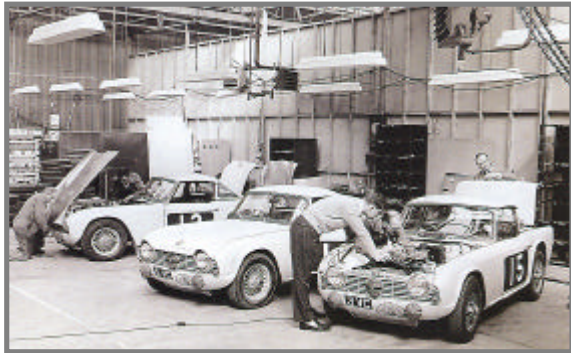




# TRIUMPH en Compétition

## Les TR4 RALLYE D'USINE

En 1961, lors de l'intégration de la marque Triumph dans le groupe



[USINE de COVENTRY, 1962](#)

Leyland, le département compétition qui avait fait courir des TR2, TR3 et TR3A dans les années 50-60, cessa son activité que les nouveaux propriétaires jugeaient trop dispendieuse. Ken Richardson, patron du Département Course fut remercié, les autos préparées furent dispersées en faisant le bonheur de particuliers chanceux ! Alors que Harry Webster prend la direction de la marque et qu'ont lieu les lancements de la TR4 et de la Spitfire, de nombreux cadres du groupe comme John Carpenter et Lyndon Mills pensent que ces deux autos devraient se produire en compétition. L'histoire de la *Spitfire* a été longuement évoquée par Camille Diebold dans cette plaquette en 2007. Celle de la TR4 est intimement liée à Graham Robson, d'abord pilote chez Rootes avant de prendre en main au début de l'année 1962, mandaté par Harry Webster himself, le nouveau département course de la Standard-Triumph.

En mai 62, les premières autos usines, immatriculées



[Le PODIUM de la CLASSE 2,5 L, COUPE des ALPES 1962](#)

3VC, 4VC, 5VC et 6VC, quittent Coventry. Pour chaque épreuve, trois autos furent engagées afin de disputer le prestigieux prix d'équipe. Cette année-là, les TR4, dans leur splendide livrée « powder blue », participent au Tulpen Rallye (elles terminent 2<sup>ème</sup>, 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> en GT 2 litres), à la Coupe des Alpes (Abandon de 3VC, mais 4VC, 5VC et 6VC remportent les trois premières places en Catégorie 2,5 litres), au Liège-Sofia-Liège (où ce fut un massacre ! 5VC fut la seule TR classée) et au Rallye du RAC en Grande-Bretagne (Bingo: 5VC, 3VC et 6VC terminent respectivement 3<sup>ème</sup>, 4<sup>ème</sup> et 5<sup>ème</sup> de leur classe !). La légende en bleu ciel était en marche, avec des teams de grand renom, tels Roy Fidler - Mike Sutcliffe, John Sprinzel - Willy Cave ou encore Jean-Jacques Thuner - John Gretener ! Aux mains de ces équipages, elles firent des prouesses.

En 1963, après une ouverture laborieuse au Monte-Carlo, marquée par de nombreux abandons, où seule 5VC fut classée (2<sup>ème</sup> du groupe 4), Dame Chance sourit à nouveau au Team anglais qui truste les places d'honneur au Tulpen Rallye. A la Coupe des Alpes, nouveau revers de fortune avec une cuisante déroute qui marque l'abandon sur panne mécanique ou sur sortie de route des trois autos engagées.



5VC au TULPEN RALLYE, 1962. Elle se classe 4<sup>ème</sup> en GT 2L



[5VC au TULPEN RALLYE, 1962. Elle se classe 4<sup>ème</sup> en GT 2L](#)

5VC au TULPEN RALLYE, 1963. Elle se classe 4<sup>ème</sup> en GT 2L



[5VC au TULPEN RALLYE, 1963. Elle se classe 4<sup>ème</sup> en GT 2L](#)

Il en fut de même au Liège-Sofia-Liège où toutes les Triumph présentes abandonnèrent. Au RAC,



dernière manche du Championnat, au mois de novembre, on assista à une nouvelle hécatombe !

La saison 1964 ne fut guère plus glorieuse : après une dernière participation au «Shell 4000 Rally» au Canada, les «TR4 Usine» passeront le relais aux «Spitfire» qui porteront la même livrée «powder blue» en version rallye. Roy Fidler restera pilote Triumph jusqu'en 1967.

Après cette ultime sortie sur le continent américain, ces autos furent vendues. 4VC devint la propriété de

[6VC à MIDDLEZOY, avec le VEHICULE d'ASSISTANCE ATLAS](#)

Gordon Birtwistle. 3VC, 5VC et 6VC devinrent respectivement CAG408, CAG410 et CAG409 en Californie. On perdit la trace de 5VC. De nombreuses années plus tard, 3VC et 6VC reprirent le chemin de l'Angleterre. 4VC fut racheté à la fin des années 60 par Ian Cornish, Vice Président du TR Register. De 1991 à 1996, ces trois autos furent restaurées par Neil Revington et son équipe à Somerset. 3VC reprit du service en 1998 au Rallye des Alpes, 36 ans après sa première participation à cette épreuve. En 1999, sur 6VC, Neil et Sue Revington remportent le «Irish Ferries Rally» !

En 2000, Neil, navigué par Arthur Williams mena 6VC à la 2<sup>ème</sup> place scratch à l'AVD Histo-Monte.



[6VC au MONTE-CARLE HISTORIQUE en FEVRIER 2000](#)



[Carsten CONRADS et 5VC RESTAURÉE, NÜRBURGRING 2006](#)

Après la restauration qui dura de 1998 au printemps 2003, Carsten Conrads se rendit à Genève pour montrer l'auto à l'ancien pilote usine Jean-Jacques Thuner et à son navigateur John Gretener qui furent heureux de retrouver leur ancienne monture après tant d'années !

Le parcours de 5VC fut plus énigmatique. On n'avait plus aucune nouvelle de cette auto quand en 1998, en Allemagne, Carsten Conrads apprit qu'un soldat U.S. devait vendre sa TR4 car il n'avait plus de place dans son container pour la ramener aux Etats-Unis. Différents éléments de cette auto en très mauvais état attirèrent cependant son attention : les éléments de carrosserie en Aluminium, les longues charnières du couvercle de coffre, les perforations du capot moteur correspondant à l'ancien rivetage des plaques rallyes,

les ouies d'aération des ailes avant, et la peinture

bleu ciel ! Après la restauration qui dura de 1998 au printemps 2003, Carsten Conrads se rendit à Genève pour montrer l'auto à l'ancien pilote usine Jean-Jacques Thuner et à son navigateur John Gretener qui furent heureux de retrouver leur ancienne monture après tant d'années !

C'est un réel bonheur que de voir renaître ces belles autos à une seconde vie, certainement moins dangereuse mais tout aussi exaltante ! Grâce à de vrais passionnés respectueux de l'Histoire Automobile, la Légende des TR4 Rallye d'Usine reste vivante.



[La 2<sup>ème</sup> Place Scratch pour 6VC à l'AVD Histo-Monte en 2000](#)

***The Legend is still alive !***

Daniel MELLE