

La Fabuleuse Histoire des Spit de course...

Par Jéore de Chassey
Membre de l'Amicale Spitfire



La Spitfire est une voiture de sport, et ce n'est pas qu'une affaire de mots.

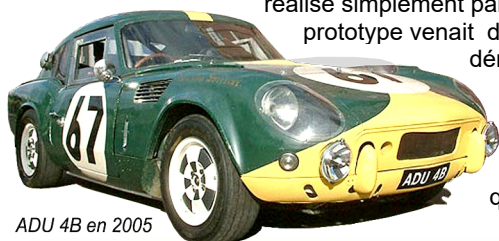
Loin de n'être qu'une voiture de minet, la « Bomb » s'est avérée une arme redoutable en sport automobile. Voici une brève histoire de ses engagements, qui ne dureront que deux ans sous la bannière de l'usine... Et beaucoup plus avec des « privés ».

« Triumph Works », l'écurie d'usine

La compétition est un excellent outil publicitaire, TRIUMPH en avait fait l'expérience dans les années 50 avec les TR. C'est avec ce constat que son service commercial proposa, en 1963, un véritable retour en course de la marque, pour contrer le grand rival BMC et sa MG Midget, alias Austin-Healey Sprite. Lorsque le comité de direction accepta le projet, le travail avait déjà commencé, sous la supervision de Harry Webster, avec Graham Robson (voir p.21) à la tête de « Triumph Works »*, le département compétition. Le programme envisagé porte sur deux types de courses : l'endurance et le rallye.

Les courses d'endurance

Les Spitfire se retrouvent au Mans face à des Alpine, René Bonnet, Porsche... et, surtout ;o), Austin-Healey Sprite. Ces dernières, carénées et très modifiées, sont méconnaissables. En revanche, TRIUMPH veut que ses voitures du Mans soient bien identifiables : les modifications esthétiques se limitent à un capot muni de phares carénés et à un hard-top en fibre de verre, réalisé simplement par moulage de celui (en tôle) créé par Michelotti pour la future GT6, dont le premier prototype venait d'arriver à l'usine ! - ce qui n'empêchera pas les commerciaux de dire que la GT6 dérivait des Spitfire du Mans... La caisse est en aluminium au lieu de l'acier des voitures de série et le moteur est la version spéciale « 70X ». La transmission est confiée à une boîte de TR4 entièrement synchronisée accouplée à un train arrière de GT6 avec différentiel à glissement limité. Leur carrosserie est peinte dans le vert traditionnel des équipes britanniques, le British Racing Green, tandis qu'une bande de couleur s'étalant sur le nez permet de différencier chaque voiture.



ADU 4B en 2005

Les 24 Heures du Mans



En juin 1964, trois voitures sont au départ, inscrites en catégorie **Prototype 3 litres**. Deux doivent abandonner sur accident et la troisième finit bien classée, 3ème de sa catégorie... Certes, derrière deux Alpine, mais surtout, loin devant la première Sprite ! 😊



Voiture	N°	Pilotes	Résultat
ADU 1B Nez blanc ○	49	Mike Rothschild Bob Tullius	Abandon (Sortie de route, 23 ^e tour)
ADU 2B Nez rouge ●	50	David Hobbs Rob Slotemaker	Général : 21 ^e 🏆 Catégorie : 3 ^e 3
ADU 3B Nez jaune ●	65	Jean-Louis Marnat Jean-François Piot	Abandon (Sortie de route, 140 ^e tour)
ADU 4B		Voiture de réserve	

Les 12 Heures de Sebring 1965

Voiture	N°	Pilotes	Résultat
ADU 1B Nez jaune ●	65	Peter Bolton Mike Rothschild	Abandon (Sortie de route)
ADU 2B	66	Bob Tullius Charlie Gates	Général : 30 ^e 🏆 Catégorie : 3 ^e 3
ADU 3B		Voiture de réserve	
ADU 4B	67	Ed Barker Duane Feuerhelm	Général : 29 ^e 🏆 Catégorie : 2 ^e 2

En mars 1965, sur proposition des importateurs américains et grâce à leur financement, les Spitfire du Mans sont envoyées en Floride pour participer aux **12h de Sebring**, en catégorie **GT 1.3 litre**. La course se déroule sous une chaleur caniculaire, interrompue par un déluge qui voit les petites anglaises reprendre des tours aux grosses Ferrari, GT40 ou Chaparral. Au final, deux d'entre elles terminent sur le podium de leur catégorie... Hélas, derrière une Midget ! 😞



* Ce qui signifie simplement "Usine Triumph"



Les 24 Heures du Mans 1965



Pour leur seconde année, les voitures sont inscrites en catégorie **GT 1.3 litre**, allégées de **50 kg** par rapport à l'année précédente, notamment grâce à un **nouveau châssis en tôle plus fine**, munies de **nouveaux freins** (ceux de la Vitesse), d'une **boîte de GT6** et de **plus gros carburateurs**. À la surprise de l'équipe, l'inscription de

quatre voitures est acceptée ; la quatrième est confiée à deux pilotes de rallye, qui sont libres ce week-end là. La course est une hécatombe pour tous les concurrents : sur les 51 partants, seuls 14 seront à l'arrivée... dont deux Spitfire, qui s'offrent le luxe d'un **doublé** dans leur catégorie ! 🙌

Voiture	N°	Pilotes	Résultat
ADU 1B Nez jaune 🟡	52	🇬🇧 David Hobbs 🇬🇧 Rob Slotemaker	Abandon (Sortie de route, 71 ^e tour)
ADU 2B Nez rouge 🟠	53	🇬🇧 Bill Bradley 🇬🇧 Peter Bolton	Abandon (Radiateur d'huile, 6 ^e tour)
ADU 3B Nez blanc ⬜	54	🇫🇷 Claude Dubois 🇫🇷 Jean-François Piot	Général : 14 ^e Catégorie : 2 ^e 🥈
ADU 4B Nez vert 🟢	60	🇨🇭 Jean-Jacques Thuner 🇫🇮 Simo Lampinen	Général : 13 ^e Catégorie : 1 ^e 🥇



Fin 1965, un **changement de réglementation** de la FIA interdisant les carrosseries modifiées en catégorie GT conduira TRIUMPH à se retirer de la compétition alors qu'un projet sur base GT6 - la GT6R - avait été lancé. Il n'existera qu'à l'état de prototype. Il n'y aura donc pas de Spitfire pour arbitrer le célèbre duel Ford-Ferrari du Mans 1966.

Vous avez dit « ADU » ?



Au Mans ou en rallye, à l'époque, les voitures doivent être immatriculées ! En 1964, huit immatriculations allant de **ADU 1B** à **ADU 8B** sont attribuées aux Spitfire de compétition : 1B à 4B pour Le Mans, 5B à 7B pour le rallye, et 8B pour le mulet. Les immatriculations britanniques sont transmissibles, aussi ces plaques peuvent passer d'une voiture à l'autre entre les courses, au gré des améliorations, voire des reconstructions totales après les crashes, comme n'importe quelle pièce.

Pourquoi ADU ...B ? Dans le système d'immatriculation britannique introduit en 1963, le **A** initial est un numéro d'ordre qui varie une fois que la totalité des combinaisons est épuisée ; les deuxième et troisième lettres indiquent le lieu d'immatriculation : **DU** signifie ainsi **Coventry**, dont dépend Canley où est installé Triumph. Vient ensuite un numéro d'ordre, de 1 à 999, puis une lettre correspondant à l'année d'immatriculation : **A** pour 1963 et donc, **B** pour 1964. Triumph s'est simplement accaparé la toute première plage d'immatriculations coventriennes de l'année 1964 ! **AVC 654B**, la voiture construite pour Lampinen en 1965, réutilise une immatriculation de 1964, où **VC** est un code alternatif pour Coventry (Qu'on trouvait dans le système pré-1963 sur 412 VC, le prototype utilisé pour tester la Spitfire en rallye, qui s'illustrera au Pays de Galles).

