Guide d’achat d’une Triumph TR



Ludovic Jolly

trgarage.fr

14/07/2026

Table des matières

Partie 1 Naissance d’une passion 3
Avant-propos 3
Le vieux garage 3
La fin d’un cycle 5
Le choix de la bonne… ou de la moins mauvaise 5
Les Lyonnais 7
TS 63805 Une TR3 devenue Normande 9
Partie 2 Le guide d’achat 11
Posséder une Anglaise… un art de vivre 11
Première étape : l'identification 11
Et le numéro de châssis ? 12
Reconnaître les différentes TR 13
Où trouver les différents numéros ? 13
Attention à la peinture... 14
La mécanique : là où commencent les vraies questions 15
Les fuites d'huile 16
La boîte de vitesses 16
Le démarrage 17
Écoutez le moteur 17
Un cognement sourd 17
Un claquement plus sec 17
Un simple cliquetis 17
Un cliquetis métallique à l'accélération 18
Des retours de flammes dans les carburateurs 18
L'essai routier 18
Le freinage 19
La direction 19
Et les TR à six cylindres ? 19
Partie 3 Combien coûte vraiment une Triumph TR ? 20
Le prix d'achat… et où chercher 21
Le coût des réparations 21

Et si vous faites la mécanique vous-même ? 22
Restaurer entièrement une TR 22
Acheter restaurée ou restaurer ? 23
Partie 4 Vivre avec une TR 23
L'art de vivre à l'Anglaise 23
Et la consommation ? 24
Les petites améliorations qui changent la vie 24
Carte grise, contrôle technique et assurance 25
Pour conclure… 25
Annexe 1 27
Check-list d'achat 27

Pressé ?

Ce guide commence par l'histoire de ma TR3A. Si vous préparez une visite, vous pouvez aller directement :

→ **au guide d'achat** (Partie 2) : identification, carrosserie, mécanique, essai ;

→ **aux prix et au budget** (Partie 3) ;

→ **à la check-list à imprimer** (Annexe 1), à emporter le jour de la visite.

<

Partie 1 Naissance d’une passion

Avant-propos

Acheter une voiture de collection… voilà une idée qui fait rêver. Enfin, rêver jusqu'au moment où l'on découvre que certaines pièces coûtent plus cher qu'une voiture moderne d'occasion, ou qu'un simple "petit réglage" peut monopoliser un week-end entier. Mais ne brûlons pas les étapes.

Dans ce guide, je voudrais partager avec vous mon expérience de l'achat d'une voiture ancienne, et plus particulièrement d'une Triumph TR, véritable fil conducteur de ce site.

Avant toute chose, il faut comprendre qu'on n'achète généralement pas une voiture de collection sur un coup de tête. Enfin… certains le font, mais ils finissent souvent par acheter une deuxième voiture pour transporter les pièces de la première !

Le plus souvent, cette envie naît d'un vieux rêve. Un rêve qui remonte parfois à l'enfance, nourri par une affiche dans une chambre d'adolescent, un passage remarqué dans un film ou simplement par une voiture aperçue au coin d'une rue. C'est pourquoi chaque génération possède ses Madeleine de Proust mécaniques. Les passionnés de mon âge ont souvent les yeux qui brillent devant les Anglaises des années 50 et 60, alors que mes enfants s'extasient plus volontiers devant les GTI des années 80 ou les premières japonaises devenues aujourd'hui des youngtimers.

Le vieux garage

Avant de parler achats, restaurations, pièges à éviter et bonnes affaires, laissez-moi vous raconter comment tout a commencé.

Je ne sais pas si certains d'entre vous s'en souviennent, mais lorsque j'avais une douzaine d'années, je dépensais religieusement mon argent de poche pour acheter un magazine devenu mythique : **Chromes et Flammes**. Pour un adolescent passionné de mécanique, c'était un véritable livre de contes. Pour les plus jeunes lecteurs, rappelons qu'en 1979, Internet n’existait pas. Le magazine avait été créé par Patrice De Bruyne. À l'origine, il prolongeait l'esprit d'une publication plus confidentielle consacrée au custom et aux hot rods. Son ambition était simple : montrer des véhicules extraordinaires que la presse automobile traditionnelle ignorait.

Chaque numéro présentait des préparateurs capables de transformer le moindre roadster britannique en véritable monstre de puissance. Les AC, MG, Triumph TR2, TR3 ou TR4 et également beaucoup d’américaines passaient entre les mains de ces véritables sorciers du boulon qui leur offraient carburateurs géants, échappements rugissants, jantes chromées et moteurs survitaminés. Pour nous, jeunes passionnés, ces voitures devenaient des héroïnes. Les plus célèbres terminaient même leur carrière… en miniature, dans une boîte Hot Wheels.

Puis vint la vie active…

Avec les premiers salaires arrivèrent les premières voitures sportives. On ne se refait pas. J'eus la chance de posséder quelques machines sympathiques et mon métier me conduisait régulièrement à travers toute la France.

C'est à cette époque, au début des années 80, qu'un petit garage allait marquer ma mémoire.

À chaque déplacement vers la côte, je passais devant un vieil atelier qui semblait tout droit sorti d'une carte postale anglaise. Une construction en bois, un toit d'ardoises, une grande verrière donnant sur la rue… On s'attendait presque à voir sortir un mécanicien coiffé d'une casquette en tweed avec une tasse de thé à la main.

Mais ce qui attirait mon regard n'était pas le garage. Derrière la vitrine reposait une Triumph TR3, toujours au même endroit, toujours dans la même position.

Toujours en attente d'une restauration qui semblait ne jamais commencer.

Pendant plusieurs années, je ralentissais presque systématiquement devant cette vitrine. Un jour, profitant d'un peu de temps libre, je décidai enfin de m'arrêter.

Le propriétaire, un solide gaillard à la cinquantaine bien installée, m'accueillit avec la cordialité d'une porte de prison. Lorsque je lui demandai si la TR était à vendre, sa réponse fut immédiate :

— *Pas question. Je la restaurerai un jour.*

Je repartis en lui souhaitant bon courage, tout en pensant très fort que ce fameux "un jour" risquait de prendre quelques décennies de retard.



Sur la photo, une Renault 5 TS de 1982 : 65 ch énervés, quand la TR en faisait 100 en 1957 !

Les années passèrent. Un matin, en reprenant cette même route, le garage avait disparu.

Fin de l'extrait

Guide d'achat d'une Triumph TR

Le cahier complet (31 pages) est réservé aux membres.

Inscription gratuite sur trgarage.fr