

Numéro 6 - Avril 2005

Editorial

En route pour la saison 2005 du TCA

Le Triumph Club d'Alsace a tenu sa 7^{ème} Assemblée Générale le 29 janvier dernier. Sur un effectif de 77 membres, 56 étaient présents ou représentés à cette réunion, ce qui constitue un excellent niveau de participation et montre tout l'intérêt que vous portez à notre club.

Comme je l'ai dit lors de l'Assemblée Générale, je me plais à souligner l'excellente ambiance qui règne au sein de notre club, et plus particulièrement l'esprit de solidarité qui s'est développé entre ses membres au fil des années. Cela constitue un des attraits de notre club dont vous pouvez tirer une légitime fierté.

Cette année encore, le club vous propose un certain nombre d'activités du mois de mai au mois de septembre dont vous trouverez le détail à l'intérieur du journal. La devise du club

est de joindre le plaisir à la découverte des nombreuses richesses culturelles de notre belle région ainsi que de la Lorraine et du Bade-Wurtemberg ; les thèmes de sortie sont variés de manière à répondre à l'attente de chacun d'entre vous. Il y en a pour tous les goûts et pour tout le monde... et j'en espère une participation encore plus importante que les années passées.

Le sommet de la saison est bien entendu, le rallye de la « Virée des Cols Vosgiens » les 6 et 7 mai 2005. Beaucoup de membres du TCA participent à cette épreuve et je suis persuadé qu'ils défendront avec enthousiasme les couleurs de notre club en visant les meilleures places face à des concurrents venus de la France entière et des pays limitrophes ; nous leur souhaitons bonne chance, je pense que la meilleure manière de les encourager serait de venir les soutenir par votre présence soit au départ des étapes soit sur le circuit de l'épreuve.

Amicalement,
Le Président.

J-J FERNER

Sommaire

Editorial	1
Stammtisch	1
Le coin de la technique	2
Les manifestations 2005	3
Testez vos connaissances	3
Une nouvelle dans le club	4
Silvretta Classic	4
Monte-Carlo Historique	5
Les berlines Triumph	5
Triumph Revival	6
Petites annonces	6
Dernière minute	6

Stammtisch

Après plusieurs années passées à Weyersheim, il a été décidé lors de l'assemblée générale que les stammtisch de la période estivale auront lieu à l'hôtel restaurant « L'Escale » route de Strasbourg à Brumath. Les Stammtisch hivernaux continueront d'avoir lieu au restaurant « Les Houblonnières » à Stutzheim.

Une exception à la règle : en raison du rallye « La Virée des Col Vosgiens » le stammtisch du mois de mai aura lieu le 13 mai au restaurant « Les Houblonnières »

En résumé :

1^{er} avril 2005
13 mai 2005
4 novembre 2005
2 décembre 2005
6 janvier 2006
3 février 2006
3 mars 2006
7 avril 2006

Tous au restaurant « Les houblonnières ».

3 juin 2005
1er juillet 2005
5 août 2005

2 septembre 2005

7 octobre 2005

Direction « L'Escale » à Brumath.



Crédit Mutuel
LA banque à qui parler
www.creditmutuel.fr

Crédit Mutuel Canton de Rosheim
88-90, rue du Général de Gaulle - 67560 ROSHEIM
Tel. : 0820 820 642

Fax : 03 88 49 27 10 - E-Mail : 01420@cmcee.creditmutuel.fr

Partenaire du TRIUMPH CLUB d'ALSACE

Triumph revival

La SAIC vous connaissez ? Non ! Et pourtant, ces initiales risquent de devenir familières. Le premier constructeur chinois, SAIC (Shanghai Automotive Industry Corporation) a décidé de partir à l'assaut des grands constructeurs mondiaux. Cette société d'Etat, non contente d'être le partenaire de Général Motors et Volkswagen en Chine, considère que sa période d'apprentissage est terminée.

Après avoir pris le contrôle du Coréen Ssangyong Motors spécialisé dans les véhicules tout terrain, elle a racheté 70% du groupe MG Rover au bord de la banqueroute. Vous me direz que tout ceci n'est guère rassurant. Pas si sûr ! En effet, la SAIC en rachetant un des derniers lambeaux de l'industrie automobile britannique a hérité d'une longue tradition de roadsters à moteur

avant et ... des droits sur la marque Triumph.



La Triumph TR9 lors de sa présentation à Shanghai

Une autre opportunité s'est présentée : la refonte complète par Mazda de la Miata qui a rendu les outillages de fabrication de la précédente version obsolètes. Vous avez suivi ? L'occasion était trop belle : une marque : Triumph, un désir de produire un roadster et des outillages pour le faire. Il ne restait plus à la SAIC qu'à se porter acquéreur des

outillages vendus par Mazda. Ainsi est née la future TRIUMPH. Son petit nom ? On parle de TR9 pour les pays occidentaux, son appellation chinoise actuelle étant intraduisible.

En ce qui concerne les caractéristiques techniques, elle est équipée d'un ensemble moteur/boîte de vitesse d'origine ROVER (celui que l'on trouve sur les Morgan +4) de 2 litres de cylindrée et d'une puissance de 147ch. La carrosserie a subi quelques retouches par rapport à la Miata et a retrouvé les phares escamotables de la première version. Mais ce n'est pas tout. Une gamme complète est en préparation. Vous trouverez tous les nouveaux projets de Triumph sur le site : triumph-international.com et vous n'en croirez pas vos yeux.

Philippe MÔME

Petites annonces

Ventes

- Austin Healey BT7 de 1959. 10000km depuis restauration récente de qualité. Prix 35000€
RISS Hubert 06.81.87.47.62

- Capot avant Spitfire MK3
MÔME Philippe 03.88.68.35.31
philippe.mome@free.fr

On recherche

- TCA NEWS cherche des rédacteurs d'articles
MÔME Philippe 03.88.68.35.31
philippe.mome@free.fr

- Pièces de Triumph Spitfire en général et MK3 en particulier.
MÔME Philippe 03.88.68.35.31
philippe.mome@free.fr

Solution du jeu

Photo de gauche

Pas si quelconque cette boîte de vitesse. Il s'agit ni plus ni moins que du prototype de boîte à 5 vitesses étudié et réalisé par Triumph dans les années soixante pour équiper la lignée des TR. Pourquoi n'a-t-elle jamais été produite en série ? Mystère. Sans doute à cause des coûts de démarrage de la série. Vous pouvez noter les différences par rapport à la boîte 4 vitesses ci-dessous.



Photo de droite

Américaine ? Oui, mais pas de V8. Tout juste le 6 cylindres en ligne Triumph. Cette auto, baptisée TR250K possède une carrosserie en aluminium et un aileron arrière réglable. Elle a été dessinée en 1968 sur une base mécanique Triumph par Pete BROCK pour le compte du Kas Kastener's Team. Pilotée par Bob Tullius et Jim Dittmore elle a brillamment débuté les 12 heures de Sebring avant d'abandonner sur rupture d'embrayage



Comité de rédaction

Président : Jean-Jacques FERNER

Les membres du comité :

**Martine WINLING
Bernard BOCK
Daniel MELLE
Jean-Michel KLEIN
Francis SUSS
Rédacteur en Chef : Philippe MÔME**

Reprographie :



Dernière minute

Le Président rappelle que quelques « distraits » n'ont toujours pas réglé leur cotisation 2005. Le club a besoin de ces cotisations pour vivre. La seule bonne volonté de ses membres ne suffit malheureusement pas !

Rallye de Monte-Carlo historique

Le rallye de Monte-Carlo historique est un des plus beaux rallyes et sûrement le plus mythique. Pouvoir y participer avec une Triumph TR3A de 1959, renforce le côté sportif et l'ambiance unique de cette épreuve. Après une préparation en règle, la Belle* est prête pour affronter le 3000 km de routes hivernales, les nids de poules des cols célèbres et notre petite équipe motivée pour cette belle aventure légendaire



La TR3 de nos exploits !

Cette année, 340 autos sont inscrites, les Triumph sont bien représentées avec la participation de 6 TR3 et 1 GT6.

Le Monte-Carlo part de 5 villes: Oslo, Reims, Turin, Monaco et Barcelone pour se rendre à Vals les Bains en Ardèche, étape de concentration. À 20h42, notre départ est donné de Reims, la TR3 est saluée et encouragée tout au long de la nuit

par des amateurs passionnés. Surprenante ambiance lors des CH, accueils très chaleureux et gentilles à toute heure de la nuit. Les clubs locaux se sont mobilisés pour accueillir et reconforter les équipages avec une grande ferveur. Arrivée à Vals à 13h52 !

La moyenne des spéciales est toujours inférieure à 50km/h. Cette vitesse qui peut sembler faible est très difficile à tenir dans les petites routes de montagne, surtout si la neige et la glace s'en mêlent.

Le dimanche matin, au programme 300 km de lacets dont le très sélectif Burzet. Le froid et la neige tombée abondamment les jours précédents participent au spectacle. La deuxième étape, part de Vals les Bains pour rejoindre Gap (390 km) après une traversée du Vercors et du célèbre Col de l'Echarasson. Il y a foule lors de ce passage, c'est un vrai rendez-vous populaire où amateurs de longue date côtoient les plus jeunes. Après une bonne nuit de repos, nous partons vers l'étape la plus longue, 520 km de routes sinueuses : Castellanne, Tringance, Castillon, Sospel, le Turini, la Cabanette avant le retour vers Monaco vers 3h00 du matin, un marathon.

Les 3 dernières spéciales ne sont pas une balade, les plaques de glace et la fatigue vont continuer à user les équipages et l'arrivée au port de Monaco est une grande

satisfaction. Le rallye de Monte-Carlo est une épreuve très sportive avec un tracé dans des paysages magnifiques, c'est aussi une organisation très professionnelle qui accueille des participants de toute l'Europe : passionnés et enthousiastes !



Une GT6 sur la neige.
Ca doit être du sport !

Pour une première, la TR3 est restée vaillante jusqu'au bout avec un retour sur l'Alsace sans problème, elle pourra inscrire "Monte-Carlo" dans ces mémoires sportives et nous laissera un magnifique souvenir.

Patrick Zimmermann pilote
Philippe Gaentzhirt navigateur

* Elle était restée 10 ans endormie (après restauration) dans un garage au chaud sous sa couette !

Les berlines Triumph

Pour beaucoup, Triumph c'est l'image du roadster avec le conducteur cheveux au vent et éventuellement les moustiques collés sur les dents !

Pourtant, ces autos de rêve ne représentent qu'une part marginale dans la production du groupe Standard Triumph. Les berlines oubliées de l'histoire méritent bien cette galerie de portraits.



Triumph 1800/Renown 1946-1955



Standard Vanguard 1947-1953



Triumph Mayflower 1947-1953



Standard Vanguard II 1953-1955



Standard 8 1953-1960



Standard Vanguard III 1955-1963



Triumph 2000/2500 1963-1977



Triumph 1300>Dolomite 1965-1980

Philippe MÔME

- Le 27 Janvier 2005 : arrivée d'une GT6 MK2 au T.C.A. -

Depuis quelques temps déjà, j'avais envie de voir la famille s'agrandir et d'offrir une petite sœur à la TR6 et à la TR5....
Ce rêve allait se concrétiser de façon tout à fait inattendue au mois de septembre dernier dans le Jura, lorsque, lors d'un rallye de régularité, je fis la connaissance d'un jeune couple fort sympathique, propriétaire d'une belle GT6 MK3 verte, remarquablement



restaurée et très performante. Lors d'une conversation de fin de rallye, une fois la pression retombée, je les félicitais de cette belle restauration et émettais le souhait de trouver une GT6 MK2 non modifiée, rouge et en bel état.

« Si je trouve quelque chose d'intéressant, je ne manquerai pas de vous prévenir » me dit Christian Videlier, le sympathique propriétaire de la MK3. Je lui laissai donc mes coordonnées téléphoniques, sans trop d'illusions cependant, ne sachant que trop bien tout ce que l'on pouvait promettre dans l'euphorie de l'instant. Le retour à la vie quotidienne et le temps qui passe me faisaient vite oublier cette promesse.

Quelle ne fut donc pas ma surprise d'avoir, début novembre, un appel téléphonique du Jura, Christian m'annonçant qu'il pensait avoir trouvé l'oiseau rare et, comme je ne pouvais pas descendre à Lons le Saulnier, me proposant très gentiment de venir rapi-



dement en Alsace pour me montrer l'auto ! Ce fut chose faite le 12 décembre : Christian Videlier avait dit vrai : la GT6 était dans un état exceptionnel, sa robe magnifique : une



inspection rigoureuse effectuée sur fosse ne révélait que de tout petits défauts très facilement réparables. Francis Suss et Laurent Drexler, appelés à la rescousse pour l'occasion, partageaient tout à fait mon

diagnostic. L'affaire fut donc conclue sur le champ, sans l'ombre d'une hésitation. Il fallut encore patienter quelques petites semaines, le temps de trouver un banquier compréhensif acquis à la cause de l'auto ancienne !

Le rendez-vous de la transaction fut pris pour le jeudi 27 janvier : Nadine et Christian montent en Alsace à deux autos, partageant un repas



frugal avec nous, signent l'acte de vente et ... depuis ce jour, la GT6 fait partie du T.C.A. Sans perdre de temps, l'auto subit un examen attentif qui ne révèle pas d'autres défauts que ceux qui avaient déjà été constatés lors de la première inspection. Elle bénéficie également de quelques équipements (phares longue portée, rétrotrip, lecteur de cartes) qui lui permettent de participer, comme ses grandes sœurs, à des Rallyes de Régularité. Sa première sortie officielle est prévue pour les 8 et 9 avril, au rallye « Vignes & Houblon ».

Daniel MELLE

Sur les traces de la SILVRETTA CLASSIC - 7 au 11 Juillet 2005



Cette année la « *Silvretta Classic* », rallye de régularité pour véhicules historiques, se déroule du 7 au 10 juillet 2005 dans la vallée du Montafon, dans les Alpes autrichiennes. Nous vous proposons à cette occasion une sortie de 4 jours (du 8 au 11 juillet 2005) avec nos « Oldies »,

Départ :

Vendredi 8 juillet

Strasbourg – Schruns - 330 km

- Pique-nique sur les bords du lac de Constance
- Installation à l'hôtel dans les environs de Schruns.



Samedi 9 juillet

Schruns - Brandnertal - Schruns

- Matin : C'est le dernier jour du rallye et « Le Grand prix de Vandans » en boucle, permet d'admirer plusieurs fois toutes les voitures
- Après-midi : petite virée dans le Brandnertal, avec montée au Lünensee. (A/R 50 km)



Dimanche 10 juillet

Schruns – St Anton – 120 km

- Passage du col de la Bielerhöhe à 2036 m. (photo ci-dessus)
- Descente sur Galtür et Ischgl, installation à l'hôtel dans les environs de St Anton

Retour :

Lundi 11 juillet

St Anton - Strasbourg - 350 km

- Passage du Col de l'Arlberg à 1793 m, du Flexenpass - Arrêt à Lech, puis retour par le Bregenzerwald, le lac de Constance; Fribourg, Colmar...

Si vous êtes intéressés par cette sortie, veuillez nous contacter avant fin avril 2005 afin de nous permettre de réserver les hôtels

- ODILE & JEAN WIDLÖEGER
5, RUE DES VIOLETTES 67 560 ROSENWILLER
- 03.88.48.60.66 ou 06.84.35.94.12
- e-mail : widlöeger.jean@wanadoo.fr



Site du rallye :

www.silvretta-classic.de

Les manifestations 2005

1^{er} mai

Visite de la ferme-musée de Volmunster.

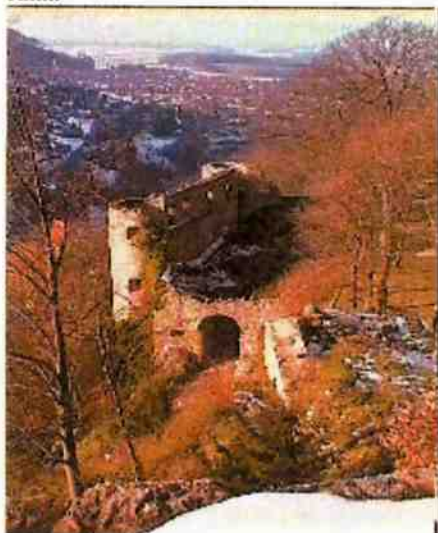
6 et 7 mai

Week-end de l'Ascension consacré à la sixième édition de la Virée des Cols Vosgiens.



22 mai

Visite du Château de Ferrette dans le Haut-Rhin.



5 juin

Exposition des voitures à la fête du village de Dachstein

19 juin

Au programme, le Château du Hohlandsbourg, lui aussi situé dans le Haut-Rhin.



17 juillet

Visite du camp militaire de Drachenbronn

7 août

Retour sur une période de notre histoire au camp du Struthof.



28 août

Pique-nique à l'étang d'Olwisheim.

18 septembre

Visite de l'abbaye de Bruschal en Allemagne.



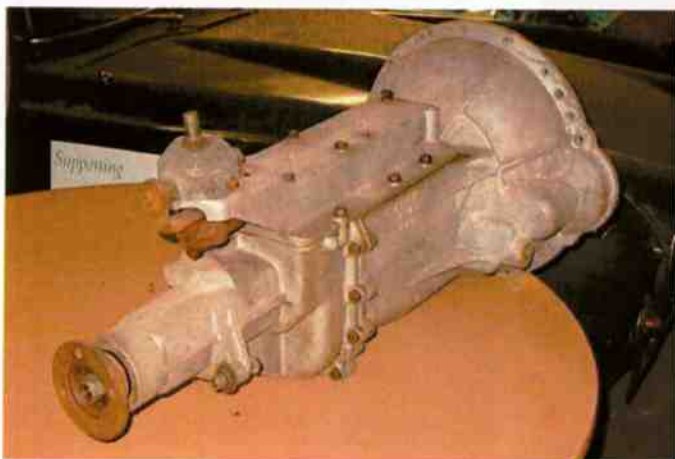
8 au 11 juillet

En Autriche sur la route de la Silvretta Classic (voir article page 3)



Testez vos connaissances

Solutions page 6



Boîte de vitesse Triumph. Même pas d'overdrive. C'est quoi la question ?



Show car américain avec un gros V8 ? Pourquoi cette photo dans TCANEWS ?



Le coin de la technique

L'injection Lucas

Suite des TCANEWS N°3, 4 et 5

Dans ce nouveau numéro de TCA News, nous traiterons trois pannes; les avant-dernières rassurez-vous! (Ouf! dirons certains).

La première peut avoir des conséquences fâcheuses voir désastreuses, c'est la fuite d'essence vers l'extérieur du circuit.

L'apparition des fuites est facilitée par la pression relativement élevée qui règne dans le circuit d'injection (7,3 à 7,7 bars). Les raccords et durites en matière synthétique craquent et se fissurent au fil du temps. Ils doivent être inspectés régulièrement et remplacés le cas échéant.

La pompe à essence, située dans la partie gauche du coffre, comporte un drainage qui, en cas de défaillance mécanique (de la pompe), évacue l'essence vers l'extérieur. Il est utile de jeter un œil de temps en temps sur ce tuyau. Si celui-ci est obturé ou déchiré, l'essence risque de s'écouler à l'intérieur du coffre en cas de problème. La plupart des fuites sur le circuit peuvent être traitées d'une manière simple. Il y en a d'autres qui demandent une attention particulière.

- Les fuites à la pompe à essence sont souvent la cause de paliers usés. Une remise en état s'avère nécessaire.
- Les fuites au doseur distributeur peuvent être causées par l'obturation du circuit de retour au réservoir.
- Les joints toriques du doseur craquent en vieillissant. Leur remplacement est parfaitement bien expliqué dans la revue technique TR5-TR6.
- Une inspection de la vis de purge du filtre à essence peut être utile. Si une fuite est détectée à cet endroit (derrière la roue arrière gauche), elle sera colmatée en remplaçant le joint.



Une TR6 PI bien connue

5 - LE MOTEUR NE MONTE PAS EN PUISSANCE

Vérifiez par ordre :

- a) Les injecteurs, l'un après l'autre en prenant les précautions nécessaires (voir TCA News n°5). Très souvent, il y a dysfonctionnement des injecteurs n° 2 et 5 qui se traduit par un moteur qui tourne mal au ralenti (sur 4 ou 5 cylindres) jusqu'à moyen régime et marche parfaitement bien à haut régime.

Cette panne est causée par de minuscules débris de joints toriques se trouvant dans le doseur distributeur au départ des tuyaux d'injecteurs n° 2 et 5. Ils peuvent être éliminés en tirant délicatement sur les pointes des injecteurs concernés ou en les soufflant à l'air comprimé.

- b) L'allumage en général: qualité et écartement des bougies, avance, angle de came, etc.
- c) Vérifiez la pression de compression de chaque cylindre moteur chaud. Un moteur fuyant par les soupapes ou le joint de culasse ne générera pas la dépression correcte nécessaire au système d'injection.
- d) Vérifiez les valeurs de dépression.
- e) Vérifiez la courbe de dosage d'essence.
- f) Contrôlez le jeu aux soupapes.



Collecteur d'admission V8 STAG injection LUCAS (prototype)

6 - DEMARRAGES DIFFICILES (à froid et à chaud)

- a) La batterie doit être en bon état (chargée à 70 % au moins).
- b) Avant d'actionner le démarreur, toujours attendre quelques secondes de manière à ce que la pression puisse s'établir dans le circuit.

- c) Les bougies doivent produire une bonne étincelle (allumage électronique bienvenu).

- d) Assurez-vous que la pompe à essence tourne. Si ce n'est pas le cas, il y a sûrement un problème de connexions électriques. Certaines TR6 sont équipées d'un interrupteur à inertie dans le compartiment moteur (Inertia cut-out switch). Il faut vérifier si celui-ci n'est pas ouvert.



Graham HILL
Champion du Monde 1968
Lotus Ford Injection Lucas

- e) Soyez attentif au son émis par la pompe à essence. Un bourdonnement régulier indique que celle-ci fonctionne correctement et que le circuit est sous pression. Un bruit strident et irrégulier provient d'une pompe qui tourne dans le vide et rendra le démarrage du moteur impossible.
- Pompe en marche, il faut entendre l'essence en surplus retomber dans le réservoir via le régulateur de pression.
- f) Vaporisez un peu d'essence (au START PILOTE) dans le collecteur d'admission. Démarrez. Si le moteur se met en route puis s'arrête après plus ou moins une seconde, il n'y a plus aucun doute. Le système d'alimentation est défectueux.
- g) Vérifiez le bon fonctionnement de l'enrichisseur au doseur distributeur (départ à froid).
- h) Retirez un injecteur de son logement (n° 1 par exemple) et tenez-le à la main (prenez les précautions nécessaires). Pendant qu'une autre personne actionnera le démarreur, l'injecteur doit produire un cône uniforme. Si rien ne se passe, il y a de fortes chances que la balade prévue sous ce soleil printanier ne tombe à l'eau.

A suivre ...

Francis SUSS