

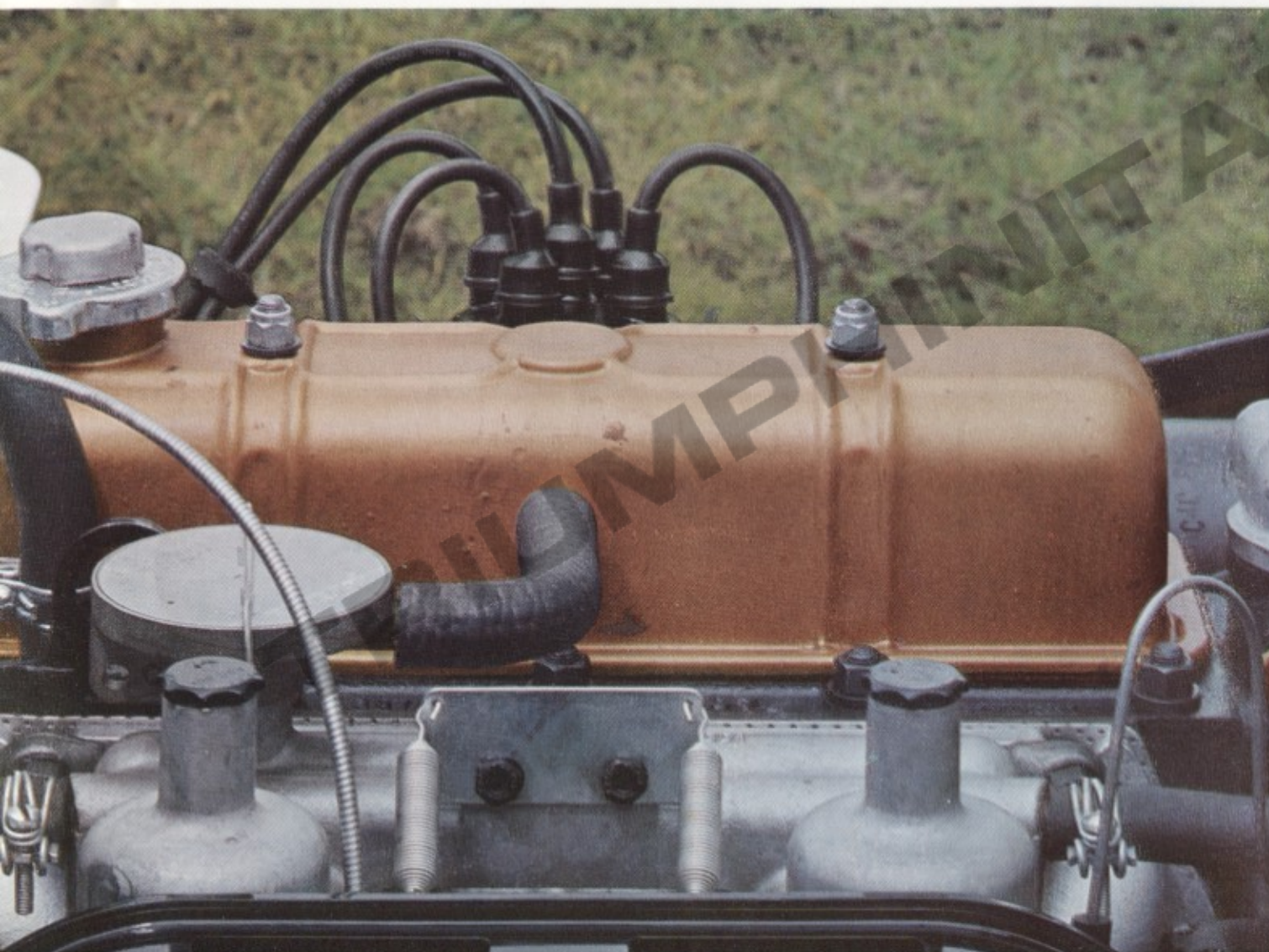
# TRIUMPH SPITFIRE Mk 3







Col nuovo motore da 1300, la Spitfire entra a far parte della classe di vetture da 160 km/h



La linea è rimasta la stessa: aerodinamica. Così pure la tenuta di strada, eccellente e supercollaudata nei rally. Ma sotto il cofano, incernierato davanti, è stato piazzato un nuovo, più potente motore. Facilmente accessibile come il suo predecessore, ma di potenza aumentata del 12%: cilindrata totale 1296 c.c. sviluppante 75 poderosi HP. Ripresa ed accelerazione con partenza da fermo con l'uso del cambio possono figurare degnamente al cospetto di vetture da 2 e tre litri di maggior prezzo. La velocità massima è di 160 km/h.

#### Prestazioni eccellenti — sicurezza di guida

Con il traffico in tutte le reti stradali in continuo aumento, nello studio di un nuovo motore debbono venir tenuti presenti due fattori di somma importanza agli effetti della sicurezza.

(1) Le prestazioni del motore debbono essere dolci, che non affatichino il pilota e non riducano i suoi riflessi.

(2) La ripresa deve essere rapida, specie nell'intervallo 65-110 km/h.

Il motore della Spitfire Mark 3 possiede queste due caratteristiche in misura notevole. Le sue prestazioni sono brillanti ma dolci anche quando la vettura viaggia a velocità massime sulle autostrade. Questa dolcezza permette al pilota di rilassarsi e conseguentemente di concentrarsi maggiormente nella guida. Si viaggia in confort, si arriva alla meta freschi e soprattutto "sani e salvi".

L'ottimo rapporto potenza-peso significa anche che la Spitfire Mark 3 possiede abbondanti riserve di potenza che le permettono sorpassi rapidi e sicuri. Qui di seguito vengono riportati i dati salienti relativi alle prestazioni:

#### Accelerazione con l'uso del cambio e partenza da fermo:-

0-80 km/h	9,0 sec.
0-95 km/h	12,5 sec.

#### Ripresa in quarta:-

M/h	Km/h	Tempo
20-40	32-64	10 sec.
30-50	48-80	9,5 sec.
40-60	64-95	9,5 sec.

400 m. con partenza da fermo 18,5 sec.



CONCESSIONARIO  
OFFICINA AL SANTO

ESPOSIZIONE: Via G. Bruno - Tel. 39158

ASSISTENZA A RICAMBI: Via P. Bembo - T. 28464

35100 PADOVA

## Frontale di nuova linea

Alla Spitfire Mk. 3 è rimasta in eredità la lussuosa ed elegante carrozzeria Michelotti. Ritocchi sapienti hanno conferito però un aspetto diverso al suo frontale. Questa "plastica facciale" non è affatto una trovata pubblicitaria: la diversa sistemazione del paraurti anteriore è stata

dettata da ragioni di sicurezza. Sui rostri sono stati applicati inserti di gomma solida. Altre innovazioni sono rappresentate dalla nuova capote di operazione assai semplice e pratica e dalla incorporazione degli indicatori di direzione anteriori nei fanalini delle luci di parcheggio.





## Telaio a due travi centrali in acciaio, sospensioni a ruote indipendenti: ecco i segreti della forza e della stabilità della Spitfire

Il telaio della Spitfire consta di due travi centrali in acciaio rinforzate per tutta la loro lunghezza da elementi trasversali pure in acciaio. Talmente robusta e salda è questa ossatura di fondazione che su di essa si può costruire un camion di dimensioni e portate notevoli. I pannelli che formano la carrozzeria della Spitfire vengono dapprima saldati e bullonati e l'insieme viene poi bullonato direttamente al telaio.

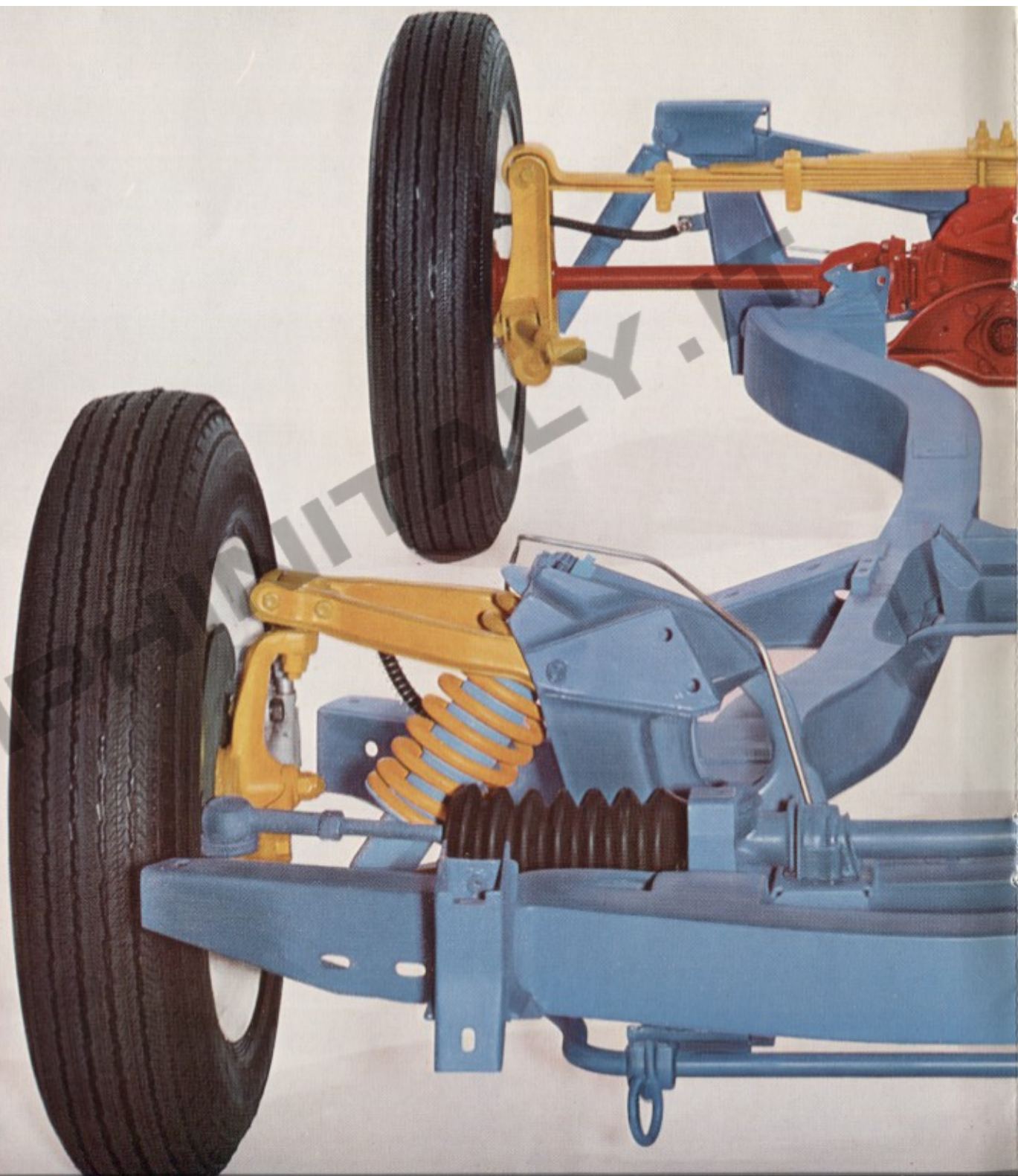
Le sospensioni a 4 ruote indipendenti attutiscono gli urti . . . allargano le curve ed abbarbicano la vettura al terreno

È proprio quando i fondi stradali si presentano accidentati che le sospensioni rivelano la loro vera fisionomia! Laddove vetture di minor robustezza e tenuta di strada sobbalzano, vengono sbalottate a destra ed a manca, la Spitfire, grazie alle sue ruote indipendenti ed al suo sistema di molleggio, si mantiene in perfetto equilibrio "domando" le asperità del terreno. Le curve possono venir eseguite con destrezza e precisione. Le più strette, le più difficili rappresentano il pane quotidiano della Spitfire!



### Super-collaudata a Le Mans

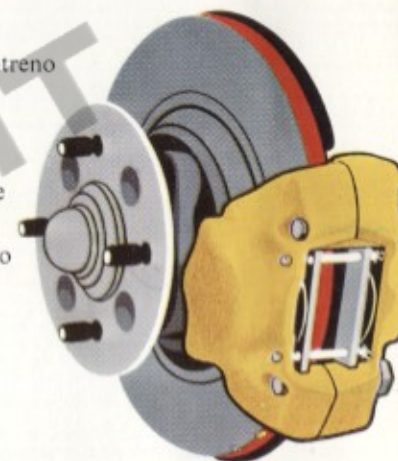
Nel 1965 a Le Mans, una Spitfire percorse in 24 ore 3650 km. alla velocità media di 153 km/h classificandosi prima nella classifica delle vetture della sua classe. Al secondo posto si piazzò un'altra Spitfire. Negli ultimi anni le Spitfire hanno riportato una lunga collana di successi, notevoli quelli riportati nel Tour de France, nel rally di Ginevra ed in quello massacrante di Monte Carlo.





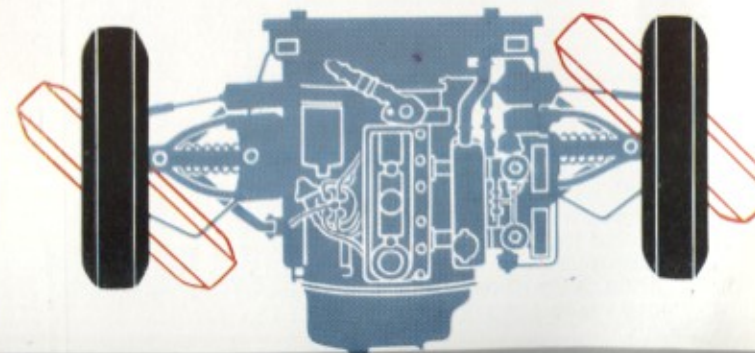
## Enormi freni a disco anteriori più potenti che mai

I freni a disco applicati all'avantreno della Spitfire si sono di già guadagnati larga fama per la notevole efficienza frenante. Ciononostante, il diametro delle pinze è stato aumentato: essi non sono soggetti a fading, sono autoregolabili e non risentono degli effetti della pioggia.



## Il diametro di sterzata della Spitfire (m. 7,3) permette nelle competizioni di eseguire cerchi perfetti

Prendete due marciapiedi paralleli a distanza tra di loro di m. 7,3 (In tale spazio non potrebbero venir parcheggiate due Spitfire muso contro coda). In questo spazio la Spitfire è capace di descrivere un cerchio perfetto! Questa capacità di sterzata permette di svincolarsi senza danni e sofferenze dalle più precarie posizioni di parcheggio. Inoltre, per i partecipanti ai rally, è garanzia di punti preziosi per la classifica.

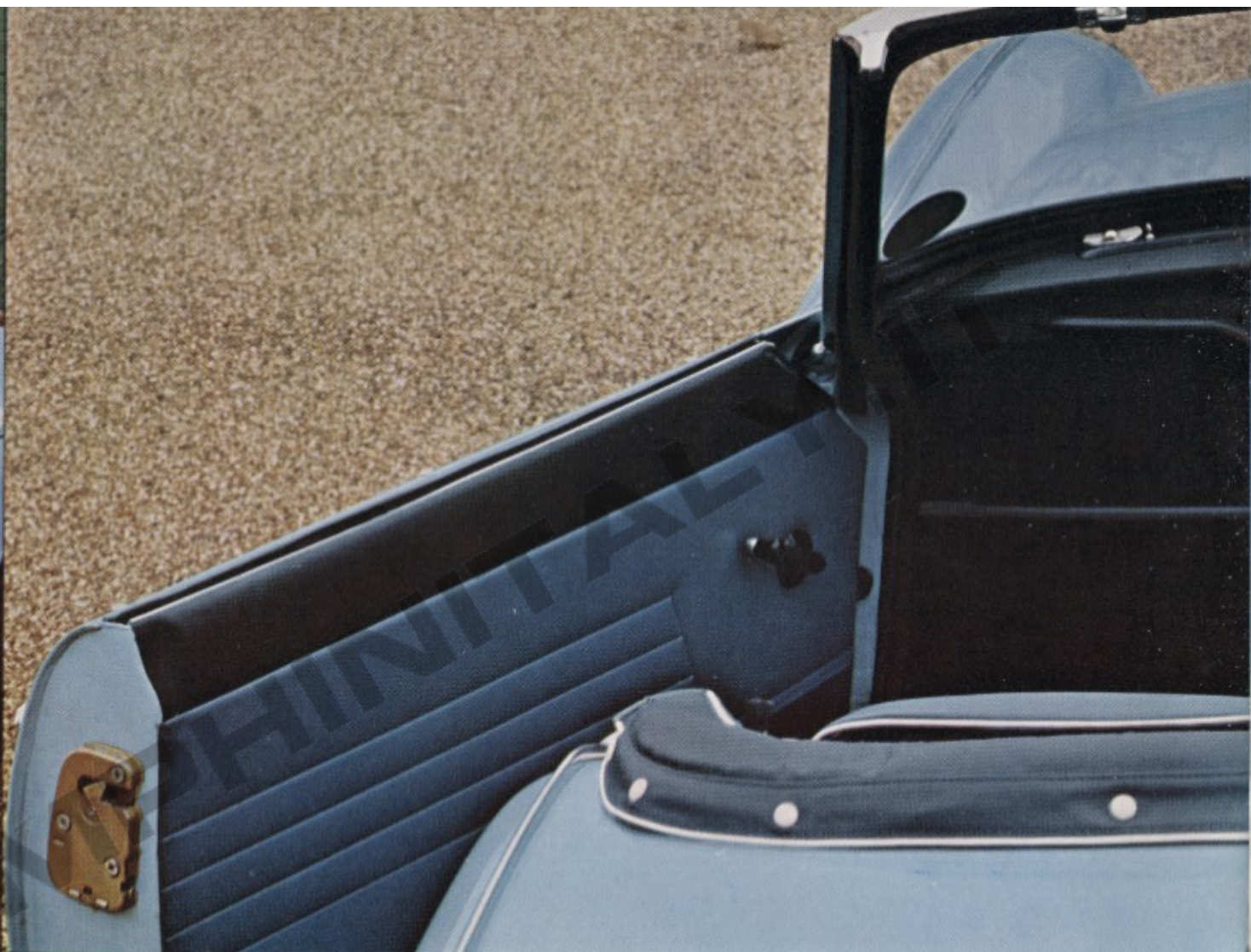






## Nuova capote ripiegabile

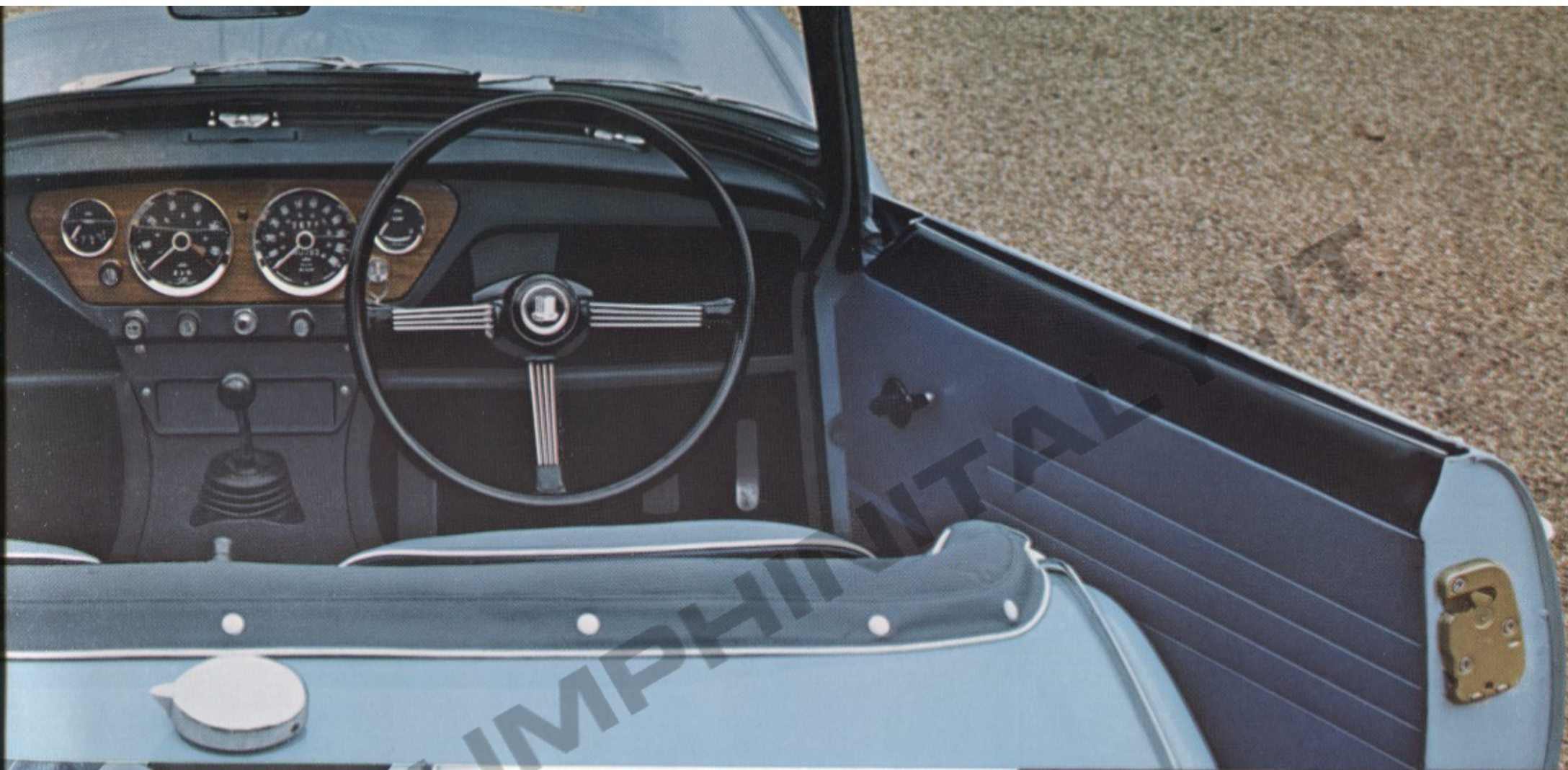
La Spitfire Mk. 3 è stata dotata di una nuova capote ripiegabile in materiale soffice, confortevole ed impermeabile come la prima, ma di operazione assai più facile e pratica. Essa infatti può venir tirata su da una sola persona in *meno* di un minuto. Quando non viene usata essa può venir ripiegata e riposta in un compartimento dove non causa ostruzioni. Notevole l'ampio lunotto posteriore che assicura una perfetta visibilità.



## Abitacolo raffinato e completo

L'abitacolo della Spitfire è come un salottino: raffinato e completo. Tra l'arredamento si notano: sedili a poltroncina muniti di dispositivi di bloccaggio; piantone di guida regolabile che si schiaccia lungo il suo asse in caso di violenti impatti; tappeti di velluto; capote perfetta che impedisce il formarsi di correnti d'aria; leva di comando del cambio sportiva; strumentazione in posizione vantaggiosa ed a portata di mano; finestrini ascendenti; serrature di sicurezza che non si aprono in caso di sinistri; maniglia d'appiglio per il passeggero; strumentazione da vettura sport; punti d'ancoraggio per le cinture di sicurezza ed imbottiture ad iosa in tutti





## Cosa c'è di nuovo nella Spitfire 3

Possedere una Spitfire Mark 3 vuol dire guidare una vettura sport completa di tutti gli accessori che permettano una guida sicura. Esempio classico: due luci di retromarcia. Inoltre, queste nuove raffinatezze si trovano sulla Spitfire 3: cruscotto impiallacciato, volante a calice (diam. cm. 38) a tre razze con nervature in cromo.





# Specificazione



**CARROZZERIA.** Tipo sportivo a due posti e due porte. A pannelli d'acciaio. Parabrezza curvo di cristallo di sicurezza con zona temprata. Portiere a cardini anteriori con serrature di sicurezza. Finestrini muovibili a manovella. Capote soffice smontabile con finestrino posteriore di tipo panoramico.

**TAPPEZZERIA** di cuoio artificiale PVC. Due sedili separati, ribaltabili in avanti per facilitare accesso alla parte posteriore.

**EQUIPAGGIAMENTO GENERALE.** Specchio retrovisore. Maniglia imbottita di appiglio per il passeggero. Ceneriera. Punti d'ancoraggio per le cinture di sicurezza. Tergicristallo gemelli a ritorno automatico. Lavacristallo. Trombe gemelle. Paraurti anteriore munito di rostri cromati con inserti di gomma massiccia. Modanature di acciaio inossidabile per i parafranghi. Coperchi dei mozzi cromati. Borsa attrezzi, girabecchino e cricco. Ruota di scorta con pneumatico. Batteria da 12 Volt. Tappeti sagomati.

**ILLUMINAZIONE E FARI.** Fari incassati a gruppi ermetici con lampadine pre-infocate. Fanali di parcheggio anteriori integrali con lampeggiatori. Fanali posteriori integrali con fanali d'arresto e riflettori. Due luci di retromarcia. Fanale d'illuminazione targa.

**STRUMENTI.** Tachimetro, contagiri, indicatore temperatura, indicatore carburante, luci spia per fari, pressione d'olio, accensione e indicatori senso di marcia.

**STERZO.** Tipo a cremagliera e pignone. Volante a calice di 3 razze (diam. di 38 cm.) con regolazione telescopica fino a 101 mm. Diametro di sterzata 7,3 m.

**COMMANDI.** Chiave d'accensione, tirante per valvola d'aria, interruttore tergicristallo, pulsante lavacristallo, interruttore principale d'illuminazione nel cruscotto sotto gli strumenti. Selettore dei fari mediante leva sulla colonna dello sterzo, con interruttore per fari abbaglianti. Indicatori di direzione a spegnimento automatico azionati da leva sulla colonna dello sterzo. Pulsante nel centro del volante.

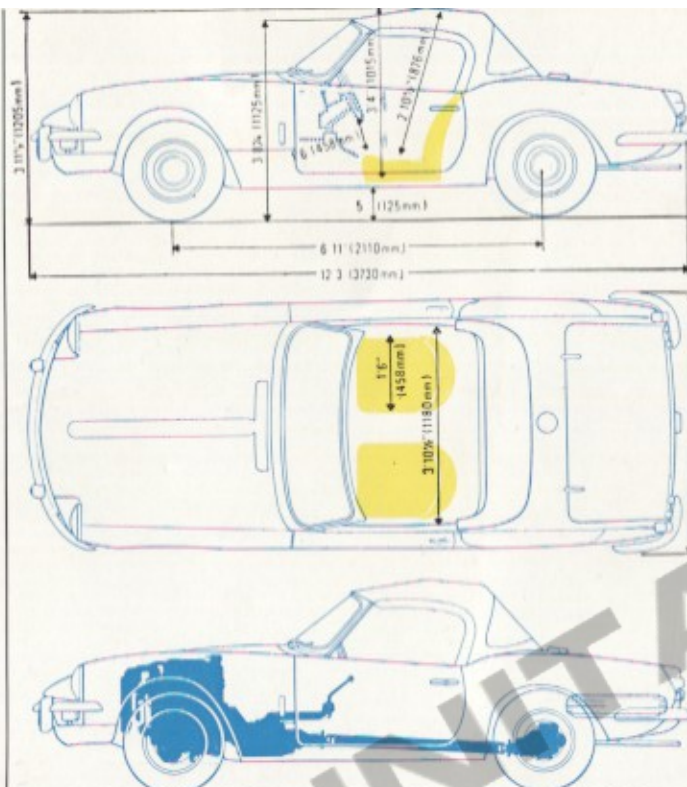
**VANO BAGAGLIO E PACCHI.** Grande portabagagli con serratura. Ripostiglio per pacchi sotto la plancia. Anche un ripiano per pacchi dietro i sedili. Capacità del portabagagliaio 0,19 mc.

CAPACITÀ	
Serbatoio benzina	37,6 litri
Motore	4,5 litri
Scatola cambio	0,85 litro
Ponte posteriore	0,57 litro
Impianto di raffreddamento	4,0 litri
Impianto di raffreddamento con riscaldatore	4,5 litri

PESO	
A secco	712 kg.
Completo (compresi benzina, olio, acqua ecc.)	748 kg.
Peso lordo	905 kg.

**TELAIO** a doppia struttura con profilati ad U e intelaiatura di sostegno.

**SOSPENSIONE.** Anteriore: Sistema indipendente. Perni a forcella con bussola di gomma. Molle elicoidali comandate da ammortizzatori idraulici telescopici con barra di antirullo. Posteriore: Sistema indipendente ad assale oscillante, balestra trasversale ed aste a raggio.



**MOTORE.** A 4 cilindri, cilindrata 1296 c.c., alesaggio 73,7 mm, corsa 76 mm. Rapporto di compressione 9:1. Stantuffi di lega d'alluminio. Valvole in testa con comando ad asta. Albero a manovella con tre cuscinetti di indio piombo. Ventilatore d'acciaio da 308 mm a 2 pale. Lubrificazione sotto pressione dalla coppa ai cuscinetti principali, alle teste di bielle ed a tutti i cuscinetti dell'albero a camme. Filtro dell'olio a pieno flusso. Carburatori gemelli SU tipo HS 2. Frizione idraulica da 165 mm, tipo diaframma.

**SCATOLA CAMBIO.** Quattro marce avanti ed una di retromarcia. 2a, 3a e 4a sincronizzate. Ingranaggi elicoidali silenziosi.

	4a	3a	2a	1a e retromarcia
Rapporti	1	1,39	2,16	3,75
Rapporti totali	4,11	5,73	8,87	15,40

Albero di propulsione con cuscinetti ad aghi.  
Rapporto di ponte posteriore 4,11. Ingranaggi conici ipoidi.

**PRESTAZIONI.** Motore: 75 CV effettivi a 6000 giri/min. Coppia 10,37 kgm. a 4000 giri/min. (equivalente ad una pressione effettiva media di 10,12 kg/cmq.).

	4a	3a	2a	1a
Giri del motore a 16 km/ora	635	890	1375	2385
Velocità stradale a 1000 giri/min. in 4a	25,35 km/ora.			
Velocità massima permissibile in marce intermedie (km/ora)	117,5	75,5	43,5	
Overdrive		146,5 km/ora.		

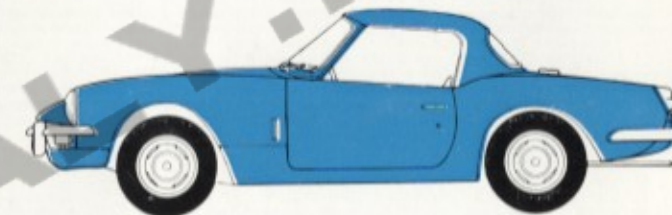
RIPRESA	
In quarta:	sec.
32-64 km/h	10,0
48-80 km/h	9,5
64-97 km/h	9,5
In funzione della marce:	
0-80 km/h	9,0
0-97 km/h	12,5
Da fermo sulla base di 400 m	18,5
Velocità massima 160 km/h a seconda delle condizioni.	
Decelerazione massima 0,98 g (equivalente a distanza d'arresto	

**FRENI.** Anteriori: Freni a disco dia. 228 mm. Posteriori: Freni a tamburo 178 mm x 32 mm, ganascia avvolgente e ganascia svolgente. Azionamento a pedale (idraulico) per le 4 ruote, freno a mano (meccanico) per le freni posteriori. Superficie totale di frenatura 1284 cmq.

**RUOTE E CARREGGIATA.** Dischi d'acciaio con coperchi di mozzi cromati. Gomme nylon senza camere d'aria, 5,20S-13. Carreggiata anteriore 1245 mm. Carreggiata posteriore 1220 mm.

**ACCESSORI FACOLTATIVI A PREZZO EXTRA.** Overdrive. Impianto di riscaldamento e di disappannamento. Copertura tonneau. Gomme a pareti bianche. Ruote a raggi. Visiere parasole. Gomme S.P.

**HARD TOP FACOLTATIVO.** Per una modica somma extra può venir fornito un hard top asportabile. Oltre ad essere impermeabile è rivestito internamente e dotato di ampio lunotto posteriore panoramico. Esso viene fissato in posizione mediante sei bulloni direttamente sulla capote ripiegata. Viene costruito in acciaio.



## CONDIZIONI DI VENDITA

Il Gruppo Standard-Triumph si riserva la facoltà di variare in qualsiasi momento il prezzo per resa in fabbrica di qualsiasi prodotto da esso fabbricato e tutta la merce viene fatturata dalla fabbrica al prezzo per resa in fabbrica vigente il giorno della consegna. Il fabbricante si riserva inoltre la facoltà, allorché vende qualsiasi veicolo, di introdurre prima della sua consegna, e senza preavviso, alterazioni e modificazioni nei dati tecnici, nella costruzione e nell'equipaggiamento quali indicati nelle sue varie pubblicazioni. I dati tecnici e le altre informazioni contenute in questa pubblicazione sono stati ottenuti da fonti autorevoli e sebbene si ritiene che essi diano una descrizione giusta del veicolo e delle sue possibilità, non se ne garantisce l'esattezza e il fabbricante non accetta alcuna responsabilità per eventuali errori od omissioni.

Tutti i veicoli ed i pezzi di ricambio Stanpart sono venduti con la garanzia della fabbrica e subordinatamente alla stessa.

**SERVIZIO STANPART IN TUTTO IL MONDO.**

