

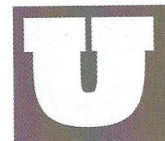
ELÉGANTE

& REMUANTE



Texte Stéphane Schlesinger | Photos Laurent Duchène

En quelque sorte, la TR4 est une TR3 parée d'une robe moderne et d'équipements de confort. Mais qu'on ne s'y trompe pas : la belle reste rude et demande une certaine poigne. Mais quoi de mieux pour profiter de la vie entre deux radars ?



ne voiture d'hommes. C'est ce qu'on dit de la TR4. Comme si la femme n'était qu'un être chétif, tout juste capable de conduire des citadines à direction assistée... C'est oublier un peu vite Michèle Mouton, vice-championne du monde des rallyes en 1982, ou encore Jutta Kleinschmidt vainqueur du Paris-Dakar 2001. Pas exactement des épreuves pour larves neurasthéniques ! Alors oui, la Triumph est réputée pour sa conduite rude, un drôle de paradoxe car elle est censée se montrer bien plus civilisée que la TR3 à laquelle elle succède. De celle-ci elle ne diffère guère tech-

niement que par sa direction à crémaillère, sa boîte entièrement synchronisée et ses voies élargies. Pour le reste, de la suspension aux freins (à disques) en passant par le moteur Standard, un brave 4-cylindres 2,2 l culbuté, rien ne change vraiment, alors que la ligne signée Michelotti suggère exactement le contraire. La TR3 se posait en XK120 du pauvre ? La 4 adopte une carrosserie ponton anguleuse, arborant de discrets ailerons à l'arrière, suivant une mode américaine finissante. Seuls les projecteurs refusant de s'intégrer totalement à la calandre, préférant imprimer deux jolis bossages au bout du capot, se veulent un clin d'œil à la 3. En tout cas, l'ensemble a du caractère, de l'agressivité même, et un soupçon d'élégance. Le designer italien, déjà auteur des lignes de la plus petite Herald, a travaillé vite et bien. Il faut dire qu'il avait déjà produit deux prototypes pour Triumph, la Dream Car en 1957 et la Zest en 1958, qui annonce très nettement la TR4. Le tout en modérant ses exigences financières, un point crucial pour Alick Dick (le pauvre, il n'était pas gâté par son nom – je vous laisse le soin de traduire), le jeune patron de la Standard Motor Company à laquelle appartient Triumph, en 1956 quand il commence à réfléchir à une TR3 de luxe. Ses finances ne sont en effet pas au beau fixe, les berlines Standard ne réalisant que des volumes à peine supérieurs à



Premier prototype de la future TR4, la Zest de 1958 reprenait un châssis de TR3A, plus étroit.

ceux des tracteurs de la même marque. Accessoirement, le moteur Vanguard, équipant les véhicules de tourisme du groupe, dont les Triumph TR, a initialement été conçu pour équiper le tracteur TE20 de Ferguson-Brown. Bref, les finances manquent, et Dick, après avoir fusionné Standard et Triumph, ne peut éviter le rachat par Leyland Motors en 1960, lequel restreint encore les

budgets. Impossible donc de doter la future TR4 du prometteur moteur double arbre Sabrina utilisé en compétition par les TR3. Un prototype a bien reçu ce bloc en 1960, ainsi qu'une carrosserie très proche de celle de la TR4 finale, mais la mise au point s'annonçait trop onéreuse pour Leyland. Résultat, c'est une TR4 très conservatrice techniquement qui est présentée en août 1961.



Pas très sportive, la Triumph TR4 participa néanmoins à quelques rallyes.

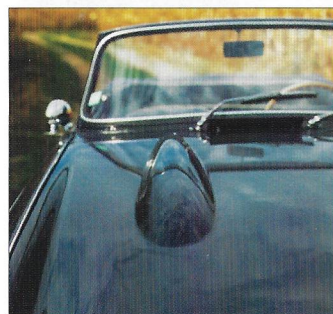


la Triumph TR4 adopte une carrosserie ponton anguleuse, arborant de discrets ailerons à l'arrière, suivant une mode américaine finissante.



la Triumph TR4 est réputée pour sa conduite rude, un drôle de paradoxe car elle est censée se montrer bien plus civilisée que la TR3 à laquelle elle succède.

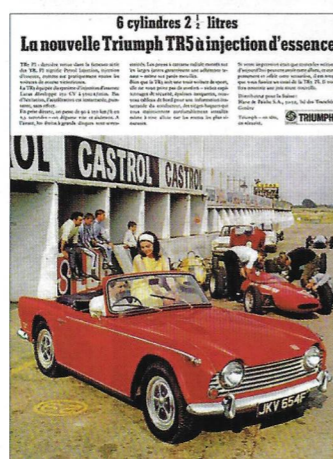
Au volant



Pourtant, elle est très bien accueillie car elle présente des avancées attendues depuis longtemps, comme les vitres descendantes et le ventilateur d'habitacle. Le marché aspire à de la facilité d'usage! Pour le reste, on note vite que la TR4 n'est pas plus performante que la 3, ni même franchement plus confortable. Elle se révèle surtout plus facile à conduire grâce à sa direction bien plus légère et sa boîte très agréable à manier. Le magazine anglais Autocar mesure sa vitesse de pointe à 167,4 km/h, une très bonne valeur (songez qu'une DS19 plafonnait à 153 km/h selon le même magazine), et atteignait les 96 km/h en 10,9 s, contre 13,7 s à une MGA. Vendue à un prix attrayant (merci les éléments mécaniques éprouvés), elle remporte un joli succès. Seulement, en 1962, la MGB apparaît. Tout aussi performante, elle est bien plus moderne avec



sa structure monocoque et offre un réel confort, permettant de voyager loin sans bobos. Ça, la Triumph en est incapable tant elle rue sur les aspérités! Piqués au vif, les ingénieurs emmenés par Harry Webster décident d'adapter le train arrière indépendant de la grande berline 2000 à leur cabriolet, et c'est ainsi qu'en 1965 apparaît la TR4A IRS (pour Independent Rear Suspension), préservant miraculeusement les vertèbres des passagers ainsi que la tenue de route sur chaussée rugueuse. Elle se signale aussi par



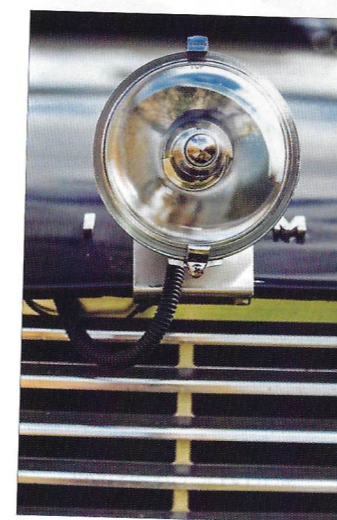
6 cylindres 2,1 litres
La nouvelle Triumph TR5 à injection d'essence

une nouvelle grille de calandre et un tableau de bord en bois, tandis que nantis de nouveaux carburateurs, son moteur gagne quelques chevaux. Seulement, les Américains, contrairement à ce qu'ils ont fait en 1776, rejettent l'indépendance, de la suspension arrière bien sûr, de sorte qu'on doit en catastrophe leur proposer une TR4A à essieu arrière rigide... Le roadster anglais deviendra TR5 en 1967, en adoptant le 6-cylindres de la 2500 mais sans guère changer sa robe, il est vrai très appréciée.



Très aimablement prêtée par Gonzague Ruchaud, de chez Eleven Cars, notre TR4 est une A américaine de 1966, donc dotée du redouté essieu rigide. En m'installant à bord, je suis très agréablement surpris par l'excellente position de conduite. Ensuite, la planche de bord en bois comporte une instrumentation aussi complète qu'agréable à l'œil: les cadrans Jaeger cerclés de chrome sont très réussis. L'auto démarre d'un coup, et dans le bruit grave du moteur, j'entame les manœuvres pour quitter le parking. Tiens, mais c'est vrai que la

direction est légère... Et cette commande de boîte, un régal! En somme, la prise en main de cette sportive réputée "virile" se fait tout en douceur... Le bloc Standard se montre très souple et vigoureux, du moins jusqu'à 4000 tr/min, ce qui n'est pas un souci car pour une auto de cette époque, la 4^e tire assez long: 32 km/h pour 1000 tr/min. Donc à 4000, on est presque à 130 km/h, ce qui est largement suffisant tant pour la durée de vie du permis de conduire... et que la tenue de route. Celle-ci est en effet fonction de l'état de la chaussée. Tant que la route est lisse, tout va bien, l'auto étant bien équilibrée. Autrement, on sent le manque de rigidité du châssis et surtout, l'essieu rigide administre des coups de raquette assez violents, nuisibles au maintien de la trajectoire. Ce n'est pas une légende. Quant au freinage, s'il se montre plutôt faible, il reste dans la norme pour une auto des sixties. En tout cas, on fait le plein de sensations sans se traîner, le tout dans une anglaise bourrée de charme et très prodigue en sensations. Mieux, sa mécanique est robuste, facile à entretenir comme à préparer, et toutes les pièces se trouvent en neuf à prix intéressant. Cerise sur le pudding, la TR4 est éligible au Tour Auto, voire aux Dix mille Tours du Castellet. Pas étonnant que la cote soit en hausse.



Accessoire de rallyeman, le phare cyclope facilite les épreuves de nuit.



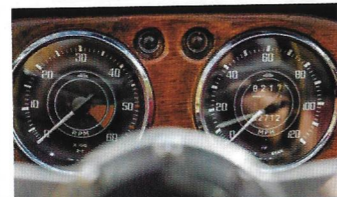
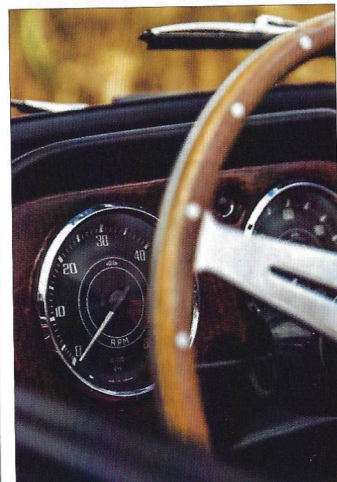
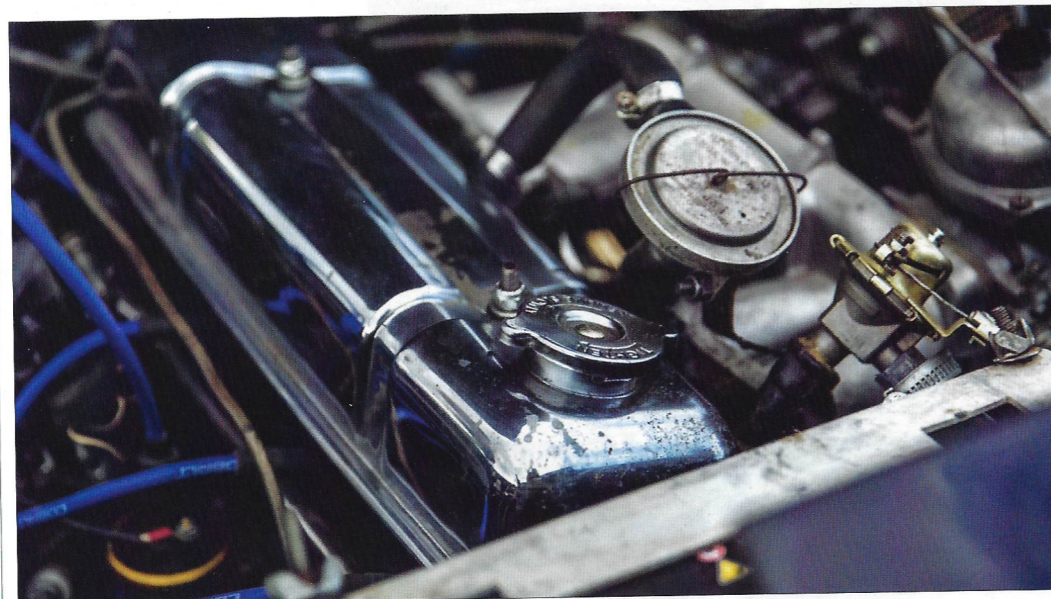


On fait le plein de sensations sans se traîner, le tout dans une anglaise bourrée de charme et très prodigue en sensations.

Caractéristiques

Triumph TR4A
1965-1967

- Moteur : 4 cylindres en ligne, longitudinal avant
- Cylindrée : 2 138 cm³
- Couple maxi : 18,3 mKg à 3 000 tr/mn
- Puissance maxi : 105 ch à 4 700 tr/mn
- Alimentation : 2 carburateurs Zenith-Stromberg
- Transmission : roues arrière motrices, boîte mécanique à 4 rapports (overdrive en option).
- Suspension : doubles triangles, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques (AV), essieu rigide, ressort semi-elliptiques amortisseurs télescopiques (AR).
- Direction : crémaillère
- Freinage : disques (AV), tambours (AR)
- Dimensions L x l x h : 3,96 m x 1,46 m x 1,27 m
- Poids : 991 kg
- Pneumatiques (AV/AR) : 5,90 x 15
- Vitesse maxi : 175 km/h (constructeur)
- 0 à 100 km/h : 11 secondes (constructeur)
- Production totale : 68 718 exemplaires dont 28 465 TR4A
- Cote : 25 - 40 000 €



Merci à Eleven Cars pour le prêt de la magnifique TR4 de ce sujet. Totalement restaurée et fonctionnant à merveille, elle est à vendre.
www.eleven-cars.com



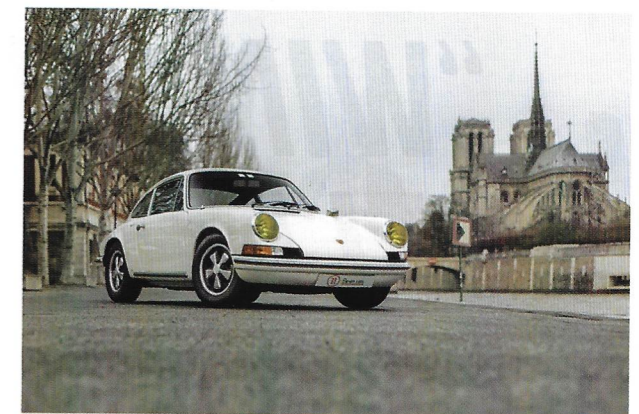
Eleven cars

www.eleven-cars.com

Achat – Vente - Conseil



Austin Healey 3000 BT7 Mk1 - 1961



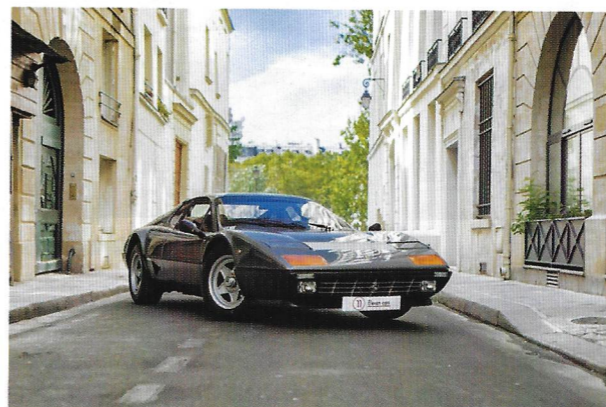
Porsche 911 2.4T - 1972



Lancia Fulvia 1600 HF S2 - 1972



Triumph TR4 A - 1966



Ferrari BB 512i - 1984



Jensen Interceptor III Cabriolet - 1975

24 rue Tournefort – 75005 Paris
Tel : 01 56 79 84 11
contact@eleven-cars.com