

Un tracteur de sport



166



Un museau caractéristique, aux projecteurs délicieusement proéminents.

Au sein du florilège de la voiture de sport britannique, les grands classiques ne manquent pas, que tout un chacun est capable de citer sans hésiter : Jaguar, MG, Austin-Healey, voire Frazer-Nash et Morgan. Cependant, si les fanatiques de la restauration et de la voiture de collection frémissent de volupté au simple énoncé de ces noms fameux, il convient quand même de savoir que certaines d'entre elles n'étaient, dans leur prime jeunesse, que de dangereux tromblons et qu'elles ne se sont bien entendu pas améliorées avec le temps ! Au premier rang de ces divagatrices patentées, je citerai sans hésiter l'Austin-Healey qui, moteur –et silhouette– mis à part, ne présentait aucune qualité particulière. Je parle par ailleurs de la Jaguar XK 120, qui eut à tout le moins le mérite immense de créer une véritable fracture entre l'avant et l'après-guerre –notamment au point de vue moteur et esthétique– et j'aurai un sourire, à la fois nostalgique et apitoyé, à l'adresse des MGA et MGB qui manquèrent toujours de puissance (heureusement peut-être...) sauf en ce qui concerne une extravagante et rare version V8, sous le capot de laquelle les ingénieurs britanniques étaient parvenus, extrêmement malaisément, à loger le moteur de la Range Rover !... On devine le résultat...

Mais la construction britannique avait hérité en ce temps là des innombrables usines qui, de l'Ecosse au Sussex, avaient fourni durant cinq ans des dizaines de milliers de Spitfire, Typhoon et Lancaster à la Royal Air Force et, si l'outillage était le plus souvent à bout de souffle ou mal adapté à la construction automobile, l'ensemble ne se prêtait pas moins à de nombreuses expériences. Sauf erreur, le catalogue des firmes britanniques d'alors ne devait pas comporter moins d'une trentaine de marques et, parmi celles-ci, le groupe Standard possédait, outre la marque qui portait ce nom, celui de Triumph, l'un des derniers à être proprement assassiné par la fameuse BLMC –British Leyland Motors

Corporation – qui fut en quelque sorte le fossoyeur de l'industrie automobile britannique, avant que le Japon –merci Monsieur Honda–, vienne à son secours. Et c'est ainsi que l'on vit apparaître, vers 1953, un roadster Triumph baptisé TR2, qui fut sans conteste la voiture de sport européenne à bon marché la plus réussie de sa décennie... et peut-être de quelques autres ! Oh, il est certain que sur le plan esthétique, on pouvait rêver mieux. On était très loin de la grâce sauvage de la XK 120, bien que le dessin des ailes s'efforçât d'y ressembler. Les phares à demi-intégrés étaient globuleux à souhait, les portières plus que primitives et le montage de la capote était un véritable poème. En quelque sorte, la TR 2 appartenait à la même école que la Dyna Junior mais, malgré tout, les gens de chez Standard avaient réussi à créer un engin plus civilisé. Je m'installai donc au volant de cet engin rigolo avec un petit sourire indulgent mais, très vite, je compris que j'avais entre les mains une véritable voiture ! Le moteur quatre cylindres en ligne de 1 991 cm³ tournait avec la grâce d'un tracteur mais il en avait aussi le couple à bas régime, et le bruit qu'exhalait l'échappement exprimait tout le courroux d'un grand fauve dérangé dans son sommeil.

Les sièges étaient moins secs que la suspension

C'était la grande classe et, en prime, la maniabilité, à défaut de la tenue de route à proprement parler, était très au dessus de la moyenne, au point qu'ayant conduit à nouveau une TR2 voilà deux ou trois ans, je me suis à nouveau bien amusé. La suspension était sèche –plus que les sièges après une averse car l'étanchéité de la capote n'était que symbolique–, le train arrière glissait volontiers mais une bonne direction, avec un volant quasi vertical, permettait de contrôler une voiture qui allait se montrer des plus redoutables en montagne. En pointe, la voiture atteignait, capotée, 160 km/h à Montlhéry. On descendait à 148 km/h



Photos : X. DE NOMBEL

Etant donné l'étroitesse de l'habitacle, l'échancrure des sièges permettait moins de poser le coude



Un museau caractéristique, aux projecteurs délicieusement proéminents.

Au sein du florilège de la voiture de sport britannique, les grands classiques ne manquent pas, que tout un chacun est capable de citer sans hésiter : Jaguar, MG, Austin-Healey, voire Frazer-Nash et Morgan. Cependant, si les fanatiques de la restauration et de la voiture de collection frémissent de volupté au simple énoncé de ces noms fameux, il convient quand même de savoir que certaines d'entre elles n'étaient, dans leur prime jeunesse, que de dangereux tromblons et qu'elles ne se sont bien entendu pas améliorées avec le temps ! Au premier rang de ces divagatrices patentées, je citerai sans hésiter l'Austin-Healey qui, moteur –et silhouette– mis à part, ne présentait aucune qualité particulière. Je parle par ailleurs de la Jaguar XK 120, qui eut à tout le moins le mérite immense de créer une véritable fracture entre l'avant et l'après-guerre –notamment au point de vue moteur et esthétique– et j'aurai un sourire, à la fois nostalgique et apitoyé, à l'adresse des MGA et MGB qui manquèrent toujours de puissance (heureusement peut-être...) sauf en ce qui concerne une extravagante et rare version V8, sous le capot de laquelle les ingénieurs britanniques étaient parvenus, extrêmement malaisément, à loger le moteur de la Range Rover !... On devine le résultat...

Mais la construction britannique avait hérité en ce temps là des innombrables usines qui, de l'Ecosse au Sussex, avaient fourni durant cinq ans des dizaines de milliers de Spitfire, Typhoon et Lancaster à la Royal Air Force et, si l'outillage était le plus souvent à bout de souffle ou mal adapté à la construction automobile, l'ensemble ne se prêtait pas moins à de nombreuses expériences. Sauf erreur, le catalogue des firmes britanniques d'alors ne devait pas comporter moins d'une trentaine de marques et, parmi celles-ci, le groupe Standard possédait, outre la marque qui portait ce nom, celui de Triumph, l'un des derniers à être proprement assassiné par la fameuse BLMC –British Leyland Motors

Corporation– qui fut en quelque sorte le fossoyeur de l'industrie automobile britannique, avant que le Japon –merci Monsieur Honda–, vienne à son secours. Et c'est ainsi que l'on vit apparaître, vers 1953, un roadster Triumph baptisé TR2, qui fut sans conteste la voiture de sport européenne à bon marché la plus réussie de sa décennie... et peut-être de quelques autres ! Oh, il est certain que sur le plan esthétique, on pouvait rêver mieux. On était très loin de la grâce sauvage de la XK 120, bien que le dessin des ailes s'efforçât d'y ressembler. Les phares à demi-intégrés étaient globuleux à souhait, les portières plus que primitives et le montage de la capote était un véritable poème. En quelque sorte, la TR 2 appartenait à la même école que la Dyna Junior mais, malgré tout, les gens de chez Standard avaient réussi à créer un engin plus civilisé.

Je m'installai donc au volant de cet engin rigolo avec un petit sourire indulgent mais, très vite, je compris que j'avais entre les mains une véritable voiture ! Le moteur quatre cylindres en ligne de 1 991 cm³ tournait avec la grâce d'un tracteur mais il en avait aussi le couple à bas régime, et le bruit qu'exhalait l'échappement exprimait tout le courroux d'un grand fauve dérangé dans son sommeil.

Les sièges étaient moins secs que la suspension

C'était la grande classe et, en prime, la maniabilité, à défaut de la tenue de route à proprement parler, était très au dessus de la moyenne, au point qu'ayant conduit à nouveau une TR2 voilà deux ou trois ans, je me suis à nouveau bien amusé. La suspension était sèche –plus que les sièges après une averse car l'étanchéité de la capote n'était que symbolique–, le train arrière glissait volontiers mais une bonne direction, avec un volant quasi vertical, permettait de contrôler une voiture qui allait se montrer des plus redoutables en montagne.

En pointe, la voiture atteignait, capotée, 160 km/h à Monthéry. On descendait à 148 km/h



De l'habitacle étroit aux cloches caractéristiques des carbus SU, tout était vraiment british dans l'âme.

LA COTE DE L'EXPERT

Ses portes largement échanrées appartiennent à la légende. Contrairement à la Jaguar XK 120, la TR2 avait une vocation plus populaire ce qui ne l'empêchait nullement d'être une véritable sportive. Sa mécanique rustique mais très fiable en faisait une voiture sans trop de problèmes pour l'époque.

La cote de Christian Huet : 65 000 à 80 000 F. Tendance à la stabilité.



Etant donné l'étroitesse de l'habitacle, l'échancrure de la portière permettait à tout le moins de poser le coude à l'extérieur...

TRIUMPH TR. 2

- Moteur : Puissance fiscale 11 CV. Cylindrée 1 991 cm³. 4 cylindres en ligne 83 x 92. Deux carburateurs horizontaux SU. Allumage par delco. Refroidissement à eau par pompe et thermostat. Contenance du réservoir 57 litres. Taux de compression 8,5. Soupapes en tête. Arbre à cames latéral commandé par chaîne. Puissance au frein 91 ch à 4 800 tr/mn. Couple maximum 16,1 mkg à 3 000 tr/mn.

- Transmission : Propulsion arrière. Boîte mécanique 4 vitesses. Commande sur la boîte.

- Châssis, suspension : Longerons entrecroisés. Suspension avant à roues indépendantes. Suspension arrière à essieu rigide. Amortisseurs hydrauliques télescopiques.

- Freins : Hydrauliques sur les quatre roues. Frein à main mécanique sur les roues arrière.

- Direction : A vis.

- Pneumatiques : 5,50 x 15.

- Carrosserie : Poids à vide 940 kg.

- Caractéristiques de performances : Cylindrée à la tonne 2 118 cm³. Puissance au litre 45,7 ch. Rapport poids/puissance 9,9 kg/ch.

décapoté mais on remontait à un vrai 170 chrono, à la simple condition de démonter le pare-brise –très facile– et de recouvrir la place passager du tendelet prévu à cet usage. Il fallait être un peu fou, d'accord, mais, côté sensations, on était servi ! La boîte de vitesses était très réussie. Elle passait vite et bien (sauf la 1ère non synchro) et ses quatre vitesses étaient secondées, contre supplément, par un surmultiplicateur Laycock-de Normanville à commande électrique qui, valable sur les trois rapports supérieurs, permettait d'obtenir en fait –et sans débrayer– sept vitesses.

Relativement légère – 940 kg – et forte de ses 91 ch obtenus à 4 800 tr/mn et de ses 16,1 mkg à 3 000 tr/mn, la TR 2 couvrait les 1 000 mètres départ arrêté en 35 s 3/5 èmes ce qui, à l'époque, était une bonne performance. Par ailleurs, les freins chauffaient un peu mais continuaient généralement à arrêter la voiture dans un certain désordre et il y avait même un peu de place pour les bagages ! En revanche, les roues Rudge tellement jolies n'étaient livrables, comme chez Jaguar, qu'en supplément, et il en était de même pour le chauffage...

Négligée aujourd'hui par la plupart des collectionneurs, sans doute en raison de son aspect rustique, la Triumph TR 2, ainsi que la TR 3 qui suivit avant le début de la dégénérescence de la TR 4 et la suite, fut l'une des plus pures et des plus efficaces sportives routières de l'après-guerre et, qui plus est, l'une des plus robustes.

A ce titre, ce roadster mérite amplement d'être rangé en très bonne place parmi les voitures historiques de ce demi-siècle et je ne saurais qu'en conseiller l'acquisition à ceux qui rêvent actuellement d'une voiture de collection au volant de laquelle il est réellement possible de s'amuser, sans crainte de tout casser ou de sortir de la route. Et, croyez-moi, il n'est pas fréquent de réunir ces caractéristiques !