

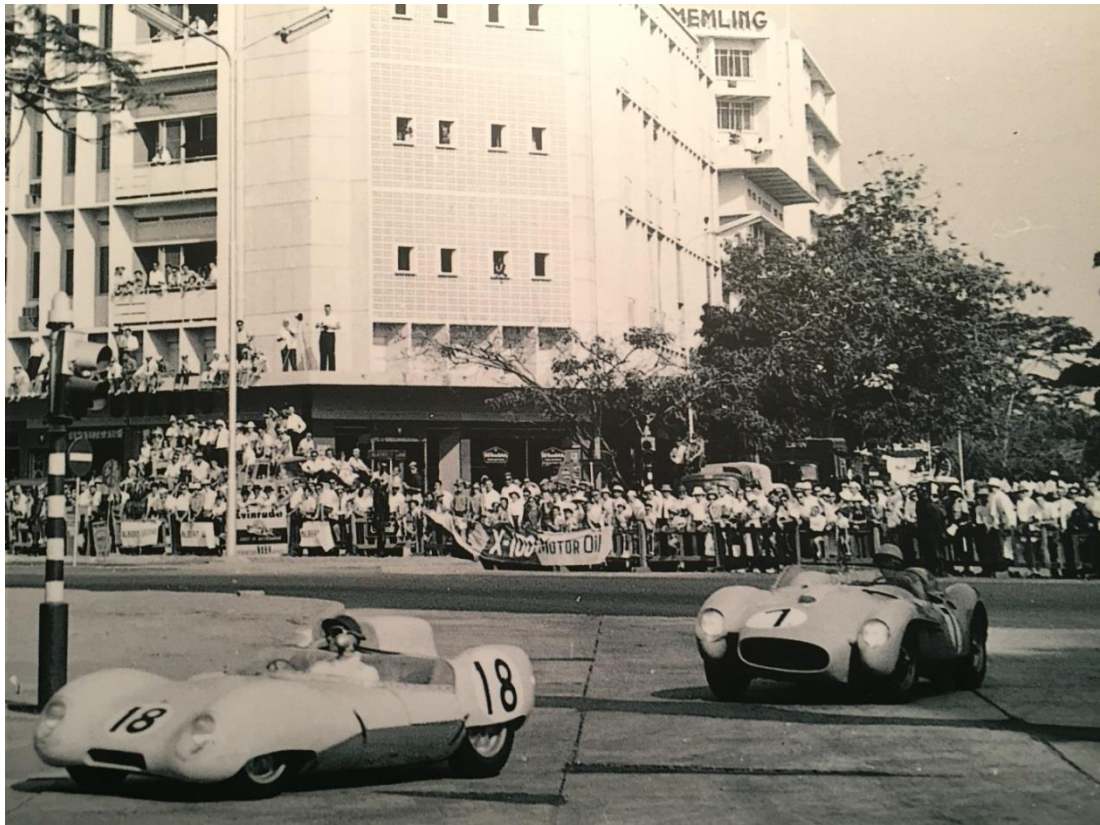
La (passion) TR3 de Michel Kozyreff , par Michel lui-même .



L'automobile m'a toujours obsédé. Depuis l'âge auquel j'ai commencé à jouer, à marcher et à parler, tout, ou peu s'en faut, passe par l'auto. La faute à mes grands frères.

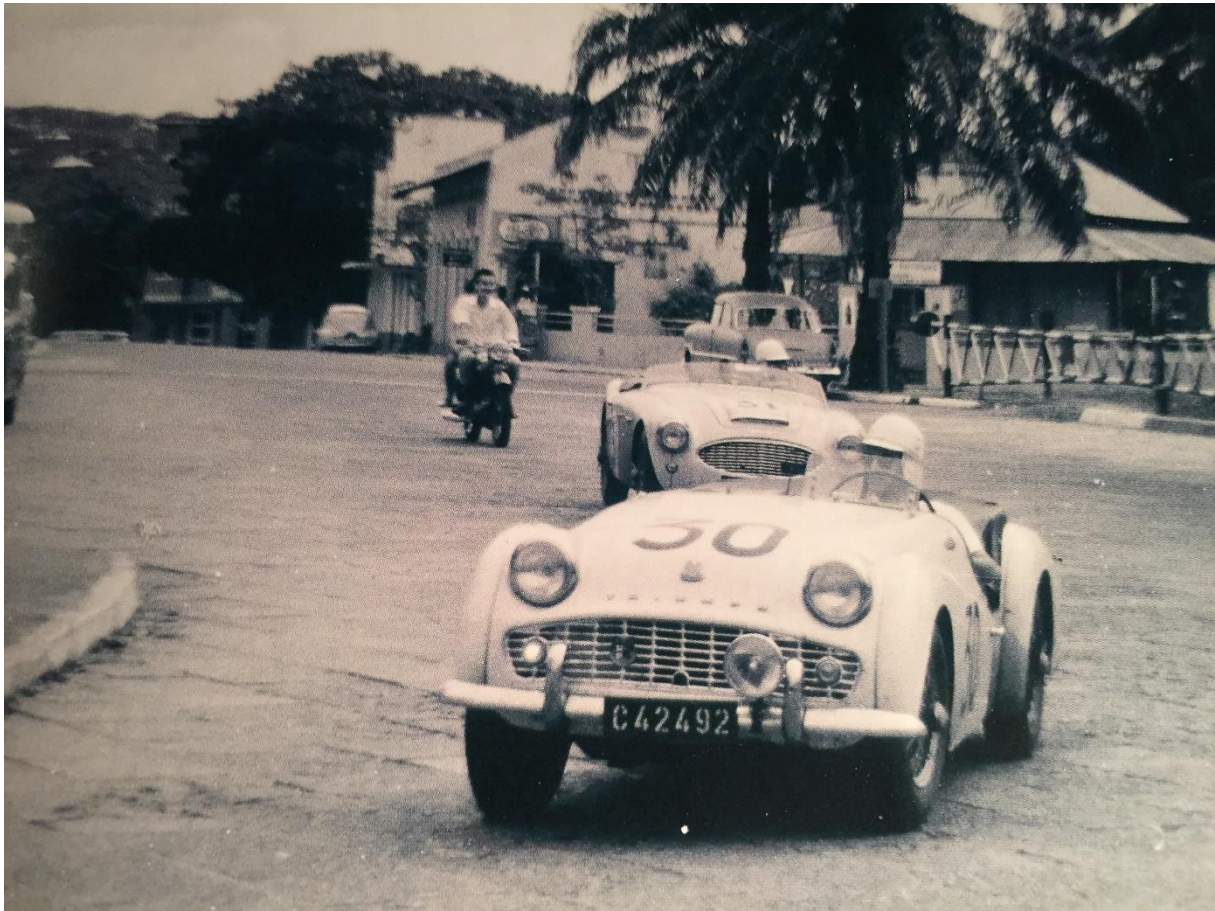
Mes souvenirs automobiles remontent à ma plus tendre enfance et ils sont d'autant plus précieux qu'ils remontent à l'époque du Congo Belge, mon paradis perdu. Paradis pour blancs, il va sans dire.

Le croira-t-on ? C'est à Léopoldville (Kinshasa), en septembre 1958, que mon grand frère de dix-huit ans m'a emmené voir ma première course automobile. J'avais cinq ans et j'y ai appris à reconnaître deux espèces de TR : la Triumph Roadster et la Ferrari Testa Rossa. Le Grand Prix de Léopoldville 1958, ouvert aux voitures « sport », fut dominé par la Ferrari 250 TR de Paul Frère qui gagna Le Mans en 1960 avec Gendebien, mais c'est une Lotus 15 qui l'emporta après que la première eût « cassé son pont » (cette panne-mystère m'avait fait forte impression) devant une Triumph TR3.



Sur la photo (couverture de « Grand Prix en Noir et Blanc », Editions du Palmier) on voit la Ferrari prenant un tour à la Lotus et, dans le fond, la foule des spectateurs dans laquelle je suis. J'en ai tiré une vénération pour Ferrari qui fut absolue mais qui ne survécut pas au changement de siècle, et une attirance éternelle pour cet insecte bizarre qu'était déjà la Triumph en 1958.

Deux mois plus tard se couraient les « 24h de Léopoldville ». C'était une épreuve vraiment originale courue sur un circuit de 45 km dont 32 km de routes ouvertes parcourues à 60 km/h et 13 km de tronçon fermé chronométré. Les deux premiers classés pilotaient des TR et leur vitesse moyenne sur le secteur chronométré était supérieure à 150km/h !



Sur la photo, la TR3A blanche (comme la mienne) classée seconde roule dans la section de liaison et précède une Austin-Healey 100-6 qui ne termina que 5^{ème}. Il y eut encore un Grand Prix 1959 avec de magnifiques autos au départ, Aston Martin DB3S, Jaguar D, Maserati 350S, Ferrari TR, Porsche RSK, Cooper Monaco et, face à de tels engins, les TR eurent plus de mal à se mettre en évidence. Il n'y eut pas de Grand Prix en 1960 mais dans les jours qui suivirent la proclamation de l'indépendance nous participâmes nous-mêmes à une autre course de vitesse : elle nous opposait aux balles des soldats congolais révoltés et nous amenait en short et sans bagages à l'aéroport pour fuir à jamais notre paradis.

Chose curieuse, je n'ai jamais eu de TR dans ma collection pléthorique de miniatures: la seule TR3A disponible était celle de Corgi-Toys que je trouvais moche alors que Dinky-Toys GB ne faisait que la TR2 qui faisait trop ancêtre à mon (mauvais) goût.

C'est aussi à Léopoldville en 1959 que mon papa acheta une jolie Dauphine jaune identique à celle de Gilles Jourdan à la fin de « La voiture immergée ». Ce fut la première d'une longue série de Renault qui devinrent naturellement les meilleures voitures du monde à mes yeux.

Quant à la 4L, j'en suis tombé amoureux en ce jour de 1962 où, me promenant avec mon père à Bruxelles, nous avons profité de l'opération de promotion « prenez le volant » qui invitait les passants à découvrir la nouvelle et révolutionnaire Renault. J'avais eu le sentiment d'un privilège immense. Les semences de la course, de la TR et de la 4L étaient plantées.

La première à germer fut celle de la 4L qui fut en 1972 ma première auto neuve. J'en ai eu quatre ensuite dont la GTL de 1987 qui tient compagnie à ma TR.

La seconde semence, celle de la TR, dut attendre plus longtemps, le temps qu'une bonne fortune financière me tombe du ciel en 1995. Après avoir hésité entre une TR5 et une TR3A, je suis resté fidèle à mes souvenirs d'enfance et j'ai rapidement acquis une jolie TR3A blanche, française de souche, non restaurée, avec overdrive, chez Cecil Cars à Arpajon. Les premiers six mois furent prudents et réduits à une zone de 50 km autour de Rouen ce qui permettait déjà de magnifiques promenades.

Mais c'est le 21 janvier 1996 vers 11h30 que survient l'événement fatidique : je me fais interpeler devant chez moi par un monsieur frétilant qui m'explique être propriétaire de la maison en face de la mienne sur la place et d'une Austin-Healey. Le lecteur averti aura deviné que le monsieur s'appelait Yves-Loïc Robic. Le propos n'est pas de raconter une amitié de vingt ans mais pour ce qui est de la TR, cette rencontre fut capitale : en effet, c'est Yves-Loïc qui a fait pousser des ailes à mon auto en me convainquant d'oser partir en voyage avec elle. De vrais voyages, la TR en fit et en fait, le plus souvent en compagnie d'une certaine AH 3000 verte, et ni l'une ni l'autre n'ont encore failli au point de ne pas pouvoir nous ramener à la maison.

L'affection que j'ai pour mes engins à moteur et leur fiabilité sont d'autant plus grandes que j'y travaille moi-même depuis l'époque de ma première 4L. J'ai pris aussi beaucoup de plaisir à réaliser des améliorations efficaces mais discrètes dont certains se sont inspirés ; le prochain projet sera quant à lui moins discret puisqu'il consistera à monter un masque avant de TR2, histoire de faire hurler les puristes.

Il me fallut attendre 2010 pour que germe la troisième graine, celle de la course automobile...

Voilà. Mes rêves automobiles sont devenus réalité. Tout serait donc dit ?

Que non ! Car les réalités que j'ai découvertes ont été et sont toujours des sources de joies plus belles encore que dans mes rêves.

Que non ! Car outre le plaisir égoïste, la TR et la course auto m'ont fait cadeau de mes plus belles amitiés d'adulte.

.....

TR , 4L et course ou comment convertir les rêves de Michel en cauchemar ?



En fait , TR et 4L nous avaient aussi amenés à rappeler le souvenir de la Nash Healey Pininfarina . Et , oubliant le respect dû à ce nom ô combien respectable, j'avais commis cet effrayant cocktailqui n'était pas assez 4L !

