

TRIUMPH TR 2 a TR 3

① ② ③

Historie sportovních vozů řady TR se začala psát v létě 1952: tehdy během dvou měsíců vznikl prototyp kompaktního dvoumístného roadsteru, jenž se měl stát lákadlem stánku Triumph na podzimním autosalónu v Londýně a předobrazem budoucího sériového vozu pro sportovně založené - ale ne příliš majetné - motoristy. Bílý roadster s označením 20 TS (až po letech se pro něj začalo používat zpětně odvozené označení TR 1), jehož konstrukci vytvořil Harry Webster a karosérii navrhl Walter Belgrove, byl postaven na upraveném podvozku cestovního vozu Standard Ten a poháněl jej dvoulitrový čtyřválec typu Standard Vanguard o výkonu 75 koní (55 kW). Linie jen 3,6 m dlouhé otevřené karosérie poněkud připomínaly o poznání větší sportovní Jaguar XK 120, což ovšem publiku novadilo - spíš naopak. Uhlavný vůz vzbudil na autosalónu značný zájem a bylo jasné, že má šanci na obchodní úspěch. Harry Webster však dobře věděl, že poněkud horkou jehlou ušitý prototyp potřebuje v mnohem zdokonalit, a tak si vyžádal lhůtu na dopracování celého projektu. V březnu 1953 se na ženevském autosalónu představil nový Triumph TR 2 s upravenou karosérií, zesíleným rámem a již zmíněným čtyřválcovým motorem OHV o objemu 1991 cm³ naladěným na výkon 90 koní (66 kW) a spojeným se čtyřstupňovou převodovkou s řadicí pákou na středním tunelu.

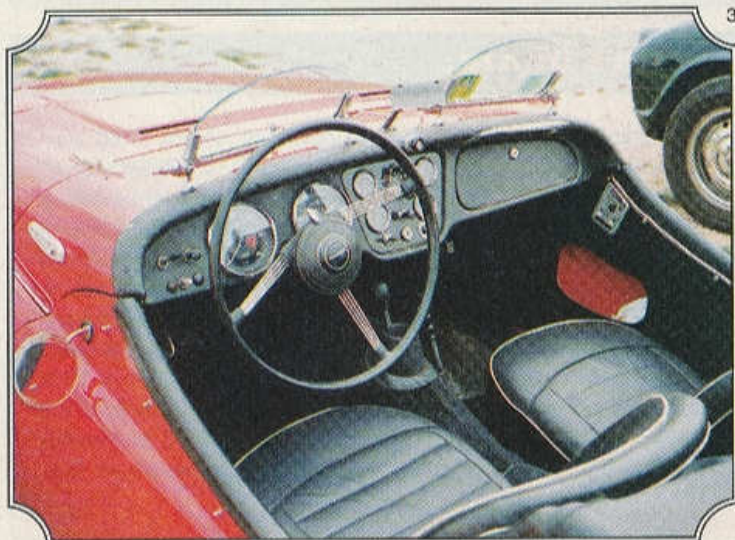
Roadster určený k sériové výrobě měl rozvor náprav 2235 mm, rozchod kol 1130 mm vpředu a 1160 mm vzadu, délku 3840 mm, šířku 1410 mm, výšku 1170 mm a hmotnost bez paliva 955 kg. Od prototypu se na první pohled lišil nově uspořádanou prodlouženou zadní karosérií, v níž se našlo místo pro mělký zavazadelník i pro náhradní kolo vodorovně uložené v sa-

V bohaté nabídce britských sportovních vozů z 50. až 70 let patřilo významné místo automobilům značky Triumph. V tomto a ve dvou příštích číslech SM si připomeneme historii klasicky strážných sportáků řady TR 2 až TR 6, ale i jejich nekonvenčně tvarovaných nástupců TR 7 a TR 8.



mostatné schránce přístupné odklápacím víkem. Podvozek si samozřejmě zachoval klasické uspořádání: nezávislé zavěšení předních kol s odpružením vinutými pružinami, poháněnou tuhoun zadní nápravou s podélnými listovými pery, bubnové brzdy vpředu i vzadu a patnáctipalcová kola opatřená pneumatikami rozměru 5,50 x 15. Nový roadster dosahoval největší rychlosti 160 km/h při asi desetilitrové průměrné spotřebě benzínu.

Výroba Triumphu TR 2 byla zahájena až v srpnu 1953, ale už v květnu téhož roku se jeden z prototypů TR 2



proslavil sérií rychlostních pokusů na oblíbené rovině u Jabbeke v Belgii. Vůz se zakrytými zadními koly a bez nárazníků, vybavený aerodynamickým spodním krytem podvozku, překonal na letmém kilometru hranici 200 km/h a při jízdách v obou směrech zaznamenal solidní průměr 199,5 km/h. Řídil jej Ken Richardson, zkušební jezdec, který pak od roku

1954 po sedm let šéfoval sportovnímu oddělení automobilky Triumph.

V březnu 1954 vyhrál Johnny Wallwork se svým soukromým vozem TR 2 britskou RAC Rally, v červnu pak další soukromníci - jezdcí Wadsworth a Dickson - s prakticky sériovým Triumphem TR 2 přečkali nástrahy čtyřadvacetihodinový v Le Mans a obsadili velice slušné 15. místo v celko-



vé klasifikaci. Mimochodem - o rok později v Le Mans startovaly tři tovární roadstery TR 2, na nichž se zkoušely nové kotoučové brzdy (dva měly kotouče Girling jen vpředu, třetí dostal kotoučové brzdy Dunlop na všechna čtyři kola). Všechny tři vozy dojezdy do cíle, nejlepší byli Dickson a Sanderson na 14. místě. Ale vrátíme se k sériové produkci TR 2.

V létě 1954 byly zesíleny pruhy karosérie, lehce zvětšen průměr zadních bubnových brzd a za příplatek si zákazník mohl objednat laminátovou od-

Výraznější inovace následovala v srpnu 1956, kdy Triumph TR 3 kromě zesílené zadní nápravy dostal i kotoučové přední brzdy Girling. Zmínku si zaslouží postupné zvyšování výroby a prodeje atraktivních roadsterů za rozumnou cenu: zatímco typu TR 2 bylo za dva roky (1953 až 1955) vyrobeno necelých 9 tisíc kusů (z nichž dvě třetiny šly na export - zejména do USA), produkce TR 3 se také za dva roky (1955 až 1957) přehoupla přes 13 tisíc, z nichž však jen desetina zůstala na britských ostrovech.

V září 1957 debutoval inovovaný Triumph TR 3 se širší maskou, světlomety mírně posunutými vzad a upraveným interiérem s nově tvarovanými sedadly. Časem se pro tento vůz vžilo označení TR 3 A, jež však nikdy nebylo oficiální - značek na kapotě vždy nosil jen nápis TR 3. Inovovaný roadster, který jako první z řady vozů TR měl i vnější kily dveří, se mohl pochlubit výkonem motoru zvýšeným na rovných 100 koní (74 kW) a uháněl dobrých 170 km/h. Zajímavostí je, že během prvních měsíců výroby byl TR 3

A určen výhradně pro americký trh, evropští zákazníci se jej dočkali až počátkem roku 1958. Od podzimu 1959 se za příplatek místo dvoulitrového motoru montoval čtyřválec převrtaný na objem 2138 cm³ - i ten dával rovných 100 koní, ale při nižších otáčkách (4600 místo 5000 min⁻¹) a navíc se vyznačoval o něco příznivějším průběhem točivého momentu. Uhlavní a konstrukčně vyzrálý Triumph TR 3 A se stal skutečným hitem: od ukončení výroby v říjnu 1961 spatřil světlo světa ve více než 58 tisících exemplářů, z nichž se jen dva tisíce prodaly ve Velké Británii, zatímco drtivá většina putovala do zahraničí. Američti zástupci značky si - na nátlak zákazníků - vynutili v roce 1962 částečné obnovení výroby typu TR 3. To už se od léta 1961 vyráběl zcela nový Triumph TR 4 (bude o něm řeč v příštím čísle SM), jeho pontonová karosérie navržena italským designérem Michelottim však některým staromilcům nebyla po chuti stejně jako vyšší cena.

A tak firma Triumph od března do října 1962 vylučně pro americký trh vyrobila přes 3300 vozů TR 3 B s inovovaným poháněcím ústrojem TR 4 (motor 2138 cm³ spolu s pině synchronizovanou čtyřstupeňovou převodovkou), ale se „starou“ karosérií typu TR 3 A. Dnes velice vyhledávaný Triumph TR 3 B byl posledním z první generace vozů TR - k dalším se vracíme příští týden.

JAN TUČEK

Foto autor a archiv

(Pokračování v příštím čísle)



nímatelnou střochu hardtop, jež sportovnímu vozu docela slušela. Jinak se Triumph TR 2 prakticky nezměnil až do podzimu 1955, kdy jej nahradil inovovaný typ TR 3 s novou maskou, jejíž mřížka byla posunuta vpřed. Výkon motoru 1991 cm³ byl u TR 3 zvýšen na 95 koní (70 kW), čtyřstupeňová převodovka mohla být - stejně jako u TR 2 - za příplatek doplněna rychloběhem,

- 1) Triumph TR 2 - nejstarší z řady vozů TR - se vyznačuje mřížkou ukrytou hluboko v otvoru masky
- 2) Triumph TR 3 A se širokou maskou a světlomety lehce posunutými dozadu
- 3) Přístrojová deska roadsteru Triumph TR 3 A - za povšimnutí stojí alternativně montovaná malá ochranná skla
- 4) Vozy řady TR si vedly velice dobře i na tratích rallye: tohle je soutěžní Triumph TR 3 A ročníku 1958
- 5) Takhle vypadá správný anglický sportáček z konce 50. let: Triumph TR 3 A

