



## Rijervaringen met de TRIUMPH TR 6



Triumph's topmodel, qua prijs, is een rasechte sportwagen, de TR 6. Deze cabriolet, die vele jaren onder de type-aanduiding TR 4 aan de markt is geweest, heeft in betrekkelijk korte periode enkele belangrijke wijzigingen ondergaan.

Eerst werd, eind 1967, de viercilinder carburateurmotor vervangen door een zescilinder met benzine-inspuiting en de wagen kreeg toen de aanduiding TR 5. Dit type moest in het afgelopen voorjaar weer plaats maken voor de TR 6, voorzien van dezelfde motor maar met een veranderde carrosserie.

Bij dit Triumph-model treedt het sportieve element sterk op de voorgrond. Weliswaar heeft de wagen geen sterk opgevoerde motor (het hoge vermogen dankt hij aan de grote cilinderinhoud), maar vering, bediening en ook zitpositie zijn zoals men ze eigenlijk alleen in pur-sang sportwagens tegenkomt — en ook daarin alleen kan accepteren. De TR 6 is een typisch Engelse sportwagen, die als zodanig op vele punten sterk conventioneel aandoet, maar wel een zeer eigen, wat men zou kunnen noemen ruig karakter vertoont.

De motor is dezelfde als die in de kortgeleden besproken 2,5 PI, de betrekkelijk recente Triumph-„saloon” met de carrosserie van de 2000. In de TR 6 levert deze motor echter 165 SAE-pk, tegen 20 pk minder in de 2,5 PI, maar qua constructie zijn er nauwelijks verschillen. De Lucas-inspuiting werkt met een zeer hoge druk, waarmee onze meetapparatuur geen raad weet, zodat de gebruiksmetingen bij constante rijsnelheden dan ook achterwege moesten blijven. Benzine-inspuiting mag dan voordelen bieden als het gaat om zuinigheid, betere trekkracht bij

lage toerentallen en schonere verbranding, de stationair-loop en het starten waren bij deze wagen bepaald geen succes. Bij de 2,5 PI deden zich dezelfde euvels voor, die wij toen nog meenden te kunnen toeschrijven aan een incidentele afwijking, een veronderstelling, die we na onze ervaringen met deze TR 6 moeilijk kunnen handhaven.

Het ons ter beschikking gestelde exemplaar was voorzien van een electrisch bediende overdrive op de drie hoogste versnellingen, hetgeen geen standaarduitrusting is, maar met het oog op de „zeer Engelse” gearing wel als een wenselijke voorziening moet worden beschouwd, waarmee motortoerental en brandstofverbruik kunnen worden gereduceerd.

De linnen kap van de TR 6 sluit vrij goed af. Het windgeruis speelt ook hier bij hoge snelheden een duidelijke, d.w.z. goed hoorbare rol, maar in mindere mate dan bij enkele andere, eveneens snelle cabriolets. Het uitzicht naar achteren is goed, mede dank zij twee kleine zijruitjes aan weerszijden van de achterraut, zodat men ook schuin achterwaarts nog iets kan waarnemen. Maar wel misten we een buitenspiegel, die op een wagen in deze prijsklasse toch wel standaarduitvoering zou mogen zijn.

De kap is zeer gemakkelijk te verwijderen en weer op te zetten. In opgevouwen toestand ligt hij in de ruimte achter de stoelen; een beschermhoesje wordt bij de wagen geleverd, een tonneaucover en een hardtop zijn als extra verkrijgbaar. Handig is, dat de achterraut afzonderlijk uit de kap kan worden „gerist”; men krijgt dan een uitstekende ventilatie, terwijl het windgeruis minder is dan bij volledig weggevouwen kap.

### Motor

Voorin geplaatste, watergekoelde zescilinder-in-lijn met brandstofinspuiting. Zelfde ontwerp als in 2,5 PI, maar met meer vermogen.

Cilinderinhoud 2498 cc, vermogen 165 SAE-pk bij 5500 omw/min, koppel 23,4 mkg bij 3500 omw/min. Specifiek vermogen 66,0 pk/l, wel hoger dan normaal, zeker voor een sportwagenmotor niet extreem hoog. Specifiek gewicht 6,8 kg/pk, bijzonder gunstig.

### Prestaties

Liggen zeer hoog. Topsnelheid 189 km/u, gemeten in de overdrive en bij gesloten kap; in prise directe is top (eveneens bij gesloten kap) 180 km/u. Met open kap ligt de top 9 resp. 6 km/u lager, een gevolg van de dan minder goede stroomlijnform.

Acceleratie vanaf stilstand eveneens bijzonder snel en moeiteloos. Voor bereiken van optimale cijfers moet tot het uiterste in de versnellingen worden doorgetrokken, maar wat eerder opschakelen geeft verhoudingsgewijs weinig tijdverlies. Bij deze acceleratiemetingen vanaf stilstand werd de overdrive niet gebruikt; theoretisch moet men bij gebruikmaking van alle zeven beschikbare versnellingen nog wat sneller uit de voeten kunnen, ook al, omdat het extra schakelen vrijwel geen tijdverlies oplevert,

want het manipuleren met de overdrive gaat zeer snel.

Motor heeft een zeer soepel karakter en levert ook bij lage toerentallen een uitstekende trekkracht. Veelzijdig schakelen is dan ook niet vereist, hoewel het wagenkarakter er uiteraard wel om vraagt. Trekkracht in hoogste versnelling zeer goed en zelfs cijfers in de overdrive mogen gezien worden. In stadsverkeer komt vierde versnelling nauwelijks aan bod, hier hebben de tweede en derde versnelling met hun overdrive meer praktische betekenis.

### Brandstofverbruik

Loopt bij hoge snelheden relatief sterk op, bij middelmatige snelheden is verbruik aanmerkelijk lager en zelfs als zuinig te bestempelen. Verbruikscijfers duidelijk gunstiger dan die van 2,5 PI, maar in dit verband mogen natuurlijk de kleinere afmetingen van de TR 6 niet uit het oog worden verloren.

### Transmissie

Volledig gesynchroniseerde vier-versnellingsbak met vloerschakeling. Schakelen werd bij testwagen zeer ongunstig beïnvloed door veel te zwaar werkende koppeling. Aangezien deze laatste bij andere exemplaren veel lichter blijkt te werken, mag hier van een incidentele afwijking worden gesproken.

Mede door deze afwijking verliep het schakelen ook nogal stroef en hakkerig. Bediening overigens zeer direct met een goed onder handbereik staande, kort pookje op hoge console. Synchromeshes werkten, voor zover onder de gegeven omstandigheden te beoordelen, goed.

Overdrive op drie hoogste versnellingen wordt electrisch in- en uitgeschakeld via handeltje aan stuurkolom. Schakelen verloopt bijzonder soepel en bijna schokloos, tenzij gaspedaal wordt losgelaten.

### Besturing

Zeer direct en vrij precies, echter onder bepaalde omstandigheden verre van reactievrij. Nogal sterk onderstuurkarakter, waardoor in bochten zware bediening, evenals bij parkeer-manoevres e.d. Wegcontact blijft onder normale omstandigheden tot bij zeer hoge snelheden goed behouden, maar op minder goede wegen vertoont wagen aan voorzijde dribbelneigingen, die het wegcontact uiteraard niet ten goede komen.

### Koersvastheid op rechte weg

Laat, afgezien van dribbelverschijnselen voor en achter, weinig te wensen over. Zijwind heeft ook bij hoge snelheden hoegenaamd geen invloed, onoffenheden evenmin — zolang althans wegcontact niet wordt verstoord. Dank zij directe besturing zijn koers-