

TRIUMPH TR 4 a TR 5

① ② ③

V srpnu 1961 představila automobilka Triumph další z řady sportovních vozů TR: měl označení TR 4 a zcela novou karosérii pontonového tvaru, jejíž linie vytvořil italský designér Giovanni Michelotti.

Převlečená klasika

Po mechanické stránce navazoval Triumph TR 4 na předcházející typ TR 3 A, zachoval si tedy robustní podvozek klasické koncepce se čtyřválcovým motorem v předě a poháněnou tuhou zadní nápravou odpruženou listovými pery. Přední kola byla opět nezávisle zavěšena na lichoběžníkových polonápravách a odpružena vinutými pružinami. Standardním motorem typu TR 4 se stal již dříve za příplatek montovaný čtyřválec 2138 cm³ o výkonu 74 kW (tedy rovných 100 koní) - tentokrát ovšem spojený s novou plně synchronizovanou čtyřstupňovou převodovkou. Za příplatek si zákazník mohl objednat elektricky ovládaný rychloběh zvučného jména Laycock-De Normanville, naopak bez příplatku (ale také bez slevy) byl k mání starší motor o objemu 1991 cm³, jenž se na rozdíl od nového čtyřváce vošel do daňově výhodnější dvoulitrové třídy.

Podvozek TR 4 se vyznačoval zvětšeným rozchodem předních i zadních kol, zmínku si zaslouží i přesnější hřebenové řízení. Nová karosérie nabízela více prostoru pro cestující i jejich zavazadla, náhradní kolo bylo umístěno uvnitř zavazadelníku, pod zvláštním víkem. Karosérie Triumphu TR 4 vyráběl závod Standard-Triumph v Liverpoolu, odkud na speciálně upravených kamionech putovaly ke konečné montáži do Coventry.

Triumph TR 4 se na trhu prosazoval

postupně - zejména v USA zákazníci prostornější a těžší vůz zpočátku nevtalali (jako o tom jsme psali už minule). Během roku 1962 se však prodej utěšeně rozběhl a do ledna 1965 bylo vyrobeno přes 40 tisíc vozů TR 4, z nichž jen 2,5 tisíce zůstaly ve Velké Británii.

Se zkratkou IRS

Některé kritické hlasy však TR 4 utvrdily provázely po ceiu jeho karléru - nejčastěji se jejich terčem stávala tuhá zadní náprava, jejíž reakce byly až příliš klasické ve srovnání s moderními tvary nového roadsteru. Toho si byli v Coventry dobře vědomi a usilovně

pracovali na modernizaci podvozku. Na jaře 1965 debutoval Triumph TR 4 A, jenž se na první pohled jen málo odlišoval od TR 4 (dostal na přední blatníky chromované lišty s vestavěnými obrysovými světlými a blikacími), ale „pod kabátem“ ukrýval řadu změn. Tou nejpodstatnější byl nový rám s nezávislým zavěšením zadních kol na robustních trojúhelníkových ramenech se šikmou osou kývání doplněných svislými vinutými pružinami. Inovaci ohlašovala i tři chromovaná písmenka na zádi karosérie: IRS bylo zkratkou z Independent Rear Suspension.

Je ovšem poněkud paradoxní, že



2



1



právě sportovní vůz řady TR se nezávislého zavěšení zadních kol dočkal až jako poslední ze všech typů značky Triumph: kompaktní Herald měl tuto možnost už od roku 1959, v roce 1962 následovaly typy Vitesse a Spitfire a také velký sedan Triumph 2000 debutoval na podzim 1963 s nezávisle zavěšenými zadními koly. Ironií osudu však je i to, že američtí zástupci značky - podobně jako v případě minule citovaného vozu TR 3 B - znovu prosadili alespoň půl kroku zpět, takže do USA putovaly vozy Triumph TR 4 A bez označení IRS. Důvod byl prostý: americkým zákazníkům stačila levnější a na údržbu méně

(Pokračování z minulého čísla)

77 kW, dosahoval roadster s pohotovostní hmotností asi 1020 kg největší rychlostí 178 km/h a z 0 na 100 km/h dokázal sprintovat za necelých 11 s. Starší dvoulitrový čtyřválec už u TR 4 A nebyl k máni, oblíbený rychloběh nadále zůstal na seznamu příplatkové výbavy. Podle způsobu jízdy spotřeboval Triumph TR 4 A průměrně 9 až 12 litrů benzínu na 100 km,

nádrž o objemu 53,5 l mu tedy zaručovala dostatečný dojezd bez nutnosti tankování.

Nástup šestiválců

Přelomovým dnem v historii sportovních vozů Triumph TR se stal 2. srpen 1967 - tehdy výrobní linku v Coventry opustil poslední z 28 465 roadsterů TR 4 A, jenž uzavřel kapitolu klasických automobilů TR se čtyřválcovými motory. Hned po něm se na konci výrobního pásu objevil první automobil TR 250, nový model se stávající kar-

sérií - ale se šestiválcovým motorem. Roadster s označením TR 250 byl určen výhradně pro americký trh a jeho řadový šestiválec 2498 cm³ opatřený dvěma karburátory Stromberg dával stejný výkon 77 kW, jako dřívější čtyřválec. Rozdíl spočíval v tom, že nový motor s rezervou vynovoval přísnějším americkým předpisům na složení výfukových plynů - navíc ovšem nabízel i příznivější průběh točivého momentu (největší hodnota 206 N.m byla k máni už při 3000 min⁻¹). Svou skutečnou tvář však nový vůz odhalil až v říjnu 1967 na londýnském autosalonu: tam se představil v evropském provedení s označením Triumph TR 5 PI, přičemž dvě poslední písmenka byla zkratkou slov Petrol Injection a signalizovala přítomnost vstříkovaní paliva Lucas, díky němuž dvouapůllitrový šestiválec dával výkon 110 kW (přibližně 150 koní). Sbou s „těžším“ stálým převodem (3,45 místo 3,70) umožňoval výkonnější šestiválec automobilu s pohotovostní hmotností 1040 kg koketovat s rychlostí 200 km/h, zatímco americká verze TR 250 nejela víc než 172 km/h.

Americký trh ovšem zůstal rozhodujícím - odbytištěm úhlavních britských sportáků - zatímco produkce výkonnějšího evropského modelu TR 5 PI zůstala těsně pod hranicí tří tisíc automobilů, pro americké zákazníky bylo do konce roku 1968 vyrobeno 8,5 tisíce vozů TR 250 (tentokrát už všechny s nezávislým zavěšením zadních kol).

V lednu 1969 byly modely TR 5 PI a TR 250 nahrazeny inovovaným roadsterem Triumph TR 6 - nyní už s jednotným označením pro Evropu i zámoří. Karosérii typu TR 6 vcelku zdaleka modernizovala renomovaná německá karosárna Karmann - ale k tomu se vrátíme v příštím čísle SM.

JAN TUČEK

- 1) Šestiválcový Triumph TR 250 z let 1967 a 1968 v provedení pro americký trh
- 2) Lahůdka pro znalce: klasický čtyřválcový roadster Triumph TR 4 A IRS s nezávislým zavěšením zadních kol a dvěma větvemi výfuku
- 3) Mnohé roadstery TR 250 dodané na americký trh se po letech vrátily do Evropy - tehle pečlivě udržuje (ale také prohání) jeden nizozemský nadšenec

- 4) Utěšený pohled: přístrojová deska vozu Triumph TR 5 PI v evropském provedení (jen volant není původní)
- 5) I Francouzi mají rádi britské sportáky - s tímhle roadsterem TR 5 PI jsme se před časem setkali v Montlhéry



ně náročná tuhá zadní náprava s tradičními listovými pery, o něco horší jízdní vlastnosti jim nevadily (naopak - patřily ke koloritu britského vozu). A tak v Coventry se skřípěním zubů adaptovali nový rám i na montáž tuhé zadní nápravy a na výrobní lince se vedle sebe objevovaly modely v obou provedeních.

Připomeňme, že Triumph TR 4 A v evropském provedení měl rozvor náprav 2240 mm, rozchod kol 1263 mm vpředu a 1251 mm vzadu, byl dlouhý 3960 mm, široký 1470 mm a (s nataženou plátěnou střešinou) vysoký 1270 mm. S motorem 2138 cm³, jehož výkon byl lehce zvýšen na

Foto autor