

La TR5 de Roland Ville , par Roland lui-même.



Ma passion pour la marque auto TRIUMPH remonte à bien , bien longtemps. En effet, elle est née le jour où deux de mes lointains cousins sont venus au volant d'une TR rendre visite à ma grand-mère chez laquelle je me trouvais en vacances.

Le souvenir de ce bel après-midi d'été passé ensemble, autour de cette auto , a été si profondément gravé dans ma mémoire , qu'il a survécu aux années qui passent. Ce souvenir est si précis encore aujourd'hui que je peux dire sans trop me tromper maintenant dire que c'était une TR2, Old English White.

Je me souviens de sa capote de guingois , de ses jolis et nombreux compteurs aux aiguilles tremblotantes. Un petit tour m'a complètement émerveillé et sur le coup n'ai pas bien compris ce que me disait dans le vacarme du moteur, mon cousin : «l'over-drive ne marche plus», chose que je comprendrai plus tard...quand je serai grand.

Alors je me suis dit qu'un jour j'aurai une voiture pareille.

Puis les années sont passées à collectionner revues et bouquins sur les autos de cette marque. Jusqu'au jour, au début des années 2000, où à Montlhéry, j'ai rencontré le club TR, puis rapidement Michel Gerbier à qui j'ai acheté sa TR4. Mon rêve se concrétisait.

Tellement heureux, tout de suite je me suis lancé avec elle dans la grande aventure , celle de traverser la France (Paris-Perpignan) justement l' année de la canicule !

L'aller s'est bien passé, le retour moins bien puisque le régulateur de tension a lâché , et lorsque accablé de chaleur après une pause à Millau j'ai voulu repartir, je suis resté « sur le carreau».

C'est alors qu'un anglais ,tout à fait là par hasard , a volé à mon secours en remplissant ma batterie vide avec sa bouteille d'eau minérale puis avec l'aide de ma femme a poussé la TR , l'auto a redémarré et nous a ramené vaillamment jusqu'à Paris .

Puis un peu plus tard pompe à essence cassée au Pays de Galles : Merci et reconnaissance éternelle à Gilbert et à Jean-Martin sans lesquels je serais encore là-bas aujourd'hui.

Mon désir de rendre cette auto « parfaite» m'a conduit à Saint Martin du Tertre chez Jacques Levacher qui l'a beaucoup fiabilisée.Et avec elle je me suis régalé en particulier lors de cette très belle sortie du club TR en Corse où ma TR4 faisait preuve de beaucoup de vivacité pour enchaîner les innombrables S des belles routes Corse.

A son garage, j' ai vu Jacques reconstruire totalement une TR5 à partir du châssis. L'idée m'a séduit, la TR5 PI également, plus puissante que la 4 , plus rare aussi.

J'ai vendu la 4 avec un pincement au coeur et me suis lancé dans une nouvelle aventure avec la 5. Jacques a mis deux ans à la reconstruire !

Ma TR5 PI a eu 2 propriétaires , Jacques a été le troisième mais l'avait achetée pour la reconstruire. Je sais que le deuxième propriétaire l'avait gardée plus de vingt-cinq ans et laissée à la fin quelque peu à l'abandon dans son garage.Du premier je ne sais rien si ce n'est qu'il l'a gardée aussi très longtemps.

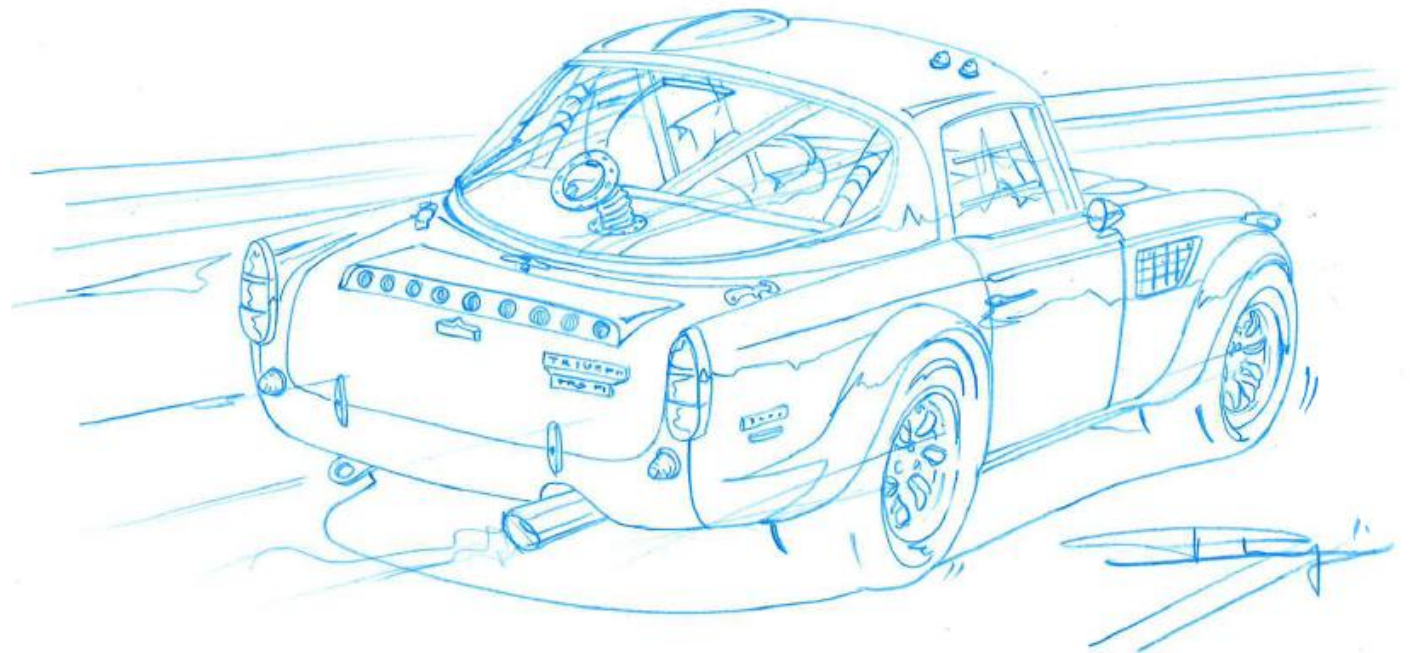
La voici aujourd'hui devant vous , toute pimpante telle le phoenix renaissant de ses cendres , merci Jacques

J'ai apprécié à son volant nombre de sorties avec le TR Register : Bretagne , Portugal, Corse, Montlhéry, Le Mans Classic, Goodwood et bien d'autres encore, sans souci .

C'est un régal de conduire cette auto quand on sollicite l'accélérateur mais il faut avoir toujours à l'esprit que c'est une ancienne et garder la tête froide même si le chant envoutant du 6 cylindres (comme celui des sirènes) vous pousse à aller toujours plus loin et peut être vers le hors limite. Expérience faite un jour à Montlhéry où je suis parti en tête à queue, sous la pluie dans le dernier virage avant l'anneau , sans conséquence ni pour moi ni pour l'auto ,heureusement ! Un cerge à Saint Christophe.

Mon rêve d'aujourd'hui est de donner à mon auto un look sportif avec le souci permanent suivant : que les modifications apportées soient toujours réversibles de façon à ce que je puisse revenir à tout moment facilement à l'original : enlever les pare-chocs, poser un hard-top avec toit en Al non peint, roues fils peintes couleur carrosserie , etc ...Mais Philippe a qui je donne ces idées et carte blanche saura me dessiner avec son talent tout ça à merveille .

ROLAND VILLE



Pas très conforme au cahier des charges tout ça ! Racing , à peu près ; réversible , pas vraiment ! Mais Roland me pardonnera en observant l'attention toute personnelle que je lui ai réservée : le bossage de toit .

Jadis , de grands gabarits célèbres ont profité de ce type d'astuce pour se donner un peu de garde au toit .

Historiens , à vos archives : retrouvons ensemble quelques souvenirs de ces aménagements spéciaux , toutes marques confondues , of course !....