

# Triumph TR6 PI Injection 1970

## La DER des TR !

Quelle autre vue peut mettre autant en valeur le mythe du roadster anglais ?



Archétype du roadster Anglais, la TR6 sortie en 1968 remplace dans l'urgence une TR5 ayant du mal à trouver sa clientèle. Equipée d'un 6 cylindres elle sera construite à plus de 90.000 exemplaires et conclura la lignée des TR dans le cœur des passionnés.



### TR6 = TR5 + TR4 IRS ?

Comment faire une TR6 ? C'est simple, vous prenez le moteur 6 cylindres 2.5l injection de la TR5 et le châssis TR4 IRS avec sa suspension complètement revue et ses roues arrière indépendantes. Après ce bricolage, vous demandez au carrossier Allemand Karmann de réaliser une carrosserie différente de ses illustres ancêtres et le tour est joué ! Sérieusement, le cahier des charges stylistique faisait état de critères bien précis comme la conservation de l'habitacle, des portes, du pare-brise et des dimensions de la TR5. Malgré ces contraintes, la ligne possède plus de caractère que celle rondouillarde de ses grandes sœurs. Il est vrai que la sortie de la TR5 fut mal accueillie par les américains, marché principal pour la marque anglaise, car l'évolution stylistique de la TR5 n'était pas assez marquée par rapport à la TR4. C'est donc en 1968 que cette TR6 fut présentée au public avec sa carrosserie anguleuse et droite. Le 6 cylindres de la TR6 est extrapolé du 4 cylindres de la Triumph berline 2000 mais il est alimenté par une injection

Le levier de vitesse est orienté vers le conducteur, prouvant le caractère sportif du modèle. La manette, à droite derrière le volant, commande le passage de l'overdrive, utile pour baisser le régime moteur. Les boutons poussoirs actionnent l'orientation de la chaleur (haut/bas), la ventilation, le chauffage (on/off) et le starter.



Derrière les sièges arrière, un espace a été prévu pour le rangement de petits paquets.

Lucas, assez rare pour l'époque. La version TR6 Américaine, quant à elle, est pourvue de deux carburateurs Stromberg 175 CD assurant sa « dépollution » mais produisant un effet néfaste sur sa puissance descendue à 104 ch DIN. Pour la fin 1972, la version Européenne à injection voit sa puissance ramenée de 142 ch DIN (152 ch SAE) à 126 ch DIN. En 1973, un léger lifting sera opéré sur sa carrosserie avec l'apparition d'un spoiler en plastique sous le pare-chocs avant, une face arrière du coffre de couleur noire, des sièges équipés d'appuis-tête, les jantes et le moyeu central en gris satiné et d'une largeur de 5.5 pouces. Une modification de l'overdrive de type « A » passera au « J » avec un rapport final allongé. Sur les versions 1974 américaines, des butoirs en caoutchouc (d'un goût discutable) furent ajoutés. Étonnamment les versions américaines pourvues de deux carburateurs sont réputées plus fiables (pas de « Vapor Lock » induisant



Les petits pare-soleil sont pratiques pour rouler cheveux au vent !

des problèmes de redémarrage à chaud par exemple). Elles ne nécessitent pas d'entretien outre mesure et leur appétit est plus mesuré. Mais l'adaptation d'équipements actuels comme un système d'injection Bosch arrive à un résultat similaire avec une puissance plus en rapport avec celle d'un roadster de cette trempe. Cette Triumph TR6 joue dans la cour d'autres concurrentes Anglaises de l'époque, à savoir l'Austin Healey 3000 MK III ou MG C avec des arguments solides qui lui assureront un réel succès. Les passionnés la considèrent encore comme l'ultime descendante de la lignée des TR (les TR7 et TR8 Américaines seront moins bien acceptées par les aficionados de la marque malgré leur succès commercial).

### Un intérieur typiquement Anglais

Le bois, le cuir, les compteurs...c'est ça une Anglaise ! La TR6 ne déroge pas à cette

Un avant classique qui ne se démode pas. C'est ça aussi la magie d'un roadster réussi !



### TRIUMPH TR6 Injection (14 cv)

Nombre d'exemplaires : 94515 produites (versions carburateur US comprises)

<b>Moteur</b>	
Type :	6 cylindres en ligne, arbre à cames latéral
Cylindrée :	2498 cm <sup>3</sup>
Alésage x course :	75 x 95
Puissance :	142 ch DIN à 5500 tr/min
Couple :	22 mkg à 3500 tr/min
Taux de compression :	9.5
Alimentation :	injection Lucas
<b>Transmission</b>	
aux roues arrière	
Nombre de vitesses :	4 + overdrive (en option)
<b>Freins</b>	
Freins : servofrein	
Freins avant :	à disques
Freins arrière :	à tambours
<b>Châssis</b>	
séparé à longeron caissonnés	
<b>Suspension avant</b> :	
indépendantes, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques, barre anti-roulis	
<b>Suspension arrière</b> :	
indépendantes, bras tirés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à levier	
<b>Direction</b> :	
à crémaillère	
<b>Nombre de places</b> :	
2 places	
<b>Dimensions / poids / performances</b>	
Longueur :	4,04 m
Largeur :	1,47 m
Hauteur :	1,27 m
Empattement :	2,24 m
Coffre :	170 dm <sup>3</sup>
Réservoir :	51l
Poids :	1100 kg
Pneumatiques :	165 HR 15
Vitesse maximale :	192 km/h
0-100 km/h :	8.2 s
Consommation :	mixte : 14l



Le six cylindres en ligne de la TR6 rappelle celui d'un célèbre constructeur allemand ! L'insigne Triumph live le doute et assure sa conception britannique.



Le monogramme Triumph est reproduit sur le moyeu du somptueux volant ainsi que sur le pommeau du levier de changement de vitesses.



Le compteur est gradué en km/h et le compte tours affiche une zone rouge à 5000 tours/min. Pas besoin de recourir aux derniers tours moteur pour que celui-ci distille toute sa puissance !



Les manomètres renseignent le conducteur de tout ! Le niveau d'essence, la pression d'huile, la température moteur ainsi que la charge batterie sont indiqués. Notez la présence d'une molette de rhéostat de luminosité des compteurs.



La boîte à gants en bois fermant à clé prouve le soin apporté à la finition de l'habitacle de cette Triumph.



La manette du réglage des sièges n'oublie pas de se revêtir d'une couche de chrome, encore un joli détail de finition !

régle. Il est vrai que le modèle essayé a subi des améliorations de mobilier et de style mais l'esprit a été conservé. Le volant en bois, les manomètres de température, le placage bois du tableau de bord ainsi que les sièges cuir suscitent l'envie de conduire cette voiture raffinée. Les améliorations apportées par le propriétaire comme les moquettes sur mesure en laine épaisse, l'habillage cuir des panneaux des portes et la matière du tableau de bord en loupe d'orme vernis finissent d'ajouter une touche de raffinement à cette anglaise *Touch of class* ! Les manomètres badgés Smiths informent le conducteur de la température, du niveau de carburant (stratégie celui-là !) de l'intensité de la batterie et de la pression d'huile. Le bouchon d'essence se situe, par contre, sur la carrosserie à proximité du logement de la capote. Le chrome, quant à lui, est réservé aux leviers de remontée des vitres, à celles du réglage des sièges et d'ouverture des portes. Pour les versions 1973, le volant de direction reçoit une protection centrale. Les rétroviseurs à la forme conique ainsi que les roues à rayons (72 rayons) sont eux fabriqués dans cette même matière. Cette dernière option (figurant au catalogue de l'époque) agrémente son apparence typiquement British ! La capote, avec

sa lunette arrière en plastique, n'occulte pas trop la rétrovision lorsqu'elle est en position. Il faut ajouter que la capote de cette TR6, qui a été commandée par son propriétaire en alpage bleu marine, est en totale adéquation avec le coloris de sa carrosserie. L'isolation phonique n'est pas très efficace mais aisément pardonnable pour ce genre de voiture. Une cave de rangement est prévue pour la dissimuler et son repliement est facile et rapide. Le coffre est logeable pour les bagages de deux personnes et il est équipé d'un puits de rangement pour la roue de secours d'une dimension similaire aux autres.

### Un roadster envoûtant

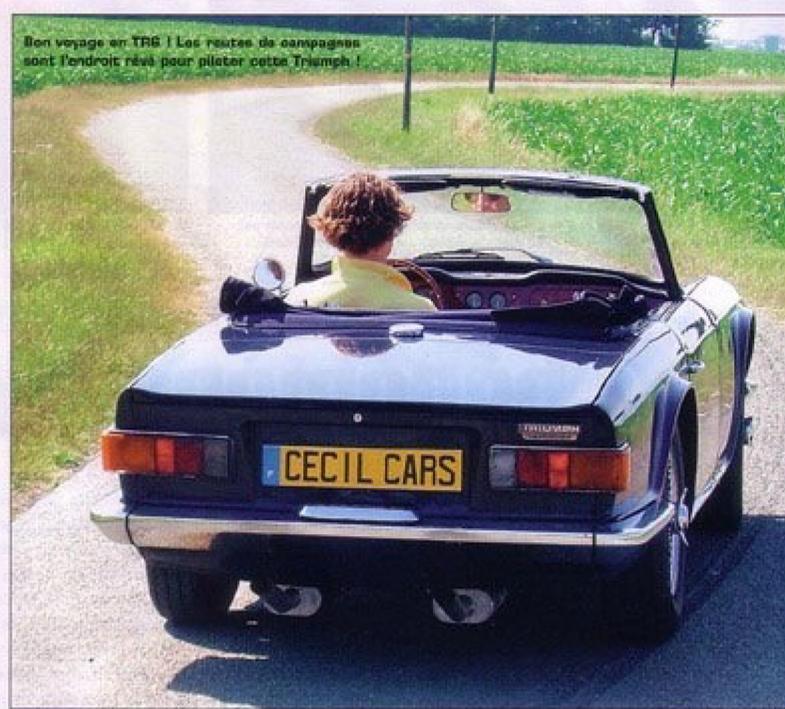
Sortie dans l'année 1968, marquée par le grondement de la révolte étudiante, la TR6 n'en conserve pas moins la même fibre revendicatrice avec la sonorité rauque de ses 6 cylindres. Quel plaisir de conduire ce cabriolet les cheveux au vent, évocateur de liberté déléguée. Les remous sont nullement contenus et peuvent à la longue s'avérer gênants surtout ceux venant de l'arrière. Les bases du roadster anglais sont bien présentes ! Lorsque la toile est mise, elle n'isole pas assez des bruits aérodynamiques surtout quand la vitesse augmente. De toute façon, le chant du moteur

couvre la plupart de ceux-ci. Le confort de la voiture est un peu sec mais les sièges en cuir sont là pour adoucir la note pour les lombaires. Le maniement du levier de vitesses est précis et l'enclenchement de l'overdrive (à l'aide d'un petit comodo situé à la gauche du volant) permet de baisser le régime moteur et la consommation. Attention toutefois, à ne pas oublier de soulager l'accélérateur lors de cette manœuvre, sous peine de craquements de la boîte de vitesses, préjudiciables à sa durée de vie. Le freinage demande un effort important pour assurer les décélérations d'urgence (jusqu'à 45 kg de pression), ceci malgré l'assistance hydraulique. Malgré ce défaut, elle assure des distances de freinage contenues avec ses disques avant et ses tambours arrière. Outre la pédale de freinage, l'embrayage requiert un maximum de force sur cette TR qui joue les gros bras (mollets ?) ! Les soubresauts de l'injection avec un ralenti instable montrent le réglage fin à accomplir pour effectuer la mise au point de cette technologie assez récente pour ces voitures anciennes (système Bosch). Les performances annoncées sont représentatives d'un roadster des années 70, avec un 0-100 km/h accompli en un peu plus de 8 secondes ! Le tout dans une sonorité gratifiante. Le dessin

fonctionnel des échappements a été revu par un spécialiste pour aboutir à une sonorité plus grave qu'à l'origine. Les pertes de motricité sont importantes sur route mouillée mais sur le sec, elles restent appréhendables et contrôlables. La cylindrée de 2.5l donne une souplesse au moteur, salutaire pour les reprises et ceci à partir de 30 km/h. La direction semble peu réactive malgré une bonne tenue de cap, mais elle est pourvue d'un rayon de braquage correct de 11 m. Les détails à vérifier lors de l'achat d'une TR6 sont la corrosion dans les ailes arrière, celles qui ont été soigneusement mastiquées ou celles difficilement visibles sous la structure du châssis arrière. De même, une différence d'espacement entre les portes avant et la carrosserie peut vous prévenir d'une restauration... hâtive. L'étanchéité et le bon état des feux arrière sont aussi à vérifier car leur remplacement s'avère onéreux. La capote doit être inspectée dans son mécanisme et son état général. Sachez enfin qu'un exemplaire de Triumph TR6 en bon état se négocie à partir de 15000 euros.

Texte et photos : Bertrand Viet

Remerciements à Stéphane Raoult et Cecil Cars pour le prêt du véhicule ainsi qu'à Sylvain Lindecker membre du Triumph Club de France.



Bon voyage en TR6 ! Les routes de campagne sont l'endroit rêvé pour piloter cette Triumph !



Les niveaux du moteur sont vérifiés, les bagages chargés... en route pour une balade printanière !



La face arrière, teintée noire, est soulignée par la double sortie d'échappement séparée.



Les roues à rayons sont une option proposée sur la TR6. Il renforce la classe de ce roadster Anglais.



Le monogramme injection est un signe spécifique des versions européennes. Elle cache un 6 cylindres de 2.5l équipée d'une injection Lucas.



Le bouchon de réservoir chromé est localisé au milieu de la baie de coffre derrière le puits de rangement de la capote.