



Directement dérivée de la TR2 de 1953, la Triumph TR3 va porter le succès du roadster anglais à son apogée en conquérant l'Amérique. Imposant véritablement la dynastie des roadsters Triumph qui va perdurer plus de 20 ans, la TR3 est aujourd'hui encore une incontournable de la catégorie. En 1952, le type 20TS (plus connu sous le nom de TR1) est présenté au salon automobile de Earl's Court. Construit à la hâte sur un châssis de Standard Nine d'avant-guerre, ce prototype pour le moins approximatif va pourtant poser les bases du futur roadster Triumph TR2 avec lequel la firme va réaliser son rêve américain. Diverses et fréquentes évolutions, tant techniques qu'esthétiques, vont conduire tout naturellement la TR2 à évoluer vers la TR3 en 1956, puis la TR3A en 1958. En 7 ans, le petit roadster britannique va s'imposer comme un véritable best-seller aux USA : pari gagné pour Triumph ! Peut-être alerté de la sortie imminente des MGA et Austin Healey 100 BN2, John Black, alors patron du groupe Standard et de la Triumph Motor Company, avance la sortie de la TR3 de plusieurs mois.

La production de la nouvelle Triumph TR3 débute donc en octobre 1955 avec le "commission number" TS 8637. Techniquement il ne s'agit pas d'un nouveau modèle mais réellement d'une TR2 légèrement retouchée. Extérieurement, la proue évolue avec une grille de radiateur avancée dite "egg-box" (boîte à œufs) et des joints d'ailerons en acier inoxydable (au lieu d'être peints) distinguent la TR3 d'une TR2. Un nouvel écusson sur le capot moteur complète l'identification. Sur la poupe, les charnières de coffre sont chromées et non peintes.

Au rang des nouveautés, citons la possibilité de faire ajouter un siège arrière occasionnel pour une 3ème personne, ainsi qu'un hard-top réalisé en fibre de verre. Malgré le peu de nouveautés à se mettre sous la dent, le public américain, déjà habitué à ces évolutions mineures des modèles chaque année, confirme le succès du petit roadster Triumph. Le rythme

de production des TR3 est quasiment doublé par rapport à sa devancière! Grâce à ses deux carburateurs SU H6 de taille supérieure et un collecteur d'admission agrandi, le 4 cylindres 2.0 Standard à culasse "low-port" gagne 5 chevaux pour atteindre la puissance de 95 ch. Cela étant, la mécanique reste la même que sur la Triumph TR2, avec ses avantages (souplesse et vivacité à bas régime, sonorité évocatrice) et ses défauts (manque de puissance à haut régime, réglage délicat des carburateurs, consommation élevée). Même chose pour les trains roulants qui conservent l'essieu rigide à l'arrière et les freins à tambours aux 4 roues. En toute logique, les sensations de conduite sont très proches de la TR2 et la TR3 n'est donc pas avare en la matière. Les performances sont suffisantes pour prendre un maximum de plaisir, assis au ras du sol, mais il faut bien se dire que le confort comme la tenue de route sont très rudimentaires!



Les expériences en course du jeune département compétition de Triumph conduisent les pilotes à suggérer un certain nombre d'améliorations sur la TR2. Ces changements vont rapidement se retrouver à bord de la TR3. En 1956, le roadster Triumph reçoit un second silencieux d'échappement qui abaisse sensiblement le niveau sonore, puis en août, c'est le freinage à disques Girling à l'avant (n° TS 13046) et le pont arrière renforcé des Standard Vanguard qui sont intégrés. C'est la première voiture de série anglaise munie de ce type de freins, succédant ainsi à la Citroën DS qui inaugura cette innovation mondiale l'année précédente. Un kit "GT" est proposé en option, comprenant des poignées de porte extérieures et un hard-top en acier.

Mais la plus grosse évolution intervient en septembre 1957, avec la modification de la face avant du roadster Triumph qui reçoit une nouvelle grille de calandre s'étalant sur toute la largeur et intégrant les clignotants et les feux de position. Les phares sont reculés de 5 cm sur le capot, les feux arrière ainsi que les pare-chocs sont nouveaux. Sous le capot, encore une fois les retouches sont minimales : la culasse modifiée (high port) apporte 5 ch très symboliques permettant d'atteindre la barre des 100 ch (SAE) à 5000 tr/mn. Baptisée "wide mouth" (grande bouche), cette évolution héritera par la suite du nom TR3A par les "TRistes", avec un A comme America. Toute la production des usines de Canley est en effet expédiée exclusivement aux USA où cette version va séduire les acheteurs comme aucune autre Triumph avant elle. Il faudra attendre janvier 1958 pour pouvoir acheter une Triumph TR3A en Europe. A partir du numéro TS 22014, les poignées de porte extérieures et de coffre vont être montées en série.



La TR3A sera produite jusqu'en octobre 1961, à 90% pour les USA. Mais alors que Standard-Triumph a arrêté la production de la TR3A en octobre 1961, suite au lancement de sa remplaçante la TR4, la forte baisse des ventes va le contraindre à remettre en route la production des TR3A en mars 1962 ! En effet, beaucoup d'acheteurs américains ne se retrouvent pas dans la TR4 qu'ils jugent trop confortable et modernisée. La TR3A devient ainsi officieusement TR3B (désignation postérieure au modèle et non officielle) pour une première série de 500 exemplaires (n° de châssis commençant par TSF). Une seconde série de TR3B est produite jusqu'en octobre 1962 ("commission number" commençant par TCF), alors que la TR4 est parallèlement en production depuis 9 mois déjà. Cette Triumph TR3B série 2, ultime

évolution de la TR3, reçoit le moteur 2138 cm³ de la TR4 offrant 105 ch et une boîte de vitesses entièrement synchronisée. Extérieurement, il n'y a en revanche aucune différence entre les TR3A et les TR3B.

Plusieurs voitures "usine" seront préparées par le département compétition Triumph dès la TR2. Pour la TR3, le programme sportif va même devenir très chargé et débute en juin 1956. Au Midnight Sun Rally, le modèle compétition officiel inaugure des freins à disques à l'avant, devançant ainsi les prestigieuses Jaguar. La TR3 finit ensuite 8ème de la Coupe des Alpes 1956 et Standard-Triumph récolte ainsi son premier titre constructeur. 3ème au général du Liège-Rome-Liège 1957, la TR3 poursuit ses bons résultats. Au Rallye de Monte-Carlo 1958, Triumph réalisera sa plus belle performance avec une victoire de classe. Un nouveau moteur à double arbre à cames en tête est développé pour combler le principal défaut de la TR3, son manque de puissance. Cela va conduire Triumph à développer des voitures usine de plus en plus spécifiques pour s'imposer dans les grandes épreuves comme les 12 Heures de Sebring, les Mille Miles, ou encore les 24 Heures du Mans. Une évolution du moteur 2.0 Standard fut mis en chantier après les 24 Heures du Mans 1955. Si Triumph avait réussi un joli coup médiatique en plaçant sa TR2 à freins à disques, le petit roadster anglais avait dû s'incliner en puissance pure face aux Porsche et Bristol notamment. Baptisée 20X, une version compétition du moteur fut conçue en interne par Harry Webster. L'alésage et la course étaient de 90 x 78 mm, donnant une cylindrée exacte de 1.985 cm³. Contrairement au bloc qui restait en fonte d'acier, la culasse était en alliage léger coulé avec des chambres de combustion hémisphériques et deux soupapes par cylindre. Mais elle se distinguait surtout par ses doubles arbre à cames en tête commandés par chaîne. Pour faciliter l'assemblage à l'usine et la maintenance, l'entraînement des arbres à cames, de la pompe à huile, de celle à essence, du distributeur et du compte-tours était protégé sous un couvercle en magnésium placé sur le devant du moteur avec deux parties proéminentes qui dépassaient de ce dernier. Cette pièce reçut rapidement le surnom de « Sabrina » car elle faisait irrésistiblement penser à la généreuse poitrine de Norma Sykes, alias Sabrina, une starlette anglaise du moment. Avec ses 2 carburateurs double corps SU, la puissance atteignait 150 chevaux à 6.500 tours/mn en version fiabilisée mais pouvait grimper jusqu'à 200 ch. Ainsi donc, la Triumph TR3 S engagée au Mans en 1959 inaugura le moteur Sabrina. Puis quatre TRS furent construites et marquèrent l'histoire sportive de la marque Triumph en passant la ligne d'arrivée des 24 Heures du Mans 1960 et 1961 en trio. Mais faute de véritable "triomphe" sur les grands podiums, avec des ventes en baisse, la fermeture du département compétition est finalement décidée en 1961 par le groupe Leyland qui rachète Standard-Triumph. Et malheureusement, le moteur Sabrina ne sera jamais introduit sur le modèle de série.



Notre TR3 portant le numéro de châssis TS 44221L ne compte plus les années passés sur les circuits et les rallyes, les deux précédents propriétaires ayant écumé le Tour Auto et les courses 60's depuis de nombreuses années. Elle change de mains en février 2021 pour devenir la propriété d'un ingénieur de piste du WEC. Après un accident en piste, il entreprend la reconstruction complète de la voiture avant de l'engager au Mans Classic. Depuis, la voiture a été totalement révisée tant au niveau des trains roulants que du moteur qui sort de révision. Elle vient d'obtenir son PTH en période E ce qui la rend éligible pour les 10 années à venir, tant en 50's que pour le Tour Auto ou Le Mans Classic, sans oublier de nombreuses courses (GTSCC, Masters, etc.). Elle est livrée avec la sécurité à jour et un beau lot de pièces: 8 roues, un moteur à réviser, une boîte de vitesses et le lot habituel à emporter sur les courses : embrayage, ressorts d'amortisseurs, tambours, plaquettes, etc. La TR3 est une auto facile à piloter, éligible à de nombreux championnats et ses coûts d'entretien et d'utilisation raisonnables en font l'auto idéale pour débiter.

Directly derived from the 1953 TR2, the Triumph TR3 took the success of the British roadster to its peak by conquering America. The TR3 truly established the Triumph roadster dynasty that would last for over 20 years and is still a staple of the category today.

In 1952, the 20TS type (better known as the TR1) was unveiled at the Earl's Court Motor Show. Hastily built on a pre-war Standard Nine chassis, this rough prototype was to set the foundations of the future Triumph TR2 roadster with which the company was to achieve its American dream. Various and frequent evolutions, both technical and aesthetic, will naturally

lead the TR2 to evolve towards the TR3 in 1956, then the TR3A in 1958. In 7 years, the small British roadster was to become a real best-seller in the USA: a winning bet for Triumph! Perhaps alerted to the imminent release of the MGA and Austin Healey 100 BN2, John Black, then boss of the Standard Group and the Triumph Motor Company, brought forward the release of the TR3 by several months. Production of the new Triumph TR3 began in October 1955 with the commission number TS 8637. Technically it was not a new model but a slightly reworked TR2.



Externally, the front end evolved with a forward radiator grille called "egg-box" and stainless steel fender seals (instead of being painted) distinguish the TR3 from a TR2. A new badge on the engine cover completes the identification. At the back, the trunk hinges are chromed instead of painted.

New features include the possibility of adding an occasional rear seat for a third person, as well as a hard top made of fiberglass. Despite the lack of new features, the American public, already accustomed to these minor changes to the models each year, confirms the success of the little Triumph roadster. The production rate of the TR3 is almost double that of its predecessor!

Thanks to its two larger SU H6 carburetors and an enlarged intake manifold, the 2.0 Standard 4-cylinder with "low port" cylinder head gains 5 hp to reach 95 hp.

This being said, the engine remains the same as on the Triumph TR2, with its advantages (suppleness and liveliness at low revs, evocative sound) and its drawbacks (lack of power at high revs, delicate carburetor settings, high consumption).

The same goes for the running gear, which retains the rigid axle at the rear and the drum brakes on all four wheels. Logically, the driving sensation is very close to the TR2 and the TR3 is no slouch in this respect.

The performance is sufficient to take a maximum of pleasure, sitting at ground level, but we have to admit that the comfort as well as the road holding are very rudimentary!

The racing experiences of Triumph's young competition department led the riders to suggest a number of improvements to the TR2. These changes soon found their way into the TR3. In 1956, the Triumph roadster received a second exhaust silencer which significantly lowered the noise level, and in August, Girling front disc brakes (no. TS 13046) and the reinforced rear axle of the Standard Vanguard were fitted. This was the first British production car to be fitted with this type of brake, succeeding the Citroën DS which had introduced this world first the previous year. A GT kit was offered as an option, including exterior door handles and a steel hardtop.

But the biggest change came in September 1957, when the Triumph roadster's front end was modified with a new full-width grille incorporating indicators and parking lights. The headlights are moved back 5cm on the bonnet and the rear lights and bumpers are new. Under the bonnet, once again the alterations are minimal: the modified cylinder head (high port) brings 5 very symbolic hp allowing to reach the 100 hp mark (SAE) at 5000 rpm. Called "wide mouth", this evolution was later named TR3A by the "TRists", with an A for America. The whole production of the Canley factories was indeed sent exclusively to the USA where this version was to seduce the buyers like no other Triumph before it. It was not until January 1958 that a Triumph TR3A could be purchased in Europe. From TS number 22014 onwards, exterior door handles and boot handles were fitted as standard.

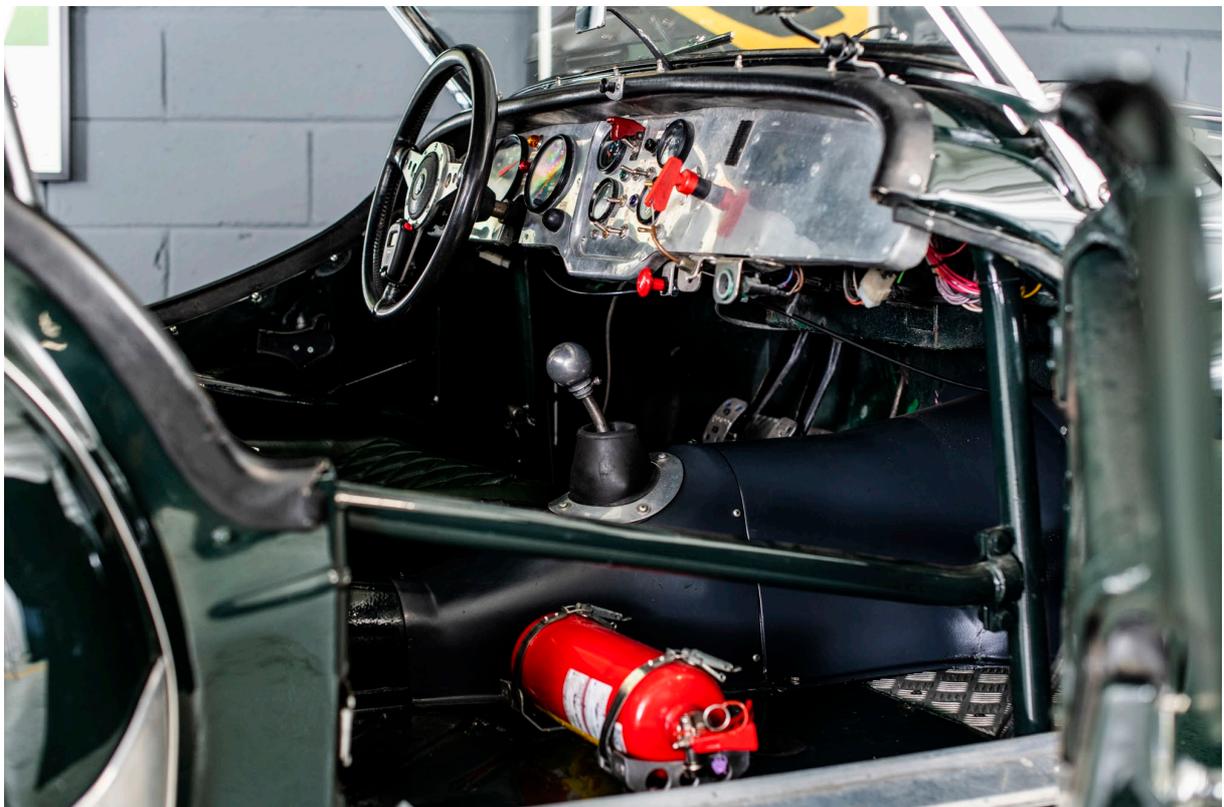


The TR3A was produced until October 1961, 90% for the USA. But while Standard-Triumph stopped production of the TR3A in October 1961, following the launch of its replacement, the TR4, the sharp drop in sales forced the company to restart TR3A production in March 1962! Indeed, many American buyers did not like the TR4, which they considered too comfortable and modernized. The TR3A was unofficially renamed TR3B (after the model and not official) for a first series of 500 cars (chassis number beginning with TSF). A second series of TR3Bs was produced until October 1962 (commission number starting with TCF), while the TR4 was already in production for 9 months. This Triumph TR3B series 2, the ultimate evolution of the TR3, received the 2138cc engine of the TR4 offering 105hp and a fully synchronized gearbox. Externally there is no difference between the TR3A and TR3B.



Several 'factory' cars were prepared by the Triumph racing department from the TR2 onwards. For the TR3, the racing program became very busy, starting in June 1956. At the Midnight Sun Rally, the official competition model inaugurated front disc brakes, before the prestigious Jaguars. The TR3 then finished 8th in the 1956 Coupe des Alpes and Standard-Triumph won its first manufacturer's title. 3rd overall in the 1957 Liège-Rome-Liège, the TR3 continued its good results. At the 1958 Monte Carlo Rally, Triumph achieved its best performance with a class victory. A new double overhead cam engine was developed to overcome the TR3's main defect, its lack of power. This led Triumph to develop increasingly specific factory cars to compete in major events such as the 12 Hours of Sebring, the Mille Miglia and the 24 Hours of Le Mans. An evolution of the 2.0 Standard engine was started after the 1955 Le Mans 24 Hours. If

Triumph had succeeded in a nice media coup by putting its TR2 with disc brakes, the small English roadster had to lose in pure power against Porsche and Bristol in particular. Called 20X, a competition version of the engine was designed in-house by Harry Webster. The bore and stroke were 90 x 78 mm, giving an exact displacement of 1,985 cc. Unlike the block, which remained cast steel, the cylinder head was made of cast light alloy with hemispherical combustion chambers and two valves per cylinder. But it was distinguished above all by its chain-driven double overhead camshafts. For ease of factory assembly and maintenance, the drive for the camshafts, oil pump, fuel pump, distributor and rev counter was protected under a magnesium cover on the front of the engine with two pre-mounted parts protruding from the engine. This part was soon nicknamed "Sabrina" because it was irresistibly reminiscent of the generous breasts of Norma Sykes, alias Sabrina, an English starlet of the time. With its two SU twin carburetors, the power reached 150 hp at 6,500 rpm in the reliable version but could climb to 200 hp. Thus, the Triumph TR3 S entered at Le Mans in 1959 inaugurated the Sabrina engine. Four TRSs were then built and made their mark on the sporting history of the Triumph brand by crossing the finish line of the 1960 and 1961 Le Mans 24 Hours as a trio. However, due to a lack of success on the podiums and declining sales, the competition department was finally closed in 1961 by the Leyland Group, which bought Standard-Triumph. And unfortunately, the Sabrina engine was never introduced on the production model.



Our TR3 with chassis number TS 44221L is no longer counting the years spent on circuits and rallies. The two previous owners have been racing in the Tour Auto and the 60's for many years. It changed hands in February 2021 to become the property of a WEC track engineer.

After a track accident, he undertook a complete rebuild of the car before entering it at Le Mans Classic. Since then, the car has been completely overhauled, both in terms of running gear and engine, and has just obtained its HTP in period E which makes it eligible for the next 10 years, both in the 50's and for the Tour Auto or Le Mans Classic, not forgetting numerous other series (GTSCC, Masters, etc.). The car will be delivered with the safety up to date and a nice set of parts : 8 wheels, an engine to be revised, a gearbox and the usual set to take on the races : clutch, shock absorber coils, brake drums, etc. The TR3 is an easy to drive car eligible for many championships and its reasonable maintenance and racing costs makes it the ideal car to start with.

