



Nuove raffinatezze per la tradizionale favorita

La Triumph Spitfire è la macchina sport per eccellenza; questo è un fatto.

Lo è stata per anni; la nuova Mk.4 manterrà inalterata questa prerogativa.

La coda dal disegno più moderno e razionale, l'eliminazione dei rialzi sul cofano e gli archi passaruota rastremati, conferiscono alla Spitfire Mk.4 l'aspetto della macchina sempre pronta a scattare. E non è soltanto una questione di aspetto; è un fatto constatabile, sui rettilinei e in curva.

Le sospensioni posteriori di nuovo disegno, garantiscono una tenuta di strada sensazionale.

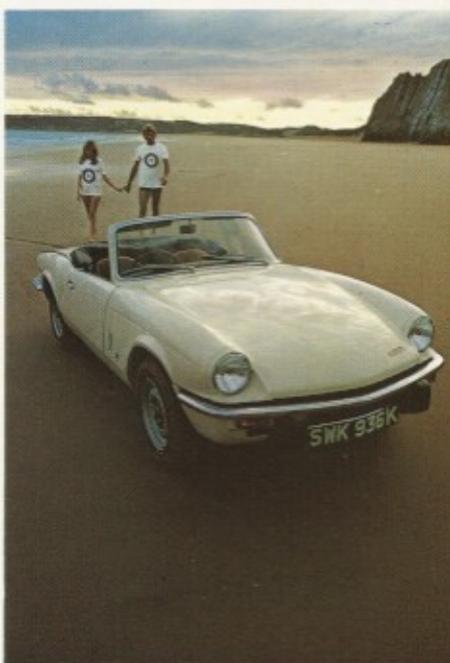
Altre innovazioni che snelliscono ulteriormente il profilo; maniglie interne ed esterne incassate nelle portiere, nuove ruote e rifiniture.

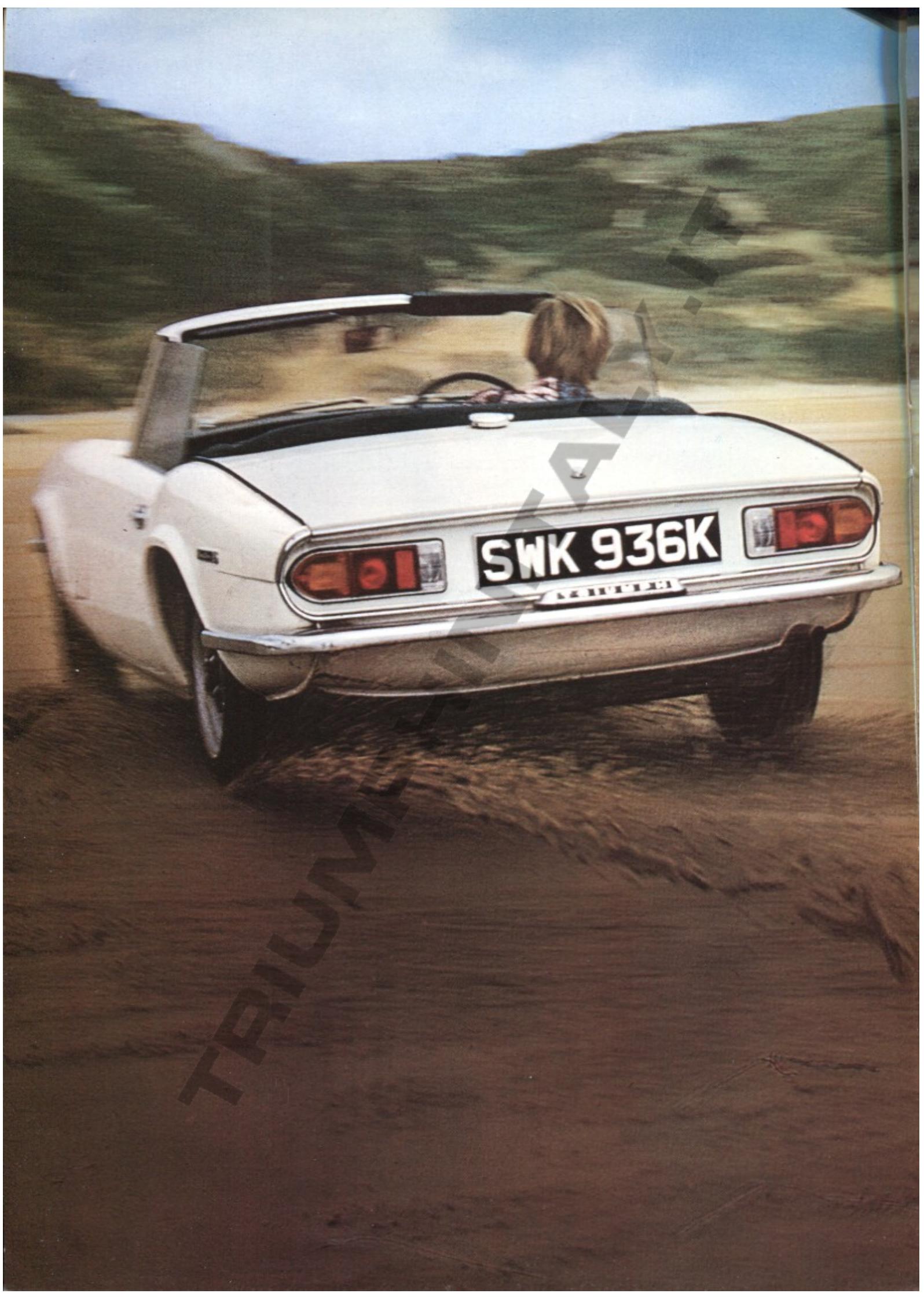
Il balzo da 0 a 100 km orari è altrettanto felino quanto quello della precedente versione, malgrado il peso leggermente superiore. Prestazioni tipiche: 0-80 km orari in 9 secondi, 0-100 km in 12,5 secondi.

In quarta: dai 50 agli 80 in 10,5 secondi, da 65 a 100 in 10 secondi e da 80 a 112 in 11,5 secondi.

400 metri con partenza da fermo 19,8 secondi. Velocità di punta: 160 km orari.

Queste prestazioni e questo profilo spiegano perché la Spitfire Mk.4 sia oggi, più che mai, la favorita degli appassionati del volante.





SWK 936K

TRIUMPH

Tenuta di strada senza precedenti, accelerate senza timore

La Spitfire Mk.4 vi familiarizza con l'ebbrezza della accelerata a tavoletta, scevra di preoccupazioni. La perfezione tecnica della Triumph rasserena anche i timorosi.

Le strade più sconnesse vengono domate dalle sospensioni indipendenti; le curve a zig zag sembrano assai meno impegnative.

Inoltre, insospettata maneggevolezza. Le sospensioni indipendenti posteriori incorporano una molla centrale inclinabile la quale, unitamente alla barra antirollio anteriore, di dimensioni maggiorate, riduce drasticamente la tendenza all'impennata.

Sotto il cofano incernierato, si trova il sensazionale motore di 1300 cc. che eroga 63 cavalli effettivi, e catapulta la Spitfire a 160 km orari.

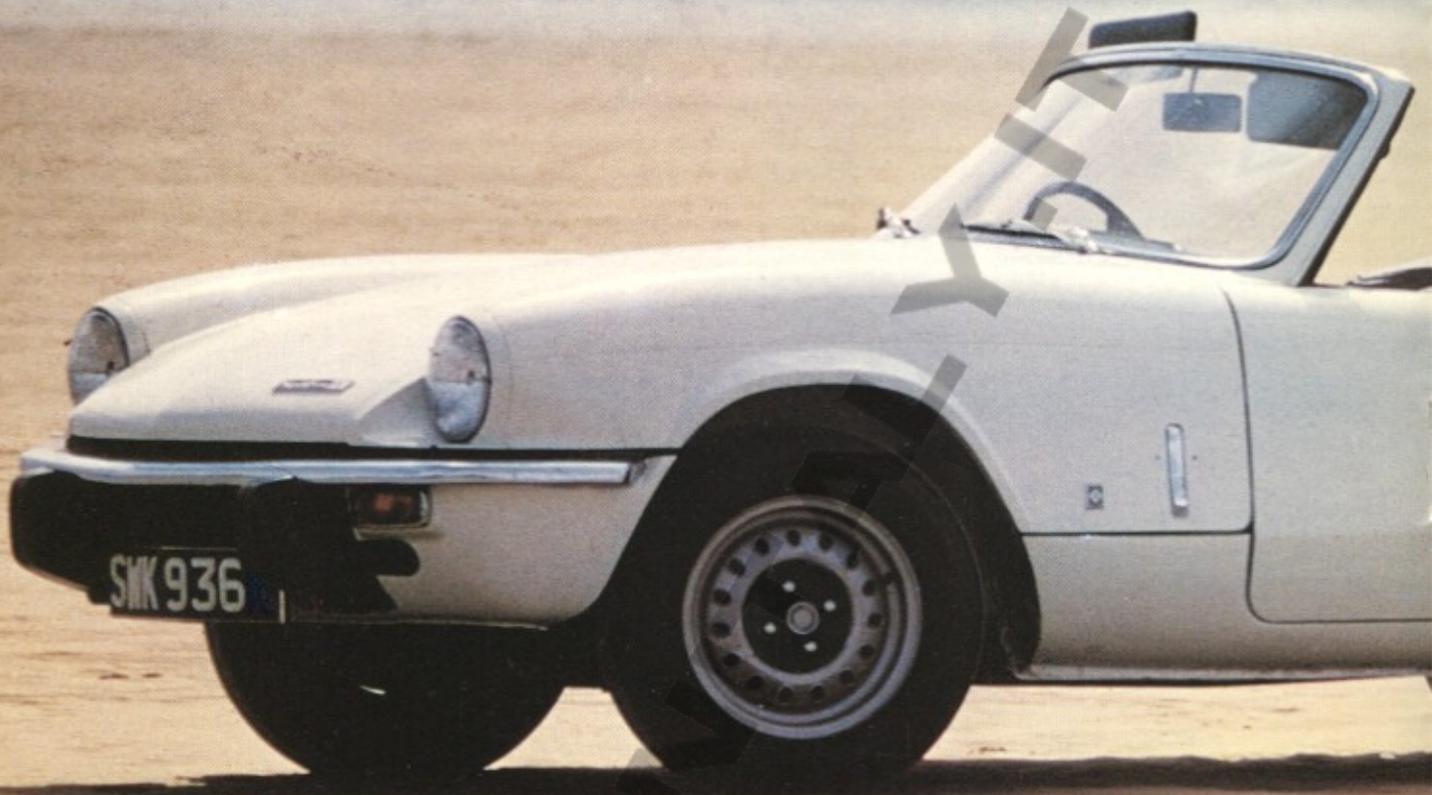
Nel traffico cittadino, sull'autostrada il motore è ugualmente imperturbabile. La potenza fluisce spontanea e la guida — con la prima marcia sincronizzata — è un piacevole passatempo.

L'incredibile raggio di sterzata di soli metri 7,3 (quanti punti guadagnati ai rally) permettono di parcheggiare dove nessuno spererebbe di infilare la macchina.

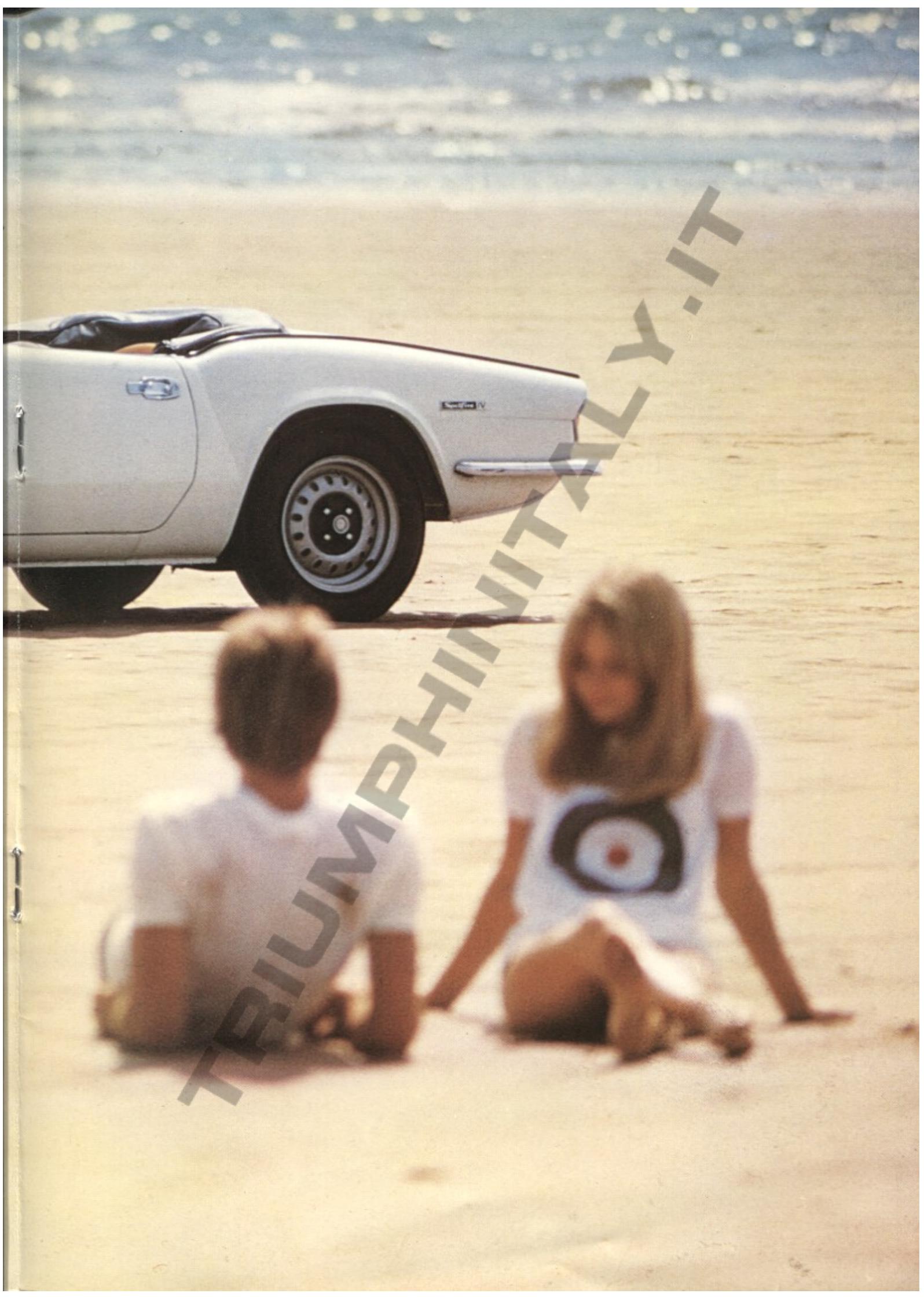
I pannelli della carrozzeria vengono saldati vicendevolmente ed imbullonati direttamente al telaio — due lungheroni, con traverse di rinforzo di acciaio e con barra antirollio anteriore.

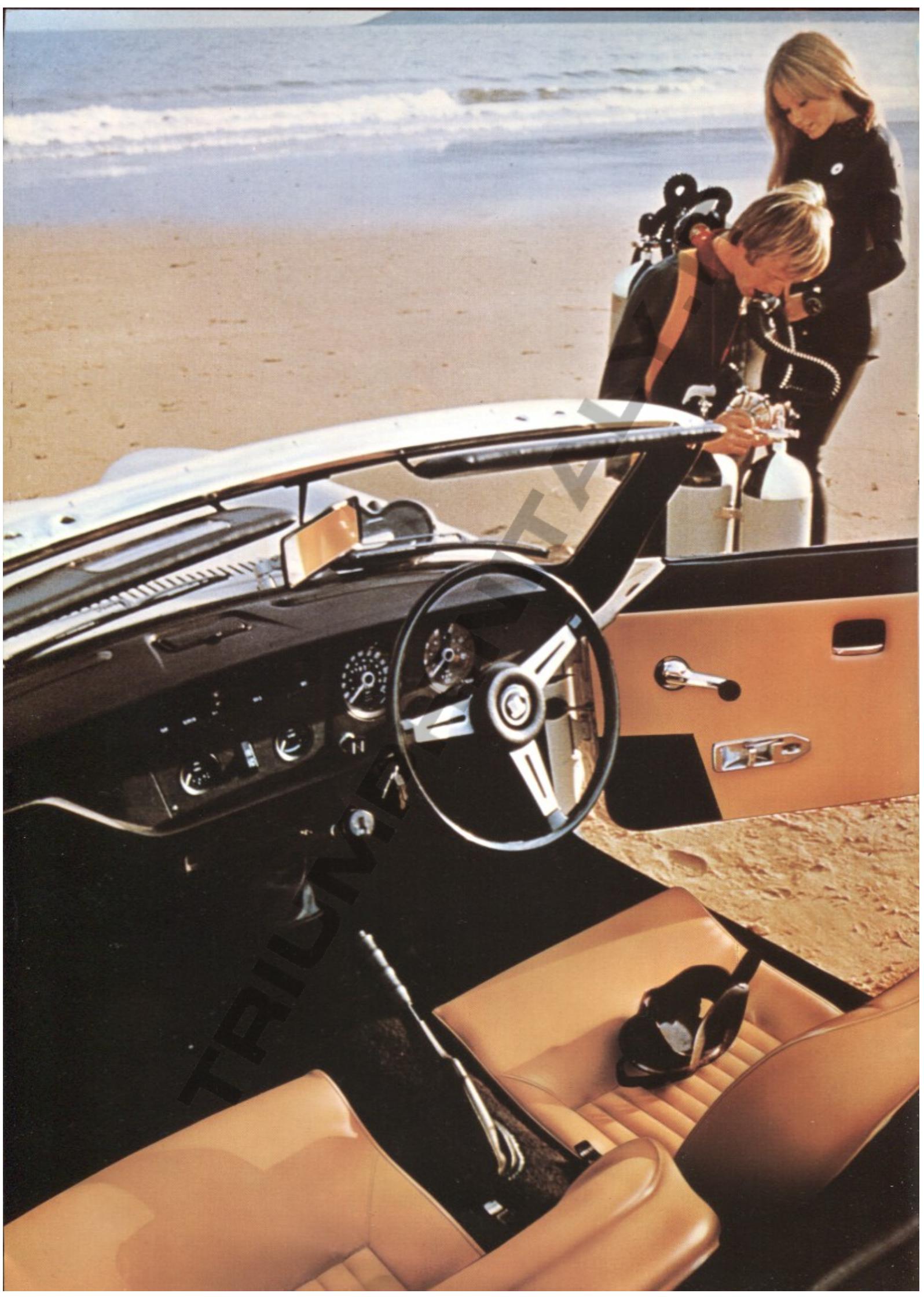
I freni a disco anteriori di mm 228, di efficienza notevole, bloccano inesorabilmente la macchina non appena sfiorati. Ecco perché potete accelerare, a fondo, senza preoccupazioni.





TRIUMPH





Sereno o piovoso la Spit è sempre briosa

Accomodatevi nell'abitacolo, accolti dai sedili super confortevoli e avviatevi, nel sole abbagliante.

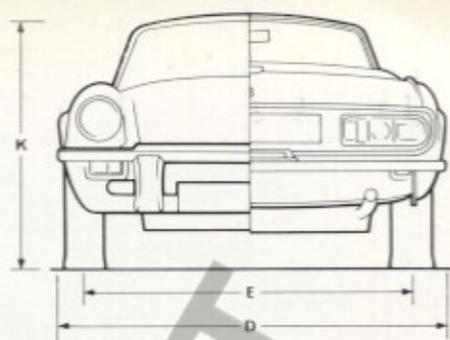
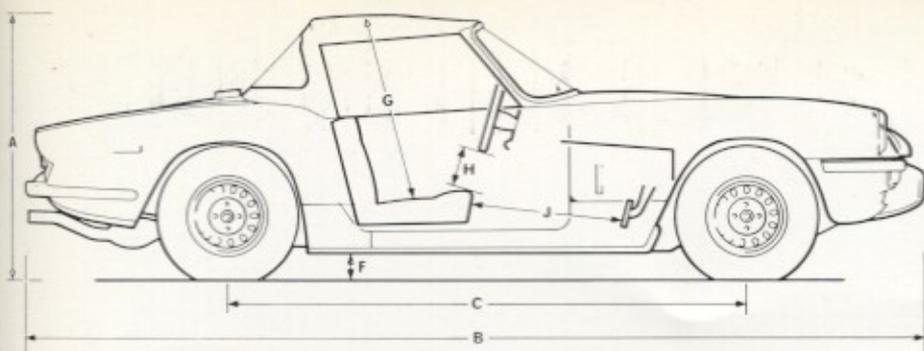
Se, invece, piove, nulla pregiudica la gita; la capote è impermeabile. Il lunotto avvolgente, conferisce visibilità panoramica, la cerniera circostante permette di regolare la ventilazione.

Se il sole torna, si abbassa la capote, in pochi secondi senza aiuto.

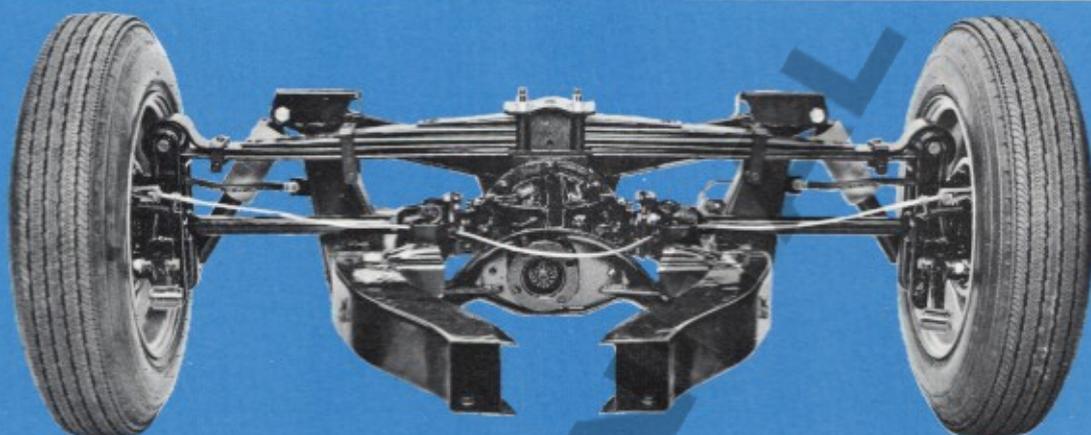
Sul nuovo cruscotto nero, gli strumenti sono chiaramente leggibili. I comandi sono a portata di mano; il volante a razze piatte ha un diametro di mm 380. Moquette integrale, piantone dello sterzo ad assorbimento d'urto. Serrature delle portiere antilacerazione e sedili sportivi scorrevoli.

Non esiste una macchina più briosa della Spitfire Mk.4 a parità di prezzo; essa è disponibile nella versione decapottabile e con tetto rigido. La pioggia o il sole apportano gaiezza alla guida.





Dimensioni		E Carreggiata anteriore	mm 1245	J Distanza da sedile a pedale	
A Altezza totale (tetto eretto)	mm 1205	posteriore	mm 1220	frizione massima	mm 1055
B Lunghezza totale	mm 3786	F Altezza dal suolo	mm 127	frizione minima	mm 902
C Passo	mm 2110	G Da tetto a cuscino sedile	mm 890	K Altezza alla sommità del parabrezza	mm 1125
D Larghezza totale	mm 1488	H Da volante a sedile	mm 178		



Prestazioni	Rapporti	Tempo
Accelerazione		
Quarta	50-80 km/h	10,5 sec.
Quarta	65-100 km/h	10 sec.
Con il cambio	0-80 km/h	9 sec.
Con il cambio	0-100 km/h	12,5 sec.

Velocità di punta
Oltre 160 km/h.

Prestazioni effettive
Velocità su strada in quarta a 1000 g/m = 27 km/h.

Trasmissione
Frizione: Monodisco, a secco con molla a diaframma. Diametro mm 165. Meccanismo di innesto a comando idraulico.
Cambio: 4 velocità in avanti e una retromarcia. Tutte le marce in avanti sincronizzate. Ingranaggi elicoidali silenziosi.

	4a	3a	2a	1a	Retro-
Rapporti al cambio	1,39	2,16	3,50		marcia
Rapporti totali	3,89	5,41	8,41	13,65	15,55
Rapporto al ponte posteriore	3,89 : 1				

Sistema di alimentazione
Serbatoio sistemato in coda.
Pompa: Meccanica, a diaframma.
Carburatori: Due carburatori S.U.—HS2, orizzontali.

Sistema pressurizzato 'NO LOSS' con serbatoio di compensazione.
Circolazione: Con pompa a girante; flusso a comando termostatico.
Ventilatore: Con 7 pale, di polipropilene; diametro complessivo mm 292. Trasmissione a cinghie trapezoidali.

Sospensioni
Anteriori: Indipendenti a due bracci oscillanti con perni dotati di boccole di gomma. Giunti a sfera superiori resistenti all'usura e boccole sottostanti avvitate, brevettate, con serbatoio d'olio. Molle elicoi-

dali controllate da ammortizzatori idraulici telescopici, ad azione diretta. Mozzi con cuscinetti a rulli conici. Barra antirollio. Posteriori: Sistema indipendente ad asse oscillante, con balestra trasversale e supporto centrale e con traverse di rinforzo. Ammortizzatori idraulici telescopici ad azione diretta. Mozzi con cuscinetti a sfere e a rullini.

Ruote: Dischi di acciaio, cerchi tipo J 41. Rifiniture di policarbonato.

Sterzo: A pignone e cremagliera. Volante con tre razze. Diametro mm 381, con corona e mozzo imbottiti. Sterzata integrale: 3½ giri. Piantone con assorbimento di energia in caso d'impatto e con dispositivo antifurto.

Freni

Anteriori: A disco, con pinza. Disco diam. mm 229.

Posteriori: A tamburo — mm 178 x 32, con ganasce avvolgenti e svolgenti.

Superficie frenante

anteriore	967 cmq
posteriore	355 cmq
complessiva	1322 cmq

Impianto elettrico

Batteria: 12 volt, capacità 40 Amp./h, alla scarica continua di 20 ore, sistemata sotto il cofano. Negativo a massa.

Bobina: Lucas 16C6, 6 volt, con resistenza autoregolatrice.

Distributore: Delco C.A. con dispositivo automatico centrifugo a depressione per la regolazione dell'anticipo.

Alternatore: Lucas 15 ACR, ventilato. Uscita 318 watt. Trasmissione a cinghia trapezoidale.

Motorino avviamento: Lucas M 35, ad inerzia.

Accessori facoltativi

Tetto rigido. Tonneau cover.

N.B. I dati e le illustrazioni della presente pubblicazione si intendono forniti a titolo indicativo e comunque non impegnativo. La British Leyland pertanto, salve le caratteristiche fondamentali, si riserva la facoltà di apportare modifiche di organi, dettagli e forniture di accessori, senza pubblico preavviso, qualora ciò fosse ritenuto dalla stessa conveniente per qualsivoglia motivo.



BRITISH LEYLAND S.p.A.
20149 MILANO - VIA FARAVELLI, 14
TEL. 34.50.21-2-3 - 31.11.89 - 31.15.03 - 31.34.52



Printed in England

L465/ 272 / ENG.



