

## La TR5 de Gilbert Bessin , par Gilbert lui même



En 1980, cela faisait bien 10 ans que je cherchais à acheter une voiture passion, une **ALPINE A110 1600S**.

Couronnées par tellement de victoires, les voitures construites à DIEPPE prenaient largement leurs places dans mes rêves de jeune homme. Mais ayant parcouru tant de kilomètres les soirs après des journées de boulot chez PSA, je n'ai pas trouvé celle que je cherchais en état et pour un prix acceptable.

J'ai dû abandonner ce projet et me tourner vers une autre belle qui me plaisait aussi beaucoup une **TRIUMPH TR5**.

Quand j'étais jeune, seuls les fils un peu friqués pouvaient se l'offrir et moi, de mon côté, je me contentais de ma **4 CV RENAULT** qui certes m'apportait déjà de belles sensations. (elle était bleu métallisé avec 2 bandes rouges à la méthode GORDINI) avec un moteur un peu affuté et le bruit de l'échappement DEVIL plaisait bien aux filles .... !!!

Mais le problème c'est que dans les années 80, on ne trouvait pas de TR5 à vendre sur le marché.

Donc en 1985 je me suis rabattu sur une TR4 A irs de 1965 soit disant roulante achetée dans le DOUBS.

Amenée par camion, elle m'a effectivement été livrée roulante mais seulement depuis le bout de ma rue sur 300m . Arrivée devant la maison, impossible de la remettre en route et la carrosserie fatiguée lui donnait bien piètre allure.

Après une sérieuse expertise en profondeur, je décidais de faire une restauration complète car elle en avait sacrément besoin sur tous les plans.

Mais le temps me manquait car je préparais un diplôme d'ingénieur au Conservatoire des Arts et Métiers, les travaux sur la TR4 traînaient, traînaient et traînaient en longueur.... !!!!!

Ce n'est que le 30 mai 1994 que j'obtenais le contrôle technique, puis dans la foulée la carte grise de celle qui m'avait donné tant de travail lors de mes congés ou lors des nombreuses parties de nuits passées au sous-sol.

Enfin, le bonheur de rouler avec mes potes du TR REGISTER avec une TR4 A irs rouge intérieur cuir noir..... !!!

Maintenant cette belle TR4A dort gentiment à St Georges de DIDONNE à côté de la 2CV et nous attend pour nos balades d'été en bord de mer avec nos petits enfants qui en raffolent autant que nous.

### **Alors, c'est bien tout ça mais quid de la TR5.. ??**

Eh bien, c'est justement en juillet 2002, qu'au cours d'une sortie du TR REGISTER à SARLAT avec la TR4 que j'ai découvert une TR5 PI en 2<sup>ème</sup> main à vendre chez un médecin lors de l'étape de VENDOME.

Partiellement démontée par son propriétaire qui avait viré sa cuti pour une SINGER, je découvrais l'auto dans un baraquement au fond d'un jardin. Enfin, je tenais ma TR5, celle que j'ai toujours aujourd'hui.

Bien sûr une restauration totale s'imposait, et c'est avec Bernard et Michel que je suis allé chercher la belle endormie à l'aide d'un camion plateau. Sur le chemin de retour je lui promettais de lui rendre une nouvelle jeunesse.

Elle aussi m'a imposé quelques nuits blanches, mais ce n'était plus une lourde charge mais que du bonheur en bleu de travail le soir, le week-end et les jours de congés..... !!

Faut dire que coté carrosserie, j'ai eu un sacré coup de main par mon voisin André, un tôlier formeur sur les ailes d'avion prototype Marcel DASSAULT. Démontée entièrement, l'auto a été restaurée d'un bout à l'autre à partir du châssis si bien que je la connais maintenant jusqu'au moindre boulon.

Le moteur a été préparé en version stage 2, boîte de vitesse avec l'OVD jaguar type J, des transmissions renforcées par spécialiste TR : Jacques LEVACHER , 11 allée au ROY – 95270 - St Martin du TERTRE

Les finitions de carrosserie et la peinture ont été préparées chez AC PRO - 83,rue Robert SHUMANN – 60100 - CREIL

La sellerie cuir et les moquettes ont été réalisées par un talentueux sellier, mon ami Gérard d' AUVERS sur Oise.

Quant à moi, j'ai pris grand plaisir à faire de nombreuses modifications fiabilisant ou améliorant telles que :

- Faisceau électrique révisé avec des cosses nouvelles soudées
- Fixation du surrey –Top avec joint fin (adaptation par apport de matière sur le surrey Top
- Ligne d'échappement sport inox ( 6 dans 2 et 2 en 1)
- Moto ventilateur électrique piloté par thermo- contact évitant la surchauffe en ville en période chaude  
(ventilateur de 300 mm peu bruyant placé à l'avant du radiateur) – ref. PSA 1253CO – (faisceau indépendant)
- Liaison au sol avec pneus MICHELIN 185 x 70 R 15 sur jantes de 5' ½ à 72 rayons , amortisseur KONI avant et arrière, train avant monté sur bagues téflon et crémaillère montée sur cales Alu (meilleur guidage)
- Réservoir Alu permettant 1 retour supplémentaire (dégazage du filtre à essence)

- Pompe LUCAS remplacée par une pompe BOSCH placée à l'extérieur gauche sur le châssis et une PRV à membrane adaptée à la pompe BOSCH.(pompe BOSCH 0580 254 910 6 390 débit augmenté / origine)
- Filtre à air type KN (perte de charge réduite)
- Collecteur d'air ayant un volume augmenté à l'amont des 6 papillons
- Freinage amélioré à l'avant par étriers AP RACING à 4 pistons et plaquette à surface augmentée  
Tambour arrière aluminium à ailettes de ventilation et disques avant ventilés
- Jeux admission et échappement 0,60 mm ald 0,15 / 030 – (arbre à cames fast Road RTR 1061-ind. 234)
- Longues portées synchronisées avec les feux de route
- câble d'ouverture du capot moteur doublé par un 2ième câble manuel de sécurité en cas de rupture du câble principal

**Maintenant, quand on roule ensemble, je la sens respirer, je jubile à l'écoute des vocalises de son échappement.**

**Je la sens sûre dans son comportement routier, dans les freinages soudains et dans la tenue de cap.**

**Oui, je l'aime aussi pour ses performances mais ceci étant dit, pour se tirer la bourre dans des lacets de montagne, j'ai un faible pour la TR4 moins lourde de l'avant qui enchaîne plus favorablement les virages très serrés d'autant plus qu'elle aussi est équipée stage 2 avec un freinage amélioré performant..... !!!!**

**Quelques repères de la TR5 :**

TR5 PI ayant eu sa 1<sup>ière</sup> immatriculation le 2 aout 1968 actuellement immatriculée DZ-006-JN

Couleur extérieure ROYAL BLUE (53) et Intérieur cuir LIGHT TAN (13) (à l'origine skaï de la même couleur)

N° série : 1CP1130 LP / N° moteur : CP 1194 ES / N° boîte de vitesse : CD 52293 /

N° pont arrière : CP 1415

Pas de N° frappé sur le châssis car fabriquée en CKD en BELGIQUE.

.....

Quelque chose , dans la description de Gilbert , me suggère qu'il a la nostalgie des soirées et week- ends passés dans le garage . Voici des thèmes pour des travaux pratiques de carrosserie , domaine qu'il lui reste à explorer, sur la base de croisements de race dont je redoutais vraiment le pire . Eh bien , jugez par vous-mêmes ! TR5 Alpine ou Alpine TR5 ?

