# Les Triumph TR Maurice et sa TR 4

# Et pour succéder à la TR3 ?

Début des années soixante : l'après-guerre est déjà loin. Le niveau de vie s'élève, un embourgeoisement émerge et s'accompagne de nouvelles exigences de la clientèle, en matière de confort et de performances. Les modèles sportifs, les cheveux au vent, des années cinquante apparaissent désormais dépassés. Le Groupe Standard-Triumph en prend conscience et confie alors au designer italien Michelotti la tâche de rajeunir la TR3. Cependant, les moyens étant limités, la consigne fut d'utiliser au maximum des composants mécaniques issus de la TR3. La nouvelle voiture reprend donc à sa devancière son classique et robuste châssis séparé, dont les voies ont été élargies, l'empattement restant cependant le même.

### La TR 4

La TR 4 nait ainsi en 1961 et reçoit le moteur de la TR 3, une mécanique simple, éprouvée, facile à entretenir qui équipe également le tracteur Ferguson : si! si !. Il s'agit du quatre cylindres Standard Vanguard de
2138 cc. Avec un taux de compression passant à 9, il développe 100 ch, soit sensiblement la même puissance que celle de la version de base de 1991 cc, mais à un régime légèrement inférieur de 4600 tr/mn (au
lieu de 5000 tr/mn). Sa longue course lui permet une véritable souplesse et le couple s'établit à 17,7 mkg,
une valeur avantageuse par rapport aux rivales à quatre cylindres, les Sunbeam Alpine et autre MGB.
A l'avant, la TR 4 reprend les freins à disques Girling de sa devancière, avec un servo d'assistance en
option. Apparait également une direction à crémaillère beaucoup plus légère, ainsi qu'une première synchronisée sur l'excellente boîte à quatre vitesses. Equipée en option d'un overdrive sur les trois rapports
supérieurs, c'est avec sept vitesses qu'il faut alors composer !!. Et jouer ...

### La TR 4 de Maurice

C'est un spécialiste vendéen de la voiture anglaise qui a mis Maurice sur la piste de cette TR4. Elle appartenait à un certain Jean-Pierre Pernaut, un homonyme du présentateur TV.

D'origine américaine, elle avait été rapatriée en Europe depuis la ville de Marietta, près d'Atlanta en Georgie.

Achetée en 2014, c'est un modèle de 1964, issu de la première génération reconnaissable par un tableau de bord en tôle peint en blanc. Les répétiteurs de clignotants sur les ailes ne sont pas encore là. Ils apparaitront sur la génération suivante. Les roues à rayons, une option, sont, quant à elles, simplement magnifiques.

La carrosserie avait été refaite et entièrement repeinte. Par contre, pour la mécanique, ce fut tout autre chose puisque Maurice a dû la démonter et refaire entièrement le moteur. La voiture est assez grande pour sa taille. Maurice et son épouse peuvent donc partir sereinement faire de grandes balades dans les Mauges et ailleurs.

## Les Pet'ardentes du Choletais Sourdine 49360 YZERNAY



**LA GAZETTE** 

Février 2020







### La TR 4A IRS

La tenue de route n'est pas le point fort de la TR 4 du fait de l'essieu arrière rigide. L'adoption d'une suspension arrière indépendante devenait indispensable pour contrer la concurrence. Cette modernisation représente la première étape importante dans l'évolution des Triumph TR. Elle apparaît dès janvier 1965 sur la TR4. D'où son appellation de IRS (Independant Rear Suspension). Le châssis est légèrement modifié pour recevoir l'essieu brisé emprunté à la Triumph 2000. Cette modernisation s'accompagne de retouches esthétiques, parmi lesquelles l'apparition d'un tableau de bord en bois, pour faire plus « british » et des fameux répétiteurs de clignotants sur les ailes avant de toute beauté (photo ci-contre)

### Les TR 5 PI et TR 250

Au milieu des années soixante, il paraît nécessaire d'augmenter la puissance de la TR 4 pour faire face à la concurrence. Le châssis, compte tenu de sa robustesse, se trouve tout à fait en mesure d'encaisser un surcroît de vitamines. On va donc reprendre l'idée, de monter une mécanique de six cylindres dans la TR 4. C'est le moteur de la berline Triumph 2000 qui va servir de base au développement d'un six cylindres de 2,5 litres. Conçu pour recevoir un système d'injection, il développera désormais une puissance de 150 ch. Fin 1967, seconde étape pour la TR 4, naquit donc la Triumph TR5 PI (pour Petrol Injection), une Triumph TR4 dotée d'un moteur six cylindres à injection d'essence Lucas, disposant de plus de puissance et de couple. Règlementation anti-pollution oblige, les versions exportées aux Etats-Unis, baptisées Triumph TR250, seront dotées du même moteur, moins puissant, car équipées de carburateurs Zenith-Stromberg. Ces dernières sont reconnaissables à la bande décorative argent transversale sur le capot avant. Quand la voiture n'a pas été repeinte et qu'elle n'a pas disparu, histoire de faire comme si.....



Répétiteur d'aile TR4 AIRS

Chiffres de production TR4/5

TR4 ( 1961-1965) : 40 253 ex TR4 A (1965-1967) : 28 465 ex TR5 PI (1967-1968) : 2 947 ex TR 250 (1967-1968) : 8 484 ex

© Michel Pionneau