



# Spridget Club de France

association régie par la loi de 1901 - Affilié N° 988 à la F.F.V.E.

## La lettre du Club...

Février 2023

Bonjour à tous,

Toutes nos excuses pour la sortie tardive de notre lettre, nous essaierons de faire mieux pour l'édition de mars.

Nous souhaitons la bienvenue à :

- François Reste de Roca (92, Midget Mk3),
- Karim Tazi (Maroc, Midget Mk2),
- Michel Large (91, Sprite Mk1).

### Évènement fraîchement passé :

#### RETROMOBILE 2023 :

Le petit mot de notre **Gentil Organisateur**, Jean-Marc Felten.

Un grand cru pour tous

Avec 125 000 visiteurs, le premier salon de véhicules de collection de l'année n'a pas raté son retour sur les grands halls de la Porte de Versailles à Paris, en ce début février. La satisfaction était partout, y compris, bien sûr, sur notre stand de club.

Nous n'avons pour ainsi dire pas arrêté de renseigner sur le club, sur les Spridget, sur l'automobile ancienne car nombre de visiteurs qui se sont arrêtés chez nous l'ont fait parce que nous étions plutôt bien placés avec un stand sans doute plus accueillant que certains amis et néanmoins concurrents. Le bilan de ces 5 journées en chiffres :

- 15 adhésions, dont 2 nouveaux.
- Plus de 20 échanges de coordonnées dont une dizaine avec distribution de bulletins d'inscription.

Bien que nous ayons été 4 à 6 sur le stand en permanence, nous n'avons pas arrêté !

Je dois d'ailleurs remercier chaleureusement les membres très actifs, avec par ordre d'apparition à l'écran : Frédérick Delannoy (dont la Midget GAN3 occupait le stand), les fidèles Michelle et Jean Aubéry, Arnaud Senlanne, Vincent Lefèvre, François Suberbère, Pierre Sébastien Hervé, Jordan Lecaille, Claude Perrot, Thierry Dupont, Dominique Martin, Claude Lavielle, Giovanni Dosa, sans oublier le passage apprécié de Brigitte Bouyer.

Merci également à tous les membres du club et sympathisants qui sont passés nous voir.

Rendez-vous est donné pour Rétromobile 2024 qui se tiendra du 30 janvier au 4 février, avec déjà une idée sur l'organisation du stand, mais ... surprise.

**Spridget Club de France : Siège social 142, Avenue Saint Michel 45160 OLIVET**

**Président :** 06 12 70 68 94  
**Secrétaire :** 07 85 54 88 55

**e-mail :** [spridgetclubdefrance@gmail.com](mailto:spridgetclubdefrance@gmail.com)  
**Site et forum :** <http://spridget.fr>



## Assemblée Générale 2023

Cette fois ça y est tout est verrouillé, ou presque, pour notre prochaine Assemblée Générale, nous faisons d'une pierre 2 coups.

Venez nombreux ! C'est la première occasion de l'année de se rencontrer sur terrain.

Nous nous retrouverons le week-end du 13 et 14 mai, à l'occasion de « God save the car festival » organisé à Montlhéry.

Au programme :

- Samedi : Journée à "God save the car", où l'organisateur de l'évènement nous réservera un espace club. Par ailleurs, ceux qui le souhaiteront pourront participer à des séances de roulage, par plateaux, sur le circuit, ou encore à une « montée historique » sur l'ancien circuit routier de Montlhéry. Vous trouverez tous les détails, les modalités et frais d'inscriptions sur le site internet de l'UTAC :

Lien vers le site : [God Save The Car Festival \(parisautoevents.com\)](http://parisautoevents.com)

Pour le repas de midi, ce sera à votre convenance, repas tiré du coffre, ou proposé par les « food trucks » qui seront présents sur la manifestation.

A ceux qui préféreraient une activité plus culturelle nous leur proposons de se retrouver à Vaux-le-Vicomte pour une visite du château.

**Spridget Club de France : Siège social 142, Avenue Saint Michel 45160 OLIVET**

**Président :** 06 12 70 68 94  
**Secrétaire :** 07 85 54 88 55

**e-mail :** [spridgetclubdefrance@gmail.com](mailto:spridgetclubdefrance@gmail.com)  
**Site et forum :** <http://spridget.fr>

- Samedi soir : Nous tiendrons notre Assemblée Générale, vers 19h00, à l'hôtel de l'Île du Saussey, où ceux qui le souhaitent pourront passer la nuit. A l'issue de l'AG nous prendrons notre repas au restaurant voisin « La Braise ».
- Dimanche : vers 9h30 nous quitterons l'hôtel pour une balade en voiture de 60 km environ, préparée par notre ami Jean-Marc, qui nous mènera au Moulin de Dannemois, la résidence de Claude François, où nous visiterons le musée. Nous y prendrons également notre repas avant de nous dire « au revoir ».

Vous avez bien sûr la possibilité d'arriver à l'hôtel le vendredi soir ainsi que d'adapter le programme à vos envies et/ou contraintes. Nous vous communiquerons très rapidement les tarifs et le formulaire d'inscription. Mais vous pouvez nous faire part dès maintenant de vos intentions.

**Contact : Thierry Dupont, 06 12 70 68 94, [thj.dupont@gmail.com](mailto:thj.dupont@gmail.com).**

## **Le Mans Classic 2023**

<https://www.lemansclassic.com>

Si vous souhaitez participer à cet événement mémorable, c'est en effet la célébration du centenaire de la course mythique de 24 heures du Mans, et que vous ne vous êtes pas encore inscrits, il est encore le temps de le faire.

Nous reviendrons par ailleurs bientôt vers vous pour le règlement du solde de vos commandes.

**Contact : Thierry Dupont, 06 12 70 68 94, [thj.dupont@gmail.com](mailto:thj.dupont@gmail.com).**

## **Quelques Évènements à venir au hasard ? :**

Si vous cherchez plus spécialement dans votre région cliquez sur :

<https://www.lesanciennes.com/agenda/liste-des-evenements.php?apartir=2023-03-01&page=3>

**Spridget Club de France : Siège social 142, Avenue Saint Michel 45160 OLIVET**

**Président :** 06 12 70 68 94  
**Secrétaire :** 07 85 54 88 55

**e-mail :** [spridgetclubdefrance@gmail.com](mailto:spridgetclubdefrance@gmail.com)  
**Site et forum :** <http://spridget.fr>

## LE SUJET DU MOIS :

Après quelques dossiers techniques revenons à notre sujet central : Nos chères « Spridget ». Beaucoup d'entre-nous connaissent bien l'historique de nos petites autos, dont un des panneaux de notre stand d'exposition est consacré ainsi qu'une rubrique de notre site internet, mais certains apprécieront peut-être, surtout nos nouveaux adhérents, de relire les étapes de son évolution.

Source : Motorlegend.com

L'**Austin-Healey Sprite** est un Roadster britannique à deux places dessiné par le pilote et ingénieur Donald Healey, et produit par la filiale Austin de la British Motor Corporation. Prévu pour être vendu à bas prix, il est équipé du moteur des populaires Austin A35 et Morris Minor, amélioré par l'utilisation de deux carburateurs SU.

La première version, appelée Sprite Mk 1 « Frogeye » (pour « yeux de Grenouille »), sera produite à 48 987 exemplaires de 1958 à 1961 ; elle sera suivie par les versions Mk 2, Mk 3 et Mk 4, qui seront identiques aux MG Midget Mk 1, Mk 2 et Mk 3 ; la voiture ayant été conçue en commun par les ingénieurs de MG et d'Austin-Healey, toutes deux filiales de British Motor Corporation. Cette identité des deux voitures ayant des noms différents conduira à leur attribuer le surnom commun de « Spridget », contraction de « Sprite » et « Midget ».

La dernière version de la Midget, la Midget 1500, équipée du moteur de la Triumph Spitfire 1500, n'aura pas de Sprite équivalente.

Adorable ou affreuse selon les goûts, la Sprite « frogeye » ne passe pas inaperçue. Bourrée de charme, c'est une voiture faite pour le fun comme la présente une publicité BMC pour le marché américain, osant ce jeu de mots, "The fun-tastic Sprite"...

Voiture naine, la Sprite — lutin en anglais — est une sportive ultra légère et agile. Son petit gabarit et la forme insolite de sa première version, à la face avant ornée des célèbres yeux de grenouille, l'assimile à une grosse voiture de manège

La genèse de la Sprite remonte au début des années cinquante. Leonard Lord, capitaine d'industrie automobile britannique, souhaite renouer avec la tradition de la petite voiture de sport et donner une succession aux Austin Seven Nippy et Ulster d'avant-guerre. Le bureau de design de Longbridge travaille alors sur un projet avec pour base l'Austin A30 lancée en 1951.

C'est en 1956 que Leonard Lord évoque cette idée avec Donald Healey. La conception de la voiture sera simple et la mécanique proviendra d'une voiture de grande série. Concernant la structure, Donald Healey abandonne le châssis séparé au profit d'une coque autoportante rigide et légère (650 kilos). A l'arrière, on se contente d'un essieu rigide et d'une suspension à ressorts à lames. La Sprite puise abondamment dans la banque d'organes de la BMC. Elle emprunte son quatre cylindres à l'Austin A 35 et à la Morris Minor. La mécanique a été renforcée car, avec deux carburateurs SU, la puissance de ce 948 cm<sup>3</sup> passe à 43 ch. L'A 35 fournit également la boîte de vitesses à quatre rapports (première non synchronisée), ainsi que la suspension avant et le pont arrière, tandis que la direction à crémaillère est issue de la Minor. Par ailleurs, pour des raisons techniques, la Sprite ne sera pas assemblée à Longbridge chez Austin mais à Abingdon chez MG. Présentée à la presse lors du Grand Prix de Monaco de 1958, la Sprite est accueillie par un concert de louanges. Son prix est considéré comme un atout décisif. Du point de vue esthétique, ses formes ramassées reprennent une ancienne esquisse du dessinateur Gerry Coker. Ses grands yeux remplacent les optiques escamotables d'abord envisagées, mais abandonnés pour des raisons de coût. Autre originalité, le capot forme une pièce unique avec les ailes et son ouverture provoque le basculement de toute la partie antérieure.

En 1959, à l'occasion du lancement de la voiture aux Etats-Unis, une Sprite équipée d'un compresseur et dotée d'une carrosserie aérodynamique, bat quinze records mondiaux de catégorie sur le lac salé de Bonneville — dont les douze heures à la moyenne de 224 km/h.

Cédant aux pressions de ceux qui reprochaient à la « frogeye » sa trop grande originalité, la BMC la dote en mai 1961 d'une carrosserie entièrement nouvelle. C'est la Sprite Mk II. De plus, la BMC a décidé de lui donner une sœur jumelle, la MG Midget. D'où le sobriquet de "Spridget" donné à ces voitures... La Mk II a été dessinée moitié par Healey pour l'avant, et moitié par MG en charge de la partie arrière ! Mais dans ce lifting qui la rend plus gracieuse, la Sprite perd le caractère qui faisait son originalité. Elle gagne toutefois un coffre à bagages de dimensions supérieures, mais elle perd son "couvercle" antérieur d'une seule pièce remplacé par un capot à ouverture classique avec ailes fixes. La mécanique bénéficie d'une légère augmentation de la puissance, qui passe à 47 ch à 5500 tr/mn, ce qui permet de gagner en souplesse et en vitesse (135 km/h désormais). Bien que conservant la même appellation de Mk II, la Sprite connaît une évolution décisive en octobre 1962. Elle reçoit un moteur 1100 cm3, dont les 56 ch l'entraînent à 145 km/h, ainsi que des freins à disques à l'avant. L'explication de ces améliorations tient au jeu de la concurrence. Triumph vient de lancer la Spitfire et il s'agit de contrer cette rivale très réussie. Paradoxalement, un changement de dénomination intervient en mars 1964, alors que peu d'éléments justifient ce passage à la Sprite Mk III. Il faut chercher la nouveauté dans le confort amélioré et le nouvel intérieur, qui témoignent d'un certain embourgeoisement. La voiture gagne des vitres descendantes dans les portes, tandis qu'apparaissent un nouveau pare-brise et un tableau de bord plus complet.

Avec la Mk IV lancée en octobre 1966, la Sprite entre dans la catégorie des 1300 cm3 grâce à un moteur dérivé de celui de la Morris Cooper S. Avec 65 ch, la voiture atteint la vitesse de 150 km/h, excellente compte tenu de sa taille. Ainsi gréée, la Sprite connaît sa période de maturité, d'autant qu'elle se voit doter d'une capote fixe qui en fait un cabriolet. Dans la grande réorganisation et rationalisation que connaît la BMC, devenue BLMC, la Sprite fait, hélas, partie de la charrette des suppressions de "postes"... Elle passera même les six derniers mois de son existence sous le seul vocable d'Austin. Elle sera finalement retirée en juin 1971 au profit de la Midget Mk III, qui poursuivra seule sa carrière jusqu'en 1974.

A l'instar de toutes les sportives anglaises, le marché américain a revêtu pour la Spitfire un caractère déterminant. D'où les efforts déployés pour briller aux 12 Heures de Sebring et qui aboutiront à cinq victoires de classe consécutives de 1964 à 1968. Les prototypes Sprite se sont illustrés dans de nombreuses compétitions, remportant notamment leur classe aux 24 Heures du Mans en 1965 et aux 24 heures de Daytona l'année suivante.

Petite sportive destinée aux jeunes et proposée à un prix très abordable, la Sprite fut à son époque la moins chère des voitures de sport. Vendue 10 000 francs en France en 1960, son tarif était à peine supérieur à celui de la Floride. Sa principale concurrente aura été la Triumph Spitfire, à la puissance et à la vitesse à peu près équivalentes, mais sensiblement plus chère.

Philippe Béthoux : 07 85 54 88 55

[bethoux.philippe@gmail.com](mailto:bethoux.philippe@gmail.com)

**Spridget Club de France** : 142, avenue Saint Michel 45160 Olivet

Président : Thierry Dupont : 06 12 70 68 94