

Numéro 4 – Octobre 2004

Editorial

Les belles anglaises et leur réputation.

Dans la vie courante, il y a des réputations qui vous collent à la peau ; il en va de même pour les autos anciennes. Selon leur nationalité, elles ont, chacune, hérité d'une réputation bien particulière qui, il faut le reconnaître, est souvent loin d'être usurpée : la corrosion endémique des belles italiennes, l'austérité des allemandes, la consommation démesurée des américaines ; nos belles anglaises, quant à elles, se distinguent, par le caractère capricieux de leur système électrique et les pannes imprévues de toutes sortes touchant à l'allumage, la carburateur, le refroidissement etc...

Ces incidents ne sont, la plupart du temps, pas bien graves, car ils ne concernent pas les moteurs réputés pour leur robustesse.

Toutes ces petites contrariétés font parties intégrantes du charme de nos anglaises et comme dit Francis Suss : « la vie serait un peu ennuyeuse sans elles ». Elles ont également pour avantage de nous obliger à perfectionner notre fibre de mécanicien, de favoriser l'entraide au sein du club, entre les mécanos avertis et ceux qui le sont moins, et enfin, de développer notre capacité à rester de bonne humeur, en toutes circonstances ...

Voici arrivé le temps de la longue trêve hivernale où les activités du club seront en sommeil. C'est peut-être l'occasion de faire une petite révision pour essayer de déceler tous les dysfonctionnements pouvant affecter les principaux organes de nos voitures préférées.

Le Président
Jean-Jacques FERNER

Sommaire

Editorial	1
Ban de Sapt 27 juin	1
Le coin de la technique	2
Mulhouse 10 juillet	3
Jeu	3
Furtwangen 25 Juillet	4
Train de la Doller 22 août	4
Kochersberg 12 septembre	5
A voir en librairie	5
Carnet	6
Petites annonces	6
Solution jeu	6

Ban de Sapt 27 juin

Jeudi, le 24 septembre, après m'être maintes fois gentiment fait rappeler à l'ordre par notre dévoué rédacteur en chef, je prends la plume pour relater une de nos dernières visites dont je fus l'initiateur : la découverte du jardin du Ban de Sapt, dit jardin des Callunes.

Qu'il me soit permis de remercier notre routard des routes vosgiennes en la personne de Daniel Melle pour avoir concocté un parcours dont il a le secret (et quelle précision dans le mini road book !). Parcours qui, après la pause de midi au Donon, reprenait son cours à travers la forêt et les plaines vosgiennes, pour arriver avec un peu de retard au parc botanique, ce qui amputait hélas la durée de notre découverte.

Ce jardin conçu et réalisé par un paysagiste passionné, a été implanté sur une ancienne décharge et a nécessité quelques dix années de travaux dont les grandes phases sont les suivantes :

- terrassement, nivelage et apport de

- matériaux terreux par milliers de m³,
- infrastructure (circulation, réseaux, cascade etc..),
- création des massifs de plantations arbustives, plantes vivaces, rosiers, arbustes, conifères, plantes de terre de bruyère, plantes de collection,
- travaux d'engazonnement.



Vue d'ensemble du jardin

Nous avons eu le plaisir de découvrir ce parc dit à l'anglaise avec le concepteur et réalisateur de ce projet qui a pu bénéficier de fonds européens. Il nous a fait partager sa passion pour son œuvre (les anciennes carrières de St Nabor seront son prochain chantier dans un futur proche).

Au travers des explications de son projet, il nous a évoqué quels étaient les principes de base de la conception d'un espace paysager quel qu'il soit, à savoir :

- intégration dans le site environnant,
 - utilisation des éléments suivants : l'eau, le minéral, le végétal,
 - le cheminement doit inviter à la découverte progressive du jardin,
 - Association des différentes espèces végétales dans l'espace, le temps, leur forme et valeur décorative,
- Je conclurai en appréciant la multitude de scènes paysagères et la variété de compositions florales qui permettent à chaque jardinier amateur de visualiser ce qu'il pourrait transposer dans son propre jardin.

Notre sortie s'acheva avec un pot traditionnel au col de la Charbonnière, où je n'ai pas réussi à convaincre le fils de Francis Suss sur le monde végétal, pendant que Philippe Môme dut résoudre une panne de carbu. (il en fallait bien une !)

Horticolement votre : François BECKER



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

A voir sur le net.

spitfire.amicale.com

Le site incontournable de l'amicale Spitfire. Très complet avec un forum très actif. Un vrai plaisir.

team.net/www/triumph

Site en anglais sur toutes les Triumph

club.triumph.org.uk

Site en anglais sur toutes les Triumph

vtr.org

Le site du Vintage Triumph Register USA. En anglais.

tr-register.co.uk

En anglais pour TR uniquement.

triumph-international.com

Un site vraiment très existant !

trregisterfrance.com

Le site du TR Register de France. Très complet, très bien fait et vraiment facile à consulter.

spitfireclub.de

En allemand. Spitfire et GT6.

tssc.org.uk

Le site en anglais du Triumph Sport Six Club.

members.cox.net/spitlist

Site américain qui, entre autre, recense toutes les Spitfire existantes.

Et bien d'autres que vous découvrirez en surfant sur le net.

Carnet

Le 4 septembre une délégation du TCA a eu l'honneur de former cortège pour le mariage de Sandrine, fille de nos amis Paulette et Bernard CUNY.

Après une brève séance de décoration des véhicules, une haie d'honneur formée par des voitures du club prit place devant l'église de Soufflenheim.

A leur sortie, les jeunes mariés ont rapidement retrouvé leur carrosse, en l'occurrence la MG TC de

Jean-Paul BILGER, spécialement aménagé pour l'occasion.

Le cortège prit ensuite la direction de l'étang de Soufflenheim où un apéritif fut pris dans un cadre bucolique.

Toute l'équipe de rédaction présente ses meilleurs vœux de bonheur aux jeunes mariés.



Petites annonces

Recherche

Coque de Spitfire MK3 en état correct
MÔME Philippe 03.88.68.35.31
Philippe.mome@free.fr

Bienvenue aux nouveaux membres

HAIMERL Werner	TR5	MAETZ Jean-Claude	Spitfire
EDEL Pascal	MGB	ARMBRUSTER Françoise & Daniel	TR5
GIRARDIN Pascal	Spitfire	MEYER Jacques	Spitfire

Solution du jeu

Photo A

La ressemblance avec les prestigieuses limousines assemblées à Crewe est évidente. Mais la Triumph Mayflower est une idée de Sir John Black qui pensait qu'une voiture de faible encombrement, bien finie et de ligne traditionnelle rappelant les luxueuses productions britanniques pouvait séduire une clientèle chic d'outre atlantique.

Son allure bizarroïde (et assez disgracieuse) tient à un assemblage de lignes classiques sur un empattement extrêmement court de 2,13 m (soit 27 cm de moins qu'une coccinelle !). Malgré ses lignes traditionnelles, elle bénéficiait d'une structure monocoque et la finition était de tout premier ordre. Elle ne connut aucun succès aux Etats-Unis et fut remplacée au bout de 4 ans par la Standard 8 beaucoup plus banale et moins bien équipée.

Photo B

Aïe, aïe, aïe ! Je vais me faire tuer si je me moque ainsi de la mère de toutes nos passions.

En effet, il s'agit de la première des Triumph TR : la TRX ou Bullet.

Sa genèse remonte à l'immédiat après guerre quand Sir John Black patron de Standard considéra les roadsters 2000 trop vieillots pour séduire une clientèle américaine. Il donna carte blanche à Walter Belgrove pour concevoir un nouveau roadster. Celui-ci s'est vraiment « lâché » ! Songez un peu : carrosserie alu, réglage électrique des sièges, phares escamotables hydrauliques, quatre crics automatiques intégrés et autoradio de série.

Elle fût présentée en 1950 mais jugée bien trop chère. La décision de concevoir un modèle plus rustique et sportif qui suivit continue de nous réjouir 50 ans plus tard.

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 :



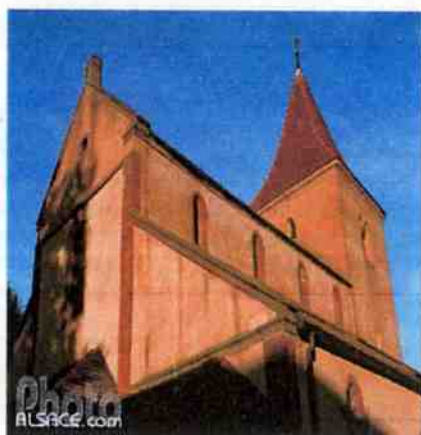
Kochersberg le 12 septembre

Ainsi peut-on définir une belle journée.

Un point de rendez-vous, le temps que la « Caravane » se constitue, prête à sillonner en pionniers des années 1950/1975 la campagne du Kochersberg connue pour la fertilité de ses terres. Dix sept Triumph entre TR3, 4, 5, 6, Spitfire et MG, l'une plus clinquante que l'autre, chacune dans une robe différente avec des calandres et chromes scintillants, des moteurs rodés comme de p'tites horloges, vrombissant dès que le « Chef de file » frôle l'accélérateur.

Le ciel malgré son apparence sombre n'a néanmoins disposé que quelques nuages ouatés ce qui a permis aux jolies carrosseries et leurs occupants de prendre l'air. Ainsi se déplace la « Caravane TRIUMPH » dans la bonne humeur à travers Pfulgriesheim

jusqu'à Zeinheim pour marquer une petite halte à Notre-Dame de Hohatzenheim, église romane construite au début du XII siècle.



A quelques kilomètres de là, à Olwisheim, à la surprise des Membres du Club, nous attendent Marlyse et Marie-Madeleine qui ont préparé avec

grâce le verre de l'amitié, digne d'une belle reconnaissance.



Autour de collations et toasts maison, les lieux se révèlent comme un jardin d'Eden, avec des pièces d'eau, des nénuphars en fleurs, des arbres disposés en sentinelles bienveillantes. Un domaine de joie de vivre déposé là par la nature pour accueillir quelques passionnés de jolies anglaises.

Gabrielle

A voir en librairie.

Pour agrémenter nos longues soirées hivernales, vous pouvez vous replonger dans l'univers « Triumph » avec ces 3 excellents livres :

Triumph T.R. icônes

162 pages, 210 photos à 37,95 €

Cet ouvrage richement illustré de photos et de catalogues d'époque retrace l'histoire des 7 générations de T.R. qui permirent au Royaume de Sa Majesté de briller sur la planète automobile

Guide de la Triumph Spitfire

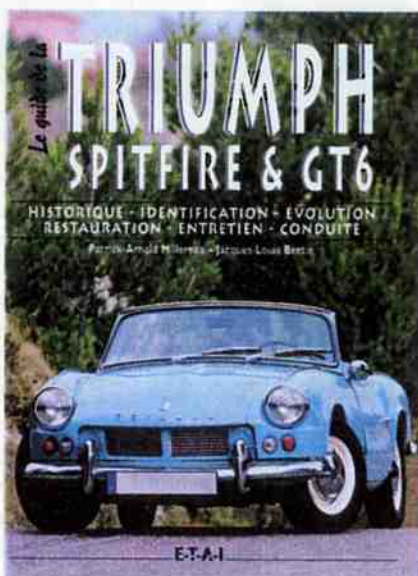
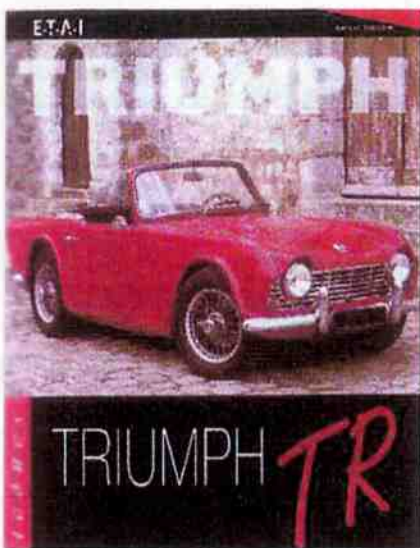
et G.T.6 160 pages, 200 photos à 33,50 €

Cet ouvrage comporte une étude de toutes les versions Spitfire avec des conseils pour l'achat, l'entretien et la maintenance.

Hors-Série N° 20 Gazoline

Triumph Spitfire 66 pages, plus de 150 photos et de très nombreuses illustrations à 12,04 €

Ouvrage préféré du rédacteur en chef. Une véritable mine de renseignements sur les différentes versions et les N° de série correspondants.



FORÊT-NOIRE FURTWANGEN 25 Juillet 2004

C'est par une magnifique journée estivale qu'a eu lieu la sortie à FURTWANGEN, près de TRIBERG, centre horloger de la Forêt Noire.

23 autos étaient au départ de cette balade de 232 kilomètres concoctée par Uschi et Wolfgang NOLTING. La belle Z3 de Frédéric CUNY nous avait fait l'honneur d'accompagner ses illustres aînées britanniques!



Après une courte halte à Kehl, la troupe au grand complet, via Offenburg, s'engage dans le « Kintzigthal ».

Petit moment d'inquiétude pour notre guide lors d'un arrêt imprévu sur le parking d'une station-service à Biberach : une partie des brebis avait suivi un autre chemin à la sortie d'Offenburg !

Après un regroupement à la sortie de Haslach, la troupe réunifiée repart vers Furtwangen, via Gutenbach, en longeant la

« Wilde Gutach ». Arrivées sur la place centrale de la capitale horlogère de la Forêt-Noire, les autos restent garées soigneusement tandis que les équipages passent un agréable moment de détente au « Gasthof zum Ochsen » qui leur sert un repas de qualité dans un cadre accueillant.



Après cette pause salubre, pendant laquelle chacun put discuter et reprendre des forces, Uschi emmène toute la troupe visiter le « Deutsches Uhrenmuseum » qui se situe à quelques pas du « Gasthof ».



Un véritable émerveillement : de la plus ancienne à la montre de cuisine des années 1950, de la montre « révolutionnaire » centésimale de 1793 à la « Kuckucksuhr », la collection présentée est vraiment

hétéroclite. Sont évoquées également l'histoire de cet artisanat au fil des siècles passés et les conditions de vie de ces gens constituant cette main d'œuvre qualifiée qui pouvait accorder beaucoup de temps à cette activité lors des longues veillées hivernales.



Vers 16 heures, notre guide nous propose de prendre le chemin du retour. Près de Goldscheuer, une dernière halte dans une auberge de campagne permet à chacun de se désaltérer, de partager les bons souvenirs de la journée, de remercier Uschi NOLTING pour cette belle balade et de se promettre de se retrouver bientôt pour une nouvelle sortie.

Deux choses encore furent remarquables lors de ce dimanche : le nombre de participants était supérieur au nombre d'inscrits et malgré le nombre important des autos, pas une seule panne ne vint ternir le charme de cette sortie.

Daniel MELLE

Le petit train de la Doller 22 août

C'est par un matin brumeux au départ de Strasbourg que notre groupe s'est lancé vers le sud via la RN83. Parcours sans embûche jusqu'à CERNAY, lieu de départ du « petit train de la Doller » où nous attendait Yves MULLER, l'organisateur de cette sortie.



Gare de Burnhaupt

Sur le parking, nos voitures paraissaient bien modernes en comparaison du train qui nous attendait. Celui-ci est, en effet, composé d'une locomotive à vapeur née en 1912, d'une voiture bar et de trois voitures datées de 1892. Ce qui en fait les plus anciennes voitures encore en service de France.

Les dernières brumes s'étant dissipées, c'est par un temps ensoleillé mais frais que s'est déroulé notre voyage en train. Tout notre périple fût agrémenté par les commentaires hauts en couleur du chef de train.



Passagère à la fenêtre

A l'arrivée, un bon repas concocté par les membres de l'association de sauvegarde du train nous attendait pour un coût particulièrement modeste. Le repas fût prestement avalé avant de reprendre le train. Une halte au dépôt de l'association a marqué le retour. Nous avons pu découvrir quelques pièces rares et notamment un

autorail De Dietrich, seul spécimen survivant.



Belle mécanique !

De CERNAY, la route nous a permis d'apprécier une fois de plus les paysages et les villages de la route du vin. Un pot « d'au revoir » fût prit à Turckheim.

Une bien belle journée pour tous les participants.

Philippe MÔME

La petite parade de Mulhouse ou un rendez-vous raté !



La journée s'annonçait pourtant bien malgré un temps exécrable. Sur la douzaine de véhicules prévus, sept étaient au départ de STRASBOURG pour la grande manifestation de voitures et motos de collection à MULHOUSE.

A 9 h 15 précises, Bernard et Nicole BOCK (TR5), Monsieur et Madame CHARLIER (AUSTIN HEALEY 3000), Laurent DREXLER (MGB GT), Messieurs ENTZMAN père et fils (TR3A), Georges MULLER (AUSTIN HEALEY 3000), Monsieur et Madame STOFFEL (MGB cab.), Jean-Claude et moi-même (MGB GT) prennent le départ sous une pluie continue en direction d'ESCHAU puis la route EDF. A RHINAU, à hauteur du Bac, nous attend François BECKER (TRIUMPH SPTIFIRE) comme prévu. Direction MULHOUSE en passant par BANTZENHEIM où Yves MULLER (TR6) se joint à la petite troupe.

Cafés et chocolats chauds pour tout le monde à 11 heures dans un restaurant sympa du village. Un peu avant midi, départ en direction de HOSCHTATT où un déjeuner de qualité nous attend dans un super restaurant nommé « PLEIN SUD ». La réservation a été faite par notre ami Yves MULLER. Vers 14 heures, les estomacs bien remplis et les cœurs joyeux, un soleil radieux nous baigne de ses rayons et nous invite à décapoter (sauf Laurent et moi bien sûr). Direction MULHOUSE dans la joie et la bonne humeur.

Un proverbe chinois dit : « si la matinée commence bien, méfie-toi de l'après-midi »

Arrivée au centre-ville, première épreuve : pour rallier la place de la réunion, il faut

franchir une cornière métallique d'une quinzaine de centimètres de haut protégeant des câbles électriques en travers de la rue. Exercice facile pour n'importe quelle voiture moderne ou la plupart des véhicules anciens. Pas pour une anglaise à la garde au sol réduite. Résultat, Laurent, coincé avec sa MGB et impossible de manœuvrer ni en avant ni en arrière. Il a été nécessaire de démonter toute cette ferraille pour dégager l'auto. Les organisateurs auraient dû y penser.

Arrivée place de la réunion et deuxième galère : trouver une place, si possible en regroupant nos voitures. Ce qui fut fait assez vite, pour nous faire jeter dix minutes plus tard par un restaurateur prétextant vouloir installer des tables et chaises pour les clients. Qu'importe, le soleil brille, le moral est bon.



Direction rue du Sauvage, vers le village automobile. Le village automobile est sensé regrouper des animations sur le thème de l'automobile, métiers, exposants, artisans, etc.... Il n'est, hélas, plus que l'ombre de lui-même. La majorité des stands présents les années précédentes ont déserté les lieux. Les voitures sont parkées dans une rue adjacente. Des personnes de l'organisation nous informent que nous pourrions défiler à 16 heures dans les rues de la zone piétonne au centre ville. Nous avons donc une petite heure devant nous pour se balader et voir le peu de voitures anciennes présentes par comparaison aux années précédentes.

16 heures. Les moteurs vrombissent, c'est notre tour. La petite troupe démarre. Commence alors un parcours du combattant dans la zone piétonne parmi la foule, sans aucun balisage, aucun fléchage (on s'est

perdu après deux cent mètres). Les organisateurs auraient dû prévoir un fléchage et des mesures de sécurité. Repassage sur une ferraille de 15 centimètres de haut raclant le fond de nos anglaises.

Résultat : tous perdus dans un autre secteur de la ville. Les téléphones mobiles sonnent. Je donne rendez-vous à tous au parc Salvator. Le parc Salvator est un endroit où sont regroupés les véhicules apportés par les musées réputés. Certaines de ces autos sont prestigieuses et exceptionnelles. Par référence aux années précédentes, il y avait à peu près la moitié des exposants. Pourquoi ? La question reste ouverte.



On a vite fait le tour. Un petit quart d'heure. Il est 17 heures. Et maintenant, que faire ? Retourner au village automobile ? La visite en a été faite en moins d'une heure. A l'unanimité, on décide de repartir en se jurant que l'on n'y reviendrait plus. On décide de prendre un dernier pot à l'extérieur de MULHOUSE. Après cinq minutes de route et deux feux rouges on se perd de vue. Le groupe s'effiloche, se dissout.

MULHOUSE, le rendez-vous de milliers de collectionneurs, l'émotion, les centaines de voitures, que s'est-il passé ? Le phénomène est-il dû à une organisation de plus en plus foireuse ? Allez savoir. En tout cas, moi je n'y remettrai plus les pieds.

P.S. : ma seule consolation, j'ai vu une belle TR3 (petite bouche), très bien restaurée, en conduite à droite et discuté avec son propriétaire, un anglais très sympathique et passionné par son auto.

Francis SUSS.

JEU Savez-vous les reconnaître ?

Solution page 6



A

Prototype de Rolls Royce pour la classe moyenne ?

Calculons sa cylindrée ?
L'inspiration des lignes
"une lettre de moins"
sur son al phabète calotte



B

Prototype d'automobile grille-pain ?



Le coin de la technique

Le système d'injection indirecte LUCAS Mk II

DEUXIEME PARTIE

Dans notre précédent numéro, nous avons parlé de l'historique et du fonctionnement de l'injection LUCAS.

Les épisodes suivants traiteront des différentes pannes et comment y remédier.

Il y a huit principaux problèmes qui peuvent se présenter et je suis certain que tous les possesseurs de P.I. ont rencontré l'un ou l'autre d'entre eux :

- 1) Le moteur s'arrête par temps chaud ou ne démarre plus après un stationnement prolongé.
- 2) Consommation d'essence exagérée.
- 3) Le moteur ne tourne pas rond ou a des ratés.
- 4) Fuite d'essence dans le circuit.
- 5) Le moteur manque de puissance.
- 6) Démarrages difficiles à froid.
- 7) Le moteur cale après un court instant.
- 8) Démarrage laborieux après une réparation moteur ou une intervention sur le système d'injection.

Le moteur s'arrête par temps chaud :

C'est la panne la plus courante de ce système d'injection. Ce phénomène connu de (presque tous) est causé par la formation de bulles d'air dans la pompe à essence surchauffée. Il est facilement identifiable par le bruit caractéristique (couinement irrégulier) que fait la pompe en tournant. Ceci indique que les engrenages tournent dans un nuage de gaz au lieu de pomper de l'essence.

Il est important de savoir que la source principale de refroidissement de la pompe est la circulation d'essence. Celle consommée par le moteur serait largement insuffisante. C'est donc l'essence ramenée au réservoir via le « BYPASS » qui devrait théoriquement résoudre le problème du refroidissement. Une vérification simple et rapide consiste à coller l'oreille près du réservoir après avoir mis le contact (pompe tournante) et entendre le précieux liquide couler.

La surchauffe de la pompe peut survenir pour plusieurs raisons. Les voici par ordre prioritaire :

- a) Contraintes mécaniques exagérées et frottements parasites des pièces en rotation :

Le socle de la pompe s'use ainsi que les engrenages. Les jeux de fonctionnement augmentent. La pompe n'est plus capable de fournir une pression suffisante (7,3 bar) pour ouvrir le « BYPASS » et maintenir ainsi une bonne circulation d'essence.

Remèdes : à défaut d'une réparation complète de la pompe, la solution de dépannage consiste à la

refroidir lorsque le phénomène survient à l'aide de chiffons mouillés. Ça marche dans la plupart des cas. Il faut aussi éviter de rouler avec peu d'essence dans le réservoir. Un système de refroidissement par serpentin enveloppant la pompe est également disponible dans le catalogue des pièces détachées. A mon avis, son efficacité est discutable.

- b) Mauvaises connections électriques :

Soit au moteur de la pompe qui, dans ce cas, ne fournit pas sa puissance maximale (il faut alors mesurer le voltage aux bornes du moteur) ou aux bornes du coupe-circuit d'injection dans le compartiment moteur (pour les TR équipées de ce système). Une mauvaise masse dans le circuit ou la corrosion (ou les deux) sont souvent à l'origine de cette défaillance.

- c) Régulateur de pression grippé ou défaillant :

La pression est trop élevée et la circulation d'essence altérée.

- d) Balais du collecteur de l'induit du moteur en mauvais état :

Une réparation du moteur (et ou) de la pompe s'impose.

A SUIVRE.

Francis SUSS

L'injection Lucas a connu un immense succès en compétition. En voici quelques exemples.



Prototype & Formule 1



Lancia Fulvia Groupe 2



Lola Chevrolet F 5000