



a.s.b.l. Austin-Healey Club Belgium v.z.w.

F.B.V.A. / B.F.O.V nr. 58 --- R.A.C.B. / K.A.C.B. HISTORICAL SECTION

Av des Myrtilles 10 - 1340 Ottignies.

TEL.: 010/41.64.87 – e-mail : info@austin-healey-club.org

Website : www.austin-healey-club.org

N° d'entreprise : 452.433.338 ondernemingsnummer

BANK : BE53 0682 1530 3853 and BE28 0882 1132 6720

Collector Edition Sprite



N°4 - 2020



QUARTIER LATIN

HOTEL • RESTAURANT • SPA

**EMMENEZ
VOTRE
CLASSIC CAR
DANS UN 4
ÉTOILES !**



**Votre partenaire pour
un roadtrip inoubliable.**

Séjours sur mesure pour groupes
ou individuels.

12 roadbooks exclusifs.

www.quartier-latin.be

2, rue des Brasseurs

6900 Marche-en-Famenne

+32(0)84/430135





De onzekerheid die ook in uw club heerst in deze moeilijke tijden, laat ons niet toe een definitieve agenda van activiteiten op te stellen.

L'incertitude qui prévaut en ces temps difficiles nous empêche de pouvoir établir un agenda que nous pourrions considérer comme certain.

Dit belet het bestuur echter niet om klaar te zijn, bij de eerste toestemming van de overheden om over te gaan tot actie en vergaderingen en uitstappen te organiseren.

Malgré ces aléas, le comité est prêt à rebondir dès que les obligations gouvernementales nous permettront de réorganiser des réunions ou des sorties.

In dit blad vind u dan toch een voorlopige agenda, maar hou er rekening mee dat wij verplicht kunnen zijn om aanpassingen door te voeren.

Un embryon d'agenda est proposé dans cette revue sachant que des formules adaptées pourront être retenues.

Het spreekt voor zich dat het bestuur dus zeer snel zal moeten reageren op wijzigende omstandigheden. Indien wij iets wijzigen weet u het onmiddellijk per mail. Raadpleeg ook regelmatig onze website. www.austin-healey-club.org.

Afin d'être réactif, il est important que l'on puisse rapidement vous avertir de la tenue de nos activités. Pour cela nous pouvons vous envoyer des e-mails (assurez-vous que vous avez bien communiqué votre adresse mail) , mais consultez aussi régulièrement notre site www.austin-healey-club.org

In dit magazine stellen wij u terug een paar zeer interessante artikels voor, betreffende ons geliefkoosd merk. Tot nu toe liep de 'Big Healey' met al de aandacht weg. Nu is het de beurt aan de Sprite. U zult zien hoe dit kleine 'lachende' wagentje toch de aandacht en goedkeuring steelt van veel kieskeurige autoliefhebbers.

Nous continuons dans cette édition la publication d'articles vous présentant des informations sur nos voitures. Si jusqu'à présent la Big 3000 a été privilégiée, cette édition est consacrée à sa petite sœur la Sprite . Et vous verrez que cette petite voiture des plus sympathiques a tout pour plaire aux plus exigeants.

Be careful

**NEW
PRODUCT**

Austin Healey Water Pumps!

AH
SPARES
LIMITED



**CAD DESIGNED &
CNC-MACHINED FOR
CONSISTENT PRECISION!**

BN1 - BN2

CHT123 | 3/4-INCH PULLEY
CHT125 | 3/8-INCH PULLEY
CHT127 | 1/2-INCH PULLEY

**SUPERIOR CASTINGS &
MODERN CARBON CERAMIC
NITRILE MECHANICAL SEAL!**

BN4 - BJ8



www.ahspares.co.uk





Agenda

Toutes les activités ci-dessous dépendent des restrictions liées à l'évolution du Covid-19.

27 /02/2021 : Assemblée générale à l'Hôtel Van der Valk -Nivelles Sud à 19h

La tenue de cette assemblée générale est obligatoire pour les ASBL, mais sera bien sûr conforme aux obligations imposées à cette date.

Si la possibilité est offerte, un repas pourrait être organisé à la suite de cette assemblée.

11/04/2021 : Start Season : le rallye est prêt et notre équipe organisatrice nous emmènera sur les routes des Ardennes flamandes et suivant une formule conforme aux obligations du moment

09/2021 : Mid-week en Frise. Dès que nous aurons plus d'informations sur l'évolution de la situation sanitaire nous aviserons de la tenue de ce week-end prometteur

D'autres activités viendront bien sûr compléter cet agenda au fur à mesure des possibilités

Alle onderstaande activiteiten zijn afhankelijk van de op het moment van kracht zijnde regelgeving i.v.m. COVID-19

27/02/2021 : Algemene Leden Vergadering te Hotel Van der Valk te Nivelles-Sud.

Het houden van deze jaarlijkse vergadering is verplicht voor de vzw's.

Deze vergadering zal zoals altijd gevolgd worden door een (facultatieve) maaltijd

11/04/2021 : Start Season : De rally is klaar om gereden te worden. De organisatoren nemen ons in deze editie mee op een mooi ééndaags parcours in de Vlaamse Ardennen. We eindigen zoals altijd met een gezellige maaltijd.

09/2021 : Mid-week in Friesland: 4 -daagse rondrit in Friesland. Verdere informatie over deze veelbelovende uitstap volgt op onze website www.austin-healey-club.org.

Verdere activiteiten zullen in de mate van het mogelijke deze agenda aanvullen.

De Austin-Healey Sprite is een kleine cabrio sportwagen die geproduceerd werd in het Verenigd Koninkrijk tussen 1958 en 1971. De bedoeling was dubbel, een minder dure wagen produceren die weinig plaats innam, en een opvolger te voorzien voor de vooroorlogse sportwagens zoals de Austin Seven.

L'Austin-Healey Sprite est une petite voiture de sport cabriolet qui a été produite au Royaume-Uni de 1958 à 1971. La Sprite était destinée à être un modèle à faible coût que « l'on pourrait garder dans son hangar à vélo », et aussi à succéder aux versions sportives de l'avant-guerre ,l'Austin Seven.

De Sprite werd ontworpen door de Donald Healey Motor Company, en de bouw ervan werd toegewezen aan de MG fabriek te Abingdon. Aanvankelijk werd hij te koop aangeboden voor 669 € (de helft van de prijs van een Big Healey 3000) door gebruik te maken van een aangepaste versie van de motor uit de serie Austin A, en vele onderdelen uit reeds bestaande voertuigen teneinde de productiekost laag te houden.

La Sprite a été conçue par la Donald Healey Motor Company, et la production était attribuée à l'usine MG à Abingdon. Elle a d'abord été mise en vente à un prix de 669 euros(soit la moitié d'une Big3000) en utilisant une version adaptée du moteur de la série Austin A, et de nombreuses pièces de voitures existantes afin de maintenir les coûts bas.

Mark I

De Sprite MKI werd al snel liefdevol de “frogeye” genoemd (kikkerogen) in het Verenigd Koninkrijk en “bugeye” (insectenogen) in de Verenigde Staten, aangezien de koplichten zich heel opvallend op de motorkap bevinden. De ontwikkelaars van deze wagen hadden aanvankelijk inklapbare lichten voorzien met de afsluiters ervan naar boven gericht wanneer de lampen niet gebruikt werden. Een gelijkaardige configuratie werd vele jaren later gebruikt op de Porsche 928. De kostenbesparing die BMC invoerde leidde echter tot het schrappen van dit kantelmechanisme, wat meebracht dat de lampen gewoon in een vaste verticale positie kwamen te staan. Dit kwam ten goede aan de originaliteit en specificiteit.

La Sprite Mk I est rapidement devenue affectueusement la « frogeye »(yeux de grenouille) au Royaume-Uni et « bugeye »(yeux d'insectes) aux États-Unis, parce que ses phares étaient bien en évidence montés sur le capot. Les concepteurs de la voiture avaient prévu que les phares pourraient être rétractés, avec les caches orientées vers le ciel lorsqu'ils ne sont pas utilisés; un arrangement similaire a été utilisé plusieurs années plus tard sur la Porsche 928. Mais la réduction des coûts par BMC a conduit à la suppression du mécanisme de basculement, donc les phares ont été simplement fixés en position verticale permanente. Cela a donné à la voiture son originalité et sa spécificité



Het probleem van de stijfheid bij een open sportwagen werd opgelost door Barry Bilbie, ontwerper van de Healey chassis. Hij gebruikte het principe toegepast op de Jaguar Type D, namelijk de

krachten die op de achteras inwerken, laten opvangen door de stijve vloerplaten. Dit concept van het chassis van de Sprite heeft van deze wagen de eerste productie sportwagen gemaakt van het type 'zelfdragend koetswerk'. Bij dit type vangen de koetswerkpanelen, met uitzondering van de motorkap, de structurele belastingen op. De oorspronkelijke plaatdikte die Bilbie had aanbevolen voor de achterste structuur van de wagen werd door het studiebureau van Austin tijdens de constructie van het prototype verlaagd. Toen later tijdens de tests uitgevoerd door het MIRA (Motor Industry Research Association) bleek dat er vervormingen aan de achterzijde van het model waren opgetreden, werden de oorspronkelijke diktes terug aangehouden. De twee langs-balken vooraan die ter hoogte van de voorzijde van de passagiersruimte naar voor steken tonen aan dat dit nog niet 100% een zelfdragend koetswerk is. Al het plaatwerk vooraan, vleugels en motorkap, bestond uit één stuk, aan de achterzijde opengaand om de toegang tot het motorcompartiment te vergemakkelijken (zoals op de E-Type).

Le problème de fournir une structure rigide à une voiture de sport à toit ouvert a été résolu par Barry Bilbie, concepteur des châssis Healey, qui a adapté l'idée fournie par la Jaguar D-type, avec les forces de la suspension arrière absorbées par le plancher de la carrosserie. La conception du châssis de la Sprite en a fait la première voiture de sport de production importante au monde à utiliser la construction unitaire, où les panneaux de carrosserie en tôle (en dehors du capot) supportent beaucoup de contraintes structurelles. L'épaisseur métallique originale (épaisseur de l'acier) de la structure arrière, recommandée par Bilbie a été réduite par le bureau d'études d'Austin pendant la construction du prototype, mais lors des essais à MIRA (Motor Industry Research Association) la distorsion et la déformation de la structure arrière s'est produite et les normes originales ont été rétablies. Les deux longerons du châssis avant qui se projettent vers l'avant à partir de l'habitacle signifient que la coque n'est pas une monocoque complète. L'ensemble de tôle avant, comprenant le capot et les ailes, était une unité d'une seule pièce, articulée par l'arrière, pour permettre lors du basculement l'accès au compartiment moteur (comme sur la Type E).

De OHV-motor van 43 pk en 948cc is afkomstig uit de Austin A35 en de Morris Minor 1000, beide eveneens gebouwd bij BMC, maar nu met twee SU carburators van 1 1/8 duim. Geen deurgrepen, dus moesten beide deuren van binnenuit geopend worden. Om redenen van rigiditeit, zie hierboven, was er geen kofferdeksel dat kon geopend worden. Om het reservewiel of bagage te bereiken diende men de rugleuningen van de zetels naar voor te klappen. De ruimte was meer dan groot genoeg maar de toegang beperkte toch de individuele grootte van elk bagagestuk.

Le moteur OHV de 43 ch et 948 cc était dérivé des modèles Austin A35 et Morris Minor 1000, également des produits BMC, mais amélioré avec deux carburateurs SU de 1 1/8 pouce. Il n'y avait pas de poignées extérieures de porte, le conducteur et le passager devaient ouvrir la porte de l'intérieur. Il n'y avait pas non plus de couvercle de coffre arrière, en raison de la nécessité de conserver le plus de rigidité structurelle possible, et l'accès à la roue de secours et le compartiment à bagages est possible en inclinant les dossiers des sièges vers l'avant et en atteignant ainsi un grand espace disponible pour stocker les bagages mous.

Motor eigenschappen van de modellen 1958-1961: BMC A14,948cc 43pk(32KW) en 52 lbf-ft (71 Nm) bij 3300rev.

Le moteur des modèles 1958-1961: 948 cc Série A 14, 43 ch (32 kW) à 5200 tr/min et 52 lbf-ft (71 Nm) à 3300 tr/min

Het Britse tijdschrift The Motor heeft de wagen in 1958 getest: Topsnelheid 82.9 mi/h (133.4 km/h) van 0 naar 100 km/h in 20.5 seconden. Het verbruik was 43 mi/gallon (6.6 l/100km). Deze testwagen koste toen omgerekend 678€ inbegrepen 223 € taxen.

Un exemplaire a été testé par le magazine britannique The Motor en 1958. Il avait une vitesse de pointe de 82,9 mi/h (133,4 km/h) et pouvait accélérer de 0 à 60 mi/h (97 km/h) en 20,5 secondes. La consommation de carburant de 43 milles par gallon impérial (6,6 L/100 km; 36 mpg-US) a été enregistrée. La voiture d'essai a coûté 678 euros, taxes incluses de 223 euros.

De wedstrijd afdeling van BMC, schreef de wagen in voor de grote internationale wedstrijden en rally's. Hun eerste grote succes was in de Rally Coupe des Alpes van 1958 waar John Sprinzel en Willy Cave de overwinning in hun klasse haalden. In 1959 werd de auto geïntroduceerd op de Amerikaanse markt, en won daar onmiddellijk in haar klasse de 12 uren van Sebring (overall overwinning door de Ferrari van Olivier Gendebien – Phil Hill – Dan Gurney). Vele privé piloten hebben eveneens meerdere successen geboekt met hun Sprite. Wegens zijn goedkope prijs en het feit dat hij zeer handelbaar was, heeft deze wagen zich ontwikkeld tot een super wedstrijd wagen, met daar bovenop nog veel verschillende uitvoeringen voorgesteld door Sprinzel, Speedwell en WSM.

Le département de la compétition BMC a inscrit les Austin Healey Sprite dans les grandes courses internationales et les rallyes, leur premier grand succès étant celui de John Sprinzel et Willy Cave qui ont remporté leur classe au Rallye Coupe des Alpes 1958. En 1959, la Sprite a été introduite sur le marché américain en remportant d'emblée sa catégorie lors des 12 heures de Sebring (remportées par la Ferrari de Olivier Gendebien-Phil Hill-Dan Gurney). De nombreux pilotes privés ont également rivalisé avec beaucoup de succès dans des Sprite. En raison de son prix abordable et de son caractère pratique, l'Austin Healey Sprite a été développée en une formidable voiture de compétition, avec de nombreuses variantes proposées par John Sprinzel, Speedwell et WSM.

De Sprite Sebring is hier de meest iconische der Austin-Healey Sprite geworden. Vele eigenaars gebruiken tot op vandaag nog steeds hun Sprite in wedstrijden, 60 jaar na de eerste verschijning!!!

La Sprite Sebring est devenue la plus emblématique des Austin Healey Sprite. Beaucoup de propriétaires utilisent leurs Sprite Austin Healey en compétition aujourd'hui, soixante ans après son apparition.



Mark II

De Mark II, aangekondigd eind mei 1961, was uitgerust met dezelfde motor maar met grotere carburators, SUI met 1 ¼ duim, wat het vermogen opdreef naar 46.5 pk. De versnellingsbak werd

ingeruild voor één met kortere versnellingen. Het koetswerk werd hertekend: de koplichten verhuisden naar de vleugels, aan weerszijden van een rooster dat de ganse breedte van een motorkap innam. Voor de achterkant werd geopteerd voor de versie MGB (gloednieuw model) wat de wagen ineens een modernere uitstraling gaf, met bijkomend kofferdeksel en achterbumper. Dit alles deed de Sprite een beetje van zijn excentriciteit verliezen, en koste 50 kg meer-gewicht.

La Mark II annoncée à la fin de mai 1961 a utilisé le même moteur 948 cc (code moteur 9CG), mais avec des carburateurs SUI, plus grands, de 11/4 de pouce, augmentant la puissance à 46,5 ch. Une boîte de vitesses à rapport court a été installée. La carrosserie a été complètement remaniée, les phares migrant vers une position plus conventionnelle dans les ailes, de chaque côté d'une calandre occupant toute la largeur et d'un capot conventionnel. À l'arrière, le style emprunté à la MGB bientôt annoncée a donné un look plus moderne, avec les avantages supplémentaires d'un couvercle de coffre arrière et un pare-chocs arrière classique. Le résultat a été une voiture de sport beaucoup moins excentrique, mais au détriment d'un poids supplémentaire de 50kg .

Bij haar debuut in 1961 werd de Sprite ook geproduceerd in een MG versie, de Midget, die eigenlijk de naam terughaalt van einde de jaren 1920 tot de jaren 1950. De amateurs hiervan spreken nog steeds van de "Spridgets". De versie met embleem MG is nog geproduceerd jaren nadat het Austin-Healey merk reeds niet meer bestond.

Lorsque la Sprite Mk II a été produite en 1961, elle était aussi produite dans une version MG , la Midget, qui relance le nom d'un modèle utilisé par MG ,de la fin des années 1920 jusqu'au milieu des années 1950. Les amateurs se réfèrent souvent à ces Sprite et Midget en le appelant « Spridgets. » La version avec écusson MG a continué a être produite pendant plusieurs années après que la marque Austin-Healey ait cessé d'exister.

In oktober 1962 kriigende Sprite en Midget beiden een 1098cc motor, (deze laatste werd dan ook gebruikt in de volgende Austin A40 en Morris Minor 1000, zij het met enkel 1 carburator). De versnellingsbak wordt verstevigd met het Porsche synchromesh systeem, zodoende wordt het vermogen opgekrikt naar 56 pk. Vooraan krijgt de wagen schijfremmen en spaakwielen worden optie. Van de Sprite MK II zijn er 31665 exemplaren gebouwd.

En octobre 1962,les Sprite et Midget ont reçu un moteur 1098 cc , qui a également été monté avec un carburateur unique dans l'Austin A40 et la Morris Minor 1000. Une boîte de vitesses renforcée avec le système Porsche synchromesh a été placée pour faire face à la puissance supplémentaire - 56 ch. Les freins à disque avant ont également été adoptés et les roues à rayons sont devenues une option. 31 665 Sprite Mk II ont été fabriqués.

Motor eigenschappen :

1961-1964: 948cc Serie A I4, 46 pk (34 KW) aan 5500tr/min en 53 lbf.ft (72 Nm) aan 3000 tr/min

1962-1964:1098cc Serie A I4, 56 pk (42KW) aan 5500tr/min en 62 lbf.ft (84 Nm) aan 3250tr/min

Caractéristiques moteurs:

1961-1964: 948 cc Série A I4, 46 ch (34 kW) à 5500 tr/min et 53 lbf·ft (72 Nm) à 3000 tr/min

1962-1964: 1098 cc Série A I4, 56 ch (42 kW) à 5500 tr/min et 62 lbf·ft (84 Nm) à 3250 tr/min

Mark III

De Mark III Sprite werd ook te koop aangeboden onder de naam Mark II MG Midget – de verschillen beperken zich tot louter koetswerk details.

La Mark III Sprite a également été commercialisée sous le titre Mark II MG Midget – les différences entre les deux ont de nouveau été limitées à des détails mineurs de garniture.

Een nieuwe gebogen voorruit, aparte pinklichten, neerlaatbare zijramen, deurgrepen met aparte sloten behoren tot de opvallendste details. Deze sloten hadden echter weinig nut met een soft-top. De achter-ophanging werd aangepast om een comfortabeler rijgedrag te bekomen, en dit bijna zonder meer-gewicht. Alhoewel dit allemaal geen ingrijpende veranderingen voorstellen, heeft dit toch geleid tot een rivaliserende positie van de Sprite t.o.v. de Triumph Spitfire die ook recent op de markt kwam. Van deze Mark III zijn er 25905 gebouwd.

Motor specificaties: 1964 – 1966: 1098cc Serie A I4, 59 pk (44 KW) aan 5750 tr/min en 65 lbf-ft (88 Nm) aan 3500tr/min

Un nouveau pare-brise en verre incurvé a été introduit, des feux clignotants différents et des fenêtres latérales descendantes. Des poignées de porte extérieures ont été fournies pour la première fois, avec des serrures séparées . Bien que la voiture pouvait être sécurisée, avec un toit souple, la protection supplémentaire était limitée. La suspension arrière a été modifiée ce qui entraîne une augmentation du confort pour une pénalité de poids presque négligeable. Bien que peu importants, ces changements ont aidé les Sprite et Midget à rivaliser avec la Triumph Spitfire récemment produite. 25 905 Sprites Mark III ont été fabriqués.

Moteur:

1964-1966: 1098 cc Série A I4, 59 ch (44 kW) à 5750 tr/min et 65 lbf-ft (88 Nm) à 3500 tr/min

Mark IV + Austin Sprite

Op het autosalon van Londen in oktober 1966, kon men kennis maken met de MK IV en zijn nieuwigheden: Een zwaardere motor (1275cc), die eigenlijk de amateurs teleurstelde aangezien hij kleiner was dan die van de Mini-Cooper S. Een afneembaar dak. Gescheiden master cilinders voor remmen en koppeling. Dit volgens de aanbevelingen van de constructeurs met het oog op de veiligheid. Voor de Amerikaanse markt diende men vanaf 1968 rekening te houden met de van kracht zijnde lokale uitstootnormen en bij gevolg diende men deze grotere motor aan te passen, met als gevolg minder goede prestaties. Vanaf 1969 werden de wagens met bestemming USA uitgerust met achteruitrijlichten, de elektriciteitsstroom in de wagen werd omgekeerd: NEG.=MASS, en de dynamo werd vervangen door een alternator. In dit jaar werden ook voor het eerst neerklapbare rugleuningen voorzien.

L'évolution suivante a été présentée au Salon de l'automobile de Londres en octobre 1966. En plus de recevoir le plus gros moteur 1275 cc (qui a déçu les amateurs en étant moins performant que celui de la Mini-Cooper 'S'), la Mark IV a eu plusieurs changements qui étaient plus que cosmétiques. Le plus remarquable est l'apparition d'un toit amovible. Des maître-cylindres de frein et d'embrayage séparés ont été installés, suivant la volonté des constructeurs automobiles à se tourner vers la sécurité de leurs produits. Sur les versions du marché américain, le plus grand moteur a sacrifié une partie de ses performances à partir de 1968, avec des modifications pour se conformer

aux exigences fédérales de contrôle des émissions. En 1969, pour l'exportation vers les États-Unis des lampes de recul ont été ajoutées, une adaptation du système électrique des voitures avec la mise à la terre négative et l'alimentation par un alternateur plutôt qu'une dynamo. C'était aussi la première année que des sièges inclinables étaient installés.

Vanaf september 1969 maakten Austin-Healey zowel als MG deel uit van British Leyland. Dit bracht een facelift mee voor de Sprite en Midget. Deze meestal cosmetische veranderingen leidden ook tot een vereenvoudiging in de constructie want de 2 modellen begonnen meer en meer op elkaar te gelijken. Beide hadden nu de zelfde eigenschappen en verschilden eigenlijk alleen door hun embleem. Ze kregen een nieuw gamma kleuren, en hadden beide dezelfde grille vooraan.

Motor-eigenschappen:

1966-1971: 1275cc Serie A I4, 65 pk (48 kw) aan 6000 tr/min en 72 lbf·ft (98 Nm) aan 3000 tr/min

Un lifting a été effectué pour le modèle 1970 (à partir de Septembre 1969) après qu' Austin-Healey (et MG) soit devenu une partie de British Leyland . Ces révisions largement cosmétiques visaient à rajeunir (alors âgée de 10 ans) et à minimiser la différence entre les versions Sprite et Midget pour réduire les coûts de production; les deux voitures avaient maintenant les mêmes caractéristiques, ne différant que par leur écusson. À côté d'une nouvelle gamme de couleurs de carrosserie, les deux voitures avaient la même calandre, basée sur la conception plus simple de maille carrée de la Sprite

Moteur:

1966-1971: 1275 cc Série A I4, 65 ch (48 kW) à 6000 tr/min et 72 lbf·ft (98 Nm) à 3000 tr/min

De vermelding 'Healey' verdween in 1971, met als gevolg dat de laatste 1022 Sprite modellen de naam Austin Sprite kregen. Dit kwam omdat Donald Stokes geen financiële rechten meer wou betalen aan Donald Healey Company en aldus een grote kostenbesparing kon uitvoeren. Dit maakte een eind aan de toekomst van de Sprite, aangezien BL reeds de MG Midget had (gelijkaardig aan de Sprite op het embleem na) en daar bovenop ook de Triumph Spitfire met dezelfde eigenschappen en prijsklasse.

La mention Healey a été abandonnée en 1971, de sorte que les 1 022 Sprite finalement construites étaient tout simplement des Austin Sprite. Il s'agissait d'une réduction des coûts voulue par Donald Stokes, permettant à British Leyland de cesser de payer des redevances à la Donald Healey Motor Company. Mais il n'y avait plus d'avenir possible, car la vaste gamme de BL contenait déjà la MG Midget, qui était identique à la Sprite, sauf pour l'écusson, et la Triumph Spitfire aux dimensions similaires et à prix similaires.

Wedstrijden - Compétitions

De Sprite (en haar zuster MG Midget) hebben sinds hun lancering aan vele wedstrijden deelgenomen en er ook veel gewonnen in de "Club" competities, en doen dit nog steeds tot op vandaag.

La Sprite (et sa soeur midget MG) ont été des voitures de course remportant de nombreux succès dans des compétitions du niveau « club » depuis leur lancement et continuent à courir dans diverses épreuves à nos jours.

De Sprite Sebring heeft in de jaren '60 aan vele internationale wedstrijden deelgenomen en merkwaardige resultaten neergezet, waaronder een mooie 12^e plaats in het algemeen klassement en 1^e plaats in zijn categorie op LeMans in 1965 (het jaar waar Ferrari een triplé won in de 24 uren met Jochen Rindt – Willy Mairesse – Jean Blaton)

Les Sprite Sebring ont participé à de grands événements internationaux tout au long des années 1960 et des résultats remarquables ont été obtenus, dont une 12e place au général et 1^{ère} de sa catégorie au Mans en 1965 (dernière victoire Ferrari aux 24h avec un triplé avec notamment Jochen Rindt-Willy Mairesse -Jean Blaton).



Deze wagen genoot van de toenmalige technische evolutie op het vlak van gebruik van glasvezel, net voor de in gebruik name van "light" carrosserie-panelen. Midden de jaren 60 werd ook gebruik gemaakt van de BMC windtunnel in de fabrieken te Longbridge. De resultaten van die test werden gebruikt door Barry Bilbie om een nieuw model uit te denken in "Birmabright"-legering. Dit model werd gerealiseerd in de werkhuizen van Healey Warwick door Bill Buckingham en Terry Westwood. Deze wagens beschikten over een motor van 110 pk, die ontworpen en gebouwd werd bij BMC Courthouse Green. De versnellingsbakken waren ook speciaal aldaar gebouwd, vertrekkende van een versnellingsbak van een MGB aangepast met een uitwendige 5^e versnelling en een overdrive op enkele gangen. Deze wagens hebben vele overwinningen behaald in de 12 uren van Sebring, met aan het stuur Sterling Moss, Bruce McLaren en Steve McQueen, alsook in de beroemde Targa Florio en op het circuit van Mugello

Cette voiture a bénéficié des apports techniques qui ont commencé avec l'utilisation de la fibre de verre , avant d'utiliser des panneaux de carrosserie légers d'apparence standard. Au milieu des années 60, on utilisait la soufflerie de Longbridge. Barry Bilbie (le concepteur de châssis) a utilisé les résultats pour imaginer un modèle construit ,en alliage Birmabright,, aux ateliers de Healey Warwick par Bill Buckingham et Terry Westwood. Ces voitures ont été propulsées par les moteurs mis au point chez BMC Courthouse Green qui ont finalement produit un moteur fiable 110 ch, permettant une vitesse de pointe d'environ 150 mph sur la ligne droite Mulsanne. Des boîtes de vitesses uniques ont également été fabriquées au Courthouse Green, avec des boîtes de vitesses MGB modifiées avec un 5e rapport monté à l'extérieur et un overdrive sur certains rapports. Ces voitures ont remporté des victoires de classe aux 12h de Sebring avec des pilotes tels que Stirling Moss, Bruce McLaren et Steve McQueen, ainsi que dans la célèbre Targa Florio et sur le circuit de Mugello.



Innocenti

Op het salon van Turijn in 1960, stelde Innocenti, die toen de Italiaanse partner was van BMC, een spider ten toon die gebaseerd was op de Sprite. De constructie liet men in 1961 over aan carrosseriebouwer Ghia, in samenwerking met OSI. 624 Innocenti 950 Spider hadden een 948 cc motor uit de Frogeye met 43pk. Later, nog in 1961, kregen ze een 46.5pk motor. In februari 1963 bouwde men het model S met 1098cc en tevens schijfremmen vooraan om de extra kracht de baas te blijven. Deze 1100 S van 58pk kon ook uitgerust worden met een afneembare 'hard-top'.

Au Salon de l'auto de Turin en 1960, Innocenti, le partenaire italien de BMC, a présenté un spider construit sur les bases de la Sprite.. Le carrossier Ghia, en partenariat avec OSI, a construit les voitures au début de 1961. Les 624 exemplaires Innocenti 950 Spider avaient le moteur 948 cc de la Frogeye avec 43 ch (32 kW). Plus tard en 1961, un 46,5 ch (35 kW) a été installé. En février 1963, le modèle S de 1098 cc a été produit, avec également des freins à disque avant pour faire face à la puissance supplémentaire. Cette 1100 S de 58 ch (43 kW) pouvait également être équipée d'un toit rigide amovible.

De Innocenti Spider verkocht goed in Italië, met een productie van 13 wagens per dag in 1962, maar had het moeilijk met de concurrentie van de goedkopere Sprite op de uitvoermarkten. Naarmate de concurrentie met modernere wagens op de markt kwam en de Sprite ook gemoderniseerd werd, zakten de verkoopcijfers meer en meer tot in 1965 amper nog 63 wagens gemaakt werden. Innocenti gooit het roer om en begint met de bouw van de Coupé Innocenti, die in september 1966 klaar is, met dezelfde 1100cc motor als in de Spiders. De carrosserie van de Coupé is langer en breder dan de Spider. Deze sloeg goed aan op de Italiaanse markt en paste er zeer goed tussen de kleine Fiat 850 Coupé en de grotere Fiat 124 Sport Spider. Toen de productie ervan stopte in 1968 waren er in totaal 794 Coupés verkocht.

L'Innocenti Spider s'est bien vendue en Italie, avec une production de 13 voitures par jour en 1962, mais a eu du mal à rivaliser avec la Sprite moins chère sur les marchés d'exportation. À mesure que des concurrents plus modernes arrivaient et que la Sprite britannique était modernisée, les ventes ont chuté, avec seulement 63 voitures construites en 1965. Ainsi, Innocenti présente le Coupé Innocenti retravaillé en septembre 1966, toujours avec le même moteur 1100 que celui monté dans les derniers Spiders. La toute nouvelle carrosserie du Coupé était plus large et plus longue que celle du Spider. Ce modèle a été compétitif sur le marché italien, occupant un créneau entre la petite Fiat 850 Coupé et la plus grande Fiat 124 Sport Spider. Seulement 794 Coupés ont été construits lorsque la production a pris fin en 1968.



12 H Sebring 1961



Targa Florio 1959



Targa Florio 1966

Voor alle uw oldtimer groeprizen contacteer: [016 78 25 15](tel:016782515) info@oceanicexpeditions.be Pour tous vos voyages oldtimer en groupe contactez : [Houtemstraat 4330Tienen](mailto:info@oceanicexpeditions.be)





The complete
Austin Healey
parts service
for Belgium

**A Head
Healeys** 

www.ahead4healeys.co.uk

Tel - 0044 (0)1788 565 000

Fax - 0044 (0)1788 565 001

sales@ahead4healeys.co.uk

A-Head 4 Healeys Ltd. 81 Somers Road, Rugby, Warwickshire, CV22 7DG, United Kingdom

Retouradres:

Francis Gillet
Grand Route, 1
1428 Lillois

Driemaandelijks tijdschrift P000200
Afgiftekantoor 9550 HERZELE

N°4 - 2020



Dcreation[®]
design & internet

Bissegemstraat 33 , 8560 Gullegem , Belgium

