

La TR6 de Guillaume Connan



« Elle n'est pas là, je l'ai conduite ce matin chez le ~~médec~~ mécanicien pour fiabiliser l'alimentation d'essence et l'assistance de freinage, entre autres ». Guillaume nous parle, bien sûr, de sa TR6 : verte, carburateurs et américaine, livrée à New York en septembre 1975 où elle reste jusqu'en 1994. A cette date, elle retourne en terre anglaise, à Londres, qu'elle quitte en 2006 pour la Belgique où il ira la chercher en février 2014.

Mais comment le plus jeune membre du TRRegister en est-il arrivé là ? Comme beaucoup d'entre nous, « il a toujours aimé les autos ». Permis en poche, il prospecte, en commençant par l'univers des DS, encore abordables, il y a une douzaine d'années. Ses économies prennent des rondeurs sympathiques mais les DS flambent et le voilà à l'affut d'Américaines bien typées (Cadillac 56 coupé , Lincoln Continental 46 cabriolet)



C'est alors que Jean Pierre Pernaut , grand animateur de l'Agence Touristique du 13heures, promène ses caméras dans le gîte corrézien de Jean Paul Brunerie, où celui-ci accueille les collectionneurs et leurs voitures et prodigue généreusement toutes sortes de bons conseils : touristiques , gastronomiques et ...automobiles . Le reportage n'échappe pas à sa famille aimante et compréhensive , et Guillaume y séjourne pendant l' été 2013 , écoutant sagement le Patron : « Mais petit , pourquoi tu veux une grosse guimbarde comme ça , sur nos petites routes ?..... » . Roulant en TR4AIRS , il guide son élève vers la TR6 «la plus simple à trouver , la plus abordable , la plus confortable et tout de même 6 cylindres ... ». La leçon porte et, sans délai, Guillaume entreprend des recherches, tout en gardant le contact avec son mentor : hélas, par deux fois, il se décide trop tard. Et l'impatience l'entraîne alors sur les chemins de l'aventure : les sites belges.

Et quelques mois plus tard , nous le retrouvons en week-end à Bruxelles, devant son futur jouet : séduit par la peinture neuve, un petit tour sympa et un prix assez canon, il se lance ! Un copain l'accompagne le 25 février 2014 , à la frontière hollandaise où la TR6 a été envoyée pour une *ultime préparation* et le voilà à son volant . « N'oubliez pas de mettre le starter » avait-il entendu en prenant les clefs ...

Sans autre précision , un représentant de la génération Y s'exécute, mais pense que le starter se déconnecte AUTOMATIQUEMENT, même si la tirette n'est pas repoussée ... A son premier arrêt en station-service , le voilà rattrapé par la réalité de la technique Seventies : le moteur , noyé , ne repart pas . C'est un curieux amical qui dresse le diagnostic et recommande d'attendre un « moment » . Il reste avec les deux compères jusqu'à ce que , officiant sur le câble d'accélérateur pendant que Guillaume tourne la clef , la machine s'incline et redémarre . Merci monsieur l'inconnu ; les aventuriers arrivent à bon port, avec déjà beaucoup à raconter.

L'apprentissage continue au fil des sorties, le stock d'histoires s'enrichit , puis vient une ballade avec son club normand où *on* s'étonne : « Dis Guillaume , tu fumes bleu et tu sens l'huile . T'en consommes pas beaucoup ? ». «Oh non , je surveille bien les niveaux : pas plus de 5litres pour 1000km !... »

Sans surprise , le jugement du ~~médec~~ mécanicien est une segmentation HS , qui coutera 7 mois de rénovation (et quelques autre babioles) , sans toutefois calmer l'appétit en huile du moteur . Comme le sol du garage est propre sous la voiture , il se pourrait bien que le ~~médec~~ l'homme de l'art n'ait pas bien écouté les cours d'alésage au lycée technique

Mais le ciel est en train de s'éclaircir : Guillaume travaille chez des experts automobiles qui suivent avec intérêt les péripéties de la TR6 . L'un d'eux l'a mis en relation avec un professionnel fiable de Triel sur Seine, auquel la famille s'adresse maintenant . Pourquoi la famille ? Parce que , dans l'intervalle , Papa Connan a souhaité suivre la trace de son fils et l'accompagner dans ses sorties de club . Conjuguant sa passion des V8 (plutôt américains) et des ...doubles phares ronds , avec le filtrage coupé/cabriolet/roadster anglais des clubs de son fils , il a dégotté une Stag encore équipée de son V8 Triumph . Et c'est elle qui a inauguré les consultations (pour fiabilisation du refroidissement) chez le pro de Triel , ex mécanicien de course (Jacques Laffitte sur Morgan en GT 2009) , ouvrant la voie aux bons soins dont la TR6 va désormais bénéficier .

Alors ? Le bilan ?

En chiffres , 2ans , 10000km et ..5 plateaux . Mais ZERO problème majeur pendant de longues et belles virées au Sud de l'Angleterre ou en Auvergne .

Côté subjectif : l'irrésistible sonorité d'échappement , en particulier depuis le montage d'une ligne inox , inaugurée par une douce nuit d'été . Guillaume , au volant , en RIAIT de bonheur ! Malheureux celui qui n'a jamais savouré ce sentiment euphorique de pouvoir aller ainsi jusqu'au bout du monde... ! Et puis, puissance et confort refont également pencher la balance du bon côté lorsqu'un doute se profile ...

A propos , quelle réaction chez ses contemporains trentenaires ? « On entend quelquefois que ce sont des voitures pour les vieux ! Et ceux qui disent ça , promène les , et ils sont heu-reux ! C'est vrai qu'il n'y a pas grand-chose à se mettre sous la dent parmi les productions des années 90 .

Cela dit, je regrette de n'avoir pas connu plus tôt la TVR S2 . »

Et pourtant , aujourd'hui , pas de sauce TVR .

Juste l'idée que Triumph a pu , un jour , construire un mulot de Stag avec une TR6 et une américaine V8 à doubles phares ronds , genre Pontiac Firebird 1967

Laissée sans suite : elle faisait un peu tropjaponaise !



