



la simplicité britannique au service de la performance

L'histoire de Triumph se confond avec celle de l'automobile britannique. Fondée à Coventry à la fin du XIX^e siècle, la marque s'impose d'abord dans le monde du deux-roues avant de se lancer dans la construction automobile au tournant des années 1920. Après la Seconde Guerre mondiale, elle s'impose rapidement comme l'un des plus brillants représentants du « roadster anglais », aux côtés de MG, Austin-Healey et Jaguar. Les Triumph se distinguent par leur robustesse mécanique, leur accessibilité et cette élégance fonctionnelle typiquement anglaise, faite de lignes sobres et d'efficacité mécanique.

Epopée d'une marque britannique

L'histoire de Triumph puise ses racines à Coventry, dans l'Angleterre d'après-guerre, où la marque s'impose d'abord dans le domaine motocycliste avant de se lancer dans l'automobile et de devenir un nom synonyme de roadster sportif à l'anglaise. Avec la lignée « TR » pour « Triumph Roadster » des roadsters compacts, légers et efficaces Triumph séduit à la fois les amateurs de conduite cheveux au vent et les compétiteurs voulant se mesurer aux meilleures. La TR2, puis la TR3, et enfin la TR4 incarnent cette volonté de performance décontractée, d'élégance britannique alliés à un succès indéniable à l'export pour le marché américain.

À partir du milieu des années 1950, la marque s'engage de façon plus systématique en compétition : rallyes alpins, grandes classiques européennes, puis courses d'endurance. Ces engagements sportifs ne visent pas seulement la victoire, mais aussi la consolidation de l'image

de la marque. Ainsi naît, chez Triumph, un esprit compétition qui jette les bases de son rayonnement commercial à l'international.

Trois générations de triomphales compétitions : TR2, TR3 et TR4

La TR2, lancée à la fin de 1953, se révèle immédiatement performante : capable de dépasser les 160 km/h, elle offre un rapport qualités/prix remarquable. Très vite, elle s'illustre en rallye : dès 1954, elle remporte sa catégorie au prestigieux RAC Rally, puis se retrouve sur des épreuves comme le Liège-Rome-Liège, l'Alpine Rally, la Mille Miglia, ou encore les 24 h du Mans. Le département compétition, dirigé par Ken Richardson, est créé pour soutenir ces engagements et encourager les clients-pilotes. Parmi les pilotes associés à cette époque, on peut citer le Belge Claude Dubois, associé à Les Leston, engagé aux 24 Heures du Mans 1959 sur une TR3 S après avoir couru en rallye sur une TR2.

La TR3, produite de 1955 à 1962, consolide les acquis de la TR2 : conduite plus affûtée, amélioration du moteur (1 991 cm³ puis 2 138 cm³), adoption dès 1956 des freins à disque à l'avant, une première pour une voiture de série britannique. Sur les rallyes, elle rivalise avec des marques italiennes ou allemandes, et certains pilotes se distinguent à son volant, par exemple Paddy Hopkirk, qui avant de basculer sur Mini remporta plusieurs épreuves majeures en TR3 A.



Présentée en juillet 1961, la TR4 marque un tournant pour Triumph. Le design signé Giovanni Michelotti modernise la silhouette : les voies sont élargies, les vitres deviennent

descendantes, un nouveau toit rigide démontable nommé « Surrey Top » apparaît. Le châssis reste un dérivé de la TR3 mais optimisé. Sur le plan sportif, la TR4 se distingue tant en Europe qu'aux États-Unis. Aux USA, sous la houlette de Kas Kastner, ingénieur-préparateur et responsable compétition de Triumph États-Unis, elle s'impose dans les championnats SCCA. Son principal pilote dans cette phase américaine est Bob Tullius, qui remporta plusieurs succès nationaux à son volant.

Côté Europe, la TR4 est engagée dans des rallyes majeurs : RAC, Alpine, Liège-Sofia-Liège, Tour de France Automobile, faisant la preuve de sa fiabilité et de sa compétitivité face à des modèles plus prestigieux. Ces succès contribuent à asseoir l'image de Triumph sur le marché mondial.



Focus : la TR4 « TRS » au Mans

Parmi les déclinaisons les plus marquantes de la lignée «TR», la Triumph TRS (Triumph Racing Sports) constitue un sommet de l'engagement de l'usine en endurance. Conçue en 1959/60, seulement quelques exemplaires furent produits. Elle emprunte le moteur 2 138 cm³ de la TR4 mais dans une version fortement préparée : arbre à cames, culasse expérimentale, carburateurs doubles SU ou Weber, transmission renforcée. La culasse "Sabrina", développée pour les Triumph TRS du Mans, était une culasse en aluminium à double arbre à cames. Elle offrait une chambre de combustion bien supérieure et permettait d'atteindre environ 150ch à 6 500 tr/min. Son surnom venait de ses deux proéminences hémisphériques, rappelant l'actrice britannique Sabrina. Le châssis est élargi, la voie plus large, la direction à crémaillère rendue plus directe. En 1960, les TRS ne furent pas classées à cause de la distance minimale non

atteinte. En 1961, elles terminèrent aux neuvième, onzième et quinzième places au classement général des 24 Heures du Mans, remportant le prix d'équipe pour la marque.

Ces résultats témoignent du sérieux de l'engagement de Triumph dans une épreuve digne des grands constructeurs automobile. Cet engagement au Mans traduit l'ambition de Triumph : démontrer qu'une voiture sportive accessible peut rivaliser en endurance, créer un pont direct entre voiture civile et machine de course, et renforcer la crédibilité de la TR4 sur son marché.



Description technique de la TR4 : précision et évolutions

La TR4 adopte un moteur quatre cylindres en ligne de 2 138 cm³ (alésage 86 mm × course 92 mm) qui remplace le 1 991 cm³ des TR3. Dès sa sortie, la puissance annoncée avoisine les 100ch à 4 600 tr/min, avec un couple adéquat pour la route et la compétition. Le châssis est de type séparé avec croisillon, l'empattement reste à 2 235 mm mais les voies sont élargies, notamment +102 mm à l'avant comparé à la TR3. La direction passe à un système à crémaillère, une nette amélioration du ressenti et le freinage adopte des disques avant, tambours arrière. Les suspensions sont classiques mais optimisées : triangles superposés à l'avant, essieu rigide à l'arrière avec ressorts semi-elliptiques. Le poids à vide est d'environ 1000 kg selon la version. Sur le plan évolutif, la TR4 de compétition a vu les transformations suivantes : adoption d'arbres à cames compétition, carburateurs Weber ou gros SU, vilebrequin renforcé, bielles forgées, rapports de boîte raccourcis, différentiel à couple élevé, freinage optimisé avec plaquettes haute performance, allègement de la carrosserie. Ces modifications, inspirées notamment par Kastner aux États-Unis, firent de la TR4 une vraie arme en production modifiée.

Notre Voiture

La voiture que nous proposons à la vente incarne pleinement cette tradition. Il s'agit d'une TR4 FIA préparée pour la course et suivie par les meilleurs ateliers spécialisés français. Après un passé en course historique elle arrive entre les mains d'Eleven Cars qui fera courir notre TR4 dans les prestigieuses épreuves historiques Peter Auto. Après plusieurs saisons en Sixties' Endurance, au Tour Auto et au Mans Classic elle rejoindra l'écurie de son propriétaire actuel. Elle sera alors engagée à 4 reprises au Tour Auto (2019, 2020, 2021, 2023) dans la catégorie VHC GTS11 (pré-66). Il en confiera la maintenance au Garage de la Choletterie, qui referra le moteur en 2022 : vilebrequin Arrow, bielles forgées, piston compétition, affichant une puissance mesurée sur banc de 184,4 ch à 6 165 tr/min. La voiture sera ensuite supervisée par WG Racing à Toulouse où la boîte de vitesse sera révisée en 2025. On note également d'autres interventions sur les amortisseurs ou le système de freinage. L'électricité a été entièrement repensée, et chaque intervention est documentée dans un dossier de factures détaillé de plus de 30 pages. Grâce à ce suivi rigoureux, cette TR4 FIA se présente aujourd'hui dans un état mécanique impeccable, prête à reprendre le chemin des grandes épreuves historiques européennes.



British simplicity at the service of performance

The history of Triumph is intertwined with that of British motoring. Founded in Coventry at the end of the 19th century, the brand first made its mark in the world of motorcycles before venturing into car manufacturing at the turn of the 1920s. After the Second World War, it quickly established itself as one of the most brilliant representatives of the 'English roadster', alongside MG, Austin-Healey and Jaguar. Triumphs are distinguished by their mechanical robustness, affordability and typically English functional elegance, with their understated lines and mechanical efficiency.



The epic story of a British brand

Triumph's history has its roots in Coventry, in post-war England, where the brand first made its mark in the motorcycle industry before venturing into the automotive sector and becoming synonymous with British sports roadsters. With the 'TR' line for 'Triumph Roadster' of compact, lightweight and efficient roadsters, Triumph appealed to both fans of open-top driving and competitors wanting to measure themselves against the best. The TR2, then the TR3, and finally the TR4 embodied this desire for relaxed performance and British elegance, combined with undeniable export success in the American market.

From the mid-1950s onwards, the brand became more systematically involved in competition: Alpine rallies, major European classics, then endurance races. These sporting commitments were not only aimed at victory, but also at consolidating the brand's image. Thus, was born, at Triumph, a competitive spirit that laid the foundations for its international commercial success.

Three generations of triumphant competitions: TR2, TR3 and TR4

The TR2, launched at the end of 1953, immediately proved to be a success: capable of exceeding 160 km/h, it offered remarkable value for money. It quickly made a name for itself in rallying: in 1954, it won its class in the prestigious RAC Rally, then went on to compete in events such as the Liège-Rome-Liège, the Alpine Rally, the Mille Miglia and the 24 Hours of Le Mans.

The competition department, headed by Ken Richardson, was created to support these commitments and encourage customer/drivers. Among the drivers associated with the company at that time was Belgian Claude Dubois, who teamed up with Les Leston and competed in the 1959 24 Hours of Le Mans in a TR3 S after racing in rallies in a TR2.

The TR3, produced from 1955 to 1962, consolidated the achievements of the TR2 : sharper handling, improved engine (1,991 cm³ then 2,138 cm³), and the adoption of front disc brakes in 1956, a first for a British production car. In rallies, it competed with Italian and German brands, and certain drivers distinguished themselves at the wheel, such as Paddy Hopkirk, who won several major events in a TR3A before switching to Mini.



Unveiled in July 1961, the TR4 marked a turning point for Triumph. The design by Giovanni Michelotti modernised the silhouette: the track was widened, the windows became sloping, and a new removable hardtop called the 'Surrey Top' appeared. The chassis remained a derivative of the TR3 but was optimised. In terms of sport, the TR4 distinguished itself in both Europe and the United States. In the US, under the leadership of Kas Kastner, engineer, tuner and

competition manager for Triumph USA, it dominated the SCCA championships. Its main driver during this American phase was Bob Tullius, who won several national successes at the wheel. In Europe, the TR4 competed in major rallies: RAC, Alpine, Liège-Sofia-Liège, Tour de France Automobile, proving its reliability and competitiveness against more prestigious models. These successes helped to establish Triumph's image on the world market.

Focus: the TR4 'TRS' at Le Mans

Among the most notable versions of the 'TR' line, the Triumph TRS (Triumph Racing Sports) represents the pinnacle of the factory's commitment to endurance racing. Designed in 1959/60, only a few examples were produced. It borrowed the 2,138-cc engine from the TR4, but in a heavily modified version: camshaft, experimental cylinder head, twin SU or Weber carburetors, reinforced transmission. The 'Sabrina' cylinder head, developed for the Triumph TRS at Le Mans, was an aluminium cylinder head with twin camshafts. It offered a much better combustion chamber and enabled the car to reach around 150hp at 6,500rpm. Its nickname came from its two hemispherical protrusions, reminiscent of the British actress Sabrina. The chassis was widened, the track was wider, and the rack and pinion steering was made more direct. In 1960, the TRS cars were not classified because they did not cover the minimum distance. In 1961, they finished ninth, eleventh and fifteenth overall in the 24 Hours of Le Mans, winning the team prize for the brand.



These results demonstrate Triumph's serious commitment to a competition worthy of the great car manufacturers. This commitment to Le Mans reflects Triumph's ambition: to prove that an

affordable sports car can compete in endurance racing, to create a direct link between road cars and racing machines, and to strengthen the credibility of the TR4 in its market.

Technical description of the TR4: precision and developments

The TR4 features a 2,138 cm³ inline four-cylinder engine (bore 86 mm × stroke 92 mm) which replaces the 1,991 cm³ engine of the TR3. Upon release, the advertised power was around 100 bhp at 4,600 rpm, with adequate torque for both road and competition use. The chassis was of the separate type with a cross member, the wheelbase remained at 2,235 mm but the track width was increased, notably by +102 mm at the front compared to the TR3. The steering was changed to a rack and pinion system, a clear improvement in feel, and the brakes adopted front discs and rear drums. The suspension is conventional but optimised: double wishbones at the front, rigid axle at the rear with semi-elliptical springs. The kerb weight is around 1000 kg depending on the version.



In terms of development, the competition TR4 underwent the following modifications: the adoption of competition camshafts, Weber or large SU carburettors, a reinforced crankshaft, forged connecting rods, shorter gear ratios, a high-torque differential, optimised braking with high-performance brake pads, and a lighter body. These modifications, inspired by Kastner in the United States, made the TR4 a real weapon in modified production.

Our Car

The car we are offering for sale fully embodies this tradition. It is an FIA TR4 prepared for racing and maintained by the best specialist workshops in France. After some debut in historic racing, it has come into the hands of Eleven Cars, which will race our TR4 in the prestigious Peter Auto historic events. After several seasons in Sixties' Endurance, the Tour Auto and Le Mans Classic, it will join its current owner's team. It will then compete 4 times in the Tour Auto (2019, 2020, 2021, 2023) in the VHC GTS11 (pre-66) category. He entrusted its maintenance to Garage de la Choletterie, which rebuilt the engine in 2022: Arrow crankshaft, forged connecting rods, competition pistons, delivering a bench-measured power output of 184.4 hp at 6,165 rpm. The car will then be supervised by WG Racing in Toulouse, where the gearbox will be overhauled in 2025. Other work was also carried out on the shock absorbers and braking system. The electrical system was completely redesigned, and each intervention is documented in a detailed invoice file of over 30 pages. Thanks to this rigorous monitoring, this TR4 FIA is now in impeccable mechanical condition, ready to return to the major historic European races.

