

Ma TR5



Voici quelques mois que ma TR5 est docile et qu'en prime, elle est... plus sobre que jamais , en 36 ans et 80000km ! C'est le moment de vous raconter ma perle.

1969 : dans mon Sud-Ouest natal je vois arriver des cousins de l'Oise, avec une TR6 jaune primrose flambant neuve et, évidemment, on « fait un tour »: quel souvenir ! l'accélération est une vraie révélation et ce 6 cylindres, ce grondement.... ! A 14 ans, je viens de découvrir les revues de bagnoles , je comprends que la TR5 chante sur le même registre et comme je préfère son look , un rêve est né .

Onze ans plus tard, alors que 6 mois de mon premier travail ont donné des couleurs sympathiques à mon compte en banque, je saute quasiment sans réfléchir sur ma première trouvaille . TR5 overdrive, roues fil, elle est alors rouge métallisé Volkswagen (photo de gauche) avec des panneauxen textile Ecossais à dominante orange ! J'aurais dû garder ce tissu pour m'en faire une tenue « Goodwood », et j'aurais eu de bonnes chances de podium !

Alors, bonne ou mauvaise acquisition pour un amateur isolé en province ? Coté look, un intérieur skai beige a avantageusement remplacé la monte initiale et pendant 7 ans le duo rouge /beige a fréquenté des réunions d'anciennes de l'Est sans trop de honte. Hormis une négligence de ma part à la fin de la première année, pas de souci mécanique grave dans la mesure où je n'ai connu aucune panne immobilisante (avec dépanneuse) pendant 30 ans.

Le mauvais souvenir est celui des 4 années, de 87 à 91 , où elle a été séquestrée chez un carrossier dont je n'ai jamais compris pourquoi il l'avait gardée si longtemps : il faisait entrer puis sortir d'autres anciennes très proprement refaites et quand la TR5 a été finalement libérée , elle a toujours paru retapée plutôt que restaurée . Malheureuse exception , belle de loin , mais loin d'être belleselon une excellente boutade du Président Gerbier .

Deux choses, cependant, me plaisent dans son nouveau look : le bleu, un Indigo de Jaguar XJ6, moins sombre que les marine de la palette Triumph et la hauteur de caisse abaissée par des ressorts de suspension plus courts.(photo de droite)

Evidemment, 4 ans de repos forcé, ça incite ensuite à passer par la case mécanicien . Trois décennies et 60000km plus tard, je romps le silence et surmonte ma superstition malade pour oser écrire qu'il m'a consolé des misères du carrossier , en rénovant le moteur comme un pro, un vrai !

Et à propos de misères, j'ai connu l'étonnante expérience de la roue avant (insuffisamment serrée) qui me dépasse comme dans les films, alors que je quittais juste une portion d'autoroute.... N'en tremblez pas pour moi ! C'est un peu comme une crevaillon , il y a de l'instabilité, mais le volant garde son pouvoir de direction et le carter de protection avant fonctionne comme un ski : évidemment , on rate le spectacle de la gerbe d'étincelles .

C'est finalement depuis mon arrivée en Région Parisienne qu'elle a le plus donné dans l'imprévisible. Enfin, un imprévisible que tous les TR5 istes (et ceux qui les envient imprudemment) connaissent aussi bien que leur(s) code(s) de Carte Bancaire.

Le processus est immuable : tuile, retour angoissé à la maison, consultation des bibles mécaniques et ...Eureka ! Ca arrive à tout le monde et, pour faire chic, le kit de « renforcement/amélioration » qui accompagne la pièce neuve est estampillé : *heavy duty or competition* . Instantanément, on se rêve pilote de course et on lui demanderait presque pardon, de la priver de circuits ou de rallyes !

Et 2 tours à Monthléry m'ont à jamais convaincu que son plus gros défaut c'est d'être retoquée au Tour auto historique de Monsieur Peter Auto .

En contrepartie, le tonus, l'élasticité et le grondement du moteur,.....Et le TRRegister qui autorise aimablement bla bla et « détournements » esthétiques.

Aujourd'hui un croisement anglo-anglais qui s'est révélé intéressant à dessiner mais n'aurait surement pas fait un tabac !



