

Triumph Spitfire

waar kom jij vandaan?

In 2012 is het 50 jaar geleden dat de Spitfire in productie ging. Dit is een mooie aanleiding om de ontstaansgeschiedenis van deze voor Triumph succesvolle auto eens uitgebreid uit de doeken te doen. Verreweg de meeste informatie is afkomstig uit het boek: Triumph Spitfire and GT6, van Graham Robson, hier en daar aangevuld met eigen commentaar.



Arthur Denzler.

De ontwikkeling van een nieuwe kleine Triumph sportwagen begon in 1960.

De codenaam was toen 'Bomb', later veranderde dat in 'Spitfire'.

Maar de feitelijke grondslag voor het ontstaan van deze auto ligt nog veel verder terug in de tijd. Het is allemaal in 1951 begonnen met de ontwikkeling van een nieuwe motor voor een kleine auto -'SC-unit'-, oftewel de Small Car unit.

In 1951 startte het 'Small Car'-project, waar uiteindelijk de Spitfire uit voort zou komen. In de beginfase van het ontwikkeling is nog overwogen om de motor achterin te plaatsen (gekeken naar de Kever?). Ook is nog gedacht om de oude zijklep-motor en ongesynchroniseerde 3-versnellingsbak te handhaven. Maar (gelukkig) is al snel besloten dat de motor een kopklepper met onderliggende nokkenas moest worden en dat de versnellingsbak een 4-bak moest worden met een centrale pook en synchromesh op 2, 3 en 4. Ook werd besloten tot de ontwikkeling van een kleiner differentieel, en dat alles bij elkaar in een zelfdragende carrosserie. Best vooruitstrevend voor begin jaren '50.

De ontwikkeling van motor, bak en achteras hadden een flinke investering gevegd en het was dan ook de bedoeling dat die nog vele jaren in productie zouden blijven. Zoiets gold natuurlijk niet voor de carrosserie, maar daar zat nu net wel de zwakke plek van Standard Triumph (in de rest van het verhaal aangeduid met ST). Daarvoor waren ze in grote mate afhankelijk van toeleveranciers. De carrosserie zou aanvankelijk gebouwd worden bij Fisher and Ludlow, een onafhankelijke toeleverancier, maar toen de productie zou beginnen nam BMC Fisher and Ludlow over.

Een voudige assemblage

Sir John Black was inmiddels opgevolgd door Alick Dick. Hij heeft nog geprobeerd om de baas van BMC (Leonard Lord) over te halen om carrosserieën voor hem te maken, maar dat mislukte. Lord schijnt gezegd te hebben dat hij de investering van BMC niet wilde gebruiken in het voordeel van Standard Triumph.

Zo ontstond er voor ST een heel vervelend probleem. Al zoekende kwam het (ouderwetse) idee van een apart chassis weer om de hoek. Tevens zochten Alick Dick, Martin Tustin (bedrijfsleider) en Harry Webster (hoofd engineering) naar betaalbare oplossingen om ST fabrieken in India, Australië en Zuid-Afrika voor assemblage geschikt te maken. Tevens wilden ze een auto maken die eenvoudig kon worden voorzien van verschillende body-uitvoeringen, zoals; saloon, coupé, station car, cabriolet en bestelwagen.

De naam 'Triumph' was in 1944 in het bezit gekomen van de Standard Motor Company. Vanaf 1923 tot 1939 had 'Triumph' als een onafhankelijk concern auto's geproduceerd. Financiële problemen in de jaren 30 van de vorige eeuw hadden in 1939 tot een faillissement geleid.

De overblijfselen kwamen in het bezit van Thos. W. Ward Ltd uit Sheffield. Tegen het eind van de Tweede Wereldoorlog kwamen de restanten van 'Triumph' in bezit van 'Standard' waar inmiddels de charismatische Sir John Black aan het roer stond.

Sir John was een goede bekende van William Lyons, die de SS-Jaguar produceerde. Sir John had ambitieuze plannen om sportieve Standard-Triumph's te ontwikkelen om daarmee tegen Lyons met zijn Jaguars ten strijde te trekken.

Pas in 1953 verscheen de Triumph' TR2 op het (strijd)toneel, maar tegen die tijd waren de Jaguars al geen partij meer voor de Triumph's. De doelstellingen van Sir John werden dan ook bijgesteld en nu moesten de TR-en het opnemen tegen de MG's en Austin Healey's. Merken die inmiddels ingelijfd waren bij 'Motor Corporation' (BMC).

Na de oorlog waren nieuwe Standard' Saloons ontwikkeld, die redelijk goed verkochten en voorzien waren van veelbelovende nieuwe motoren en versnellingsbakken. De eerste naoorlogse 'Standards' waren 'opgeleukte' Flying Eights van vlak voor de oorlog. De kleine saloon die daarna als Triumph Mayflower de markt op ging, had een nogal typische vormgeving meegekregen, beter bekend als 'razor edge'-stijl. Deze auto's waren nog voorzien van vooroorlogse zijklepmotoren.

Eigen koetswerk

De zoektocht naar voldoende productiecapaciteit voor bodies ging in eigen land gewoon door. De enige kandidaat, nadat Fisher and Ludlow van de markt was verdwenen, was Pressed Steel Co. in Cowley. Maar die zat tot over z'n oren in het klantenwerk en kon een grote order van ST er niet meer bij hebben. ST kwam tot de conclusie dat ze zelf carrosserieën moesten gaan maken door één of meerdere bedrijven uit die branche over te nemen om zo kennis in huis te halen en later makkelijker te kunnen uitbreiden. In 1954 werd met Mulliners in Birmingham een contract gesloten waarin werd afgesproken dat ze geleidelijk aan volledig op ST zouden overschakelen en alle andere contracten zouden beëindigen. In 1957 nam Mulliners zelf het bedrijf Forward Radiator over, waarna in 1958 ST Mulliners weer overnam. Ondanks deze overname had ST nog steeds niet de productiecapaciteit die ze wilden. Mulliners werd volledig opgeslokt door de productie van TR3 bodies, Standard Vanguards en Standard 10 modellen.

Er was gewoonweg niet genoeg capaciteit om er nog eens een nieuw massaproduct naast te produceren.

Er zat dus niets anders op voor Alick Dick dan door te gaan met het zoeken naar extra productiecapaciteit. Dit leidde tot de overname van Hall Engineering in Liverpool en Auto Body Dies in Dunstable. Ondertussen waren Harry Webster en Martin Tustin tot de conclusie gekomen dat ze niet alleen terug moesten naar een ontwerp met een apart chassis vanwege beperkte productiecapaciteit, maar dat ze dat ook wilden vanwege de assemblage methode en uitvoeringsvormen. Bovendien was het erg handig om het aparte chassis als bouwplatform te gebruiken in de verschillende assemblagefabrieken over de hele wereld. (Om met Cruijff te spreken: ieder nadeel heb z'n voordeel)

Uiteindelijk was het op die manier handiger om delen aan elkaar te schroeven dan aan elkaar te lassen . . .

Toen dit hele productie circus dan eindelijk georganiseerd was, kwam de productiecapaciteit van Fisher and Ludlow leeg te staan (overcapaciteit bij BMC) waarna ST een overnamebod uitbracht, wat nog geaccepteerd werd ook!

Eerst de 'Herald'

Het ontwerp van de Small Car (codenaam Zobo) was in de zomer van 1957 gereed, en het eerste echte prototype werd op Kerstavond 1957 in Coventry afgeleverd. Harry Webster vertelde hier over: "We hebben de auto direct in onze styling studio op de draaitafel gezet. Maar we waren allemaal zo opgewonden over de coupé-body, dat we met z'n allen naar de pub zijn gegaan om een pint te pakken".

De codenaam Zobo werd gewijzigd in Herald, naar de boot van Alick Dick.

Het budget wat overbleef voor de te produceren Herald was in de beginjaren dermate krap dat de toch vrij geavanceerde voorwielophanging aan de achterzijde werd gekoppeld aan de akelige en goedkope 'swing-spring'-constructie. Harry Webster beweerde later dat zijn engineers vanaf het begin liever de 'Spitfire mk4 - 1500' constructie hadden toegepast. Maar voor het originele doel, voldeed de achterwielophanging toch vrij redelijk. Dat er in later jaren een sportwagen op hetzelfde onderstel zou worden gezet, kon toen nog niemand voorzien.

en dan de 'Spitfire'

Bij ST brak langzamerhand het besef door dat ze ook een kleinere en goedkopere sportwagen zouden moeten uitbrengen, boven het niveau van de Sprite, maar onder het niveau van de MGA en de TR.

Er werd met de gedachte gespeeld om op basis van het Herald-chassis iets te ontwikkelen.

Begin 1960, toen de Sprite al 2 jaar in de verkoop was, ging dan eindelijk het Spitfire-project van start onder de codenaam: Bomb.

Harry Webster had bedacht om uit te gaan van een 21 cm. ingekort Herald-chassis. Dit resulteerde in een wielbasis van 208 cm., een belangrijke 7,5 cm. langer dan dat van de Sprite.



Het 'snelle' werk

Naast al dat gedoe over productiecapaciteiten was er natuurlijk heel veel te doen over de styling van de te produceren auto (met codenaam: Zobo). Min of meer bij toeval kwam ST via een zakenrelatie, Captain Raymond Flower, in contact met de Italiaanse ontwerper Giovanni Michelotti. Flower beweerde dat hij een Italiaan kende die niet alleen kon ontwerpen, maar ook prototype koetswerken kon maken in 2 tot 3 maanden tijd. Michelotti kwam bij ST onder contract en zijn eerste klus was het restylen van de TR3. Het werd de zogenaamde TR3 'dream-car', maar die kwam (helaas) nooit in productie.

De volgende klus was de aanpak van de Vanguard series III. De Vignale Vanguard. De derde krachttoer voor Michelotti was het Zobo-project.

Geen vuiltje aan de lucht

Eind jaren '50 verkocht ST zijn belangen in de Ferguson tractor-productie en nam van de opbrengst diverse toeleveranciers over, en bouwde in Canley (Coventry) en Speke (Liverpool) nieuwe productiefaciliteiten.

Alle 'bouwstenen' om de Spitfire te realiseren waren aanwezig, maar de twijfelachtige kwaliteit van de Herald, werd ook steeds duidelijker . . .

De ST directie had er niettemin alle vertrouwen in, nu ze redelijk onafhankelijk konden opereren. In het boekjaar 1958-59 was een winst van 2,2 miljoen pond behaald, en voorspellingen voor 1960-61 gaven verkoopcijfers van rond de 185.000 auto's te zien.

Geen vuiltje aan de lucht dus.

De TR3A verkocht, voor Triumph maatstaven, 'als een dolle', vooral in de VS. De grote concurrent uit Abingdon, de MGA werd bijna geëvenaard. En de opvolger van de TR3A stond al in de steigers.

Echter, in de MG fabrieken in Abingdon was in 1958 een leuk, klein en goedkoop sportwagentje geboren: de Austin-Healey Sprite.

Dit autootje zette een nieuwe trend: Op basis van een bestaande aandrijflijn en chassis, werd met een simpel nieuw koetswerk 'veel waar voor je geld' geboden aan de onderzijde van de markt. Met het motortje van de Austin A35 kostte de Sprite in 1958 445 pond, terwijl de MGA er al 663 kostte en de TR3A daar nog weer boven zat met een prijs van 699 pond. In feite was de Sprite precies het soort auto wat Triumph ook wilde produceren, maar dan beter. De Sprite was eigenlijk nogal lelijk (of schattig, als je een MG of Healey aanhanger bent), had een erg krap interieur en een erg Spartaanse achterwielophanging. Toch wisten ze er in 1959 nog ruim 21000 van te bouwen en te verkopen!

De Sprite was een succes, ondanks allerlei tekortkomingen, omdat het de eerste in zijn soort was. Nergens in de wereld kon je toen zo'n goedkoop, sportief, simpel en leuk autootje kopen, wat zoveelplezier bood. De Italiaanse producenten Alfa Romeo en Fiat bekommerden zich niet eens om het laagste marktsegment. Achteraf is het eerlijk om te zeggen dat BMC met de introductie van de Sprite een nieuwe markt aanboorde.

Verder moesten zoveel mogelijk onderdelen van de Herald hergebruikt worden.

Een complete Herald werd naar Turijn gereden, waar de carrosserie vlot aan de kant werd gezet en het chassis doormidden werd gesneden.

Uit de styling schetsen van Michelotti werd een aardig model gekozen, zodat hij aan de slag kon met de bouw van een houten 1 : 1 model. Verder was al besloten om de motorkapconstructie van de Herald met scharnierpunten aan de voorzijde te handhaven; en er was besloten om de rest van de carrosserie (kofferbak, vloer, brandschot en dashboard) tot één unit samen te stellen. Het bouw pakket-idee van de Herald werd dus verlaten, om productietechnische redenen was dat ook niet meer nodig.

Op zoek naar 'stevigheid'

Het chassis van de Herald werd overigens niet alleen maar ingekort. De stevigheid moest nu voornamelijk komen uit de centrale hoofdbalken, omdat de balken aan de zijkanten volledig werden weggelaten. De stevigheid moest dus komen van de kokerconstructie van de drempels en de verborgen dwarsbalk achter de stoelen van de carrosserie.

Voor aparte zijbalken zou ook helemaal geen plaats geweest zijn omdat dan de stoelen niet meer plat op de bodem zouden passen en er dus geen hoofdruimte meer over zou zijn ...

Zwaar weer

Het prototype van de Spitfire is heel snel tot stand gekomen, maar de productie op poten zetten was een heel ander verhaal. In de herfst van 1960 bleek het financieel gezien niet goed te gaan met ST. Het bedrijf verloor geld als water, het vloeide aan alle kanten weg.

Nieuw perspectief

De vormgeving van het prototype bleef in hoofdlijnen onveranderd, maar een paar zaken waren nog helemaal niet geregeld.

Er was nog helemaal geen softtop en frame, en voor de zijruiten was ook nog geen oplossing. Om een voorsprong op de Sprite te krijgen werd direct besloten tot het toepassen van op en neer draaibare ramen. De achterliggende gedachte was dat de klanten het gepruts met schuiframen en/of losse opzetstukken niet meer wilden accepteren.

De reeds geplande constructie met de zijruiten van de TR4 werd daarom min of meer overgenomen op de Spitfire. Om de zijruiten in hun geheel in de deur te kunnen laten verdwijnen, moest de bovenzijde van de deur iets omhoog gebracht worden.

Ook het dashboard was nog een beetje rommelig in het prototype. Michelotti had de instrumenten uit de gesloopte Herald-donor min of meer lukraak in het prototype geplaatst.

Er werd een ander ontwerp gemaakt, waarbij de instrumenten centraal in het dashboard werden gepositioneerd, maar daarbij was toen nog geen toerenteller in het spel.



Enige vrijmoedigheid is nooit weg

In die jaren was er bij ST nauwelijks een modellenbeleid, product planning of strategie. Het hing allemaal van persoonlijke initiatieven af. Zo kon het gebeuren dat het 'Spitfire-project' in feite tot stand kwam door de initiatieven van Webster en Michelotti, doordat Webster gewend was een paar keer per maand naar de Italiaanse ontwerpstudio's in Turijn te reizen. Als een ontwerp dan al ver gevorderd was, werd pas formeel toestemming gevraagd aan de aandeelhouders van ST (kortom: in die tijd werd nog flink geknutseld in de baas z'n tijd).

Uit vergaderverslagen blijkt dat in april 1960 het Bomb-project van start ging. Er was nog discussie over een carrosserie uit blik of uit fibreglass. In september 1960 werd pas officieel toestemming gegeven om een zogenaamde 'mock-up' te bouwen. Maar in feite was Michelotti toen al bezig om een werkend prototype te bouwen. Harry Webster had al opdracht gegeven. Eind oktober 1960 kwam het prototype al in Coventry aan. Michelotti liet er ook geen gras over groeien als hij een opdracht binnen had. Met slechts vier zeer deskundige vakmensen werd in een paar weken een prototype uit de grond gestampt.

Reddende engel

De Britse automarkt was ingezakt, de export naar de VS stagneerde en er was een overproductie van de TR3A. De winter van 1960/'61 was een heel moeilijke periode voor ST. Niemand wist welke modellen zouden blijven bestaan en of er nog nieuwe modellen uit zouden kunnen komen. Voor het Bomb-project zag het er in ieder geval heel slecht uit.

Maar op het moment werd de fabriek benaderd door Leyland Motors. Vanaf dat Alick Dick in 1954 de leiding bij ST kreeg, realiseerde hij zich dat ST te klein was om zelfstandig te overleven. Meer autofabrieken in Engeland zaten in een vergelijkbare situatie. Ondanks al zijn inspanningen slaagde Dick er niet in om met geschikte partners van voldoende omvang samen te werken of te fuseren. Kostbare tijd ging verloren, door tijdens een economische bloeiperiode niet een flinke strategische stap voorwaarts te maken. Toen de economie in 1960 even inzakte, ging het dan ook snel mis met ST.

Het overnamebod van Leyland Motors kwam dan ook niets te vroeg. Het management van Leyland nam onmiddellijk de touwtjes in handen.

Er was dan ook wel wat aan de hand: De Herald begon een twijfelachtige reputatie op te bouwen door kwaliteitsproblemen, de TR3A begon zo langzamerhand ouderwets te worden, de Pennant was een lelijke auto en de Vanguard (zelfs met een 6-cylinder) bleek vrijwel onverkooptbaar.

In april 1961 was de schuld bij de bank al tot 9 miljoen pond opgelopen. De aangekondigde Herald 1200 kon in zijn eentje het tij niet keren, bovendien was de TR4 nog niet klaar voor introductie. Een groot deel van het management van ST, inclusief Alick Dick, vloog de laan uit en Stanley Markland en Donald Stokes namen het roer over.

Er is nog even overwogen in verband met de kostprijs en prijsstelling ten opzichte van de Sprite/Midget, om de toerenteller te laten vervallen. Maar uiteindelijk is dat toch niet gebeurd. Ver voordat er een pre-productie auto gereed was, werd er met het prototype van Michelotti getest op de testbaan van MIRA. Het onderstel was gewoon een Herald Coupé met een 948 cc motor van 52 pk. De topsnelheid was 145 km/uur met een acceleratie van 0 – 100 in 16,8 sec. Zelfs in deze vorm was de Spitfire al (veel) sneller dan de nieuw uitgebrachte MG Midget. En de nieuw geplande motor van 1147cc. was toen nog niet eens geprobeerd. Dat zag er veelbelovend uit.

‘What’s in a name’

Aan het begin van de zomer van 1962 vorderde het ontwikkelwerk goed, en ook het opzetten en organiseren van de productie kwam al aardig tot stand. Maar een officiële naam voor Bomb was er nog niet. Harry Webster wilde de naam Bomb graag handhaven op de auto, maar hij kreeg niet zijn zin.

Het is niet meer helemaal met zekerheid te achterhalen wie met de naam Spitfire op de proppen kwam, maar aangenomen wordt dat het een idee van Donald Stokes is geweest. De Bomb werd dus officieel gedoopt als Spitfire, om heel precies te zijn Spitfire4.

Deze naamgeving heeft aanleiding gegeven tot de speculaties dat er ook een Spitfire6 op stapel zou staan. Dat is er echter nooit van gekomen. In dezelfde periode werd de 6-cilinder Herald gelanceerd onder de naam Vitesse. Echter, de commerciële afdeling dacht dat die naam in de VS geen klanten zou trekken. Daarom werd de Vitesse aldaar als de ‘Sports 6’ verkocht, om de 6-cilinder aan te prijzen.

Tegen de achtergrond van deze wetenschap moet het cijfer 4 in de naam Spitfire4 geïnterpreteerd worden. Pas bij de introductie van de Mk3 verviel de aanduiding ‘4’ in de naamgeving.

En, daar was ‘ie dan

Onder de leiding van Leyland Motors was de modellijn van ST behoorlijk veranderd. De Altas bestelwagen was verdwenen, de Vitesse6 was geïntroduceerd, de TR4 was de succesvolle opvolger van de TR3 en de Herald-familie werd uitgebreid met de Courier. Aan het eind van de zomer van 1962 was ook de Spitfire klaar voor introductie. Natuurlijk was ook daar nog wel wat op aan te merken. Zo vonden sommigen de velgen, rechtstreeks overgenomen van de Herald, te smal onder de Spitfire, was het stuurwiel te groot en waren de versnellingsbak-verhoudingen voor verbetering vatbaar. Maar al die verbeteringen en veranderingen lagen nog in de toekomst verborgen.

In oktober 1962 vond op de Earls Court Motor Show de introductie plaats. Eind oktober 1962 kwam langzaam de productie op gang, om pas in 1980 na 314342 exemplaren te stoppen. Daarmee kwam tevens een einde aan het oorspronkelijke Small Car-project uit de begin jaren ‘50.



Als de nood het hoogst is ...

Er werd flink in de uitgaven gesneden, vooral in de productontwikkeling. Er werden zo’n 800 personeelsleden ontslagen. De verkopen zakten tot onder de 6000 auto’s per maand, dat was minder dan de helft van de prognose.

Het Bomb-prototype stond ondertussen onder een kleedje in een hoekje van de experimentele afdeling te wachten op betere tijden.

Gelukkig had Stanley Markland een warme belangstelling voor de werkvloer en hij bezocht dan ook regelmatig diverse afdelingen.

Harry Webster vertelde later dat ze op een dag de ontwerpstudio en aangrenzende werkplaats bezochten. Markland zag daar ‘iets’ onder een kleedje staan en wilde onmiddellijk weten wat dat was. Toen het kleed eraf ging kwam de Bomb tevoorschijn.

Markland vond hem onmiddellijk mooi en wilde weten hoever de ontwikkeling was.

Wegens geldgebrek was de ontwikkeling gestopt en dit was het enige werkende prototype, verder was er niks meer gedaan. Markland gaf op die 13e juli 1961 persoonlijk opdracht om verder ontwikkelwerk te starten en de productie op poten te zetten. De auto moest op de Earls Court Motor Show van 1962 gelanceerd worden.

Er werd besloten om de productie van de carrosserie op de productielijnen van Forward Radiator Co. te plaatsen. In de zomer van 1962 liep daar de laatste productierun van de TR3B af. Daarna konden de lijnen omgebouwd en aangepast worden voor de Bomb-productie.

Daarvoor was een budget van 200.000 pond uitgetrokken, maar zelfs voor die tijd was dat belachelijk weinig geld. Pas toen de Spitfire een verkoop-succes werd, is meer geld voor goede gereedschappen uitgetrokken.

Bekende proto-types

Omdat uiteraard niet gewacht kon worden op een complete productie-auto, werd het nodige ontwikkelwerk gedaan met behulp van Herald’s. Speciaal voor dit doel was er op een Spitfire chassis een ingekorte Herald Cabrio-koets geplaatst. Volgens Graham Robson had deze Herald een onvoorstelbaar lelijk cabriodak, maar was het verder de best rijdende Herald ooit gebouwd! Met deze auto werden o.a. duurtesten voor de 1147cc motor en de gehele aandrijflijn uitgevoerd.

Het Michelotti prototype had chassisnummer X659, die nummering was overigens al ver voor de oorlog begonnen. Het eerste in Coventry gebouwde prototype kreeg chassisnummer X691 en kenteken 4305VC. Deze auto ging later nog een rol spelen in de ontwikkeling van de GT6, maar dat valt buiten de scoop van dit verhaal. Het tweede prototype kreeg chassisnummer X692 en kenteken 412VC.

Deze rode auto werd voor duurtesten gebruikt, maar ook voor de eerste publiciteit in de media. Later is deze auto door de competitie afdeling gebruikt voor de ontwikkeling van de Le Mans en Rally Spitfire’s.