



Des filles très SMART

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, bénéficie de l'assistance de l'équipe officielle 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, qui a déjà piloté sur des rallyes locaux. La relation avec l'usine sera parfois tendue, du fait d'une mésentente entre les forts caractères de Pirie et Robson. Sur six rallyes, elles abandonneront quatre fois (généralement sur casse mécanique), ne finissant que 70^{ème} (sur 158 partants... et 89 classés !) au Rallye du RAC 1964, un bon résultat pour cette épreuve britannique sur pistes forestières, où les Works avaient aligné quatre Triumph 2000 (trois le finiront).

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 technique - 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.

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 sur circuit, 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...



La/les Spitfire de Bill Bradley

En 1965, **Bill Bradley**, alors pilote d'usine, engage à titre privé une voiture dans des courses d'endurance britanniques et européennes : **ERW 412C**, construite pour le Mans

mais jamais utilisée. Pour 1966, il récupère **ADU 2B**. Au fur et à mesure des courses (et de quelques accidents), son équipe mélangera les pièces de ces deux voitures, ainsi que d'**ADU 1B**, pour n'en faire plus qu'une, dotée d'une particularité unique sur Spitfire : un **train arrière à suspension MacPherson**, récupéré du projet GT6R. Cette Spitfire spéciale obtiendra, dans sa catégorie, 14 victoires sur 18 engagements au Royaume-Uni.



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 998 cm³ (pour 100 ch à 6500 tr/min). Une spectaculaire chute dans un ravin détruit la voiture de Cox et Lloyd, et 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.

Les Spitfire françaises

La Spitfire a vite acquis une forte notoriété sportive en France, où ont eu lieu la plupart des engagements de TRIUMPH. Après avoir emprunté des voitures d'usine en 1964 pour les 12H de Reims (**ADU 4B**, abandon) ou les 1000 km de Monthléry, l'importateur, **Voitures Paris Monceau** (voir p.26) en rachète trois la fin du programme officiel en 1965 : **ADU 3B** du Mans, et **ADU 6B** et **7B** des courses de rallye.



ADU 3B et des Spitfire privées à Magny-Cours, en 1966

La première est engagée en 1966, pilotée par le directeur du service compétition de l'importateur, **Alain Serpaggi**, qui s'illustre à **Monthléry** (Coupe de l'USA en avril, 6^{ème} et Coupe de Paris en septembre), mais, aussi, à la Course de Côte d'Urcy ou à **Magny-Cours**.



Alain Serpaggi sur ADU 3B, Course de Côte d'Urcy 1966

En mars, ADU 7B court le Rallye de l'Ouest avec Serpaggi (15^{ème} et 2^{ème} de sa catégorie), alors qu'ADU 6B court la Coupe du Salon 1965 avec Marnat et Piot puis, en 1966, est prêtée à **Roger Barbara** pour le Rallye de Picardie, en mai.

L'importateur dispose aussi d'une voiture préparée en Angleterre, immatriculée **DVC 935C**, qu'il confie à divers pilotes, comme, en 1965, au jeune **Jean-Louis Barailler**

pour le Critérium des Cévennes (27^{ème}, 3^{ème} de sa catégorie) et, en 1966, à Roger Barbara au Rallye du Limousin (6^{ème}) ou Guy Savoye pour le Rallye de l'Ouest (abandon).



Roger Barbara sur ADU 6B au Rallye de Picardie 1966



Savoye et Serpaggi, Rallye de l'Ouest 1966

À l'été 1966, **ADU 7B** est rachetée par **Roger Barbara**, qui l'engage dans quelques rallyes où il casse systématiquement son moteur... à cause d'un compte-tours faussé ! Il la transforme ensuite en GT6, et renoue avec le succès.



Roger Barbara sur ADU 7B Rallye Flandres-Hainaut 1966

Au même moment, **ADU 6B** est rachetée par **Jean-Louis Barailler**, qui l'engage dans des rallyes du sud de la France, avec une 2^{ème} place au Critérium des Maures 1967.

Il rachète ensuite **ADU 3B**, ex-voiture du Mans avec laquelle il est notamment 8^{ème} (6^{ème} de sa catégorie) au Critérium des Cévennes 1967, puis victorieux au Rallye Pétrole-Provence 1968, après y avoir installé un moteur de Mk3.



Jean-Louis Barailler au Critérium des Cévennes sur ADU 6B en 1966 (à gauche) et sur 3B en 1967 (à droite)

Il la revend ensuite à **Bernard Oille**, qui obtient notamment une 5^{ème} place à la course de Côte de Cannes 1968, et une 6^{ème} place au Rallye Fleurs et Parfums 1971. Accidentée au Rallye du Var la même année, la voiture est abandonnée dans un garage, où elle ne sera retrouvée qu'en 1989. Elle est en cours de restauration en France.



ADU 3B au Rallye du Var 1971



José Barbara sur Spitfire Mk3

Plusieurs autres Spitfire sont également engagées par des pilotes privés entraînés par les propriétaires des voitures d'usine. Les fils Barbara, notamment **José**, font ainsi leurs premières armes sur Spitfire.

Dans le sud, on note, en particulier, **François Bossert**, qui pilote en 1967-68 une Spitfire préparée stage II (voir p.22), dotée d'un capot et d'un hard-top APAL (voir p.35).



Christine Dacremont, Rallye Fleurs & Parfums 1970



François Bossert Rallye des Roses 1968 ... 1^{er} de sa catégorie et 8^{ème} au général !

Il la confiera ensuite à une jeune débutante, la future championne **Christine Dacremont**.

Beaucoup d'autres particuliers français courent sur Spitfire dans les années 60 et 70...



Un passionné parmi tant d'autres : Albert Bret sur Spitfire Mk3 6 cylindres



Pierre Landreau, Course de Côte du Mont-Dore 1966

Peut-être en connaissez-vous ?

Spitfire VHC : Mamie court toujours !

La grande époque des Spitfire de course est terminée ? Peu importe ! Il y a les courses de Véhicules Historiques de Compétition (VHC).

En France, le spécialiste est le béarnais Frédéric Clot, de l'écurie Yesterday Racing. Depuis 1983, il écume les circuits avec sa Spitfire4 de 1963 à moteur 70X. Avec la voiture la plus petite (et la moins chère...) du plateau, il obtient de beaux résultats : par exemple, 6^e au championnat de France 1989, et 4^e en 1993. Il compte aussi de nombreuses participations en endurance, aux Deux Tours d'Horloge du Castellet, aux 6H de Spa-Francorchamps, ou aux 12H de Magny-Cours (où il remporte la victoire à l'indice de performance en 1997 !).

Par la suite, il courra également sur une réplique de Spitfire du Mans (copiloté par Alain Serpaggi) et a, depuis, passé sa Spit' au six-cylindres.

D'autres pilotes continuent à démontrer la sportivité de la Spitfire en VHC, en France et à l'étranger, dans une ambiance sans doute plus calme qu'à la grande époque... Qui n'empêche pas la casse à l'occasion.

Car, comme dit Frédéric : « Ce n'est pas parce qu'on court avec une ancienne qu'on se promène ! ».



Frédéric Clot, au Grand Prix historique de Pau en 2004

AVC 654B, du rallye au Mans

À la clôture du programme d'usine, l'ex-voiture de Lampinen est rachetée par l'importateur suédois, qui la fait « déguiser » en voiture du Mans par l'usine avant de l'exposer. En 1968, elle est rachetée par un concessionnaire alsacien, qui l'engage en rallye. Elle est depuis restée en France, et court régulièrement au Mans Classic.

Le Mans Classic 2010



En Suisse aussi...



ADU 4B et les trophées du Leyland-Triumph Swiss Racing Team en 1965

L'importateur TRIUMPH en Suisse, le garage genevois **Blanc & Paiche**, soutient activement une écurie, le **Leyland-Triumph Swiss Racing Team**, créée en 1964 autour d'un habitué des voitures d'usine : **Jean-Jacques Thuner**. C'est avec cette équipe qu'il termine **3^{ème} de catégorie au Monte-Carlo 1965**, derrière Slotemaker. Cette année-là, les Spitfire suisses bénéficient des mêmes moteurs et transmissions que les voitures d'usine...

Puis d'**ADU 4B**, rachetée par Blanc & Paiche, que Thuner partage avec **Fred Gysler**, qui remporte ainsi le **championnat suisse 1965**, l'écurie totalisant 9 victoires sur 11 épreuves. Après le changement de réglementation en

1966, l'écurie engage des Spitfire **"S"**, une préparation Blanc & Paiche sur base de Mk2, homologuée en GT et également proposée aux clients. C'est sur l'une d'elles que **Thuner remporte le championnat suisse 1966**, avec, entre autres, une victoire au **Rallye de Genève**. Sa troisième d'affilée. Avec celui de 1964, sur TR4, cela fait **trois championnats gagnés en trois ans pour l'équipe TRIUMPH helvétique**. Quant à ADU 4B, vendue en 1968, elle continuera à courir en Suisse puis aux USA, et est aujourd'hui en Angleterre.



Jean-Jacques Thuner au Monte-Carlo 1965

Aux USA, une moisson de succès

Aux USA, TRIUMPH était vue comme une **marque sportive**. Aussi les importateurs proposaient-ils un vaste catalogue de pièces, des kits de préparation abordables et un manuel de tuning moteur vendu à un prix symbolique, rédigé par **"Kas" Kastner**. Grâce à cela, de nombreux pilotes américains engagèrent des Spitfire en course, pour un palmarès impressionnant qui continue de s'accroître encore aujourd'hui.

En effet, l'instance régissant le sport automobile aux USA, le **Sports Car Club of America (SCCA)**, organise ses courses sous forme de championnats locaux avec des finales nationales. Il existe de nombreuses catégories, des monoplaces aux voitures de série, où l'âge n'est pas pris en compte ;o) ! Ce qui permet aux Spitfire de **Steve Sargis** de dominer régulièrement des plateaux composés de MGB, Mazda MX-5 et autres Volkswagen Golf ou Scirocco, pourtant plus récentes.



Une écurie « triomphante » : Group 44

Pilote amateur, **Bob Tullius** rencontre le pilote et préparateur **Brian Fuerstenau** en 1962. À une époque où le sponsoring n'existe pratiquement pas, ils quittent leurs emplois pour créer **Group 44 inc.**, et « vendent des victoires » à leurs clients : le pétrolier Quaker State, Goodyear... et Triumph. Commencant sur TR3 et 4, ils passent sur Spitfire en 1965, et gagnent le **championnat national du SCCA en 1968 (Fuerstenau), 1969 (Lee Mueller), 1970 et 1973 (John Kelly)**.

Ils courront également sur GT6 et TR7, MG et Jaguar, marque sur laquelle ils participèrent aux 24H du Mans 1984 et 85 avant d'être rachetés en 1988 par l'écurie TWR.

Catégorie	Victoires aux finales nationales du SCCA
F-production	1968, 1969, 1970, 1973, 1974, 1975, 1977, 1978, 1979, 1980, 2002, 2011, 2012.
G-production	1964, 1965*, 1968, 1971, 1972, 1973, 1975, 1992, 1993, 1996, 1999. * Championnats régionaux : 3 victoires sur 6
H-production	2004, 2005, 2006, 2007, 2010, 2020, 2021

TRIUMPH reste aujourd'hui le 6^e constructeur avec le plus de victoires aux finales du championnat du SCCA, toutes catégories confondues.



Steve Sargis en 2012, sur Spitfire 1500

"Kas" Kastner, le sorcier des Triumph



Renault avait Amédée Gordini, Fiat avait Giancarlo Abarth, Ford avait Carroll Shelby... Et Triumph avait **Robert W. "Kas" Kastner** (1928-2021). Génie américain de la mécanique, pilote amateur devenu mécanicien puis préparateur en bricolant sa MG TF, celui qui est alors employé d'un garage Triumph en Californie se fait connaître en tirant 150 ch du moteur de la TR3 (avec des SU), ce que l'usine, incrédule, vérifiera sur son propre banc d'essai. Il passe chez Triumph USA en 1960 lorsque son employeur est racheté, et, en 1963, est promu **directeur sportif pour les USA** après qu'un succès de ses TR4 lui ait valu une offre mirobolante de Carroll Shelby - heureusement contrée par Triumph. Sous sa direction, la marque enchaîne les succès sur Spitfire, Vitesse et TR.

En 1970, il quitte Triumph pour fonder sa propre écurie, **Kastner-Brophy**, qui engagera une Spitfire MkIV en 1971, et s'illustrera sur GT6, Vitesse et TR6. Dans les années 1980, il sera directeur sportif chez Nissan USA, toujours avec succès.

Kas est également un auteur prolifique de manuels de préparation, en particulier pour Triumph y compris après la disparition de la marque. Pas de recette secrète chez lui, mais un travail de préparation poussé avec des techniques classiques : augmentation du taux de compression, polissage des conduits de culasse, arbres à cames affûtés, etc.

Sa devise : « **Ne jamais être battu par le matériel !** »



Lee Mueller à Riverside, sur la Spitfire MkIV Kastner-Brophy