

Numéro 3 - Juillet 2004

Editorial

D'année en année, le succès de la « Virée des Cols vosgiens » ne se dément pas ; cette épreuve qui fait désormais partie des grands rendez-vous annuels de la régularité, a rassemblé pour son édition 2004, près de 60 équipages, malgré la concurrence d'autres épreuves dans la région les 24 et 25 avril derniers.

Cette année, l'épreuve se caractérise par le niveau particulièrement élevé des participants, parmi lesquels on relève notamment de belles pointures venues de Belgique ; de ce fait, la compétition a été particulièrement disputée et la lutte a été rude pour s'emparer des premières places. On note avec grande satisfaction

que les membres du TCA ont défendu plus qu'honorablement les couleurs du club, et plus particulièrement l'équipage MELLE/FALLEUR sur TR6 et ROLLET/ROLLET sur Spitfire, qui terminent respectivement aux 2^{ème} et 6^{ème} places de la catégorie TOURISME.

Un grand merci à Daniel MELLE qui est devenu un organisateur hors pair et à toute son équipe, qui nous ont fait vraiment vivre d'intenses moments de bonheur durant ces 2 journées.

Bien entendu, ce rallye sera largement commenté et illustré dans le présent numéro.

Le Président
Jean-Jacques FERNER

Sommaire

Editorial	1
Sarreguemines 2 mai	1
Le coin de la technique	2
Virée des Cols Vosgiens	3-4
Contrexéville 15, 16 mai	4
Jeu	4
Ma TR4	5
Haut Barr 6 juin	6
Petites annonces	6
Carnet	6
Solution jeu	6

Sarreguemines le 2 mai

C'est par un beau dimanche de mai que s'est déroulée la première sortie 2004 du TCA. Affluence record pour une première puisque 23 voitures étaient de la fête.



Départ sur le parking de CORA

A 9H00 précises nous nous sommes élancés sur les routes dans une longue file indienne. Le parcours concocté par JJ. FERNER nous a conduit à travers les superbes paysages des Vosges du Nord.



Pause café du matin

Après quelques égarements (23 voitures ça fait beaucoup), ou incidents mineurs un regroupement s'est effectué à la terrasse d'un café qui ne s'attendait pas à une telle affluence ! Le repas fût pris au restaurant « Chez Bernadette » dans le petit village d'Etting avant de reprendre la route pour Sarreguemines, but de notre périple.

A l'arrivée les participants se sont séparés en deux groupes, l'un visitant le remarquable musée de la faïence, l'autre préférant discuter « vis et boulons » sur le parking.

Le retour fût plus rapide avec une question lancinante pour tous les équipages face à une météo devenant capricieuse : capotera ou capotera pas ?

Un dernier arrêt a permis de prendre un pot « d'au revoir » avant que chacun regagne son foyer.

Un bon début pour une saison prometteuse.



Sarreguemines : Devant le Musée de la faïence

Philippe MÔME



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

Château du Haut Barr 6 juin

Ce n'est pas moins de 25 voitures qui ont participé à cette sortie qui s'est déroulée par un temps idyllique. L'itinéraire concocté par Jean-Michel KLEIN a débuté par les petites routes du Kochersberg et une halte à l'auberge de la Houblonnière à OFFENHEIM. Un copieux petit déjeuner a été offert à chaque participant par le restaurateur qui ne manque pas une occasion de soutenir notre club.



Petit déjeuner à La Houblonnière

Bien vite, nous avons gagné le Château du Haut Barr, construit sur 3 énormes blocs de rocher de grès, dominant ainsi la plaine d'Alsace.

Quelques téméraires se sont risqués à franchir la passerelle nommée « le Pont du diable »

pour vérifier que la vue de ce troisième rocher était encore plus belle.



Vue du « Pont du Diable »

C'est donc parfaitement détendus que nous avons pris la direction de Bouxwiller où devait se dérouler le déjeuner. Cependant, le destin s'était décidé à frapper à nouveau un véhicule de la perfide Albion en l'occurrence ma TR3A de 1957. Après plusieurs hoquets et bonds désordonnés la TR3 rejoignit le bord du fossé presque en vue de Bouxwiller.

Intervention immédiate de Francis SUSS suivie de l'arrivée providentielle de Claude Heinrich qui nous rassura tout à fait puisque le diagnostic fut le décès de la bobine (N°1) prêtée par un copain !

Un changement de bobine permis de parcourir quelques mètres de plus lorsqu'une explosion dans l'échappement stoppa définitivement le véhicule. Bobine de nouveau HS (N°2).

Le malheureux François Becker qui me suivait faillit être proprement scalpé par la flamme de la TR3! Une nouvelle bobine (N°3) offerte par un garagiste de Bouxwiller permis de rallier le restaurant.

Là, nous découvrîmes que Francis Walter avait tout bonnement une bobine de réserve dans son coffre. Celle-ci (N°4) fut montée immédiatement sur ma TR3.



Repas à la Cour du Tonnellier

La journée s'acheva donc de la meilleure manière qu'il soit au café de la gare de Pfaffenhoffen.

Bernard BOCK, scribe occasionnel

Petites annonces

Ventes

Pièces pour Spitfire MK3 :

- 1 capot complet
- 2 butoirs avant
- 1 pare-choc avant (un peu cabossé)
- 1 arceau de capote
- 1 paire de clignotants avant
- 1 manette de starter
- 3 enjoliveurs de roue chromés

- différentes pièces de carburateurs
BECKER François 06.82.68.50.65

- MINI COOPER S 1300 de 1999, Etat Neuf
Ttes Options, Intérieur Cuir, BRG, 60 M Km
MELLE Marie-Laurence 06 16 09 86 57

- TR 250 de 1968
EHRHARDT Cédric 06.81.29.80.16 ou
06.07.95.84.94

Solution du jeu

Photo A

Suprême infamie !!!

On aurait pu laisser TRIUMPH mourir en paix.

Mais non, il a fallu que HONDA alors propriétaire de la marque appose le nom de TRIUMPH sur un de ces modèles et pas forcément le plus réussi (la HONDA Balade).

Ainsi est donc née la TRIUMPH Acclaim. Dotée d'un 1300 cm3 de 70ch elle fut produite à 133.626 exemplaires de 1981 à 1984. Sa descendante prendra le nom de ROVER 200.

Cette voiture, qui n'a jamais eu la reconnaissance des amateurs de la marque, eu au moins un mérite. D'après les garagistes de l'époque, ce fut la TRIUMPH la plus fiable jamais construite, toutes catégories confondues.

Photo B

ALFA ROMEO 8C 2300.

Bravo, vous êtes un connaisseur. Mais vous avez perdu !!!

Il s'agit bel et bien d'un moteur portant la marque TRIUMPH, ce qui va faire taire ceux qui prétendent que les anglais ne s'approvisionnent que dans du matériel agricole.

En fait, ce moteur est une copie en réduction à 2 litres de cylindrée du célèbre ALFA. Il fut monté dans la TRIUMPH Dolomite (première du nom) en 1934. Le prototype de cette voiture prit le départ du Monte Carlo 1935 avant de terminer sa course à 4h00 du matin contre ... un train !!! Le pilote sortit indemne de l'accident. Il s'agissait d'un certain Donald HEALEY qui n'allait pas manquer de faire parler de lui.

Carnet

Nouveaux membres

STOFFEL Damien MGB

MEYER Yvan MGF

BARTHELMEBS Jean-Louis MGB GT

REUGE Harry TR5

HARY Joao TR3

WILDLOECHER Jeannot Austin-Healey
MK III

KORB Jean MGB GT

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 :



Comment j'ai adopté la TR4

Par un dimanche de janvier 2004, en reclassant mes revues LVA, Rétroviseur, Auto Rétro, Classic Car et autres, j'ai pris en mains le n° 57 d'AUTO PASSION en hors série qui a traité de la TR4 en différents thèmes :

- revue de presse
- pratique
- histoire
- compétition
- technique
- essais

A 20 ans, (j'en ai 58 aujourd'hui) c'était une voiture dont je rêvais bien volontiers, mais sans pouvoir concrétiser bien sûr ; ceci jusqu'au 4 février 2004 où je décide de téléphoner à l'auto musée du Beaujolais à Chauffailles (71). D'emblée, le courant passe et deux fiches techniques concernant 2 TR4 me sont envoyées. Entre temps, je décide « à tout hasard » de mettre une annonce dans LVA afin de vendre ma Spit que vous connaissez tous. Après quelques entretiens téléphoniques, une personne semble vraiment être intéressée. Après un envoi de photos, elle décide de se rendre de Rouen à Biblisheim, chose réalisée puisque le samedi de la même semaine j'ai pris en charge la personne à la gare de Strasbourg vers 14H. Arrivée à Biblisheim, premier coup de foudre pour la Spit qui était bien entendu « préparée » pour l'occasion. Dimanche matin ma Spit est partie toute fière, équipée du hard top et du porte bagage en direction de Rouen ... C'était le 17-02-2004.



Chauffailles MGA rouge

Comme le dit si bien notre vice-président, Daniel MELLE, j'ai ressenti « un grand vide » me retrouvant orphelin en si peu de temps... Il me fallait donc réagir. Après un coup de fil à Chauffailles rendez-vous est pris, le choix s'était porté sur une TR4 simple en très bon état général : embrayage

moteur, boîte avec overdrive refait à neuf, peinture neuve, pneus neufs, capote neuve. Le 16 mars au soir mon gendre et moi-même partîmes à l'aventure direction Chauffailles. L'arrivée tardive (2h du matin) nous a cependant permis de reprendre quelques forces puisque vers 8 h 30 nous nous retrouvions devant les grilles de l'Auto musée qui ressemble à une ancienne usine textile de l'extérieur. A l'intérieur le premier regard s'est porté sur la TR4 vert anglais, jantes minilite, c'était elle... Après un rapide tour d'horizon pour nous imprégner de ce nouvel environnement la TR4 était alignée parfaitement « elle-même » sur un lit de gravier rose, entourée des plus prestigieuses marques comme :



Que de marques prestigieuses

FERRARI, ASTON MARTIN, MG, AUSTIN-HEALEY, ALPHA-ROMEO, BENTLEY, FACEL-VEGA, FORD JAGUAR, LOTUS, PORSCHE et j'en passe certainement. Nous nous sommes concentrés sur notre TR4 afin de l'inspecter de A à Z. Après un passage sur le pont afin de nous assurer de l'état du châssis, j'ai au final signé le contrat de vente avec passation du chèque bien

entendu... et vers 11 h du matin nous partîmes en direction de LYON, BESANCON, STRASBOURG, HAGUENAU et enfin BIBLISHEIM où nous effectuons une arrivée triomphale vers 17H environ. Le rêve était donc devenu réalité... Quelques jours plus tard passage chez CHRISTOPHE le garagiste de service à WEITBRUCH pour une nouvelle inspection « de spécialiste » avec un satisfecit général et un traitement immédiat au Dinitrol et passage de cire dans les corps creux... Une vidange, graissage et révision et la voilà partante pour la Virée des Cols Vosgiens 2004...

En voiture, j'ai ramené tout le dossier photos, cabine de peinture, mécanique moteur, pont, châssis, et un nombre impressionnant de factures concernant l'achat de pièces sur environ 5 ans. Un entretien téléphonique avec l'ancien propriétaire me confirme l'état exceptionnel du véhicule.

Le seul regret : nous n'avions même pas pensé à rapporter quelques bouteilles de beaujolais ... tellement notre « fièvre » fût intense.

Un petit nota : si un jour vous passez à Chauffailles, l'hôtel restaurant de la Paix est très bien et se situe à 500 m de l'auto musée.

Et pour finir, entre temps, plusieurs passages au polish de Georges MULLER ont permis de donner ou de redonner à « MA » TR4 tout l'éclat qui lui revient.

Bernard FRIEDMANN



MA TR4 !!!

Mathieu OBRECHT (ouvreur)

Le départ du rallye ? Ben, pour les concurrents le 24/04 à 8 h 01, je crois ! Pour moi, ça a débuté un week-end de janvier en me disant que je serai bien resté au lit. En tout, après que Daniel ait établi le parcours, nous avons parcouru avec Charlotte plusieurs milliers de km en reconnaissance.

Nous avons rencontré pas mal de difficultés comme ce jour où nous nous sommes cru au Far West quand, comme pour une attaque de diligence, un arbre barrait la route. Le plus frustrant pour ceux qui font les reconnaissances ? Arriver à chaque fois à l'heure de fermeture des restaurants (commentaire de l'organisateur : « ils n'avaient qu'à partir plus tôt ! »).



Tous attentifs le samedi au briefing

Francis SUSS (assistance)

Mon travail a commencé dès le départ sur une BMW qui avait perdu son relais de démarreur. Après quelques tentatives infructueuses, les démarrages suivants se sont effectués « à la poussette ». Vers 10 h appel de L. Drexler dont la MGB tournait sur 2 cylindres. Vérification allumage et démontage complet pour nettoyage d'un carbu et ça repart.



La TR4 Présidentielle à Molsheim

Après un repas prestement avalé, appel d'une TR4 en panne après Abreschwiller. Remplacement rupteur, condensateur suppression d'un éclateur et remise en route.

Juste après, fausse alerte : une TR5 en panne d'essence. Le temps de trouver une station, un bidon et le malheureux concurrent s'est dépanné tout seul.

Arrivée au Diana, c'est le démarreur de l'Austin Healey de l'équipage Chamberlain / Delcros qui se sent mal. Diagnostic : induit en court circuit. Encore une qui démarrera à « la poussette ».

Dimanche, la TR4 de R. Faitot cale près d'Ebersheim. Contrôles, réglages ralenti, la voici repartie. Appel d'une TR5 vers Thanvillé : accélérateur bloqué. Après recherches j'ai finalement trouvé un morceau de caoutchouc coincé dans le papillon de gaz du dernier cylindre. Après remise en ordre, il a pu repartir.

Bref : 2 journées bien remplies.

René FAITOT (concurrent).



René FAITOT à Bischoffsheim

C'est demain le grand jour. Vendredi à 16 heures, le parking de l'hôtel Diana est garni. Quelques belles anciennes sont déjà aux aguets. Je me gare à côté d'une Austin Healey. Le contrôle se passe sans souci sauf que le contact des feux stop fait des siennes. Francis se charge en 3 secondes de réparer le récalcitrant !

Je pose les autocollants, dans un ordre dispersé... ça commence bien. Le buffet du soir, agréable et convivial me met en contact avec de sympathiques concurrents.

Au petit matin du samedi, le temps est beau et la journée s'annonce bien. Un léger voile humide couvre les autos. Couleurs des carrosseries, odeurs d'essence et d'huile, bruits d'échappement se conjuguent pour mettre l'ambiance.

Départ vers le briefing. La place de l'Hôtel de la Monnaie déborde. A 8h28, le road book arrive, et une minute plus tard, c'est le départ avec un rien d'appréhension.

Le parcours vers le premier stop est agréable et l'Alsace est bien belle en cabriolet. La lecture du book reste un art perfectible pour nous et les tronçons non métrés posent quelques interrogations aggravées par un trip capricieux. Si la performance n'est pas au rendez-vous, le plaisir l'emporte et les enfants qui manifestent sur notre passage ou les curieux qui se rassemblent autour des « bolides » font grimper l'ego.

Après le déjeuner, la hâte d'en découdre nous habite et même si l'on jardine un peu, c'est probablement parce que le road book présente des imperfections ! mais non Daniel, c'est parfait !

Les petites poses gastronomiques sont toujours bien appréciées et le Donon descendu, nous voici de retour à Molsheim. Premiers commentaires sur la journée, les capots moteurs sont ouverts, on bricole, on contrôle les niveaux, et l'on rêve déjà à demain.

Un petit coup d'œil au classement nous place en moyenne position.

Mais dimanche, on va progresser, c'est sûr.

Dans une minute, c'est l'élan pour le deuxième jour. Après un run d'une heure et demie, la TR4 refuse tout service. Appel à l'assistance. Francis intervient avec son habileté légendaire et nous regagnons le PC de Mittelbergheim. La prise d'air est repérée et deux colliers de plastique font l'affaire pour s'en affranchir. Evidemment, je n'ai pas remis mon carton vert aux commissaires. Cet horrible détail nous vaudra entre autres, la lanterne rouge...



Arrivée à l'Hôtel de la Monnaie

Retour à Molsheim. Une certaine nostalgie fait surface. Le charme retombe, avec l'envie de recommencer car c'est déjà fini. Mais l'année prochaine, on y sera, avec le même enthousiasme et la même envie d'entendre les mécaniques se dépenser.

Impressions d'un rallye (suite)



A gauche : La superbe Morgan +4 de l'équipage Muckensturm / Muller gagnante du prix de l'auto la plus désirable.

L'équipe de gestion des résultats qui a fait un travail exceptionnel.

Deux Austin - Healey dans la course. Comme au bon vieux temps. L'équipage Esquerré-Esquerré devant l'équipage Gaentzhirt-Sohler

A droite : M.L. Melle et A. Faleur deuxième équipage en navigation. Qui font la fierté de leur maman Brigitte Faleur et Dominique Melle.



A gauche : Montée du Donon. Equipage Muller / Muller en tête sur Austin Healey MK III.

Les vainqueurs en navigation pour la 4^{ème} année consécutive.



Contrexéville 15 et 16 mai

Dix mois après la rencontre du 15 août 2003, huit voitures du Triumph Club d'Alsace et sept voitures du TR Register Parisien se sont retrouvées à Contrexéville pour une sortie commune.

Un itinéraire passant par Schirmeck, le Col du Hantz, Rambervillers et Epinal nous a mené à notre destination.



Alignées comme à la parade

Nous fûmes accueillis à l'Hôtel Villa Beau Séjour de Contrexéville. Les déjeuners et dîners ont été pris à l'Hôtel Restaurant où la véranda nous était réservée.



Hôtel Villa Beau Séjour

Durant ces deux jours, Michel THOMAS, un vosgien du cru, nous a concocté des balades superbes dans les Vosges profondes. Petites routes escarpées parsemées de sites panoramiques... Les nombreux détours nous ont permis de découvrir des richesses telles que : châteaux, vieilles églises, maisons de maîtres et

villages médiévaux perdus au fin fond des campagnes vallonnées.



Les participants réunis pour la photo

Ces deux jours se sont déroulés dans une super ambiance et une convivialité bien sympathique. Sans oublier la météo qui était de notre côté.

Sortie à renouveler plus souvent.

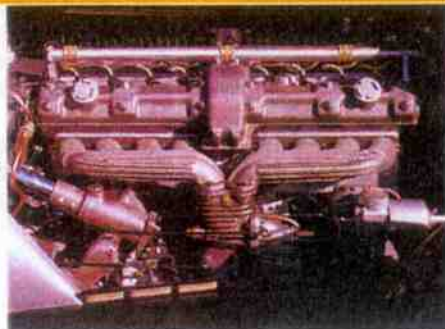
Georges MULLER

Jeu



A

C'est quoi cette
« caisse à savon » ?



B

Huit Cylindres
en ligne,
2 ACT et
compresseur.
Ca ne vous
fait penser à
rien ?



Le coin de la technique

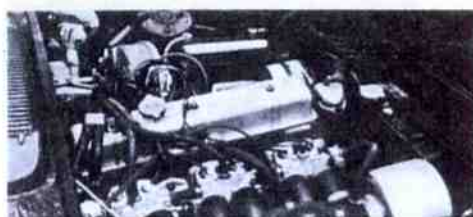
Le système d'injection indirecte LUCAS Mk II

HISTORIQUE-FONCTIONNEMENT

Le système d'injection mécanique LUCAS a été originellement étudié et mis au point pour des applications uniquement militaires et, plus tard, adapté à l'automobile. Il a été principalement utilisé en compétition et même en Formule 1. Il a équipé parallèlement les voitures de série de marques MASERATI et TRIUMPH.

Le système originel a été conçu par Harry Bottoms, mais c'est Jim Littlehales qui le développa pour l'industrie automobile.

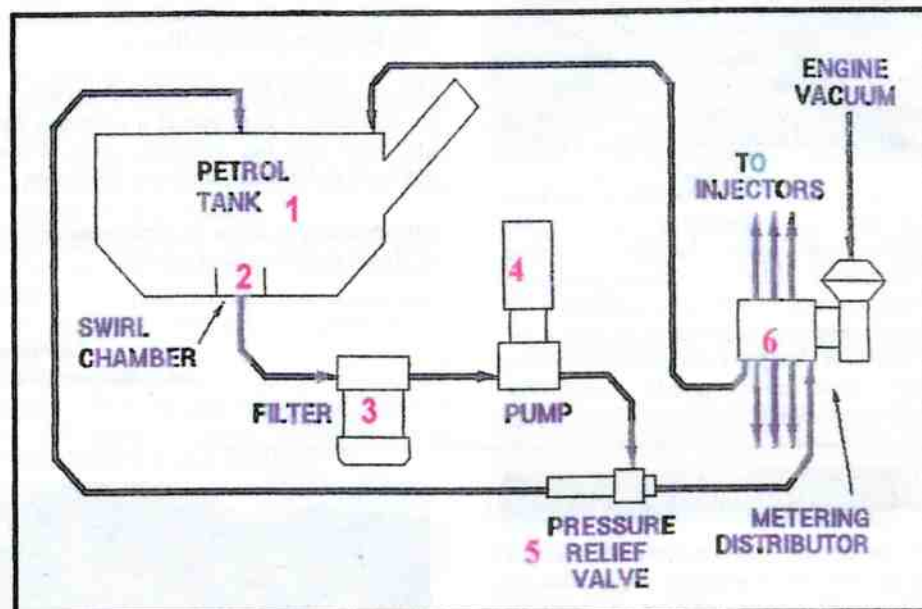
Sa conception a été longuement étudiée pour assurer un potentiel de performance très élevé. Mais le système, pour être performant et surtout fiable, doit bénéficier d'une maintenance et d'un entretien très rigoureux.



Injection indirecte LUCAS MK II

Il y a principalement deux excellentes sources de documentation disponible concernant l'injection LUCAS. La première s'intitule : « PETROL INJECTION MKII MANUAL » édité par le fabricant lui-même. C'est une description et une explication du système très complète mais qui, dans certains cas, fait référence à des équipements spéciaux. Ce manuel, réédité il y a quelques années, est toujours disponible.

Il contient le « COLLECTED WISDOM », sorte de bible des pannes et tracas vécus par beaucoup de personnes ayant des années d'expérience de l'injection LUCAS des TRIUMPH 2000, 2500 et 2,5 et qui est probablement le meilleur manuel de dépannage des propriétaires de véhicules équipés du système.



DESCRIPTION GENERALE

Le carburant passe par gravitation du réservoir 1 au filtre 3. Une chambre de déjaugage 2 (montée séparément sur les modèles MKI) est intégrée dans le réservoir sur les modèles 2500 MKII. Certaines TR sont équipées de réservoirs cloisonnés. Cette chambre conserve un petit volume d'essence en virage, dans le cas où le réservoir serait presque vide, et évite ainsi le déjaugage du circuit d'injection.

A la sortie du filtre, l'essence est amenée à la pompe 4 et pressurisée. Une soupape réglable 5 fait office de by-pass et permet de maintenir une pression constante de 100-110 PSI. Le carburant en excès est de ce fait réintroduit par la soupape dans le réservoir.

Cette circulation permanente est très importante car elle permet le refroidissement de la pompe : celle-ci serait rapidement sujette à la surchauffe et ferait inévitablement du « Vaporlock ».

L'essence sous pression est amenée au doseur-distributeur 6 situé dans le compartiment moteur. Cet organe distribue l'essence aux cylindres via les injecteurs en tenant compte de la vitesse de rotation, la charge du moteur et la dépression régnant dans les tubulures d'admission. Une navette va et vient (Shuttle) dans le corps du distributeur (n'y voyez là rien d'érotique). Ce mouvement est audible pour des oreilles expertes et se caractérise par un cliquetis régulier lorsque le moteur tourne au ralenti.

Le carburant est alors dirigé vers les cylindres respectifs où il est injecté. Il y a un papillon d'admission d'air par cylindre.

Les inévitables fuites d'essence à l'intérieur du distributeur sont ramenées par une conduite au réservoir.

A suivre ...

Francis SUSS

PROCHAIN NUMERO : PANNES d'INJECTION, EFFETS - CAUSES, OU COMMENT SE DEPANNER SANS TOUT DEMONTER.