

Le blanc étant trop salissant, le *British Racing Green* difficile à photographier et le rouge la couleur du concurrent BMC, les quatre TR4 usine furent peintes en *Powder Blue*.

Triumph TR4 "3VC", 1962

Bleu comme l'enfer

L'auto que vous avez sous les yeux aurait très bien pu figurer dans notre rubrique Exception. Comment ça, une simple TR4 ? Il débloque, le rédac' chef ! À la vérité, il s'agit de l'une des quatre versions compétition "*Powder Blue*" d'usine. Et elle roule d'enfer !

TEXTE : XAVIER AUDIAU – PHOTOS : DANIEL DENIS – ARCHIVES : JEAN-PHILIPPE MATHIEU

RACING Triumph TR4 "3VC", 1962



Contrairement à une TR4 de série arborant une planche de bord en métal peinte en blanc, celle de "3VC" est recouverte d'un simili noir. Le volant n'est pas le même non plus. Notez la tige coudée du levier de vitesses.

Comme vous avez probablement pu le lire avec délectation dans les ouvrages de Frédéric Reydellet, l'histoire de Triumph en compétition est pleine de rebondissements. Elle faillit s'arrêter en 1961, lorsque Standard-Triumph tomba dans le giron de Leyland. Au passage, Ken Richardson, aux commandes du service compétition et qui a tant œuvré pour la marque, est remercié... Malgré tout, le projet de la remplaçante de la TR3 est maintenu et, même si elle ne recevra pas le moteur double arbre Sabrina initialement prévu, la TR4 est présentée à l'automne 1961. Reprenant les dessous de sa grande sœur, la TR3A, elle se distingue avant tout par sa ligne modernisée

due à Giovanni Michelotti. Pour appuyer le lancement commercial de la TR4, les hommes de marketing comptent bien sur le sport automobile mais les caisses sont vides ! Il va falloir faire le maximum avec un minimum de moyens, le budget alloué à cette entreprise étant dix fois inférieur à celui de la concurrence...

Modèle évolutif

La difficile tâche est confiée à Graham Robson et le programme course ne portera que sur quelques rallyes. Quatre TR4 sont prélevées de la chaîne de montage de Canley en février 1962 pour être préparées par une poignée d'hommes. Arborant une teinte *Powder Blue*, ces Triumph prennent les immatriculations "3VC", "4VC", "5VC" et "6VC". Pourquoi la lignée commence-t-elle par le chiffre "3" ? Parce que "1VC" et "2VC" correspondent déjà aux immatriculations d'une Triumph Herald et d'une Jaguar. Extérieurement, outre leur teinte, ces TR4 se distinguent par l'absence de pare-chocs, l'adoption d'un hard-top et de jantes à rayons fixées par un papillon central afin de mieux refroidir les freins et de gagner du temps en cas de changement de roue suite à une crevaison. Voilà pour la partie visible de l'iceberg. Dessous, la TR4 est profondément optimisée. Rigidifié, son châssis séparé est peint en blanc de façon à pouvoir déceler à l'œil nu le moindre début de fêlure dans le métal. Du reste, au fil des rallyes, les châssis seront souvent remplacés ! Parmi les détails visant à fiabiliser l'auto, on note la présence d'équerres permettant de renforcer les fixations des suspensions, mais aussi une fixation de crémaillère, des canalisations de freins et d'essence renforcées. Évolutives, ces TR4 ne vont cesser d'être optimisées au fil des rallyes et homologations. Par exemple, si le bloc 2 l est présent sous leur capot lors du premier Rallye >



Par rapport à une TR4 de série, "3VC" gagne près de 2,5 sec. dans l'exercice du 0 à 100 km/h et passe de 0 à 160 km/h en 26,4 sec. contre... 46,3 sec. !



Vive, précise, efficace, facile à prendre en main et diablement sonore, "3VC" est une machine à sensations "vintage" qui offre beaucoup de plaisir.

Jean-Philippe Mathieu

« Quand j'étais ado, mon prof de français roulait en Triumph Herald et je trouvais ça génial ! », se souvient Jean-Philippe Mathieu, le boss de Beaulieu Motor, atelier belge spécialisé dans les Anglaises. Permis en poche, sa première auto sera ainsi, en 1985, une Dolomite. Un premier doigt dans l'engrenage puisqu'il est aujourd'hui à la tête d'une collection de... 35 Triumph ! Parmi elles, on y trouve une réplique de TR4 "usine", modèle qui le fait rêver depuis toujours jusqu'à ce jour d'avril 2021 : « Le spécialiste anglais Neil Revington, qui avait ramené d'Amérique du Nord "3VC" au milieu des années 1990 avant de la restaurer, la mettait en vente. Elle appartenait alors à plusieurs propriétaires. Jamais je n'aurais imaginé pouvoir m'offrir une TR4 "usine". C'est une pièce majeure de l'histoire de Triumph en compétition. En plus, le "3" est mon chiffre fétiche ! Des quatre versions, les spécialistes s'accordent à dire que "3VC" demeure la plus authentique, avec environ 90 % de pièces d'époque et je possède son Surrey top d'origine. Elle a conservé son surnom "3VC" puisqu'elle est immatriculée à mon nom en Angleterre. Au volant, par rapport à une TR4 de série, elle est beaucoup plus puissante et tient mieux la route. » Pour autant, Jean-Philippe l'utilise peu : « Je dois faire rouler mes autres Triumph et tiens à la préserver dans cet état le plus longtemps possible. » Détail amusant : « De toutes mes Triumph, c'est la seule de mon année de naissance. Le jour où je naissais, elle participait même à la Coupe des Alpes 1962 ! »



« Jamais je n'aurais imaginé pouvoir me l'offrir ! »

Le coffre accueille un réservoir d'essence de grande capacité ainsi que la roue de secours. Son couvercle en aluminium pouvait être remplacé par un modèle en acier pour supporter une seconde roue de secours.



L'équipage est protégé par un arceau de sécurité. Pour un gain de poids, le hard-top est réalisé en aluminium.





Inconfortables, les sièges d'origine font désormais place à des baquets signés Revington. Notez la petite séparation entre eux.

des Tulipes en 1962, il cède sa place au 2,2l des TR3B dès le rallye suivant. De même, les extracteurs d'air des ailes avant n'apparaissent qu'au milieu de l'année 1962 et l'autobloquant n'est adopté qu'à partir de 1963. Ces TR4 s'adaptent aussi aux types d'épreuves. Ainsi, le couvercle en aluminium de malle arrière cède sa place à un modèle en acier lors des rallyes nécessitant d'embarquer deux roues de secours, le bloc chauffage est présent ou absent selon les conditions météo et le nombre tout comme l'emplacement des phares additionnels ne cessent d'évoluer. Comme ses sœurs, "3VC" est totalement optimisée au cours de l'année 1963 aussi bien côté carrosserie avec des éléments en aluminium (ailes AV/AR, portières, capots AV/AR et toit) et une barre de support de phares additionnels, que

côté mécanique (culasse préparée, taux de compression relevé, nouveau collecteur d'échappement, overdrive revu, lames de ressorts arrière doublées...). Tout comme ses sœurs "5VC" et "6VC", l'auto terminera même sa carrière au Canada avec des jantes en magnésium et... en conduite à gauche ! Pour l'occasion, "3VC" est alors réimmatriculée "CAG 408".

Succès en demi-teinte

En dépit d'un cruel manque de puissance face aux redoutables Austin-Healey, la TR4 de compétition est une auto bien née pour affronter les épreuves sur routes goudronnées. En revanche, elle est pénalisée sur les terribles pistes >

L'auto reçoit des panneaux de carrosserie en aluminium. En début de carrière, les portières étaient encore en acier. Pour autant, en raison de sa préparation (renforts, arceau...), "3VC" pèse autant qu'une TR4 de série.



COURIR EN TRIUMPH TR4 "USINE"

OÙ COURIR ?

Comme vous pouvez vous en douter, avec pareil pedigree, "3VC" est éligible dans absolument tous les rallyes historiques. Après sa restauration dans les règles de l'art par le spécialiste incontesté Revington TR

dans les années 1990, elle a d'ailleurs repris du service où elle a trusté les podiums. Désormais, elle ne sort que pour quelques promenades, son actuel propriétaire ayant décidé de la préserver le plus longtemps possible dans ce parfait état et ne compte

nullement froisser sa carrosserie !

COMBIEN ÇA COÛTE ?

Commençons par le début : "3VC" n'est pas à vendre ! Pour autant, si une TR4 de série tourne aux alentours des 30 000 €, vous pouvez

facilement multiplier ce chiffre par huit pour une TR4 "VC". Eh oui... Cela étant, si vous en rêvez vraiment, il est toujours possible d'en faire une copie approchante pour bien moins cher.



1 INSTRUMENTATION COPILOTE

Le copilote disposait de tous les instruments de la navigation (Tripmaster, chrono...) et même aujourd'hui d'une boussole !



2 CALE-PIED PASSAGER

Le copilote dispose aussi d'un cale-pied en aluminium. Un accessoire jamais inutile en compétition...



3 ENTRÉE D'AIR

Une large entrée d'air est pratiquée devant le pare-brise.



4 EXTRACTEUR D'AILE

Pour évacuer les calories du moteur, les ailes avant reçoivent rapidement un petit extracteur d'air.



5 PHARES AVANT

En cours de carrière, l'auto fut équipée d'une solide barre permettant de fixer les phares additionnels.



6 LOUPIOTE

Le capot moteur en aluminium reçoit une petite lampe pour les inspections mécaniques nocturnes.

RACING Triumph TR4 "3VC", 1962



En 2021, les 4 TR4 d'usine se retrouvent ensemble pour la première fois depuis les années 1960. Si "4VC" était restée en Angleterre, les trois autres furent engagées au Canada. Longtemps restée sans nouvelles, "5VC" a été retrouvée récemment.

cassantes du Liège-Sofia-Liège et au RAC où sa faible garde au sol lui fait défaut. S'il est possible de relever la hauteur de caisse à l'avant, tel n'est pas le cas du train arrière. En dépit d'un long protège-carter et de feuilles d'acier sous les planchers, la TR4 souffre au point parfois de mettre à mal aussi bien le châssis que les soubassements... qui se déchirent ! Bref, les TR4 font ce qu'elles peuvent, leurs résultats oscillant entre l'honorabilité et le désespoir (casses et sorties de route) comme je vous invite à le lire dans le tome 6 de *Les Triumph en compétition*. Après son ultime course canadienne, "3VC" sera revendue à un étudiant qui finira par la remettre dans une grange. Ce n'est qu'au cours des années 1990 qu'elle traversera à nouveau l'Atlantique pour être intégralement restaurée par "le" spécialiste anglais Neil Revington. Elle sera alors à nouveau engagée en compétitions historiques où elle tramera les podiums. En 2021, elle est revendue au grand amateur belge Jean-Philippe Mathieu qui me fait aujourd'hui l'honneur de bien vouloir m'en confier le volant.

TR4 ultime

Me voilà donc face à cette fameuse TR4 historique. Phares additionnels, extracteurs d'air dans les ailes avant et absence de pare-chocs : c'est fou comme de simples détails peuvent transformer l'aspect visuel du modèle de série. Mais la vérité est ailleurs : en tapotant la TR4 de l'index, la majeure partie de la carrosserie



Ce moteur préparé à 140 ch est une pure merveille : il est plein partout ! Comme quoi, un tout fonte "latéral" british peut parfois faire aussi bien qu'un double arbre italien...

sonne bien l'alu et non l'acier. En ouvrant la légère portière, je m'aperçois que le volant a retrouvé sa position d'origine, du "bon côté" anglais. Je cale mon séant dans les sièges signés et revus par Revington. Je constate aussi la présence d'un arceau de sécurité, d'une petite séparation entre le pilote et le copilote, d'instruments supplémentaires dédiés à ce dernier et tout un tas de mystérieux boutons. Concentrons-nous sur l'essentiel : faire le plein de sensations en tentant d'oublier le prix de cette icône et le fait que j'occupe la place de Vic Elford en 1963... En quoi diffère "3VC" d'une TR4 strictement de série ? Déjà, il y a la sonorité. Si celle d'une TR4 d'origine est fort évocatrice, là, j'ai carrément l'impression d'être aux commandes d'un bombardier au décollage ! Chaque rapport du levier de vitesses coudé passe impeccablement. Mieux, en raison de l'overdrive, l'auto disposait de 7 rapports (8 aujourd'hui), un atout précieux pour toujours se trouver instantanément au bon régime moteur. En dépit de l'essieu arrière rigide, je trouve l'auto plutôt souple. On la sent bien "posée" et elle ne prend pas de roulis excessif. Ultra précise, la direction répond au doigt et à l'œil. Un vrai bonheur. Et le moteur ? Pour avoir essayé pas mal d'autos de course équipées de deux voraces carburateurs double corps de 45 mm, ses derniers se montrent en général désagréables car instables à bas régime. Rien de tout cela ici, à ma grande surprise. Comme sur une TR4 "ordinaire", on roule sur le couple sans le moindre hoquet. Différence majeure, sur une TR4 normale, la messe est dite passé les 4 000 tours. Dans le cas présent, le moteur continue de pousser avec fulgurance vers la zone rouge au-delà des 6 000 tours ! Admirablement préparé, il est plein partout. Incroyable ! Exacte antithèse d'une moderne sportive aseptisée, "3VC" délivre de magnifiques sensations d'un autre temps. Il faut juste ne pas hésiter à bien taper dans les freins, dépourvus d'assistance. Mettant vite en confiance, on fait facilement corps avec elle tout en se prenant à rêver de l'engager en rallye historique, non pas pour briguer un podium, mais juste pour éprouver les plaisirs simples et vrais du pilotage "à l'ancienne". J'adore ! Efficace, généreuse en sensations et facile à prendre en main, elle n'est pas piègeuse pour un sou. Ou presque. Respectant à la lettre les limitations de vitesse, je m'étonne tout de même de doubler tout le monde sur les routes secondaires belges, jusqu'au moment où je réalise que le tachymètre de cette fabuleuse machine de course britannique est resté gradué... en miles !

Tous mes plus chaleureux remerciements et ma gratitude à Jean-Philippe Mathieu pour sa confiance accordée en me passant un long moment le volant du fleuron de sa collection de Triumph.



Coupes des Alpes 1962. Accidentée malgré elle, "3VC" ne pourra terminer l'épreuve...

PALMARÈS "3VC"

1962

- ▶ Rallye des Tulipes (John Sprinzel/Graham Robson) **35^e au général, 4^e en catégorie 2 l**
- ▶ Coupe des Alpes (John Sprinzel/Willy Cave) **Abandon (accident) 2^e prix en équipe pour Triumph**
- ▶ Liège-Sofia-Liège (John Sprinzel/Willy Cave) **Abandon (radiateur)**
- ▶ RAC Rally (John Sprinzel/Willy Cave) **15^e au général, 4^e en GT 2^e prix en équipe pour Triumph**

1963

- ▶ Rallye des Tulipes (Vic Elford/David Stone) **4^e GT, 2^e GT plus de 2 l 1^{er} prix en équipe pour Triumph**
- ▶ Coupe des Alpes (Vic Elford/David Stone) **Abandon (sortie de route)**
- ▶ Liège-Sofia-Liège (Don Grimshaw/Bob Dixon) **Abandon (cric)**
- ▶ RAC Rally (Vic Elford/David Stone) **Abandon (joint de culasse)**

1964

- ▶ Shell 4000 Canadian Rally (Bert Rasmussen/Paul Coombes) **16^e au général**



Liège-Sofia-Liège 1963. L'auto sera hors course suite à un crevaison, le cric glissant sous l'auto et l'endommageant.

Première sortie au Rallye des Tulipes 1962. La TR4 n'a pas encore sa barre de support de phares et ses extracteurs d'air dans les ailes.



Coupes des Alpes 1963, avec Vic Elford au volant. Notez la barre de support de phares.



"3VC" terminera 4^e des GT au Rallye des Tulipes 1963. Notez les extracteurs d'ailes.



Caractéristiques techniques

TRIUMPH TR4 "3VC", 1962

Moteur 4-cylindres en ligne en position longitudinale AV, tout fonte, 2 138 cm³ (86 x 92 mm), 140 bhp à 4 800 tr/min, couple n.c., rapport volumétrique 9,5 à 1, soupapes en tête avec tiges et culbuteurs, 1 arbre à cames latéral Racing, conduits d'admission polis, collecteur d'échappement Racing, vilebrequin 3 paliers, 2 carburateurs double corps Weber 45 DCOE, circuit électrique Lucas spécifique, dynamo Racing.

Transmission aux roues AR, boîte 4 vitesses avec overdrive, différentiel à glissement limité.

Direction à crémaillère avec fixation renforcée et montée sans silent-bloc, sans assistance.

Freins hydrauliques avec flexibles renforcés, disques AV, tambours AR, sans assistance.

Suspension AV à roues indépendantes, avec leviers triangulaires en trapèze, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques Koni ; AR à essieu rigide avec ressorts semi-elliptiques et amortisseurs à levier réglables. AV/AR barre stabilisatrice.

Structure/Carrosserie châssis séparé rigidifié, carrosserie en acier avec éléments en aluminium (ailes AV/AR, capot AV, portières, malle AR et toit), vitres en Perspex (sauf pare-brise, en verre), arceau de sécurité, réservoir de grande capacité (75 l), roadster avec hard-top, 2 portes, 2 places.

Dimensions longueur 3,86 m, largeur 1,46 m, hauteur 1,27 m, empattement 2,24 m, voies AV/AR 1,25/1,22 m.

Poids 997 kg.

Roues jantes à rayons Dunlop, pneus 165 HR 15 (Michelin XAS au moment de l'essai).

Performances vitesse maxi 193 km/h, 0 à 96 km/h environ 8,5 sec.