

La TR5 d'Elisabeth et François BARTHELEMY par François



Le virus de la voiture de sport, comme on disait jadis, m'a pris assez jeune : la toute première qui me fut offerte fut la XK 120, rouge, une « Jag » ; et j'en ai eu plein d'autres, sans grand problème de parking, c'était des Dinky bien sûr.

Quand l'âge vint, et les chatouillis qui vont avec, j'ai eu envie d'une maitresse et, comme j'étais peu argenté, nous décidâmes, un copain et moi, de la partager. Rassurez-vous, il s'agissait de notre première vraie voiture, une avec laquelle on pourrait draguer des minettes, et notre choix, imposé par l'épaisseur de nos portefeuilles, fut une TR 2 blanc crème acquise d'occasion et revendue 1 ou 2 ans plus tard. Et depuis j'ai une envie latente d'un retour aux sources qu'il m'a fallu bien longtemps pour réaliser.

Une seconde expérience, hors des Dauphines, R8 et autres, a été une Triumph Hérald 13/60 « Britt » cabriolet bleu marine. Que de bons moments passés avec Elisabeth et notre premier fils dans ce super 2+2, et de voyages en Espagne notamment. L'arrivée du second garçon mit fin à ces bons moments ; il fallait de la place, on était en 1971.

Ce n'est qu'en 2000 que le retour des petites anglaises se profile : je recherche une TR3 avec mon fils Stéphane ; on en visite plusieurs, en essaye d'autres et finissons par la trouver : over-drive, roues fil, bleue ciel, bref elle avait tout pour me plaire.

Mais Stéphane a callé par peur de perdre sa douce et légère future épouse éjectée par l'échancrure de la portière dans un virage à gauche pris trop vite ; mais il pensait déjà à une solution de repli avec la MGA.

Nous recommençâmes nos recherches et avons trouvé une MGA MkII rouge de 1962, roues fil, véronique en assez bon état. Ce fut l'occasion d'un voyage en Belgique avec un camion plateau.

J'ai toujours ce petit bijou qui ne me fait pas trop de misères et qui reste essentiellement décapotée dans le Vexin.

Mais quand le virus attaque ... on a commencé à rechercher une seconde voiture plus confortable, et puis en avoir une dans le Vexin et l'autre à Paris nous semblait une bonne promotion ; on a vu une Matra 530 mais les pièces son rares, une Sunbeam Alpine mais il manquait l'over drive.

En 2012 nous sommes tombés sur une TR5 Pi de 1968 jaune mimosa avec son surrey top, l'over drive et roues tôle. Son propriétaire du Sud-ouest l'avait importée de Polynésie.

Elle venait de subir une restauration importante de toute la structure, châssis, moteur, peinture ... Nous sommes allés la chercher dans le « Lot et Garonne » et retour par la route. Gonflé, non ?

Première surprise le lendemain quand après Angoulême où nous avons dormi, un roulement (AV G) a décidé de nous créer la première emmerde ; c'est le vendeur et son assurance qui ont pris en charge l'opération (remorquage, suite du voyage en train, retour chercher la TR, réparation). M'enfin, comme disait Gaston, ça commençait mal.

Arrivés à Paris je l'ai confiée à JP. Meyer de Carmania qui, en plusieurs fois dont 2 dépannages, a réglé des quantités de problèmes qui m'ont amené à changer la pompe à essence pour une Bosch, le réservoir qui était plein de rouille, les injecteurs, les 2 roulements de roues avant, et récemment la durite de la pompe à essence sur la route vers chez nos amis Sauvage.

Mais quelle belle voiture.

Elle tourne maintenant très rond, flatte mes oreilles quand je titille la bonne pédale, mais est très gourmande, sent l'essence surtout dans le coffre et en décélération de régime élevé, bref est pleine de défauts qui vont m'amener à prévoir un plan de mise au point.

Et , c'est en rencontrant Gilbert à une petite virée dans le Vexin organisée par « Parmain Classic » que j'ai été conduit à adhérer au TR Register...

.....

Le Vexin et la campagne reviennent fréquemment dans le texte de François . Et tout le monde connaît mon faible pour les breaks de chasse

Mais j'ai aussi un alibi technique .

On laisse la TR5 en stricte 2 places , ce qui permet un toit plus bas et une ligne plus fuyante . Derrière les sièges , un long plancher plat et donc , l'obligation de repositionner le réservoir . Et là , astuce , on le loge SOUS le plancher , on soigne l'étanchéité et François oublie les vapeurs d'essence dans le coffre !

Mais pour celles qui remontent de l'échappement , il faut un traitement que je ne sais pas dessiner

