

**TRIUMPH TR2
FRANCORCHAMPS**

12

Sacré Graal !



70

**PEUGEOT
206 CC**

**Petit budget,
maxi plaisir**



40

BRICKLIN SV-1

**LA SEULE
HOMOLOGUÉE
EN FRANCE**

MATCH

**FERRARI 308 GTB VS
FERRARI DINO 308 GT4**

**LAQUELLE
EST LA MEILLEURE ?** 26



64

**FORD ESCORT MEXICO
À L'ASSAUT
DU TOUR AUTO !**

L 18839 - 397 - F: 5,60 € - RD



F: 5,60 € - AND: 5,60 € - BEL: 6,20 € - DOM: 6,60 €
LUX: 6,40 € - CH: 7,01 € - CAN: 9,99 \$ - U.S.: 8,00 \$
ESP/ITAL/GERM/CONT: 6,60 € - N. CALS.: 8,00 \$
N. CALS.A.: 18,50 \$ - POLS.: 8,80 \$ - POLA.: 2,000 \$ - MAR.: 65 Dh

EDITIONS
LF

EXCEPTION

Triumph TR2 Francorchamps, 1955

22, V' LÀ LA TRIUMPH !

Comment ça, une TR2 dans la rubrique Exception ?
Observez bien cette auto... Voici "la" Triumph qui fait fantasmer
les amateurs de TR. Ce très original coupé ne fut en effet fabriqué
qu'à seulement 22 exemplaires !

TEXTE : XAVIER AUDIAU
PHOTOS : GILLES LABROUCHE





Dieu qu'elle est belle ! Sur ce point, nous sommes tous d'accord ! Pourtant, l'intérêt d'une TR2/TR3 n'est-il pas de rouler cheveux au vent ? Il en est ainsi : en matière de Triumph Roadster, il y a ceux qui profitent au grand air d'un modèle de série et ceux qui rêvent d'exclusivité. Jean-Philippe Mathieu, lui, n'a jamais su trancher. Du coup, il possède les deux ! Façon de parler... Mais pouvait-il en être

Impéria se charge ainsi de l'assemblage des modèles Renown, Mayflower, puis des TR2 et TR3. Ces TR sont identifiables à la lettre "N" (pour Nessonvaux, la ville du site de production) accolée à leur numéro de série. Nous vous en reparlerons d'ici un ou deux ans, Jean-Philippe Mathieu venant d'entamer la restauration intégrale d'une TR3 belge. Parallèlement à cette activité, Impéria conçoit, fabrique et commercialise de 1954 à 1955, sur la base d'un roadster

En deux tons de bleu du plus bel effet, la sellerie cuir livrée de série pouvait aussi être en deux tons de vert ou bien noire et grise.



autrement lorsque l'on est à la fois citoyen belge et amoureux fou de Triumph ?

Made in Belgium

Non, ne cherchez pas le début d'une blague sur les Belges dans mon propos. Mais bien plutôt celui d'une histoire belge ! Toutes les automobiles Triumph ne furent en effet pas construites à Coventry en Angleterre. Ainsi, en Belgique, le constructeur Impéria fabriqua aussi bien ses propres modèles que des autos sous licence, comme des Adler, Alfa Romeo ou Standard. Également importateur de la marque anglaise Triumph (vendue après-guerre à Standard),

TR2, 22 exemplaires d'un élégant coupé baptisé Francorchamps. Reprenant le dessin de la TR2 dû à Walter Belgrove, l'ingénieur maison Franz Pardon y ajoute un toit. Voilà l'origine des énigmatiques initiales "FP" que l'on trouve sur le logo Impéria figurant sur l'aile avant droite de notre rareté du jour. Ce toit soudé à la caisse a la particularité de présenter un rectangle en Plexiglas de 857 x 545 mm afin de rendre l'habitacle lumineux. Mieux, il peut s'entrouvrir, voire être ôté en une poignée de secondes. Autres particularités, la TR2 Francorchamps reçoit une lunette arrière en matière synthétique, des déflecteurs et vitres de custodes fixes, et des vitres descendantes dans des portières redessi-

nées. À propos de portières, les trois premiers coupés Francorchamps prirent pour base les fameuses portes dites "longues" des premières TR2, remplacées au cours de l'année 1954 par les "courtes". C'est le cas de notre modèle du jour. Par "courtes", il faut entendre cela dans le sens de la hauteur. En effet, les "longues", recouvrant le bas de caisse, empêchaient de sortir de l'auto lorsqu'on la garait près d'un trottoir un peu haut. Pour faciliter la compréhens-

sportivement par-dessus le portillon, autant la présence du toit sur le coupé exige une inhabituelle gymnastique. Une fois derrière le charmant volant à branches souples, cela fait tout drôle. En dépit de la curieuse et irréaliste luminosité ambiante créée par le toit fumé et la lunette arrière teintée en bleu, on découvre un habitacle plus intimiste et cosy. Le mobilier a beau être le même, la finition semble plus poussée et la position de conduite mieux agencée. C'est diffi-



Le toit soudé à la caisse a la particularité de présenter un rectangle en Plexiglas afin de rendre l'habitacle lumineux.



Parmi les coloris du nuancier figuraient trois teintes métallisées, dont ce joli Iris Blue. D'origine bleu, de façon à donner l'illusion de rouler sous un ciel clément, le toit est, depuis la restauration de l'auto, marron fumé afin de mieux filtrer les rayons du soleil.

sion du sujet, sachez cependant que tous les coupés Francorchamps avaient aussi des portières plus longues (dans le sens de la longueur, cette fois) d'environ 7 cm afin de faciliter l'accès à bord ! Enfin, comme la TR2 Francorchamps est un coupé, contrairement au roadster, les portières sont munies d'une poignée extérieure. Et si on ouvrait celle de gauche ? Oui, celle de gauche, aucun des 22 coupés Francorchamps n'ayant été construit en conduite à droite...

Ambiance cosy

Et pan, dans la tête ! Autant il est facile de grimper à bord d'un roadster TR2, quitte à sauter

cile à expliquer, et pourtant... Au gré de mes lectures, j'apprendrais ainsi à ma plus grande surprise que la colonne de direction réglable en profondeur du coupé Francorchamps a été très légèrement décalée de quelques centimètres vers le centre de l'habitacle, de même que le tachymètre et le compte-tours ! Il en va aussi du plancher, abaissé d'environ 2 cm. Si on se sent dès lors mieux installé, tel ne doit pas être le cas du passager arrière. En effet, sur notre exemplaire, une troisième place a été aménagée à l'époque pour un (petit) passager qui devra voyager dans le sens de la largeur ! Pour cela, afin de gagner quelque dix précieux centimètres, il a fallu déplacer le réservoir d'es- >

POINTS FORTS

- ▶ Ligne sublime
- ▶ Belle finition
- ▶ Rareté
- ▶ Bonnes sensations
- ▶ Fiabilité mécanique
- ▶ Entretien facile

POINTS FAIBLES

- ▶ Très difficile à dénicher
- ▶ Pièces spécifiques inexistantes
- ▶ Absence de courants d'air !
- ▶ Corrosion



- 1 Le second petit levier commande l'overdrive mécanique. Agissant sur chacun des rapports, on obtient ainsi 8 vitesses !
- 2 Sur cet exemplaire, le volume du coffre est fortement réduit...
- 3 ... en raison de l'aménagement d'une troisième place à l'arrière qui oblige à voyager dans le sens de la largeur !





sence, ce qui réduit d'autant plus le volume utile du coffre. On n'a rien sans rien... Pour l'heure, je reste pantois devant l'extrême qualité de restauration de cet exemplaire qui aurait nécessité 3 000 heures de travail. C'est énorme, mais je veux bien le croire. Tout est beau, de la sellerie cuir aux contre-portes en deux tons de bleu, à la belle moquette assortie, aux chromes étincelants allant du cerclage de l'instrumentation complète au levier "fly-off" du frein à main en passant par les loquets et autres manivelles des portières. Même le verre convexe des instruments de bord est aussi transparent que celui protégeant le cadran d'une montre de luxe ! Admirable... Charmante attention, il existe aussi, au centre de la magnifique planche de bord très élégamment revêtue de cuir bleu marine, un ersatz de plafonnier. Vous ne manquerez pas non plus de remarquer sur les photos les adorables phares "tripodes" signés Lucas, le jonc chromé des ailes avant et arrière, l'enjoliveur courant le long de la partie inférieure du pare-brise ou encore l'état immaculé des passages de roues. Bon, quand faut y aller...

La TR qui ne décoiffe pas !

Un tour de clé au centre de la planche de bord, une pression de l'index sur le poussoir de mise à feu, et le bon vieux bloc d'origine agricole se réveille illico. Ah, que j'aime cette sonorité caverneuse ! D'emblée, je reprends mes repères. Ou presque. On entend plus encore la mécanique que dans un roadster – la carrosserie fermée faisant office de caisse de résonance –, je ne retrouve plus le plaisir de laisser reposer négligemment l'avant-bras gauche dans l'échancrure du portillon et, surtout, de vent fouettant sauvagement le visage, il n'y a point. En revanche, dès que le soleil pointe ses rayons, la température intérieure monte en flèche. Coude à la portière et en retirant le rectangle de Plexiglas au-dessus de la tête, je respire enfin, mais toujours pas



Le moteur semble tout juste sorti d'usine ! Développant 90 ch et alimenté par deux carburateurs SU H4, il respire mieux que les moteurs suivants, pourtant plus puissants.

d'ouragan à bord ! Pour le reste, les sensations sont les mêmes qu'au volant d'une TR2/TR3. Comme ces autos n'ont jamais reçu de direction à crémaillère, d'un modèle à l'autre, c'est souvent le jour et la nuit : bonne précision ou bien flou artistique total en raison de l'âge du système ou de son manque d'entretien. Ici, elle est parfaite et permet de trajecter finement. Et tout est à l'avenant. En manœuvres, le grand volant limite les efforts musculaires, le pédalier est bien disposé et le freinage est correct pour l'époque, à condition d'avoir en mémoire qu'il est dépourvu d'assistance. Mais surtout, la boîte est toujours un vrai régal à manier, avec des verrouillages francs et des débrayements ultra-courts, et le moteur se montre volontaire, très coupleux, avec de belles accélérations sublimées par l'échappement inox. À l'approche des 4 500 tours, il manifeste sa désapprobation, mais il reste l'arme secrète afin de grappiller encore environ 500 tours : l'overdrive. Contrairement aux TR2/TR3 anglaises qui disposent d'un système électrique optionnel et commutable au tableau de bord, le coupé Francorchamps s'en distingue par un modèle mécanique bien plus ingénieux... et fiable ! Situé à la base du levier de vitesses, il suffit de pousser le second >

Les grandes dates

1950 Présentation

à Londres de la très futuriste Triumph TRX à carrosserie alu, phares escamotables et capote électrique ! Abandon du projet après trois exemplaires.



1952 Présentation à Londres du prototype roadster TS 20 (75 ch) qui préfigure la TR2. Différence notable : la partie arrière, très classique, avec la roue de secours apparente.

1953 Présentation

à Genève de la TR2 à la poupe redessinée. Production à l'automne de la TR2 (90 ch).



1954 Présentation à Spa du coupé TR2 Francorchamps en août. À l'automne, roadster TR2 à portes dites "longues".



1955 À l'automne, la TR2 est remplacée par la TR3 (2 carburateurs H6, 95 ch) à grille de calandre affleurante.

1956 À l'été, puissance portée à 100 ch. À l'automne, disques à l'avant.

1957 TR3A

(appellation officielle) à large calandre.



1961 À l'été, arrêt de fabrication de la TR3, remplacée à l'automne par la TR4 dessinée par Michelotti.

1962 Au printemps, reprise de la fabrication avec la TR3B (appellation officielle) pour le marché américain. En mai, possibilité de monter le 2 138 cm³ de la TR4 sur la TR3B. En fin d'année, arrêt de production définitive de la TR3B.

Production totale (*) : 83 656 exemplaires dont 8 636 TR2.

(*) Ces chiffres peuvent sensiblement varier. Source retenue : *Original Triumph TR2/3/3A*, Bill Piggott, Bay View Books.



Entièrement redessinées, les portières sont plus longues que sur une TR2/TR3. Autant de modifications a priori mineures mais qui expliquent un prix très élevé et l'insuccès du modèle à l'époque !



ACHETER UNE TR2 FRANCORCHAMPS

Ce qu'il faut savoir

Avec seulement 22 exemplaires produits entre 1954 et 1955, trouver un coupé Francorchamps à vendre relève de la mission non impossible, mais difficile. Si vous l'acceptez et trouvez la perle rare, il ne faudrait pas hésiter une seule seconde, quel que soit son état. Oui, même rouillée, accidentée et incomplète ! Mais sachez alors que le coût d'une

restauration sera bien supérieur à celui d'un roadster TR2/TR3 en raison des pièces spécifiques (toit, portières, garnitures et vitrage hormis le pare-brise) inexistantes et des modifications apportées à la coque qui reçoit aussi un cadre en frêne. Pour vous en convaincre, lisez l'interview effectuée par Bernard Stibling et publiée sur le site du Triumph Club de France (triumph-club-de-france.fr/actualites/triumph-du-mois/1740-2014-11-triumph-tr2-

francorchamps). Tout n'est ainsi question que de temps, patience et argent... En revanche, aucun problème en ce qui concerne la disponibilité des pièces mécaniques et l'entretien courant.

Combien ça coûte ?

Très onéreuse à sa sortie, la TR2 Francorchamps le demeure. Alors que le prix des automobiles de collection flambe jour après

jour, il serait périlleux de fixer une cote précise. Cela est encore plus vrai lorsqu'il s'agit, comme ici, d'une réelle rareté, qui plus est en parfait état. Pour info, si un roadster Triumph TR2/TR3 s'échange actuellement entre 28 000 € et 35 000 €, le coupé Francorchamps que vous avez sous les yeux était à vendre 85 000 €. Mais c'était en 2011, il y a déjà quatre ans... Il y a donc fort à parier que son prix actuel en surprendrait plus d'un !

Jean-Philippe Mathieu

Passionné d'anglaises, et plus particulièrement de Triumph, Jean-Philippe Mathieu, le boss de Beaulieu Motor, s'est constitué au fil du temps une belle collection d'automobiles.

Comme tout amateur de Triumph, et plus encore parce qu'il est Belge, cet homme discret rêvait d'un coupé TR2 Francorchamps, mais sans vraiment y croire...

« Cette auto est si rare que je ne pensais jamais en avoir une un jour ! » Et il sait de quoi il parle après avoir déjà bien "galéré" pour dénicher ses rares Triumph GTR4 Dové et Italia 2000 ! Au hasard de ses recherches sur

Internet, il tombe cependant sur une annonce de TR2 Francorchamps... basée en Belgique !

« Et quelle auto ! Elle était magnifique... Elle fut intégralement restaurée dans les règles de l'art, soit 3 000 heures de travail ! Regardez partout, même dessous, elle est neuve ! J'ai attendu encore deux ans avant que son propriétaire ne consente à me la vendre. Très attaché à son auto, il ne voulait pas que sa TR2 quitte la Belgique. Ça tombait bien ! » Comme quoi, il faut savoir s'accrocher à ses rêves et parfois forcer le destin...

“ Je ne pensais jamais en avoir une ! ”

Caractéristiques techniques

TRIUMPH TR2 FRANCORCHAMPS, 1955

Moteur 4-cylindres en ligne en position longitudinale AV, tout fonte, 1 991 cm³ (83 x 92 mm), 90 ch SAE à 4 800 tr/min, 16,1 mkg à 3 000 tr/min, rapport volumétrique 8,5 à 1, soupapes en tête, 1 arbre à cames latéral commandé par chaîne, vilebrequin 3 paliers, 2 carburateurs SU H4.

Transmission aux roues AR, embrayage sec Borg and Beck à commande hydraulique, boîte 4 vitesses à 1^{re} non synchronisée. Overdrive mécanique spécifique Impéria en option.

Direction à vis et galet, sans assistance.

Freins à commande hydraulique, sans assistance, tambours AV/AR.

Suspension AV à roues indépendantes avec triangles superposés, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques télescopiques ; AR à pont rigide avec ressorts à lames semi-elliptiques et amortisseurs hydrauliques à levier.

Structure/Carrosserie châssis avec longerons et X central, carrosserie acier avec toit soudé, fenêtre de toit et lunette AR en Plexiglas, coupé 2+1 places.

Dimensions longueur 3,835 m, largeur 1,448 m, hauteur 1,269 m, empattement 2,235 m, voies AV/AR 1,14/1,16 m.

Roues jantes acier à faux rayons ou à vrais rayons en option, pneus 5.50-15 (Michelin XZX 165 SR 15 sur modèle essayé).

Poids (à vide) 947 kg.

Vitesse maxi 160 km/h.



Pour gagner de la place au coude, le volant a été déplacé vers le centre d'environ 2,5 cm. Idem pour les deux cadrans principaux. Subtil... Notez le "plafonnier" au centre.

et minuscule levier pour l'enclencher – et ce, quel que soit le rapport enclenché – ou bien de le tirer pour le désactiver. *Last but not least*, il est impossible de le laisser sur "on" par inadvertance en passant la marche arrière, le levier de l'overdrive se remettant mécaniquement sur "off". On se demande bien pourquoi Triumph n'a jamais généralisé la chose sur ses propres modèles... En somme, non seulement ce coupé Francorchamps est admirable par sa rareté et la qualité de sa restauration mais, hormis une légère tendance à tirer à droite au freinage, son comportement homogène est exemplaire, et tout fonctionne. Tout ? L'auto n'ayant jamais roulé sous la pluie depuis son acquisition, les

essuie-glaces fonctionnent-ils ? J'en suis là de mes réflexions existentielles lorsque je perçois quelques perfides gouttes perler sur le pare-brise. Jetant un bref regard à ma charmante passagère semblant aussi navrée que terrifiée par les nuages menaçants, j'en conclus qu'il est grand temps d'écourter l'essai et de faire demi-tour. « 22, v'là la pluie ! Ce serait dommage qu'elle rouille, Dominique, n'est-ce pas ? » Que voulez-vous, il en va ainsi des automobiles présentant un "état concours"... ■

Nos plus vifs remerciements à Dominique Gobeaux et Jean-Philippe Mathieu pour le prêt de leur sublime Triumph.