

2026



Les TRIUMPH TR2 & TR3

HISTOIRE D'UN SUCCES INDUSTRIEL





Table des matières

Histoire d'un mythe : les Triumph TR2 et TR3	2
De la naissance à la gloire	2
Sir John Black.....	3
Ken Richardson	5
Walter Belgrave (Source Giancarlo Cavallini www.TriumphInItaly.it)	8
Le projet TRX	11
Naissance du mythe,	11
La Triumph 20 TS ou TR1	12
La Triumph TR2	14
La Triumph TR3	17
Caractéristiques[.....	19
TR3A (1957–1962)	19
TR3B (1962)	20
Spécial TR3	23
TR3 Beta.....	23
Evolution des modifications sur la TR2	25
Evolution des modifications sur la TR-3	27
Evolution des modifications de la TR3A	29
Evolution des modifications de la TR3B	31
Options disponibles :	31
Couleurs et codes Couleurs	34
Continental Touring Kit	39



Histoire d'un mythe : les Triumph TR2 et TR3

Comment entamer le récit de ce petit roadster, véhicule emblématique dont la légende s'est tissée au fil du temps. Son histoire est si foisonnante qu'il convient, avant d'ouvrir la saga, de s'attarder sur la philosophie qui l'a vu naître. Au sortir de la guerre, les jeunes gens revenus d'Europe et d'Asie portaient en eux le besoin de se libérer du poids des cinq années de barbarie traversées sur les différents fronts. Quoi de plus exaltant, alors, que de s'affronter dans des duels fraternels, sur des circuits où la passion et l'audace se disputaient la victoire.

À cette époque, l'on transformait de vieilles Ford ou Chevrolet en Hot road, bricolés avec ferveur dans l'intimité des garages. C'était l'ère de la fureur de vivre, celle des héros de l'écran comme James Dean, ou des légendes des circuit telles que Moss, Mac Laren, et Shelby. Les constructeurs, attentifs à l'esprit de leur temps, proposèrent des petits roadsters, plus ou moins réussis, conçus pour silloner les routes en semaine et défier les circuits le week-end. On partait par la route, on courait, puis l'on rentrait, toujours par la route, telle était la philosophie de cette époque insouciante et vibrante.

C'est alors que naquirent les XK120, AC Bristol, Corvette C1 et tant d'autres que le temps n'a pas effacées. Et Triumph ? Triumph, à ce moment-là, n'avait rien à offrir. Captain Black, rongé par la frustration, voyait son vieil adversaire William Lyons prendre l'avantage. C'est là, dans cette rivalité et cette soif de dépassement, que débute notre saga...

De la naissance à la gloire

On ne peut parler de la saga TR sans en présenter les acteurs. Par où commencer si ce n'est par Sir John Black celui à l'initiative de la saga TR, nombreux sont écrits sur le sujet, alors je vais essayer de vous raconter cette histoire à ma manière, avec humour et ce flegme typiquement Britannique que j'affectionne tant.

Mes sources seront diverses et souvent commentées, je ne les citerai pas toutes mais les plus importantes sont l'histoire de la standard Triumph par les employés de standard « l'annuaire standard des œuvres de Triumph » vous trouverez ci-joint le lien du site, ce site est particulièrement riche en souvenirs des salariés de Standard Triumph et une mine d'information <http://www.triumphworks.co.uk/>. Différents sites tel le TRREGISTER, le site de Gérard Guiot, Wikipédia, les livres de Bill Pigott et autres sources que je citerai au fur et mesure.



Sir John Black

Black, Sir John Paul (1895–1965), constructeur de véhicules automobiles, est né le 10 février 1895 à Kingston upon Thames. Black a été éduqué localement et a étudié le droit, ce qui lui a révélé une aptitude à prendre des décisions claires, développée davantage pendant la Première Guerre mondiale, durant laquelle il a atteint le grade de capitaine. En 1919, Black a été recruté par la marque automobile Hillman à Coventry. Il est rapidement devenu codirecteur général, aux côtés de Spencer Wilks. Leur succès a conduit à l'acquisition de Hillman's par Rootes Ltd, un déménagement qui a conduit les deux à démissionner en 1929.



Black a rejoint la Standard Motor Company la même année, à l'invitation de son fondateur, Reginald Maudslay. La marque traversait une situation financière critique et Black, devenu directeur général en 1930, entreprit de restaurer la situation de l'entreprise. Il a mis fin à la fabrication coûteuse en interne de composants et a commencé à introduire des techniques de production de masse. Black fit également appel à Edward Grinham de Humber comme ingénieur en chef ; il a su interpréter les idées de Black pour des modèles élégants et à prix compétitifs, notamment dans la série Flying Standard. En 1939, la production totale de voitures atteignait 50 000 unités par an, faisant de Standard Coventry le plus grand constructeur automobile de Coventry et offrant à la marque une place dans la ligue des « Big Six » des principaux producteurs britanniques. Bien que Black ne soit officiellement devenu directeur général qu'à la mort de Maudslay en décembre 1934, il était en fait aux commandes dès le départ.

En 1936, Standard fut invité à rejoindre le projet de réarmement « fantôme » du gouvernement Baldwin, auquel Black participa avec enthousiasme. Il prit la direction de deux usines « ombres » de moteurs aéronautiques, dont la seconde, à Banner Lane, était la plus grande de Coventry. Black succéda également à Lord Austin, en 1940, à la présidence du comité mixte « fantôme » supervisant les moteurs d'avion. La contribution substantielle de Standard à l'effort de guerre s'est élevée à 20 000 moteurs Bristol Hercules, 54 000 carburateurs aérodynamiques, 417 000 cylindres, 1 066 chasseurs-bombardiers Mosquito De Havilland (14 % du total construit) et de nombreux avions d'entraînement Oxford. Black a été récompensé par un titre de chevalier en 1943.

Black était assez perspicace pour reconnaître que Standard pouvait bénéficier de ses activités de guerre. Il a négocié avec succès avec les autorités la prise de contrôle des deux usines « ombres » de moteurs aéronautiques. L'installation de Banner Lane offrait un lieu idéal pour la production de tracteurs, Black réussissant sa tentative de rejoindre Harry Ferguson pour la fourniture de ses moteurs. L'autre composante de la stratégie de Black d'après-guerre était la voiture Vanguard, qui fut un contributeur majeur à la



Les TRIUMPH TR2 & TR3

stratégie « export or die » du gouvernement Attlee entre 1949 et 1951. Mais, à mesure que la concurrence étrangère s'intensifiait, les limites du Vanguard dans les conditions internationales ont entraîné une baisse des ventes. Black a orienté Standard dans une autre direction lorsque, en 1944, à sa suggestion, la Triumph Motor Company, en faillite, a été acquise. Cherchant une image plus glamour en accord avec sa personnalité, Black a été à l'origine du développement de la gamme de voitures de sport TR, bien qu'il ait quitté Standard avant son succès. À bien des égards, Black perdit son sens après 1945. Avant la guerre, il avait adopté une position vigoureuse anti-syndicale, mais après la guerre, il a complètement inversé sa politique du travail en payant des salaires plus élevés que la norme à Coventry et en donnant plus d'influence aux délégués syndicaux. L'issue inévitable affecta négativement la position concurrentielle et les bénéfices de Standard — l'année précédente de la démission de Black, les bénéfices par unité étaient tombés à 13 £, soit moins d'un tiers du montant gagné par Ford à Dagenham.

En fait, c'est la division tracteurs qui a soutenu Standard-Triumph. En 1948, plus de tracteurs étaient produits que de voitures et, au début des années 1950, environ 70 % des bénéfices provenaient de Banner Lane.

Mais tout n'allait pas bien entre Black et Ferguson ; Black a ressenti du ressentiment envers la relégation de Standard-Triumph à Standard-Triumph au rang de sous-traitant plutôt que de considérer la marque comme un partenaire égal. Au cœur des querelles se trouvait la jalouse de Black face aux énormes récompenses personnelles que Ferguson apportait. Ce dernier tenta de rétablir l'équilibre en offrant à Black certaines parts de sa société, mais retira sa proposition lorsque Black insista pour une participation de 50 %.

Les décisions de Black devinrent de plus en plus discutables et il perdit finalement la confiance du conseil d'administration de Standard-Triumph. Black laissa Fisher et Ludlow, les principaux fournisseurs de carrosseries de sa société, tomber entre les mains de la British Motor Corporation. Ensuite, après que le conseil d'administration a accepté que le contrat du tracteur ne serait pas renouvelé suite à la fusion surprise de Ferguson avec la société canadienne Massey-Harris, Black a conclu un accord de douze ans avec la nouvelle organisation Massey-Ferguson.

À Noël 1953, Black devint président de Standard-Triumph, mais sa position était loin d'être assurée. Après qu'il eut menacé de licencier le vénéré Grinham, le conseil d'administration utilisa l'excuse d'un accident dans lequel Black était impliqué en tant que passager dans un prototype de Swallow Doretti comme excuse publique commode pour forcer sa démission.

En dehors de son travail, Black menait une vie de playboy, étant un golfeur, un yachtman et un skieur passionné. Dans les années 1930, il a ordonné la construction d'un



bungalow de luxe de l'entreprise à Harlech Bay, au Pays de Galles, dans le cadre de son accord de démission. Il acheta une ferme voisine et y prit sa retraite pour élever des moutons et du bétail. Il s'est marié deux fois, d'abord en 1921, avec Margaret Verena (Daisy) Hillman (1887–1978), fille de William Hillman, propriétaire de la Hillman Company. Ce mariage fut dissous après le départ de sa femme et, le 25 juin 1943, il se remaria avec Alicia Joan Pears (1912–2002), fille de James Henry Linton, évêque en Perse et plus tard recteur de Handsworth. Cette seconde union donna naissance à trois fils.

Black mourut subitement la veille de Noël 1965 à l'hôpital royal de Cheadle dans le Cheshire. Un service commémoratif à la cathédrale de Coventry a été bien fréquenté par des industriels et des ouvriers de l'atelier. Bien qu'il fût réputé être le deuxième cadre le mieux payé de l'industrie automobile lors de sa démission, Black ne laissa que 33 825 £, une somme qui reflétait son style de vie coloré et extravagant.

Ken Richardson

Ken Richardson était un pilote britannique de course et d'essai / développement originaire d'Angleterre qui a participé à une course du Championnat du monde de Formule 1.

Richardson a commencé comme ingénieur chez British Racing Motors, avant de devenir le principal pilote de développement du projet BRM V16 au début des années 1950.



L'équipe l'a engagé pour piloter une BRM 15, équipée du moteur V16, lors du Grand Prix d'Italie 1951. Il a qualifié la voiture 10e, mais n'a pas été autorisé à prendre le départ lorsqu'il a été révélé qu'il ne possédait pas la licence de course correcte en raison de son manque d'expérience. Il n'a pas tenté de participer à une course de Formule 1 du Championnat du Monde.

En 1949, Guy Anthony Vandervell commanda une Ferrari Tipo 125 Grand Prix destinée à être utilisée en préparation de la future BRM. La Tipo 125 livrée initialement était équipée d'un V12 suralimenté de 1,5 litre et a été pilotée par Raymond Mays et Ken Richardson lors de la course International Trophy cette année-là. La voiture portait la « Thinwall Special », nommée d'après la société de roulements de Vandervell. La voiture s'est avérée difficile et a été accidentée par Richardson. Vandervell a rendu la voiture à Ferrari et a reçu une deuxième Tipo 125.

Il a également participé au Grand Prix de Grande-Bretagne cette année-là. Partageant la Ferrari avec Mays, ils ont abandonné au 81e tour sur 100.

En 1950, il est parti en tant que pilote réserve au Grand Prix d'Espagne, mais ses services n'ont pas été requis. Peter Walker a abandonné au 5e tour à cause d'une fuite

d'huile dans la boîte de vitesses et Reg Parnell a démarré lentement, a dépassé 17 voitures au premier tour et a abandonné au deuxième lorsque l'arbre de transmission du compresseur a cédé.

En 1951, il fut invité à remplacer Walker lors du Grand Prix d'Italie. Il a qualifié le BRM P15 V16 à la dixième place mais n'a pas été autorisé à prendre le départ lorsqu'il a été révélé qu'il ne possédait pas la licence de course correcte. Hans Stuck a été appelé en remplaçant tardif.

Cependant, en raison de nombreux problèmes, les voitures n'ont pas eu de roulement soutenu à haute vitesse avant le matin de la course, lorsqu'on a découvert que les boîtes de vitesses surchauffaient et risquaient de se bloquer. La décision a été prise de retirer les voitures pour protéger les conducteurs.



Les règles de la F1 furent modifiées à la fin de 1951 et ce fut fini pour la BRM v16, alors qu'elle devenait compétitive. Richardson fut ensuite engagé en 1952 par Sir John Black – qui dirigeait la société Standard Triumph dans l'après-guerre – pour développer le prototype « Triumph Sports 20 TS » afin de fabriquer une véritable voiture de sport ; C'est ainsi que le TR2 est né.

Richardson l'a développée à partir de ce qu'il a d'abord décrit comme « la voiture la plus affreuse que j'aie jamais conduite de ma vie ; c'est un piège mortel », dans une voiture de sport très utilisable.



En mai 1953, il en conduisit un, équipé d'un moteur standard, à une vitesse moyenne de 124 889 miles ou 200,94 km par heure sur l'autoroute de Jabbeke. À l'époque, une vitesse incroyable pour une voiture de production en série avec une cylindrée de 2000 cm³. La TR2 était non

seulement aussi rapide que sa rivale, l'Austin Healey, mais aussi moins chère à l'achat et plus économique à l'usage ; une consommation moyenne de 32 mpg ou 6,9 litres par 100 km avec un moteur 2 litres reste encore aujourd'hui un modèle économique.

Le belliqueux Black a été évincé lors d'une bagarre en salle de réunion, également en 1954. La gamme TR, en revanche, s'est révélée assez vénérable. Le TR2 est devenu le



Les TRIUMPH TR2 & TR3

TR3 en 1956 après 8 628 exemplaires vendus, beaucoup aux États-Unis, et son esprit robuste et artisanal a survécu jusqu'à la construction du dernier TR6, 20 ans plus tard. En mai 1954, Maurice Gatsonides et Ken Richardson ont piloté conjointement une TR2 jusqu'à la 27e place au classement général lors de la Mille Miglia. Un département de compétition fut créé à la hâte, avec la première apparition de l'équipe officielle au Rallye alpin à peine huit semaines plus tard. Bien que la société n'ait aucune expérience de la préparation des rallyes ou d'événements internationaux, la direction a engagé Maurice Gatsonides (vainqueur du Rallye de Monte-Carlo) et Ken Richardson, déjà dans l'équipe, pour diriger le projet.

Les premiers événements officiels en 1954 furent le Rallye alpin et la course Tourist Trophy à Dundrod en Irlande du Nord. La fiabilité et l'avantage concurrentiel de la TR2 étaient évidents lors de ces événements. Lors de leur premier rallye alpin, trois TR2 ont remporté le prix par équipe et pratiquement toutes les autres distinctions de leur catégorie qui leur étaient offertes. Lors de la course Tourist Trophy à Dundrod, six TR2 ont pris le départ (une voiture officielle et un soutien officiel pour les cinq autres). Les six terminaient, et les deux équipes de trois remportaient les premier et deuxième prix par équipe.

En 1955, il a couru au Mans au volant d'une Triumph TR2 avec Bert Hadley, terminant 15e au général.

La performance la plus impressionnante des premiers TR fut probablement lors du Rallye alpin de 1956. Comme Autocar l'a décrit plus tard cette année-là, « Six voitures ont été engagées. Ils ont remporté cinq « Coupes des Alps », terminé cinq premiers de leur catégorie et remporté le prix par équipe constructeur. Les voitures avaient balayé presque tous les prix qui leur étaient ouverts. » Malheureusement, la voiture Richardson/Heathcote a dû abandonner lorsqu'une roue arrière s'est détachée, sinon l'équipe TR aurait pu marquer six Coupes des Alpes.

Les modèles TR3S furent les premiers à utiliser les célèbres moteurs Sabrina à double arbre à cames au Mans en 1959. Les voitures ont été démontées après la course, et les châssis ont été modifiés pour s'adapter aux modèles TRS courus en 1960 et 1961, année où ils ont remporté le prix par équipe pour Ken.

En janvier 1962, Richardson a été embauché par TVR. Désabusé par la prise de contrôle par Leyland, la première mission de Richardson fut d'envoyer trois voitures en course de 12 heures de Sebring en mars 1962. Les voitures étaient des Mk11A légères avec des capots de style MkIII et des moteurs MGA de 1588cc. Une panne d'essieu et une panne de moteur en ont éliminé deux et la voiture survivante, co-pilotée par la future star américaine Mark Donohue, n'a pu obtenir que la 25e place au général et la huitième place de sa catégorie. Leur programme de courses extravagant, incluant Le Mans et le Rallye des Tulipes, n'a pas donné de résultats ni d'augmentation des ventes, et TVR Cars



Ltd a fait faillite en octobre de la même année.

Il a continué à conduire jusqu'à la fin des années 1960.

Walter Belgrave (Source Giancarlo Cavallini

www.TriumphInItaly.it)



Donald Healey aurait déclaré qu'il était le premier véritable designer Britannique. Né à Liverpool, où il a fréquenté le Liverpool College of Art, Walter Belgrave s'est installé en 1927 à Coventry où il a été embauché par Triumph, après quelques années d'apprentissage, d'abord à l'atelier de carrosserie « J. Blake and Co. » à Liverpool, puis chez « Windovers » à Londres, où il a exercé à la fois la conception et la modélisation de carrosseries.

En 1931, Belgrave quitta le département expérimental, où il avait passé sa première période chez Triumph, au département de stylisme, nouvellement conçu par Triumph comme une fonction autonome et dirigé par Frank Warner ; Frank demanda à Belgrave de rejoindre le nouveau bureau, impressionné par les compétences du jeune Belgrave à créer des modèles en trois dimensions.

« Frank Warner m'a choisi pour rejoindre le département de design. Ils me voulaient parce qu'honnêtement, il n'y avait personne au bureau capable de créer un projet en entier, ni de représenter les dessins ou de construire une maquette à l'échelle ». Lorsque Warner quitta Triumph en 1935 pour rejoindre la SS, Belgrave fut nommé chef du bureau, c'est cette période qui vit la diffusion de nouvelles tendances stylistiques inspirées par l'Art déco et la naissance des premières idées aérodynamiques dans la conception des carrosseries, donnant naissance au style appelé « compagnie aérienne » ou « streamline ».

Les Triumph « Flow-Free » des années trente sont les meilleurs exemples britanniques du style « streamline » non pas parce qu'elles se vendaient bien, ni parce qu'elles étaient les premières, mais parce qu'elles étaient conçues avec la plus grande compétence et harmonie. Au cours de ces années, le nom de Belgrave commença à être connu et sa renommée ainsi que sa réputation s'établirent. Et cela ne pouvait pas être différent, étant donné qu'il était un véritable innovateur. Jusqu'à ce moment, les carrosseries



Les TRIUMPH TR2 & TR3

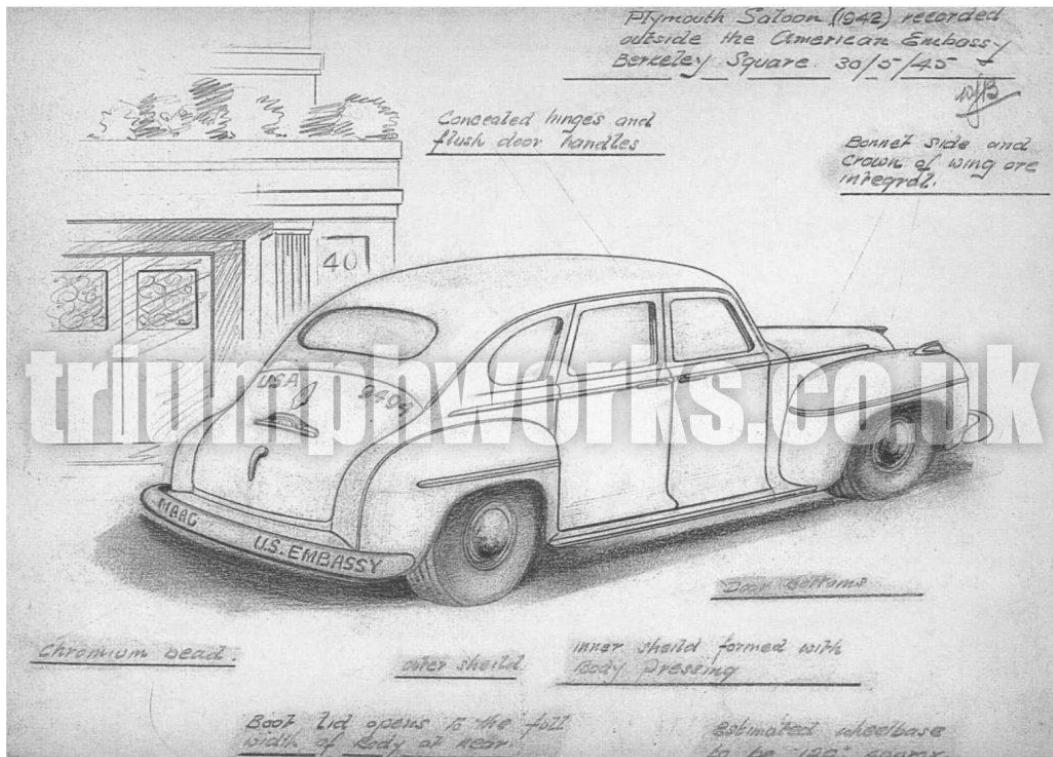
étaient conçues à l'aide de projections orthographiques qui définissaient les vues latérales, avant et arrière de la carrosserie. Belgrove fut le premier designer britannique à modéliser la carrosserie en trois dimensions, utilisant de l'argile.

Donald Healey a défini Belgrove comme « le premier véritable designer britannique ».

Belgrove, après tant d'années, se souvient très bien qu'un matin, Sir Black entra dans son bureau et, sans trop y réfléchir, lui dit :

« Belgrove, la plus belle voiture yankee est la Plymouth et le meilleur endroit pour en étudier une, c'est devant l'ambassade américaine à Londres ! Je te suggère d'aller à Grosvenor Square. L'endroit grouille de véhicules d'ambassade... Reviens seulement quand tu auras tout ce que tu veux, et ne te fais pas tirer dessus. »

Belgrove emporta avec lui un bloc-notes, un appareil photo et sa femme, et partit avec sa petite Standard 8HP pour Londres afin de comprendre les secrets de ces grandes voitures américaines qui fascinaient tant son patron.



L'illustration de Walter Belgrove à Plymouth

Belgrove survécut à cette expérience car personne, heureusement pour lui, ne lui tira dessus, non seulement cela, mais le Vanguard fut un succès, ce qui fit que l'estime de Sir Black pour lui augmenta encore.

Après le projet TRX, Belgrove a commencé à travailler sur la conception du TS20 Roadster qui allait évoluer vers la future TR2. « Je suppose que j'ai conçu le TR au début de 1951, mais je ne suis pas sûr du mois précis. » Et voici ses souvenirs des instructions reçues pour le design : « Sir John est venu un matin seul dans mon bureau, s'est assis et



Les TRIUMPH TR2 & TR3

est allé droit au but : Belgrave – m'a-t-il dit – les voitures de sport MG connaissent un grand succès sur le marché américain et je pense que nous devrions essayer de garder notre part. Nous avons besoin d'une voiture de sport avec de bonnes performances et légère, comme une MG. Vous avez dix semaines. Nous produirons 500 par an, elle sera économique, sans fioritures. Nous avons 16 000 £ pour les nouveaux moules ». Seize mille livres n'étaient qu'une ombre de budget.

La voiture née du crayon de Belgrave était une voiture pour toutes les saisons et tous les goûts. Les mêmes années, Belgrave a également suivi la nouvelle Vanguard Phase II, qui a adopté la gamme « ponton », ainsi que le projet des nouvelles petites berlines quatre portes Standard Eight et Ten conçues par Vic Hammond, tous des modèles ayant rencontré un succès commercial. Et il ne faut pas oublier que la TR2 a enfin réussi à positionner la marque « Triumph » comme la marque sport du groupe Standard.

Malgré tout cela, Standard subissait les conséquences des décisions souvent inattendues de Sir Black, comme celle qui avait confié au designer américain Carl Otto la nouvelle version future de Vanguard, la Phase III. Cette voiture, dont seule la version a été construite, s'est rapidement révélée « trop américaine », si bien que Belgrave a été appelé à intervenir pour éviter que le projet ne devienne un désastre. Belgrave, dans une précipitation contre le temps, intervint et corrigea le projet, le sauvant d'un échec certain.

Une série d'événements imprévisibles s'ensuivit entre la fin 1953 et les premiers jours de janvier 1954. Premièrement, le 3 novembre, Sir Black a été impliqué en tant que passager dans un grave accident de la route lorsque, juste à l'extérieur de Banner Lane, le pilote d'essai Ken Richardson, au volant du prototype Swallow Doretti équipé du moteur TR2, n'a pas pu éviter un camion qui traversait sa route.

Belgrave, annonçant sa démission de Standard en 1955 à la presse lors du Salon de l'automobile. La nouvelle fit sensation. Belgrave a immédiatement été submergé par des propositions d'emploi, dont une de Leonard Lord, président de BMC, qui venait de licencier Gerald Palmer. Belgrave, probablement fatigué de tous ces chiffres, refusa toute offre. « J'ai senti que je pouvais mieux me débrouiller en tant que freelance en design industriel. Pendant les cinq années suivantes, j'ai été occupé dans une grande variété de travaux, couvrant différents domaines du design ».

Le résultat pour Standard Triumph fut dévastateur. Le département de design, placé sous la direction de Vic Hammond, n'était pas prêt à quitter Belgrave et une crise créative s'ensuivit, menant presque l'implosion de la société de Coventry ; la crise fut surmontée, par chance et de manière fortuite, seulement avec l'arrivée quelques années plus tard de Giovanni Michelotti.

Belgrave, désormais indépendant, a travaillé activement avec le centre de recherche de Ferguson, pour lequel il a conçu le prototype de la berline/break à quatre roues motrices



Les TRIUMPH TR2 & TR3

R5 ainsi que la carrosserie de la charismatique Formula 1 Grand Prix P99. Puis, en 1961, Belgrave décida de jeter ses « outils de dessin » et de s’installer à Barnstaple, dans le district du North Devon, pour gérer un bureau de poste, abandonnant tout lien et relation avec le monde où il avait passé sa jeunesse et sa maturité artistique, presque pour chercher un exil volontaire.

Le projet TRX

Sources

Graham Robson : *Les Triumph TR's*

Bill Piggott : *Triomphe, les voitures de sport*

Graham Robson : *The Works Triumphs, 50 ans dans le sport automobile*

Bill Pigott : *L'original, Triumph TR, TR2 – TR6*

Naissance du mythe,

« Sir John est venu un matin seul dans mon bureau, s'est assis et est allé droit au but : Belgrave, m'a-t-il dit, les voitures de sport MG connaissent un grand succès sur le marché américain et je pense que nous devrions essayer de garder notre part. Nous avons besoin d'une voiture de sport avec de bonnes performances et légère, comme une MG. Vous avez dix semaines. Nous produirons 500 par an, elle sera économique, sans fioritures. Nous avons 16 000 £ pour les nouveaux moules »

Walter Belgrave 1950 (source <http://www.triumphworks.co.uk/>)

La TRX a été développée sous la direction de Sir John Black par Walter Belgrave, basée sur la mécanique et le châssis de la Standard Vanguard. Comme la voiture était lourde, le moteur Vanguard a légèrement été augmenté en puissance, passant de 68 ch à 72 ch grâce à deux carburateurs SU.

La boîte de vitesses à trois rapports avec overdrive était actionnée par un levier de vitesses au volant. La voiture ne présentait aucune similitude avec la Triumph 2000 Roadster. La carrosserie, difficile à produire, était composée de deux couches de tôle métallique légère. De nombreux extras étaient en avance sur leur temps, toit souple hydraulique, vitres électriques, sièges réglables électriquement, crics hydrauliques installés en permanence, radio et phares escamotables. Le toit souple était rangé derrière les sièges et recouvert d'une plaque métallique.

Inhabituel et dangereux lors des collisions arrière était la position du réservoir dans le coffre directement derrière la plaque d'immatriculation. Cependant, grâce à cette configuration, la répartition du poids et la tenue de route de la voiture étaient très équilibrées. Cependant, les bagages devaient être soulevés par-dessus le réservoir dans



Les TRIUMPH TR2 & TR3

le compartiment du coffre derrière celui-ci. Le col du ravitaillement de carburant était situé au centre du couvercle du coffre, caché sous un couvercle chromé.

Les emblèmes présentaient le signe Triumph « Globe of the World » sur le masque avant, les lettres « Triumph » sur les ailes avant et un petit « B » sous forme de monogramme Belgrave.

La TRX n'était pas un roadster, mais possédait une carrosserie luxueuse et futuriste, correspondant donc davantage aux types de véhicules Cabriolet ou Tourer. Les coûts estimés de production étaient élevés. Dans une version basique, la voiture devait coûter 975 livres sterling britanniques. Elle aurait été la voiture la plus chère de la gamme Triumph.

La production en 1951 fut freinée par un manque de capacité pour la production de la carrosserie. Les tentatives de Walter Belgrave pour faire fabriquer la carrosserie par Carrozzeria Touring ou Pininfarina ont échoué. Comme le public et la presse automobile étaient négatifs à propos du TRX, le projet a été discrètement abandonné.

Seuls trois prototypes du TRX ont été produits. Deux d'entre eux existent encore aujourd'hui. Le TRX n'a jamais été produit en série.



La Triumph 20 TS ou TR1

Après le naufrage du projet TRX, un souffle nouveau s'empara des ateliers de Coventry. L'heure n'était plus aux extravagances mécaniques, mais à la quête d'un roadster



Les TRIUMPH TR2 & TR3

accessible, façonné dans l'esprit de l'économie et du pragmatisme. À la fin de juillet 1952, la décision fut prise : il y aurait une Triumph Sport, prête à briller sous les lumières du British Earls Court Motor Show d'octobre 52, dans un délai qui défiait l'impossible.

Harry Webster, le « Chief Designer », et Walter Belgrove, le « Stylist », reçurent alors des instructions aussi claires que tranchantes : il fallait être prêt pour le grand rendez-vous londonien, et la voiture devait être la moins chère possible, fixée à 550 £ hors taxes. On leur demanda de puiser dans le vaste bac à pièces, de réduire le moteur Vanguard à deux litres, tout cela en vue de la compétition. Il fallait concevoir une sportive capable d'atteindre les 90 miles à l'heure, une voiture qui se glisserait entre la MG vieillissante et la flamboyante XK120. Peu coûteuse, rapide, et dotée d'une allure à faire tourner les têtes : tel était le secret d'une réussite annoncée.

Ce projet, baptisé 20 TS, posa les fondations de la future lignée Triumph de sport, plus moderne que les MGT fatiguées, plus abordable que les aristocratiques Jaguar XK-120. Ainsi naquit la Triumph 20TS, présentée par Standard-Triumph en octobre 1952 au Salon de l'automobile de Londres. Son développement fulgurant mena, quelques mois plus tard, à l'introduction de la Triumph TR2 au Salon de Genève, reléguant la 20TS au rang de TR1 officieuse, unique exemplaire jamais façonné par Triumph.

Mais lors de sa première apparition à Earls Court, la 20TS ne fit pas l'unanimité. Les critiques, acérées, pointaient du doigt son intérieur exigu et l'absence cruelle d'espace dans le coffre. Pour juger ses performances et sa tenue de route à grande vitesse, Sir John Black fit appel à Ken Richardson, ingénieur et pilote d'essai chez BRM. Richardson, sans détour, condamna la voiture : « Franchement, je pense que c'est la voiture la plus affreuse que j'ai jamais conduite. » Un piège mortel, selon lui, incapable d'atteindre les 90 miles à l'heure espérés, plafonnant à 80 mph.

Face à ce verdict sans appel, Black demanda à Richardson de l'aider à repenser la voiture. Richardson s'attela à la tâche, réglant et modifiant le moteur, travaillant avec les ingénieurs de Triumph pour agrandir les freins, revoir la suspension avant, expérimenter ressorts et amortisseurs. Un châssis plus robuste, à la rigidité torsionnelle accrue, fut dessiné. Les stylistes, quant à eux, élargirent et allongèrent la silhouette, offrant plus d'espace intérieur et un coffre digne de ce nom, où la roue de secours trouva refuge.

Ainsi vit le jour la Triumph TR2, dévoilée en mars 1953 à Genève. La 20TS, véritable enfant du « bac à pièces », assemblée à partir de composants existants, embarquait un moteur quatre cylindres en ligne à liner humide, proche de celui de la Standard Vanguard, mais réduit à 1991 cm³. Sa suspension provenait de la Triumph Mayflower, son châssis de la Standard 8 ch, elle-même héritière de la Flying Nine d'avant-guerre. La carrosserie, pensée pour une production économique, évitait toute presse double action, et l'arrière court et courbé arborait fièrement le pneu de secours boulonné.



Les TRIUMPH TR2 & TR3

La 20TS fut le berceau de la gamme Triumph TR, désignée officieusement sous le nom de TR1 après l'avènement de la TR2. Quant à son destin, il demeure enveloppé de mystère : nul ne sait si la 20TS existe encore aujourd'hui. Selon Bill Piggott, elle aurait pu finir en pièces détachées, sacrifiée pour donner naissance au prototype TR2.



La Triumph TR2

Il est des automobiles qui ne naissent pas seulement d'un plan industriel, mais d'une intuition, du parfum d'époque, d'un certain vent venu d'ailleurs. La Triumph TR2 appartient à cette race-là. Sa genèse s'enracine dans l'immédiat après-guerre, lorsque l'Angleterre pansait encore ses blessures et que l'Amérique, devenue soudainement riche et triomphante, se prit de passion pour les petites sportives britanniques.

Sir John Black, patron visionnaire de Standard-Triumph, observe alors l'Atlantique comme on scrute un horizon prometteur. Là-bas, des milliers d'anciens GI, revenus du Vieux Continent, portent encore en eux le souvenir vif des routes anglaises et de leurs petits roadsters gracieux. Aux États-Unis, la Jaguar XK120 fait figure de reine, son succès immense agit comme un appel d'air. John Black jaloux de William Lyons, comprend qu'il doit répondre à cet appel. Son premier geste sera presque utopique, tenter de racheter Morgan, marque qui symbolisait l'essence même du roadster britannique. Mais Morgan refuse de se vendre. Très bien. Alors Triumph créera sa propre sportive et elle la fera à sa manière.

Le premier prototype, futur TR1, se révèle une déception. C'est un homme, Ken Richardson, pris de guerre de Sir John Black à BRM, qui va le dire avec une franchise qui claque comme une gifle, la voiture est indigne, dangereuse même. Richardson, ancien

pilote d'essai a le franc-parler de ceux qui ont vu la mort passer près du capot. Sa sentence, si brutale soit-elle, deviendra un point de départ.

Car l'homme ne se contente pas de critiquer : il transforme. Sous son impulsion, le châssis se resserre, se rigidifie, se dresse un peu, fini la torsion dans chaque virage. La géométrie des trains roulants gagne en finesse, les réactions s'assagissent. La TR1, telle une esquisse bâclée, est reléguée au tiroir. Ce qui va naître désormais est une machine radicalement différente : un roadster tendu, volontaire, dépouillé mais vif, la Triumph TR2.

Pour tenir la promesse fixée une sportive vendue 500 livres et pourtant capable d'atteindre 170 km/h, il faut de l'ingéniosité autant que du talent. Triumph ne peut pas se permettre la démesure. Alors l'entreprise pioche dans son patrimoine mécanique : une plateforme de Standard Eight de 1938, des éléments de Triumph Mayflower, et surtout un moteur emprunté à la robuste Standard Vanguard, largement modifié il deviendra rageur et fera la joie des pilotes du dimanche.



Tout cela pourrait sonner comme du bricolage. Pourtant, l'ensemble forme une symphonie étonnamment harmonieuse. Chaque pièce ancienne trouve dans ce nouveau contexte un second souffle. Le quatre-cylindres, ramené à 1 991 cm³, respire mieux que jamais grâce à ses carburateurs SU H4, son arbre à cames amélioré. Il délivre 90 chevaux pleins, ronds et enthousiastes. C'est un moteur simple, robuste, qui chante juste et longtemps.

Dans un autre document l'overdrive est décrit dans le détail, un chapitre entier lui est dédié, mystérieux, cette boîte magique qui, d'un claquement électrique, métamorphose la mécanique. L'overdrive Laycock-de-Normanville Type A, proposé en option sur la TR2, fonctionne comme un souffle supplémentaire, une légère accélération du destin. En l'enchantant, la voiture gagne 22 % de vitesse à régime égal, ou bien perd 18 % de régime pour la même allure. De quoi transformer une longue route monotone en promenade aérienne.

D'abord réservé à la seule quatrième vitesse, il étend bientôt son domaine aux trois premiers rapports, après le numéro de série TS5980. Une évolution saluée par les conducteurs, car elle offre à la TR2 un charme supplémentaire, celui d'une mécanique capable de jouer sur deux registres, l'un volontaire, l'autre presque feutré.

Walter Belgrave et Henry Webster, les stylistes, n'ont ni le budget ni la liberté des artistes fous. Ils doivent composer avec des tôles à simple courbure à cause du pris des



Les TRIUMPH TR2 & TR3

moules, des outils modestes, un coût de production minimal. Pourtant, par une alchimie mystérieuse, la TR2 acquiert une grâce qui dépasse ses contraintes.

Son visage est celui d'une vraie anglaise, des phares globuleux légèrement rentrés, des portières sans vitres qui invitent le vent, une poupe resserrée comme un sourire, et surtout cette absence de calandre qui lui vaut le surnom malicieux de « bomb hole ». Une moquerie ? Peut-être. Mais l'un de ces surnoms qui, paradoxalement, donnent une âme. Elle a du charme, une esthétique hors du commun, tout ce qui fait la différence entre l'élégance d'une jeune parisienne et la rusticité d'un cowboy du Texas.

Lorsque la TR2 entre en production en juillet 1953, personne ne se doute encore qu'elle va devenir l'une des plus grandes exportations du Royaume-Uni. Les Américains tombent amoureux d'elle. Elle est rapide mais accessible, sportive mais simple à entretenir, rugueuse mais attachante. En quelques mois, plus de 70 % des exemplaires prennent la route des États-Unis, comme si la voiture avait été pensée pour leurs longues routes droites, leurs villes éclatantes, leur soif de liberté.



En 1953, Triumph décide d'envoyer une TR2 affronter les vents de Jabbeke, en Belgique. Là, sur cette portion de route rectiligne devenue emblématique, Ken Richardson lance le petit roadster dans un cri de moteur tendu. La voiture file à **124,8 mph**, soit **200,94 km/h**, pulvérisant le record de sa catégorie (Un article entier sera dédié à ce record).

C'est un moment de vérité : le monde comprend soudain que cette machine modeste, assemblée à partir de morceaux d'un autre âge, est capable de remettre en question les certitudes des plus grands, pari réussi d'un succès story.

Deux ans plus tard, en 1955, la Triumph TR3 lui succède, comme une fille héritant du tempérament de sa mère mais dotée d'un peu plus de force, d'un peu plus d'assurance. Et bien des décennies plus tard, en 2023, Triumph rend hommage à ce premier éclat en dévoilant la TR25 concept car un clin d'œil moderne, presque un salut respectueux envoyé à travers le temps.

La Triumph TR3



La Triumph TR3 sera présentée au salon de l'automobile de Londres 1955, et produite en 3 versions à 74 800 exemplaires jusqu'en 1962. Elle est la digne descendante de la tr2, seules 1 286 voitures sont initialement destinées au marché britannique, le reste étant majoritairement destiné à l'exportation vers le marché américain. Ce modèle est une évolution de la Triumph TR2 précédente de 1953, avec une nouvelle calandre à grille en aluminium affleurante. Le feu stop central arrière est remplacé par deux feux situés en bout des ailes, avec deux clignotants séparés plus au centre sur la malle arrière. Bien qu'elle soit un roadster deux places d'origine, un troisième siège ainsi qu'un hard-top sont disponibles en option. Elle reprend le moteur 4 cylindres en ligne « Standard 2 Litres » de la Triumph TR2, avec deux carburateurs (SU H6) plus importants de 1,75 pouces, pour 5 ch de plus, avec une puissance de 95 ch à 5 000 tr/min et une vitesse de pointe de près de 170 km/h. Les freins à disque sont en option, puis de série à partir de septembre 1956. Deux versions lui succèdent avec quelques améliorations de

carrosserie (calandre plus large, phares légèrement plus petits et plus encastrés, chromes supplémentaires...), de mécanique et de moteur, avec la TR3A (1957, 100 ch) et TR3B (1962, 105 ch, avec un moteur 2,1 L de TR4).



Si la TR2 fût un succès avec ses 8636 exemplaires dont beaucoup existent encore aujourd'hui, le triomphe vint de la tr3 qui avec ses 74800 exemplaires, nombreuses



Les TRIUMPH TR2 & TR3

sont celles qui sillonnent encore les routes quand elles n'ont pas fini à la casse après une utilisation intensive sur les circuits. Les pièces bien qu'assez chères restent disponibles chez de nombreux fournisseurs, mais attention aux pâles copies venues de Chine. Le prix d'achat d'une TR varie en fonction de l'état, le point faible du modèle étant la carrosserie, attention à celles qui tombent en ruine cela peut devenir rapidement un gouffre financier pour une auto dont la cote ne dépasse guère les 35000€.

La suspension avant est équipée de doubles triangles, de trunnions en bronze manganèse, de ressorts hélicoïdaux et d'amortisseurs télescopiques, avec une barre antiroulis en option.

La direction est un système de vis et de cheville. Contrairement crémaillère de la même époque, le mécanisme de direction et la tringlerie présentent un jeu et une friction considérables, qui augmentent avec l'usure. Il existe des kits de réparation et une plaque de boitier à réglage automatique.

La suspension arrière comprend des ressorts à lames, un essieu à poutre et des amortisseurs à bras de levier. Les rails du cadre sont suspendus sous l'essieu. Les roues mesurent 15 pouces de diamètre et 4,5 pouces de large (augmentées par rapport à 4 pouces après les premières TR2), avec en option des roues à 48 rayons. Les roues à rayons étaient généralement peintes, soit de couleur carrosserie ou le plus souvent argent, mais du chrome mat et du chrome vif étaient également disponibles.

Dans la plupart des conditions, la voiture est réactive et tolérante, mais elle présente quelques problèmes de maniabilité. Le châssis, partagé par les TR2, TR3, TR3A, TR3B et TR4, a un débattement limité des roues. En conséquence, lors des virages très serrés, la roue arrière intérieure peut se soulever, provoquant un survirage soudain dû à la charge accrue sur le pneu arrière extérieur. C'est particulièrement vrai pour les pneus radiaux ; la suspension TR2/3/3A d'origine était conçue pour des pneus Crossply. Le soulèvement de la roue est plus soudain que dans d'autres voitures, car il est causé par la fin de la course de la suspension alors qu'il y a encore de la charge sur le pneu, donc la charge sur l'autre roue arrière (extérieure) est une fonction discontinue de la charge en virage, et non seulement un changement de pente.

La TR3 est conçue pour le temps ensoleillé, mais avec une protection amovible contre la pluie (couvre tonneau). Il est possible d'avoir un toit décapotable qui s'enclenche et se détache, ainsi que des rideaux latéraux amovibles, permettant de porter des portes très basses avec un rembourrage pour que le bras du conducteur puisse s'y poser.

L'option hard top existe également. Il y a des trous dans le plancher, avec des bouchons en caoutchouc, afin que le cric initialement fourni puisse être utilisé de l'intérieur de la voiture, comme sur la Jaguar XK120. Le chauffage en option est mauvais, et la vanne d'arrêt se trouve sous le capot.



Les TRIUMPH TR2 & TR3

Environ 13 377[10] exemplaires de la TR3 « pré-restylage » originale ont été produits, dont 1 286 vendus au Royaume-Uni. Les autres étaient exportés, principalement vers les États-Unis. Au premier trimestre 2011, environ 826 TR3/3A sous licence et 115 TR3/3A SORN étaient enregistrées auprès de la DVLA. (source Wikipédia)

Caractéristiques[

Période de production – d'octobre 1955 à été 1957

Prix d'origine (modèle basique) – 950 £

Suspension – Avant : indépendante par des doubles triangles de longueur inégale, des ressorts hélicoïdaux et des amortisseurs télescopiques. Arrière : essieu rigide, ressorts semi-elliptiques, amortisseurs à bras de levier.

Freins – Premiers modèles 4408 (1955–56) : Tambours de 10 pouces (254 mm) tout autour. Les 9000 restants (1956–57) : disques avant ; Tambours arrière.

Options d'usine – Triumph proposait une large gamme d'options et d'accessoires, aussi bien pour les propriétaires compétitifs que pour ceux qui souhaitent simplement personnaliser leur véhicule. Bien que beaucoup de ces articles soient des accessoires d'usine, des concessionnaires locaux en ont également fourni certains. Parmi ceux-ci figuraient : overdrive, jantes à rayons à 48 rayons, kit hardtop en acier (pièce n° 900711), sièges arrière occasionnels (n° 801264), radio à boutons-poussoirs, chauffage intérieur, rembourrage en cuir, lave-parabrisse (n° 553729), carter en aluminium moulé (n° 502126), tambours de frein en aluminium « Al-fin » (n° 202267 ou n° 301590 (9 et 10 pouces respectivement)), phares spot et antibrouillard (n° 501703, 501702), et un kit continental de tourisme (n° 502022, des pièces de rechange pour voyager dans des régions isolées).

Performance

Le magazine automobile britannique The Motor testa une TR3 hardtop avec overdrive en 1956. La voiture atteignait une vitesse maximale de 105,3 mph (169,5 km/h) et pouvait accélérer de 0 à 60 mph (97 km/h) en 10,8 secondes. Une consommation de carburant de 27,1 miles par gallon impérial (10,4 L/100 km ; 22,6 mpg-US) a été enregistrée. La voiture d'essai coûtait 1 103 £ taxes comprises.

TR3A (1957–1962)

Triumph « TR3A »

En 1957, la TR3 a été mise à jour, et ce modèle révisé a été communément appelé la Triumph « TR3A ». Les voitures étaient toujours badgées TR3, et le nom « TR3A » n'était pas officiellement utilisé, comme en témoignent les brochures de vente contemporaines. Les modifications comprenaient une nouvelle calandre avant pleine largeur, des poignées de porte extérieures et une poignée de coffre verrouillable. La



Les TRIUMPH TR2 & TR3

boîte à outils complète auparavant optionnelle est devenue un équipement standard. La « TR3A » a conservé les freins à disque avant de série introduits sur les TR3 ultérieures. La voiture était réputée pour sa supériorité de freinage, ce qui en faisait une favorite de l'autodrome.

En 1959, d'autres modifications furent apportées à la voiture, notamment des embouts surélevés sous les charnières du capot et du coffre ainsi que sous les poignées de portière, ainsi qu'une section arrière du plancher redessinée. De plus, le pare-brise était fixé avec des boulons au lieu des fixations Dzus utilisées sur les premiers modèles « A ». Cette année, de nouvelles options comprenaient un moteur de 2138 cm³ et des roues à rayons à 60 branches.



Bien que la TR3 restylée soit souvent appelée TR3A, elle est badgée « Triumph TR3 »

La « TR3A » a été construite entre 1957 et 1962. La production totale s'éleva à 58 236 voitures, ce qui en fait la troisième TR la plus vendue à part entière. La TR3A a eu un tel succès que les outillages originaux de la presse à panneaux s'usèrent et durent être remplacés. On estime que seuls 9 500 des 58 000 construits d'origine subsistent aujourd'hui.

La « TR3A » est souvent vue aujourd'hui dans les courses vintages et de production. Bien qu'il ait plus de 50 ans, il reste compétitif dans la catégorie E-production du Sports Car Club of America (SCCA).

En juin 1977, le magazine Road & Track a publié un article intitulé « Driving Impressions : TR3A & TR250 » dans son numéro du 30e anniversaire. Pour le « TR3A », il affichait un temps de 0 à 60 mph (97 km/h) en 12,0 secondes, une puissance de 100 ch (75 kW) à 4800 tr/min, un poids à vide observé de 2 090 lb (950 kg) et une consommation de carburant de 28 miles par gallon impérial (10 L/100 km ; 23 mpg-US).

TR3B (1962)

« TR3B » est le nom officieux donné à la version finale de la Triumph TR3, produite en 1962. Il a été vendu en même temps que la TR4, dont la production a commencé en 1961. La « TR3B » était une série spéciale de courte production en réponse aux inquiétudes des concessionnaires selon lesquelles le public acheteur pourrait ne pas accueillir favorablement la TR4.



Les TRIUMPH TR2 & TR3

L'apparence de la plupart des « TR3B » est identique à celle des « TR3A » américaines tardives, avec les mêmes jantes de phares plus larges, la même calandre plus large et les mêmes poignées de porte. Deux saisons de cette version ont été réalisées. 530 voitures portant un numéro de commande précédé par TSF furent produites, dont 29 construites sous le nom de Triumph Italia. 2 804 voitures ont été produites avec des numéros de commande précédés par TCF. Les deux séries ont été partiellement produites en parallèle. Les voitures TSF, comme lors de la dernière série de TR3A, sont équipées d'un moteur de 1991 cm³ et d'une boîte de vitesses sans synchroniseur en première vitesse. La série TCF dispose d'une transmission entièrement synchronisée et d'une version 2138 cm³ du moteur standard wet-liner avec un taux de compression de 9:1. Équipé de deux carburateurs SU H6, il développe 105 ch (78 kW) à 4 650 tr/min et 172 N·m (127 lbf·ft) de couple à 3 350 tr/min. Elle consomme entre 20 et 30 miles par gallon américain (11,8 à 7,8 L/100 km ; 24 et 36 mpg-US). La vitesse maximale est limitée à environ 110 mph (177 km/h) par le rapport de vitesse, sauf s'il est équipé d'une unité de démultiplication. Un Laycock de Normanville Type A à overdrive électrique, fonctionnant en deuxième, troisième et quatrième vitesses, était proposé en option. La voiture pèse 2 137 lb (969 kg).

Caractéristiques	TR3	"TR3A"	"TR3B"
Années	Octobre 1955 – Été 1957	1957–1962	1962
Moteur	Moteur quatre cylindres en ligne à caresse humide de série		
Âme × course de l'alésage	83 mm × 92 mm (3.27 in × 3.62 in)	86 mm × 92 mm (3.39 in × 3.62 in)	
Déplacement	1,991 cc (121.5 cu in)	2,138 cc (130.5 cu in)	
Compression	8.5:1	9.0:1	
Max. puissance	95 hp (71 kW) at 4600 rpm (early) 100 hp (75 kW) (late)	100 hp (75 kW)	105 hp (78 kW)
Couple maximal	159 N·m (117 lb·ft) at 3000 rpm	n/a	n/a
Distribution	Bloc à cames entraîné par chaîne, tiges pousoires et culbuteurs, 2 soupapes en tête par cylindre		



Les TRIUMPH TR2 & TR3

Refroidissement	Refroidissement par eau		
Alimentation	2 carburateurs SU H6 à tirage latéral		
Boîte de vitesses	Boîte manuelle 4 vitesses, première vitesse non synchronisée. Overdrive optionnel		Boîte manuelle 4 vitesses, entièrement synchronisée. Overdrive optionnel
Front suspension	Upper and lower wishbones, coil springs, telescopic dampers, anti-roll bar		
Suspension arrière	Essieu à poutre sur ressorts à lames semi-elliptiques, amortisseurs à bras de levier		
Carrosserie et châssis	Carrosserie en acier sur châssis en échelle en acier séparé avec contreventement cruciforme		
Steering	Bishop cam		
Freins avant	Batterie Lockheed de 10 pouces (250 mm) (anciennes) Disques Girling (tardifs)	Freins à disque, étriers Girling	
Freins arrière	Tambours Lockheed de 10 pouces (250 mm)	Tambours Lockheed de 10 in (250 mm) (début) 9 in (230 mm) Tambours Girling (tardifs)	Tambours Girling de 9 pouces (230 mm)
Empattement	88 pouces (2 235 mm)		
Piste avant/arrière	45 / 45+1/2 pouces (1 143 / 1 156 mm)		
Pneus avant/arrière	5.50-15/5.50-15		
Longueur	149 pouces (3 785 mm)	151 pouces (3 835 mm)	
Largeur	55+1/2 in (1,410 mm)		



Les TRIUMPH TR2 & TR3

Hauteur	50 pouces (1 270 mm)		
Poids à vide	19 Long CWT 2 QR (2 180 lb ou 990 kg)	2 090 lb (948 kg)	2 137 lb (969 kg)
Vitesse de pointe	103 mph (166 km/h)	105 mph (169 km/h)	108 mph (174 km/h)

Spécial TR3

Après avoir été présenté à Giovanni Michelotti, le directeur général de Triumph, Alick Dick, a invité le designer italien à produire une voiture-concept pour la société britannique. Michelotti a répondu avec la Triumph TR3 Speciale, également appelée la « TR Dream Car ».

Construite par Vignale sur un châssis TR3 non modifié, la TR Dream Car de Michelotti incorporait de nombreux éléments stylistiques de la pratique américaine contemporaine, notamment des dérives arrière, une calandre pleine largeur, des phares à couvercle sur le dessus des ailes avant et un traitement de peinture bicolore. La TR3 Speciale a fait ses débuts au Salon international de l'automobile de Genève en mars 1957. Triumph jugea la voiture trop coûteuse à mettre en production, mais confia la tâche de concevoir la nouvelle Triumph Herald à Michelotti.

TR3 B

La TR3 Beta est un prototype d'une version modifiée de la TR3, dotée de voies avant et arrière plus larges que la version standard, d'une mécanique revue et d'une carrosserie modifiée avec des ailes avant et arrière élargies. Le projet est mentionné à plusieurs reprises dans le compte rendu de la réunion du conseil d'administration de Standard-Triumph du 19 septembre 1960.

Différentes raisons ont été avancées pour expliquer la création de la TR3 B par Triumph. Selon l'une d'elles, la B serait antérieure à la production du châssis de la TR4 et visait uniquement à améliorer la tenue de route de la TR3, la TR4 bénéficiant des améliorations apportées à la Beta. Une autre hypothèse souligne que le développement de la TR4 était déjà en cours en 1960, au moment où le projet Beta était discuté. Une autre encore suggère que le projet Beta a été lancé car Triumph ne disposait pas des ressources financières nécessaires pour s'équiper à la production de la nouvelle carrosserie de la TR4.

L'équipe qui a produit la Beta était dirigée par Ray Bates. Les travaux sur la voiture ont débuté à l'usine Triumph de Capmartin Road (également connue sous le nom de Radford), avant d'être transférés sur le site de Fletchamstead North. Ray Henderson, membre de l'équipe, a pris le châssis X693, l'a coupé en deux dans le sens de la



Les TRIUMPH TR2 & TR3

longueur et l'a élargi. Bates a ensuite conçu des modifications permettant de construire le châssis élargi avec l'outillage existant.

La voiture a été désignée TR3B et seulement deux exemplaires ont été construits : la Beta noire et la Beta rouge.

Outre son châssis élargi et sa carrosserie modifiée, la TR3 Beta partageait avec la TR4 sa boîte de vitesses entièrement synchronisée, sa direction à crémaillère et son moteur plus gros. Vers la fin du projet, la Beta a également reçu une nouvelle calandre et son entourage, des pare-chocs arrière enveloppants et de hauts protège-gravillons. L'utilisation du moteur de la Triumph Sabrina avait été envisagée pour cette voiture.

Après son intégration au sein de Leyland Motors, l'outillage de la carrosserie de la TR4 fut financé par la nouvelle maison mère. Le développement de la Beta fut interrompu.

À l'heure actuelle, l'un des prototypes de la Beta appartient à Neil Revington et est en cours de restauration.

Compétitions

La TR3 a participé à des courses, des courses de côte et des rallyes à travers l'Europe et l'Amérique du Nord, remportant plusieurs victoires au classement général, par équipe et de catégorie.

Après la catastrophe des 24 Heures du Mans en 1955, le gouvernement français a décidé de limiter le sport automobile aux rallyes routiers, alors considérés comme de simples courses d'endurance. En réaction, Ken Richardson, responsable de la compétition chez Triumph, a fait installer des toits rigides en acier sur 100 TR3, homologuées comme coupé « grand tourisme », la catégorie GT étant encore autorisée à courir sur les routes françaises. Un « kit grand tourisme » était proposé en option (référence 554313).

Villars et l'Eberbach Bergrennen, ainsi que dans les courses d'endurance telles que les 12 Heures de Sebring et les Mille Miglia.

Aux 24 Heures du Mans 1959, trois TR3 profondément modifiées, appelées « TR3S », ont été engagées. Ressemblant à la TR3 de série, les voitures du Mans utilisaient des coques en fibre de verre, étaient six pouces plus longs que le véhicule de série et étaient propulsées par le prototype du moteur Triumph Sabrina de 1 985 cm³ (121,1 cu in). La TR3S de Jopp/Stoop a atteint la septième place au classement général avant d'être contrainte à l'abandon en raison de difficultés mécaniques à un peu plus d'une heure de la fin de la course.



Les Triumph TR évolueront pendant toutes leurs années de production, le livre de Bill Piggott « Original TRIUMPH TR » à lire absolument par tous les TR-istes donne toutes ces données. Ces textes en est issu en grande partie.

Evolution des modifications sur la TR2

Date	N° de série	Modifications
22/07/1953	TS 1 et TS2	Les deux premières TR2 de production
12/1953	TS 213	Renforcement du frein à main
02/1954	TS 550 +/-	Remplacement du capot et des couvres ailes en aluminium par de l'acier
03/1954	TS869	Amélioration du starter
03/1954	TS 881E	Vilebrequin avec conduits d'huile
03/1954	TS 995	Augmentation de l'entre axe d'essuie-glace (de 10 1/2 à 14 inch)
04/1954	TS 1201	Remplacement du double calorstat par un simple et modif de la durite correspondante.
04/1954	TS 1307	Modifications des lampes arrière, suppression des réflecteurs séparés. Légère modification du profiles des ailes arrière en conséquence ;
04/1954	TS 1391	Support de colonne de direction supplémentaire sous le tableau de bord.
05/1954	TS 1869	Changement des roues trop fragiles, elles passent en 4 1/2J au lieu de 4
05/1954	TS 1871	Modification du couvre tonneau
06/1954	TS 1927	Changement des écrous de roues trop fragiles
07/1954	TS 2532	Silencieux plus long (24 inch au lieu de 18)
07/1954	TS 2673	Caoutchouc de protection du solénoïde d'overdrive
07/1954	TS 2877	Levier de vitesse avec boule séparée
08/1954	TS 3268	Mise en place d'une évacuation d'eau dans le bac à batterie
09/1954	TS 3512	Traverse de protection en bas du radiateur



Les TRIUMPH TR2 & TR3

09/1954	TS 3514	Mise en place de plus grosses fixations de capote et couvre tonneau
10/1954	TS 4002	Modèle 1955, suppression des « longues portes », bas de caisse extérieurs, Hard top optionnel, side screens avec vitres coulissantes
10/1954	TS 4229	Suppression du système à câble d'ouverture du capot, certains capots conservent les 4 trous d'aération, les futurs capots n'auront que 2 trous. Dzus avec clé en T.
11/1954	TS 4307	La capote a maintenant 3 fenêtres en plexi.
11/1954	TS 4310	Renforcement du châssis
11/1954	TS 4731 (pont)	Boulons de couronne de pont renforcés
12/1954	TS 4882E	Pistons renforcés
01/1955	TS 5089	Tapis de sol en caoutchouc
01/1955	TS 5114	Modification des joints d'étanchéité des demi-arbres AR
02/1955	TS 5255	Modifications des side screens, vitres latérales coulissantes pour toutes les TRs ; Fixation couvre tonneau modifiée.
02/1955	TS 5260	Pré-équipement pour les Hard Top
02/1955	TS 5348	Moyeu avant renforcé et graisseur supprimé
03/1955	TS 5443	Tambour arrière passe de 9inch à 10inch, système frein à main modifié, garnitures de frein AR plus larges (1 ¾ à 2 ¼ i)
03/1955	TS 5469	Nouveau type de cric
03/1955	TS 5556	Moyeu arrière renforcé, nouveau joint d'étanchéité
03/1955	TS 5777	Fixation de la colonne de direction modifiée
03/1955	TS 5980	Pistons d'Overdrive améliorés nouveau n° de série 22/1374 (en remplacement de la série n° 22/1275)
04/1955	TS 6157	Apparition de la bouche d'aération située à la base du pare-brise, modification du capot
05/1955	TS 6266	Apparition sur certaines TR de l'Overdrive portant sur 2, 3 et 4ième vitesse, interrupteur en forme de poire remplace



Les TRIUMPH TR2 & TR3

		le bouton push/pull, à partir de TS 6280, toutes les TRs auront cet overdrive
08/1955	TS 8039 (pont)	Renforcement des boulons de fixation des moyeux
08/1955	TS 8213	Amélioration de l'allumeur

Evolution des modifications sur la TR-3

10/1955	TS 8637	Apparition de la TR3 Modification de la bouche, grille positionnée sur le devant de la bouche, chrome complet de bouche, joncs d'aile en acier chromé au lieu de caoutchouc peint, charnières capot et coffre chromées, badge capot modifié, carburateurs H6 au lieu de H4, pipe d'admission modifiée, culasse « low port » demeure mais est légèrement améliorée ; arbre à came avec 3 bagues coussinet. Le moteur passe à une puissance de 95 bhp (au lieu de 90), siège arrière en option, réservoir modifié, siège passager basculant (pour accès à l'arrière), moteur de TR3 à partir de TS 8997E.
11/1955	TS 9122	Silent bloc des triangles de suspension avant en caoutchouc passe en nylon
11/1955	TS 9350E	Nouvelle culasse « Le Mans » (mais toujours « low port ») ; Aiguille de carbu de type « TE »
11/1955	TS 9593	Levier de vitesse avec bille et ressort anti-vibration
11/1955	TS 9731E	Pistons renforcés
12/1955	TS 9843	Dynamo : suppression du collier de protection des charbons
01/1956	TS 10037E	Aiguille de carbu de type « SM »
01/1956	TS 10132	Amortisseurs avant renforcés
05/1956	TS 11384	Introduction du pot silencieux (2 pots – détente et silencieux)
07/1956	TS 12567	Système d'essuie glace modifié, le DR2 remplace le CRT15



Les TRIUMPH TR2 & TR3

08/1956	TS 13502	Avec le moteur TS 12606E, culasse HIGH PORT, modification des pipes d'admission et échappement, ; puissance à 100 hp (note, quelques TR3s avant TS 13502 avaient déjà profité de cette culasse, mais pas de manière systématique).
08/1956	TS 12650E	Changement du filtre à huile (de by-pass à full flow)
09/1956	TS 13046	Remplacements du système de frein (ainsi que de l'embrayage) Lockheed par Girling. Apparition des freins à disques à l'avant. Toutefois les freins arrière, (Girling) restent à 10 inch. Pont arrière de la Mayflower est remplacé par le nouveau pont de la Vanguard III (en particulier avec des arbres de roue renforcés). Les roues à rayons sont en option. La plaque d'identification change de forme (de carré à oblongue). Les mappes monde des enjoliveurs de roue ne sont plus émaillées mais peintes.
12/1956	TS 15332	Modification des cylindres de roues arrière
01/1957	TS 15497	Modification de l'arrivée d'essence à la pompe, le robinet sera supprimé un peu après.
01/1957	TS 15601	Modification du système d'éclairage/stop/clignotants arrière
01/1957	TS 15706	Modification échappement (silencieux/tuyau)
02/1957	TS 16473	Modification de la partie carrosserie arrière pour incorporation des clignotants séparés.
04/1957	TS 18320	Cache culbuteur chromé, bouchon d'huile et reniflard modifiés
05/1957	TS 18913	Eclairage des plaques numérologiques arrières indépendant des stops



Evolution des modifications de la TR3A

09/1957	TS 22014	<p>Modèle 1958 : Apparition de la TR3A, disponible en janvier 1958</p> <ul style="list-style-type: none">- grande bouche avec grille- clignotants avant modifiés- pare chocs avant- phare en retrait- air duct- poignées de porte et de coffre- clignotants arrières orange indépendants- Eclairage plaque chromé- Lettrage TRIUMPH en lettre séparées à l'AR et l'AV- Badge TR3 modifié (le mot TRIUMPH disparaît)- Intérieur de porte (forme vide poche)- Sièges modifiés (plus rembourrés)- Intérieur arrière revu (siège optionnel, bordures)- Capacité réservoir essence réduite (pour place arrière)- Plaque centrale pour l'ensemble instrument en noir mat granulé- Jantes couleur argent- Sacoche à outils en standard- Vitres coulissantes des side screens sans bouton poussoir
01/1958	TS 26698E	Renforcement final des pistons
01/1958	TS 26825	Changement de roulement de boite
01/1958	TS 26904	Il semblerait que les lames de ressorts de suspension arrière soient maintenant différentes selon le côté de la voiture (plus souple côté passager)
02/1958	TS 28826	Fixation du pare-brise (DZus)
04/1958	TS 32833	Suppression des trous/écrous pour les aéroscreens
06/1958	TS 33894	Réduction de la taille des cylindres de freins arrière (5/8 à 3/4)
06/1958	TS 34312	Modification des joints du maître-cylindre de frein
01/1959	TS 41743	Modification des fixations du couvre tonneau



Les TRIUMPH TR2 & TR3

01/1959	TS 41878	Badge TR3 passe du rouge et noir au blanc et bleu
01/1959	TS 42400	Cendrier en standard (???)
04/1959	TS 50001	Modification de la boîte de vitesse (suppression de la jauge) Modification du démarreur (court) et de la couronne de démarreur
06/1959	TS 56377	Freins arrière en 9x1 ¾ inch et les cylindres de frein passent de 5/8 à ¾ (de nouveau); disque Girling type « B » à l'avant,
10/1959	TS60001	Nouvel outillage de carrosserie entraînant des modifications de carrosserie : <ul style="list-style-type: none">- bossage sous les charnières capot et coffre- fixation de pare-brise revient aux boulons (mais c'était déjà le cas sur quelques TR dès juillet 59)- plancher arrière « carré »,- modification du siège arrière,- réservoir d'essence modifié- plancher de coffre modifié (plus de place pour la roue de secours)- modification de la forme des vides poches de portes,- certains entourages de pare-brise en alu au lieu de chromé
12/1959	TS 64561	Modification du faisceau électrique ((PVC) et des connections (fiches)
	TS 71372E	Cylindre esclave d'embrayage et fixation modifiés
	TS 74331E	Modification du calorstat
	TS 78718E	Modification des ressorts de la rampe de culbuteurs



Evolution des modifications de la TR3B

1962	TSF1	Production des TR3B (série des TSF 1 à 501, identiques aux TR3A post 60001) Les TSF 502 à 530L sont devenues des Italia
	TSF2	Modification mineure de la suspension avant
	TSF 219	Modification du montage des freins à disque
	TSF 265	Modification des amortisseurs arrière
	TSF 284	Nouvelles modifications mineures de la suspension avant
08/05/1962	TCF 1	Deuxième série de TR3B de TCF1 à 2804L - Modification du montage du tableau de bord et du tablier - Boite de vitesse de la TR4 (1ère synchro) - Moteur 2188 cc

Options disponibles :

N° sur schéma	Designation	Référence
1	Porte bagages	552398
2	Aeroscreens	700896
3	Lave glace	553729
4	Désembueur de parebrise	59844
5	Rétroviseur d'aile	502459
6	Allume cigare	504019
7	Couvre siège	
8	Porte licence	602226
9	Miroir de conduite (anti-reflet)	553663
10	Essui glace à 2 vitesses	501843



Les TRIUMPH TR2 & TR3

11	Chauffage	551877
12	Tapis de sol de base	552164
12	Tapis de sol de couleur	552164
13	Cendrier pivotant	701019
14	Lampe de marche arrière	502251
16	Lampe Spot	501703
17	Plaque carénage moteur	301644
18	Barre pour badges	552399
19	Phare antibrouillard	501702
20	Enjoliveur extérieur de roue	502160
21	Overdrive RHS Overdrive LHS	503267 503268
22	Spats pour roues arrière Spats en PVC	552083 701003
	Aiguilles spéciales pour carburateurs pour culasse « Le Mans » Modèle T.D Modèle SM	108809 504028
	Hard Top kit	900771
	Continental Touring kit (voir annexe tableau)	502022
	Store pour radiateur (pour chauffer ?)	502866
	Grille de radiateur (pour TR2 seulement)	801255
	Grand Touring Conversion kit (voir annexe tableau)	554313
Carter d'huile en aluminium		502126
Roue à rayons		202217
Moyeu avant et arrière pour roue à rayons avant gauche avant droit		108278 108277



Les TRIUMPH TR2 & TR3

arrière gauche	109550
arrière droit	109551
Ecrou de roue à rayons gauche	107949
droit	107948
Maillet pour roue à rayons	108450
Amortisseur arrière-compétition gauche	202391
droit	202390
Ressorts de suspension avant de compétition	201899
Bougies de compétition	502200
Direction télescopique Conduite à gauche	502228
Conduite à droite	5022231
Kit de compression plus basse (joint de culasse aminci ???)	502227
Couvre tonneau Conduite à gauche	552652
Conduite à droite	552649
Pneu de conduite rapide sur route	501532
Chauffage	551877
Overdrive RHS	503267
Overdrive LHS	503268
Radio ondes moyennes	552905
Radio ondes longues et moyennes	552904
Radio ondes moyennes avec boutons pousoirs	552903
Radio ondes longues et moyennes avec boutons pousoirs	552902
Radio toutes ondes	552059
Siège arrière optionnel	801264
Note : les tambours de freins arrières Al-fin peuvent être montés mais doivent être commandés chez un distributeur ou concessionnaire	



Couleurs et codes Couleurs

COULEUR	ICI CODE	BL CODE	MODEL	ANNEES
Black	0122		TR2	1954/5, 55/6
			TR3	1956/7, 57/8, 58/59, 59/60, 60/1, 61/2, 62/3, 63/4
			TR4	1960/1, 61/2, 62/3, 63/4
			TR4A	to October 1965
			Spitfire 4	1961/2, 62/3
			Spitfire Mk II	to October 1965
Pearl White	2857		TR2	1954/5, 55/6
Pearl White	5710		TR3	1956/7, 57/8, 58/9, 59/60
Signal Red	2859		TR2	1954/5, 55/6,
			TR3	1956/7, 57/8, 58/9, 59/60, 60/1, 61/2, 62/3, 63/4
			TR4	1960/1, 61/2, 62/3, 63/4
		32	TR4-A	1964/5, 65/6, 66/7
			Spitfire 4	1961/2, 62/3
		32	Spitfire Mk II	1964/5, 65/6, 66/7
		32	Spitfire Mk III	1967/8, 68/9, 68/70
		32	GT-6	1966/7, 67/8, 68/9, 69/70
		32	TR5	1967/8, 68/9



Les TRIUMPH TR2 & TR3

		32	TR6	1968/9 (Commence en janvier 1969), 69/70
British Racing Green	2855		TR2	1954/5, 55/6
			TR3	1956/7, 57/8, 58/9, 59/60, 60/1, 61/2
			TR4	1960/1, 61/2, 62/3
Birch Grey	2758		TR2	1954/5, 55/6,
			TR3	1956/7,
Olive	3737		TR2	1955/6
Beige	2918		TR3	1956/7, 57/8
Sunset Red	3518		TR3	1956/7, 57/8
Apple Green	2920		TR3	1957/8
Winchester Blue	2922		TR3	1957/8
Primrose	3220		TR3	A partir de mai 1958
Powder Blue	8013		TR3	A partir de mai 1958, 58/9, 59/60, 60/1, 61/2, 62/3, 63/4
			TR4	1960/1, 61/2, 62/3
			Spitfire 4	1961/2, 62/3
Pale Yellow	3220		TR3	1958/9, 59/60
			Spitfire 4	1961/2, 62/3
Sebring White	3276		TR3	1958/9, 59/60, 60/1, 61/2, 62/3, 63/4
			TR4	up to 18/5/62
Silverstone Grey	3277		TR3	1958/9, 59/60
Pearl Grey	2931		TR3	A partir de mai 1959, 59/60



Les TRIUMPH TR2 & TR3

Monaco Blue	3281		TR3	A partir de mai 1959, 59/60
Alpine Mauve	3287		TR3	A partir de mai 1959
Alpine Mauve	3278		TR3	1959/60
Spa White	3436		TR3	1959/60, 63/64
			TR4	1960/1, 61/2, up to 18/5/62
			Spitfire 4	1962/3
Phantom Grey	3234		Spitfire 4	1961/2, 62/3
Wedgewood Blue	5814		TR4	1963/4
	26	TR4-A		1964/5, 65/6, 66/7
	26	Spitfire Mk II		1964/5, 65/6, 66/7
	26	Spitfire Mk III		1967/8, 68/9, 69/70
	26	GT-6		1966/7, 67/8, 68/9, 69/70
	26	TR5		1967/8
White	3738		TR4	1963/4
	19	TR4-A		1964/5, 65/66, 66/7
	19	Spitfire Mk II		1964/5, 65/6, 66/7
	19	Spitfire Mk III		1967/8, 68/9, 69/70
	19	GT-6		1966/7, 67/8, 68/9, 69/70
	19	TR5		1967/8, 68/9
	19	TR6		1968/9 (commence en Janvier 1969), 69/70



Les TRIUMPH TR2 & TR3

Triumph Racing Green	3736		TR4	1963/4
		25	TR4-A	1964/5, 65/6, 66/7
Conifer/Triumph Racing Green	3736	25	Spitfire Mk II	1964/5, 65/6, 66/7
		25	Spitfire Mk III	1967/8, to May 1969
		25	GT-6	1966/7, 67/8, to May 1969
		25	TR5	1967/8, to May 1969
		25	TR6	to May 1969)
Jonquil	3798		Spitfire Mk II	to October 1965
Royal Blue	4665	56	TR5	1967/8, 68/9
		56	TR6	1968/9 (commence en Janvier 1969), 69/70
		56	Spitfire Mk III	1967/8, 68/9, 69/70
		56	GT-6	1967/8, 68/9, 69/70
Valencia Blue	6898	66	TR5	1967/8
		66	Spitfire Mk III	1967/8, 69/70
		66	GT-6	1967/8, 68/9, 69/70
Jasmine	5520	34	TR5	1967/8, 68/9
		34	TR6	1968/9 (commence en Janvier 1969), 69/70
		34	GT-6	1967/8, 68/9, 69/70
		34	Spitfire Mk III	1967/8, 68/9, 69/70



Les TRIUMPH TR2 & TR3

Laurel	7681	55	TR5	A partir de mai 1969
		55	TR6	A partir de mai 1969, 69/70
		55	Spitfire Mk III	A partir de mai 1969, 1969/70
		55	GT-6	A partir de mai 1969, 1969/70
Damson	4540	17	Spitfire Mk III	1968/9, 69/70
		17	GT-6	1968/9, 69/70
		17	TR6	1969/70
Sienna	5934	23	Spitfire Mk III	1969/70
		23	GT-6	1969/70
		23	TR6	1969/70
Saffron	8194	54	GT-6	A partir de juin 1970
		54	Spitfire Mk III	A partir de juin 1970
		54	TR6	A partir de juin 1970



Continental Touring Kit

Le **Continental Touring Kit** pour les Triumph TR (principalement les TR2 et TR3 des années 50) est un accessoire d'époque devenu aujourd'hui une pièce de collection très prisée.

À l'époque, les voitures de sport britanniques étaient rustiques. Si vous prévoyiez de traverser l'Europe (le "Continent") pour de longues vacances, l'espace de rangement et la préparation technique devenaient des enjeux majeurs.

Voici ce que ce kit comprenait généralement :

1. Le porte-bagages extérieur

C'est l'élément le plus visible. Comme le coffre d'une TR2 ou TR3 est minuscule (surtout avec la roue de secours qui occupe une place importante), un porte-bagages chromé était fixé sur la malle arrière pour transporter des valises en cuir ou des malles de voyage.

2. Le kit de pièces de rechange (Spare Parts Kit)

C'est l'aspect le plus "aventureux" du kit. Partir loin avec une Anglaise demandait une certaine prévoyance. Le kit officiel de Triumph comprenait souvent une boîte métallique ou une sacoche contenant :

- Des **bougies** de rechange.
- Des **vis platinées** et un condensateur.
- Une **courroie de ventilateur**.
- Des ampoules et des fusibles.
- Parfois des durites ou des joints spécifiques.

3. Les accessoires de confort et de style

Certains kits incluaient des options pour affronter les routes européennes parfois poussiéreuses ou ensoleillées :

- **Déflecteurs de vent** (Aero screens) : pour conduire pare-brise baissé.
- **Badges de calandre** : arborant fièrement le "GB" ou des emblèmes de clubs de voyage.
- **Pneus à flancs blancs** : souvent associés au look "Continental" pour l'exportation.



Pourquoi est-ce célèbre aujourd'hui ?

Aujourd'hui, posséder un **Continental Kit d'origine** (surtout la boîte de pièces scellée ou d'époque) ajoute une valeur considérable à une Triumph TR en collection. Cela évoque l'âge d'or du "Grand Tourisme" où l'on partait de Londres pour rejoindre la Côte d'Azur par les Nationales.

Note historique : Le terme "Continental Kit" est aussi utilisé aux USA pour désigner la roue de secours montée verticalement à l'extérieur à l'arrière (comme sur les Ford Thunderbird), mais pour une Triumph TR, on parle vraiment de l'équipement de voyage "longue distance".

Le contenu technique (Réf. Usine 502022)

Le kit était officiellement listé sous la référence **502022**. Contrairement au porte-bagages qui était souvent une option séparée, le "Continental Touring Kit" se concentrerait sur la mécanique. Il était présenté dans une boîte métallique compacte ou une sacoche robuste contenant :

Catégorie	Éléments inclus
Allumage	Jeu de bougies (Champion), vis platinées, condensateur, rotor et tête d'allumeur.
Refroidissement	Courroie de ventilateur et durites de radiateur (haut et bas).
Électricité	Assortiment de fusibles et ampoules (phares, feux arrière, tableau de bord).
Carburateur	Joints de cuve et pointeaux pour les SU H6.