

Triumph TR2: La petite anglaise qui a conquis les grandes courses



Quand Triumph a dévoilé la TR2 en 1953, peu s'attendaient à ce qu'un roadster aussi modeste dans ses ambitions initiales marque à ce point l'histoire du sport automobile. Pourtant, cette voiture allait bientôt rivaliser avec des marques prestigieuses sur les circuits du monde entier. Grâce à une ingénierie ingénieuse, une robustesse à toute épreuve et une capacité à défier les attentes, la TR2 s'est imposée dans les épreuves d'endurance les plus prestigieuses, comme le Mille Miglia et les 24 Heures du Mans, inscrivant son nom dans la légende du sport automobile.

La Triumph TR2 a été conçue pour répondre à une double ambition : proposer une alternative abordable à des modèles comme la Jaguar XK120 et ouvrir les portes des compétitions internationales. Son moteur quatre cylindres de 1991 cm³, dérivé des berlines Standard Vanguard, développait 90 chevaux, suffisamment pour atteindre une vitesse de pointe de 172 km/h. C'était une performance remarquable pour un roadster de cette catégorie. Le châssis, constitué de poutres longitudinales en acier renforcées par des traverses, offrait une excellente rigidité torsionnelle tout en permettant de maintenir un poids léger. Associé à une carrosserie profilée dessinée par Walter Belgrove, cet ensemble ingénieux permettait à la TR2 de rivaliser avec des voitures plus puissantes sur des circuits exigeants.

En plus de ses qualités dynamiques, la TR2 se distinguait par une conception robuste et une mécanique fiable, faciles à entretenir. Ces atouts allaient s'avérer cruciaux pour affronter les épreuves d'endurance les plus célèbres.

Le Mille Miglia, épreuve mythique de 1 600 kilomètres à travers l'Italie, représentait premier un défi. C'était une course sans pitié où seule l'endurance mécanique et la dextérité des pilotes faisaient la différence. En mai 1954, Triumph décide d'y aligner des TR2, marquant ainsi son entrée officielle dans le monde de la compétition internationale. Une TR2 privée, pilotée par Leslie Brooke, se distingue en terminant à la 28^e place au classement général et à la 5^e position dans la catégorie des voitures de moins de deux litres. Cette performance remarquable attire l'attention des médias et confère à Triumph une légitimité sportive immédiate



La participation de la TR2 aux 24 Heures du Mans en 1955 marque un tournant décisif. Triumph engage trois voitures officielles, chacune spécialement préparée pour cette course exigeante. Parmi les innovations marquantes se trouve l'adoption des freins à disque Girling sur certaines voitures alors inscrites en catégorie « Sport ». Cette technologie, encore rare pour l'époque, était révolutionnaire. Déjà utilisée par Jaguar sur ses Type C et D, elle avait prouvé son efficacité en offrant une dissipation de chaleur supérieure et une réponse immédiate. Triumph, en collaborant avec Girling, rejoint alors le cercle restreint des pionniers de cette innovation. Les freins à disque conféraient à la TR2 un avantage décisif dans les courses d'endurance, où la fiabilité des systèmes de freinage était souvent mise à rude épreuve.

Les voitures, allégées et optimisées pour le circuit, étaient équipées d'un refroidissement amélioré et d'un habitacle simplifié pour réduire le poids. Malgré une puissance nettement inférieure à celle des grandes GT engagées, les TR2 font preuve d'une endurance impressionnante. La voiture pilotée par Leslie Brooke et Mortimer

Morris-Goodall termine à la 19^e place au classement général et à la 7^e position dans la catégorie S 2.0. Ces résultats solidifient la réputation de Triumph comme constructeur sérieux et innovant.

Les qualités de la TR2 brillent également lors du Rallye International des Alpes, une épreuve légendaire connue pour ses routes sinueuses et ses terrains imprévisibles. En 1954 et 1955, la TR2 décroche plusieurs médailles d'or, attribuées aux voitures terminant sans pénalités. Ces succès confirment non seulement la fiabilité du modèle, mais aussi sa maniabilité exceptionnelle sur les terrains les plus exigeants.



Un détail amusant illustre bien l'esprit de cette époque. Lors du Mille Miglia, un spectateur italien, impressionné par la simplicité du design de la TR2, aurait commenté : « Elle semble être taillée d'un seul bloc. Peut-être que ce sont les Anglais qui comprennent enfin l'art de faire simple ! ».

Au-delà des résultats sportifs, la TR2 a marqué son époque par ses innovations techniques. En adoptant le système de freinage à disque Girling sur ses voitures « usine », Triumph a démontré son ambition de s'aligner sur les meilleures pratiques de l'industrie. Cette innovation, combinée à un châssis poutre robuste et une mécanique efficace, a permis à la TR2 et à la TR3 de devenir un modèle emblématique des petits roadsters sportifs des années 1950.

Aujourd'hui, la Triumph TR2 est éligible pour les plus grandes épreuves historiques contemporaines. Sa légitimité sportive et son palmarès en font un choix prisé pour des événements tels que le Tour Auto, le Mans Classic ou encore le Mille Miglia, où elle peut revivre ses exploits d'antan et continuer de briller sur les routes et les circuits du monde entier.



Notre Triumph TR2 a été livrée neuve en France en janvier 1955, toujours française elle est achetée complète par son actuel propriétaire, amateur de course historique afin de subir une reconstruction complète en vue de participer au Tour Auto et au Mans Classic entre autres. La voiture alors confiée au Garage de la Choletterie sera entièrement démontée et reconstruite avec soin pour en faire une voiture robuste, conforme et performante. La carrosserie et le châssis sont mis à nu, sablés, renforcés, ressoudés. Un arceau de sécurité assure une meilleure rigidité de l'ensemble tandis que l'ensemble des trains roulants, du moteur, de la boîte subissent une préparation poussée. Rien n'est laissé au hasard par le propriétaire et son préparateur qui voulaient une voiture belle, fiable et performante. A la suite de ce long chantier notre TR2 prendra notamment le départ de 3 Tour Auto ainsi que Le Mans classic 2023. En 2022 le moteur est entièrement refait chez WG British Racing à Toulouse, garage qui entretient la voiture désormais.

Éligible pour le Tour Auto et Le Mans Classic 2025, nous vous présentons une voiture exceptionnellement préparée, performante, dotée de son PTH. C'est probablement la meilleure arme pour celui qui souhaite partir en chasse des Porsche 356 Pre-A pour glaner la victoire à l'Indice de Performance.

Triumph TR2: The little British car that conquered the big races

When Triumph unveiled the TR2 in 1953, few expected a roadster so modest in its initial ambitions to make such a mark on motorsport history. Yet the car was soon to rival prestigious marques on circuits the world over. Thanks to its ingenious engineering, rock-solid strength and ability to defy expectations, the TR2 went on to challenge the most prestigious endurance events, such as the Mille Miglia and the 24 Hours of Le Mans, writing its name into motorsport legend.



The Triumph TR2 was designed with two aims in mind: to offer an affordable alternative to models such as the iconic Jaguar XK120 and to open the doors to international competition. Its 1991cc four-cylinder engine, derived from Standard Vanguard saloons, produced 90bhp, enough to reach a top speed of 172kph. This was a remarkable performance for a roadster in its class. The chassis, made up of longitudinal steel beams reinforced by crossmembers, offered excellent torsional rigidity while keeping the weight down. Combined with a streamlined body designed by Walter Belgrove, this ingenious combination enabled the TR2 to compete with more powerful cars on demanding circuits.

In addition to its dynamic qualities, the TR2 was distinguished by its robust design and reliable, easy-to-maintain mechanics. These assets were to prove crucial when it came to competing in the most famous endurance events.



The Mille Miglia, the legendary 1,600-kilometre race across Italy, was the first challenge. It was a merciless race in which only the mechanical endurance and dexterity of the drivers made the difference. In May 1954, Triumph decided to enter TR2s in the race, marking its official entry into the world of international competition. A private TR2, driven by Leslie Brooke, distinguished itself by finishing 28^e place overall and 5^e position in the under two-litre category. This remarkable performance attracted media attention and gave Triumph immediate sporting legitimacy.

The TR2's participation in the 1955 Le Mans 24 Hours marked a decisive turning point. Triumph entered three official cars, each specially prepared for this demanding race.

One of the key innovations was the adoption for some cars running in the “Sportcars” category, of Girling disc brakes. This technology, still rare at the time, was revolutionary. Already used by Jaguar on its C-Types and D-Types, it had proved its effectiveness by offering superior heat dissipation and immediate response. By collaborating with Girling, Triumph joined the select circle of pioneers of this innovation. Disc brakes gave the TR2 a decisive advantage in endurance racing, where the reliability of braking systems was often put to the test.



The cars were lightened and optimised for track use, with improved cooling and a simplified passenger compartment to reduce weight. Despite having far less power than the big GTs entered, the TR2s displayed impressive endurance. The car driven by Leslie Brooke and Mortimer Morris-Goodall finished 19^e overall and 7^e in the S 2.0 class. These results solidified Triumph's reputation as a serious and innovative manufacturer.

The TR2's qualities also shone during the Rallye International des Alpes, a legendary event known for its winding roads and unpredictable terrain. In 1954 and 1955, the TR2 won several gold medals, awarded to cars finishing without penalties. These successes confirmed not only the model's reliability, but also its exceptional handling on the most demanding terrain.

An amusing detail illustrates the spirit of the era. At the Mille Miglia, an Italian spectator, impressed by the simplicity of the TR2's design, commented: 'It seems to be carved

from a single block. Maybe it's the British who have finally understood the art of simplicity!

As well as its sporting achievements, the TR2 left its mark on its era through its technical innovations. By adopting on the works cars the Girling disc braking system, Triumph demonstrated its ambition to align itself with the best practices in the industry. This innovation, combined with a robust beam chassis and efficient mechanics, enabled the TR2 and from 1956 the TR3 to become iconic small sports roadsters of the 1950s.



Today, the Triumph TR2 is eligible for the greatest contemporary historic events. Its sporting legitimacy and track record make it a popular choice for events such as the Tour Auto, Le Mans Classic and the Mille Miglia, where it can relive its past exploits and continue to shine on roads and circuits around the world.

Our Triumph TR2 was delivered new to France in January 1955. Still French, it was bought complete by its current owner, a historic racing enthusiast, in order to undergo a complete rebuild with a view to taking part in the Tour Auto and Le Mans classic, among other events. The car was then entrusted to the Garage de la Choletterie, where it was completely dismantled and carefully rebuilt into a robust, compliant, high-performance car. The bodywork and chassis were stripped bare, sandblasted, reinforced and re-welded. A safety roll cage ensures greater rigidity, while the running gear, engine and gearbox undergo an extensive preparation. Nothing was left to

chance by the owner and his engineer, who wanted a beautiful, reliable and high-performance car. Following this lengthy project, our TR2 will take part in 3 Tour Auto events, as well as the 2023 Le Mans Classic. In 2022, among many other things the engine was completely rebuilt at WG British Racing in Toulouse, that now maintains the car. Eligible for the Tour Auto and Le Mans Classic 2025, we present to you an exceptionally well-prepared, high-performance car with its PTH. It's probably the best weapon for anyone who wants to chase down the Porsche 356 Pre-A and win the Performance Index

