



Triumph Spitfire 1500 1975

UNE PETITE

sportive

QUI A TOUJOURS EU DU CŒUR AU VENTRE!

TEXTE ALAIN GUILBEAULT | PHOTOS ANDRÉ DESCHÊNES | PROPRIÉTAIRE GINETTE PIN (ST-CONSTANT, QC).



Les premières origines de la Triumph Spitfire remontent à août 1957, avec la mention d'une version sportive sur le planning du projet «Zobo», qui allait devenir la Triumph Herald¹. Cette idée est, entre autres, à l'origine du choix de concevoir celle-ci avec un châssis séparé, permettant d'en créer des variantes à moindre coût. Toutefois, il faut attendre avril 1960 pour que l'ingénieur en chef de Triumph, Harry Webster, effectue formellement une proposition de projet de sportive sur base d'Herald au conseil d'administration de Triumph, avec pour nom de code «Bomb».

Le but est de créer une petite voiture de sport bon marché, située à un niveau de gamme en dessous de celui des roadsters TR, alors représentés par la TR3 (la TR4 étant en projet). En 1958, la société concurrente British Motor Corporation avait commencé à produire l'Austin-Healey Sprite, correspondant justement à ce cahier des charges.

Sans attendre l'aval du conseil d'administration, qui n'arrivera qu'en septembre 1960, Webster prit contact avec Giovanni Michelotti, carrossier italien, déjà auteur de l'Herald. Le but est d'en utiliser le plus possible d'éléments, afin de limiter les coûts. Un châssis d'Herald 948 est envoyé en Italie, et le prototype portant le numéro de série X659 est renvoyé au Royaume-Uni en octobre. Toutefois, Standard, propriétaire de Triumph, est en crise; aussi le projet est-il mis en sommeil et le prototype rangé sous un drap.

Le constructeur est racheté en avril 1961 par Leyland Motors, qui place à sa tête l'ingénieur Stanley Markand. Visitant les locaux peu après le rachat avec Webster, Markand voit le prototype du projet « Bomb ». Celui-ci lui plaît tant qu'il dit à Webster de commencer à étudier sa mise en production et le fait approuver officiellement par le conseil d'administration le 13 juillet 1961.

Cinq versions de Spitfire sont produites d'octobre 1962 à août 1980 :

- » **Triumph Spitfire 4**, produite à 45 000 exemplaires de 1962 à 1964, équipée d'un moteur de 1 100 cm³ de cylindrée. Des exemplaires modifiés seront engagés par l'usine en rallye et pour les 24 heures du Mans, avec à la clé une victoire de catégorie en 1965. Elle est parfois appelée rétrospectivement Spitfire MK1;
- » **Triumph Spitfire 4 MK2**, produite à 37 000 exemplaires de 1964 à 1967, très proche de la précédente, avec des changements mécaniques et esthétiques très minimes;
- » **Triumph Spitfire MK3**, produite à 65 000 exemplaires de 1967 à 1970, avec un moteur porté à 1 300 cm³ et quelques changements esthétiques, notamment un pare-chocs remonté en « os entre les dents »;
- » **Triumph Spitfire MKIV**, produite à 70 000 exemplaires de 1970 à 1974, qui apporte le changement esthétique le plus important avec un avant et un arrière complètement redessinés dans un style plus moderne et un nouvel intérieur, mais garde le même moteur;
- » **Triumph Spitfire 1500**, produite à 95 000 exemplaires de 1974 à 1980, ultime version très proche de la précédente, mais dotée d'un moteur de 1 500 cm³ qui permet de pallier la perte de puissance causée par les modifications faites pour lutter contre la pollution, notamment sur les exemplaires destinés au marché américain.

Durant ces 18 ans de production, la Spitfire reste sensiblement la même voiture, ne connaissant que des évolutions techniques et esthétiques relativement limitées tout en gardant la même structure. Dans le même temps, la catégorie des roadsters plus haut de gamme de Triumph voit se succéder quatre modèles entièrement différents, les Triumph TR4, TR5, TR6 puis TR7.

1974: La Spitfire MKIV est arrêtée en décembre et c'est le début de production de la Spitfire 1500. Son moteur est un 1 500 cm³ longue course qui a la réputation d'être fragile. Les accessoires chromés sont nettement moins nombreux. Un petit spoiler est ajouté sous le pare-chocs avant et des autocollants spécifiques sont disposés sur le véhicule.

1980: C'est la fin de la production des Spitfire 1500, peu de temps avant la disparition de la marque Triumph, en 1984.

La Spitfire sera produite à 314 332 exemplaires d'octobre 1962 à août 1980, soit une période de 18 ans. La production se répartit de la façon suivante :

- **Spitfire 4**, 45 753 exemplaires produits d'octobre 1962 à décembre 1964;
- **Spitfire 4 MK2**, 37 409 exemplaires produits de décembre 1964 à janvier 1967;
- **Spitfire MK3**, 65 320 exemplaires produits de janvier 1967 à décembre 1970
http://fr.wikipedia.org/wiki/Triumph_Spitfire - cite_note-Thomason_p53-18;
- **Spitfire MKIV**, 70 021 exemplaires produits de novembre 1970 à décembre 1974
http://fr.wikipedia.org/wiki/Triumph_Spitfire - cite_note-Thomason_p83-19 (avec un léger chevauchement avec la MK3);
- **Spitfire 1500**, 95 829 exemplaires produits de novembre 1974 à août 1980

Bien que légèrement plus chère que sa rivale, l'Austin-Healey Sprite, puis que sa jumelle la MG Midget, la Spitfire connaîtra de meilleures ventes que celles-ci tout au long de sa carrière, à de rares exceptions près.

TRIUMPH 1500

Années de production	1974-1980
Production	95 829 exemplaires

MOTEUR ET TRANSMISSION

Cylindrée	1493 cm ³
Puissance maximale	71CV
Couple maximal	111,05 Nm
Boîte de vitesses	4 vitesses entièrement synchronisées, overdrive en option

POIDS ET PERFORMANCES

Poids à vide	763 kg
Vitesse maximale	161 km/h
Accélération	0 à 100 km/h en 12 s
Consommation mixte	8 L/100 km

DIMENSIONS

Longueur	3 785 mm
Largeur	1 486 mm
Hauteur	1 206 mm
Empattement	2 108 mm
Voies AV/AR	1 245 mm/1 220 mm
Volume du coffre	200 dm ³

CHRONOLOGIE DES MODÈLES

Spitfire MKIV



MA BELLE HISTOIRE

PAR SERGE ET GINETTE PIN

C'est par un heureux hasard que nous avons aperçu cette jolie voiture sur la route 132 à Ville Ste-Catherine en 1986. Après avoir contacté son propriétaire, nous nous sommes portés acquéreurs de cette Triumph Spitfire 1975. Sept ans plus tard, nous avons décidé de la restaurer avec l'aide d'un ami et au bout de quelques années, nous avons enfin réussi à la remettre en condition impeccable! Ce fut un long labeur, mais nous ne le regrettons pas, car la restauration d'une voiture ancienne est un très beau passe-temps qui nous permet de vivre une expérience hors du commun.

Nous nous sommes maintenant construit un garage bien à nous, afin d'y entreposer nos voitures anciennes durant la période hivernale.

Le virus de l'auto ancienne est bien agréable pour ceux et celles qui croient aux plaisirs nostalgiques reliés à cette belle passion.

Bonne route et au plaisir de vous connaître lors des prochaines activités locales et régionales du VAQ! ■