

La saga des Triumph TR

Table des matières

Introduction générale 3

Première partie — Le monde qui voit naître la TR 4

L'après-guerre : le monde qui réclame une voiture de sport 4

Deuxième partie — Les hommes derrière la légende 6

Sir John Black 6

Ken Richardson, l'homme qui apprit à la TR à tenir la route 10

Walter Belgrove 13

Harry Webster, l'ingénieur qui transforma les idées en automobiles 17

Alick Dick, l'homme qui fit entrer Triumph dans une nouvelle époque 18

Troisième partie — Des prototypes à la naissance de la TR2 20

Le projet TRX 20

La TRX : une vitrine technologique impossible à produire 20

La Triumph 20 TS ou TR1 23

La Triumph TR2 27

Quatrième partie — L'évolution de la lignée 33

La Triumph TR3 33

TR3A (1957–1962) 37

TR3B (1962) 40

Cinquième partie — Les TR de l'ombre et la compétition 46

TR3 Speciale : lorsque Coventry rencontre Turin 46

TR3 Beta : le laboratoire roulant 47

La compétition : le meilleur bureau d'études de Triumph 49

Sixième partie — Évolutions, options et personnalisation 52

Les évolutions de production 52

Évolution des modifications sur la TR2 52

Évolution des modifications sur la TR3 52

Évolution des modifications de la TR3A 53

Évolution des modifications de la TR3B 54

Options disponibles 54

Couleurs et codes couleurs 55

Septième partie — Voyager en Triumph 56
Le Continental Touring Kit : l'art britannique du voyage 56
Voyager léger… ou presque 56
La mécanique dans une boîte 57
Le confort selon Triumph 58
Une philosophie plus qu'un accessoire 58
Conclusion 61
Sources et bibliographie 63

Introduction générale

Il existe des automobiles que l'on admire à distance, avec le respect dû aux belles mécaniques. Et puis il y a celles qui donnent immédiatement envie d'ouvrir la portière, de tirer le starter et de prendre la route sans raison particulière. Les Triumph TR2 et TR3 appartiennent à cette seconde famille. Elles ne furent ni les plus luxueuses, ni les plus sophistiquées, ni même les plus puissantes de leur époque. Pourtant, elles ont incarné comme peu d'autres l'esprit du roadster britannique d'après-guerre : une voiture simple, vive et robuste, capable d'aller au travail la semaine, de traverser un continent pendant les vacances et, le dimanche venu, de se présenter au départ d'un rallye avec un numéro peint sur les portières.

Raconter leur histoire ne consiste donc pas seulement à aligner des dates, des numéros de châssis et des puissances moteur. Il faut remonter aux ambitions parfois contradictoires de Standard-Triumph, suivre les intuitions de Sir John Black, le crayon de Walter Belgrove, l'exigence de Ken Richardson, le pragmatisme de Harry Webster et la clairvoyance d'Alick Dick. Tous, à leur manière, ont transformé des contraintes économiques, des composants empruntés aux magasins de l'usine et une solide dose d'obstination en une lignée devenue mythique.

Au fil des pages apparaîtront les prototypes oubliés, les records de vitesse, les succès sportifs, les évolutions mécaniques, les accessoires de voyage et ces innombrables petites modifications qui passionnent aujourd'hui les restaurateurs. Mais derrière la technique se dessine surtout une époque : celle d'une industrie britannique décidée à reconquérir le monde, d'un marché américain devenu vital et d'une automobile de sport qui pouvait encore naître avec des moyens limités, beaucoup d'ingéniosité et quelques paris que les comptables auraient probablement préféré ne jamais voir écrits.

Avant de devenir des objets de collection soigneusement alignés sur les pelouses des concours d'élégance, les TR furent des voitures à vivre. On les conduisait sous la pluie, on les réparait au bord de la route, on les engageait en compétition le week-end et l'on repartait travailler avec le lundi matin. C'est cette dimension humaine, mécanique et profondément attachante que cette saga TR Garage se propose de faire revivre.

Première partie : Le monde qui voit naître la TR

L'après-guerre : le monde qui réclame une voiture de sport

Comment raconter l'histoire de ce petit roadster devenu une icône de l'automobile ? Une légende ne naît jamais en un jour ; elle se façonne au fil des époques, des hommes et des envies. Avant d'en suivre le parcours, il faut revenir à l'esprit qui lui donna naissance.

En 1945, lorsque la guerre prit fin, le monde aspirait à retrouver le goût de vivre. Les jeunes hommes revenus des champs de bataille d'Europe et d'Asie rapportaient avec eux bien davantage que des souvenirs de guerre. Ils portaient une irrépressible envie de liberté. Après les privations et les sacrifices, ils cherchaient l'adrénaline, l'insouciance et le plaisir simple de repousser leurs limites. Les circuits automobiles devinrent alors le théâtre de cette renaissance, où l'on s'affrontait moins par rivalité que par passion, dans une fraternité nourrie par le goût du risque et de la vitesse.

Partout, dans les garages de fortune, naissait une nouvelle culture automobile. Avec une ingéniosité sans bornes, on dépouillait de vieilles Ford ou Chevrolet pour en faire des hot rods rugissants, façonnés à la force des mains et de l'imagination. C'était l'époque de la *Fureur de vivre*, des silhouettes rebelles incarnées par James Dean, mais aussi celle des géants de la compétition : Stirling Moss, Bruce McLaren ou Carroll Shelby, dont les exploits nourrissaient déjà la légende.

Les constructeurs comprirent rapidement que le vent avait tourné. Ils imaginèrent une nouvelle génération de petits roadsters, légers, nerveux et accessibles, capables d'accompagner leur propriétaire dans ses trajets quotidiens avant de se transformer, le week-end venu, en véritables voitures de course. On quittait son domicile au volant de la même automobile qui, quelques heures plus tard, affrontait le chronomètre sur un circuit ; puis, la course terminée, on reprenait paisiblement la route du retour. Cette simplicité résumait à elle seule toute la philosophie d'une époque où l'automobile incarnait avant tout la liberté.

C'est dans cet élan que virent le jour des machines appelées à entrer dans la postérité : les Jaguar XK120, les AC Bristol, les premières Corvette C1 et bien d'autres sportives dont le charme demeure intact aujourd'hui.

Et Triumph, dans tout cela ?

La marque de Coventry semblait observer cette révolution depuis le bord de la piste. Elle ne possédait encore aucun modèle capable de rivaliser avec ces nouvelles sportives qui faisaient battre le cœur des passionnés. Cette situation irritait profondément Sir John Black. Depuis toujours, une rivalité tenace l'opposait à William Lyons, le brillant fondateur de Jaguar, et voir son éternel concurrent s'imposer dans ce nouveau marché lui était devenu insupportable.

C'est de cette frustration, de cette ambition blessée et de cette volonté farouche de reprendre l'avantage qu'allait naître l'une des plus belles aventures de l'automobile britannique. C'est ici que commence véritablement notre histoire.

Deuxième partie : Les hommes derrière la légende

On ne peut raconter la saga des TR sans présenter ceux qui en furent les artisans. Et comment commencer autrement que par Sir John Black, l'homme sans lequel cette aventure n'aurait sans doute jamais vu le jour ?

Son histoire a déjà été racontée à maintes reprises. Je n'ai donc nullement la prétention d'apporter des révélations inédites. Mon ambition est plus modeste, la faire revivre à ma manière, avec une pointe d'humour, un regard parfois malicieux et ce flegme tout britannique qui sied si bien aux gentlemen d'outre-Manche.

Pour écrire ces pages, je me suis appuyé sur de nombreuses sources, certaines incontournables, d'autres plus confidentielles. Parmi les plus précieuses figure le remarquable travail de mémoire réalisé par les anciens employés de Standard-Triumph, rassemblé notamment sur le site *Triumph Works*, véritable mine d'informations, d'anecdotes et de témoignages. J'ai également puisé dans les archives du *TR Register*, les travaux de Gérard Guiot, les ouvrages de Bill Piggott, ainsi que dans diverses publications spécialisées et ressources historiques, dont Wikipédia, afin de recouper les faits et d'enrichir ce récit.

Ce texte est une synthèse originale réalisée à partir de nombreuses sources historiques croisées. Les ouvrages principaux figurent dans la bibliographie ; les citations directes sont identifiées lorsqu'elles sont reproduites. Elles apparaîtront naturellement au fil des chapitres, lorsque leur contribution éclairera un personnage, un événement ou une anecdote. Après tout, une histoire se raconte mieux lorsqu'elle coule de source, sans interrompre sans cesse le fil de la narration.

Sir John Black



Toute épopée a besoin de son héros. Celle des TR eut le sien en la personne de Sir John Paul Black. Visionnaire pour les uns, despote éclairé pour les autres, il appartenait surtout à cette catégorie d'hommes qui préfèrent prendre une décision imparfaite plutôt que laisser les événements décider à leur place.

Photos : Wikimedia Commons – National Portrait Gallery (NPG x86377)

John Paul Black voit le jour le 10 février 1895 à Kingston upon Thames. Rien ne le destine alors à l'automobile. Ses premières études l'orientent vers le droit, profession respectable s'il en est, mais qui présente un inconvénient majeur : on y passe davantage de temps à discuter qu'à agir. Or Black n'était pas homme à aimer les palabres. La Première Guerre mondiale révéla son véritable

tempérament. Officier énergique, il termina le conflit avec le grade de capitaine, un titre qui lui resta longtemps associé tant il semblait lui aller comme un gant.

En 1919, il entre chez Hillman, à Coventry. Très vite, ses qualités d'organisateur sautent aux yeux. Travailleur infatigable, négociateur redoutable et doté d'une confiance en lui que certains qualifieraient de… généreuse, il gravit les échelons jusqu'à partager la direction générale avec Spencer Wilks. L'aventure prend cependant fin en 1929 lorsque Rootes rachète Hillman. Les deux hommes préfèrent quitter le navire plutôt que d'en devenir de simples passagers.

Cette même année, Reginald Maudslay lui ouvre les portes de la Standard Motor Company. Le chantier est immense. Standard traverse une mauvaise passe et ressemble davantage à une maison dont la toiture fuit de toutes parts qu'à un constructeur promis à un brillant avenir.

Nommé directeur général dès 1930, Black se met au travail avec la délicatesse d'un chirurgien… armé d'une hache. Il taille dans les coûts, réduit la fabrication interne de composants devenue trop onéreuse, modernise les méthodes de production et s'entoure de collaborateurs capables de transformer ses intuitions en automobiles séduisantes. Parmi eux figure Edward Grinham, recruté chez Humber, auquel il confie la mission de dessiner des voitures élégantes sans les rendre inabordables.

La gamme *Flying Standard* symbolise cette renaissance. Les ventes décollent, la réputation de l'entreprise s'améliore et, à la veille de la Seconde Guerre mondiale, Standard produit près de cinquante mille voitures par an. En moins d'une décennie, Black a remis le constructeur parmi les grands noms de l'industrie automobile britannique.

Lorsque la guerre éclate, les chaînes de montage changent brutalement de vocation. Comme nombre d'industriels britanniques, Black comprend que la victoire se joue autant dans les usines que sur les champs de bataille. Standard participe pleinement au vaste programme des « Shadow Factories », ces usines destinées à alimenter l'effort de guerre.

Sous sa direction sont fabriqués des moteurs Bristol Hercules, des carburateurs, des cylindres, des avions d'entraînement Airspeed Oxford ainsi que des éléments destinés au célèbre de Havilland Mosquito, l'un des avions les plus remarquables du conflit. Cette contribution exceptionnelle lui vaut d'être anobli en 1943. À partir de ce jour, il devient Sir John Black et, connaissant le personnage, il est permis de penser qu'il trouva ce titre parfaitement mérité.

Fin de l'extrait

La saga TR, histoire d'une légende

Le cahier complet (54 pages) est réservé aux membres.

Inscription gratuite sur trgarage.fr