

TRIUMPH TR 6 až TR 8

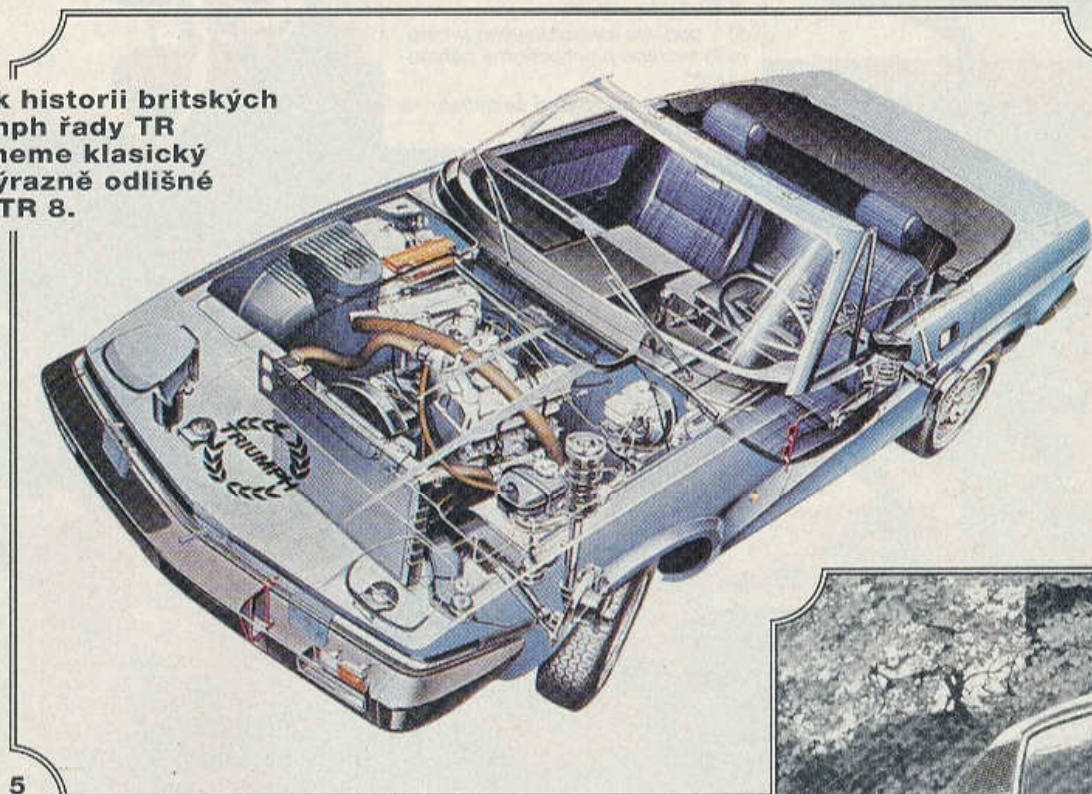
① ② ③

Do třetice se vracíme k historii britských sportovních vozů Triumph řady TR - tentokrát si připomeneme klasický roadster TR 6 a jeho výrazně odlišné nástupce, typy TR 7 a TR 8.

Poslední klasik: TR 6

V lednu 1969 se veřejnosti představil nový Triumph TR 6, jehož výroba se v Coventry pomalu rozbíhala už od listopadu 1968 (do konce roku 1968 tehdy vzniklo přes 1500 vozů vesměs určených pro americký trh). Měl stejný podvozek i pohánací ústrojí jako jeho starší sourozenci TR 5 a TR 250, o nichž jsme podrobněji psali minulý týden, na první pohled se však od nich lišil modernizovanou karosérií se širší maskou, mírně klenutou kapotou a sníženými předními blatníky, nemluvě o hranatější zádi s vodorovně orientovanými sruženými světlými zabíhajícími do blatníků. Karosérii modernizovala německá firma Karmann, jež v rekordním čase patnácti měsíců dokázala nejen vcelku zdařile inovovat někdejší Michelottiho dílo, ale také zhotovit všechny lisovací nástroje potřebné pro výrobu karosérie TR 6. Robustní rám zůstal zachován stejně jako nezávislé zavěšení všech čtyř kol, podlaha a celá střední část karosérie TR 6 také odpovídala dřívějšímu typu TR 5. Při nezměněném rozvoru náprav 2240 mm a rozchodu kol 1276 mm vpředu a 1264 mm vzadu byl Triumph TR 6 dlouhý 3937 mm, široký 1470 mm a s nataženou plátěnou střechou vysoký 1270 mm. Brzdy byly opět vpředu kotoučové a vzadu bubnové, dvouokružová soustava byla doplněna posilovačem a standardně montované radiální pneumatiky měly rozměr 165 HR 15 - nové 5,5 palců široké ráfky však umožňovaly i použití pneumatik 185 HR 15.

Nový roadster existoval ve dvou provedeních: pro americký trh byl určen TR 6 se šestiválcem 2498 cm³



5

opatřeným dvěma karburátory Stromberg, jehož výkon nepřevyšoval hodnotu 104 koní - tedy 77 kW, zatímco v Evropě se prodával TR 6 PI s tímž dvouapůllitrovým šestiválcem, ale s vyšším stupněm komprese (9,5 místo 8,5) a hlavně - se vsťikováním paliva Lucas, jež mu pomáhalo k výkonu 150 koní (110 kW). Noni tedy divu, že při prakticky stejné hmotnosti (necelestých 1100 kg) dosahovala americká verze TR 6 se stálým převodem 3,70 největší rychlosti 175 km/h, zatímco o poznání ostřejší evropský TR 6 PI s těžším převodem v rozvodovce

(3,45) uháněl přes 190 km/h a z 0 na 100 km/h dokázal sprintovat za necelých 9 s.

Během své osmileté kariéry zaznamenal Triumph TR 6 řadu úprav a inovací: v létě 1971 dostal novou čtyřstupňovou převodovku převzatou z typu Stag, na podzim 1972 se začal montovat nový - opět elektricky ovládaný - rychloběh Laycock-De Normanville typu J působící jen na třetí a čtvrtý převodový stupeň. Ve stejné době byl upraven motor evropské verze TR 6 PI - výkon šestiválce byl sice snížen na 123 koní (90 kW), ale o poznání se zlep-



3



šil průběh točivého momentu a motor se choval o poznání kultivovaněji, zejména v městském a předměstském provozu. Mimochodem - i tak roadster TR 6 PI dosahoval největší rychlosti 185 km/h a zrychlení z 0 na 100 km/h zvládl za 9 s.

Vozy TR 6 modelového roku 1973 a mladší poznáme podle spojeru pod přídi, americké modely z téhož období se vyznačují mohutnými pryžovými členy na předních náraznících. Dvoukarburátorová verze šestiválce pro zámoří zaznamenala několik úprav snižujících množství exhalací, stupeň komprese byl postupně snížen na 7,75 a 7,5 a ke slovu přišlo i doplňkové spalování části výfukových plynů.

Výroba vykonnější evropské verze TR 6 PI byla ukončena v únoru 1975, ale nové vozy se prodávaly ještě v létě 1975, poslední z roadsterů Triumph TR 6 určených pro americký trh opustil výrobní linku v červenci 1976 - ze zásob se pak TR 6 v USA prodával ještě počátkem roku 1977. Celková produkce Triumphu TR 6 se přiblížila hodnotě 95 tisíc, v obchodně neúspěšnějším roce 1974 se prodalo přes 14,5 tisíce těchto atraktivních automobilů.



1) Triumph TR 6 - poslední klasický roadster řady TR se vyráběl v letech 1969 až 1976

2) Snímek z dobového prospektu: Triumph TR 6 PI se vyznačoval matně černou zadní stěnou karoserie

3) Sportovní konfekce od firmy British Leyland - kupé TR 7

4) Prakticky stejnou otevřenou karoserií měly kabriolety TR 7 i TR 8

5) Průhled otevřenou verzí Triumphu TR 7 v provedení pro USA

2



torem, který vznikl kombinací litinového bloku z Triumphu Dolomite Sprint a hliníkové hlavy standardního typu Dolomite s rozvodem OHC. Sestnáctiventilový dvoulitr Dolomite Sprint údajně nebyl schopen splnit americké ekologické normy, a tak se objevil jen pod kapotou několika soutěžních verzí TR 7. V evropské verzi dával čtyřválec OHC z objemu 1998 cm³ výkon 106 koní (78 kW), zatímco výkon amerického provedení postupně klesal z 92 koní (68 kW) až na 86 koní (63 kW). V zámoří debutoval TR 7 se čtyřstupňovou mechanickou převodovkou, kterou po roce 1976 nahradila pětistupňová převodovka již dříve standardně montovaná pro Evropu, američtí zákazníci si ovšem mohli připsat i na třístupňovou automatiku Borg-Warner.

Dvumístné kupé TR 7 mělo rozvor náprav 2160 mm, rozchod kol 1410 mm vpředu a 1405 mm vzadu, bylo dlouhé 4060 mm (v provedení pro USA 4175 mm), široké 1680 mm, vysoké 1270 mm a vykazovalo pohotovostní hmotnost 1030 kg. V evropské verzi

dosahoval Triumph TR 7 největší rychlosti 172 km/h a z 0 na 100 km/h dokázal zrychlit za necelých 12 s, americká verze jezdila nejvíce 165 km/h.

Na rok 1978 připravovala automobilka Triumph výrobu TR 7 s otevřenou dvumístnou karosérií, její zahájení však odsunula stávka v liverpolském závodě Speke. Ta také způsobila přesun výroby karosérií TR 7 - kupé i nových kabrioletů - ke středoevropské firmě Pressed Steel Fisher, zatímco konečná montáž se vrátila do Coventry. Kabriolet TR 7 v americkém provedení nakonec debutoval v létě 1979, zatímco v Evropě byl k mání až od jara 1980. Ve stejné době však už probíhalo druhé a poslední stěhování výroby, tentokrát do závodu Rover v Solihullu. Důvod byl prostý: vešle TR 7 se objevil nový typ TR 8 s otevřenou karosérií až na detaily shodnou s kabrioletem TR 7, jež ale pod kapotou skrývala hliníkový motor V8 značky Rover o objemu 3528 cm³ a výkonu 133 koní (98 kW) spojený s pětistupňovou mechanickou převodovkou, případně s třístupňovou automatickou Borg-Warner. Kabriolet s pohotovostní hmotností přes 1200 kg uháněl až 195 km/h, při ostřejší jízdě ovšem bez rozpaků spolkykal kolem patnácti litrů benzínu na 100 km.

Výroba vozů TR 7 a TR 8 v tichosti skončila v létě 1981 a obchodní výsledek - především díky masovému vývozu do zámoří - nebyl špatný. Celkem se prodalo více než 114 tisíc kupé a kabrioletů této řady, z toho ovšem jen necelé tři tisíce osmiválcových vozů TR 8. Faktem zůstává, že pro pravověrné příznivce značky Triumph nejsou typy TR 7 a TR 8 tím pravým ořechem. Sběratelská rehabilitace otevřeného TR 7 se však už rozbíhá a v Evropě nadmíru vzácný osmiválcový TR 8 je vyhledávanou kuriózitou.

JAN TUČEK

Nová éra: TR 7 a TR 8

V lednu 1975 debutoval zcela nový vůz s označením Triumph TR 7, dvumístné kupé osobitého klínovitého tvaru s výrazným prolisem na boku, jehož tvary navrhl Harris Mann, šéf stylistického studia Austin. Ano, nový TR 7 byl dílem skupiny British Leyland, k níž patřila i automobilka Triumph, a s tradicemi řady TR měl vlastně společné jen označení. TR 7 vznikl především pro americký trh a tomu odpovídala i jeho konstrukce. Samonosná karosérie (první v řadě TR) dostala pevnou střešku, aby vyhověla tehdejší bezpečnostní mánii, jež v USA málem zahubila kabriolety a roadstery. Podvozek konfekčního typu měl vpředu vzpěry McPherson a vzadu poháněnou tuhou nápravu s vinutými pružinami, brzdy byly vpředu kotoučové a vzadu bubnové, samozřejmě s posilovačem, vůz jezdil na třináctipalcových kolech obvykle opatřených pneumatikami rozměru 175/70 SR 13.

Místo šestiválce se TR 7 musel spojit s dvoulitrovým čtyřválcovým mo-



4

Foto autor a archiv

21