

CLASSIQUE



Triumph Italia 2000, 1959

DOUBLE NATIONALITÉ

Non, ceci n'est pas un coupé TR4, mais vous n'êtes pas loin de la vérité. Giovanni Michelotti est également l'auteur du dessin de l'Italia, une auto construite en Italie chez Vignale mais utilisant un châssis motorisé britannique de Triumph TR3. Cette perle rare destinée à une clientèle aisée à l'époque l'est plus encore aujourd'hui...

TEXTE : **XAVIER AUDIAU** – PHOTOS : **GILLES LABROUCHE**





“Le dessin de la poupe “aileronée” sera repris par Michelotti pour la Triumph TR4.”



1 Le décrochement au niveau de la portière est un trait stylistique caractéristique que Michelotti reprendra pour la TR4. 2 Les petites vitres de custode s'entrouvrent afin de dissiper la chaleur et aérer l'habitacle. 3 Les ailes avant arborent le blason du carrossier Vignale, situé à Turin. 4 Cette petite plaque indique qu'il s'agit du 25^e exemplaire construit. On retrouve ce chiffre sur nombre d'éléments de l'auto (calandre, pare-chocs, tableau de bord...), les pièces de carrosserie n'étant pas interchangeables d'une Italia à une autre.



Bienvenue en Italie ! Tout de cuir vêtu et recevant une belle moquette, l'habitacle joue la carte du luxe d'une Grand Tourisme italienne en réduction. Notez le rétroviseur intérieur, la poignée de maintien passager et la présence d'une boîte à gants fermant à clé.

Le coffre abrite la goulotte de remplissage de carburant (il y aura une trappe extérieure sur les dernières Italia) ainsi que, sous la moquette, la roue de secours.



Au cours des années 1950, alors que sa société, la CESAC, importe en Italie les automobiles du groupe Standard-Triumph, Salvatore Ruffino estime qu'il manque un coupé dans la gamme anglaise. Pourquoi ne pas habiller d'une élégante robe italienne un robuste roadster TR3 qui a le mérite de profiter d'un châssis séparé ? Après avoir fait appel dans un premier temps à Ugo Zagato, Ruffino se tourne vers Giovanni Michelotti pour le dessin, la fabrication de son coupé devant s'effectuer chez Alfredo Vignale. Ainsi est présenté au Salon de Turin 1958 sur le stand du carrossier italien un premier prototype de la Triumph Italia. Celui-ci

se distingue par un avant plongeant dépourvu de calandre (une petite entrée d'air est pratiquée sous le pare-chocs) et des phares carénés. Le public comme la presse saluent l'initiative et Ruffino passe un accord – juste verbal, l'erreur lui sera fatale – avec Triumph pour la fourniture de châssis motorisés de TR3 A et le placement d'une Italia chez 720 distributeurs Triumph. L'objectif fixé est de 1 000 exemplaires avec le marché américain en ligne de mire. Tous les rêves sont permis...

Destin contrarié

En raison d'un mauvais refroidissement du moteur et d'un manque de stabilité de l'auto à haute vitesse, Michelotti est amené à revoir son dessin, notamment la proue qui reçoit une plus conventionnelle et large calandre. La version quasi définitive sera présentée à Turin au salon suivant sur le stand Triumph. Dès l'été 1959, treize exemplaires sillonnent les concessions pour assurer la promotion du modèle, les premiers clients étant livrés en fin d'année. Pour s'offrir ce cocktail anglo-italien, il faut cependant se montrer vraiment motivé, son prix étant environ 40 % supérieur à celui d'un roadster TR3. Et plus le temps passe, plus l'Italia revient onéreuse à produire. Comble de malchance, outre le taux de change défavorable à l'Italie, bien vite, les rapports entre Ruffino et l'Angleterre se dégradent, et plus encore lorsque Standard-Triumph est absorbé par Leyland Motor Corporation en 1961. Adieu la fourniture des >



On retrouve les instruments d'une TR3 mais disposés différemment sur une belle platine guillochée. Le volant en bois reprend le moyeu de la TR3 intégrant l'avertisseur sonore au centre et la commande des clignotants. La clé de contact est située non plus au centre mais à gauche du volant, à côté de la commande de l'overdrive.

bases motorisées, d'autant que Triumph voit d'un très mauvais œil une concurrente potentielle à sa TR4 qui sera lancée à l'automne 1961, et elle-même dessinée par Michelotti ! L'année suivante, la messe est dite, les dernières Italia 2000 s'écoulant péniblement aux États-Unis jusqu'à 1965. Car oui, l'auto fut bien exportée outre-Atlantique. Stutz Plaisted, à Salem (Massachusetts), importa les Italia, hormis les trente derniers exemplaires. Anecdote amusante et révélatrice du caractère artisanal de cette aventure, les acheteurs américains devaient signer une décharge reconnaissant



En bout d'aile arrière, l'enjoliveur reçoit un feu d'origine Lancia.

qu'aucune pièce de carrosserie neuve ne serait disponible !

Anglo-italienne

Salvatore Ruffino n'avait pas tort. On peut apprécier la simplicité et la robustesse mécanique d'une TR3 mais détester les courants d'air. Dans ces conditions, vouloir allier des solutions techniques éprouvées à l'élégance d'une carrosserie italienne tout en y ajoutant une touche de confort (ce qui n'était pas bien difficile) coulait de source. La volte-face de Triumph et le prix de vente très élevé de l'Italia en freinèrent hélas drastiquement sa diffusion. Cette auto fait dès lors partie des Triumph rarissimes et je serais curieux de savoir combien reste-t-il des quelque 330 exemplaires. En tant qu'amateur de curiosités anglaises – ou semi-anglaises dans le cas présent –, je vous laisse imaginer mon excitation lorsque Dominique Gobeaux, de Beaulieu Motor, me passa un coup de fil : « *Nous terminons la longue restauration d'une Triumph Italia 2000 ces jours-ci.* » Le lendemain même de la fin des travaux, je me retrouvais en Belgique pour avoir la primeur des premiers tours de roues. Un plaisir de courte durée car, en raison de mon impatience, les ultimes réglages inhérents à toute auto sortant de restauration n'avaient pu avoir cours : géométrie à peaufiner, 2^e récalcitrante, overdrive capricieux et, pour finir, panne d'alimentation. Rideau ! J'attendis de longs mois avant de retrouver la belle enfin opérationnelle et d'en refaire le tour avec gourmandise. La face avant, typiquement italienne, rappelle une Maserati en réduction. De profil, le petit décrochement



La banquette à l'arrière ne peut convenir qu'à un jeune enfant installé en travers.

Plus lourde mais plus aérodynamique qu'une TR3, l'Italia perd en reprises ce qu'elle gagne en vitesse de pointe.



Dominique Gobeaux

À la tête de Beaulieu Motor, Jean-Philippe Mathieu s'est constitué au fil des ans une collection exceptionnelle :

« Inconditionnel de Triumph, il me les fallait toutes ! ». Ayant une activité parallèle, c'est Dominique, sa charmante épouse, qui s'occupe au quotidien de la boutique, tout en partageant cette même passion. « Jean-Philippe, qui avait raté une Italia à Munich dix ans auparavant, avait remarqué trop tard en Italie cette Triumph Italia 2000 : vendue ! Grosse déception... Mais quelques jours plus tard, un contact nous sonna pour nous indiquer qu'elle était finalement disponible ! Bien que ne parlant pas italien, on a aussitôt pris deux jours de congé pour embarquer de nuit, direction Palerme. C'était l'aventure, on a fêté ça au champagne sur le bateau ! C'était gai d'avoir une auto exclusive que l'on ne croise pas à chaque coin de rue, mais elle nécessitait une restauration de longue haleine, d'autant qu'elle était incomplète – l'intérieur était vide ! – avec le moteur dans une caisse. Cette première main avait été démontée vingt ans plus tôt et jamais remontée. D'origine rouge, on a longtemps hésité sur sa couleur pour finalement choisir une teinte métallisée plus chic. À l'époque, les clients choisissaient dans les nuanciers Alfa et Lancia mais nous avons pioché dans celui d'une Jaguar 420 G et nous ne le regrettons pas. Elle possède une ligne magnifique et, en pénétrant dedans, on se sent bien avec l'odeur de cuir qui vous enivre... »

“ Elle revient de loin ! ”

au niveau de la portière, puis, de plein arrière, le couvercle de malle galbé enchâssé de timides ailerons annoncent clairement le style du futur roadster TR4, tout comme le bossage du capot moteur. Impossible de reconnaître une TR3 ! Aussi attirante que déroutante, je ne cesse de me poser la question : cette auto faisant immanquablement penser à un coupé TR4, est-elle plutôt italienne ou anglaise ? Poursuivons la réflexion au volant...

Italo-anglaise

Quel accueil ! Ça fleure bon les fragrances de cuir sous le soleil de cette belle journée d'été. Dans ce cocon luxueux garni de cuir et de

moquette immaculés à la finition impeccable, je reconnais l'instrumentation complète d'une TR3 mais ordonnée différemment (de gauche à droite : tachymètre, compte-tours, thermomètre d'eau, ampèremètre, jauge d'essence et manomètre de pression d'huile) sur une belle platine guillochée. En prime, on a droit à un bloc de chauffage-ventilation spécifique, à des pare-soleils en Perspex fumés, à un joli repose-pieds passager chromé et à une boîte à gants fermant à clé. Par rapport à celle d'une TR3, la position de conduite n'est pas la même : on est assis beaucoup plus haut, avec le crâne au ras du ciel de toit à trou-trous, le volant placé un peu bas sur les genoux, et il n'est plus question de poser le coude dans l'échancrure de >



Les lettres "TM" signifieraient "telaio e motore", soit en italien "châssis et moteur" Triumph, le 2000 faisant référence à la cylindrée.

“L’Italia 2000 coûtait près de 40 % plus cher qu’un roadster Triumph TR3 !”

Notez la finesse des montants du pavillon, garantissant luminosité et excellente visibilité. Vroom...

POINTS FORTS

- ▶ Rareté du modèle
- ▶ Discrétion et élégance de la ligne
- ▶ Habitacle chaleureux
- ▶ Finition luxueuse soignée
- ▶ Mécanique simple, fiable et facile d’entretien

POINTS FAIBLES

- ▶ Pas facile à dénicher...
- ▶ Pièces de carrosserie inexistantes
- ▶ Pièces spécifiques rares et onéreuses
- ▶ Sensibilité à la corrosion
- ▶ Cote soutenue



ACHETER UNE ITALIA 2000

Ce qu’il faut savoir

Entre 325 et 330 Italia (incluant les prototypes) auraient été produites, le chiffre communément admis étant de 329. Outre les 13 autos de présérie de l’été 1959, les modèles strictement de série ont été produits de fin 1959 à fin 1962. Les 29 derniers

exemplaires de Ruffino Italia 2000 (on ne parle alors plus de Triumph) ont reçu le châssis de la TR3 B tout en conservant le 1 991 cm³ de la TR3 A. De subtiles différences existent entre les premiers et les derniers modèles (passage de 7 à 6 lames de ressorts à l’arrière par exemple). Toutes les Italia sont en conduite à gauche à l’exception d’une poignée

de modèles (6 unités seulement). Le numéro de série est celui des TR3 mais se termine par les lettres “CO” (*chassis-only*) ou “COO” (*chassis-only with overdrive*). Comme on peut s’en douter, la disponibilité des pièces est variable : tous les éléments mécaniques Triumph se trouvent aisément chez les nombreux spécialistes. Cela exclut le radiateur qui est spécifique. Certaines pièces sont issues d’autos italiennes (phares d’Alfa, feux de Lancia, répétiteurs de clignotants de Fiat, cendrier de Ferrari pas vraiment bon marché...) ou bien spécifiques à l’Italia. On pense bien évidemment aux éléments de carrosserie (qui ne sont pas interchangeables d’une Italia à une autre, ce qui explique la numérotation des pièces pour faciliter le montage chez Vignale), au réservoir d’essence, à la sellerie (qui exista sous différentes formes), au rétroviseur intérieur, aux badges... Cependant, sachez qu’il est plus facile de restaurer une Italia aujourd’hui qu’il y a seulement dix ans. En cherchant bien, on peut

désormais trouver des pièces comme les joints de carrosserie, le pare-brise (en Angleterre), la lunette arrière (en Italie), les pare-chocs (en France !), etc. Pour éviter le parcours du combattant (on a les noms), l’idéal est de dénicher un exemplaire, sinon restauré, du moins complet. Comme toutes les autos de cette époque, l’Italia est sensible à la corrosion. Quant à l’entretien, simplissime, il s’agit de celui d’une TR3. Avant tout achat, rapprochez-vous d’une association comme le Triumph Club de France mais aussi du groupe Triumph Italia 2000 sur Facebook, sans oublier l’excellent site Triumph Italia 2000 (www.adriansinnott.com).

Combien ça coûte ?

Pas facile de se prononcer tant les transactions sont rares. Si la cote officielle de *La Vie de l’Auto* annonce 85 000 €, on peut estimer une tendance à la hausse. Du reste, récemment, un exemplaire était proposé à la vente en Italie pour la somme de 125 000 €...



Bravo, vous avez tous reconnu un moteur de Triumph TR3 ! Petite subtilité cependant : comme sur la TR4, le bouchon de remplissage d’huile se situe à l’arrière et non à l’avant du bloc. Le sens du couvre-culasse est donc inversé. Le radiateur est, pour sa part, spécifique à l’Italia.

la portière. L'habitacle étant étroit, le coude gauche est néanmoins en contact avec elle... La visibilité est excellente de toute part et on domine bien le capot. Pas de doute, le charme de l'habitacle où règne vite une chaleur qui nécessiterait une clim me plonge dans l'Italie des années 1960. Mais il suffit de mettre le moteur en route pour être illico télétransporté de l'autre côté de la Manche, tant le ronflement caverneux du 4-cylindres de la TR3 est reconnaissable entre mille. Il est d'autant plus présent que notre exemplaire s'est offert une ligne d'échappement en inox. La main droite retrouve également le frein à main type *fly off* (tirer vers le haut pour le desserrer et le laisser retomber) et le plaisir tactile d'une commande de boîte aussi ferme que précise, avec des débattements très courts. Avec le volant de petit diamètre, la direction s'avère incroyablement lourde en manœuvres, mais il suffit de rouler pour l'oublier. D'une fiabilité réconfortante, le moteur dont je savoure la souplesse exquise me fait penser à un chien fidèle heureux de prendre l'air. Alerté et réactif, il jappe à chaque pression sur l'accélérateur. Certes, on le sait tous, aux alentours de 4 500 tours, il aboie plus fort encore mais semble aux abois ! C'est d'autant plus flagrant ici que l'Italia est plus lourde qu'une TR3. Les reprises sont ainsi moins vigoureuses et les sensations nettement plus feutrées en raison de l'absence de courants d'air. Nuances quelque peu le propos : le siège a beau être d'un confort souverain, l'essieu arrière rigide se rappelle à votre bon souvenir au moindre mégot égaré sur la chaussée, et les freins exigent un mollet déterminé. Peu importe... Plus que jamais, cette TR qui ne dit pas son nom s'appré-



Toutes les Italia étaient livrées avec de belles jantes à rayons. Légères et rapidement démontables, elles assurent aussi un meilleur refroidissement des disques à l'avant.

cie sur le couple, procurant un sentiment de bien-être et de quiétude. Maniable, facile à placer, acceptant éventuellement de bonne grâce le talon-pointe, elle donne l'envie de flâner en rêvassant, créant l'illusion d'être le figurant d'un film en noir et blanc dont la scène se situerait quelque part entre Italie et Angleterre, dans l'élégance surannée des années 1960... ■

Nos vifs remerciements à Dominique Gobeaux et Jean-Philippe Mathieu pour leur accueil princier, le prêt de leur magnifique Italia... et leur patience pour la publication de cet essai ayant été réalisé il y a déjà quelques années !



Le lettrage du nom du modèle est joliment stylisé.

Caractéristiques techniques

TRIUMPH ITALIA 2000, 1959

Moteur 4-cylindres en ligne en position longitudinale AV, tout fonte, 1 991 cm³ (83 x 92 mm), 101 ch SAE à 5 000 tr/min, 16,24 mkg à 3 000 tr/min, rapport volumétrique 8,5 à 1, soupapes en tête avec tiges et culbuteurs, 1 arbre à cames latéral (chaîne), vilebrequin 3 paliers, 2 carburateurs SU H6, circuit électrique 12 volts.

Transmission aux roues AR, boîte 4 vitesses à 1^{re} non synchronisée. Overdrive Laycock-de-Normanville en option. Pont 3,7 ou 4,1 sur demande.

Direction à vis et galet, sans assistance.

Freins hydrauliques, disques AV, tambours AR, sans assistance.

Suspension AV à roues indépendantes avec triangles superposés, ressorts hélicoïdaux et barre stabilisatrice ; AR à essieu rigide avec ressorts à 7 lames. AV/AR amortisseurs télescopiques (et non plus à levier à l'AR).

Structure/Carrosserie châssis séparé acier avec traverses en X, carrosserie acier (dessin de Michelotti) fabriquée par Vignale, coupé 2 portes, 2+2 places.

Dimensions longueur 3,94 m, largeur 1,454 m, hauteur 1,24 m, empattement 2,24 m, voies AV/AR 1,13/1,16 m, coffre 200 dm³.

Roues jantes à rayons 4 J à fixation par papillon central, pneus 155 x 15 (Vredestein Sprint Classic en 165 x 15 sur modèle essayé).

Poids (à vide) 975 kg.

Performances (usine) vitesse maxi 200 km/h avec overdrive (essai d'époque selon L'Automobile Magazine : + de 180 km/h, km D.A. 35,6 sec.).