



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.

Les rallyes

Avant même l'approbation officielle du programme sportif, Harry Webster avait mis la main sur le prototype de Spitfire à conduite à gauche. Après avoir repassé le volant à droite, il l'engage, début 1964, dans quelques rallyes britanniques dont celui du Pays de Galles, une épreuve sur pistes où il terminera second au classement général ! Malgré ce résultat, la berline Triumph 2000 s'avérant mieux adaptée aux cailloux des pistes, l'équipe Works décide de n'engager la Spitfire qu'en **rallyes sur asphalte**.

70X : un moteur qui crache le feu !

Une version spéciale du moteur SC 1147cm³ est développée pour les Spitfire du Mans : le **70X** - pour **70 pouces cube**, **eXperimental**. Le bloc est celui en fonte des voitures de série, mais les éléments internes sont différents. L'arbre à cames est très affûté, et surtout, la **culasse** est un modèle spécial à **quatre ports d'admission séparés** (il n'y en a que deux sur les modèles de série), en fonte (Le Mans) ou en alliage d'aluminium (Rallye). Celle-ci conserve 11 goujons, ce qui impose l'utilisation de **quatre ports d'admission séparés** (il n'y en a que deux sur les modèles de série), en fonte (Le Mans) ou en alliage d'aluminium (Rallye). Celle-ci conserve 11 goujons, ce qui impose l'utilisation de **quatre ports d'admission séparés** (il n'y en a que deux sur les modèles de série), en fonte (Le Mans) ou en alliage d'aluminium (Rallye). Celle-ci conserve 11 goujons, ce qui impose l'utilisation de **quatre ports d'admission séparés** (il n'y en a que deux sur les modèles de série), en fonte (Le Mans) ou en alliage d'aluminium (Rallye).

La carburation est confiée à une paire de double-corps **Weber 42 DCOE**, puis **45 DCOE** en 1965, d'où une puissance de **109 ch à 7300 tr/min**. La version du SC 1296 cm³ développée pour la Coupe des Alpes 1965 sera nommée **79X**, elle offrira 117 ch à 7000 tr/min.

Contrairement à celles du Mans, les caisses des Spitfire de rallye proviennent de la chaîne d'assemblage ordinaire mais les **panneaux de carrosserie sont en aluminium** habillés d'une peinture de la gamme normale, le **Powder Blue**, héritage des TR de rallye, quelques saisons plus tôt. Les jantes sont celles du Courier, la version commerciale de l'Herald. Le moteur est toujours le très affûté **70X** (caractériel au démarrage, et imposant un pilotage très haut dans les tours), le **différentiel est à glissement limité** et **boîte et freins sont issus de la Vitesse**. Engagées en catégorie GT 1.3 litre, les voitures évoluent continuellement, et affrontent les redoutables Mini Cooper S de BMC sans faire pâle figure.



ADU 7B en 2014,

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).



Championnat Européen de Rallye 1964

La saison débute par la **Coupe des Alpes**, avec le **hard-top** et le **capot de série**. Pour le **Tour de France** les Spitfire reçoivent des **hard-tops** en fibre similaires à ceux du Mans (avec une petite porte, homologation oblige !) et les **capots (repeints), réservoirs et moteurs des voitures du Mans**. Les boîtes sont issues de la GT6, en infraction avec le règlement ...mais toutes les équipes « trichent » de façon similaire. La seule à le terminer se classe devant toutes les Alpine françaises, ce qui pousse l'importateur Paris-Monceau à engager **ADU 5B** aux **1000 km de Paris** à Montlhéry, une épreuve sur circuit où Piot et Marnat remportent une victoire de catégorie avant que les deux autres voitures ne brillent, aussi, au **Rallye de Genève**, où la présence d'une Spitfire privée permet à TRIUMPH d'emporter, en plus, le **prix des constructeurs**



Coupe des Alpes 1964 : ADU 7B



Tour de France 1964 : ADU 5B avec son capot du Mans



Rallye de Genève 1964 : ADU 7B

Épreuve	Voiture	N°	Pilotes	Résultat
Coupe des Alpes	ADU 5B N°série FC22754	72	+ Jean-Jacques Thuner + John Gretener	Abandon (Collision sur liaison)
	ADU 6B N°série FC22766	75	UK Roy Fidler UK Don Grimshaw	Abandon (Casse moteur)
	ADU 7B N°série FC22991	71	UK Terry Hunter + Patrick Lier	Général : 9° Catégorie : 3°
Tour de France	ADU 5B	129	+ Jean-Jacques Thuner + John Gretener	Abandon (Casse moteur)
	ADU 6B	130	UK Bill Bradley UK Roy Fidler	Abandon (Casse moteur)
Rallye de Genève	ADU 5B	131	UK Terry Hunter UK Rob Slotemaker	Général : 15° Catégorie : 10°
	ADU 6B	24	+ Jean-Jacques Thuner + John Gretener	Général : 2° Catégorie : 1°
	ADU 7B	23	UK Terry Hunter + Patrick Lier	Général : 5° Catégorie : 2°

Championnat Européen de Rallye 1965

Nouvelle saison, l'équipe se renforce d'un « Finlandais Volant », le jeune Simo Lampinen. Celui-ci souhaitant un volant à gauche, on lui construit une nouvelle voiture qui reçoit, comme les autres, un nouveau capot à 4 phares halogènes intégrés en plus de 3 feux additionnels déjà montés l'année précédente.

Au Monte-Carlo, Slotemaker finit deuxième de sa catégorie, juste derrière la Cooper S de Mäkinen et au **rallye de Genève**, Thuner et Lampinen réalisent un doublé dans leur catégorie... Avec des boîtes de série : les commissaires ont repéré la « triche » qui durait depuis un an.

Pour la **Coupe des Alpes**, les Spitfire sont engagées dans la catégorie **prototype 1300 cm³**, avec un moteur ...de 1300 cm³. D'où un second doublé sur le podium !

Épreuve	Voiture	N°	Pilotes	Résultat
Monte-Carlo	ADU 6B	118	UK Rob Slotemaker UK Alan Taylor	Général : 14° Catégorie : 2°
	ADU 7B	131	UK Terry Hunter + Patrick Lier	Abandon (Casse moteur)
	AVC 654B	141	FIN Simo Lampinen FIN Jyrki Ahava	Abandon (Casse moteur)
Rallye des Tulipes	AVC 654B	28	FIN Simo Lampinen FIN Jyrki Ahava	Abandon (Casse embrayage)
Rallye de Genève	ADU 5B	18	+ Jean-Jacques Thuner + John Gretener	Général : 5° Catégorie : 1°
	AVC 654B	16	FIN Simo Lampinen FIN Jyrki Ahava	Général : 11° Catégorie : 2°
Coupe des Alpes	ADU 5B	5	UK Jean-Jacques Thuner UK John Gretener	Général : 19° Catégorie : 2°
	ADU 6B	4	UK Roy Fidler UK Graham Robson	Abandon (Perte de roue)
	ADU 7B	1	UK Rob Slotemaker UK Alan Taylor	Abandon (Casse moteur)
	AVC 654B	3	FIN Simo Lampinen FIN Jyrki Ahava	Général : 18° Catégorie : 1°



ADU 6B Monte-Carlo 1965 : des chaînespour quoi faire ?!



Monte-Carlo 1965 : Lampinen comme chez lui sur AVC 654B



Coupe des Alpes 1965 : AVC 654B



Rallye de Genève 1965 : ADU 5B

Malheureusement, le retrait de compétition décidé fin 1965 empêchera les Spitfire d'usine d'ajouter d'autres victoires à leur tableau de chasse...





Jeune retraité de la F1, **Stirling Moss** conclut en 1964 un accord d'une durée d'un an avec Triumph, dont l'objet est la fourniture d'une Spitfire de rallye pour son équipe, le **SMART - Stirling Moss Automobile Racing Team**. Peinte en vert clair et immatriculée **ADU 467B**, cette Spitfire semi-privée est entretenue par l'usine, et court avec les mêmes modifications que les voitures des Works, à l'exception du hard-top qui reste celui de série. Les équipages sont féminins ; la pilote, **Valerie Pirie**, est la secrétaire de Moss. Sur six rallyes, dont un sur piste, elles abandonneront cinq fois (généralement sur casse mécanique), ne finissant que le Rallye des Tulipes 1965.

Après l'aventure d'usine, des Spitfire très « spéciales » !