

2021-1

TRIUMPH

EXPERIENCE

LE CLUB DE TOUTES LES TRIUMPH

www.triumph-club-de-france.fr



TR4 : 1961-2021
60 ans de bonheur



- TRIUMPH 1884-1984 un siècle de création
- **TR4 mais comment est-elle née ?**
- Eternelle route Napoléon en TR4

- Flash-Back : Event 2001
- **Le vrai prix de la TR4**
- La TR4 à pédales

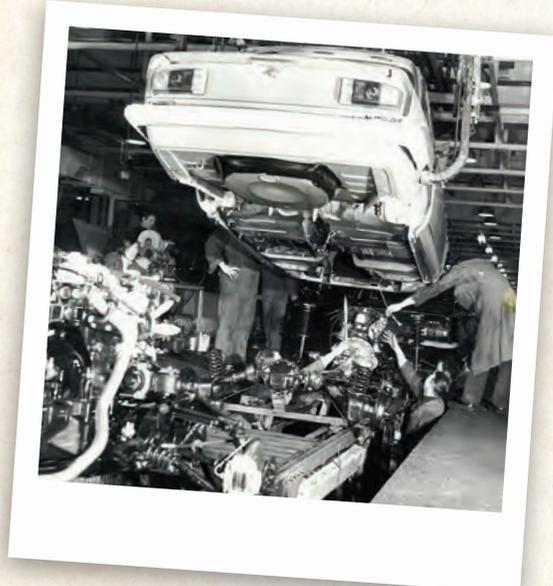


SOMMAIRE



- P. 4 ANIMATEURS DE RÉGIONS**
- P. 5 CONSEIL D'ADMINISTRATION**
- P. 6 1884 - 1984, UN SIÈCLE DE CRÉATION**
- P. 15 TARIF 1961**
- P. 16 LA TR4 EST NÉE**
- P. 18 TR4, LA VOITURE SPORT EN PERTE DE VITESSE ?**
- P. 20 LE VRAI PRIX DE LA TR4**
- P. 21 ETERNELLE ROUTE NAPOLEON**
- P. 24 FLASHBACK : TRIUMPH EVENT 2001**
- P. 28 1961- 2021, 60 ANS MAIS COMMENT EST-ELLE NÉE ?**
- P. 34 ACHETEZ DONC UNE TR4 À PÉDALES !**
- P. 36 LE COIN DU COLLECTIONNEUR**
- P. 38 LA BOUTIQUE**
- P. 39 NOUVEAUX ADHÉRENTS**

Photos couverture : Daniel Denis



Pour couvrir votre Triumph,
Faites confiance au spécialiste



**LA COMPAGNIE
DE LA HOUSSE**
depuis 1998

09 80 80 19 72



offre unique adhérent 2021 : -10 % avec le code Triumph10

Contactez-nous : bonjour@compagniedelahousse.com
Nouvelle adresse : 5 rue de la Chapelle Sainte Anne 72380 Souillé (Le Mans)

www.compagniedelahousse.com

Chers amis,

Voici une petite rétrospective des événements concernant la vie du Club.

Revenons à début février 2020, nous sommes au salon Rétromobile, installés dans la partie Village, en tant qu'exposant afin de mettre notre Club en valeur.

Les jours passent et une rumeur circule qu'un très mauvais virus venu de Chine serait déjà présent en France, mais personne ne prend l'info vraiment au sérieux....

Malheureusement peu de temps après, nous étions tous confinés, et la suite vous la connaissez....

Beaucoup de problèmes apparaissent, le Président Macron déclare que nous sommes en guerre !

De ce fait, pour le TCF, toutes les sorties régionales, nationales, internationales, les salons prévus, stages de mécanique, réunion des animateurs de région et du conseil d'administration, préparation de l'assemblée générale présentielle : annulés ou reportés !

EVENTS 2020 ET 2021

L'événement phare : le Triumph Event, prévu en Charentes Poitou, est reporté en 2022.

Son organisation demande beaucoup de préparations, c'est le Must de l'année tant attendu par beaucoup d'entre nous.

Pour les nouveaux au Club, je précise que c'est une lourde mise au point, à prévoir plusieurs années à l'avance pour la région concernée.

Cette année, nous espérons être délivrés de la Covid, mais non ! Même punition ! Tout est annulé ou reporté :

L'Event en Rhône Alpes est reporté en 2023. Jamais nous n'aurions imaginé ce contexte !

En attendant que tout redevienne normal, perdurent les très bons souvenirs du dernier Event à Saint Malo organisé par la région Bretagne.

Au passage j'en profite pour vous parler « finances ».

Heureusement que notre Club est bien ancré avec une bonne trésorerie, car depuis fin 2019, nous avons distribué des acomptes, dont certains importants pour les différentes manifestations prévues.

Nous n'avons pas pu récupérer toutes les sommes engagées, ce n'est pas perdu, mais bloqué en attendant que nous puissions organiser à nouveau à l'identique ou récupérable au bout de 18 mois suite à un accord gouvernemental.

MANIFESTATIONS DIVERSES

Depuis le début de l'année, nous multiplions les pique-niques.

A ce jour le gouvernement a assoupli les mesures restrictives, cela va permettre à nos animateurs de région d'exercer leurs talents et de retrouver les plaisirs d'avant !

Tout cela pour essayer de satisfaire un maximum d'entre nous, c'est de la thérapie de groupe...

L'année dernière nous avons eu environ 5 mois pour profiter de nos Triumph, cette année nous aurons théoriquement 2 mois de plus....

Au mois d'août, c'est un double anniversaire que l'on fêtera en Bourgogne, les 51 ans de la STAG et les 60 ans de la TR4.

En septembre, l'Entente Cordiale, sera organisée par le Club MG, mais rien n'est encore défini.

Début octobre, Swiss Classic British Car Meeting à Morges.

Autre événement programmé, le salon Epoqu'Auto en novembre à Lyon où nous aurons un stand animé par Cyril Fessy, le nouveau coordinateur international en remplacement d'Alex Smit.

BILAN 2020

Lorsque vous recevrez le Triumph Express vous aurez voté virtuellement le bilan du Club.

Nous avons fait en sorte que sa présentation soit claire et qu'elle corresponde à l'ensemble de vos attentes.

Notre Club est encore, malgré la Covid, une grande famille avec 500 membres.

LA BOUTIQUE

Celle-ci vous propose divers articles, pensez à votre look Triumph !

LE TRIUMPH EXPRESS

Il est entre vos mains !

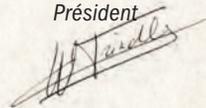
Notre Triumph Express est-il à votre convenance dans son ensemble, mais sachez que vous pouvez participer à sa rédaction avec un sujet intéressant. Vous avez pu remarquer que les cartes de membres ont été relookées cette année !

En ce qui concerne les calendriers nous sommes preneurs de belles photos de voitures, sans personnages, dans des sites les mettant en valeur !

Je vous souhaite à tous de vous éclater et de passer de très agréables moments avec vos copines favorites, nommées Triumph !

A bientôt !

Willy FRIEDLI
Président





TRIUMPH CLUB DE FRANCE
Le club de toutes les Triumph

<p>EDITEUR : Triumph Club de France 27 boulevard du Maréchal Foch 89100 SENS 07 82 99 08 86</p> <p>DIRECTEUR DE PUBLICATION : Willy FRIEDLI</p> <p>RÉDACTEURS : Alain DUFOUR Michel ROY</p>	<p>PARUTION : Juin 2021</p> <p>CONCEPTION : Nicolas BÉRARD - a2pub.net</p> <p>IMPRESSION : Pixartprinting Spa Via Maggio 8 30020 Quarto d'Altino Italie</p>
--	--

LES ANIMATEURS DE REGIONS

CARTE GASTRONOMIQUE ET VINICOLE DE LA FRANCE PAR A. BOURGUIGNON
 Chef de cuisine
 DIRECTEUR DE L'ECU DE FRANCE
 4, Rue de Strasbourg, PARIS.
 (PREMIER LE PATRONAGE DE GOURMET, FRANCE ASSOCIATION)

Hauts de France
 Christophe MAGNIN
 62840 Neuve Chapelle
 hauts-de-france@triumph-club-de-france.fr
 07 81 65 96 06
 Dép : 02-08-59-62-80

Normandie
 Jean-Jacques ROBERT
 27260 Epaignes
 normandie@triumph-club-de-france.fr
 06 89 15 36 74

Champagne
 Sylvain LINDECKER
 52000 Chaumont
 champagne@triumph-club-de-france.fr
 06 19 05 22 11

Bretagne
 Yves ARNOUX
 22190 Plérin
 bretagne@triumph-club-de-france.fr
 06 11 53 58 62
 Dép : 22-29-35-44-53-56

Île de France
 Daniel HOUEL
 91340 Orlainville
 ile-de-france@triumph-club-de-france.fr
 06 83 58 88 91
 Dép : 28-60-75-78-91-92-93-94-95
 Assisté de Gérard Véron, Dominique Prieur, Benoît Jacquot

Alsace
 Bernard STIBLING
 67350 Pfaffenhoffen
 alsace@triumph-club-de-france.fr
 06 36 77 05 70
 Dép : 54-57-67-68

Touraine
 Alain NIEPCERON
 37000 Tours
 touraine@triumph-club-de-france.fr
 06 08 80 08 63

Bourgogne
 Marie-Antonette DELSART
 89100 Sens
 bourgogne@triumph-club-de-france.fr
 06 72 96 20 49
 Dép : 18-21-45-58-77-89

Franche-Comté
 Bernard QUINTY
 25660 Montfaucon
 franche-comte@triumph-club-de-france.fr
 06 88 82 19 84

Poitou-Charentes
 Jean-François SOGUEL
 16730 Fléac
 poitou-charentes@triumph-club-de-france.fr
 06 47 51 04 94
 Dép : 16-79-85-86

Auvergne
 Patrice GUERIN
 63720 ENTRELAIGUES
 auvergne@triumph-club-de-france.fr
 06 46 75 41 68
 Dép : 03-15-23-43-48-63

Pays de Savoie
 Patrick LEGRAND
 01280 Prevession
 pays-de-savoie@triumph-club-de-france.fr
 06 21 24 91 20
 Philippe CHAPUIS
 74600 Vieuzy
 philchapis74@gmail.com
 04 50 46 75 99
 Dép : 01-73-74

Bordelais
 Alain BRECHET
 33950 Lège Cap Ferrat
 bordelais@triumph-club-de-france.fr
 06 75 25 02 03

Périgord
 Alain DUFOUR
 24510 Sainte Alvère
 perigord@triumph-club-de-france.fr
 06 19 05 22 11

Rhône-Alpes
 Christine LACAN
 38380 Saint Laurent du Pont
 rhone-alpes@triumph-club-de-france.fr
 06 18 54 16 78
 Henri GOJON
 69400 Villefranche sur Saône
 henri.gojon@orange.fr
 06 88 79 10 62

Pays Basque-Landes
 Marc DORMAL
 40510 Seignosse
 pays-basque@triumph-club-de-france.fr
 06 58 19 88 21

Languedoc-Roussillon
 Daniel RENVOISE
 34130 Mauguio
 languedoc-roussillon@triumph-club-de-france.fr
 06 58 91 78 46

Provence-Méditerranée
 Jean-Pierre ARTIS
 13800 Istres
 provence-mediterranee@triumph-club-de-france.fr
 06 10 20 34 21
 Dép : 04-05-06-13-83-84

Midi-Pyrénées
 Pascal DEJEAN
 31400 Toulouse
 midi-pyrenees@triumph-club-de-france.fr
 06 87 46 72 47

LÉGENDE
 Noms soulignés en Rouge : Vins Rouges et Blancs
 — id. — en Bleu : Bière
 Limites de Provinces : - - - - -
 Tous droits de reproduction réservés.

Bureau

PRÉSIDENT : WILLY FRIEDLI

06 72 96 20 49
president@triumph-club-de-france.fr

SECRÉTAIRE GÉNÉRAL : ALAIN BLANCHOT

07 82 99 08 86
secretaire@triumph-club-de-france.fr

TRÉSORIER : LUCIEN GERMANI

06 08 87 84 11
tresorier@triumph-club-de-france.fr

CONTRÔLEUR DE GESTION : PHILIPPE ROYER

06 58 86 33 41
gestion@triumph-club-de-france.fr

VICE-PRÉSIDENT EN CHARGE DU SITE WEB ET D'EPOQU'AUTO : CYRIL FESSY

06 74 88 32 27
cyril.fessy@gmail.com
site@triumph-club-de-france.fr

VICE-PRÉSIDENT EN CHARGE DU SITE WEB ET DU TR EXPRESS : ALAIN DUFOUR

06 19 05 22 11
perigord@triumph-club-de-france.fr
site@triumph-club-de-france.fr
triumphexpress@triumph-club-de-france.fr

Autres bénévoles

EN CHARGE DE LA BOUTIQUE : CHANTAL BRECHET ET MARIE ODILE ROUSSEAU

boutique@triumph-club-de-france.fr

COORDINATEUR ENTENTE CORDIALE : BERNARD ROUSSEAU

brousseau@noos.fr

EN CHARGE DU TR EXPRESS : MICHEL ROY

michelyves.roy@wanadoo.fr

SECRÉTAIRE GÉNÉRAL ADJOINT : THIERRY FELTIN

secretaire-adjoint@triumph-club-de-france.fr

CONSEIL JURIDIQUE : VÉRONIQUE ESTAY

vero.estay@hotmail.fr

Autres Administrateurs

PHILIPPE BECUE

06 64 10 27 56
philippe.becue@yahoo.fr

EN CHARGE DES CARTES D'ADHÉRENTS, DU MATÉRIEL DU CLUB ET DES PETITES ANNONCES : PATRICE GUERIN

06 46 75 41 68
materiel@triumph-club-de-france.fr
petitesannonces@triumph-club-de-france.fr

DANIEL HOUEL

06 83 58 68 91
ile-de-france@triumph-club-de-france.fr

PATRICK JOURDAIN

06 73 99 13 11
jourdain.patrick43@gmail.com

GEORGES MAGRIS

06 98 20 41 80
g.magris@orange.fr

JEAN-FRANÇOIS SOGUEL

06 47 51 04 94
poitou-charentes@triumph-club-de-france.fr

EN CHARGE DES RELATIONS PRESSE : JEAN-PAUL NADDEO

06 12 95 68 11
jpnaddeo@explicit-conseil.fr

MICHEL PIOTTE

06 58 51 73 46
michel.piotte@laposte.net

TECHNIQUE : MICKAEL POWELL

06 50 68 02 81
technique@triumph-club-de-france.fr

EN CHARGE DU FORUM : MARC ROUDIL

06 23 56 55 83
atelier.british.motors@gmail.com

COORDINATEUR INTERNATIONAL : ALEX SMIT

+31 6 18 50 50 69
international@triumph-club-de-france.fr

EN CHARGE DE L'ASSURANCE DU CLUB : GUY VIEL

06 11 12 46 70
vielg@wanadoo.fr

1884 – 1984

UN SIÈCLE DE CRÉATION



1884 – 1947 : 1^{ÈRE} PARTIE

L'histoire de Triumph a duré 100 ans, avec des hauts et des bas. Nous vous proposons de revenir sur cette aventure qui a marqué l'histoire de l'automobile britannique qui est avant tout une histoire d'hommes.

Par Patrick JOURDAIN - TCF Auvergne



Siegfried BETTMANN

L'HISTOIRE TRIUMPH DÉBUTE en 1884. C'est un Allemand répondant au nom de **Bettmann** qui en est à l'origine. Il était venu chercher gloire et fortune en Angleterre. A cette époque, les allemands étaient bien acceptés des citoyens anglais du fait de l'origine allemande de l'époux de la reine Victoria. C'était bien longtemps avant les horreurs de la première guerre mondiale. C'est par la politique que notre homme se fit connaître. Il devint maire de Coventry en 1913. Avant sa carrière politique, il s'installa tout d'abord comme agent de plusieurs firmes allemandes pour l'Angleterre. A cette époque, les attraits pour la bicyclette grandissent et notre homme

décide que **Bettmann and Cie** devrait également s'intéresser aux cycles. Comme il n'était pas fabricant, il demanda à un industriel de Birmingham, **Andrews**, de lui fabriquer des cycles qu'il dédia à l'exportation. Il chercha un nom pour la marque de cycles, un nom qui soit compris dans toutes les langues et qui présageait d'heureuses destinées. C'est ainsi que la marque **Triumph** fut apposée sur tous les cycles sortant des usines de fabrication.

En 1887, il s'associa avec un de ses compatriotes allemands du nom de **Schulte**. Ce monsieur Schulte décida que **Triumph** deviendrait fabricant. Il trouva et (ménagea) des ateliers dans Much Park Street à **Coventry**.



Cette ville allait devenir très vite le centre de la nouvelle industrie du cycle. Mais les choses n'allaient pas être si simples que cela pouvait y paraître. Leur capital était plutôt faible et il fallait absolument trouver de l'argent. C'est parmi les membres de leur propre famille, des relations d'affaires et aussi de leurs anciens patrons que cette levée d'argent allait se faire. C'est ainsi que la **Triumph Cycle Co** vit le jour. L'affaire prospéra rapidement, tellement rapidement que des industriels comme Harvey du Cros de chez Dunlop proposèrent une augmentation importante du capital. Ce dernier fut

fixé à £45.000 en 1895. C'est en 1902 que la première motocyclette vit le jour. Après des disputes internes, la compagnie réussit à fabriquer une machine équipée d'un moteur **Minerva** d'origine Belge. Deux ans plus tard, la marque construisit son premier moteur de 3 cv. La première **Vraie Triumph** était née. La production resta cependant modeste puisque c'est seulement 500 exemplaires qui furent construits pendant l'année 1905. Bettmann devint, pendant une courte durée, président de la **Standard Motor Co**. C'est seulement une trentaine d'années plus tard que cette compagnie allait acquérir la Triumph Motor Cie. Drôle de coïncidence !

La déclaration de la 1^{ère} guerre mondiale allait vraiment voir le début de l'histoire **Triumph** : Bettmann rencontra un certain **Claude Vivan Holbrook**, fils d'un propriétaire de journal, qui travaillait au ministère de la guerre. Holbrook demanda à Bettmann de construire une centaine de motocyclettes, qui furent exportées vers la France aussi vite que possible. Pendant tout le cours de la guerre, 30.000 motocyclettes de 550 cm³ furent fournies aux forces armées. Elles portaient le nom de "**Fidèles Triumph**" et furent principalement utilisées par les estafettes motocyclistes. Lorsque la fin de la guerre sonna, la

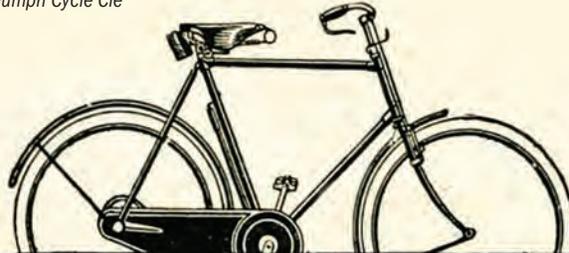


Mauritz Johann SCHULTE

compagnie se trouva avec une confortable réserve de capital, ce qui n'allait pas arranger les relations parmi les membres du conseil d'administration :

Bettmann reprochait à Schulte son manque d'esprit d'entreprise et c'est avec une indemnité de £15.000 que ce dernier quittait la compagnie. Bettmann avait tellement été impressionné par l'action de Holbrook au ministère de la guerre, qu'il le fit venir sur la scène industrielle en le faisant nommer par le conseil d'administration comme directeur de la Triumph Motor Cie.

Triumph Cycle Cie



A skilled workman is just as incapable of producing inferior work as an unskilled one is of producing good work. Here is the reason for the difference between

TRIUMPH BICYCLES

and others. Triumphs are built as no other bicycles—in a **MODEL FACTORY** by **SKILLED MALE MECHANICS ONLY**. There is nothing cheap about a Triumph. Art Catalogues post free.

Prices from **£6 15s.** to **£13 10s.** or from **10/-** monthly.

TRIUMPH CYCLE CO., Ltd., (Dept. M), COVENTRY.
Makers of the world famous **TRIUMPH MOTOR CYCLE.**
Depots: London, Leeds, Manchester, Glasgow.
Agents Everywhere.

Les premières motos Triumph

Sutton Coldfield A.C.
Mr. R. EDWARDS
won the
IXION CUP
AND
GOLD MEDAL
for
BEST AMATEUR PERFORMANCE
during the Year on his Triumph



Midland Reliability Trial.
Seven
TRIUMPHS
Made **NON-STOP RUNS**
Two being numbered amongst the eight best performances.

TRIUMPH CYCLE CO., LTD., COVENTRY.
LONDON: 4, 5, Hibernia Viaduct, E.C. LEEDS: 4, King Edward St.
MANCHESTER: 160, Deansgate. GLASGOW: 14, Waterloo St.
AGENTS EVERYWHERE.



Fidèles Triumph

Holbrook était un homme très audacieux, qui désirait utiliser le pécule amassé pendant la période de la guerre pour se lancer dans la construction automobile. Bettmann, lui, n'était pas partie prenante dans cette aventure et considérait que cela risquait de nuire à la fabrication des motos, activité qui devenait très lucrative. C'est pourquoi il retarda la sortie de la première voiture pendant pas mal de temps. Il semblerait que le premier prototype 2 litres ait été construit en 1919. Mais c'est au cours du mois d'avril 1923, après avoir racheté les usines



Lt. Col. C.V. HOLBROOK

de **Dawson Car Co** dans Clay Lane, que sortit la première voiture de la marque Triumph : La **Triumph 10/20**. C'était courant à l'époque de nommer les voitures de cette façon. Le premier chiffre indiquait la puissance fiscale définie selon les normes du **Royal Automobile Club** et le second indiquait la puissance réelle du moteur. Cette première voiture était l'œuvre d'**Alderson** pour le dessin de la carrosserie. Ce dernier travaillait pour le constructeur **Lea Francis** et Triumph louait simplement ses services de dessinateur. Du côté moteur, c'est **Harry Ricardo** qui fut le concepteur de cette mécanique. Il avait auparavant déjà dessiné un moteur de moto à quatre soupapes. Cette voiture était assez banale et ne se distinguait des autres modèles construits en Angleterre que par des caractéristiques liées au type de piston "couliissant" du moteur et quelques avancées techniques. Les performances de cette voiture étaient tout juste acceptables. L'argument de



Triumph 10/20



1923 TRIUMPH 10/20 2-SEATER

This photograph may be reproduced without charge

NEGATIVE NUMBER 225562

vente principal était le sérieux de la fabrication artisanale, mais rien de transcendant pour faire éclater tous les records de vente : Elle était vendue entre £400 et £500 alors que **William Morris** commercialisait les modèles **Cowley** ou **Oxford** aux alentours de £200.

TRIUMPH 4-DOOR SALOON.

We cordially invite you to visit our premises, 218, Gt. Portland Street, London, W.1, to view the new

TRIUMPH

10-20 H.P. CAR

(WE ARE NOT EXHIBITING AT OLYMPIA)

THIS car is in a class of its own—it is something more than the usual small car—more distinguished looking, more satisfying.

10-20 H.P. 4-cylinder engine. Four speeds and reverse, side-change, silent spiral bevel gear drive, body beautifully finished and upholstered, equipped with every requisite.

In 2/3 Seater, All-Weather, Sports and 4-Door Weymann Body Saloon.

A Trial Run will convince you of its great superiority.

May we send you our Art Catalogue, post free ?

TRIUMPH MOTOR CO. Ltd., COVENTRY

LONDON : 218, Great Portland Street, W.1.
LEEDS : 53, Vicar Lane.
MANCHESTER : 150/152, Deansgate.

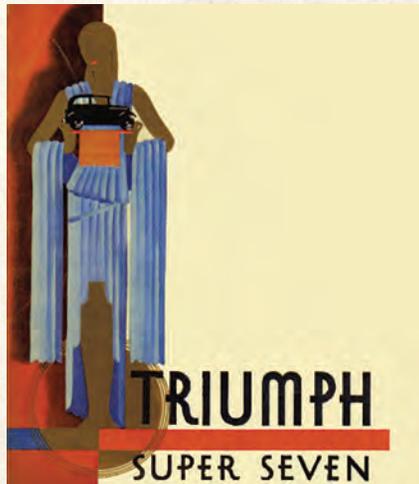
Publicité Triumph 10/20

Pour essayer de capter un marché plus jeune, Triumph allait construire une deux places sport. Elle ressemblait plutôt à une **Alvis**. Les rapports de boîte étaient plus longs et les roues étaient à rayons. C'est au Motor-Show de 1924 que la nouvelle **Triumph 13/35** fut présentée. La cylindrée de son moteur était de 1873 cm³. C'était également la première voiture britannique à posséder des freins hydrauliques Lockheed. Ce modèle devenait plus imposant que ses prédécesseurs, plus luxueux, plus lourd mais également plus cher. Mais la clientèle pour ce type de voiture existait et les ventes étaient très fructueuses. Deux ans après, la cylindrée fut portée à 2.169 cm³ pour une puissance fiscale de 14,9



Triumph 13/35

cv d'où son appellation **Triumph 15/50**. Elle maintenait la réputation, et permit de faire connaître la marque à l'exportation, notamment en Australie et en Nouvelle Zélande. Mais les temps devenaient durs et des constructeurs comme **Austin** et **Morris** mettaient sur le marché des petites voitures populaires comme la "**Seven**" pour Austin et la "**Minor**" pour Morris. Les petites voitures commençaient à faire leur apparition sur le marché européen. Triumph ne voulait pas trop répondre à cette offensive et tenait à garder la réputation qui était la sienne, celle de concepteur de véhicules haut de gamme. La mode des petites voitures força cependant Triumph à répondre au marché avec un modèle "7cv" haut de gamme que l'on connaît sous le nom de "**Super Seven**". Le moteur avait une cylindrée de 832 cm³. Son prix lors de sa sortie en 1927 était entre £150 et £200 suivant le niveau d'équipements : un peu au-dessus de ses concurrentes. Cela peut paraître peu, mais à l'époque £20 ou £25 de différence représentait le montant moyen d'un mois de salaire. A cette époque, on vit également arriver des "**Super Seven**" dans les courses automobiles, comme à **Brooklands**, engagée par **Horsmann** qui avait équipé sa voiture d'un compresseur **Cozette**. **Donald Healey** lui, engagea Triumph dans le rallye de Monte Carlo.



Triumph 15/50



En 1930, l'apparence l'apparence de la **Super Seven** fut modifiée avec l'apparition d'une calandre copiée sur Chrysler. En 1932, une boîte 4 vitesses fut montée. Dès 1933, on fabriquait également des berlines sans montant central entre les portes.

En 1931 fut présenté un modèle appelé "**Scorpion**". Muni d'un moteur six cylindres, la voiture ressemblait à une grosse "Super Seven" avec son capot rallongé, pour laisser entrer le moteur. La puissance, avec deux cylindres de plus, était quant à elle, augmentée de près de 50 %. Au début des années trente, les petites six cylindres étaient en vogue. Triumph monta des rapports de boîte longs, ce qui induisait des bonnes performances sur les rapports supérieurs. Ces caractéristiques constituaient un argument de vente pour la marque Triumph à l'époque où les boîtes n'étaient pas synchronisées. Cette six cylindres marqua une phase importante dans l'histoire de Triumph, car elle est à l'origine des modèles "**Twelve six**", "**Nine**" et "**Ten**" qui sont les prémices des belles

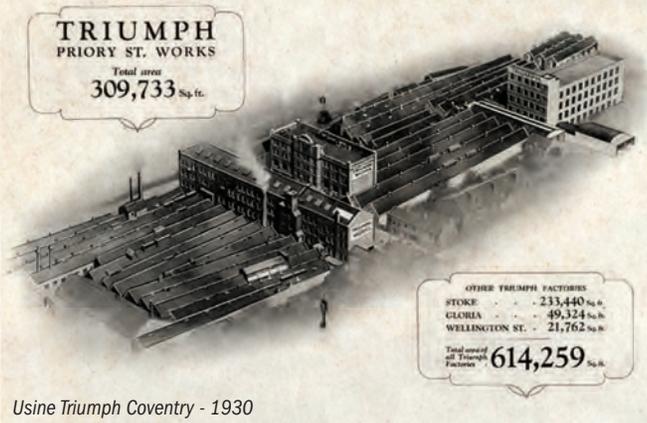
voitures qui allaient faire la renommée de la marque dans les années trente.

La mode changeait et les constructeurs européens se copiaient mutuellement pour avoir le design le plus en vogue. La course au profit, les

Triumph Super Seven Saloon



Triumph Scorpion



Usine Triumph Coventry - 1930



Triumph Ten Saloon de Luxe

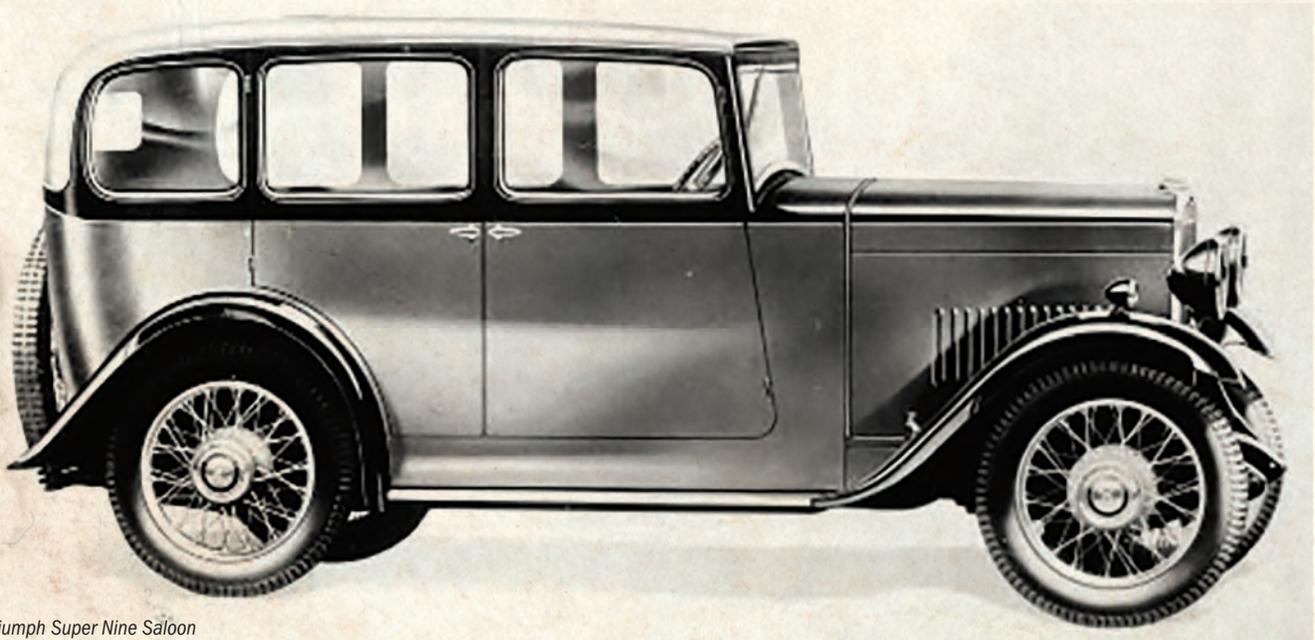
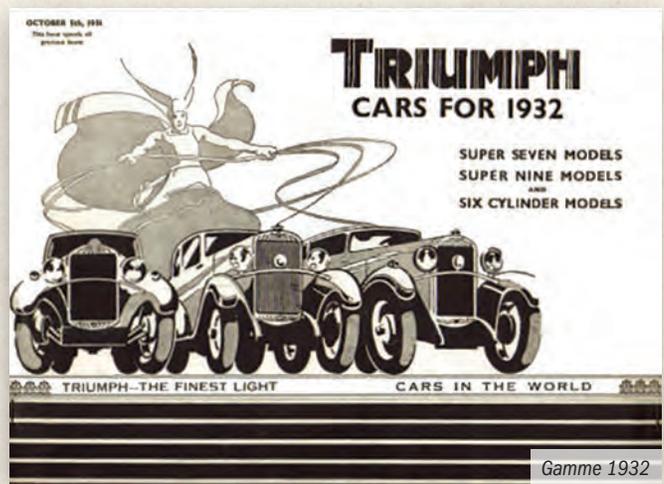
effets de la dépression américaine amenèrent les compagnies industrielles automobiles européennes vers des difficultés financières : chez Triumph on ne passa pas au travers de cette crise, ce qui se traduisit par la mise en place et la commercialisation d'un modèle unique. Pour survivre, il fallait que la production ne descende pas en dessous de 100 unités par semaine. En 1932, on adopta une réduction de prix pour doper les ventes. **Bettmann** laissa la place à **Holbrook** en 1933, mais racheta ensuite la partie motocyclette de l'affaire pour son propre compte.

C'est également en 1933 que la "Super Seven" devint la "Super Eight". Avec une carrosserie plus grande.

Holbrook maintenant seul maître à bord abandonna la production des "Super Seven" et des "Super Eight" qu'il n'avait jamais aimés d'ailleurs. Il décida que l'avenir de la marque devait passer par des voitures plus imposantes.

Avec l'arrivée des boîtes de vitesses synchronisées et le montage des moteurs sur silentblochs (venus d'Amérique), il était plus facile de concevoir des moteurs à quatre cylindres plus agréables. C'est ainsi qu'à partir de 1933, les moteurs à six cylindres sont sur le déclin. Triumph quitta la production de "petite voiture" pour se consacrer à quelque chose de "plus grand". Holbrook imposa de nouveaux projets. Un des premiers modèles fut la "12/6" qui s'avéra être une "Scorpion"

débaptisée avec un empattement plus long. La "Super Nine" puis la "Ten" lui succédèrent. C'étaient des voitures peu originales mais qui allaient devancer et mettre en piste une série de modèles qui allaient faire la mode avec des voitures à tendance sportive de type « **Sport Tourer** » ou décapotable à quatre places. La **Southern Cross** dans sa deuxième version est l'une de ces voitures.



Triumph Super Nine Saloon



Au Motor Show de 1933, Triumph présenta la "Gloria". C'était une berline, quatre portes, d'allure sportive et mue par un moteur Coventry Climax quatre cylindres de 1.087 cm³. Des commentaires de l'époque disent que Donald Healey l'avait mieux réussie que la Riley. En 1933 et 1934, c'était la berline sportive qui remportait la faveur du public : Holbrook s'était rendu compte de ce courant et engagea la Triumph Cie dans cette voie. C'est la Gloria qui ouvrit la marche vers ce type de véhicule :

Publicité Gloria - 1933



19 hp. GLORIA SALOON. £215

The TRIUMPH Gloria

range of cars has created such a stir in motoring circles as has not been experienced for many a long day. A genuinely new conception of motoring comfort has been introduced. The engines are mounted resiliently in the latest type of cruciform chassis and transmit their tremendous power smoothly and silently through the Triumph "Master" clutchless gear. No hesitancy—no doubt—no wondering "Can I pass the car in front?"; "Can I change gear quickly?"; "Can I get through?"; "Can I stop?" Nothing but thrilling, exhilarating pleasure. Safe and secure yourself and a model of controllability to all other road users.

A catalogue fully illustrating and describing the various models will gladly be sent free on request.

"Gloria" Six Saloon	£235	Ten Saloon	£215
"Gloria" Six Special Saloon ..	£240	Ten 2-Seater	£215
"Gloria" Six Speed Model Assayer ..	£235	"Popular" Ten Saloon	£198
"Gloria" Saloon	£235	"Southern Cross" Sports Saloon ..	£225
"Gloria" Special Saloon	£300	"Southern Cross" Speed Model ..	£215
"Gloria" Speed Model Assayer ..	£285	Super Eight Saloon	£175

Generous part exchange and private self-financed hire purchase terms gladly arranged by Newnham, the Triumph Distributors for London and Home Counties.

NEWNHAM

ESTABLISHED 49 YEARS

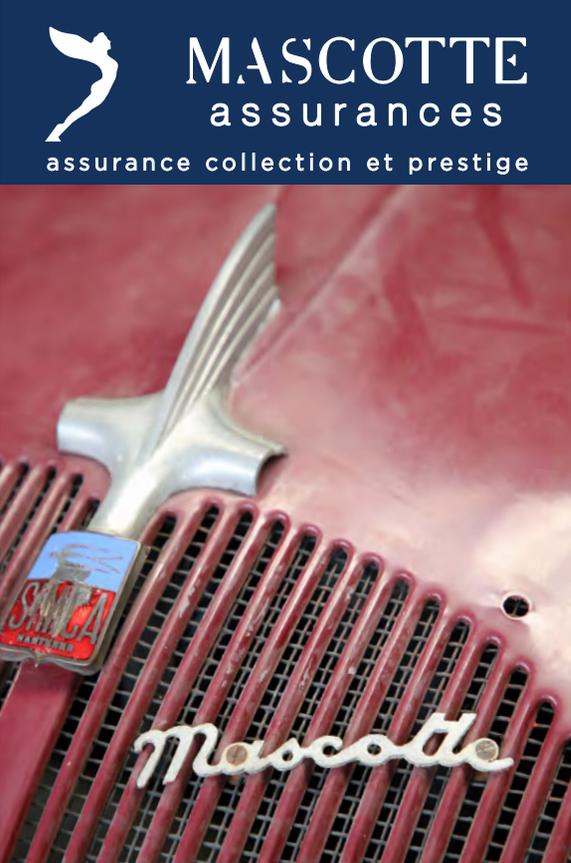
Newnham House, 235-7-9, Hammersmith Road, London, W.6
Phone: Riverside 4646 (6 lines)

WEST END: 40-41, Berkeley Street, W.1
STREATHAM: 124-8, Streatham Road, S.W.2
GOLDERS GREEN: Finchley Road, N.W.11
FULHAM: 164-6, Fulham Palace, W.6

Le nom de Gloria avait déjà été utilisé pour une motocyclette construite par la marque, mais c'était également le nom d'un mannequin du célèbre magasin londonien le « Selfridges ». La carrière de la jeune Gloria prend tout son essor à Paris où elle devient modèle chez Jenny Dolly's, une maison de couture réputée des Champs-Élysées. Parmi ses nombreux admirateurs se trouve un haut responsable de chez Triumph qui en fait l'égérie du nouveau modèle présenté fin 1933 :



La voiture s'appellera tout naturellement "Gloria" et sera largement promotionnée par le top model qui en recevra un exemplaire immatriculé ALY110. A plusieurs reprises on vit le mannequin Gloria photographié avec la Triumph Gloria. Vint ensuite le Monte Carlo. En 1934, Donald Healey remporta la victoire dans sa classe (1500 cm³) au rallye de Monte Carlo sur une Gloria. Triumph multiplia alors les nouveaux modèles, les nouvelles lignes.



MASCOTTE

assurances

assurance collection et prestige

Tarifs flotte dégressifs dès le 2^e véhicule Cotisation offerte dès le 4^e véhicule*** Avantages membres club

A partir de
17 €
par an*

Devis gratuit et assurance immédiate 24h/24 sur mascotte-assurances.fr**

☎ 04 94 09 79 70

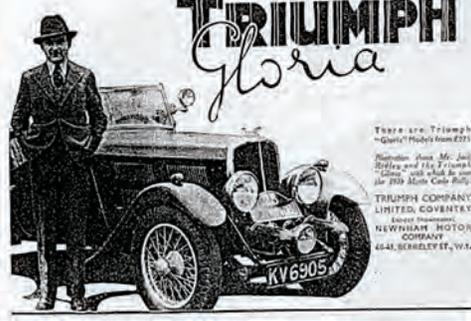
Mascotte Assurances - Siège social : 12, rue de Provence 83400 Hyères - SAS de courtage d'assurance au capital de 345 000 € RCS Toulon B 799 646 203 - N° Orias 14 001 768 (www.orias.fr) - Soumis au contrôle de l'ACPR, 4 place de Budapest-CS92459 75436 Paris cedex 09 - Compagnie souscriptrice Generali. Garanties d'assistance souscrites auprès de Mondial Assistance.

* Tarif annuel TTC au 01/01/2021 en formule Essentielle pour un véhicule d'avant 1961 hors frais de courtage. ** Sous réserve d'acceptation. *** En formule Essentielle.

No other car has ever equalled this Triumph Record

1935 WON the MONTE CARLO RALLY (Light Car Class)
RIVIERA CUP, BARCLAY'S BANK CUP, The Late Public School's Trophy

1934 WON the Monte Carlo Rally (Light Car Class)
WON the International Alpine Trial (1,100 c.c. Class)



There are Triumph "Gloria" Models from £275
Illustration from Mr. Jack Healey and the Triumph "Gloria" - with which he won the 1935 Monte Carlo Rally.
TRIUMPH COMPANY LIMITED, COVENTRY
SOLEY TRADING NEWNHAM MOTOR COMPANY 45-41, BERKELEY ST., W.1.



Donald Healey

Les modèles **Vitesse**, **Gloria** et **Southern Cross** se déclinaient dans les versions berline, coupé et décapotable. Une des plus curieuses fut la **Airline**, dessinée par **Walter Belgrove** qui s'inspirait d'une épure de **Lyons** de chez Jaguar. Rover et Talbot imitèrent par la suite cette esquisse mais sans lendemain car ce modèle ne fut jamais commercialisé ni chez Triumph ni ailleurs.



Triumph Continental - 1937

Pendant ce temps Donald Healey prépare dans l'ombre, la voiture de ses rêves :

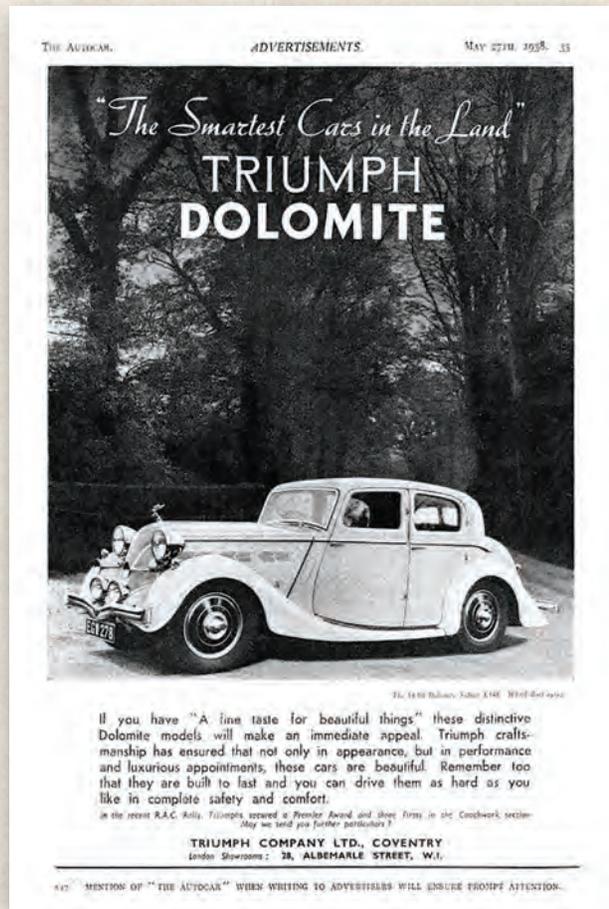
La Dolomite. Elle ressemble étrangement au 2,3 litres, huit cylindres à compresseur d'Alfa Roméo. La cylindrée était cependant redescendue à 2 litres. Trois prototypes furent, semble-t-il, construits mais la voiture



Triumph Dolomite - 1936

n'atteindra jamais le stade de la commercialisation. Ce projet prit fin en 1935, un moment où Triumph n'était pas au plus haut de sa forme financière. La menace de la faillite planait sur la firme de Coventry. L'année 1936 ne fut pas glorieuse non plus et Triumph déclara une perte de £200.000 alors que la dette s'élevait à près de £.500.000. Une réorganisation était nécessaire mais les actionnaires virent leur dividende tomber au dixième de sa valeur. Ils ne voulaient pas se résigner à tout perdre, la firme leur offrit le droit de souscrire à une nouvelle émission d'actions, que bon nombre d'entre eux acceptèrent. La compagnie était encore une fois sauvée. La branche "moto" était séparée de la branche "Auto" et devint prospère.

Comme le nom de **Dolomite** n'avait pas été utilisé, Triumph le choisit pour une nouvelle gamme de berlines. C'est ainsi qu'en 1936, la Dolomite fit son entrée sur le marché. Elle fut ensuite déclinée en version cabriolet. La version coupé restera au stade de prototype. C'est avec ce modèle que les dirigeants espéraient bien sauver la firme. Le dessin de la calandre fit couler beaucoup d'encre. On aime ou on n'aime pas. Beaucoup dirent que Triumph allait à l'encontre de ce qui



avait été son image de marque et voulait copier sur Rover ou Alvis. Pour couper court à ces rumeurs, Triumph livra un modèle avec un avant traditionnel baptisé **Continental**. C'était en fait une Dolomite déguisée. Tous les équipements électriques montés sur tous les modèles étaient de marque Lucas et Triumph ornait ses planches de bord avec des instruments Smith.

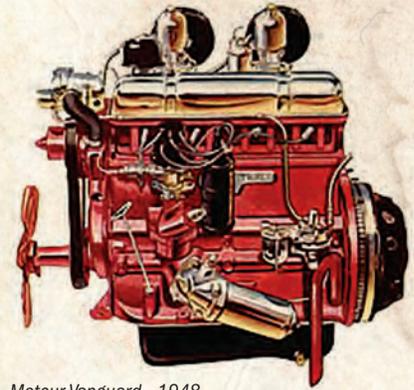
Hélas, le succès escompté ne fut pas au rendez-vous et un liquidateur fut nommé en juin 1939. La firme fut vendue à **Thomas Ward**, sidérurgiste de Sheffield. La guerre éclata et toutes les usines de Coventry furent



Sir John Black - 1943

rasées par les bombardements allemands : après la guerre, il ne restait plus à Coventry qu'un amas de cendres et de ferrailles. Ward décida qu'il ne construirait plus de voiture. Cependant Donald Healey lui offrit les plans d'une automobile qui devait devenir plus tard sa propre voiture. Ils se mirent à la recherche de quelqu'un qui voudrait bien construire une voiture Triumph d'après guerre. Ward contacta alors **Sir John Black** qui était le dirigeant de la **Standard Motor Co** qui accepta pour des raisons plus politiques qu'industrielles. Mais la clientèle Triumph était là et la Standard Triumph Cie était bien décidée à prolonger

l'image de marque qu'avait la Triumph Cie. La Standard Cie avait été fondée en 1903 par un certain **R.W. Maudslay**. **John Black** avait rejoint la compagnie et était monté rapidement pour être promu en 1934 comme directeur général. C'était un homme plein de dynamisme et très ingénieux. Il collaborait avec **William Lyons** de la société Swallow. Les deux compères mirent au point la première SS bien avant l'apparition du nom Jaguar. Pendant la guerre, la Standard connue une très grande prospérité ce qui aida à sa reconversion civile dès la fin de la guerre. John Black avoua à William Lyons qu'il ne voyait plus l'opportunité de livrer des pièces pour les moteurs six cylindres, car la fabrication était arrêtée, il lui proposait de lui vendre toutes les machines et l'outillage pour produire ses propres moteurs. Lyons ne se fit pas prier et envoya immédiatement le paiement et ses transporteurs pour retirer le matériel acheté. Sir JB s'aperçut un peu tard qu'il venait de tuer la poule aux œufs d'or. Il essaya de faire casser la vente mais ne put revenir sur sa décision. Ayant racheté les restes de Triumph, Sir John Black mijota sa revanche et mit alors tout en œuvre pour battre Lyons qui commercialisait déjà les modèles SS chez Jaguar. Il remit en production un moteur Vanguard à quatre cylindres qui devait être livré avant la guerre pour équiper les SS Jaguar. Ce moteur sera utilisé pour les nouveaux modèles Triumph. Après de



Moteur Vanguard - 1948

nombreuses difficultés, Sir Black démissionna et la compagnie fut dirigée par **Alick Dick** son bras droit. Ce dernier pensa que la firme ne pouvait survivre seule. Il réussit à la revendre à **Leyland**. Ce dernier constructeur avait la ferme volonté de faire survivre la marque Triumph. La marque Standard fut cependant abandonnée car elle ne correspondait guère à des critères de qualité que les consommateurs recherchaient. Triumph voulait de son côté, avoir une intonation de voiture "luxe", ce qui était incompatible avec la dénomination "Standard". Triumph devint une composante du groupe Leyland. L'histoire Triumph s'arrête là, la marque faisant maintenant partie d'un grand groupe industriel. Pour la suite de cette histoire ...

2^{ème} partie dans le Triumph Express 2021-2



Roadster 1800 - 1947

TROUVEZ LES 8 ERREURS ...



**STOCK
CENTRAL
DANS
L'UE**

MG - JAGUAR - AUSTIN HEALEY - TRIUMPH - MINI - LAND ROVER - MORRIS MINOR

SAS-GRARDEL FRANCE

3 bis, Rue des Écoles F-59254 Ghyvelde
grardel@orange.fr
+ 33 328.266.100

ANGLO PARTS BELGIQUE

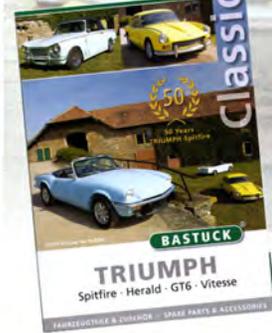
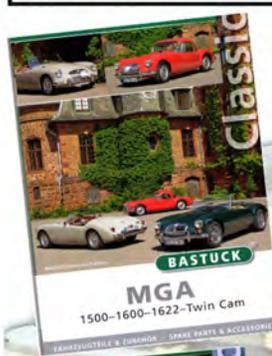
Zandvoortstraat 53, B-2800 Mechelen
sales.belgium@angloparts.com
+ 32 15.34.25.55

WWW.ANGLOPARTS.COM



Notre site Web: BASTUCK.COM

**Catalogues en ligne,
courses en Europe
& Plus...**



**BASTUCK & Co FRANCE
depuis 1990 à ST-AVOLD 57500**

Cathy, Didier, Dominique

**à votre écoute pour vos
commandes, expéditions
ou renseignements**

**Catalogue GRATUIT
TR2-6 ou Spitfire, Herald,
GT6, Vitesse, VOLVO, MGA
MGB sur simple demande
(Téléphone, Fax, E-mail)**

Cathy

BASTUCK

Pièces Détachées

Tél: 03 87 92 94 44

Fax: 03 87 92 94 45

E-mail:

bastuck.france@orange.fr



TARIF

au 1^{er} Octobre 1961

○

LIVRAISON A PARIS

○

DISTRIBUTEUR EXCLUSIF POUR LA FRANCE :

COMPAGNIE DU GARAGE MONCEAU

114, Rue Cardinet, 114

— PARIS-XVII^e —

TÉL. : WAG 11-65, 00-57, 45-31

CAR. 06-60

○

Manufactured by : STANDARD TRIUMPH SALES Ltd - COVENTRY England

TRIUMPH SPORT TR 4 & TR 3 A

TR 4 - 12 CV - Roadster décapotable	17.950 N F
ou Hard Top Transformable	18.900 »
TR 3 A - 11 CV - Roadster décapotable	15.420 »
Avec Hard Top, sans capote	16.330 »
Avec Hard Top, capote et arceaux	16.930 »

SUPPLÉMENTS FACULTATIFS POUR TRIUMPH SPORT TR4 & TR3 A :

Chauffage	350 »
Overdrive	1.100 »
Roues à rayons	650 »
Couvre-baquet	225 »
Siège arrière	220 »
Pneus Michelin X ou Dunlop Duraband	210 »
RADIOMATIC 6 lampes - 3 gammes d'ondes	650 »
Capote "Surrey" (TR 4 modèle Hard Top)	150 »

Nota. - Ces prix s'entendent pour accessoires montés en Usine et commandés en même temps que le véhicule.

TEINTES DE SÉRIE DES TRIUMPH SPORT TR 4 & TR3 A :

CARROSSERIE	INTÉRIEUR
Blanche	Rouge, Noir ou bleu
Rouge	Noir
Bleu ciel	Noir ou Bleu
Crème	Noir ou Rouge
Vert foncé	Noir ou Rouge
Noire	Rouge
Capotes, couvre-baquets & Hard-Tops noirs	

Taxe locale de 2,83 % en sus

TRIUMPH HERALD 1.200 7 CV

Avec chauffage, lave-glaces et pare-chocs caoutchouc

CONDUITE INTÉRIEURE 2 portes - 4 places	9.900 N F
C O U P É 2 portes - 2 ou 4 places	10.800 N F
Supplément : Siège arrière facultatif	250 »
DÉCAPOTABLE 2 portes - 4 places sous capote	11.450 »
Supplément : Couvre-baquet	200 »
BREAK 2 portes et porte arrière - 4 places	11.950 »
PNEUS FLANCS BLANCS TOUS MODÈLES	100 »

TEINTES DE SÉRIE DES TRIUMPH HERALD 1.200 :

Peinture Monoton Herald 1.200 conduite intérieure décapotable et Break

CARROSSERIE	INTÉRIEUR
Blanche	Noir ou Rouge
Rouge	Noir ou Gris
Bleu Ciel	Noir ou Gris
Bleu Renoir	Gris
Jaune	Noir
Gris	Noir ou Gris
Noire	Rouge
Couvre baquet et Capote noirs	

Peinture 2 Tons Herald 1.200 Coupé

COULEUR SUPERIEURE & INFÉRIEURE	COULEUR CENTRALE	INTÉRIEUR
Rouge	Blanche	Noir
Bleu Ciel	»	Noir
Bleu Renoir	»	Gris
Jaune	»	Noir
Gris	»	Gris
Noir	»	Rouge

Taxe locale de 2,83 % en sus

AUTOMOBILES STANDARD

avec chauffage et lave glaces

VANGUARD 6 DE LUXE 11 CV CONDUITE INTÉRIEURE 4 portes - 6 cylindres Peinture 2 tons 2 carburateurs - 150 kms-heure	14 850 N F
BREAK DE CHASSE - Mêmes spécifications	17.990 »
Suppléments : Overdrive	1.100 »
Transmission automatique "BORG WARNER"	2.900 »
ENSIGN 10 CV Conduite intérieure 4 portes 4 cylindres - 125 kms-heure	11.350 N F

TEINTES DE SÉRIE POUR LES VOITURES STANDARD

CARROSSERIE	INTÉRIEUR
Gris	Gris ou Rouge
Bleu Ciel	Gris ou Bleu foncé
Bleu Outremer	Gris
Blanche	Rouge ou Bleu foncé
Verte	Café ou Rouge
Café	Café
Noire	Café ou Rouge

PEINTURES 2 TONS - Supplément pour ENSIGN 250 N F

COULEUR SUPERIEURE	COULEUR INFÉRIEURE	INTÉRIEUR
Gris	Blanche ou Bleu ciel	Gris
Café	Grège	Café
Bleu Outremer	Blanche	Gris
Vert	Blanche	Gris

CAMIONNETTES "ATLAS" 4 VITESSES 600 KGS : FOURGON TOLÉ - 5 CV - Porte arrière	11.950 N F
PLATEAU A RIDELLES - 5 CV - Cabine avancée	11.710 »
TYPE "MAJOR" 950 KGS : FOURGON TOLÉ - 10 CV - Porte arrière	12.700 »
PLATEAU A RIDELLES 10 CV - Cabine avancée	12.600 »
Suppléments : Chauffage	325 »
Portes coulissantes	520 »
Porte de chargement de côté	325 »
Peinture spéciale	290 »

Taxe locale de 2,83 % en sus



ÇA Y EST : LA TRIU

Une révolution? Non, mais une évolution logique. La TR ajoute trois atouts à son jeu : du confort, de la sécurité et de la ligne.

... MAIS LES FANAS FONT LA MOUE !

Le cas Triumph est bizarre. Voilà un petit « zinc » trapu, dur, pas joli joli, plutôt instable et bêtement propulsé par un moteur primitivement destiné à un tracteur agricole... On en construisit plus de 80.000 exemplaires ! Comment est-ce possible ? Tout simplement parce qu'il existe encore beaucoup d'amoureux de l'automobile... Triumph a appliqué la même recette que MG : fournir à un prix modéré une machine de sport simple et robuste qui sait ce que « plaisir de conduire » veut dire. Elle avait un argument-choc : son moteur 2 litres crachant 100 CV vigoureux. Mais il y avait aussi le revers de la médaille... La TR 2 ou 3 ne tenait pas fort la route, sa suspension était très inconfortable et la carrosserie laissait à désirer. Un réquisitoire que MG, l'adversaire traditionnel, ne se privait pas d'exploiter ! Puis vint la TR-S du Mans, ce mystérieux prototype dont « Spirou » fut le premier à parler. Les fanatiques de la Triumph se mirent à rêver... Ne parlait-on pas d'un pont arrière à essieux oscillants et d'un moteur à double arbre à cames en tête, le tout coiffé d'une splendide carrosserie ? (Voir « Spirou » 1175, du 20 octobre 1960).

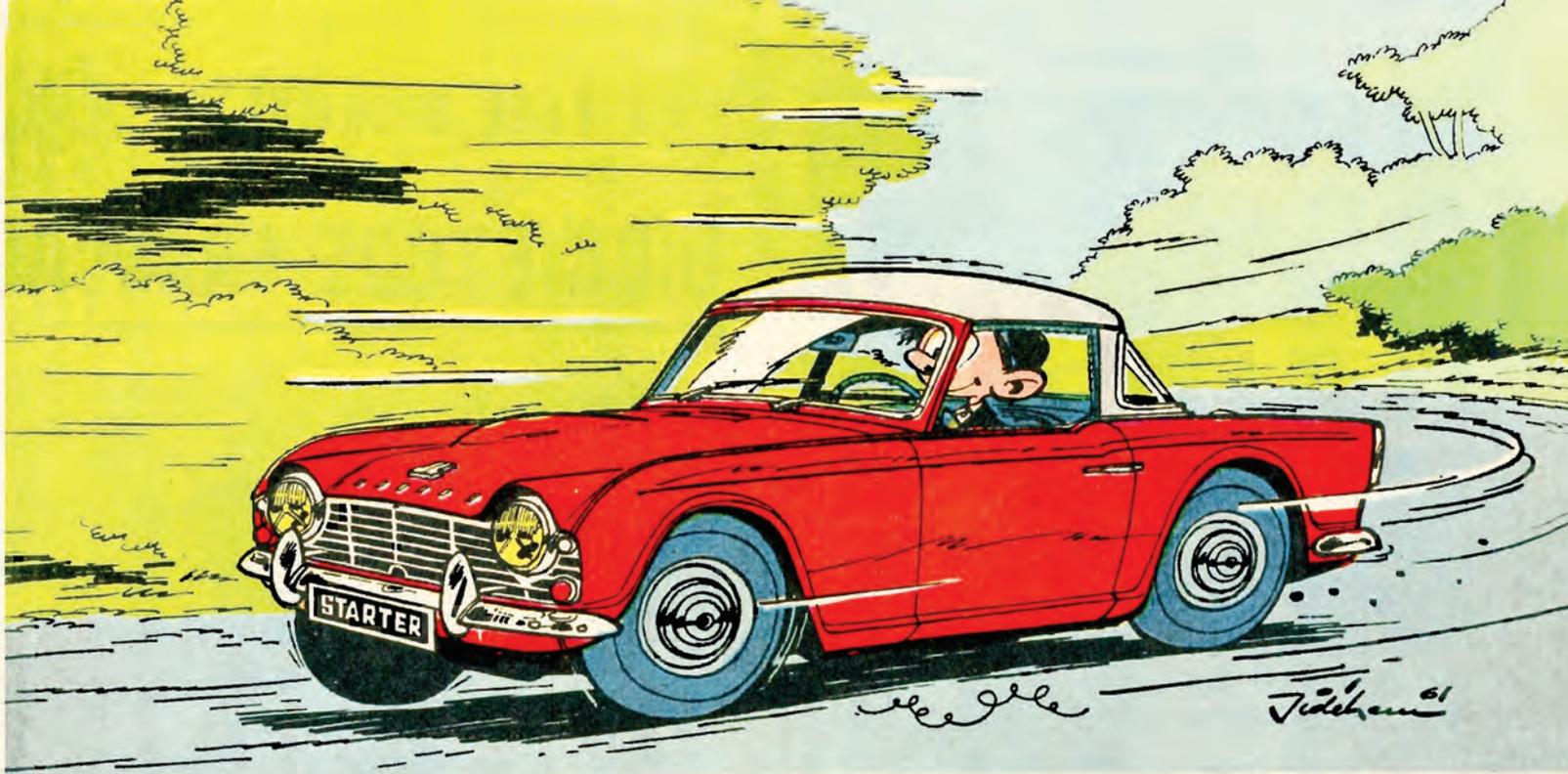
En devenant réalité, ce rêve a perdu quelques plumes. Les essieux oscillants et les arbres à cames sont partis en fumée. Du coup, voilà nos « fanas » quelque peu déçus !

POURTANT TOUT CECI A DU BON !

Allons, Messieurs, essayez vos larmes et regardez la réalité en face... La nouvelle Triumph TR-4, si elle n'est pas le pur-sang que vous attendiez, fait quand même preuve de bonne volonté. Le « dur » a mis un beau costume et a appris les belles manières ! Le beau costume, c'est une carrosserie moderne, large et aérodynamique. Les bonnes manières, c'est une bonne tenue de route et un agréable confort. Voyons cela en détail :

1. Le châssis a été renforcé et allongé sensiblement. La voie avant est élargie de 10,5 cm. et la voie arrière de 7,6 cm ;
2. Un nouveau réglage d'amortisseurs assure une plus grande souplesse. La tenue de route est nettement améliorée ;
3. La nouvelle direction à crémaillère est plus précise et plus agréable que l'ancien boîtier à vis et secteur ;
4. Le moteur est porté à 2.138 cm³. Il est plus souple et donne toute sa puissance à un régime plus bas (environ 105 CV à 4.750 tours-minute) ;
5. La carrosserie offre maintenant des portières à véritables glaces commandées par une manivelle, un coffre pratique et un ingénieux système de « hard top » en deux parties (la glace panoramique arrière peut être montée indépendamment du toit. Les deux pièces peuvent être logées dans le coffre) ;
6. Le compartiment arrière est maintenant assez vaste pour loger deux enfants ou un adulte.

On retrouve avec plaisir les beaux instruments de bord de la TR-3, mais la planche a été redessinée avec recherche. Deux bourrelets (un supérieur et un inférieur) encadrent l'ensemble, qui comporte deux grilles d'aération style DS-19 ou Peugeot 404. Les quatre petits cadrans (pression d'huile,



MPH TR-4 EST NÉE !

température d'eau, niveau d'essence et ampèremètre) sont groupés sur une plaque de métal poli, tandis que tous les boutons sont logés dans un boîtier séparé. Le levier de vitesses oblique ressemble à celui de la Giulietta. Et à propos de boîte de vitesses, les « martyrs » de la circulation urbaine seront heureux d'apprendre que la « première » est maintenant synchronisée !

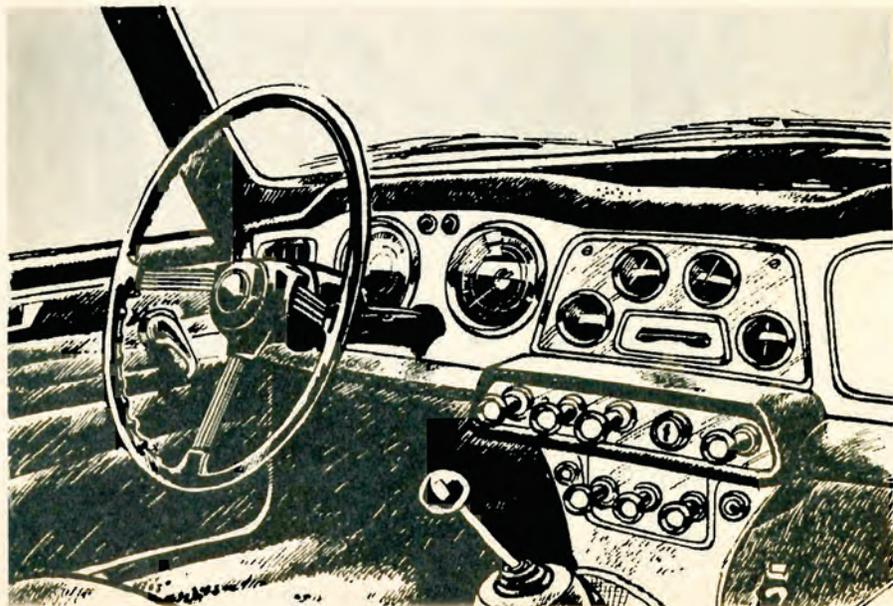
En examinant tout cela, le champion Jack Brabham a déclaré : « C'est une belle voiture, qui séduira un marché plus vaste que celui de la TR-3 ! »

elle atteint 180 km./heure avec tout son équipement de tourisme. La vitesse de croisière est très élevée, puisque à 160 km./heure, le moteur ne tourne qu'à 4.600 tours-minute. Le placement de l'overdrive diminue encore ce chiffre... ou augmente la vitesse de pointe ! Tout cela, joint à une tenue de route supérieure et à une direction plus précise, fera de la TR-4 une redoutable routière...

STARTER.

LA TR-4 SERA UNE REDOUTABLE ROUTIÈRE !

Si le moteur est quasi inchangé, les performances de la nouvelle TR seront cependant supérieures. Sans overdrive,



LE TABLEAU DE BORD EST COMPLET, BIEN PRÉSENTÉ ET MIEUX REMBOURRÉ QUE SUR LA TR-3. REMARQUEZ LES BOUCHES D'AÉRATION (CACHÉES EN PARTIE PAR LE VOLANT), SITUÉES DE CHAQUE CÔTÉ DE LA PLANCHE DE BORD, QUI RAPPELLENT NETTEMENT CELLES DE L'ID 19. APRÈS LA 404 PEUGEOT, LA FIAT 1300, LA FLAVIA, LA TR-4 ADOPTE ELLE AÜSSI CETTE SOLUTION.



LA VOITURE SPORT EN PERTE DE VITESSE ?

C'est la vie... On donne des leçons. On partage sa science, et un jour l'élève dépasse le maître! La voiture de sport a désormais triomphé: va-t-elle mourir de sa victoire?

Ils ont compris la différence entre « rouler » et « bien rouler ».

Mon ami Yves était décidé d'engager sa TR-3 aux Coupes de Bruxelles, et les jours précédents, il s'entraînait ferme. Faisant rugir son moteur à 5.000 tours tout en surveillant anxieusement sa pression d'huile, il tentait de réussir des virages que le châssis de sa voiture n'appréciait pas du tout. C'était spectaculaire! Puis, par curiosité, il refit calmement le circuit au volant de la Fiat 2.300 familiale (couchettes, radio, confort et silence)... et ne fut pas peu surpris de voir son chrono sanctionner un bon de cinq secondes!

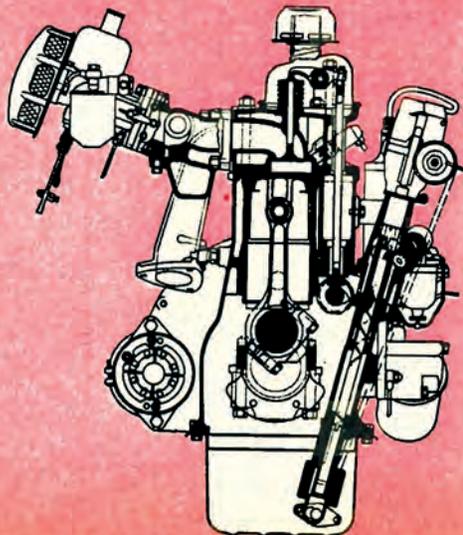
— C'est à te décourager d'acheter une autre voiture sport qu'une Ferrari! fulmina-t-il.

Eh! oui, mon vieux... La voiture sport à bas prix risque de mourir à cause de son succès. Elle a révélé à un grand nombre d'automobilistes les joies du pilotage, et les constructeurs de voitures « bourgeoises » ne se le sont pas fait dire deux fois! Disons-le franchement: un bon pilote au volant d'une 2.300, d'une Mercedes 220 ou

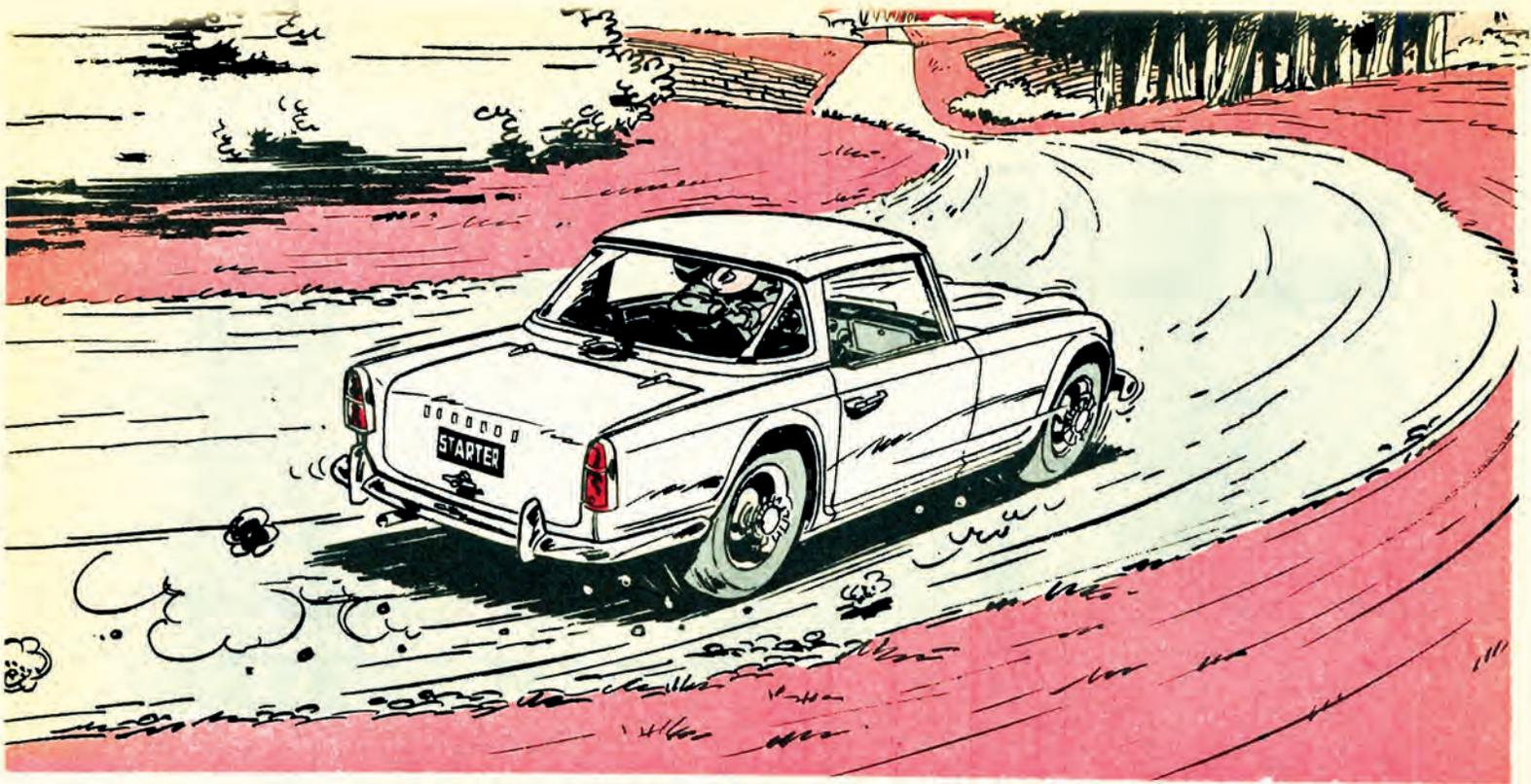
autres DS-19 montrera ses feux rouges à beaucoup de voitures dites de sport. Et si ces dernières ne se décident pas à faire des progrès déterminants, leur compte est bon. Reprendre de l'avance technique ou disparaître, tel est leur dilemme... C'est dans cet état d'esprit que je fis l'essai de la Triumph TR-4. Inutile de dire que je fus enclin à la sévérité, surtout si l'on considère le prix élevé de cette voiture!

Que va faire Michelotti en Angleterre ?

Entre une présentation à la Presse et la prise en main d'un modèle issu de la série, il y a une grande différence. Une différence qui peut émuquer quelques enthousiasmes! Lorsque je rangeai la TR-4 d'essai le long d'un trottoir, je me demandai ce que le styliste italien Michelotti avait perdu en Angleterre... Certes, le dessin est coquet, mais il est inutilement tourmenté et, surtout, il est dépourvu de toute race sportive. Je préfère encore le style bourru de la TR-3! Que diable... l'Angleterre ne manque pas de bons dessinateurs! Voyez la coupe des Jaguar XK « E », des Aston-Martin ou des Lotus Elite. Songez aussi aux déjà vieilles MG 1.600 ou Austin-Healey 3.000! Les constructeurs anglais ne doivent pas s'hypnotiser sur le continent: ils ont déjà trop souvent trahi leur tradition...



Le classique 4 cylindres en ligne de la Triumph est passé à une cylindrée de 2138 cm³. Culasse classique à soupapes en tête verticales et culbuteurs. Admission et échappement du même côté. Alimentation par deux carburateurs SU. Vilebrequin sur trois paliers. Puissance SAE: 105 CV à 4.750 t./m. (soit environ 95 CV DIN),



Nous avons droit à des châssis à pedigree !

Nous retrouvons sur la TR-4 le sempiternel châssis-cadre dépourvu de toute triangulation tubulaire sérieuse : il est lourd et manque de rigidité torsionnelle. La suspension n'a guère plus d'attrait... A l'avant, des triangles transversaux à faible débattement et des ressorts ultra-durs provoquent un roulement sec et cassant qui abîme même les belles qualités de la direction à crémaillère. Le pont arrière est toujours porté exclusivement par des impitoyables ressorts à lames. On a « ramolli » les amortisseurs ? Pauvre solution ! Il eût fallu dessiner une suspension souple à grand débattement, contrôlée par des amortisseurs durs... Même les Formule 1 s'inspirent de cette théorie ! Et à propos de Formule 1, je pense que les constructeurs de voitures sport à prix abordable devraient nous offrir des châssis inspirés des enseignements de la compétition. Amorties par la grande série, des solutions « à pedigree » ne coûteraient pas plus cher que des mécaniques médiocres ! Tout cela nous emmène à une tenue de route très moyenne, une trajectoire souvent sinueuse exigeant des corrections au volant et des chasses sautillantes du train arrière sur routes non lisses. De plus, le modèle d'essai souffrait d'innombrables et inadmissibles bruits de carrosserie. Pourtant la voiture de sport ne devrait-elle pas donner l'exemple de l'homogénéité ? Voyez par exemple « l'œuf » rigide et indéformable que constitue la Porsche...

Les jeux du moteur et de la transmission sont plus gais !

Ces impressions décevantes sont heureusement tempérées par les satisfactions que procure le groupe moteur. Le bon gros 4 cylindres 2 litres de la Triumph est toujours vaillant au travail. Certes, son rendement au litre est loin d'être exceptionnel, comparé à celui de certaines voitures « bourgeoises », mais il est robuste, souple et très endurant. Il accepte d'être malmené : il m'est arrivé de repartir méchamment en quatrième, avec le compte-tours à 1.500 sans arriver à provoquer un cliquetis ou un cognage. Et quand on joue au-dessus des 4.000 tours, les accélérations sont réellement puissantes. Départ à 0, le 80 est atteint en 8", le 100 en 12" et le 130 en 20",5. Sans overdrive, la vitesse de pointe, à 6.000 tours environ, s'établit à 178 km./heure. La boîte à 4 vitesses toutes synchronisées fonctionne très bien et le maniement du petit levier direct est extrêmement agréable (sauf quand le dos de la main s'écorché contre le tableau de bord trop proéminent). L'embrayage est ferme, précis et exempt de tout broutage, sa commande hydraulique est douce et rapide. Enfin, signalons que les freins (disques à l'avant) sont parfaits, à condition de ne pas craindre une certaine dureté de la pédale (le disque à souvent intérêt à être assisté d'une servo-commande).

Conclusion : sympathique quand même...

Vous me trouverez sévère, les amis ? Ah ! mais... qui aime bien châtie bien. Et j'aime les voitures sport ! Malgré ses défauts dus à la paresse du constructeur, la TR-4 est quand même sympathique, et j'ai apprécié ses sièges-baquets (durs mais de bon maintien), son tableau de bord riche en instruments de qualité, ses accessoires et son matériel électrique soignés... sans oublier ce plaisir de cravacher des chevaux espiègles, taillés pour la joie des jeunes !

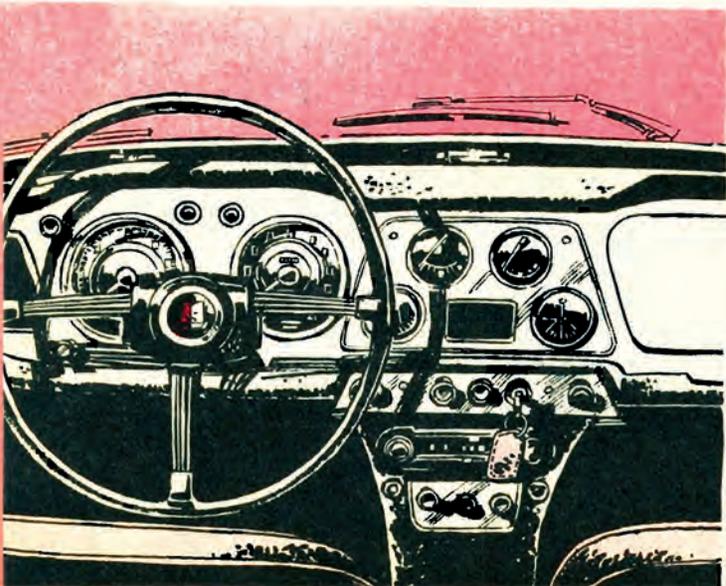
STARTER.

POUR :

- Bonnes performances ;
- Mécanique robuste ;
- Bonne boîte de vitesses ;
- Excellent freinage ;
- Tableau de bord complet.

CONTRE :

- Ligne sans personnalité ;
- Châssis périmé ;
- Suspension dure et vieillotte ;
- Chasses du train arrière ;
- Bruits de carrosserie.



LE VRAI PRIX DE LA TR4

LES COULISSES DU BEL ARTICLE PARU DANS AUTORETRO N° 460 DE FÉVRIER 2021.

Par Alex Smit et Cyril Fessy

EN NOVEMBRE DERNIER, Julien Lombard, journaliste à AutoRétro, contacta le Triumph-Club-de-France, par l'intermédiaire de son site web, pour recueillir des témoignages de possesseurs de TR4, afin de réaliser un guide d'achat à paraître dans la rubrique « Le Vrai prix » de cette revue bien connue de tous les amateurs de voitures anciennes.

Cyril Fessy se chargea de transmettre le questionnaire de Julien Lombard à la centaine de possesseurs de TR4 du TCF grâce à nos animateurs de région.

Une dizaine d'entre eux répondirent favorablement et adressèrent textes et photos.

Julien Lombard recherchait également une très belle TR4 conforme à l'origine pour jouer la vedette du n°460. Elle devait être de préférence

verte ou bleue mais avec une teinte d'origine Triumph.

La rédaction d'AutoRétro fut impressionnée par l'état et le caractère original du roadster d'Alex Smit qui fut sélectionné.

Daniel Denis, le photographe, contacta Alex pour convenir d'un rendez-vous afin d'effectuer un shooting photo. Il fut ravi d'apprendre qu'Alex et Marga avaient quitté la région de Carcassonne, Utrecht aux Pays-Bas étant plus proche de Paris.

Le cahier des charges exigeait une belle journée ensoleillée. Miraculeusement, la météo hollandaise en prévue une, un dimanche de fin novembre.

Ce fut une belle journée, froide, avec 500 photos prises entre 10h30 et 15h.

Vous pouvez les retrouver ainsi que les témoignages des propriétaires de TR4 dans ce n°460 disponible sur :

<https://www.lva-auto.fr/boutique/magazines/autoretro/autoretro-n-460-du-01-02-2021.html>



Reconnaissance en TR4A



ETERNELLE ROUTE NAPOLEON

Pour l'anniversaire du bicentenaire de la mort de Napoléon, Jean-Paul NADDEO, membre du TCF Normandie et administrateur, vient de publier un nouveau livre : *ETERNELLE ROUTE NAPOLEON*. Petit entretien avec l'auteur. Tous à vos Triumph sur cette route mythique !

par Alain DUFOUR
Triumph Club de France - Périgord



Plaque signalétique sur la route Napoléon

Triumph Expresse. : Pourquoi ce livre ?

Jean Paul Naddeo : Il était évident, pour moi, alors que l'on célèbre le bicentenaire de la mort de l'Empereur qu'un livre sur la Route Napoléon s'imposait, bizarrement il n'en existait pas. Cet ouvrage, sur cette route que j'ai empruntée à de nombreuses reprises, toujours avec plaisir, va permettre, je le souhaite, de faire découvrir, comme le disait

Stendhal « l'entreprise la plus romanesque et la plus belle des temps modernes » un des plus grands exploits que n'ait jamais compté l'histoire : la remontée d'une poignée d'hommes par des chemins muletiers, conduite par Napoléon pour reconquérir le trône de France. Ces chemins sont devenus aujourd'hui l'une des plus mythiques et magnifiques routes de France, entre Côte d'Azur, Provence et vallées Alpines : La Route Napoléon

Reconnaissance faite en Triumph TR4A

T.E. : Comment s'organise le livre ?

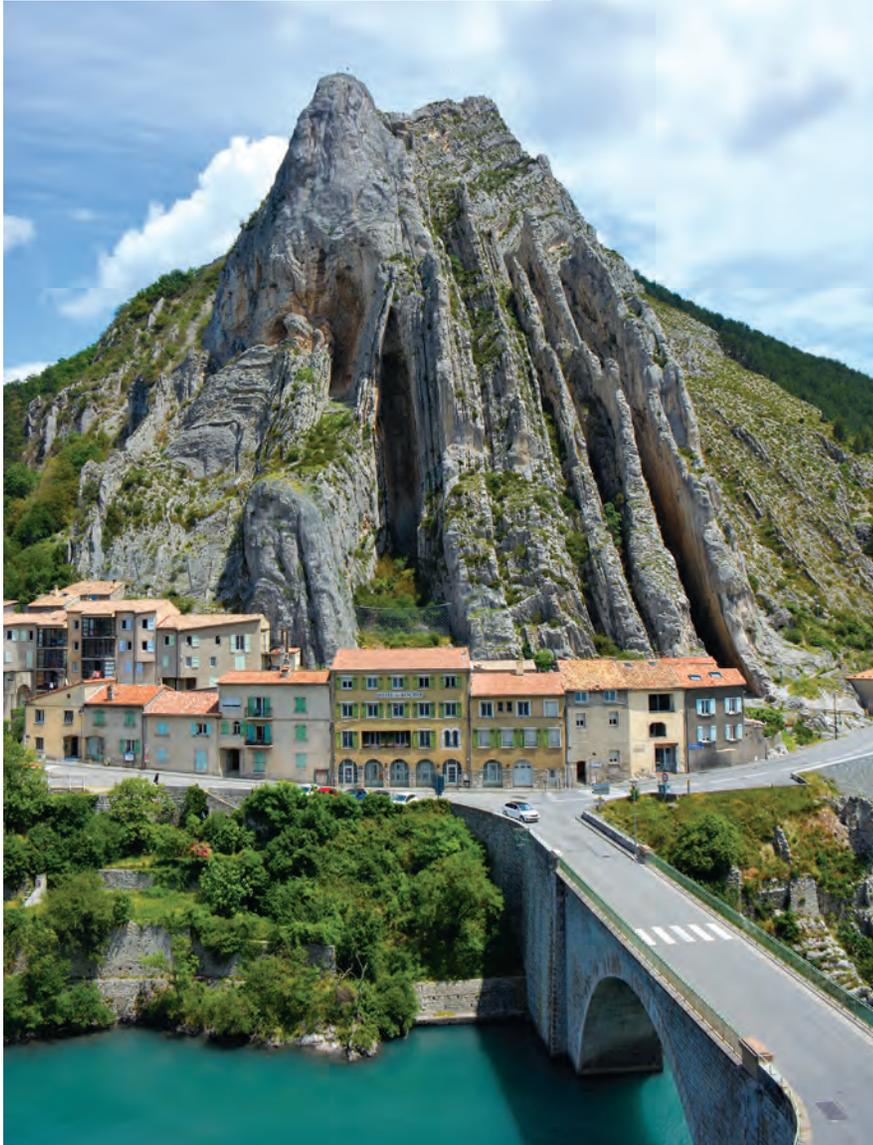
Jean Paul Naddeo : A la fois livre d'histoire et de tourisme, il est agrémenté de nombreuses photos, de documents et cartes. Il se compose d'une partie historique qui nous entraîne sur les traces de l'Empereur à son retour de l'île d'Elbe, de Golfe Juan

à Grenoble. Vous y découvrirez l'histoire de cette épopée fantastique, jour après jour, avec les fidèles qui l'ont accompagnée. Puis la genèse de cette route, comment elle est devenue la première route historique de France, de sa naissance à aujourd'hui avec une visite guidée de la Route Napoléon actuelle. Un guide pratique du voyageur vous signale kilomètre par kilomètre tous les stops incontournables... sans oublier la gastronomie des régions traversées et toutes les informations utiles pour préparer et faire ce voyage qui serpente dans des paysages exceptionnels et traverse 40 villages authentiques, pleins de charme, riches de leur patrimoine et remplis d'histoire.

T.E. : Une étonnante épopée napoléonienne

Jean Paul Naddeo : Napoléon après la désastreuse Campagne de Russie en octobre

Sisteron, le pont millénaire sur la Durance et le rocher de la Baume



1813 est déchu du trône de France et se voit remettre par le traité de Fontainebleau l'île d'Elbe où il débarque le 3 mai 1814, accueilli par une foule enthousiaste. En l'espace de dix mois, « période de l'histoire de France connue sous le nom de première Restauration » en exil forcé sur cette île située entre la Corse et l'Italie, très actif, Napoléon réorganise l'économie, l'administration, fait construire des routes, planter vignes et oliviers... et bâtir deux magnifiques résidences, transformées aujourd'hui en musée. Il reste très informé de ce qui se passe en France où Louis XVIII, qui multiplie les erreurs politiques, est devenu impopulaire. N'ayant rien perdu de son appétit de pouvoir, il décide en hâte de se lancer à la reconquête du trône. Le 26 Février 1815. Il profite de l'un des voyages à Livourne du commissaire anglais chargé de le surveiller, le colonel Campbell, qui retrouve régulièrement son amoureuse la ravissante Comtesse Milassi, pour appareiller et s'échapper avec une petite armée. Après 3 jours de mer, le 1er mars 1815, la troupe rejoint la France à Golfe Juan, avec l'objectif de remonter à marche forcée vers Paris. Napoléon, soutenu par les généraux qui lui sont restés fidèles, organise rapidement l'ordre de marche. Il confie au général Cambronne l'avant-garde de sa plus belle Campagne en lui précisant qu'il voulait reprendre sa couronne sans verser une goutte de sang. Le voilà lancé dans une folle aventure à travers les Alpes, itinéraire qu'il a choisi pour la bonté de ses habitants. Ainsi va commencer la prodigieuse épopée du retour de l'île d'Elbe, premier pas vers la prestigieuse Route Napoléon.



La statue équestre de Napoléon qui commémore le succès de l'Empereur le 7 mars 1815



Mouans-Sartoux le château

Au départ de Cannes, il déclare « l'aigle avec les couleurs nationales volera de clocher en clocher jusqu'aux tours de Notre Dame » ce qui vaudra le nom du « Vol de l'Aigle » à cette épopée. Par des chemins très accidentés, caillouteux, des sentiers muletiers, une météo hivernale, dans des conditions difficiles de marche, de bivouac, l'Empereur et sa petite troupe bravant les éléments et des difficultés de tous ordres vont rejoindre Laffrey le 7 Mars 1815 ou les troupes royalistes dépêchées pour l'arrêter le mettent en joue. L'empereur descend de cheval s'avance vers eux, poitrine ouverte et s'adresse de sa voix forte aux soldats : « Soldats du 5ème de ligne, reconnaissez-vous votre Empereur ? » il fait encore quelques pas, ouvre sa redingote et ajoute « s'il en est un parmi vous qui veuille tuer son général me voilà » l'ordre de feu est donné mais aucun soldat n'ouvre le feu, un cri retentit « Vive l'Empereur » les soldats fraternisent, « nous sommes des Français nous sommes frères ». Comment ne pas penser qu'un seul coup de feu aurait pu changer le cours de l'histoire. Après cette victoire l'empereur rejoint Grenoble. C'est un véritable exploit pour l'époque, une belle démonstration de la volonté, de la puissance de l'Empereur et de son escorte. Sans aucune véritable opposition, soutenu et encouragé par une population bienveillante, sous les cris de vive l'Empereur, c'est un Napoléon impérial dans sa calèche qui va rejoindre Paris. Le 20 Mars 1815 à 21 heures l'Empereur s'installera au palais de l'Elysée.

T.E. : Comment cet itinéraire emprunté par Napoléon est-il devenu une route nationale ?

Jean Paul Naddeo : Sans Napoléon, cette route serait sans doute restée anonyme. Dès 1927, enrichie de quelques variantes, elle sera matérialisée par une chaussée entièrement goudronnée, praticable toute l'année, qui relie Golfe-Juan à Grenoble. Officiellement baptisée Route Napoléon en 1932, elle figure aujourd'hui au panthéon des plus belles routes de France. Son tracé traverse quatre départements : les Alpes Maritimes, les Alpes de Haute Provence, les Hautes Alpes et l'Isère. Elle serpente entre mer, pinèdes, forêts et montagnes où l'histoire se mêle à la diversité des paysages et à la beauté des sites naturels. La route traverse des petites villes, villages et hameaux authentiques, pittoresques pleins de charme, riches de leur patrimoine avec leurs habitants sympathiques et accueillants qui ont tous une anecdote à raconter sur le passage de l'Empereur.

T.E. : Quels sont les lieux, les points incontournables à voir, la gastronomie

Jean Paul Naddeo : Certainement de multiples de choses si on prend son temps. Tout d'abord, bien-sûr si on s'intéresse à l'histoire, il faut se rendre sur tous les lieux où l'Empereur a laissé sa trace. Ils sont matérialisés par des plaques commémoratives, des statues, des colonnes surmontées de l'aigle, des vestiges qui jalonnent la route, villes et villages. Et puis il y a tellement de beaux endroits avec de magnifiques paysages, de belles constructions architecturales à voir qu'il serait trop long de les énumérer ici. C'est tout l'intérêt du livre qui vous présente dans un chapitre, kilomètre par kilomètre tous les

stops incontournables à ne pas manquer. Et puis voyager c'est aussi partir à la découverte des spécialités culinaires, et vous ne serez pas déçus : la Route Napoléon vous offre une cuisine de qualité, riche de spécialités issues des terroirs que l'on traverse. Le long de la route, de bons restaurants pour des étapes gustatives, la laiterie du Col Bayard, l'hôtel de la poste à Corps ou encore le Châteaux de Herbey à Chauffayer et bien d'autres endroits où vous découvrirez les Oreilles d'Anes... les Ravioles du Dauphiné... le Tourton du Champsaur... le Murçon ... les tartes à la myrtille...et bien d'autres spécialités pour égayer vos papilles.

T.E. : Comment et quand faut-il voyager sur cette route de légende ?

Jean Paul Naddeo : Auto et moto sont les clefs de la découverte de la Route Napoléon. Elle est très entretenue, un grip exceptionnel, une bonne signalétique La route ne présente pas de difficultés particulières et offre un plaisir de conduite incomparable. C'est un paradis pour les amateurs de voitures anciennes et les motards, elle est praticable en toutes saisons. Pour en profiter au maximum il faut privilégier si vous le pouvez, le printemps et l'automne avec moins de circulation et des couleurs et des senteurs incomparables.

Bienvenue sur la Route Napoléon...

ÉTERNELLE ROUTE NAPOLEON
Entre Haute Provence et Vallées Alpines, sur les traces du Vol de l'Aigle

Eternelle Route Napoléon
Jean-Paul NADDEO
Edition Gründ - 2021
en vente dans les librairies, sur internet ...

PAS D'EVENT 2021 ! RETOUR SUR 2001 20 ANS DÉJÀ, PROGRAMME ET COMPTE RENDU



Coignièrès, le 21 février 2001

"Le Club de toutes les Triumph"

Chers Amis,

Voilà, c'est fait. Le **Triumph Event 2001** est prêt. Comme nous vous l'avons indiqué lors de l'Assemblée Générale il se déroulera pour une part en «**Suisse Normande**» et comme à l'accoutumée durant le weekend end de l'**Ascension**. Non, non, il n'y a pas d'erreur; il s'agit bien de la Suisse Normande et non de la Suisse Romande!

Nous vous donnons donc rendez-vous le **Judi 24 Mai** à l'hôtel **Arcade d'ALENCON**, (187 ave Général Leclerc - 61000 Alençon - Orne. Tél: 0233 28 6464) à partir de 15 heures.

Dîner au Relais Napoléon, sur la RN 138 à FYE, environ 7 km de l'hôtel Arcade.

Le **Vendredi 25 Mai** nous vous conduirons dans «**Les Alpes Mancelles**» en passant par le Mont des Avaloirs (magnifique point de vue), St Généri Le Gélei, St Léonard des Bois (deux très beaux villages) Nous «descendrons» jusqu'à la base de loisirs de Sillé Le Guillaume où nous déjeunerons au Restaurant du Lac.

Nous terminerons l'après-midi au superbe **circuit de karting du pays d'Essay**.

Dîner au Relais Napoléon; Nuit à l'hôtel Arcade.

Le **Samedi 26 Mai**, à travers la forêt d'Ecouvès nous irons visiter le **Château de Carrouges**, puis toujours par les petites routes chères à nos pneus, nous nous rendrons à **Bagnoles de l'Orne** où nous **déjeunerons** au **Casino**. (Les machines à sous tenteront certainement certains d'entre vous)

L'après-midi nous mènera en **Suisse Normande** en passant par Putanges, les Roches d'Oêtre « le lieu le plus magique du monde » si l'on en croit le Président René Coty, Clecy où nous attendra la **visite du Musée du Train Miniature**, la route des Crêtes avec d'extraordinaires points de vue sur cette région plutôt méconnue et sur les **boucles de l'Orne**.

Par Falaise, retour sur **Putanges Pont Ecrepin**; nous y dînerons au **Lion Verd** (non, il n'y a pas de faute de frappe).

Nuit à l'hôtel Arcade.

Le **Dimanche 27 Mai** au matin, nous pensons vous emmener déguster le cidre, le pomeau et/ou le Poiré de la région. Nous n'avons pas encore la réponse définitive de la coopérative des Préaux que nous avons contacté, mais ce devrait être sans problème. Sinon, faites-nous confiance nous trouverons autre chose.

Déjeuner de clôture au Relais Napoléon. Dislocation de la manifestation vers 16 heures.

Voilà l'essentiel de notre **13ème Triumph Event**. Le coût est légèrement supérieur à celui de l'an dernier puisque de **2080 Fr** (317€) par personne (au lieu de 1995 F en 2000). (NDLR: «Pour la conversion en CHF, nous n'avons plus en stock le cours du Franc suisse en 2001» Cela est dû aux différentes activités qui nous l'espérons vous satisferont pleinement.

Pour les personnes seules (chambre single) prévoir 140 F (21€) de plus, par jour.

Si certains d'entre vous souhaitent rester le Dimanche soir merci de nous le signaler à l'inscription.

Afin de prévoir les équipes pour la «compétition» de Kart, nous vous demandons de bien vouloir cocher la case correspondante.

Je crois que nous vous avons tout dit. **En cas de paiement en plusieurs fois, nous contacter.**

Attention: Comme l'an dernier le nombre de chambres disponibles est limité. Afin de ne pas avoir de problème avec l'hôtelier, nous vous demandons de bien vouloir vous inscrire pour le **15 Avril au plus tard**, cela nous permettra soit, de nous dégager d'un certain nombre de chambres, soit au contraire d'en rechercher d'autres. Compte tenu du peu de disponibilité hôtelière, seules les inscriptions accompagnées du règlement correspondant seront prises en compte.

Nous espérons que vous serez nombreux à participer à cette nouvelle édition du Triumph Event.

S'il vous plaît n'apportez que votre bonne humeur, nous nous chargeons du reste.

Triumphment vôtre,

Marc

TRIUMPH EVENT 2001 : 24/25/26/27 Mai 2001

à retourner au Triumph Club de France pour le **15 Avril 2001 au plus tard**



TRIUMPH EVENT

LA SUISSE NORMANDE ET LES ALPES MANCELLES

Programme et compte rendu réalisés grâce à la collaboration de : Lionel PELLETIER, Adrien ADATTE, Bruno GAZAN, Sylvain LINDECKER



Certains après avoir lu les différents courriers concernant l'Event m'ont appelée: Euh, ...

Sophie, je ne voudrais pas être désagréable ... mais tu sais c'est la Suisse Romande!

D'autres: ah vous venez chez nous?

Eh bien au moins nous vous avons fait découvrir une région que beaucoup d'entre vous ne connaissent pas!

Gisèle (Ané) et Marie-Claude (Laurent) me l'ont toujours dit: quand il pleut le jeudi de l'Ascension, c'est sûr tout le reste de l'Event il fait beau. Et cette année cela s'est encore vérifié. (NDLR : Le Pays Basque a prouvé que le contraire aussi était vrai !)

Nos amis Anglais étaient venus un peu plus nombreux que d'ordinaire, les Suisses un peu moins, les Français beaucoup plus.

Pour beaucoup cette incontournable rencontre du Triumph Club de France ressemble à une réunion de famille, même si cette dernière est quelque peu tentaculaire. Résultat: la joie des retrouvailles, la bonne humeur, l'animation des grands jours et les "petits nouveaux" intégrés comme si on les avait toujours vus.



La grille de départ

Parmi les réjouissances, un grand moment, l'après-midi de Kart au circuit d'Essay avec un dîner sur place sous forme de buffet somptueux et la remise de médailles aux vainqueurs des différentes manches.

Dieu, qu'ils sont beaux avec leur charlotte sur la tête, juste avant de mettre le casque

Le château de Carrouges nous a, je crois tous charmés, en tous cas Chloé Lancaster était très intéressée. La relève?



Jacqueline Brun : 1er essai



Chloé Lancaster

LA VIE DU CLUB : SORTIE



Musée du train miniature

Visite du musée du train miniature à Clecy; le chef de gare était de mauvaise humeur, mais bah. Et puis j'en connais qui ont préféré faire un petit tour de parc sur un train un peu moins miniature et plutôt "marrant. Cidre et crêpes au goûter; personne ne s'en plaint.

La Suisse Normande nous a offert ses doux vallonnements et parfois même, ses presque montagnes et nous a permis de dîner à Putanges; et comme presque chaque fois le Samedi soir, c'était assez tard. Eh oui que voulez-vous c'est dur de respecter des horaires et puis les Triumph des fois ça tombe en panne, et puis on a chaud, une terrasse est la bienvenue, bref toutes les raisons du monde. Mais quels bons moments, même le retour sur Alençon vers minuit en cabriolet où là pourtant il ne faisait pas bien chaud.

J'ai remarqué aussi que la visite de la coopérative où l'on a pu déguster cidre, pommeau et Calva a été très très appréciée.

Juste avant la séparation j'en connais des qui nous ont réclamé : « Dis, Monsieur Triumph, tu peux pas les faire un peu plus longs les Event ? »

Affaire à suivre ...



Alambic à calvados



Visite de la distillerie



Adhérents : Bénéficiez d'un tarif privilégié

Jusqu'à 50% de réduction supplémentaire
SUR VOTRE ASSURANCE AUTO*

Sur la prime du contrat L'auto Generali (4 roues ou 2 roues)* DU DIRIGEANT D'ENTREPRISE ET SON CONJOINT*

 **GENERALI**

 contact@assurproconseil.com
 01 74 64 96 73

SIDERANT : la SC GF PIERRE - FR0013528932, fonds immobilier pour assurance vie.

Performance 2020 : **8,43%** ; Taux annualisés de **7,64%/an sur 5 ans** (période 2016-2020). Demandez nous une documentation.

Pascal Joret - Immatriculation Orias : n° 10 058 018 - www.orias.fr



Triumph Dolomite 1936



Jacqueline et Adrien Adatte



GUILLEMOT MENUISERIE

MENUISERIE AGENCEMENT • ISOLATION • FENETRE • VOLET • FERMETURE



Guillemot Menuiserie Agencement
vous propose ses services pour vos projets de

Menuiseries intérieures et extérieures
(neuf et rénovation)

Agencements intérieurs
(banque d'accueil, habillage, séparations..)

Sur mesure ...

GLS
PVC/BOIS



TR 4 – La recherche d'un nouveau style



1961-2021, 60 ANS MAIS COMMENT EST-ELLE NÉE ?

Edouard Burkhalter – Un Helvète au TCF

LE BESOIN DE REMPLACER LA LIGNE BELGROVE

Le fait est bien connu des historiens et amateurs éclairés de la marque : chez Triumph, tout au long des activités de la marque, il y eut des soucis d'argent ! Que ce soit pour le dessin de nouvelles voitures, leur développement ou leur production. Ainsi pour la gamme des TR ; soit il y avait les fonds pour une nouvelle carrosserie, ou un nouveau châssis, ou un nouveau moteur... Deux exceptions dans cette néanmoins bien belle histoire qui a duré de 1952 à 1981 : la TR 2 présentée en 1953 à partir du prototype 20 TS de l'année précédente et la TR 7 présentée, complètement nouvelle avec sa caisse autoportante, en 1975. Entre deux : que des modifications, améliorations et rajeunissements.

Alors que s'est-il passé, à la fin des années 50, pour que la TR 4, dont nous fêtons cette

année les 60 ans, vienne au monde avec cet inimitable style que nous lui connaissons ? Quelle conjonction ? C'est le résultat d'une histoire longue et compliquée qui a mis des années à être écrite ; qui a impliqué les noms, en Angleterre de Walter Belgrove, Harry Webster, Alick Dick et Donald Stokes, en Italie de Giovanni Michelotti et Alfredo Vignale.

En 1955, l'ingénieur en chef pour les carrosseries – le styliste "maison" – était Walter Belgrove. C'est lui qui avait dessiné la TR 2 à l'origine. Durant des années il avait eu une relation de travail difficile avec le directeur technique Ted Grinham. En octobre, à l'heure du « Motor Show » de Londres, après une nouvelle dispute, Belgrove donna sa démission, quittant la compagnie, emportant avec lui les derniers vestiges de l'instinct sportif de la marque.

Durant les deux années qui suivirent, il semble y avoir eu plusieurs tentatives infructueuses

pour produire un nouveau style sur le châssis de la TR 3 existante. Mais aucune ne fut validée ; aucune n'alla plus loin que le projet et rien qui ne survive. Durant ce temps, Ted Grinham s'était retiré et Harry Webster l'avait remplacé comme directeur technique. La compagnie avait un besoin urgent d'une nouvelle voiture « sportive » pour assurer le futur de la gamme des TR.

Photo 1- Harry Webster



LA RENCONTRE AVEC LE SURPRENANT MICHELOTTI

C'est dans les premiers mois de 1957 qu'un homme d'affaires indépendant du nom de Raymond Flower approcha la compagnie, demandant de l'aide pour développer une nouvelle voiture économique destinée à être produite en Egypte, précisant au passage qu'elle pouvait être dessinée rapidement et à bon marché par un génie italien du nom de Giovanni Michelotti. Le résultat fut que le svelte et prolifique italien, une fois contacté, surprit Harry Webster et Martin

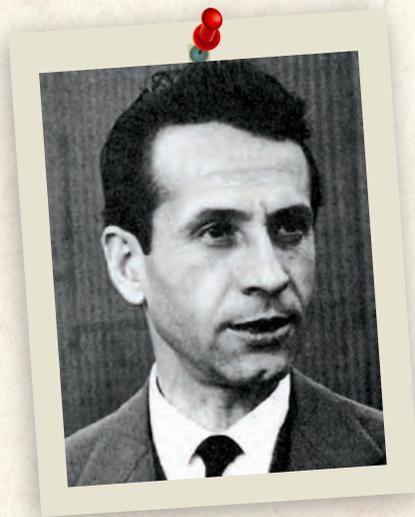


Photo 2- Giovanni Michelotti

Tustin de chez Triumph par la rapidité de sa réaction en produisant de nombreux dessins. Ainsi, pour le coût de seulement £3000 de l'époque, « the dream car » - la voiture de rêve - arriva chez Triumph à l'automne 1957.

Parce que Michelotti, bien qu'indépendant, n'avait qu'un petit studio de dessin mais ne pouvait pas fabriquer des voitures complètes, celui-ci avait établi des liens avec des carrosseries spécialisées. C'est chez Vignale à Turin

Photo 4 - La voiture de rêve



Photo 3 -Giovanni Michelotti et Dany Brawand

que la voiture « de rêve » prit forme puis fut présentée au Salon de l'automobile de Genève en mars 1958. Immatriculée VHP 720, elle fut transférée aux quartiers généraux de Standard-Triumph à Coventry où elle fut utilisée et soumise à des tests pour le restant de l'année. Bien que présentant de nombreuses idées nouvelles : grille sur toute la face avant, phares avec des casquettes, ailes arrières proéminentes, peinture bicolore, le prototype fut jugé trop extrême pour une production en série et retourna en Italie début 1959 pour éviter de lourdes taxes d'importation en Grande Bretagne.

« ZEST », LE PREMIER PROTOTYPE SUR CHÂSSIS COURT

Pendant ce temps, Michelotti avait cependant convaincu en stylisant l'entière lignée des Herald : Berline, Coupé et Station-wagon. Il

reçut alors le feu vert du « management » de chez Triumph pour une proposition définitive d'une nouvelle carrosserie sur le châssis TR 3A existant. Le résultat fut le prototype « Zest » de 1959, immatriculé WDU 708. Celui-ci présentait des lignes plaisantes et avait déjà de nombreux détails qui allaient être approuvés pour la production en série. La voiture se distinguait par l'usage d'un hard-top d'Herald Coupé modifié. Elle s'avéra fonctionnelle et satisfaisante mais un peu trop étroite et ordinaire pour être en vente dans les années 60. Le prototype fut vendu en 1962 peu après la rationalisation due au rachat de Triumph par Leyland.

C'était aussi la période durant laquelle Michelotti, Vignale et la compagnie italienne Ruffino SpA à Naples se mirent ensemble pour créer un extrêmement plaisant coupé sur la base du châssis de la TR 3A. Standard-Triumph

Photo 5 - La VHP 720



délivra les châssis roulants complets avec moteurs, et un total de 329 Italia 2000 furent construites. La plupart des voitures furent vendues en Italie mais pas officiellement en Angleterre.

Ainsi, en 1959, avec la compagnie temporairement à flot financièrement après son divorce d'avec « Massey Harris Ferguson » (les tracteurs) et avec la reprise de la carrosserie « Mulliners » qui construisit toutes les coques des TR 3A, un effort sérieux fut fait pour développer une remplaçante à la TR 3A. Dans le même temps la compagnie débuta un projet de participation aux 24 Heures du Mans. Ceci n'impliquait pas seulement le développement d'un moteur complètement nouveau, surnommé « Sabrina », avec deux arbres à cames en tête, mais aussi d'un nouveau style de carrosserie. A ce moment-là, on savait que le moteur « Sabrina » aurait besoin de plus de place dans son compartiment et il fut décidé d'un châssis plus long de 6 pouces (environ 15 cm). En compétition, les voitures devinrent connues comme les TR 3S puis les TRS.

Le résultat fut que non seulement trois TR 3S coururent au Mans en 1959 (elles durent toutes abandonner sur ennuis mécaniques) mais que ce même châssis, donc plus long de 6 pouces, avec des voies avant et arrière élargies de 4 pouces fut proposé à être utilisé pour une nouvelle TR de route. La complication d'avoir à fabriquer de nouveaux châssis en grand nombre semblait supportable car cet allongement pouvait être concentré dans le compartiment moteur, permettant plus d'espace pour que le nouveau moteur puisse y prendre place. Quant aux voies élargies, elles permettraient à toute la voiture d'être plus large et confortable pour ses occupants.



Photo 6 - Triumph Zest



Photo 7 - Zest WDU 708

Photo 8 - Italia 2000

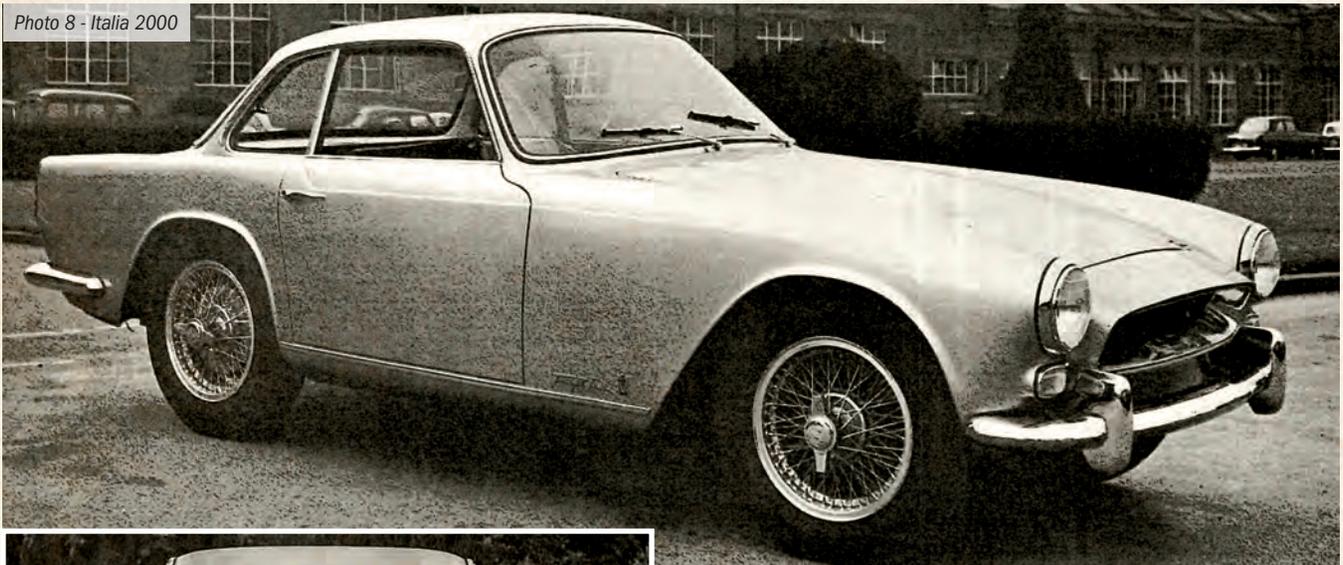


Photo 9 - TR3S

« ZOOM », DEUX PROTOTYPES SUR CHÂSSIS LONG

C'était donc un sérieux pas en avant et, en 1959, avec la confiance du Comité de direction au plus haut de l'échelle, le message de Triumph en Angleterre à Michelotti en Italie fut clair : « Voici le châssis pour le futur, s.v.p. dessinez une carrosserie entièrement nouvelle, un peu similaire mais plus avancée que celle de WDU 708 ! ». Suite à quoi non seulement un mais deux prototypes furent construits. Appelés « Zoom » ils avaient de petites différences entre eux. Celui, immatriculé YKV 260, présentait pour la première fois le hard-top en deux parties, plus tard aussi appelé « Surrey top », qui deviendrait une option sur les TR 4 de production, ainsi que des ouïes



dans les ailes avant pour l'extraction de l'air chaud généré dans le compartiment moteur.

Sur le plan mécanique, les deux « Zoom », outre une nouvelle direction à crémaillère, étaient équipées - oh surprise - d'une version assagie pour un usage routier du moteur « Sabrina », avec deux carburateurs conventionnels, développant environ 120 ch. Chez Triumph, on pensait alors à une version haut de gamme pour la nouvelle TR 4 : version dont environ 2000 pourraient être vendues en 1961-62. Les prototypes « Zoom » furent appréciés par la direction comme une manière prometteuse de remplacer la TR 3A.

A ce point il faut aussi mentionner les quatre TRS de course, construites en 1959/1960. Ces voitures furent immatriculées 926 HP, 927 HP, 928



Photo 10 - Zoom YKV 260



Photo 11 - Zoom YKV 259

HP et 929 HP. Elles furent assemblées sur les châssis remis à nu de 1959, mais habillées d'une carrosserie en fibre de verre moulée sur l'un des prototypes « Zoom ». Ceci fut fait pour des raisons publicitaires à un moment où l'on pensait que la future TR, en production dès le milieu de 1961, serait basée sur « Zoom ». Les quatre TRS prirent le chemin des 24 Heures du Mans en 1960 et 1961 ; trois voitures participant à la course les deux fois et la terminant groupées. Si en 1960, les voitures souffrirent de pertes de puissance dues à des problèmes de sièges de soupapes, par contre en 1961, le trio engagé termina 9^{ème}, 11^{ème} et 15^{ème} au classement général et gagna la très convoitée « Coupe des constructeurs ». Dans un élan d'euphorie les directeurs envisagèrent alors une participation au Mans pour 1962 avec quatre nouvelles voitures, basées sur les châssis TRS existants, mais allégées et beaucoup plus aérodynamiques. Michelotti contacta alors la firme de Virgile Conrero en Italie, spécialisée dans les conversions pour la vitesse. Une seule voiture fut construite ; la « Conrero », immatriculée 3097 VC, qui ne courut pas, la direction ayant dû se rendre à la raison !

Photo 12 - TRS 926 HP

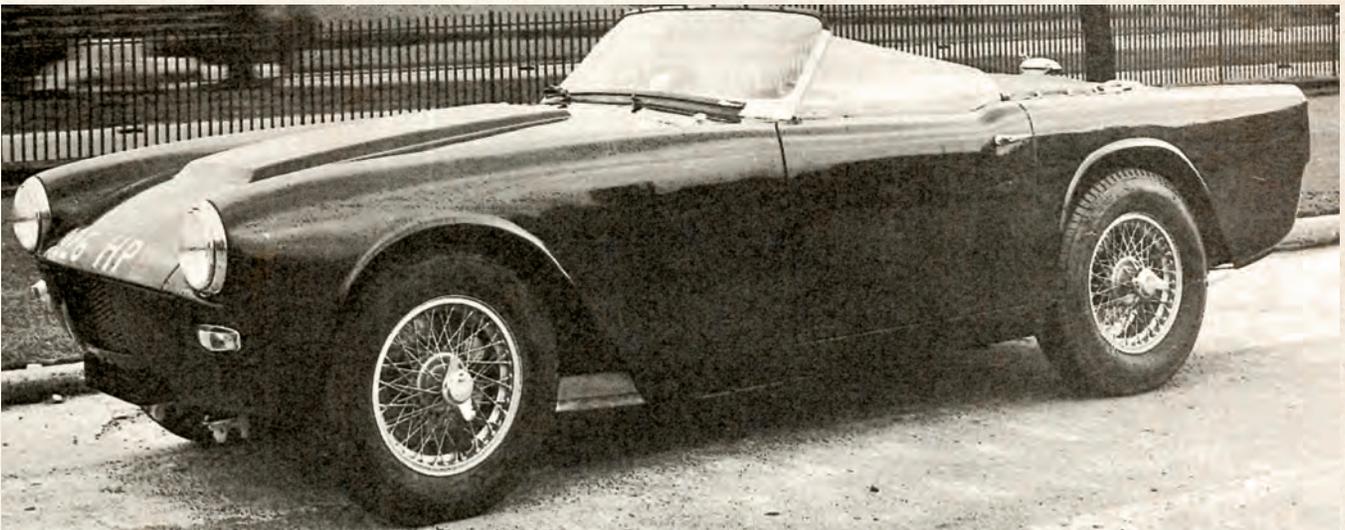


Photo 13 - TRS en préparation



Photo 14 - Conrero 3097 VC





Photo 15 - Triumph TR3 Beta 917 HP - 1961

LA SITUATION FINANCIÈRE FORCE À LA DÉCISION

En effet, c'est à l'été 1960 que la situation financière de la compagnie devint à nouveau précaire. Au gré des semaines, la vente des voitures existantes s'effondra, en particulier celle des TR 3A aux USA, et l'étude de nouveaux modèles dut être abandonnée. Plusieurs décisions durent être prises hâtivement ; en particulier celle d'une TR de remplacement. Quelle serait sa ligne définitive ? Allait-on y mettre un moteur dérivé du « Sabrina » de course ? Est-ce que l'on garderait le châssis allongé de six pouces ? Devait-on aller de l'avant avec un projet définitif sur la base du prototype « Zest » ? Ou des « Zoom » ?

Alick Dick, « general manager », Martin Tustin et Harry Webster prirent le temps de réexaminer les « Zoom », regardèrent avec attention les différents éléments de la « Zest » originale, et même de l'Italia, pour conclure sur ce qui devait être fait. Basant la nouvelle voiture sur le châssis court

existant, mais aux voies élargies, allée à la direction à crémaillère déjà essayée sur les « Zoom », ils instruisirent Michelotti, ainsi que l'équipe du développement des coques et carrosseries chez Triumph de se lancer à fond dans ce nouveau défi. La nouvelle TR 4, basée sur « Zest » et « Zoom », devait être prête à la vente pour l'automne 1961 !

Même si la compagnie allait, à ce moment-là, vers l'insolvabilité, le défi devait être relevé. Non seulement une carrosserie nouvelle, complète et détaillée, devait être finie pour la fin de 1960, mais la première voiture devait impérativement être sur la route au printemps 1961 pour subir les premiers tests. Les coques seraient réalisées chez « Hall Engineering » à Liverpool, récemment racheté par Triumph, et les premières séries de voitures assemblées sur le site de Canley.

LA LIGNE DÉFINITIVE DE LA TR 4

La première des voitures finalisées TR 4 « Zest » fut donc réalisée sur un châssis à l'empatte-

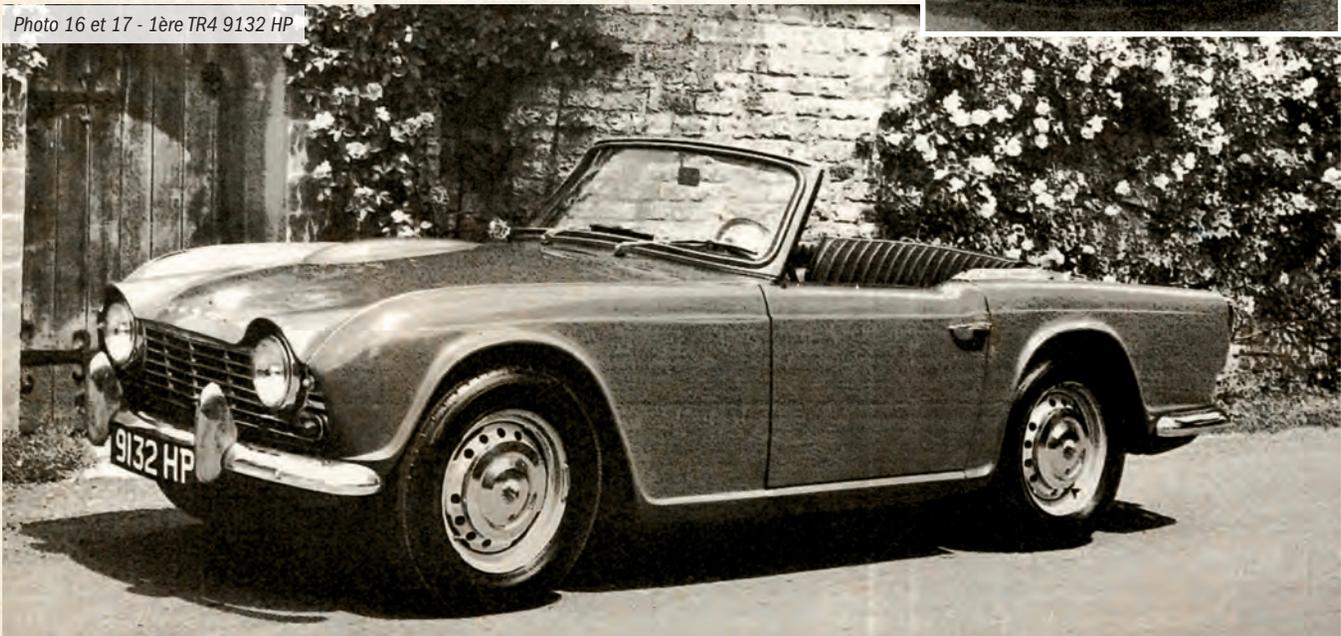
ment standard, mais avec les voies élargies et la direction à crémaillère des prototypes « Zoom ». Comparée avec ces derniers, il y avait une grille de calandre qui prenait toute la largeur et des changements concernant l'arrangement des feux arrière alors que l'intelligent hard-top en deux parties, vu sur « Zoom » était repris sans changement.

C'est ainsi que le prototype 9132 HP, un roadster rouge vif réalisé chez Vignale à Turin, arriva à Coventry au printemps 1961. Il fut immédiatement assigné à de rudes tâches d'essais. Ce n'est pas avant l'été qu'un second prototype, peint en noir celui-là, prit le relais, permettant à 9132 HP d'être remis en état pour devenir la TR 4 mise à disposition des médias pour toutes les photos de presse et autres publicités afin d'attirer le public.

Une nouvelle TR était née. Elle fut construite à 68.718 exemplaires dans ses 3 versions (4, 4A, 4A-IRS) entre août 1961 et août 1967. Une ligne originale et plaisante ; un mélange de « Zest » et de « Zoom ». Ou alors l'inverse... A vous de choisir !



Photo 16 et 17 - 1ère TR4 9132 HP



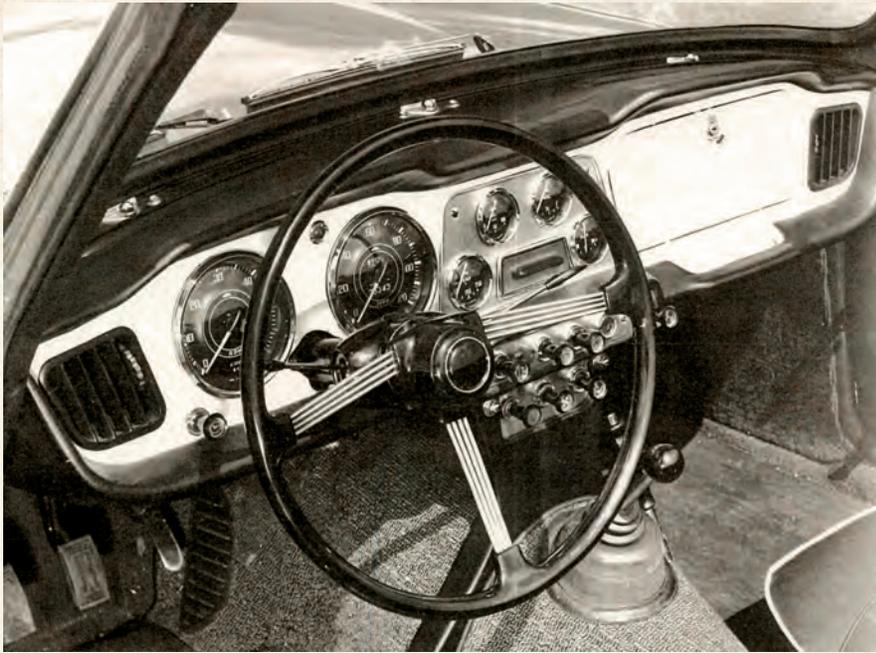


Photo 18 - Tableau de bord de la 1ère TR4

CRÉDITS PHOTOS

1) Harry Webster, directeur technique, fut l'estimé responsable de plusieurs Triumph intéressantes qui virent le jour entre 1957 et 1963. Plus tard il fut actif chez British Leyland, division Austin-Morris. Le modèle sur la photo est une étude pour la Triumph 1300 en 1965.

2 et 3) Giovanni Michelotti fut le talentueux styliste italien responsable du dessin de toutes les Triumph entre 1957 et 1970, à part la TR6 due à Karmann en Allemagne. A droite sur la photo, il discute d'un projet avec Dany Brawand, styliste suisse, en 1960-61.

4 et 5) « La voiture de rêve », immatriculée VHP 720, basée sur un châssis TR3, fut le 1er exercice de style de Michelotti pour Triumph. Réalisée chez Vignale en 1957, elle ne fut jamais sérieusement prévue pour la production mais apportait de nombreuses idées nouvelles telles la grille sur toute la face avant ou les vitres latérales descendantes.

6) et 7) En 1959, « Zest » fut le 1er prototype dessiné par Michelotti en vue de la TR4. Il était basé sur un châssis de TR3A et intégrait un toit d'Herald Coupé. Plusieurs éléments de style montrent déjà la voie : la grille de calandre, les casquettes sur les phares et les proportions générales. Il fut immatriculé WDU 708.

8) La carrosserie Vignale à Turin produisit 329 Triumph « Italia 2000 » entre 1959 et 1963. Elles utilisaient des châssis de TR3A standards.

Plaisantes à l'oeil, montrant de nombreuses idées de Michelotti pour le futur, elles étaient malheureusement très onéreuses.

9) Triumph surprit tout le monde en participant aux 24 Heures du Mans 1959 avec trois nouvelles voitures de compétition, les TR3S. Bien que ressemblant superficiellement aux TR3A de série, elles avaient des châssis plus longs de six pouces, une carrosserie en fibres de verre et surtout un nouveau moteur à double arbres à cames en tête surnommé « Sabrina ».

10) et 11) Également en 1959, les deux prototypes « Zoom » furent de sérieuses tentatives pour produire le style de la future TR4. Immatriculés YKV 259 et YKV 260 ils avaient le châssis long, ceci pour accommoder les moteurs « Sabrina » prévus alors pour une production en série. Ils différaient par des détails telles les ouïes sur les ailes avant et l'adoption d'un hard-top en deux parties.

12) et 13) Pour les 24 Heures du Mans 1960, Triumph construisit quatre nouvelles TRS. Elles utilisaient le châssis allongé type « Zoom », le moteur DOHC « Sabrina » et quatre freins à disques. Les carrosseries étaient en fibres de verre moulées sur l'un des prototypes « Zoom ». Trois voitures coururent également avec succès en 1961.

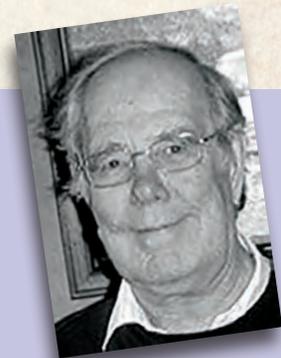
14) Si les finances l'avaient permis, il est possible que cette nouvelle version basée sur

la TRS aurait couru au Mans en 1962. Une seule voiture fut construite. Le style aérodynamique était dû à Michelotti et toute la voiture, incorporant le moteur « Sabrina », avait été assemblée par Virgile Conrero en Italie.

15) Voiture intermédiaire entre la TR3A et la TR4, cette TR3 « Beta », dont seulement deux furent construites, fut proposée pour la production. A ne pas confondre avec les quelques milliers de TR3B qui furent construites entre 1961 et 1962, la « Beta » combinait la carrosserie de base de la TR3A avec une voie large, le châssis de la TR4 et la direction à crémaillère. Sur cette photo, la calandre est la seule identification visible.

16) et 17) 9132 HP fut l'élégant produit fini au printemps 1961 ; la première TR4 réalisée chez Vignale à Turin et arrivée chez Triumph à Coventry. Un nouveau style était né ; mélange des prototypes « Zest » et « Zoom », sur châssis élargi, mais retenant le robuste moteur à 4 cylindres des TR2, 3 et 3A.

18) Dès l'automne 1961, tous les amateurs de roadsters anglais sportifs - et d'autres - purent se mettre au volant de la nouvelle TR4, admirer son tableau de bord complet et aller titiller les 160 km/h sur la route. Construite à 68'718 exemplaires, elle fit alors des heureux jusqu'en août 1967 et continue d'en faire aujourd'hui...



« L'auteur de l'article remercie chaleureusement Mr. Graham Robson, Président Honoraire du TR Register anglais, grand historien de l'automobile anglaise et auteur de nombreux livres et articles (en anglais) sur la marque Triumph. La lecture de ceux-ci, étalée sur quelque cinq décennies, lui ont permis d'apprendre à son tour bien des choses sur les hauts et les bas de cette marque née à Coventry puis de les restituer (en français) dans des articles à l'attention des adhérents du Triumph Club de France et du Swiss TR Club.»

**Votre TR4 consomme trop ?
L'assurance est trop chère ?**



Achetez donc une TR4 à pédales !

par Michel ROY – TCF Périgord



403 Peugeot à pédales (la mienne était beige)

ANNIVERSAIRE, ANNIVERSAIRE... pour celui de mes 5 ans, je reçus une superbe Peugeot 403 à pédales, qui de profil rappelait celle de l'inspecteur Columbo, lequel à l'époque n'était pas né (la série télévisée vit le jour en 1968) !

Je ne sais si c'est elle qui me donna le goût des cabriolets, mais en tout cas l'association d'idées anniversaire+TR4 m'a conduit à chercher si des modèles de TR4 à pédales avaient été produits. Il y eut en effet des TR4 à pédales, provenant de plusieurs constructeurs. Ainsi, un collectionneur britannique m'a confié récemment avoir « roulé » dans son enfance dans une TR3 à pédales, de marque Watsonian. Mais nous nous attacherons plus particulièrement dans ce billet à une entreprise française qui produisit de nombreuses voitures à pédales, et en particulier des TR4 : cette entreprise c'est EDF – non, pas le fournisseur d'énergie- mais les Ets Devillaine Frères, installés à Charlieu dans la Loire.

LES ÉTABLISSEMENTS DEVILLAINE FRÈRES

Le début de la construction de voitures à pédales a suivi de peu celui de la production des automobiles : c'est en effet au début du XXème siècle que des constructeurs de jouets et de landaus pour bébés se lancent dans les modèles réduits. Les automobiles trouvent leur clientèle dans les classes aisées, et ce sont les enfants de ces mêmes familles qui vont se voir offrir des voitures à pédales reproduisant celle de leur père. Les années 1920 voient le développement de la production à la chaîne de modèles populaires d'automobiles, celle des autos à pédales augmente aussi.

Mais le véritable boom de ce type de jouets sera l'après-guerre, le début des « Trente glorieuses » : beaucoup de modèles populaires ou de luxe sont ainsi reproduits, avec une carrosserie solide en tôle, voire en fibre de verre comme les Watsonian. Ces dernières sont même mues par un système de pédalier avec entraînement par chaîne, copié sur les vélos, et plus pratique que les pédales « alternatives » des modèles classiques qui avaient tendance à gripper quand on voulait aller trop vite ! Autre particularité : Watsonian n'était pas un fabricant de jouets, c'était une



Une TR4 de chez Devillaine (bien restaurée)



usine produisant les side-cars Triang, alors célèbres au Royaume-Uni. Ce boom sera toutefois de courte durée : en effet, les années 70 sont celles du développement du plastique pour les carrosseries (elles seront moins solides), mais aussi des voitures téléguidées qui vont supplanter la voiture à pédales dans la hotte du Père Noël (il faut reconnaître qu'elles sont plus faciles à transporter !)

Les Établissements Devillaine sont l'exact reflet de ce que je viens d'exposer. Le site web spécialisé *Société +* nous révèle en effet que cette entreprise fut créée en 1900 : son activité consistait en la fabrication de *jeux, jouets et articles de puériculture*, et dès l'origine le siège social était installé rue Jean Jaurès à Charlieu (42190). Je n'ai pas retrouvé de catalogue, mais on propose sur E-Bay des factures de l'entreprise (mises à prix à 15€ environ, pour une seule feuille de papier...) L'entreprise Devillaine Frères a progressivement diminué sa production, et a fermé ses portes en 1984, ironie du sort... le 24 décembre !

Parmi tous les modèles produits par cette maison que l'on peut retrouver en photo sur le net, et qui semblent tous de bonne facture, figure notre chère Triumph TR4, modèle en tôle, biplace, bien ressemblant à l'original. La petite voiture est même dotée de phares électriques, et suprême raffinement, d'un simili-couvre-capote à l'arrière !

OÙ EN TROUVER ? COMBIEN ÇA COÛTE ?

Les recherches sur le net révèlent que dans les années passées, on a vu proposer de rares exemplaires de TR4 à pédales dans des ventes aux enchères organisées par des marchands prestigieux, dont les stands attirent le chaland à Rétromobile avec de « vraies » voitures proposées à des prix fort élevés. Ainsi, Artcurial en vendait une en 2014, restaurée, de couleur blanche, mise à prix entre 700 et 900 euros ; certaines enchères auraient atteint, semble-t-il, jusqu'à 1500 ou 1600 euros : c'est cher pour une voiture à pédales, mais 20 fois moins quand même que la cote de base de la « grande sœur », et quand on aime...

En 2017, une autre était mise en vente sur Amazon pour 650 euros. On en trouve aussi parfois dans les bourses d'échanges, l'une d'elles aurait ainsi été proposée à la bourse d'Uzerche (19). Mais tout le problème, avec les exemplaires proposés en vente directe sur les sites, c'est de connaître leur état réel. Certains amateurs éclairés et bien équipés les restaurent, comme en témoignent ces photos qui m'ont été confiées par l'un d'entre eux.



AVANT RESTAURATION



Il y a manifestement du travail à faire !

APRÈS RESTAURATION

Contemplons maintenant le résultat : celui-ci nous fait comprendre pourquoi les modèles restaurés peuvent être vendus assez cher ; il n'est même pas sûr qu'à 1500 euros celui qui l'a restaurée rentre dans ses frais, mais là encore, quand on aime...



On peut qualifier ça de restauration de qualité !



*On dirait la voiture d'Alex SMIT. (Voir couverture)
Il ne reste plus qu'à pédaler, et... en voiture, Marga !*

La triumph TR4 a 60 ans 1961 - 2021



par Alain DUFOUR
Triumph Club de France - Périgord



TR4 Police Corgi 1/43



TR4 1961 - Spark Cabriolet Surrey Top 1/43



TR4 N°28 LM 60 Spark 1/43



TR4 1962 - Vanguards N°8 Alpen Rally 1/43



**REPARATIONS
TOUTES MARQUES
MECANIQUE - CARROSSERIE**

**ACHAT - VENTE
VEHICULES NEUF et OCCASION**

www.garagealary.fr

51 Avenue de la Gare - 89510 VÉRON - TÉL : 03 86 97 42 29 - FAX : 03 86 96 84 39

OE BOCHE AUTO

www.bocheauto.com
info@bocheauto.com

Tél (33) 473 63 79 00 - Fax (33) 473 97 90 61

**Spécialisé en Anglaises de collection, depuis 1990,
nous importons, vendons et restaurons
des MG, des Austin Healey et des TRIUMPH.**

OEBoche Auto vous propose tout ce dont votre auto a besoin depuis un simple entretien jusqu'à la restauration complète de A à Z sur devis, en passant par la vente et l'expédition de pièces de rechange, l'importation et l'homologation de véhicules étrangers.





TR4 1963 - Monte Carlo N° 40 Thuner-Grettener 1/43



TR4 Viking Rouge 1/87



TR4 1963 - Revell Blanche 1/18



TR4 1961 Le Mans N° 26 Spark 1/43



TR4 Oxford Rouge Blanche Verte 1/76



TR4 Rallye - Revell 1/18

★★★★★
4.5/5
AVIS CLIENTS

THE FEEDBACK COMPANY
eKomi

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification

CCP - Société de Garantie en Assurance
Société à responsabilité limitée, au capital de 1000000000 F, siège social : 128, rue de la Boquerie - 92000 Nanterre
RCS Nanterre 525391844 - N° TVA : 212 071 733 - www.avisclients.com

**TARIF SPÉCIAL
TRIUMPH CLUB
DE FRANCE**

Ancien Moderne

**NOUS ASSURONS TOUS VOS VÉHICULES : VOITURE ANCIENNE OU MODERNE
MAIS AUSSI VOTRE HABITATION ET BIEN PLUS ENCORE...**

**Rétro
ASSURANCES**

NOUS VOUS GARANTISSONS
UN SUIVI PERSONNALISÉ

ROULEZ ASSURÉ
EN QUELQUES CLICS

05 65 10 17 17
WWW.RETRO.FR

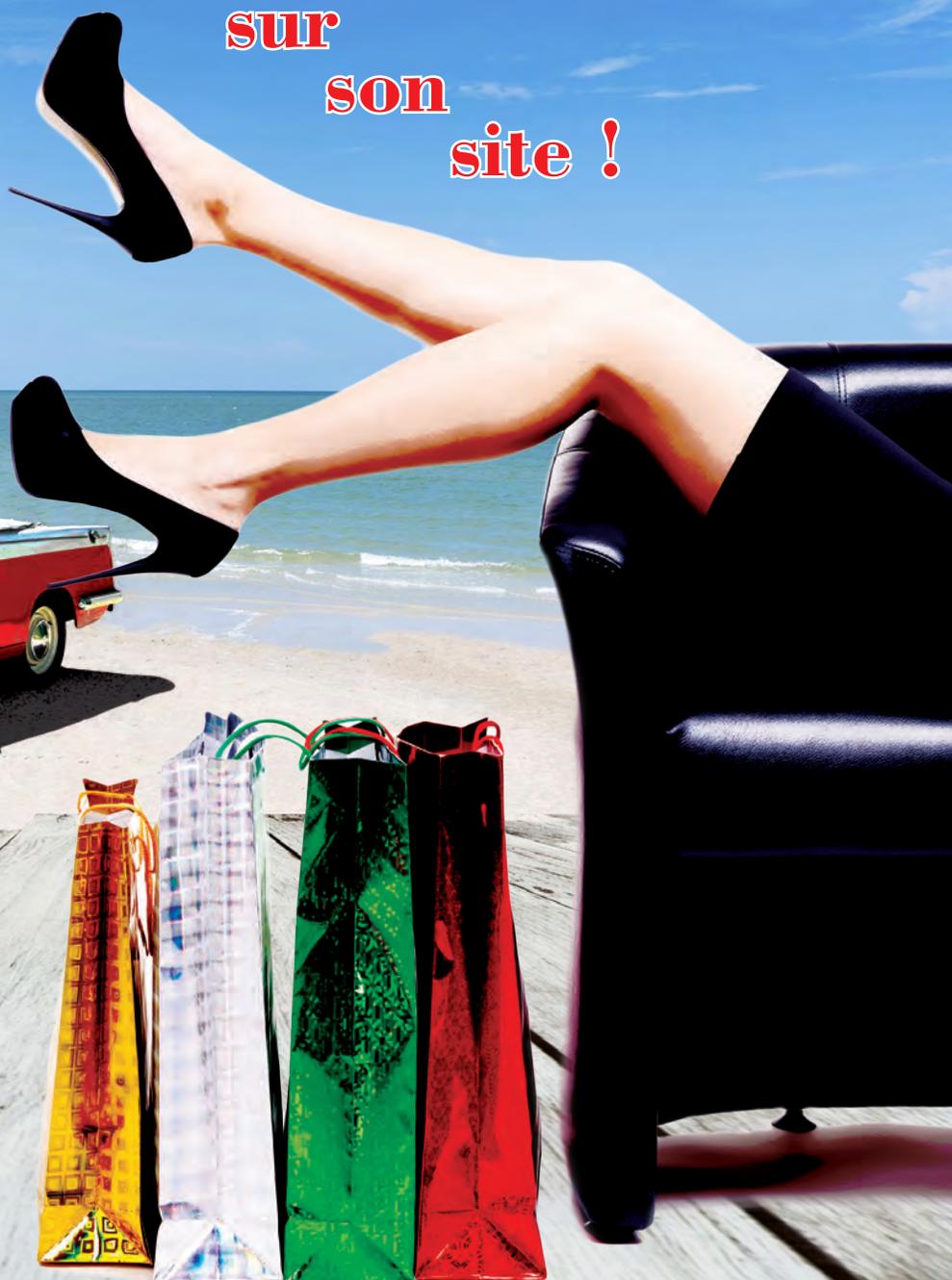
La BOUTIQUE

TRIUMPH CLUB DE FRANCE

est ouverte 24h/24 :

www.boutique.triumph-club-de-france.fr

Elle
vous
attend
sur
son
site !



NOUVEAUX ADHERENTS



ALSACE

COLIN Hervé Heillecourt (54) TR4

BOURGOGNE

QUIGNOT Jean-Michel Jouy le Chatel (77) TR3A
 MARTZ Bernard Vinneuf (89) TR6
 BOUCHE Benoit Voulton (77) TR3A
 DENOY Joël Orléans (45) Austin Healey BJ8
 FRANCOISE Eric Bussy Saint Georges (77) TR6

BRETAGNE

EVEN Dominique Rennes (35) TR3
 BOENNEC Claude Bruz (35) TR4
 LOISANCE Claude Dinard (35) TR3B
 JURCZAK Florent Saint Nazaire (44) TR6
 RICARD Bruno La Foret Fouesnant (29) TR4A IRS
 DE SAINT GERMAIN Marie Locmariaquer (56) TR4A
 BILLING Pascal Géraudot (10) Roadster 2000
 JEGOU Olivier La Chapelle sur Erdre (44)
 HAMON Rémy Arzal (56) TR4

FRANCHE-COMTÉ

STUCKI Hanspeter Rubigen (CH) TR5

HAUTS DE FRANCE

LEMAIRE Jean-Pierre Valenciennes (59) Stag MK I
 THURLOTTE Christophe Ambleteuse (62) TR6
 BEYAER Marc Hondeghem (59) TR6

ILE DE FRANCE

SIMON Franck Rousseloy (60) Stag
 FROMONT Benoît Paris 13 (75) TR6
 GANNAC Stéphane Boulogne Billancourt (92) TR5
 PENZ Jérémy Chantilly (60) TR4

LANGUEDOC-ROUSSILLON

RENNUY Pascal Gruissan (11) Spitfire MK III

MIDI-PYRÉNÉES

COCAULT Dominique Cugnaux (31) TR5
 CAUQUIL Jean-Michel Valdurenque (81) GT6 MK III
 LAFONT Jean-Louis Mons (31) TR3A
 BRAND John Pennes (81) TR3A
 CUBILIE Christian Launaguet (31) TR3

NORMANDIE

DUBOIS Dominique Bois Anzeray (27) TR6
 TOMASSINO Hélène La Haye le Comte (27) TR4
 DISSAUX Antoine Octeville sur mer (76) TR3A
 FURON Pierre Limesy (76) TR4
 BEJO Jean-Luc Ecquetot (27) Spitfire MK IV

PAYS BASQUE

ERRAMUZPE Jean-Marie Bayonne (64) TR3A

PAYS DE SAVOIE

PATOU Alain Saint Germain les Bains (74) TR6

PÉRIGORD

STEBBING Benjamin Sarlat (24) TR3A

PROVENCE-MÉDITERRANÉE

HURIER Jean-Louis Cabrières d'Avignon (84) TR5
 CHABRAN Marc Cheval Blanc (84) TR3

POITOU-CHARENTES

AUBON Rémy Mérognac (16) TR3A

RHÔNE-ALPES

CARRIER Christophe Prisse (71) Gloria
 GARNERO Thierry Roanne (42) TR3A
 ZIMMERMANN Franck Château Gaillard (01) TR3A
 SCAPPATICCI Mario Bourg en Bresse (01) TR6 PI
 CHAPUT Christophe Clerieux (26) GT6 MK II

INTERNATIONAL

HERMAN Mike Rickmansworth (UK) TR5
 FOYLE Richard Berkhamsted (UK) TR6
 PRYOR Howard High Barnet (UK) TR4



BETASET

SPECIALISTE TRIUMPH
 QUALITÉ - STOCK - DISPONIBILITÉ DES PIÈCES



Depuis 1991 nous sélectionnons
 avec soin les meilleures pièces
 pour TRIUMPH

Plus de 15000 pièces en stock
www.betaset.fr

moss-europe.fr
keeping the great marques alive



PRIX, SERVICE QUALITÉ DISPONIBILITÉ



Moss, la référence: Plus de 45 000 pièces détachées pour les voitures classiques britanniques, disponibles par Internet, téléphone, e-mail et dans nos points de vente.

DYNOLITE
EUROPE'S CLASSIC MOTOR OIL

L'huile spécialement élaborée pour les Véhicules anciens

PARIS	LONDON	BRADFORD	BRISTOL	MANCHESTER
01 30 80 20 30	+44 (0)20 8867 2020	+44 (0)1274 539 999	+44 (0)117 923 2523	+44 (0)161 480 6402

websites moss-europe.fr / moss-europe.co.uk facebook [facebook.com/mosseurope](https://www.facebook.com/mosseurope) twitter twitter.com/mosseurope ebay stores.ebay.co.uk/moss-europe-ltd

Approuvé : British Motor Heritage, MG Car Club, TR Register & FBHVC. ©Moss Europe Ltd, E&OE 2015

Catalogue 2015 offert* : catalogues de pièces détachée et accessoires pour TR2-4A, TR5-6, MG T, MGA, MGB, Sprite & Midget, Morris Minor, Mini, Outillage. Par téléphone au : + 44 800 281 182, par email : catalogues@moss-europe.co.uk ou en ligne : moss-europe.co.uk

* Port : 7,00 € (+TVA)