

# FICHE TECHNIQUE

DE LA **REVUE**  
**TECHNIQUE**  
*automobile*

# TRIUMPH "Spitfire 1500"

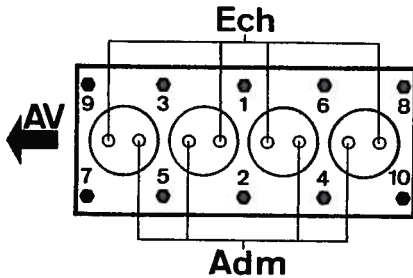
Société **BRITISH LEYLAND France**  
Rue A. Croizat - Zone Industrielle - B. P. 32  
95101 ARGENTEUIL - Tél. (3) 982.09.22

## MOTEUR

Type : FM 4 cylindres en ligne, placé longitudinalement à l'avant.  
Alésage x course : 73,7 x 87,5 mm.  
Cylindrée : 1493 cm<sup>3</sup>.  
Puissance administrative : 9 CV.  
Rapport volumétrique : 9 à 1.  
Puissance maxi (DIN) : 71 ch à 5500 tr/mn.  
Couple maxi (DIN) : 10,8 m.kg à 3000 tr/mn.

### Conception

Soupapes en tête commandées par tiges et culbuteurs. Arbre à cames latéral entraîné par chaîne. Carter-cylindres en fonte. Chemises amovibles. Pistons en alliage léger à surface plate. Bielles en acier section en "I". Vilebrequin fonte à 3 paliers.



Ordre de serrage de la culasse et disposition des soupapes

### Distribution

Arbre à cames latéral, entraîné par chaîne simple.

Fonctionnement avec jeu théorique de 1,27 mm à la queue de soupape.

A.O.A. : 18° avant P.M.H.

R.F.A. : 58° après P.M.B.

A.O.E. : 58° avant P.M.B.

R.F.E. : 18° après P.M.H.

Jeu de fonctionnement à froid : 0,25 mm (admission et échappement).

### Graissage

Graissage sous pression par pompe à huile à rotors.

Pression d'huile à 80° C (bars) : 3,5 à 2000 tr/mn.

Filtre à huile à cartouche interchangeable.

### Refroidissement

Circuit étanche, radiateur, pompe à eau, thermostat et vase d'expansion. Ventilateur 7 pales fixé sur poulie pompe à eau.

Thermostat : ouverture à 82° C.

Pression (tarage bouchon) : 0,91 kg/cm<sup>2</sup>.

Courroie : Kléber Ventiflex 1156.

### Alimentation

Pompe à essence mécanique type à diaphragme.

Pression : au ralenti : 0,29 à 0,40 bar.

Filtre à air sec à cartouche filtrante.

### Carburateur

Deux carburateurs SU HS 4 à prises latérales jumelées.

Aiguille : ABT.

Starter à commande manuelle.

Régime de ralenti (tr/mn) : 1.100 ± 100.

% de CO : inférieure à 4,5 %.

### Allumage

Allumeur : Lucas 45 D 4.

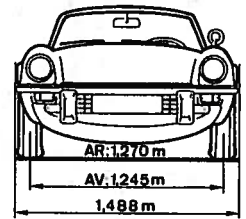
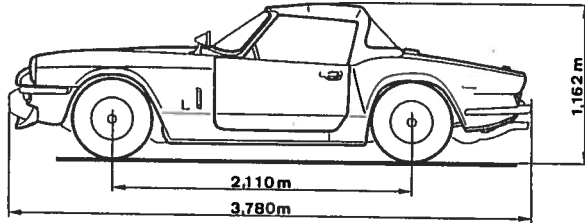
Sens de rotation : inverse horloge vu de dessus.

Calage de l'allumeur : 10° avant P.M.H.

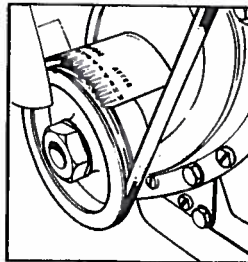
Angle de came : 51° ± 1° - % Dwell : 56,4 ± 1 %.

Ecartement des contacts : 0,4 mm.

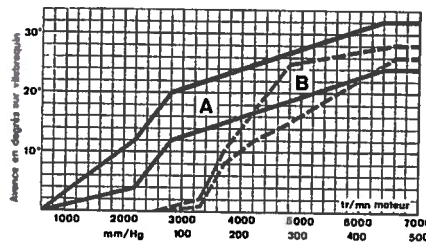
Ordre d'allumage : 1-3-4-2 (n° 1 côté volant).



Bougies : Champion N 9 Y.  
Ecartement des électrodes : 0,64 mm.  
Bobine : Lucas 15 C 6 à résistance Ballast incorporée.



Repère de calage de l'avance initiale



Courbes d'avance :  
A. centrifuge - B. à dépression

## EMBRAYAGE

Monodisque à sec à diaphragme Borg and Beck.

∅ du disque : 184 mm.

Garnitures : Borg and Beck 11046.

Commande hydraulique sans réglage de garde.

## BOITE DE VITESSES - PONT ARRIERE

4 vitesses avant synchronisées et une marche arrière.

Commande des vitesses au plancher.

Couple conique : 3,63 à 1.

En option : Overdrive (surmultiplication) de marque Laycock type J agissant sur les 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> vitesses (rapport : 0,797 à 1).

Combinaison des vit.	Rapports de boîte	Démultiplication totale	Vit. en km/h à 1000 tr/mn mot.
1 <sup>e</sup> .....	3,50	12,70	8,10
2 <sup>e</sup> .....	2,16	7,84	13,10
3 <sup>e</sup> .....	1,39	5,04	20,40
3 <sup>e</sup> Overdrive ..	1,11	4,03	25,50
4 <sup>e</sup> .....	1,00	3,63	28,30
4 <sup>e</sup> Overdrive ..	0,797	2,89	35,60
M. AR.	3,99	14,48	7,10

\* Avec des pneumatiques de 155 x 13, circonférence de roulement sous charge de : 1,715 m.

## TRANSMISSION

Roues arrière motrices.

Arbre de transmission boîte-pont à cardan.

Transmission aux roues par demi-arbres à joint de cardan en sortie de différentiel.

## DIRECTION

A crémaillère Alford et Adler.

Diamètre de braquage (entre trottoirs) : 7,30 m.

## SUSPENSION - TRAIN AVANT

Roues avant indépendantes. Triangles inf. et sup. Ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques.

Barre antirouls reliée aux triangles inférieurs.

Caractéristiques train avant

	En ordre de marche	En charge (2 pers.)
Angle de chasse (non réglable) ..	4° ± 1°	4°30' ± 30'
Angle carrossage + 3° ± 1°	+ 3° ± 1°	+ 2° ± 30'
Parallélisme :		
pincement .....	1,5 à 3 mm	0 à 1,6 mm
Inclinaison des pivots .....	5°45' ± 1°	6°45' ± 45'

## SUSPENSION - TRAIN ARRIERE

Roues arrière indépendantes. Ressort à lames transversales fixé au centre du châssis et à chacun des deux porte-moyeux arrière.

Bras stabilisateur. Amortisseurs télescopiques.

Caractéristiques train arrière

	En ordre de marche	En charge (2 pers.)
Angle carrossage (non réglable) ..	- 1° ± 1°	- 3°15' ± 1°
Parallélisme .....	1 à 2,5 mm (divergence)	0 à 1,6 mm (pincement)

## MOYEURS ET FREINS

Moyeu avant sur 2 roulements à rouleaux.

Moyeu arrière sur roulement à billes.

Freins à commande hydraulique. Circuits avant et arrière séparés avec indicateur de chute de pression au tableau.

Maitre-cylindre tandem.

### Freins avant

A disques.

∅ disques : 229 mm.

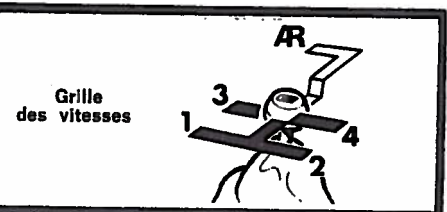
Épaisseur : 9,5 mm.

Épaisseur mini plaquettes : 3 mm.

Rattrapage automatique d'usure.

Qualité des garnitures : Ferodo 2424 F.

∅ cylindres-récepteurs : 48 mm.



Grille des vitesses