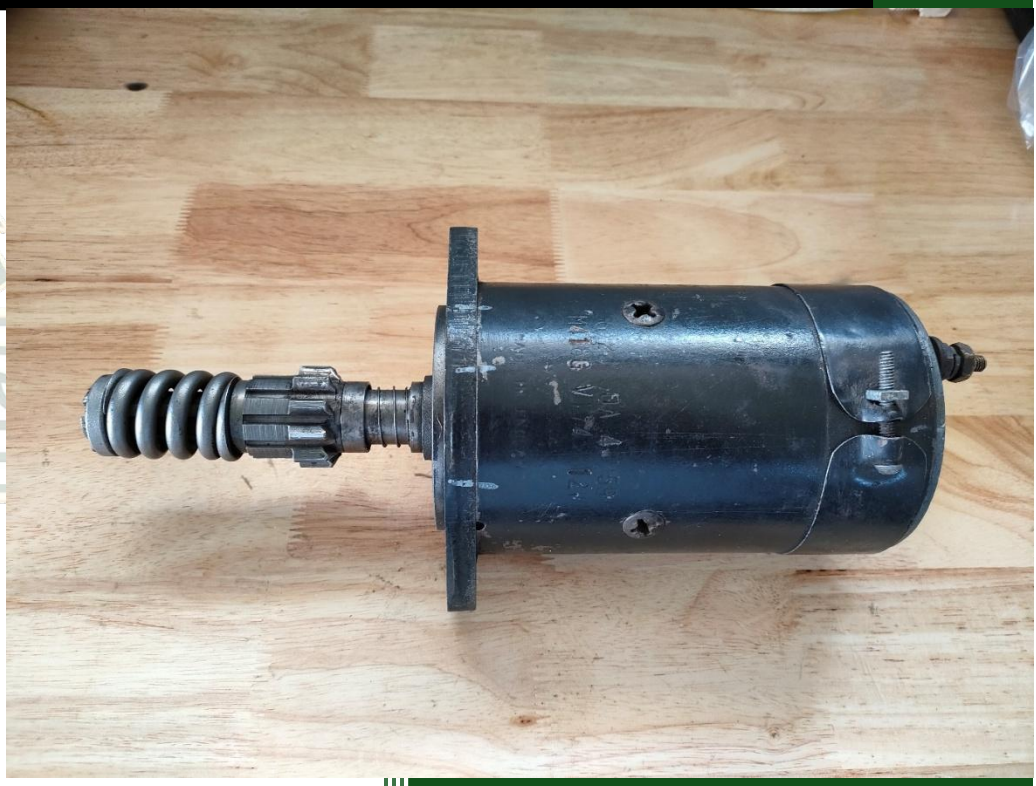
Les démarreurs des TR2-3&4



L J

Trgarage.fr

22/06/2026

Table des matières

Partie 1 : Quand votre TR refuse de démarrer ; comprendre, diagnostiquer et fiabiliser le démarreur 2
Les masses électriques 2
Avant de remplacer : identifier le bon montage 3
Les deux familles de démarreurs Triumph TR 4
Le démarreur type A « Bombé » 4
Le démarreur type B « Long Nose » 5
La règle à retenir : ne pas intervertir les montages 5
Le cas des démarreurs High-Torque 6
Sélection du modèle et encombrement mécanique 6
L'astuce de montage : le « clocking » 6
Le piège électrique : la gestion du solénoïde 7
Démarrage à froid et carburateurs SU 7
La physique du démarrage avec carburateurs SU 8
L'effet de la vitesse de rotation 8
Le piège du noyage des bougies 9
La nouvelle procédure de démarrage 9
Conclusion pratique 9
Avant de déposer le démarreur 10
Partie 2 : Entretien du démarreur Type B 12
Dépose du démarreur 13
Remontage du démarreur 14
Désassemblage 14
Bobines inductrices 15
Remontage des éléments du lanceur 15
Paliers (*Bagues*) 15
Collecteur 16
Balais (charbons) 16
Force d'application des ressorts sur les charbons du démarreur 17
Lanceur de démarreur 18
Avertissement légal clause de non-responsabilité 19

Partie 1 : Quand votre TR refuse de démarrer ; comprendre, diagnostiquer et fiabiliser le démarreur

Vous avez prévu une belle sortie ce week-end. La météo est parfaite, le plein est fait, et vous avez même réussi à convaincre votre épouse que cette promenade en Triumph est une excellente idée. En entrant dans le garage, elle est toujours là. Magnifique. Fidèle à elle-même. Du moins le croyez-vous.

Vous ouvrez la portière, vous vous installez derrière le volant et retrouvez aussitôt cette ambiance si particulière que seules les automobiles anglaises des années cinquante savent offrir. Une légère odeur d'huile chaude, quelques effluves d'essence, les petits compteurs bombés devant vous… Tout semble prêt.

Vous tournez la clé de contact avec la certitude tranquille de celui qui s'apprête à partir.

Rien, pas un bruit.

Vous appuyez de nouveau sur le bouton de démarrage, cette fois avec davantage de conviction, comme si la mécanique pouvait être sensible à l'autorité.

Toujours rien. Le silence commence à devenir inquiétant.

Vous tentez une troisième fois. Parce qu'au fond, nous sommes nombreux à croire qu'une panne électrique peut parfois se résoudre en insistant.

Toujours rien.

À cet instant précis commence ce que tout propriétaire de Triumph connaît bien : la phase scientifique. Celle qui consiste à vérifier la batterie, les fusibles, les cosses, les interrupteurs et, si personne ne vous regarde, à adresser quelques remarques peu amènes aux ingénieurs de Coventry.

Pourtant, condamner le démarreur paraît trop simple. Il est utile de comprendre comment il fonctionne et pourquoi il tombe en panne. Car cette pièce discrète, que l'on oublie volontiers lorsqu'elle remplit correctement sa mission, est souvent accusée à tort. Bien des démarreurs ont été remplacés alors qu'un simple problème de masse ou de connexion était le véritable coupable.

Les masses électriques

Avant de sortir les clés plates et de commander des pièces neuves, prenons donc quelques minutes pour comprendre, diagnostiquer et fiabiliser le système de démarrage de nos TR.

Sur une Triumph TR, un démarreur qui refuse de fonctionner n'est pas toujours en cause. Avant de déposer l'ensemble ou de commander une pièce neuve, il est indispensable de contrôler l'état des connexions électriques, et plus particulièrement celui des masses.

Le démarreur Lucas absorbe plusieurs centaines d'ampères pendant quelques secondes. Pour fournir un tel courant, le circuit doit être capable de le transporter sans perte excessive de tension. Or, après plusieurs décennies de service, l'oxydation, la peinture, la corrosion ou simplement le desserrage des fixations peuvent fortement dégrader le retour de masse entre la batterie, le châssis et le moteur.

La tresse de masse reliant le moteur au châssis mérite une attention particulière. Une tresse oxydée, effilochée ou mal serrée peut provoquer des symptômes parfois trompeurs : démarreur totalement silencieux, rotation très lente malgré une batterie en bon état, échauffement anormal des câbles ou fonctionnement aléatoire selon la température du moteur.

Un contrôle simple consiste à mesurer la chute de tension entre la borne négative de la batterie et le bloc moteur pendant l'actionnement du démarreur. Une valeur supérieure à quelques dixièmes de volt indique généralement une résistance excessive dans le circuit de masse. Le nettoyage des points de contact, le remplacement des cosses vieillissantes ou le montage d'une tresse neuve suffisent souvent à résoudre une panne que l'on attribuait à tort au démarreur lui-même.

Avant toute intervention plus lourde, la règle est donc simple : vérifier d'abord les masses. C'est une opération rapide, peu coûteuse et souvent bien plus efficace qu'un remplacement prématuré du démarreur.

Après ces vérifications de base, il faut alors se rendre à l'évidence : le coupable se cache probablement du côté du démarreur.

Cette pièce souvent oubliée, discrète lorsqu'elle fonctionne correctement, est pourtant indispensable. Sans elle, même le moteur le mieux réglé du monde reste silencieux. C'est donc l'occasion idéale de comprendre son fonctionnement, de savoir comment diagnostiquer ses pannes les plus courantes et, dans bien des cas, comment lui redonner une seconde jeunesse.

C'est précisément le sujet de l'article qui suit.

Avant de remplacer : identifier le bon montage

Le remplacement du démarreur est un piège mécanique classique lors des restaurations. La transition entre les deux types de démarreurs chez Triumph s'accompagne obligatoirement d'une évolution de la couronne du volant moteur.

Fin de l'extrait

Les démarreurs

Le cahier complet (22 pages) est réservé aux membres.

Inscription gratuite sur trgarage.fr