions, à tout moment, et toutes les marchandises sont facturées en nos Usines au prix départ Usine en vigueur le jour de la livraison.

Le constructeur se réserve le droit d'effectuer à la vente de tout véhicule et avant la livraison, sans préavis, toute modification ou tout changement des spécifications du modèle et de l'équipement décrits

dans sa documentation. Les données techniques et autres renseignements figurant dans la présente documentation proviennent de sources sûres et bien qu'ils visent à donner une description précise du véhicule et de ses possibilités, leur exactitude n'est pas garantie et le Constructeur décline toute responsabilité en ce qui concerne toute erreur ou omission.

NOTE SPECIALE : Les spécifications renfermées dans la présente documentation s'appliquent aux voitures produites pour le Royaume-Uni. Il se peut que certains détails diffèrent sur les modèles d'exportation pour répondre aux conditions locales ou aux règlements en vigueur. Veuillez bien vérifier auprès de votre concessionnaire. Les présentes spécifications ne s'appliquent pas à l'Amérique du Nord et en particulier au continent des Etats-Unis, ni à leurs Etats ou territoires d'Outre-Mer.

Tous les véhicules et pièces de rechange Stanpart bénéficient de la garantie de la Société. SERVICE STANPART DANS LE MONDE ENTIER.



Printed in England

441/371/FR.



