UNE TR4 RALLYE REPLICA FRANÇAISE

par Daniel Melle

Ce petit conte contemporain commence par le joli cadeau d'une patiente reconnaissante. Il s'agit du modèle HELLER 887 représentant une TRIUMPH TR4 à l'échelle 1/18ème équipée de panneaux de portière du rallye Shell 4000 1964. Manifestement c'est une auto de compétition munie du surrey-top d'origine mais dépourvue de ses pare-chocs habituels.



"Au départ, une TR4 verte..."

Comme mes connaissances des activités sportives de la marque sont très limitées et que ma curiosité naturelle se trouve forcément aiguisée par cette TR4 Rallye de couleur bleu ciel que j'ai plaisir à retrouver chaque matin sur mon bureau, je commence à replonger, tel Gaston Lagaffe muni de sa lampe spéléo, dans toute la documentation qui pourrait éclairer ma modeste lanterne. Du dossier «La TR4 en Rallye» paru dans le numéro 214 de la revue « Rétroviseur » à l'article concernant « la TR4 5VC » dans le mensuel « Motor Klassik » de novembre 2003 en passant par l'incontournable toile, je me plonge dans l'ambiance des années 62-63 et me passionne de plus en plus pour cette auto.



"Démontage complet"

Le coup de grâce m'est donné par l'excellent ouvrage parfaitement documenté de Frédéric Reydellet. Un adage affirme que l'échelle des jouets est fonction de l'âge des enfants. Je me dis très vite que ce serait un sacré défi de donner vie à ce rêve en créant de toutes pièces une copie fidèle de cette auto qui n'existe qu'à quatre exemplaires. Une petite voix intérieure me susurre : «t'es pas cap !» ou «c'est pas raisonnable !».... C'est plus qu'il n'en faut !

Il ne me reste donc plus qu'à trouver une TR4 de 62, une vraie à essieu rigide, de préférence en bon état, en étant cependant parfaitement conscient qu'elle devra être entièrement démontée et reconstruite dans le strict respect du modèle. Par le plus curieux des hasards, une telle auto est à vendre dans ma région au moment où un ami banquier compréhensif accepte de m'aider à financer ce projet. Comme d'habitude, le vendeur la trouve parfaite mais je constate très vite que la belle présente quelques lacunes, à commencer par une carte grise collection avouée après que l'affaire soit conclue !

La toute première étape est donc de redonner à l'auto une carte grise digne de ses origines. Ce fut là la partie la plus difficile, la plus longue, la plus fastidieuse car la plus administrative de ce travail. Le fameux sésame fut obtenu fin novembre 2007.

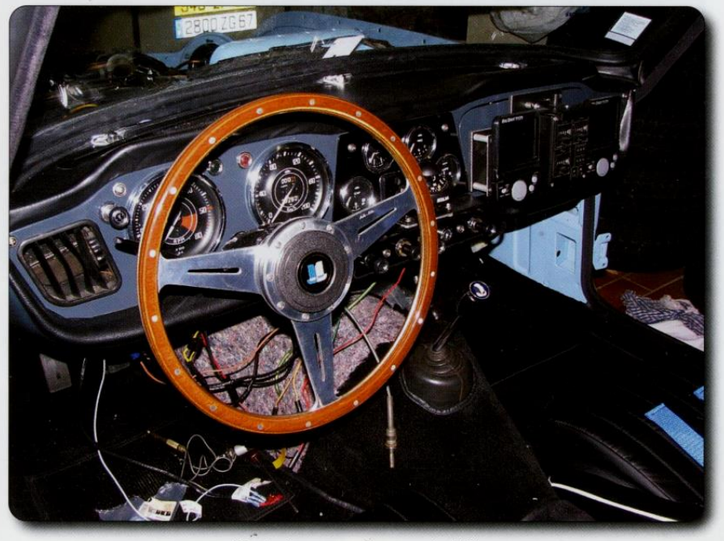
Je peux enfin retrousser les manches et commencer le démontage de l'auto, pièce par pièce, dégarnir le compartiment intérieur, déconnecter le faisceau électrique, enlever les ailes, le capot moteur, le coffre, enlever le pare-brise, dégarnir les portes, découpler les commandes, enlever la direction, vidanger et démonter le système de chauffage pour finir par lever à quatre la caisse pour l'amener chez le carrossier mûrement choisi pour la circonstance.



"La caisse avant..."

Les pièces nécessaires à cette transformation sont toutes disponibles en Angleterre, chez Neil Revington, garagiste de renom et grand passionné de TR Rallye devant l'Eternel. Le surrey-top d'origine en aluminium est déniché dans une caverne d'Ali-Baba helvétique non loin de Zurich.

La caisse est entièrement mise à nu, poncée, apprêtée et peinte, élément après élément dans la couleur « powder blue » caractéristique des quatre TR4 d'Usine. Entre-temps, le moteur a été vérifié, les carburateurs reconditionnés, la boîte de vitesse refaite et équipée d'un contacteur de feu de recul, l'overdrive réparé, l'échappement remplacé par un pot d'origine inox, les freins AV et AR refaits, les durits changées, le circuit de refroidissement purgé, le tableau de bord repeint en couleur anthracite, ses éléments vérifiés et le faisceau électrique entièrement inspecté et fiabilisé.



"Surtout ne pas se tromper de fil !"

Ouf ! On en voit le bout ! Le 19 juillet, la caisse est rapatriée à la vitesse d'un convoi exceptionnel dans mon garage où les travaux de remontage peuvent commencer. Chaque soir, j'enfile le bleu de chauffe et, grâce à des amis dévoués, les progrès sont manifestes, même si les alignements des différents éléments de carrosserie ne sont pas toujours évidents.
Le compartiment interne est remonté, le faisceau électrique raccordé, toutes les durits rebranchées, les commandes mises en place, l'intérieur regarni, les sièges baquets arrimés, les harnais fixés à la partie arrière de la caisse et les phares supplémentaires Lucas fixés sur leur support respectif.

L'auto doit être prête pour la « Vorderpfalz Classic » fameux rallye de régularité de mon ami Jan Hassink qui accueille dans le Palatinat voisin les anciennes gloires des années 70 et 80 qui ont pour nom Walther Röhrl, Kalle Grundel et Walter Smolej....

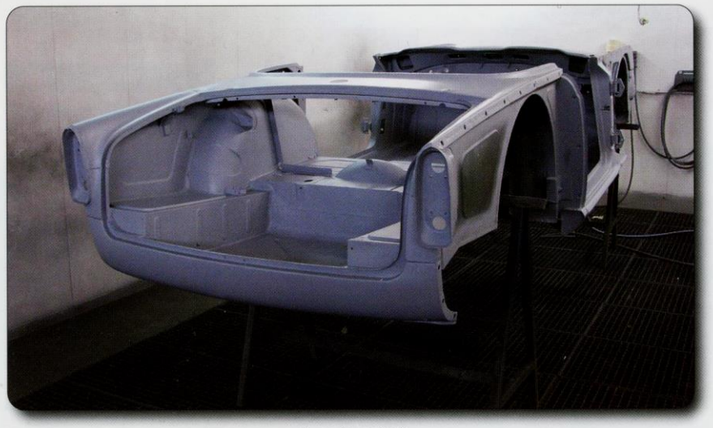
La date fatidique approche à grands pas. On règle les derniers détails, les toutes dernières finitions. Pour sa première sortie officielle, l'auto doit être exempte de tout défaut et capable d'assumer sans rechigner un parcours de 800 kilomètres ! Le pari est osé mais « à vaincre sans péril, on Triumph sans gloire » disait Pierre Corneille en 1637 ! Et à part une petite panne électrique sans autre conséquence qu'une chute dans le classement, tout fut parfait. Une deuxième épreuve dans les Vosges fin septembre lui permet de conquérir de haute lutte une fort honorable 7ème place sur 84 autos inscrites.

Mais la vraie fête a lieu début octobre. C'est la sortie de Morges et de Côme, la première rencontre officielle entre le « T.C.F. » et «L'A.V.A.»,

La relève est assurée...

Edouard Burkhalter - Helvête au TCF

Et ma foi de manière fort élégante et pleine de charme !



"... puis après."

notre club alsacien qui porte désormais à bout de bras le rallye de régularité «La Virée des Cols Vosgiens». L'excitation grandit, le rythme cardiaque s'accélère, la gorge se noue et les mains deviennent moites. Vient enfin le grand jour tant attendu. L'évènement est grandiose, l'organisation sans faille, l'ambiance est chaleureuse et la convivialité parfaite. La TR4 Réplica et son équipage se sentent parfaitement intégrés dans leur nouvelle famille. Elle effectue en toute décontraction un parcours de 1400 kilomètres, grimpant sans aucun complexe les splendides cols alpins.



"ça prend forme..."

Et cadeau suprême, la joie de rencontrer Jean-Jacques Thuner et John Gretener, un des quatre équipages officiels Triumph qui défendaient les couleurs de la marque au début des années 60 !

Ce fut une très belle aventure qui reste un merveilleux souvenir. La saison hivernale passera plus vite dans l'attente du prochain « Triumph Event » en Bourgogne !



"et voilà le résultat !"

Pour les plus âgés, ceux aux cheveux gris et intéressés par les rallyes automobiles, les noms de Jean-Jacques Thuner et John Gretener devraient réveiller d'agréables souvenirs. C'est que la paire était fort redoutable en rallye dès la fin des années 50, au long des années 60 et jusqu'au début des années 70. N'ont-ils pas piloté et navigé, en particulier les voitures d'usine Triumph, durant près de 10 ans ! A leur palmarès figurent notamment 28 rallyes internationaux, des manches du championnat d'Europe, avec bien des succès mais aussi, c'est vrai, quelques déceptions dues à des défaillances mécaniques. Les voitures s'appelaient Herald, TR 3 et 4, Spitfire, GT 6 et Triumph 2000. Mais Thuner – Gretener restent intimement liés à «5 VC » (immatriculation anglaise), une TR 4 couleur «powder blue» ou, si vous traduisez, «bleu layette», au moteur 4 cylindres rustique de 1991 puis 2138 cm3 développant 100 à 120 ch. Elle couru pour la première fois au «Rallye des Tulipes» en 1962. En deux ans, sur un total de 10 grandes épreuves disputées, on lui changea 7 fois le châssis. C'est dire les conditions impitoyables que les rallyes imposaient alors aux voitures.
Quatre véhicules identiques furent construits et montés à l'usine. Trois subsistent encore aujourd'hui, restaurés, en Angleterre.

Les conditions de route lors de la 10ème « Virée des Cols Vosgiens », du 23 au 26 avril dernier, furent heureusement moins impitoyables que lors du « Liège-Sofia-Liège » de 1962 (environ 5000 km) par exemple. Sur 615 km d'un parcours secret, sur de petites routes autour de Molsheim (lieu cher au cœur de tous les amateurs de Bugatti), évoluant sur les 4 départements du Bas-Rhin, de la Meurthe et Moselle, de la Moselle et des Vosges, 81 voitures nées entre 1945 et 1978 se sont mesurées.



Rencontre au sommet !!!



17 en catégorie Touriste, 32 en catégorie Navigation et 32 en catégorie Régularité. Parmi les anglaises, rien de moins que 17 Triumph. Et parmi ces voitures nées à Coventry, une à la robe « bleu layette » est sortie du lot. Au bout de deux jours, déjouant tous les pièges, c'est elle qui l'a emporté en catégorie Navigation. Son immatriculation est française mais aussi « 45 VC » ; il s'agit d'une réplique ! Dans l'habitacle, Marie-Laurence et Charlotte Melle, de Bischoffsheim, Alsace ; l'une au volant, l'autre aux instruments, parées, à l'étape, de perruques bleues « électrique » dignes de certains établissements parisiens… Avec le sourire elles ont tenu en respect bien des moustachus et des chauves qui, eux aussi, auraient bien aimé gagner. Quand nous vous disions que la relève est assurée !
Ah, encore une précision : Marie-Laurence et Charlotte sont les filles de Madame Dominique et Monsieur Daniel Melle, l'infatigable organisateur de la « Virée des Cols Vosgiens », président du club « Alsace et Vieilles Anglaises » et responsable pour la Région Alsace du Triumph Club de France.

