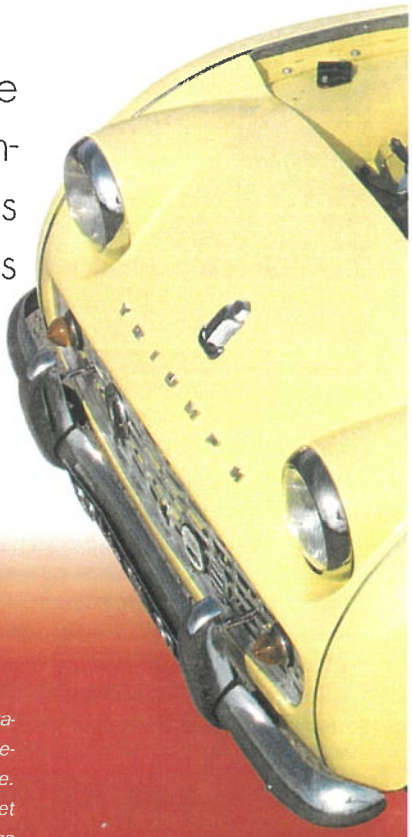
TRIUMPH TR 2 & 3

Symboles d'une jeunesse dorée insouciante mais aussi de la vraie conduite sportive au plein air, les TR 2 et 3 présentent dans les années 50 un rapport prix/performances "étudié". Que peuvent aujourd'hui nous apporter les plus typés des roadsters de la saga TR et à quels prix ?



Par Xavier Audiau, avec la participation des lecteurs d'Auto Rétro
Photos Daniel Denis

C'est à la fois doucement dingue et irrésistiblement drôle ! A la lecture des témoignages des propriétaires de TR 3, la chose est frappante : ce qui fait le charme et l'intérêt de ces autos ? Leurs défauts ! Un brin mazot les TR boys ? Hum... Sans doute est-ce pour cette raison que l'un d'eux précise, *«la TR 3 est une voiture que l'on aime... ou déteste !»* Voici quelques extraits qui nous obligent exceptionnellement à jouer le jeu de la subjectivité en omettant notre encadré habituel "faiblesses d'usage"...

■ **Benoît Delattre (TR 3, 1955) :** *«Ma base de restauration roulante est d'un remarquable agrément de conduite, à la fois puissante et rude comme un kart. Sa faible garde au sol permet de se faire les ongles rien qu'en laissant pendre son bras à la portière, d'où un gain de temps indéniable. Il peut paraître incongru de l'avoir dotée d'un volant si grand qu'il dépasse presque de l'habitacle, mais la direction pour le moins "virile" — tout comme la boîte — permet vite d'en apprécier l'utilité. Les turbulences générées dans l'habitacle à partir d'une certaine vitesse proscrivent absolument les cheveux longs pour des raisons de sécurité en ce qui concerne le conducteur et parce qu'il s'agit d'un cas de divorce pour la passagère qui se retrouve ornée d'une "choucroute capillaire" après trois kilomètres. Et ne pensez pas contrôler la situation en roulant capoté : seule une personne de moins d'1m20 peut alors trouver assez d'espace. En outre, cette étroitesse oblige à conduire le coude à la portière, d'où nécessité de faire imperméabiliser la veste de tweed qui va forcément avec le véhicule.»*

■ **Michel Robert (TR 3A, 1958) :** *«Direction lourde et floue : la conduite de l'engin nécessite une réelle concentration qui m'empêche souvent de reconnaître les copains qui me croisent ! Dans les enchaînements, il est très appréciable de rétrograder avec l'overdrive sans quitter le volant. Et se méfier des bosses et ralentir suffisamment pour éviter de faire claquer le pont arrière. L'idéal est de rouler en saison estivale par temps sec sur une départementale au bon revêtement. Le pire, c'est la pluie avec le ruissellement entre pare-brise et capote, l'eau qui coule sur les compteurs puis le pantalon. Une éponge dans chaque vide-poches de portière est indispensable. Les sièges sont assez sommaires et presque à angle droit (on ne risque pas de s'y endormir) et le niveau sonore, très important : quand je traverse un petit village de campagne, j'ai l'impression d'arriver en bombardier. J'espère qu'on ne me reconnaît pas : ça culpabilise un barouf pareil ! L'impression de vitesse est extraordinaire et la découpe de la portière idéale pour la tête de mon chien. Je n'ai pas une idée précise de la vitesse de pointe car je tiens à la vie. Le freinage est cependant efficace à allure normale (100/120 km/h). Bref, avec un peu d'entraînement, c'est une voiture ludique et sympa. C'est fait comme un gros Meccano, un peu comme une 2 CV, mais ça marche bien mieux ! »*

■ **Ph. Beuls (TR 3A, 1959) :** *«Quand je me suis acheté une TR 3 pour fêter le passage d'une décade, je ne me suis pas senti vieilli mais rajeuni. Je revivais les choses dont je rêvais étant gamin. L'image des ces TR 3 dans les rallyes m'était toujours restée en mémoire : je me rappelle des Liège-Rome-Liège lorsque j'en lisais le récit dans les journaux où je considérais ces pilotes comme des aventuriers. Je ne savais pas que 30 ans plus tard je revivrai les mêmes aventures qu'eux. Ce bon vieux moteur de tracteur est incassable et plein de dynamisme. Bien réglé, c'est un régal en montagne. Comme ma TR 3 possède l'overdrive, elle s'épanouit dans les montées de cols. Certains diront que cette voiture est spartiate, dure, mais avec l'habitude, on parvient à anticiper ou rattraper facilement les petites dérobades du train arrière, car celui-ci ne glisse pas, il saute. C'est la voiture idéale pour faire des rallyes, de par son agilité et sa puissance»*

■ **Alain Descots (TR 3A, 1959) :** *«On a toujours le sentiment de rouler très vite même si l'on ne dépasse guère les vitesses légales, le tout avec le sentiment de faire corps avec elle. Ce qui la caractérise le plus, outre la notion de plaisir, c'est celle de fermeté. Compte*



tenu du total inconfort, la conduite peut s'avérer très éprouvante sur une longue distance et à une vitesse soutenue. Elle souffre d'un manque total d'étanchéité et on a l'impression d'être un chalutier dans la tempête dès que l'on croise un poids lourd sous la pluie. La direction et les freins, efficaces au demeurant, réclament des efforts musculaires très importants. Mais comment résister à l'attrait de cette carrosserie dans le bruit rauque de l'échappement et des odeurs de la nature, parfois un peu troublées par des effluves d'essence lors d'un virage en appui ?»

■ **Bernard Monroty (TR 3A, 1960) :** «Très rustique, rapide et nerveuse en 2e et 3e, et agréable à piloter sur des petites routes en lacets, elle a un côté très sauvage et il faut bien la tenir à plus de 140 km/h. Avant chaque sortie, je vérifie les niveaux et la pression des pneus. On peut alors se promener tranquille, bien couvert, les cheveux au vent. Et puis il y a le soutien et la solidarité de tous les possesseurs de Triumph et d'anglaises en général.»

■ **Xavier Rascagnères (TR 3A, 1961) :** «Nous pouvons résumer cette voiture par quelques adjectifs comme rustique, spartiate, bruyante, inconfortable mais fiable, amusante et sportive, bref tout ce qui fait son charme de roadster anglais. A son volant, on ne peut s'ennuyer et le moindre petit trajet devient un véritable plaisir... à condition d'avoir un bon ami kiné ! Une TR 3 ne se conduit pas mais se pilote : son comportement un peu aléatoire à grande vitesse demande une certaine accoutumance mais dès que l'on maîtrise la "bête", quel régal... Très robuste et fiable côté mécanique, elle peut rouler tous les jours et encore tenir de longues distances à rythme élevé (140/150 km/h) s'amusant aussi bien des routes de montagne que de campagne. Et en ville, ce ne sera jamais la dernière au feu vert. En fait, c'est un gros jouet pour les grands enfants que nous sommes, une "voiture plaisir" dont on ne se lasse jamais.»





1 «Ludique et sympa avec une cote d'amour intacte.» C'est ainsi que définit Michel Robert sa TR 3A de 1958 de provenance américaine, acquise il y a trois ans chez un professionnel... peu recommandable !

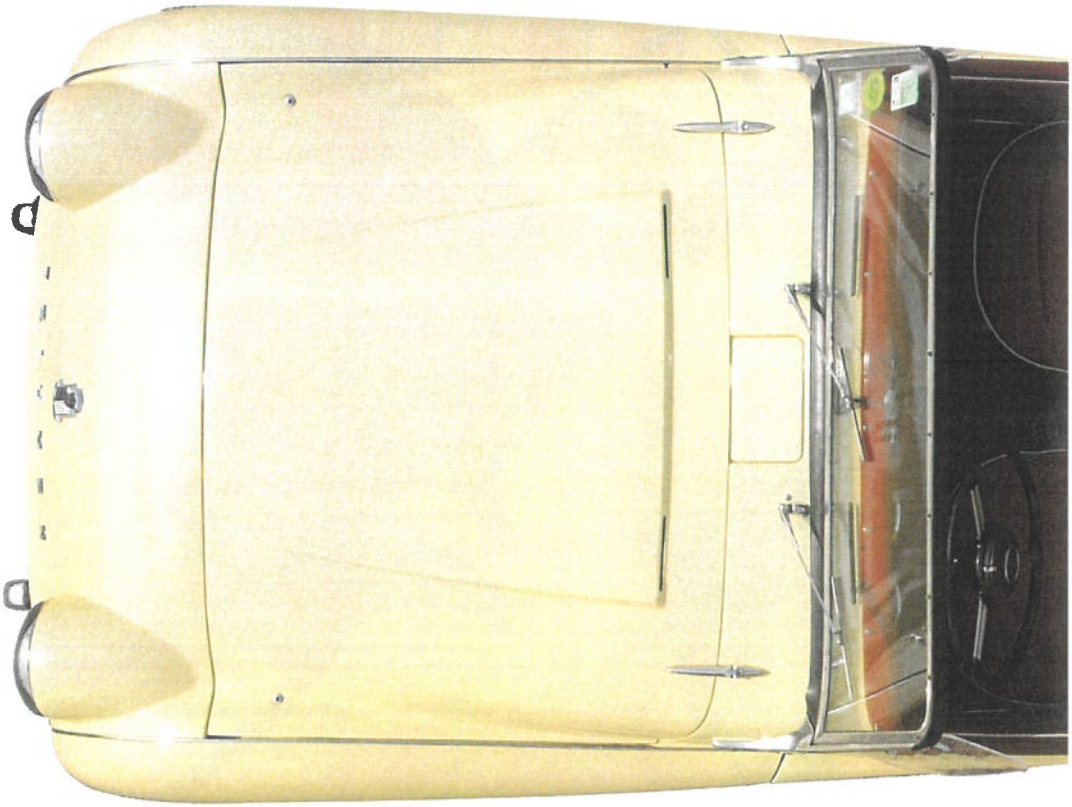
2 Depuis quatre ans, Bernard Monroty participe aux sorties du club Auto Rétro Nantes Océan au volant de cette TR 3A de 1960, également d'origine américaine... mais acquise (et restaurée) chez un professionnel plus compétent !

Cote

Le premier prix indique un modèle complet mais à restaurer entièrement, le second un exemplaire en très bon état de marche et de présentation et non un état "concours".

- TR 2 "longues portes" : 55 000 F / 140 000 F
- TR 2 : 45 000 F / 110 000 F
- TR 3 : 40 000 F / 110 000 F
- TR 3A : 35 000 F / 120 000 F
- TR 3B "TSF" : 35 000 F / 120 000 F
- TR 3B "TCF" : 40 000 F / 130 000 F

Nota : les appellations TR 3 "A" et "B" sont officieuses mais désormais communément admises.



LA TR 3 AU QUOTIDIEN : ENTRETIEN ET BUDGET

Comme l'avoue Ph. Beuls, *«cette voiture n'est pas chère à l'emploi.»*
Le budget annuel de Bernard Monroty s'élève par exemple à 5 000 F, *«assurance tous risques comprise.»* Autres avantages, un entretien aisé et surtout une restauration facilitée : *«châssis séparé, ailes et masque avant démontables»* note Tony Leildé. René Frances donne toutefois quelques conseils : *«Ne pas dire "je vais faire la carrosserie cette année, la boîte l'année prochaine" : ça coûtera plus cher et finira par vous décourager. Ayez une parfaite organisation lors du démontage (facile avec un peu de dextérité, quand la boulonnerie veut bien venir...). Si la carrosserie (en dehors des éléments extérieurs) peut être une véritable galère (tout dépend de la qualité du véhicule acheté), la mécanique est la partie la plus facile.»* Et Xavier Rascagnères de résumer la situation : *«Une voiture que l'on peut réparer tout seul dans son garage, des pièces disponibles avec des délais rapides et à des prix raisonnables, en somme, le rêve de tout collectionneur !»*

- **Consommations :** de 8,8 à 11 l (essence), 1 l/1 100 km (huile).
- **Vidange/graissage :** moteur (6,25 l d'huile à sec puis 5,7 l) et niveau carbus. tous les 4 000 km (filtre 45,68 F) ; boîte (0,85 l ou 2 l avec overdrive) et pont (0,85 l) tous les 16 000 km. Graissage du train avant et de la direction tous les 1 600 km et tous les 8 000 km de la pompe à eau, des moyeux AV/AR, de l'axe de fourchette d'embrayage, du câble de frein à main et de l'arbre de transmission. Vérification des niveaux : moteur tous les 400 km, boîte, pont et freins tous les 1 600 km. Circuit de refroidissement 7,38 l.
- **Freins :** plaquettes AV 370,28 F, mâchoires AR 224,70 F. Purge, dépoussiérage et réglage des tambours (pas de rattrapage automatique) une fois l'an.
- **Pneus 155X15 :** 540 F pièce.
- **Embrayage complet :** 2 023,59 F.
- **Amort. :** AV 302,09 F, AR 659,46 F.
- **Echapp. :** complet 1 051,98 F, silencieux 387,27 F (acier), 644,50 F (inox).
- **Allumage/carburation :** bougie 21,54 F pièce, tête d'allumeur 115 F, doigt d'allumeur 16 F, vis platinées 16 F, condensateur 16 F, faisceau 135 F, bobine à partir de 135 F, batterie 781,16 F, kit réfection carbu. 421,83 F (pièce). Révision : env. 1 500 F.
- **Carte grise :** ex. en Ile-de-France : 94 F le cheval fiscal, soit 1 034 F.
- **Vignette :** gratuite (+ de 25 ans).
- **Assurance collection :** env. 1 000 F/an au tiers, usage promenade.

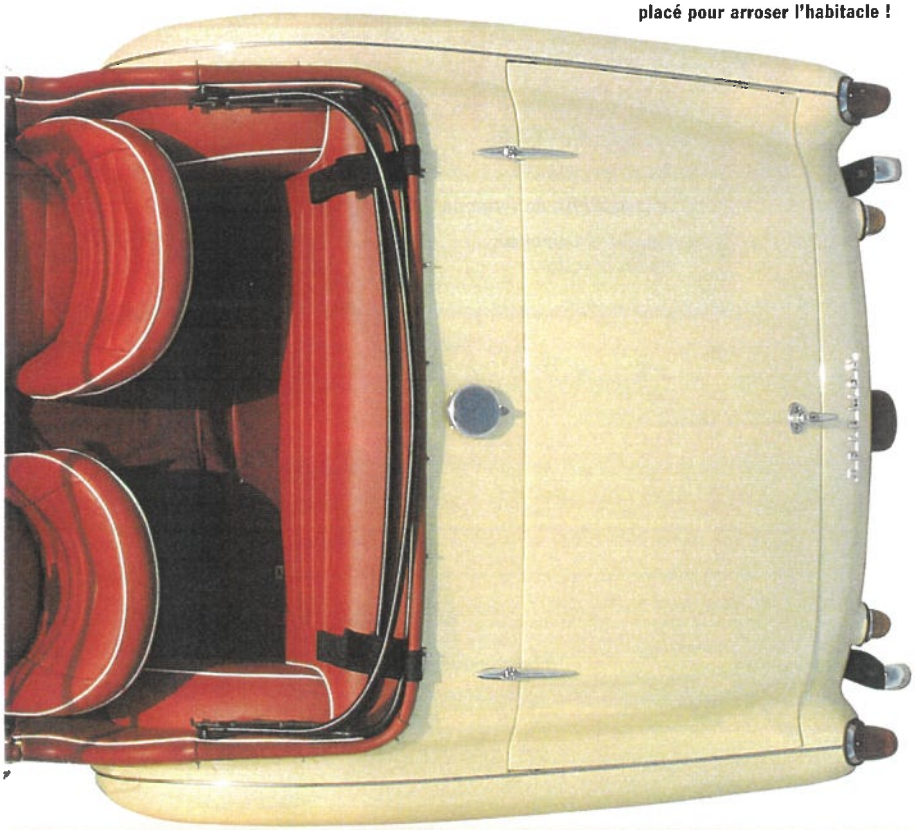

3


4



5

La TR 3 est aussi rustique que ludique : sensations "authentiques" au programme, à l'instar du joli bouchon de réservoir d'essence idéalement placé pour arroser l'habitacle !



Nul n'est parfait !

On a aussi, dans notre équipe de rédac', notre "TR man", en la personne de Serge Cordey... *Difficile de parler de la TR 3 sans perdre aussitôt toute objectivité... Ma première était une "3A", ma seule voiture à l'époque, et la seconde une "3" achetée au début des années 80. Le plaisir (immense !) que procurent ces voitures tient à plusieurs choses. Plaisir "de situation", d'abord : dessin typé, gros cadrans, petit levier de vitesses, position assis "par terre". Plaisir en roulant, ensuite : un bruit rustique, un moteur d'une bonne volonté à toute épreuve, capable de se débarrasser sans problème d'un camion un peu lent ou d'enrouler les cols alpins en toute sérénité, la tête à l'air, le coude dans l'échancrure de portière. Plaisir du voyage, aussi : une sorte de symbiose avec le paysage traversé, la sensation de vraiment voyager, plutôt que de se rendre d'un point à un autre. D'autant que la TR 3 n'est pas une voiture fatigante (affirmation qui fait hurler de rire la rédaction !). Plaisir de l'utilisateur, enfin : robuste, rarement en panne, pas compliquée à réparer. Aujourd'hui pour moi, un seul défaut : ne plus pouvoir caser mes enfants à l'arrière. Pas objectif ? Vous étiez prévenu !*

Que surveiller ?

■ **Provenance :** s'il existe des TR 3 d'origine américaine en bon état et que le marché s'est assaini, restez vigilant. Ex : *«J'ai acquis ma TR 3 il y a trois ans chez un pro de la vente de voitures venues des USA dont les annonces paraissaient alléchantes. A peine achetée, elle se mit à chauffer au bout de 30 km et retourna chez le vendeur* note Michel Robert ainsi que *plusieurs "gags" (pannes électriques, embrayage foireux, fuite du maître-cylindre...)» «En 1996, j'ai acheté une TR 3B chez un pro. Pour 40 000 F, je pouvais repartir avec... sur une remorque ! Bien qu'elle provienne de Californie, les planchers étaient corrodés, les longerons et ailes perforés. Autres surprises : un nid entre le longeron et l'aile AV et une bonne épaisseur de mastic sur les ailes et le coffre»* (T. Leildé). ■ **Structure/carrosserie :** le châssis doit être sain (ni choc, ni corrosion), d'où *«la nécessité de mettre l'auto sur un pont»* (B. Delattre). Inspectez : extrémités de la traverse AV au niveau des soudures sur le longeron, corrosion de la traverse AR, des longerons et points de fixation de caisse. Côté carrosserie, ne vous fiez pas à la peinture : *«les sous-couches d'époque sont devenues perméables et l'oxydation s'est installée sous elles»* (R. Frances). Attention *«aux bas de caisse barbouillés au blaxon et planchers garnis de choucroute et vérifiez le panneau séparant l'habitacle du moteur, notamment en bas à la jonction avec le plancher»* (B. Delattre). *«L'AR des ailes AV a tendance à se bourrer de boue, le bac à batterie, souvent corrodé ainsi que la liaison entre les passages de roues AR et le plancher. Le coffre est exposé aux chocs (attention au mastic)»* (T. Leildé). N'oubliez pas : joues d'ailes AV au niveau de la fixation des ailes (ouvrir le capot), entourage de malle, montants de portes, tôle entre porte et passage de roue AR, fond de coffre et fixations des montants de pare-brise. ■ **Moteur/boîte :** moteur en route à froid, on ne doit pas entendre de vibration interne jusqu'à ce que la pression d'huile soit montée (problème côté vilebrequin : paliers ou bielles usés). L'overdrive doit s'enclencher rapidement (solénoïde souvent usé). ■ **Train avant :** attention aux fixations des supports de boîtier et de relais de direction, au desserrage des boulons de fixation des triangles sup. et au desserrage des fixations de la traverse reliant les boîtiers de ressort. ■ **Suspension :** inspectez l'état des tourelles de suspension, des silentblocs inf. et sup. à l'AV et, à l'AR, des silentblocs de lames de ressorts et de jumelles.



6


7

3 Propriétaire d'une MGA en 1959 puis d'une TR 5 en 1975, M. Pasquet aura mis *«35 ans pour changer d'avis»* et enfin rouler en TR 3A ! 4 Xavier Rascagnères possède depuis 7 ans cette TR 3A de 1961, *«l'une des dernières produites et bénéficiant des deux options les plus intéressantes : moteur 2,2 l et overdrive.»* 5 En pur TR boy qui se respecte, Alain Descots apprécie la rusticité de sa TR 3A de 1959. 6 Jeune, décontracté, cheveux longs, pattes d'éph', vous avez tous reconnu Serge Cordey "période play-boy psychédélique" devant sa première TR 3A ! 7 Fidèle au "confort" des TR 3, Serge récidivera au début des années 80 avec cette "3".

Les Quatre saisons de Philippe



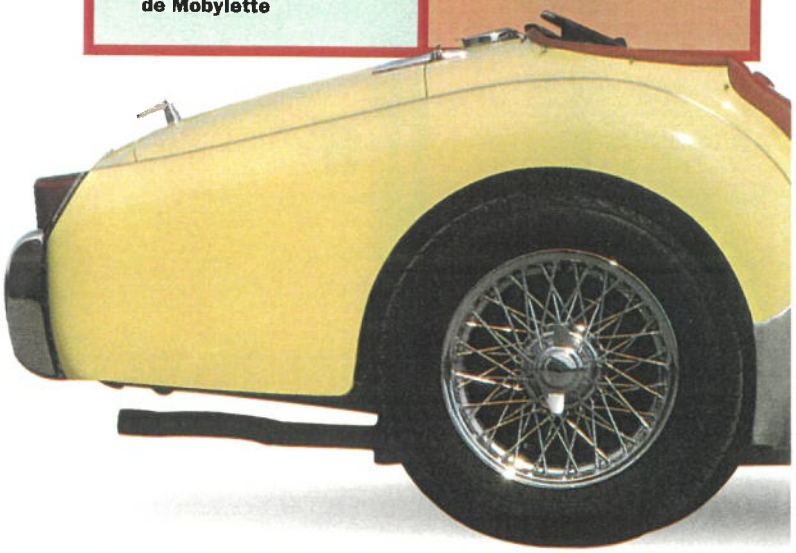
«J'adore l'Angleterre et tout ce qui s'y rapporte.» Après une 4 CV et une 203, Philippe Chudy se tourne donc il y a trois ans vers la TR 3A de 1960 de notre Vrai prix. Achetée *«roulante mais bien triste»* avec quelques options (overdrive, hard-top, volant réglable en profondeur...), Philippe confie la carrosserie à un professionnel et s'occupe lui-même de la partie mécanique. *«C'est simple et il n'y a aucun problème pour trouver les pièces.»* L'auto est ainsi entièrement restaurée (coût total, environ 160 000 F, achat compris). Se définissant comme un *«gros rouleur»* (20 000 km par an en TR 3, été comme hiver), Philippe participe aux sorties du Nord Triumph Club et utilise occasionnellement son auto pour aller au boulot... quand son Land Rover de 95 tombe en panne *«c'est-à-dire environ tous les 15 jours !»* Les qualités ? *«Pas beaucoup ! Mauvaise tenue de route, direction lourde, suspension raide... mais une très grande fiabilité mécanique (aucune panne, sauf d'essence !) et une super position de conduite. Bref, c'est un véhicule qui vit, et quand on aime...* On ne sera dès lors pas étonné d'apprendre que notre homme cherche à s'offrir un Morgan... trois roues ! A propos, si vous aviez de la documentation sur cet engin, vous feriez un heureux...

Super !

- ▲ roadster pur et dur
- ▲ sensations "authentico-ludiques"
- ▲ bruit de bombardier
- ▲ fiabilité agricole
- ▲ Meccano géant
- ▲ disponibilité des pièces
- ▲ budget d'entretien de Mobylette

Quoique...

- ▼ confort "à la guerre comme à la guerre"
- ▼ tenue de route "sport" sur sol inégal
- ▼ direction et boîte "viriles"
- ▼ aussi étanche qu'une passoire
- ▼ un peu chère...



Laquelle choisir ?

Côté look, comme toujours, c'est affaire de goût. Si les puristes se tourneront vers une TR 2 "portes longues" (pas facile à dénicher !), les TR 2 et 3 sont également plus proches du dessin originel. Les TR 3A, à large calandre, sont toutefois plus prisées que ces deux dernières... et plus courantes ! A cela une raison bien simple : plus diffusées chez nous, ce sont celles qui ont marqué notre mémoire. Sans compter que ce fut aussi l'auto de notre Johnny national... Les TR 3B, réservées à l'origine pour le marché américain, proposent un ensemble moteur-boîte de TR 4 : à ne pas négliger... A noter toutefois que le 2,2 l était également proposé en option. Enfin, comme le précise judicieusement Xavier Rascagnères, *«à conseiller lors de l'achat : l'overdrive, sinon ce serait comme une rose sans parfum et les roues rayons qui élargissent les voies et donc confèrent à l'auto une meilleure tenue de route.»*

Où acheter ?

Dans tous les cas, privilégiez une auto saine et complète. Au besoin, faites-vous accompagner par un connaisseur. Et surtout, ne vous emballez pas : les TR 3 ne sont pas rares sur le marché...

Particuliers : il n'y a qu'à lire les petites annonces de la presse spécialisée et faire son choix... Les "A" sont les plus courantes et les prix demandés (et non de vente) correspondent à notre cote.

Professionnels : le choix est également très vaste. Le sérieux et la réputation du spécialiste (le bouche à oreille, il n'y a rien de tel !) feront toute la différence... Et fuyez les prix trop attractifs ! A prix sensiblement équivalent (même si c'est parfois plus cher), l'achat chez un professionnel est préférable que chez un particulier.

Ventes aux enchères : quelques exemples relevés sur le marché français en 1996 : TR 2 de 1955 en conduite à droite et restaurée pour 75 000 F à Fontainebleau le 26/05, TR 3A de 1958 en épave pour 12 000 F à Uzerche le 21/07, le même modèle de la même année mais restauré pour 65 000 F à Fontenay-le-Comte le 26/10 et TR 3A de 1960 de provenance américaine en épave pour 17 000 F à Provisy le 07/12. (rajoutez 10,854% de frais d'études à ces prix).

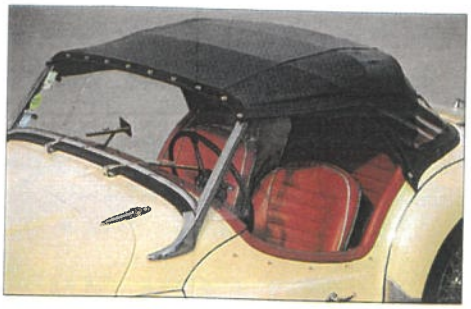


8

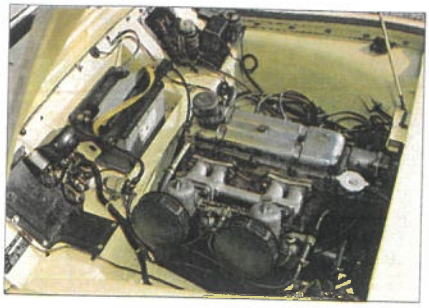


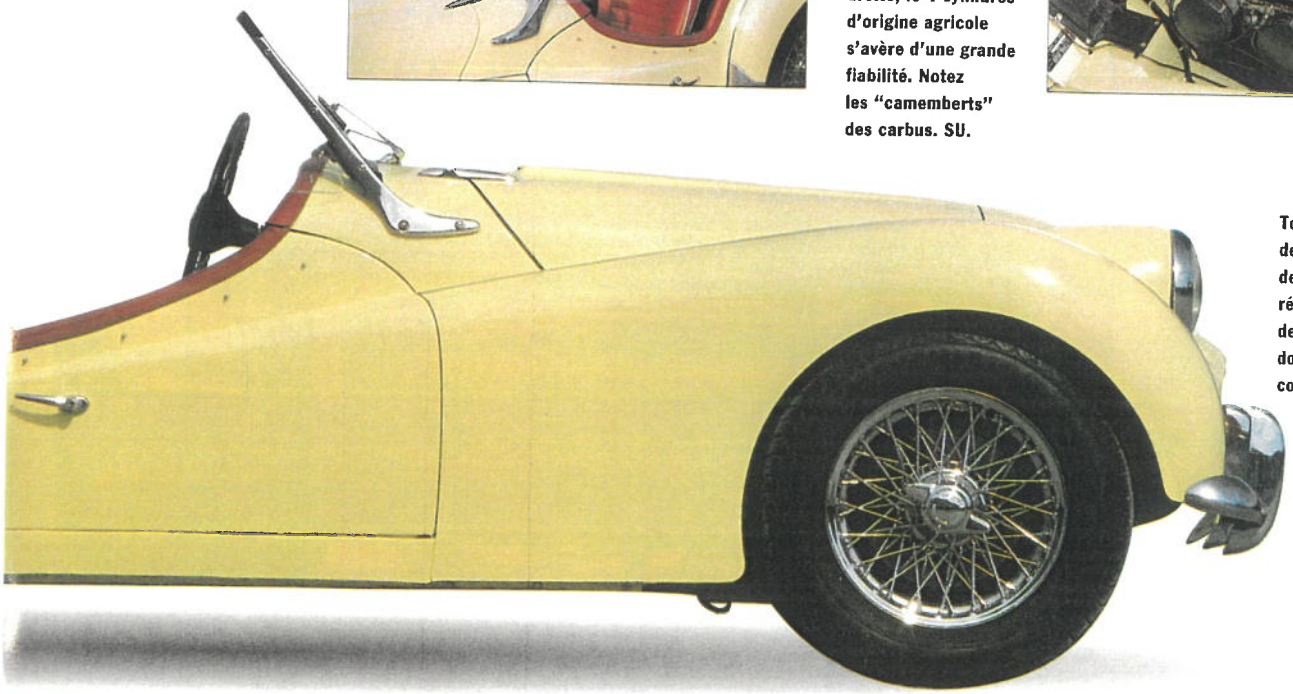
9


10



A gauche, la capote "en kit" à monter soi-même. Pour éviter le grand bain par temps de pluie, on peut ajouter des side-screen latéraux. A droite, le 4 cylindres d'origine agricole s'avère d'une grande fiabilité. Notez les "camemberts" des carbus. SU.





Tout l'attrait stylistique de la TR 3, due au crayon de Walter Belgrove, réside dans l'échancrure des portières, qui ne peuvent donc recevoir de vitres coulissantes.

PIÈCES DÉTACHÉES

● Disponibilité

Ph. Beuls résume parfaitement l'avis de tous nos propriétaires : *«Côté pièces mécanique et carrosserie on retrouve à peu près tout à des prix abordables»* et *«très rapidement»* ajoute Bernard Monroty. Seuls quelques accessoires sont plus difficiles à dénicher (levier de vitesses, mano de température d'eau...). De même, attention à la qualité des refabrications comme l'explique René Frances : *«les pièces de carrosserie ne sont pas toujours aux bonnes côtes, les caoutchoucs made in Taiwan ne tiennent pas le choc et méfiez-vous de la qualité des chromes des nouvelles pièces. C'est nul ! »*

● Interchangeabilité

Eléments de carrosseire spécifiques aux TR 2 et 3. Pour le reste, on peut s'amuser à retrouver quelques éléments sur d'autres anglaises (optiques idem aux Mini par exemple). A noter que pour les capuchons de rotules et la visserie, un de nos lecteurs s'approvisionne chez... Massey Ferguson !

● Prix de pièces T.T.C. (TR 3A)

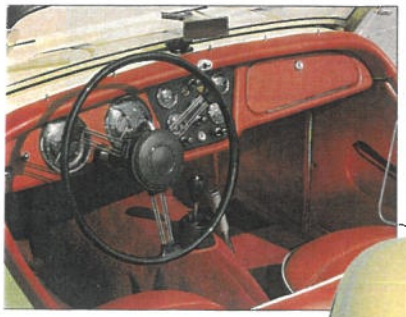
Aile AV 3 960,70 F - Aile AR 2 680,50 F - Capot moteur 11 024,91 F (polyester, 912,50 F) - Calandre 939,85 F - Pare-chocs AV 1 501,83 F - Butoir AV 362,50 F pièce - Butoir AR 327,29 F pièce - Pare-brise 867,63 F - Optique de phare 235,67 F pièce - Feu AR complet 251,67 F pièce - Moteur 1 991 cm³ éch. std. 20 893,96 F - 4 pistons 2 924,44 F - Pochettes joints (inf. et sup.) moteur 557,86 F - Culasse sans plomb éch. std. 4 577,47 F - Pompe à eau 508,90 F - Boîte (sans OVD) éch. std. 5 498,66 F - Maître-cylindre de frein 1 000,27 F - Etrier éch. std. 938,88 F - Disque 511,73 F - Cylindre de roue AR 205 F - Démarreur éch. std. 2 002,46 F ou 3 070 F (type "bomb") - Jantes 60 rayons 970,45 F pièce (peinte) ou 1 681,38 F pièce (chromée) - Capote 1 581,91 F - Tonneau-cover 1 086,09 F - Jeu de moquettes 1 451 F.

Moyenne de prix de pièces aimablement communiqués par les spécialistes Anglo Parts Belgium (tél. 00 32 15 42 37 83), Bastuck & Co (tél. 03 87 92 94 44), Belgium British car (tél. 00 32 10 68 99 40), Betaset (tél. 01 30 59 69 46), Car Bike (tél. 01 34 66 90 45), GB Auto Parts (tél. 00 44 12 42 22 47 77) et Motor Dream (tél. 01 30 80 20 30).





8 Arnaud de Beaucaron a parcouru *«des milliers de km»* au volant de sa TR 3A de 1961. Ici, lors du départ de la dernière Coupe des Alpes. **9** Expert automobile, René Frances achète en 1993 cette TR 3 de provenance américaine qu'il restaurera lui-même de A à Z, sauf la sellerie : *«je ne sais pas coudre !»* écrit-il. **10** La carrosserie entièrement nue vient de recevoir sa nouvelle teinte Powderblue. **11** Le châssis, dûment contrôlé et pourvu de l'ensemble mécanique refait entièrement. **12** Roulez jeunesse ! Du grand art... Toutes nos félicitations !





Ci-dessus, magnifique volant trois branches, instrumentation ultra complète, petit levier de vitesses... et frein à main côté droit ! Ci-contre, la bouille de batracien de la TR 3A : souriez, le petit oiseau va sortir...

ÉVOLUTION DES TR 2 & 3

1952 : prototype 20 TS (pour "Triumph Sports") avec roue de secours sur poupe. 2 088 cm³ Vanguard (extrapolé du 1 850 cm³ du tracteur Ferguson) ramené à 1 991 cm³ (83x92 mm, 75 ch, comp. 7:1) - **1953 :** à Genève, TR 2 à châssis modifié et arrière rallongé. Production en août. Grille de calandre en retrait, pare-brise démontable, suspension AV et train AR de Triumph Mayflower, 90 ch à 4 800 tr/mn (1 991 cm³, soupapes d'admission plus grosses, arbre à cames plus pointu, 2 SU H4, compression 8,5:1), + de 160 km/h. Overdrive Laycock de Normanville sur 4e (puis sur 2/3/4 dès n°TS6266) et roues fils en option - **1954 :** portes courtes (relevées au-dessus du bas de caisse). Tambours AR idem AV à l'automne. Hard-top de fibre de verre en option - **1955 :** en octobre, nouvelle TR 3. Grille de calandre "affleurante", 95 ch à 4 800 tr/mn (conduits d'admission larges, 2 SU H6), 175 km/h. Banquette AR en option - **1956 :** 100 ch à 5 000 tr/mn (nouvelle culasse) dès n°TS12606, nouveau pont. A l'automne, disques AV (1ère anglaise de série à en être équipée). Kit "GT" (poignées de portes ext. et hard top métal) - **1957 :** à l'été, TR 3A pour les USA. Large grille de calandre, phares moins proéminents, lettres "Triumph" à l'AV, poignées ext. de portes et malle, clignotants AR au-dessus de la trappe de roue de secours, nouveaux sièges - **1958 :** en janvier, TR 3A dispo. hors USA - **1959 :** à l'automne dès n°TS56377, nouveaux tambours AR. Moteur 2 138 cm³ (86x92 mm) en option - **1961 :** fin de production à l'automne - **1962 :** dès mars, TR 3B pour les USA ! Boîte 4 ent. synchro. de TR 4. OVD en option. 2 138 cm³ (100 ch) de TR 4 sur série TCF. Fin de production en octobre.

Production

TR 2 : 8 628 exemplaires. N° de série de TS1 à TS8636 - **TR 3 :** 13 377 ex. De TS8637 à TS13045 (tambours AV) et TS13046 à TS22013 (disques AV) - **TR 3A :** 58 236 ex.. De TS22014 à TS82346 - **TR 3B :** 530 ex. (1 991 cm³) et 2 801 ex. (2 138 cm³). De TSF1 à TSF530 (1 991 cm³) et TCF1 à TCF2804 (2 138 cm³). **Autres :** 22 coupés TR 2 Francorchamps (toit fixe, vitres montantes) par l'importateur belge Triumph, Impéria, de 1954 à 1955 ; env. 300 coupés Triumph Italia (dessin Michelotti, carrosserie Vignale) entre 1959 et 1963 ; 276 roadsters Swallow-Doretti de 1953 à 1955 ; env. 300 coaches Peerless (tout alu, châssis tubulaire) de 1958 à 1960 puis Warwick (idem sauf carrosserie polyester) de 1961 à 1962.





13 La *«base de restauration»* "choucroutée" et de provenance américaine de Benoît Delattre : une TR 3 de 1955 à moteur 2,2 l. 14 Pour 40 000 F, Tony Leildé acquiert en 1996 chez un "pro" (le même que Michel Robert !) une TR 3B TCF à moteur de TR 4 (ici en cours de restauration). De provenance américaine, l'auto est bien fatiguée... Coût total après restauration complète : 84 600 F.



Ci-dessus, l'originale trappe de roue de secours. Tout comme le capot moteur, elle s'ouvre à l'aide d'une clé à section carrée (voir photo propriétaire, p. 92).



Autre option "indispensable" avec l'overdrive, les roues à rayons, très "vintage".



BIBLIOGRAPHIE

Exclusivement en anglais...
Généralités :
Triumph by name, Triumph by nature, Bill Piggott, Dolton Watson Fine Books, 375 F - *Illustrated Triumph buyer's guide*, Richard Newton, Motorbooks international, 138 F (guide d'achat) - **Compilation d'articles d'époque :** *Triumph TR 2 & TR 3, 1952-1961 Gold Portfolio*, Brookland books, 165 F - **Technique/restauration :** *Triumph TR 2 & TR 3, Spare catalogue*, Triumph motor company, 200 F (catalogue de pièces détachées).

Ouvrages disponibles par correspondance à la Boutique du collectionneur, BP 202, 77303 Fontainebleau Cedex, tél. 01 60 72 01 05, fax 01 60 72 34 07.

CONCLUSION

Rustiques et complètement dépassées, les TR 2 et 3 n'ont cependant rien perdu de leur attrait : comme dans les années 50, à 120 km/h au ras du bitume, vous avez la certitude de frôler le mur du son ! Si vous avez l'âme d'un héros, comptez de 80 000 F à 140 000 F à l'achat puis quelques centimes pour l'entretien. En dessous de cette somme, faites-vous copain avec un carrossier-tôlier et prévoyez un jeu de clés anglaises, quelques revues techniques et du café chaud : vous avez alors un an pour remonter votre Meccano géant. Frais annexes : une veste en mouton retourné, une paire de Climax, un bonnet de laine (ou une casquette en tweed selon votre rang social), une paire de gants, une écharpe et des pastilles pour la gorge. Après 5 000 km, quelques séances de kinésithérapie ne seront pas superflues. Bref, si vous appréciez l'authenticité et l'aventure, cette auto est taillée pour vous. Dans le cas contraire, relisez notre précédent Vrai prix (la... DS !) qui vous proposait l'antithèse.

Nos remerciements à Philippe Chudy pour le prêt de sa splendide TR 3 ainsi qu'au Nord Triumph Club (tél. 03 27 36 52 19) pour son efficacité.





15 Depuis 1988, Ph. Beuls revit des souvenirs d'enfance en participant à des rallyes historiques au volant de sa TR 3A de 1959. Notez les side-screen et le hard-top.

16 Stephan Bectran-Prats compte débourser 55 000 F pour restaurer partiellement sa TR 3A de 1959 *«avec option chauffage»* achetée 50 000 F. Un budget qui semble tout à fait réaliste.