

Numéro 1 - Janvier 2004

Editorial

Vous découvrez aujourd'hui le premier numéro du journal du TRIUMPH CLUB D'ALSACE qui vous parviendra avec une périodicité trimestrielle.

Fort de plus de 60 membres, notre club est entré dans sa 6^{ème} année d'existence. Créé le 15 septembre 1998 par 15 passionnés de la marque TRIUMPH, notre club connaît, depuis cette date un développement constant.

Le but d'une association comme la nôtre est, avant tout, de faire partager une passion commune qui se concrétise par diverses activités tout au long de l'année.

Arrivé à ce stade de croissance, notre club ressent la nécessité d'améliorer la communication entre ses membres ; en effet, avec l'effectif actuel, l'information est plus abondante et sa circulation doit s'adapter. Il existe bien sûr les « stammtsichs » mensuels et les diverses sorties de la période estivale qui donnent l'occasion de faire circuler des informations de toutes sortes touchant à

notre passion commune ; mais ces échanges se font de manière informelle et insuffisante, étant observé par ailleurs que tous les membres n'ont pas toujours la possibilité de participer de manière régulière à ces moments forts de la vie du club.

Aujourd'hui il paraît donc souhaitable de mettre en place un nouveau moyen de communication susceptible à la fois de véhiculer un maximum d'informations et de toucher tous les membres du club ; c'est ainsi qu'est née l'idée d'éditer un journal à caractère trimestriel.

Ce journal sera confectionné par Philippe MÔME, rédacteur en chef et par le comité de rédaction qui comprend tous les membres du comité de direction de notre association.

Mais ce journal est avant tout celui de tous les membres du TCA, ce qui signifie que chacun d'entre vous a la possibilité de faire des suggestions et propositions d'articles.

N'oubliez pas que le but du journal est de permettre une meilleure communication entre les membres du club, n'hésitez pas à nous

communiquer toutes les informations que vous souhaitez faire partager aux membres du club.

A vous tous ainsi qu'à vos familles, je souhaite une bonne et heureuse année 2004.

**Le Président
J-J FERNER**

Sommaire

Editorial	1
TCA à Lipsheim	1
Le coin de la technique	2
Epreuves de régularité	3
Jeux :	3
Petites annonces	4
Solution jeux	4

Communiqué

L'Assemblée Générale aura lieu le 7 février 2004 à l'Hôtel Diana à Molsheim. Rendez-vous à 17H00.

Le TCA à Lipsheim

Le 21 septembre, par un soleil magnifique, une dizaine de voitures du TCA avaient fait le déplacement à la bourse de Lipsheim.

Cette manifestation, une des plus importantes de l'est de la France a vu le jour il y a maintenant 23 ans. Cette année, plus de 5000 visiteurs ont passé la journée à fouiller dans les pièces exposées sur les stands de quelques 300 exposants. Parfois, il était fortement recommandé d'avoir des gants (expérience vécue).

On pouvait également admirer un nombre impressionnant de magnifiques voitures exposées sur le parking à l'entrée (voir photo !).

Un regret tout de même : il est dommage que les collectionneurs qui sont venus au volant de leur ancienne aient dû payer l'entrée alors

qu'ils ont grandement participé à l'intérêt et au succès de cette manifestation.

P. MÔME



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

Des conditions météo exceptionnelles, la beauté des paysages, la splendeur du Mont-Blanc en été ont fait de ce rallye un moment inoubliable avec un bon résultat d'ensemble pour les membres du TCA :

Walter-Massé : 4^{ème} au Scratch
 Obrecht-Melle : 5^{ème}
 Seibert-Barranque : 15^{ème}
 Melle-Roos : 21^{ème}

5^{ème} Manche : 21 Août

RAID SUISSE-PARIS



Contacté par H.A. Bichsel, patron du Raid, le TCA s'est mis à la disposition de cette organisation pour finaliser une étape de nuit autour du Mont Sainte Odile. Une équipe choc composée de Claude Heinrich, Mathieu Obrecht, Francis Suss et de votre serviteur avait assuré le Contrôle Horaire de cette étape à la MF du Welschbruch. De par la splendeur du plateau et la gentillesse des participants, cette soirée du 21 Août fut magique ! Notre ami Georges Muller participe à l'épreuve en faisant la 1^{ère} étape qui relie Bâle à Strasbourg.

6^{ème} Manche : 4-5 Octobre 9^{èmes} ROUTES du NORD



Un grand Merci au Nordiste J-Paul Siou pour le prêt de sa 403, qui a permis à Michel Thomas et Daniel Melle de participer à l'épreuve. Marqués par la perte de la TR5 (casse du pont à Metz), peu habitués au maniement de leur monture de rechange, sans tripmaster et piégés par un redoutable Fléché Allemand, ils traînèrent comme un boulet une valise de pénalités et finirent le rallye à l'antépénultième place en Marathon ! Mais Marie-Laurence Melle et Anne Faleur placent la TR6 en 13^{ème} position en catégorie Tourisme et sauvent ainsi l'honneur du TCA, malmené par la paire d'organiseurs en 403 !

Le Bouquet Final : 24-26 Octobre Les XI^{èmes} ROUTES des VOSGES

Le Prologue du Vendredi soir

Comme tous les ans, Michel Thomas offre une mise en jambe qui permet à ceux qui le désirent de se mettre dans l'ambiance du rallye et d'apprécier les premiers pièges !

Un vrai rallye d'hommes !

Pour cette 11^{ème} édition, l'organisateur nous a concocté un tracé hyperselectif, à découvrir à l'aide d'un roadbook truffé de pièges, le tout agrémenté de conditions météorologiques hivernales, pour le plus grand plaisir des participants. Un grand Millésime !



Le 2^{ème} Trophée des Vosges au TCA !

Une mention spéciale pour Clotilde et J-Luc Heimburger qui, grâce à leur 3^{ème} place à la Virée des Cols Vosgiens et leur 5^{ème} place



aux Routes des Vosges remportent avec brio le 2^{ème} Trophée des Vosges en catégorie Navigation !

Daniel MELLE

Petites annonces

Ventes

- 4 roues complètes DELTA-MICS pour TR5/6 pneus Kléber V10 GT + 1 jante 51/2 X 15 prix 250€
 MELLE Daniel 03.88.50.44.91

- 4 jantes chromées à 72 rayons neuves pour TR3 à 6 référence Moss : WWC370 prix 690€
 HEIMBURGER J-Luc 06.80.08.02.90

On recherche

- 4 jantes tôle 51/2 X 15 pour TR6
 MELLE Daniel 03.88.50.44.91

- **URGENT** Le Triumph Club d'Alsace recherche passionné pour créer et faire vivre son site Internet. Contacter FERNER Jean-Jacques au 03.88.83.37.80 le WE.

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

Charte des P.A.

Les petites annonces de TCA NEWS sont exclusivement réservées à des particuliers et membres du TCA. Toute annonce ou publicité pour un professionnel est exclue.

Comité de rédaction

Président : Jean-Jacques FERNER

Les membres du comité :

Martine WINLING
 Bernard BOCK
 Daniel MELLE
 Roland SEIBERT
 Francis SUSS
 Rédacteur en Chef : Philippe MÔME

Reprographie :



Solution du jeu

Photo A

Il s'agit de la Standard Eight.
 En 1953, elle reçut un nouveau petit moteur de 803 cm³ développant 26 bhp. Ce moteur, elle n'a pas hésité à en faire don à une nombreuse descendance : porté à 948 cm³ on le retrouve dans la Standard Ten et l'Herald, en 1147 cm³ dans les Spitfire 4 MK 1 et 2, en 1296 cm³ pour les Spitfire MK 3 et MK IV. Ultime évolution, les 1493 cm³ des 1500FH, soit presque le double de la cylindrée d'origine !!!

Photo B

La photo a été prise au lancement de l'Herald en 1959. On peut voir de gauche à droite : Harry Webster ingénieur en chef Triumph, Giovanni Michelotti dessinateur de nombreux modèles (Herald, Spitfire, TR4 et 5 pour ne citer que les cabriolets) et Stanley Markland directeur général Triumph qui ne tardera pas à être évincé, victime des multiples purges de l'industrie automobile britannique.

4-5 Mai au 24-26 Octobre 2003

Une Saison de Rallyes pour les Compétiteurs du T.C.A.

4-5 Mai : Ouverture de la Saison
La VIREE des COLS VOSGIENS



Soixante-huit équipages s'étaient donné rendez-vous au Centre de Formation du Bischenberg situé au sommet de la première colline prévosgienne, à 25 km au sud-ouest de Strasbourg. De nombreux amis étrangers avaient répondu à l'invitation de l'organisateur : Hassink-Piel et Körner-Körner avaient franchi le Rhin, Weidig-Gaub venaient du Luxembourg, tandis que les Anglais Chamberlain-Delcros avaient traversé la France et que Chris Dixon, venant de Cornouailles, avait accompli un trajet de 800 miles (1290 kms) en MG A pour participer à notre manifestation ! A noter que 18 autos du T.C.A. étaient inscrites !

5...4...3...2...1...Partez !

Le 4 Mai, à 8 heures 01 précises, l'équipage Ehrhart-Guillou, sur Porsche 911, vainqueur des deux éditions précédentes en « Tourisme », prenait le départ de la première étape qui allait très rapidement les mener au sommet du Mont Sainte-Odile, où les attendaient les incontournables commissaires Francis Suss et Philippe Môme.

Puis, de difficultés en difficultés, les participants rallient Abreschviller, terme de la première étape, pour une succulente pause déjeuner à l'Auberge de la Forêt !

La deuxième étape mène tout ce petit monde de passionnés à Marlenheim, porte Nord de la Route des Vins, en empruntant de nombreuses routes forestières lorraines et alsaciennes.

Après une pause tartes flambées, la deuxième partie de l'étape ramène les participants à Bischoffsheim, via le Kochersberg.

Une tendance, déjà, se dessine: en catégorie Tourisme, Clotilde et Jean-Luc Heimburger placent leur TR3A aux avant-postes, tandis

qu'en catégorie Marathon, les frères Muller défendent avec honneur les couleurs de notre club.

5 Mai : 155 km au programme !

Après un passage dans le vignoble, les participants doivent déjouer à Stotzheim les pièges d'un redoutable fléché non-métré avec salade de cases et faux « CP » qui fit d'importants dégâts ! Seuls la chaleur de l'accueil de Mittelbergheim et les lacets du Hohwald mettaient un peu de baume au cœur des équipages malmenés !

En Tourisme, Clotilde et Jean-Luc Heimburger confirment leur place sur la troisième marche du podium, alors que Melle-Faleur placent leur TR6 à la 6^{ème} place et Diebold père et fils leur MG B GT à la 12^{ème}. En catégorie Marathon, Thierry et Hervé Muller sur Triumph Spitfire s'adjugent une très honorable 13^{ème} place !

30-31 Mai

4^{ème} Edition **VIGNES & HOUBLON**



Galop d'essai pour l'équipage Muller-Muller sur Austin-Healey MK III en catégorie Tourisme dans le rallye de Robert Schneck qui a eu lieu lors du week-end de l'ascension.

3^{ème} Manche : 1^{er} Juin

2^{ème} **PROMENADE à BRUYERES**



Cette jeune épreuve est prometteuse : il s'agit d'une manifestation d'une grande convivialité qui se déroule dans la région de Bruyères. Le repas de clôture a eu lieu à Gérardmer, au bord du lac.

Les équipages Melle-Roos et Suss-Melle ont fait honneur au TCA en terminant respectivement en 6^{ème} et 3^{ème} position !

4^{ème} Manche : 12-14 Juin
14^{ème} **COUPE des ALPES**



Coup d'éclat et coup de maître pour l'équipage Muller-Muller qui place son auto à la 2^{ème} place de la classe 3 !

5^{ème} Manche : 19-22 Juin
La 15^{ème} **RONDE des BORNES**



Quatre équipages du TCA, ainsi que Dixon-Wrégé, ont décidé de participer à la 15^{ème} Ronde des Bornes, splendide épreuve qui a pris le relais en 1988 du mythique Rallye du Mont-Blanc (1947-1987). Dixon-Wrégé, Walter-Massé et Obrecht-Melle, optant pour la catégorie Marathon de 1000 kms, partent le jeudi 19 Juin de Genève et rejoignent Seibert-Barranque et Melle-Roos le vendredi 20 Juin au Grand Bornand (74) après un parcours de concentration de 300kms.

Jeux

Solution page 4



A

Qui suis-je ?

Indice :
J'ai donné mon cœur.



B

Quelques hommes ont marqué l'histoire de Triumph. Saurez-vous reconnaître ceux-ci ?

Indice : 1959



Le coin de la technique

La carburation

Généralités

Dans un moteur à essence la force motrice est obtenue par l'inflammation d'un mélange air+essence dans les chambres de combustion.

La carburation

On appelle « carburation » l'action de pulvériser et mélanger de l'essence avec une quantité déterminée d'air. Ensuite, il faut répondre à la question suivante : quelle quantité d'essence pour quel volume d'air ?

Pour comprendre, un petit cours de chimie s'impose (les allergiques peuvent aller directement à la réponse au repère →).

On peut écrire l'équation de la combustion idéale sous une forme simplifiée (ne riez pas !)



C_7H_{16} = 7 atomes de Carbone +
16 atomes d'Hydrogène
= 1 molécule d'heptane (en gros c'est de l'essence !)

$11 O_2$ = 11 molécules d'Oxygène
 $7 CO_2$ = 7 molécules de diOxyde de Carbone (gaz carbonique)

$8 H_2O$ = 8 molécules d'eau

Avec de l'essence actuelle et en tenant compte qu'il y a 23 g d'oxygène dans 100 g d'air, il faut retenir que le rapport théorique est de 1 g d'essence pour 14,7 g d'air.

Si vous voulez impressionner votre entourage, sachez que ce mélange est dit « Stœchiométrique ». Mais, ce n'est pas facile à placer dans une conversation !

→ En volume, cela donne un mélange de 1 litre d'essence pour environ 8 400 litres d'air !

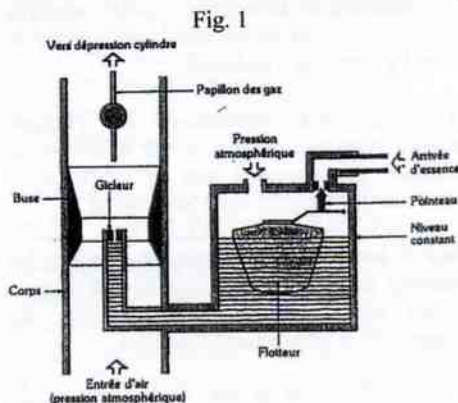
Le carburateur simplifié.

Parmi tous les dispositifs pouvant réaliser ce mélange, le carburateur fût le plus utilisé au cours du XXème siècle. On le retrouve donc sous le capot de nombreuses anciennes.

Comment ça marche ?

Un carburateur simplifié peut se schématiser sous la forme d'un tube (voir Fig. 1). Le moteur en fonctionnement aspire de l'air et

créé un courant d'air dans celui-ci. A l'intérieur, se trouve un rétrécissement (appelé buse ou venturi) destiné à accélérer la vitesse de l'air. Au niveau de la buse, on place un petit tuyau qui amène l'essence en quantité précise par un orifice calibré nommé gicleur. L'essence se mélange avec l'air en fonction du diamètre du gicleur et de la vitesse de l'air dans la buse. Pour un régime du moteur constant et donc une vitesse de l'air constante, il suffit d'avoir un gicleur de plus ou moins grand diamètre pour obtenir le bon mélange.



Pour compléter le dispositif, une cuve et un flotteur permettent d'alimenter de façon constante le gicleur. Nous obtenons alors, un carburateur sous sa forme la plus simple tel que nous pouvons le trouver sur des engins rustiques de la fin du XIXème siècle.

Le carburateur moderne.

Ce carburateur fonctionnerait parfaitement si le moteur tournait toujours au même régime et sous la même charge. Ce qui est loin d'être le cas.

En effet, il faut résoudre différents problèmes.

- La vitesse de rotation doit pouvoir être variable. Pour cela, on a ajouté un papillon qui vient plus ou moins obturer le passage du mélange.

- Lors d'une accélération brusque, le papillon s'ouvre et l'air s'accélère rapidement. Malheureusement, l'essence plus lourde ne suit pas immédiatement.

Le mélange s'appauvrit en essence, le moteur cliquette et finit par s'éteindre. Pour remédier à cela, on a ajouté une pompe de reprise.

- Les gaz et les liquides ne suivent pas les mêmes lois physiques, si bien qu'un simple gicleur ne peut maintenir constant le mélange air+essence quand la dépression varie dans la buse. Il a fallu ajouter un dispositif dit « d'automatisme »

- Au ralenti, le débit de l'air dans la buse est trop faible pour aspirer et vaporiser l'essence. On a donc ajouté un deuxième gicleur près du papillon, là où la vitesse de l'air est encore élevée : c'est le gicleur de ralenti.

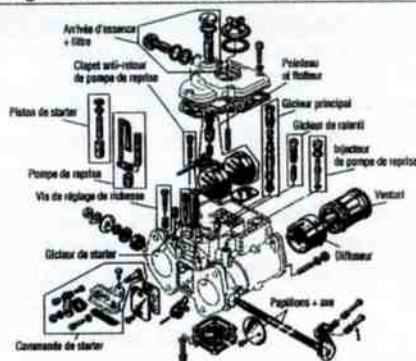
- Aux régimes très élevés, le diamètre du carburateur conçu pour des régimes moyens peut constituer un frein. On a donc ajouté un deuxième tube avec sa buse avec son gicleur à côté du premier. Celui-ci est utilisé à partir d'un certain régime. C'est le carburateur double corps à ouvertures décalées.

- Enfin, à froid, la vaporisation de l'essence se faisant difficilement, il faut un mélange contenant plus d'essence. Pour ce faire, on a ajouté un enrichisseur, sorte de carburateur supplémentaire permettant de créer un mélange plus riche en essence.

La prise en compte de ces différents éléments a abouti à la création d'un dispositif extraordinairement complexe à réaliser et à régler (fig. 2).

La marque S.U. a traité le problème de manière totalement différente. Mais, ceci sera l'objet du prochain numéro ... (à suivre).

Fig. 2 Vue éclatée d'un WEBER 40 DCOE



Philippe MÔME