



- 1 La RST, une 911 dans laquelle Triniane Racing a mis toute son expérience.
- 2 On soigne toutes les Porsche dans l'atelier de Domène, en Isère.
- 3 Savoir-faire... et bon goût.
- 4 Alain et Sylvie, sa fille.



VISITE ■ TRINIANE RACING

# UNE AFFAIRE DE FAMILLE

L'atelier Triniane Racing est totalement investi dans la course automobile : de la préparation jusqu'à l'assistance, de l'entretien à la restauration des Porsche plus ou moins anciennes, rien ne leur échappe ! Arrière-grand-père, grand-mère, grand-père, fille, gendre, petit-fils, petite-fille, c'est toute la famille Triniane qui partage la passion de l'automobile et plus particulièrement celle des Porsche.

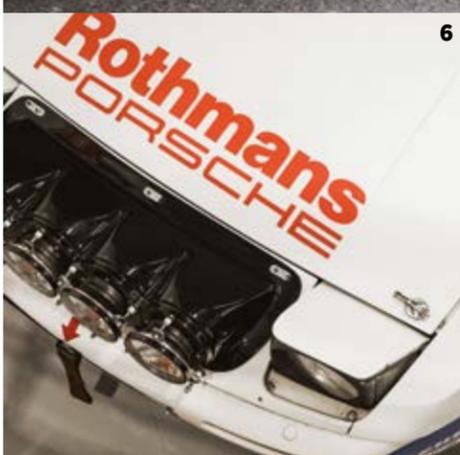
Texte Michaël Levivier Photos Thomas Cortesi

**Q**uand on franchit l'entrée de l'atelier Triniane Racing à Domène, en Isère, une avalanche de Porsche déferle sous nos yeux ébahis. De la mythique Targa des années 1970 à une réplique de Carrera RS 2.7 de 1973 en passant par une 924 Turbo façon Carrera GT à la sauce Interscope, en s'attardant sur des 911 Carrera 3.0 RS et RSR toutes deux de 1974, préparées notamment pour le Tour de Corse Historique, sans oublier une inattendue AC Cobra avec son V8 de 427ci, ce garage a des allures de caverne d'Ali Baba ! Raymond Trinane a ouvert le

Garage Moderne en 1964, ici même, aux portes de Grenoble, après avoir quitté la région parisienne où il était déjà mécanicien, afin que son épouse asthmatique puisse respirer l'air pur des montagnes. Agent Renault, il a inévitablement transmis le virus du sport automobile à son fils Alain, qui s'inscrit en rallye dès ses 18 ans. Après des débuts en R8 Gordini et autre Berlinette Alpine en 1968, Alain se détourne des Renault lorsque sort la R5 Turbo pour se consacrer corps et âme aux Porsche à partir de 1981 : « Chaque fois que l'on s'est engagés dans un championnat, on a toujours été dans les premiers », précise le



**1** Dans la famille Triniane, on prépare les Porsche de A à Z. Et pas que les 911.  
**2** Les 3.0RS et RSR sont un peu les spécialités de la maison...  
**3** Tanguy représente la quatrième génération de Triniane aux affaires.  
**4-5** La même année naissaient la Porsche 911 et le "Garage Moderne" à Domène. C'est dire si la famille Triniane connaît la 911 mieux que personne.  
**6** Les 924 et 944 ont une place de choix dans le cœur des Triniane. Une auto particulièrement compétitive en rallye.  
**7** Trophées et blocs moteur se côtoient.  
**8** Un 3.0 RS aux standards Triniane Racing...  
**9** La Gallery, le centre de conciergerie...



## DE PÈRE EN FILLE, DE GRAND-PÈRE EN PETIT-FILS, ON CULTIVE DANS LA FAMILLE TRINIANE UN AMOUR INCONDITIONNEL DES PORSCHE, COMBINÉ À CELUI DE LA COMPÉTITION. CE QUI VA DE PAIRE...

compétiteur qu'il est resté. Devenu Porschiste incollable et véritable spécialiste de ces autos incroyables, Alain travaille sur tous les modèles de Stuttgart, des 917 aux 935, en passant par de nombreuses RS et RSR, qu'il refabrique : « Les 911 RS et RSR 3.0 ont été construites sur deux années seulement, en 1974 et 1975. Les premières ont été développées en 1973, mais c'étaient des versions officielles qu'aucun client ne pouvait avoir. Les RSR ont été réalisées à seulement cinquante exemplaires. À partir des fiches d'homologation, on peut en reconstruire à l'identique et j'en ai fait beaucoup pour des clients. »

### 60 ans d'expérience !

Triniane Racing fête ses 60 ans d'existence en 2024, même si le nom sur l'enseigne a été revu il y a un peu moins de dix ans par Sylvie, la fille d'Alain. « Mon père a fait une embolie pulmonaire en 2016, explique-t-elle, et j'ai repris les rênes de l'entreprise familiale pour le soulager. Tout naturellement, j'ai choisi de renommer le garage "Triniane Racing", en restant impliqué dans la course et les rallyes. On a eu jusqu'à quinze voitures en assistance, mais on préfère aujourd'hui se concentrer sur deux ou trois autos et remplir à fond notre rôle, confirme-t-elle. Cela dit, il y a encore une bonne dizaine de nos clients réguliers qui roulent notamment au Tour de Corse Historique. » Chez Triniane Racing, on s'occupe de tout, et plus encore. L'atelier gère l'entretien des Porsche classiques ou récentes, et celui de bien d'autres marques prestigieuses. Il mène des restaurations de véhicules, que ce soit pour un usage piste ou routier, en profitant du grand savoir-faire

que l'équipe a acquis en compétition, ainsi que de l'assistance en rallye ou sur circuit, tout en gérant totalement la construction des voitures de sport type VHC, VHRS ou Classic. Et depuis quelque temps, on propose chez Triniane Racing la conciergerie qui assure stockage et gardiennage des véhicules d'exception et de compétition dans La Gallery, un centre indépendant à quelques kilomètres de Grenoble. Car ce qui guide toute la famille dans cette passion automobile, ça reste bien évidemment la course : « Arrêter le rallye est un dilemme pour mon père, explique Sylvie. Quand on pense qu'il va stopper, il repart de plus belle. La passion l'anime encore. » Son épouse Marie-France l'est tout autant : « On s'est mariés en 1968 avec Alain, dit-elle, et je suis sa copilote depuis 1967. Ça fait plus de 50 ans de courses communes ! J'ai même piloté au rallye des Princesses avec ma petite-fille Margaux en copilote. Hélas, je me suis blessée en tombant d'un camion il y a trois ans et j'ai dû raccrocher. » Cette année, sur le Tour de Corse Historique, Marie-France gère l'assistance avec Alain, toujours présent, pour leur petit-fils Tanguy qui assume la relève au volant d'une 3.0 RS de 1974, préparée pour l'occasion par son grand-père, « une voiture pilotée autrefois par Pierre Moreau ! » précise Alain, connaisseur. « Le Tour de Corse Historique, pour moi, c'est le plus bel héritier du rallye des 10 000 Virages », l'ancien nom de ce rallye dans l'île de Beauté. « L'atmosphère, la philosophie et les voitures de légende ainsi que les routes magnifiques, qui ne tolèrent pas la moindre erreur, rendent ce rallye magique ! La Corse reste le plus beau terrain de jeu en voiture, mais c'est aussi le plus exigeant. »



**LA 911 QUE L'ÉQUIPE A BAPTISÉE RST, BASÉE SUR UNE 2.7 DE 1974, EST UN CONDENSÉ DU SAVOIR-FAIRE DE LA MAISON EN TERMES DE PRÉPARATION ET DE RÉGLAGES. 60 ANS D'EXPÉRIENCE!**

#### **Carrera RS... T**

Cette expérience acquise toutes ces années en compétition, la famille Triniane la met à profit dans son activité quotidienne afin d'optimiser, tant en fiabilité qu'en agrément de conduite et en performance, les véhicules qu'elle entretient toute l'année. Elle a d'ailleurs créé une Porsche sur mesure, à la fois sportive, chic et élégante, renfermant le savoir-faire maison, baptisée 911 RST ! Jean-Michel, le mari de Sylvie, ingénieur et piqué Porsche depuis son plus jeune âge, s'est pleinement investi dans cette relecture made in Triniane de la fameuse Carrera RS 2.7. « Une 911 de 1974, bordeaux, est arrivée un jour dans notre conciergerie, raconte Sylvie. Son propriétaire voulait s'en séparer et nous avons saisi l'occasion. Son moteur avait déjà été gonflé de 2.7 à 2.9 litres. Nous avons décidé de créer notre Porsche ultime, celle que nous ne trouvons pas ailleurs. » Ce modèle marque le début des séries G avec les gros pare-chocs, juste après les séries F

Sur les petites routes de montagne, légèreté et agilité valent mieux que toute la puissance du monde. Et ça, chez Triniane Racing, dans la vallée de Grenoble, on le sait mieux qu'ailleurs !

dites classic, « celles que je préfère », avoue Jean-Michel. Après une modification de la ligne extérieure pour lui conférer le look plus ancien, elle reçoit la fameuse « queue de canard » des Carrera RS 2.7 de 1973. « Comme ces autos mythiques, elle possède le petit vilebrequin qui lui offre un six cylindres encore plus rageur, détaille Jean-Michel. On a conservé le 2.9 mais on a refait le moteur à neuf avec des pistons forgés Malhe, des arbres à cames de Carrera RS 2.7, un embrayage Sachs Sport, une ligne d'échappement sport, un radiateur avant de Carrera 3.2, des bobines hautes performances... » Alléchant ! Côté châssis, les trains roulants sont équipés de barres de torsion neuves et d'amortisseurs Bilstein 1000 Lacs. « Le but était d'en faire une voiture d'apparence ancienne mais qui tienne la route comme une auto moderne, précisent-ils de concert. Nos 60 ans d'expérience dans les voitures de course nous permettent de régler

parfaitement les autos pour qu'elles profitent d'un comportement irréprochable. »

Côté couleur, elle retrouve le « blanc Grand Prix » initial mais Jean-Michel lui a apposé deux bandes bleu marine mat, allant du capot à l'aileron en traversant le toit. L'intérieur respire une sportivité classe avec une fermeté somme toute confortable. Les très beaux baquets en dégradé de bleu lui confèrent un charme authentique tandis que les repose-pieds, pilote et passager, en aluminium perforé, apportent la touche racing à l'ensemble. « Cette RST ne pèse que 950 kg et développe 240 ch, reconnaissent-ils. Mais le plus important, c'est qu'elle est capable de nous projeter dans des sensations de conduite rarissimes aujourd'hui : elle est à la fois très précise et distille des accélérations qui soufflent comme un vent de liberté. Et c'est ce que nous aimons par-dessus tout ! »



1

2

**1-2** La sobriété d'un habitacle de Carrera RS, avec des baquets spécifiques et des harmonies de bleu très travaillées, jusque sur les boucles de ceintures...

3

**3** Le moteur avait déjà été porté à 2.9 par son ancien propriétaire. Il a été refait en mettant la priorité sur la fiabilité et la performance.

**4** Les réglages de châssis font de la RST une voiture agile et efficace.



4



**LE 2.7 A ÉVOLUÉ  
EN UN 2.9 QUI  
FOURNIT 240 CH,  
POUR 950 KG!**