



Des filles très SMART

Jeune retraitée 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 » !

Au Royaume-Uni, la vie continue pour les anciens des Works

La fin du programme officiel ne sera pas synonyme de retraite pour les voitures et le personnel de l'usine, qui continueront à courir au sein d'écuries britanniques, avec le soutien - parfois officieux - de TRIUMPH.

La Macao

À la demande du concessionnaire TRIUMPH de Hong-Kong, les **pièces inutilisées** du programme officiel serviront à construire cette « barquette »



monoplace. Capot et mécanique des voitures du Mans, et caisse arrière en fibre de verre lui permettent d'atteindre 210 km/h. À sa première course, le **Grand Prix de Macao 1965**, elle se classe 3^{ème}, devant des Jaguar Type E ! Après quelques courses en Asie, elle est importée aux USA en 1966 par "Kas" Kastner, qui l'équipe bientôt d'un six-cylindres. Elle connaît ensuite plusieurs propriétaires et diverses modifications. Revenue au Royaume-Uni en 2001, elle est restaurée dans son état d'origine.



Les Spitfire de Bill Bradley

Après la fin du programme officiel, **Bill Bradley** (Pilote d'usine au Mans 65) engage à titre privé deux voitures dans des courses d'endurance internationales :

ERW 412C, construite pour le Mans mais jamais utilisée et ADU 2B, remplacée par ADU 1B en 1966 après un accident au Nürburgring. Son équipe mélangera les pièces de ses voitures qui finiront par n'en faire plus qu'une, avec une particularité unique sur Spitfire : un **train arrière à suspension MacPherson**, récupéré du projet GT6R. Cette Spitfire spéciale obtiendra **14 victoires sur 18 engagements** au Royaume-Uni en 1966.

Les Spitfire françaises

Gold Seal, des Spitfire en plastique

Fin 1965, **Peter Cox**, mécanicien des Works, rachète **ADU 467B** et, aidé de son collègue **Peter Clarke**, entame une série de profondes modifications qui la



verront finalement acquérir une **carrosserie intégralement en fibre de verre**. En 1967, il remporte le **Freddy Dixon Trophy**, le championnat britannique des voitures de série, avec 4 victoires sur 9 épreuves, devant des Type E et AC Cobra. Fort de ce succès, il prépare deux autres Spitfire en fibre de verre pour les pilotes privés **Richard Lloyd** et **Chris Marshall**, et fonde avec eux l'écurie **Gold Seal Racing**, sponsorisée par le vendeur de voitures de sport du même nom. Ce travail empêche "Coxy" de participer à toutes les courses du **Freddy Dixon Trophy 1968** : il n'y sera « que » second...



En 1969, les trois pilotes participent au **Grand Prix du Mugello**, sur un long circuit routier en Italie. Pour être compétitives, les Spitfire sont inscrites en

catégorie moins de 1000 cm³ : le bloc 70X voit sa **cylindrée réduite à 998cm³** (pour 100 ch à 6500 tr/min). Une spectaculaire chute dans un ravin détruit la voiture de Cox et Lloyd, ce qui marque la fin de ce qui aura été **la plus rapide des Spitfire** des deux premières versions. "Coxy" s'en sortira avec des égratignures, sera remis sur pieds au Chianti par les habitants d'une ferme voisine... Et reviendra au Mugello l'année suivante, avec une GT6 elle aussi très préparée.