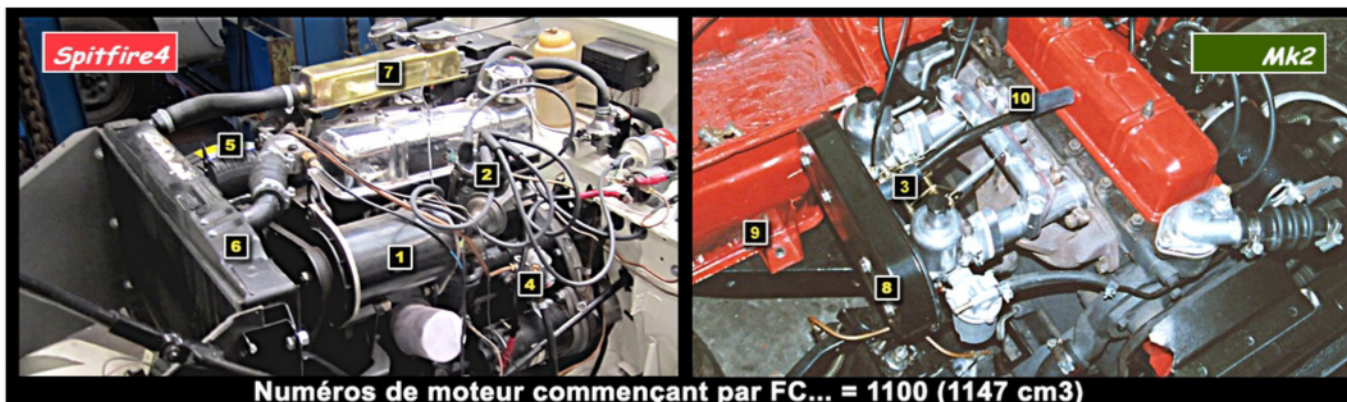
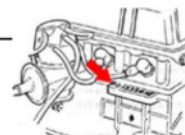
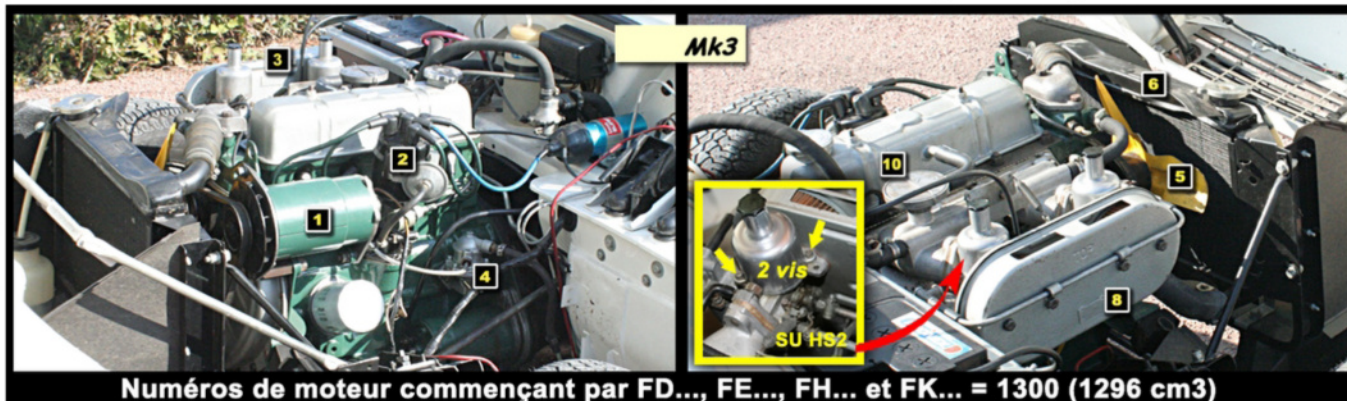


117 Les moteurs

Beaucoup de changements peuvent avoir été apportés aux équipements. Fiez-vous au numéro gravé sur la petite lèvres débordante sur l'arrière gauche du bloc moteur pour identifier celui-ci.



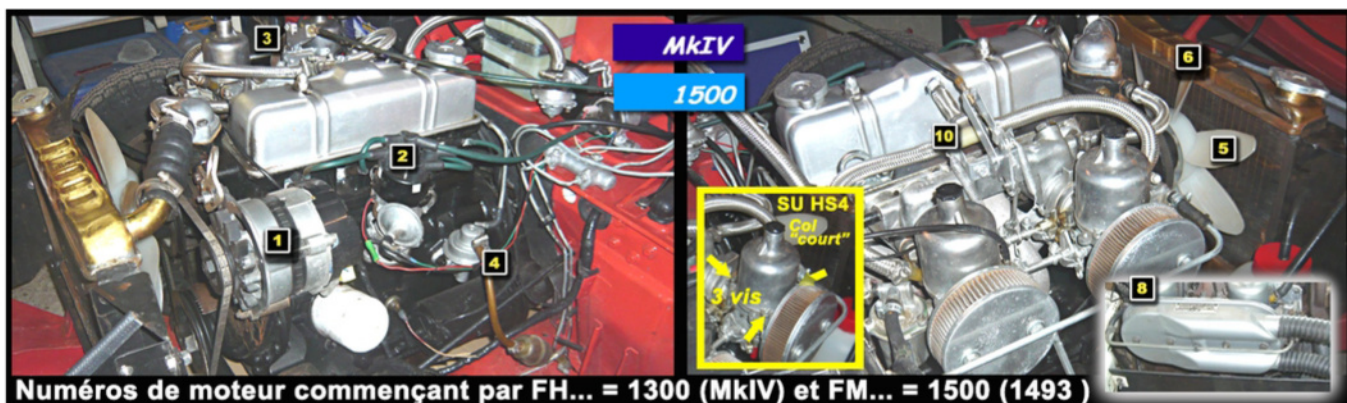
Numéros de moteur commençant par FC... = 1100 (1147 cm³)



Numéros de moteur commençant par FD..., FE..., FH... et FK... = 1300 (1296 cm³)

Vus de l'extérieur, les moteurs des Spitfire4, Mk2 et Mk3 sont assez proches.

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 1 Dynamo LUCAS 12 Volts (Positif à la masse sur Mk1 et Mk2, Négatif à la masse pour la Mk3) 2 Distributeur DELCO REMY D200-*, avec prise de câble compteur sur le pied 3 2 Carburateurs SU HS2 4 Pompe à essence mécanique DELCO Type Y, avec levier d'amorçage 5 Ventilateur à 4 pales métalliques 6 Largeur des radiateurs (Mk1 et Mk2 = 56 cm, Mk3 = 40 cm) | <ul style="list-style-type: none"> 7 La « boîte à eau » des premières Spitfire4 disparaît à partir de 1964 (après FC 39925) 8 Les filtres à air sont « nus » à l'origine. Ils n'ont reçu une « boîte à air » en tôle qu'à partir de 1964 9 Avant la Spitfire4 n°FC20753, il n'y avait pas les cartons latéraux de chaque côté du moteur. ... Mais aujourd'hui, la grande majorité des Spit ne les ont plus ! 10 Le reniflard des vapeurs d'huile va vers la route sur les Mk1, directement sur la boîte à air sur les Mk2 et vers une « soupape SMITH » sur les Mk3 (voir 343) |
|---|--|



Numéros de moteur commençant par FH... = 1300 (MkIV) et FM... = 1500 (1493)

Les moteurs des MkIV et 1500, également...

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 1 Alternateur LUCAS 15ACR 12 Volts (Négatif à la masse) 2 MkIV = Distributeur DELCO D204-*, CT <u>mécanique</u> comme Mk3
1500 = Distributeur LUCAS 45D4-*, CT <u>électronique</u> 3 2 Carburateurs SU HS2 pour les MkIV et HS4 pour les 1500 4 Pompe à essence mécanique DELCO Type Y (première MkIV) ou AC DELCO Unitac 5 Ventilateur à 7 pales en plastique jusqu'à 1500 FH 105733. Après, 13 pales sur « visco-coupleur » | <ul style="list-style-type: none"> 6 Largeur du radiateur = 42 cm 8 Les filtres sont dans une « boîte à air » avec prises extérieures dirigées vers l'avant (encart) ...sauf si, comme sur la photo, elle a été supprimée et les filtres d'origine remplacés par des K&N... 10 Le reniflard des vapeurs d'huile est directement raccordé sur l'admission des deux carbus (... avec de très jolies durits « aviation » ici, mais normalement en caoutchouc noir ;o) !) |
|--|---|

Les Spitfire « américaines »



Si la voiture que vous examinez comporte ces équipements ou finitions, c'est une « Américaine » (californienne?) !

Si elles ont été bien restaurées et bien entretenues, ces voitures de réimportation ont généralement un atout : leur carrosserie a moins souffert, a priori, du climat californien que leurs consœurs du vieux continent. En revanche, si elles sont encore aux normes américaines d'époque, la motorisation des MkIV et des 1500 - surtout les dernières - est pénalisée par une sensible perte de puissance du moteur due aux contraintes imposées par les premières normes antipollution. De plus, certains équipements de sécurité comme, par exemple, les gros pare-chocs ne sont pas toujours très appréciés de notre côté de l'Atlantique. A tort ou à raison, ces voitures souffrent d'une décote, surtout si leur motorisation est d'origine.

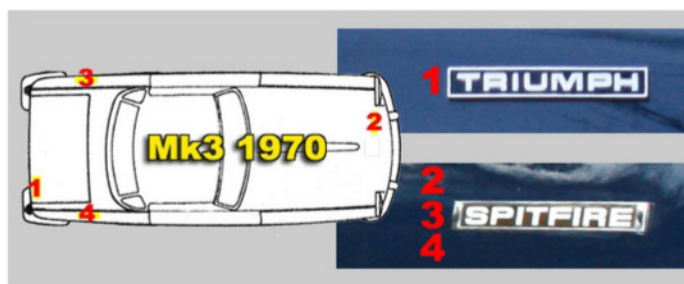
Les modèles de transition

Mk3 Fin 1969, les ventes fléchissaient face à la concurrence des Midget et Sprite. Les stylistes de TRIUMPH tentèrent un rajeunissement de la ligne en s'inspirant de la nouvelle GT6 Mk2... tout en demandant à Michelotti de reprendre son crayon et de redresser la barre avec une nouvelle Spitfire. Les dernières Mk3 furent d'ailleurs construites alors que la MkIV était déjà commercialisée.

Comment reconnaître les dernières Mk3 ?



A partir de FD75000



- > Les lettrages sur le capot et le coffre sont supprimés et remplacés par
 - Un badge métallique TRIUMPH agrafé sur le coffre
 - Trois badges SPITFIRE agrafés un sur le capot et un sur chacune des deux ailes arrière
- > les roues passent en 4"1/2
- > le cache-culbuteurs est peint en « argent »
- > des repose-genoux sont posés
- > le soufflet du levier de vitesse n'est plus en caoutchouc mais en skaï et conique

etc, etc...



- > l'entourage du pare-brise est noir
- > la grille de calandre est noire ...et en plastique à partir de FD80521

> la capote est zippable



- > les feux de recul et d'éclairage de plaque sont remplacés par un ensemble central peint avec un seul feu



- > un nouveau volant, est similaire à celui des GT6 mais sans rembourrage de la couronne. Il sera repris pour les MkIV



MkIV

Pour elle aussi, TRIUMPH livrait sur les derniers modèles des équipements programmés pour la future 1500. D'autres petits détails de lifting furent également apportés, bien utiles pour donner l'image d'un constructeur qui écoute ses clients.

- une **voie arrière élargie**
- un **nouveau collecteur d'admission**
- un **spoiler** sous le pare-chocs avant
- l'**encadrement de face arrière noir**
- des **appuis-tête** sur les sièges
- des **sièges à inclinaison réglable**
- un **volant légèrement plus petit**
- un **éclairage teinté du tableau de bord**
- un **enjolveur noir** autour de l'interrupteur des feux
- un **filet chromé** autour des cadrans noirs

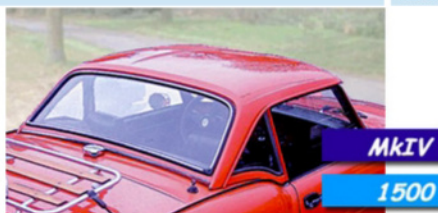


Peu de ces modèles sont sortis des usines ce qui les rend rares ... donc plus "chers" aux yeux des amateurs.

Tout au long de sa production, la MkIV fut améliorée. Elle fut un superbe trait d'union entre les anciens modèles très sixties et la plus produite des Spit : la 1500. Dommage que les ingénieurs n'aient pas pu développer cette nouvelle lignée !

Autres équipements et variantes personnelles

Les hard-Top



Les couvre-tonneaux



Les volants



Les roues



... et autres accessoires, pas tous indispensables mais qui font tellement plaisir !

