

Austin-Healey Sprite und MG Midget – Die Modelle

Die nachfolgende Beschreibung der Modelle Sprite Mk I–IV und Midget Mk I–III bezieht sich i. W. auf die Fahrzeuge für den englischen Markt.

Austin-Healey Sprite Mk I

Der Austin-Healey Sprite kam als Ergebnis einer Zusammenarbeit zwischen BMC/Austin und der Donald Healey Motor Co Ltd. auf den Markt. Er erhielt als erster offener britischer Sportwagen einer Großserienfertigung eine selbsttragende Karosserie. Als hauptsächlicher Teile-Lieferant für diesen kleinen Sportwagen wurde der Austin A 35 ausgewählt. Allerdings wurden z. B. die Bremsen, die Hinterachsaufhängung, die Lenkung und die Gemischaufbereitung modifiziert. Es wurden die Hinterachsfederung auf viertelelliptische Blattfedern geändert und die Zahnstangenlenkung des Morris Minor sowie eine vollhydraulische Bremsanlage der Firma Lockheed mit Bremstrommeln vorne und hinten verbaut. Die Kupplung wurde ebenfalls hydraulisch betätigt, wobei ein kombinierter Geberzylinder für Bremse und Kupplung verwendet wurde.

Mit der SU H1-Doppelvergaseranlage (1 1/8 Zoll) erreichte der aus dem Austin A35 stammende Motor (Kennung 9C) eine Leistung von 42,5 bhp/43 PS/32 kW bei 5.200/min. Die Vorderradaufhängung, das Getriebe und die Hinterachse stammten ebenfalls aus dem Austin A 35, wobei die Hinterachse für die Verwendung im Sprite modifiziert werden musste.

Der Sprite Mk I wurde ab dem 31. März 1958 im MG-Werk in Abingdon produziert, seine Fahrgestellnummer begann mit der Kennung AN5. Die offizielle Vorstellung fand am 20. Mai 1958 in Monte Carlo statt. Die aus der Motorhaube herausragenden Scheinwerfer brachten dem Sprite schnell den Namen Froschauge, Frogeye (in Großbritannien) bzw. Bugeye (in den USA) ein. Die Ausstattung des Sprite war spartanisch. Der Zugang zum Kofferraum war nur vom Innenraum her durch Vorklappen der Sitzlehnen möglich. Die Türen waren nicht abschließbar und hatten keine äußeren Türgriffe. Anstelle von Kurbelfenstern wurden Steckscheiben verwendet, die ab Anfang 1960 als Schiebefenster ausgeführt wurden. Es gab vom Werk aus nur Stahlfelgen, keine Speichenfelgen. Im Innenraum war kein Teppich, sondern eine Gummimatte verlegt. Als Witterungsschutz erhielt der Sprite ein Steckverdeck, dessen Gestänge und Plane hinter den Sitzen verstaut wurden. Die Befestigung des Verdecks am Windschutzscheibenrahmen wurde ab Oktober 1958 verbessert, um ein Eindringen von Wasser an dieser Stelle zu verhindern und um die Geräuschentwicklung zu reduzieren.

Der Sprite Mk I wurde zum Großteil in Abingdon fertig montiert, ein kleiner Teil jedoch wurde als Bausatz (CKD = completely knocked down) exportiert und am Exportziel (i. W. Australien, in kleinem Umfang aber auch Mexico, Südafrika, Niederlande, Belgien und Irland) montiert. Zudem wurden ab 1960 Bausätze mit den mechanischen Baugruppen, d. h. nur Plattform, Motor, Antriebsstrang, Aufhängung, Bremsen und Lenkung (als „semi-CKD“ bezeichnet), nach Italien zu Innocenti in Mailand verschickt. Zusammen mit einer eigenen Karosserie wurde aus diesen Komponenten dort der Innocenti Spider gebaut.

Die Produktion des vollständig montierten Sprite Mk I in Abingdon endete im November 1960, zusätzlich entstanden noch diverse CKD-Bausätze bis zum 16. Februar 1961. Insgesamt wurden 48.987 Fahrzeuge produziert, zuzüglich von 624 Fahrzeuge aus semi-CKD-Bausätzen für Innocenti mit eigenständiger Fahrgestellnummer.

Austin-Healey Sprite Mk II und MG Midget Mk I

Nach intensiver Überarbeitung wurden am 21. Mai 1961 der Sprite Mk II und am 20. Juni 1961 dann auch der MG Midget Mk I vorgestellt. Die Fahrzeuge waren weitgehend baugleich („badge engineering“) und werden inoffiziell als „Spridgets“ bezeichnet. Der Midget erhielt eine etwas gehobene Ausstattung mit z. B. Zierleisten, einem Kühlergrill mit kräftigen senkrechten Rippen und einer besseren Innenausstattung. Beide Modelle wurden bereits seit März 1961 produziert.

Die Fahrgestellnummer des Sprite Mk II begann jetzt mit HAN6, die des Midget Mk I mit GAN1. Während die Plattform und das Fahrgestell weitgehend unverändert blieben, unterschied sich das Erscheinungsbild der Spridgets-Karosserie deutlich vom Sprite Mk I. Die Fahrzeugfront war von der Fa. Healey und das Heck war von MG überarbeitet worden. Die charakteristische Motorhaube mit den Froschaugen wurde durch eine konventionelle Motorhaube mit separaten vorderen Kotflügeln und einem feststehenden Frontblech samt in etwa rechteckigem Kühlergrill ersetzt. Die Scheinwerfer waren nun in den Kotflügeln angebracht. Am eckiger als zuvor gestalteten und mit angedeuteten Heckflossen versehenen Heck befand sich nun eine konventionelle Kofferraumöffnung mit Haube und einem zunächst hakenförmigen, ab Oktober 1961 dann T-förmigen Haubengriff. Diese Karosserieform blieb vom Grundsatz her erhalten bis zur Einstellung der Produktion des Midget 1500 im Jahr 1979.

Mit der Einführung des Sprite Mk II und des Midget Mk I änderten sich auch die Stoßstangen, die Blink-/Standlicht- und Rückleuchten. Das zuvor als Zubehör erhältliche Getriebe mit kürzerer Übersetzung wurde jetzt zum Standard.

Der Hubraum des Motors (Kennung 9CG) betrug weiterhin 948 ccm, der Motor brachte es aber nun auf eine Leistung von 46,5 bhp/47 PS/35 kW bei 5.500/min. Er erhielt u. a. eine SU HS2-Doppelvergaseranlage (1 1/4 Zoll), größere Einlassventile, doppelte Ventildfedern, eine neue Nockenwelle, geänderte Kolben und eine höhere Verdichtung. Die Motornummer begann mit der Kennung 9CG.

Es wurden insgesamt 36.530 Fahrzeuge der Modelle HAN6/GAN1 produziert (einschließlich CKD, zuzüglich 4.166 Fahrzeuge aus semi-CKD für Innocenti).

Ab Oktober 1962 erfolgten diverse Änderungen. So wurden vorne Scheibenbremsen verbaut und der Hubraum des Motors (jetzt mit der Kennung 10CG) stieg auf 1.098 ccm, die Leistung auf 55 bhp/56 PS/41 kW bei 5.500/min. Mit diesem Motor wurde auch ein überarbeitetes Getriebe mit verbesserter Synchronisierung – der erste Gang blieb allerdings unsynchronisiert – und verstärktem Gehäuse (mit gerippter (ribbed case oder Ribcase) statt wie bisher glatter Gehäuseoberfläche (smooth case) verbaut. Die Übersetzung blieb mit Ausnahme des Rückwärtsgangs unverändert. Die Innenausstattung wurde u. a. durch bessere Teppiche und einen elektronischen Drehzahlmesser – anstelle des mechanisch von der Lichtmaschine mittels Welle angetriebenen – aufgewertet. Neben den normalen Stahlfelgen waren nun auch Speichenfelgen (zusammen mit einer schmalen Hinterachse) erhältlich. Die Fahrgestellnummern der Fahrzeuge begannen ab Oktober 1962 nun mit HAN7/GAN2. Diese Änderungen wurden aber nicht als vollständiger Modellwechsel gewertet, so dass keine neuen Modellbezeichnungen verwendet wurden. Insgesamt 20.816 Fahrzeuge der Kennung HAN7/GAN2 wurden produziert (einschließlich CKD, zuzüglich 2.561 bis 2.580 Fahrzeuge – die genaue Anzahl ist nicht bekannt – aus semi-CKD für Innocenti).

Austin-Healey Sprite Mk III und MG Midget Mk II

Im März 1964 erschienen der Sprite Mk III (HAN8) und der Midget Mk II (GAN3). Sie hatten vollständig geänderte Türen mit Kurbelfenstern, Ausstellfenstern und nun auch außen angebrachte Türgriffe. Die Türen konnten jetzt auch verriegelt werden. Die Windschutzscheibe war stärker

gewölbt und hatte einen neuen Rahmen sowie eine Mittelstrebe, an der ein höhenverstellbarer Rückspiegel befestigt war. Es wurden ein anderes Lenkrad mit drei doppelten Federspeichen sowie ein völlig neues Armaturenbrett (mit einer Ablage auf der Beifahrerseite als Ersatz für die infolge der Kurbelfenster entfallenen Türtaschen) verbaut. Das Verdeck war überarbeitet worden und hatte nun einen vorderen Spriegel, der die Verriegelung des Verdecks am Windschutzscheibenrahmen mit zwei Riegeln ermöglichte.

Der Hubraum blieb bei 1.098 ccm, der Motor (Kennung 10CC) wies aber eine steifere Kurbelwelle mit größeren Hauptlagern sowie einen neuen Zylinderkopf mit größeren Ventilen auf. Zusammen mit dem geänderten Auspuffkrümmer und dem vergrößerten Querschnitt der Abgasanlage führte dies zu einem Leistungsanstieg auf 59 bhp/60 PS/44 kW bei 5.750/min.

Anstelle der bisherigen mechanischen Benzinpumpe wurde nun eine elektrische SU-Pumpe verwendet, die im Achskasten vor der Hinterachse montiert wurde.

Das Getriebe blieb zunächst unverändert, allerdings wurde bereits ab April 1964 eine signifikant andere Zahnradgeometrie verwendet, die nicht mit der vorherigen Geometrie kompatibel ist. Die viertelelliptischen Blattfedern wurden durch halbelliptische Federn ersetzt, was entsprechende Änderungen an der Hinterachse und an den Blattfederaufnahmen erforderte.

Vom Sprite Mk III und dem Midget Mk II wurden bis September 1966 (CKD für Australien bis November 1967) insgesamt 52.506 Fahrzeuge produziert (einschließlich CKD, zuzüglich 288 Fahrzeuge aus semi-CKD für Innocenti).

Austin-Healey Sprite Mk IV und MG Midget Mk III

Im Oktober 1966 wurden der Sprite Mk IV (HAN9) und der Midget Mk III (GAN4) vorgestellt. Sie erhielten einen vom Motor des Mini Cooper S abgeleiteten Motor mit 1.275 ccm und 65 bhp/66 PS/48 kW bei 6.000/min (Kennung 12C). Anstelle des Steckverdecks wurde nun ein Faltverdeck verbaut, das fest mit der Karosserie verbunden war und nur hoch- bzw. zurückgeklappt werden musste. Die bisherige Pedalbox mit kombiniertem Brems- und Kupplungs-Hauptzylinder wurde durch eine Box mit zwei separaten Hauptzylindern ersetzt.

Zwischen Januar und März 1967 wurden zusätzlich 489 Sprites und 476 Midgets im Morris-Werk in Cowley montiert, vermutlich um Auftragsspitzen abzubauen. Ab September 1967 wurden Rückfahrscheinwerfer angebracht, im November 1967 wurde die elektrische Anlage auf Minus an Masse umgestellt.

Ab Dezember 1968 wurden – vermutlich im Vorgriff auf das anstehende facelift – bereits Kotflügel mit etwas nach unten versetzten Blink-/Standleuchten produziert. Außerdem wurde die Übersetzung des Differentials von zuvor 4,22:1 auf 3,9:1 geändert.

Der Sprite Mk IV wurde nicht mehr als CKD exportiert und im März 1969 wurde der Export des Sprite in die USA und andere Länder vollständig eingestellt.

Es wurden insgesamt 42.772 Fahrzeuge der Modellreihe HAN9/GAN4 produziert (einschließlich CKD-Midgets, keine Exporte von semi-CKD mehr).

Austin-Healey Sprite Mk IV und MG Midget Mk III (facelift)

Die zuletzt nur noch geringen Unterschiede zwischen Sprite und Midget verschwanden mit dem Facelift im Oktober 1969 (Kennung HAN10/GAN5). Die seitlichen Zierleisten und der senkrecht verrippte Kühlergrill des Midget sowie die mit dem eingepprägten Kürzel „AH“ versehenen Radkappen des Sprite entfielen zugunsten einheitlicher Ausführungen. Es wurden standardmäßig Stahl-Sportfelgen ohne Radkappen (die sog. RO-Style-Felgen der ersten Serie) verwendet, deren Design Alufelgen suggerieren sollte. Alternativ waren weiterhin Speichenräder erhältlich.

Anfänglich wurde – allerdings nur an 2.939 Fahrzeugen – ein mattschwarzer Windschutzscheibenrahmen verbaut. Die Abgasanlage erhielt einen zweiten (querliegenden)

Schalldämpfer. Die Stoßstangen wurden schmaler und erhielten gummiarmierte Hörner, die hintere Stoßstange wurde zudem in zwei Stoßfängerecken geteilt, zwischen denen nun ein zweizeiliges Kennzeichen montiert wurde. Die Rückleuchten erhielten eine flache Oberfläche und wurden eckiger.

Ab Juni 1970 wurden anstelle der Aufstellstangen für Motorhaube und Kofferraumdeckel automatische Aufsteller verwendet. Im September 1970 wurde die Heizung geändert, indem das Gebläse und der Wärmetauscher in einem gemeinsamen Gehäuse untergebracht wurden. 30.955 Fahrzeuge der Modellreihe HAN10/GAN5 wurden produziert (einschließlich CKD-Midgets). Insbesondere die Midgets dieser Modellreihe werden heute häufig als „square wheel arch“ (aufgrund der geraden oberen Begrenzung des hinteren Radausschnittes) bezeichnet, um sie von den späteren „round wheel arch“ Fahrzeugen des Midget Mk III (RWA, ausgerundete Radausschnitte, s. u.) unterscheiden zu können.

Austin Sprite

Im Jahr 1970 endete die Zusammenarbeit von BMC und der Donald Healey Motor Co. Der Austin-Healey Sprite Mk IV wurde daher nur noch bis Dezember 1970 produziert. Vom 27. Januar 1971 bis zum 06. Juli 1971 wurde er weitestgehend unverändert – mit Ausnahme der Markenzeichen und Schriftzüge – mit 1.022 Fahrzeugen noch als Austin Sprite weiter produziert (Fahrgestellnummer-Präfix AAN 10).

MG Midget Mk III (RWA)

In der zweiten Jahreshälfte 1971 – für den englischen Markt allerdings erst ab Januar 1972 verfügbar – erfolgte eine signifikante Änderung an den hinteren Kotflügeln des Midget Mk III (GAN5). Die zuvor eher eckigen Radausschnitte wurden durch ausgerundete Ausschnitte („round wheel arch“, RWA) ersetzt. Gleichzeitig wurden die zweite Generation der RO-Style-Felgen sowie auf Wunsch weiterhin auch Speichenfelgen verbaut. Die 1.275 ccm-Motoren erhielten ab jetzt die Kennung 12V. Anstelle der bisherigen Kippschalter wurden im Armaturenbrett nun Wippschalter verwendet und der Tankinhalt wuchs von 27 auf 32 Liter.

Ab Februar 1972 wurden ein Lenkgetriebe von Triumph sowie andere Spurstangenköpfe verbaut. Der Midget erhielt ab Dezember 1972 einen Drehstromgenerator statt der bisherigen Gleichstromlichtmaschine.

Ein Export des RWA-Midget als CKD fand nicht mehr statt, die Produktion von Exportfahrzeugen – mit Ausnahme für die USA – endete im Jahr 1972. Der letzte RWA-Midget lief am 17. Oktober 1974 vom Band. Es wurden insgesamt 48.287 Fahrzeuge des Midget GAN5 (RWA) produziert.

MG Midget Mk III (1500)

Im Oktober 1974 wurde dann die letzte Version des Midgets vorgestellt (Fahrstellcode GAN6). Offiziell blieb die Modellbezeichnung bei Midget Mk III, meist wird diese Version allerdings als Midget 1500 bezeichnet.

Da angenommen wurde, die Anforderungen des US-amerikanischen Marktes an die Abgasreinigung mit dem A-Serien-Motor nicht erfüllen zu können, erhielt der Midget 1500 den Motor vom Triumph Spitfire vom Typ PE94/J, was eine Hubraumvergrößerung auf 1.493 ccm mit sich brachte bei einer Leistung von 65 bhp/66 PS/48 kW bei 5.500/min. Die Motoren erhielten die Kennung FP. Zudem bekam der Midget das Getriebe aus dem Morris Marina, das vollsynchronisiert war, und man kehrte wieder zur mechanischen Benzinpumpe zurück. Für die Gemischaufbereitung sorgten zwei SU HS4-Vergaser.

Die „round-arch“-Radausschnitte verschwanden und es wurden wieder die vorherigen „square-wheel-arch“-Ausschnitte verwendet, die dem Heckbereich eine größere Stabilität verliehen. Die Schweller wiesen nun jeweils zwei Wagenheberaufnahmen auf. Das Fahrwerk wurde um 25 mm angehoben. Doch die größten Veränderungen, die sofort ersichtlich waren, waren die mit einer Außenhaut aus Polycarbonat (vorne) bzw. Polyamid (hinten) bezogenen Polyurethanschaum-Stoßfänger mit Stahlkern, die jetzt anstatt der Chromstoßstangen verbaut wurden. Dies brachte ihm – wie auch dem MG B – den Spitznamen „Gummiboot“ ein. Die neuen Stoßfänger machten diverse Veränderungen und Verstärkungen an der Karosserie erforderlich.

Im August 1977 wurde die Übersetzung des Differentials auf 3,72:1 geändert.

Insgesamt wurden 72.289 Midget 1500 produziert. Am 07. Dezember 1979 rollte dann der letzte Midget vom Band, nach 354.164 Sprites und Midgets (sowie ca. 7.650 Innocenti Spider und Coupe) in fast 22 Jahren.

Weitere Modellvarianten:

Innocenti 950 Spider / S / C

Zwischen 1960 und 1964 wurden von BMC Bausätze mit den mechanischen Baugruppen des Austin-Healey Sprite (sog. semi-CKD), d. h. die Plattform, Motor, Antriebsstrang, Aufhängung, Bremsen und Lenkung, jedoch ohne Karosserie- und Ausstattungskomponenten, nach Italien zu Innocenti in Mailand geliefert. In Verbindung mit einer von Ghia entworfenen Karosserie wurden Fahrzeuge der Modelle Innocenti 950 Spider, Innocenti S und Innocenti C bei OSI in Turin gebaut, i. W. für den italienischen Markt sowie für den Export u. a. nach USA, Schweiz und Frankreich.

Der Innocenti 950 Spider wurde im November 1960 auf dem Turiner Autosalon vorgestellt. Die erste Version auf Basis des Sprite Mk I (AN5) war im Vergleich zum Sprite mit u. a. einem fest montierten und gefütterten faltverdeck, einem normalen Kofferraumdeckel, größeren Türen mit außenliegenden Türgriffen sowie Kurbelfenstern deutlich komfortabler. Die Karosserieform nahm bereits einige Styling-Elemente des späteren Sprite Mk II vorweg. Das Fahrzeug war in Deutschland als Innocenti 950 Sport erhältlich zu einem Preis von fast 10.000 DM und damit deutlich teurer als das englische Original. Ab 1961/62 stammte die Basis vom Sprite Mk II (HAN6).

Im Februar 1963 wurde der Innocenti S vorgestellt, der – auf der Basis des Sprite Mk II (HAN7) – den größeren Motor mit 1.098 ccm, das Ribcase-Getriebe, Scheibenbremsen vorn sowie halbelliptische Blattfedern bekam. Es wurden zudem u. a. ein neuer Kühlergrill sowie eine deutlich modifizierte Innenausstattung verbaut. Der Innocenti S wurde bis Februar 1965 produziert.

Zwischen März 1965 und September 1966 wurde der Innocenti C entwickelt, ein dem Spider bzw. S ähnelndes Coupé mit festem Dach. Als Basis dienten die semi-CKD-Kits der Sprite-Modelle Mk II (HAN7) und Mk III (HAN8). Diese Entwicklung war viel mehr als ein Facelift, da alle Karosserieteile mit Ausnahme von Motorhaube, Türen und Kofferraumdeckel geändert wurden. Das Coupé war breiter und länger als das vorherige Cabrio. Zudem wurde die Ausstattung in diversen Details geändert. Die Motorisierung blieb bis zum Produktionsende im August 1968 beim 1.098 ccm-Motor. Eine Motorvariante mit 1.275 ccm wie beim Midget oder Sprite gab es beim Innocenti aus steuerlichen Gründen nicht.

Es wurden insgesamt 7.680 semi-CKD-Kits an Innocenti geliefert. Die Angaben zu den auf Basis dieser Kits hergestellten Fahrzeugen sind insbesondere in Bezug auf die Anzahl der Coupés nicht sicher. Es ist davon auszugehen, dass die Gesamtproduktion bei ca. 7.650 Fahrzeugen lag, wobei insgesamt 6.864 Spider bzw. S und zwischen 775 und 794 Coupés gebaut wurden.

Sebring Sprite

Unter dem Namen Sebring Sprite verbindet die Healey Gemeinde ursprünglich die für die Rennen in Sebring (USA) vorbereiteten Werksfahrzeuge. Im Besonderen sind aber die mit Aluminium-Sonderkarosserie ausgestatteten Sebring-Sprite Coupes gemeint, die von John Sprinzel mitkreiert wurden. Wobei die Definition des Sebring Sprite immer sehr vage war und ist und sich nicht auf ein spezielles Modell bezieht. Gemäß der Erläuterung von John Sprinzel und Tom Coulthard in „Spritely Years“ ist der Name Sebring-Sprite als Oberbegriff für Renn-Sprites anzusehen, die eine Homologation nach den Richtlinien der FIA 1960 erhielten.

Besondere Merkmale gegenüber den „normalen“ Sprites waren die Aluminium-Karosserie, Dunlop-Scheibenbremsen anstelle von Trommelbremsen, Dunlop-Speichenräder anstelle der normalen Scheibenräder, z.T. Hardtops (nicht Coupe Versionen) sowie zu Beginn die Lackierung in Speedwell Blue (nicht die spätere Standard-Farbe Iris Blue).

Speedwell Sprite

Speedwell Performance Conversions Ltd war eine kleine Firma in der Finchley Road in London, die auf Kundenwunsch Tuning-Versionen des Austin-Healey Sprite anbot. Die Firma wurde von John Sprinzel zusammen mit George Hulbert und Len Adams 1957 gegründet. Zuerst wurden nur A-Serie Motoren dort leistungsgesteigert. Ab 1958, mit dem Klassengewinn der Alpine Rallye durch John Sprinzel in einem von BMC Rennabteilung zur Verfügung gestellten Sprite (PMO 200), startete die Firma mit dem Kompletttuning von Austin-Healey Sprites. Von Frank Costin wurde eine wunderschöne Aluminium Coupe-Version kreiert und von Williams & Pritchard für Speedwell gebaut. PMO 200 wurde unter anderem auch mit dieser Coupe-Karosserie umgebaut. Es gab auch eine Fastback Coupe Version gebaut von Peel Coachworks oder eine Hardtop Version, wobei das Hardtop von Classic Motor Crafts stammte (Speedwell GTs).

Bei Speedwell konnte man sich seinen Sprite mit „normaler“ Karosserie oder als Coupeversion bestellen. Zur Leistungssteigerung wurde ein ganzer Katalog von Maßnahmen angeboten zur Verbesserung von Motor, Getriebe, Differential, Fahrwerk, Bremsen und weitem Tuning-Zubehör. Bekannt und gesucht sind die Speedwell-Türöffner im Pfeildesign für Sprite MK1 und MK2 ohne Außentürgriffe.

John Sprinzel wechselte 1960 als Leiter der Renntechnik zur Donald Healey Motor Company und homologierte den Sebring Sprite zur Produktion. Speedwell war lange erfolgreich als Tuningfirma für Austin Minis und Volkswagen.

Lenham Sprite

Im Februar 1962 gründeten Julian Booty, Peter Rix und David Miall-Smith die Vintage and Sports Car Garage und begannen mit der Restauration von Fahrzeugen in Lenham, Maidstone, Kent im Südosten Englands.

Sie begannen, Sprite MK1 mit einer Aluminium Karosserie umzubauen und verkauften sie unter dem Namen Lenham GT Coupe. Später wurden auch Sprite Mk2 und MG Midget Mk1 mit der GT Karosserie versehen. Dazu gab es auch auf Wunsch ein neues Frontdesign das dann das charakteristische Aussehen des Lenham Sprite ergab. Lenham GTs gab es als Serie 1 und Serie 2. Dem Lenham GT folgte das Lenham Le Mans Coupe zum Umbau von Sprites MK3 und Midgets MK2 (nach 1964). Das Le Mans Coupe gab es auch in zwei Versionen, eine hatte eine kleine Lufteinlassschutze hinter den Seitenfenstern, die andere war glatt.

Zusätzlich wurde ab 1966 der GTO gebaut, eine offene Roadsterversion.

Neben diesen Aluminium Karosserien gab es auch Glasfaser Karosserieteile wie das „John Britten“

Heckteil. Es war ein Nachbau des standardmäßigen Spridget Kotflügel-Kofferraum-Teils in einem Stück aus Glasfaser mit runden Radausschnitten (1966-67) und dazugehörigem Hardtop. Leider hat wohl keiner dieser Umbauten, die hauptsächlich bei Clubrennen zu sehen waren, überlebt. Neben den Karosserieversionen gab es auch Einzelteile wie abnehmbare Hardtops und einteilige Fronthauben.

1967 zog die Firma nach Harrietsham in größere Räume. Gleichzeitig wurde der Name in Lenham Motor Company geändert. Die Firma existiert noch unter dem Namen Lenham Sports Cars Ltd. Besitzer ist heute Andrew Actman, Julian Booty und Peter Rix haben sich aus dem Geschäftsleben zurückgezogen, sind aber noch Teilhaber.

Der Firma Classic Cars of Kent gehören heute die Namensrechte der Lenham Motor Company. Sie besitzt auch die Karosseriewerkzeuge für die Le Mans Coupe sowie den GT und GTO und vertreibt die Karosserieteile zum Umbau von Spridgets in solche Fahrzeuge.

Es gibt leider keine Aufzeichnungen wie viel von jedem Lenham Typ produziert wurden, zumal auch Kits zum Selbstumbau verkauft wurden.

Arkley

Ab etwa 1970 wurde der Arkley von der John Britten Garages Ltd. (Arkley Engineering) angeboten. Mit diesem Umbau konnten rostige und verunfallte Spridgets wieder auf die Straße gebracht werden, indem die Front und das Heck gegen Glasfaserkomponenten ausgetauscht wurden, deren Design Anleihen bei den Fahrzeugen der Marke Morgan nahm. Der mittlere Teil der Spridgets sowie das Fahrgestell blieben erhalten. Die Glasfaserkomponenten wurden bei der Lenham Motor Company hergestellt. Den Umbau gab es in zwei Versionen mit unterschiedlich breiten Radhäusern, als Arkley S mit Standardrädern und als SS mit breiteren Reifen. Die Fahrzeuge konnten bei Arkley Engineering umgebaut oder mittels DIY-Kit umgerüstet werden.

Peter May, der bei John Britten Garages gearbeitet hatte, gründete 1979 die Firma Peter May Engineering und übernahm 1987 die Herstellerrechte für den Arkley. Die für den Arkley-Umbau notwendigen Teile sind auch heutzutage noch bei Peter May Engineering erhältlich.

Bis 1987 entstanden etwa 1000 Exemplare, seitdem rund 100 Stück.

Spridgets-Teile in Neoclassic-Cars und Kit-Cars

Während beim Umbau zum Arkley Sprite komplette Spridgets verwendet wurden, die nur an Front und Heck gestrippt wurden, nutzten diverse Hersteller von Neoclassic-Cars (i. d. R. US-Firmen) in unterschiedlichem Umfang Teile der Spridgets für den Aufbau der eigenen Fahrzeuge, meist Cabriolets im Retro-Style der 30er Jahre.

Beispielsweise wurden für den Clénet Roadster Series I von Clénet Coachworks sowie für den Sparks D'Elegance Roadster von Ron Sparks Coachbuilder, später Pacific Motors Corporation, die Fahrgastzelle, die Fensterflächen und die Türen von Spridgets, die auf Schrottplätzen aufgekauft wurden, verwendet. Zwischen 1977 und 1982 wurden ca. 340 Fahrzeuge hergestellt (250 Clénet und 90 Sparks). In ähnlicher Weise fanden Spridget-Teile Verwendung im Gatsby von Gatsby Coachwork, in von Gatsby Coachwork vertriebenen und von den Erwerbern modifizierten Gatsby-Kits (z. B. für den De Courville und den Golden Eagle) sowie im Sceptre der Sceptre Motor Car Company, der später von Gatsby Coachworks als Griffin vertrieben wurde.

Auch in weiteren Neoclassic-Cars (z. B. von Beaufort, Bradford, Corsair, Desande, Doval, Howland, Johnson, Panther) wurden Spridgetteile genutzt, was äußerlich i. d. R. allerdings nur bei einer Verwendung von Türen und/oder Windschutzscheibe zu erkennen ist. Von der Firma Ron Ayers Classic Cars wurden Spridget-Teile in einer Cobra-Replika (Ayers Classic) verbaut.