Les Triumph TR

Laurent et sa TR6

Les Pet'ardentes du Choletais
Sourdine
49360 YZERNAY
www.lespetardentes.fr

LA GAZETTE

Mars 2021

La construction automobile en Angleterre : une sombre et triste histoire

L'histoire démarre en fait en 1952, en Angleterre, lorsque les marques Austin et Morris fusionnent pour créer la British Motor Corporation (BMC). Et d'une fusion avec Jaguar en 1966 nait British Motor Holding (BMH)

BLMC nait, lui, en 1968 de la fusion de British Motors Holding (BMH) et de Leyland Motor Corporation(LMC),

Mais les grèves provoquées par les militants des syndicats mirent à mal la capacité de production des usines. Du fait de la duplication des installations résultant de ces différentes fusions, une petite grève dans une seule usine pouvait impliquer l'arrêt de beaucoup d'autres. Ce qui arriva souvent ...trop souvent.

Au faîte de son histoire, BLMC possédait 40 usines à travers le pays. Déjà, avant la fusion, BMH incluait des marques qui se concurrençaient en interne et vendaient de fait les mêmes modèles simplement rebadgés. Ce fut pire encore après la fusion et de nombreux produits devaient supporter des coûts de distribution deux fois plus importants que s'ils étaient vendus sous un seul nom. Oh ! My God !

Ces problèmes ne furent jamais réellement résolus. British Leyland est devenu un monstre ingouvernable et financièrement boiteux. Cela aboutit à une banqueroute retentissante en 1975. Quelle histoire et quel gâchis!

Et Triumph, dans tout cela ?

C'est dans ce contexte pour le moins tourmenté que Triumph, en 1968, éprouve le besoin de rajeunir la ligne de sa TR4/5/250. Cette ultime version n'a pourtant que quinze mois d'existence mais la silhouette toute en courbes de Michelotti n'est plus dans l'air du temps.

Ce dernier, est trop occupé par ailleurs. Triumph fait alors appel au carrossier allemand Karmann, connu pour ses réalisations sur base de Volkswagen. Le budget étant réduit, Karmann a une idée astucieuse : il reprend quasiment sans changement la cellule centrale de la TR4/5 et ne change que les parties avant et arrière. Et il conserve le châssis avec les roues arrière indépendantes de la TR4 AIRS.

En Europe, le six cylindres de 2,5 l doté de l'injection Lucas délivre 150 chevaux SAE tandis que la version US, pour respecter la réglementation anti pollution doit se contenter de carburateurs Stromberg qui ramènent sa puissance à 104 chevaux c'est-à-dire au niveau de la version à quatre cylindres de la TR4 !!

En 1973, des réglages sont nécessaires en Europe pour cause d'anti-pollution et ramènent la puissance des modèles à injection à 124 chevaux DIN, ce qui correspond, en fait, à une diminution de 15% environ.

Les versions US se voient dotées, à partir de 1974 de disgracieux butoirs de pare-chocs, sécurité oblige …La TR6 a tiré sa révérence en février 1975 en Europe et en juillet 1976 outre-Atlantique, remplacée par une TR7 bien moins forte en caractère et au look complètement différent. Beaucoup y ont vu la fin de la lignée des vraies TR ! Celles au caractère viril et bien trempé.

Et la Triumph TR6 de Laurent et Marie-Luce ?

C'est une annonce sur LVA, en 2004 qui a mis Laurent sur la piste de cette TR6 sortie en 1974 et dont le six cylindres en ligne de 2,5 l est alimenté par deux carburateurs SU. Elle vivait dans la Manche et son propriétaire précédent avait déjà fait des travaux, notamment de carrosserie. La sellerie et la capote étaient , elles, « nickel » comme dit Laurent. Côté moteur, c'était une autre paire de manches et Laurent a du retrousser les siennes pour le refaire tout comme la boîte de vitesses. Quant à l'électricité, une fois qu'on a dit que c'est une anglaise équipée avec du Lucas, connu comme le « prince des ténèbres », on a tout dit ...

A sa sortie d'usine, comme l'atteste sa plaque d'identification, elle était peinte en « magenta », un violet « à chier » selon Laurent. Un propriétaire précédent l'a repeinte dans un vert profond métallisé qui lui sied beaucoup mieux. Ce qui est d'origine ou pas, peu importe. La TR6 roule magnifiquement : c'est l'essentiel !!

Moteur 2,5 l PI (Petrol Injection)

Moteur 2,5 l (Carburateurs)

Production TR6 PI

Marché UK - 8 370
Marché Export - 5 333
Total - 13 703

Production TR6 Carbu

Marché UK - n/a
Marché Export - 78 147
Total - 78 147

Total : 91 850

© Michel Pionneau