



Ragfijn en puur



De roemruchte Engelse autogeschiedenis roept bij liefhebbers altijd gemengde gevoelens op. Warme nostalgische herinneringen en ergernis over kwaliteit en betrouwbaarheid wisselen elkaar steevast af. Maar moderne restauratietechnieken verhogen tegenwoordig het rijplezier van Britse sportwagens, terwijl ze afrekenen met negatieve vooroordelen.

ZELFS DE KOELSTE kikker in het verkeer zal het moeten toegeven: geen auto klinkt mooier dan een joelende zescilinder Triumph TR6, uitgezonderd misschien een V12 van Ferrari of een Porsche 911. Tegenover geen andere auto leven echter ook zoveel ambivalente sentimenten. Je moet daarvoor een Triumph TR6 in zijn vroege levensjaren hebben meegemaakt: begin jaren '70, toen de British Leyland Motor Corporation nog een van 's werelds grootste autoproducenten was. En een van de slechtste. Tijdens een testrit met de Austin Allegro heb ik het ooit meegemaakt dat spontaan de stuurkolom onder het dashboard vandaan viel en ooit viel klokslag middernacht de elektriciteit uit van een Jaguar E-type V12, midden op Piccadilly Circus. Tijdens een London Motor Show op Earls Court heb ik met een aantal journalisten nog eens geprobeerd om in de stromende regen een Leyland-bus over een kruispunt te duwen, want ook die gaf er de brui aan. Nee, op grond van deze praktijkervaringen loop ik sindsdien niet zo warm voor dat Engelse gedoe. In mijn achterhoofd speelde ook nog die pijnlijke testrit in 1972, toen met 170 km/h op de teller het gaspedaal van een TR6 bleef hangen, die toch al niet zo lekker recht over de snelweg ging. Alleen door omdraaien van de contactsleutel (eng hoor, want er zat een stuurslot aan gekoppeld) kon het apparaat tot bedaren worden gebracht. British Leyland, dat was 'Britse ellende'. Ik stond dus niet te trappelen van ongeduld om een uitnodiging te aanvaarden voor een reportage over een naar verluidt perfect gerestaureerde TR6.

TOEN IN 1968 uit een fusie tussen Triumph Leyland enerzijds en British Motor Holdings (Rover, British Motor Corporation en Jaguar-Daimler) anderzijds het megaconcern British

Leyland ontstond, had Triumph Leyland-topman Donald Stokes eindelijk zijn zin. BLMC was een van 's werelds grootste concerns geworden met Mini's en Jaguars, Leyland trucks en MG sportscars, plus nog een hele reeks andere merken en modellen. Pas na het zetten van zijn handtekening kwamen er lijken uit de kast waartegen geen businessplan leek te zijn opgewassen. Stokes moest Rover en Jaguar uit elkaar houden, Austin/Morris anders positioneren dan Triumph. Zelfs een ogenschijnlijk luxe-probleem (tot British Leyland behoorden de vier sportwagenmerken MG, Austin-Healey, Triumph en Jaguar) brak hem op, want waar verkoop je vier merken – met een dubbel aantal modellen – die elkaar stuk voor stuk overlappen? Stokes was niet kordaat genoeg en liet MG en Triumph voortsukkelen, met een voorkeur voor Triumph, dat hij als baas van Leyland zelf had gekocht en niet in de steek wilde laten. Alleen de grote Austin Healey viel niet meer te handhaven, want die was technisch te ver achterhaald. In 1968 had Triumph trouwens een nieuwe ontwikkeling in de inmiddels fameuze TR-sportwagenlijn gereed: de TR6. Uitgerend deze fraaie roadster zou binnen het zakelijk moeizaam draaiende British Leyland een succesrolletje gaan spelen. Met zijn weluidende zescilinder motor en fris gestileerde koetswerk kon hij op de lucratieve Amerikaanse markt met gemak de eer van de legendarische 'big' Austin Healey hoog houden. Het werd de meest succesvolle versie in de illustere TR-reeks.

NA DE TWEDE WERELDOORLOG stond de naam van MG als producent van populaire sportwagens al als een huis. Dat inspireerde anderen in de Britse auto-industrie tot soortgelijke initiatieven: het ontwikkelen van een betaalbare sportwagen door gebruik te maken van componenten uit normale gezinsauto's.



Tegenover geen andere auto leven zoveel ambivalente sentimenten

Zo kreeg Austin zijn Healey en Healey Sprite, Sunbeam de Alpine en kon ingenieur Harry Webster in 1951 met instemming van Triumph-industrieel Sir John Black aan het TR-project beginnen. Webster kon gebruikmaken van de grote (2,2-liter) viercilinder Triumph Vanguard-motor, plus nog wat andere componenten uit het concernmagazijn. Het eerste prototype voldeed nog niet bijster goed, maar de definitieve productieversie maakte in de nazomer van 1953 als Triumph TR2 roadster direct een goede start. Eerst met snelheidsrecords op de Belgische snelweg bij Oostende en vervolgens met gestaag vollopende orderboeken. De motor was in verband met de internationale raceclassificaties teruggebracht tot 2 liter, maar nog altijd sterk genoeg om de kleinere MG TF te snel af te zijn.

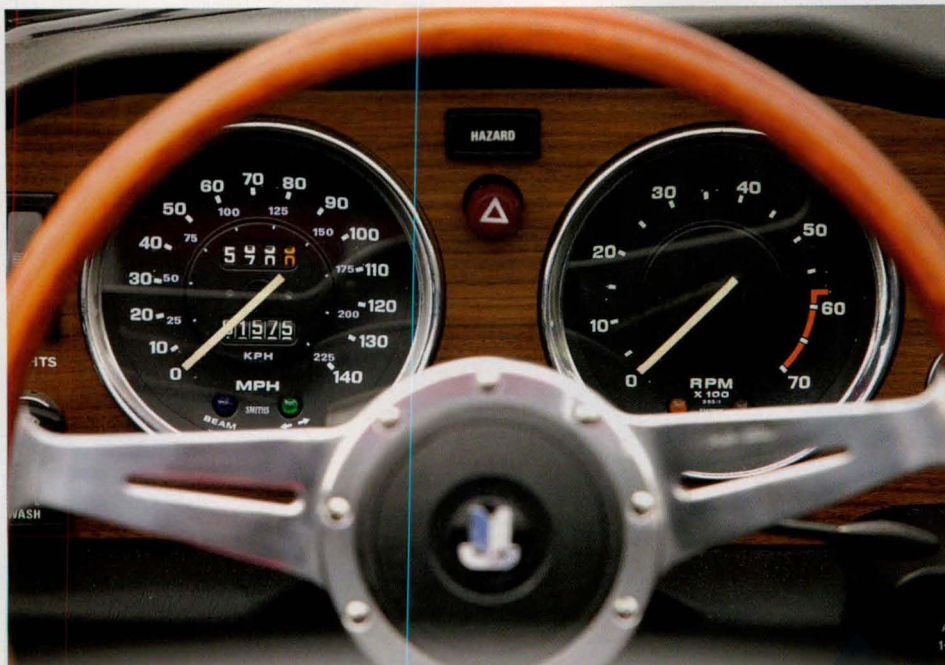
De uiterlijk vrijwel gelijke TR3 was de logische opvolger, maar met de TR4 deed Triumph in 1961 een sterke zet. De Italiaanse stylist Michelotti tekende namelijk een uiterlijk waarin Italiaanse élégance een Britse stoerheid perfect harmonieerden. Via de TR4A met onafhankelijke achterwielopanging (wie had dat nu in Engeland?) en de TR5, waarin een 2,5-liter zescilinder meer souplesse bood, braken de late jaren '60 aan. Triumph leefde in een commerciële overwinningsoes, omdat het kleine Spitfire sportwagentje nog meer succes beleefde dan de vergelijkbare Austin Healey Sprite en MG Midget. Een doorbraak op de Amerikaanse

sportwagenmarkt met de grote TR lag in het verschiët.

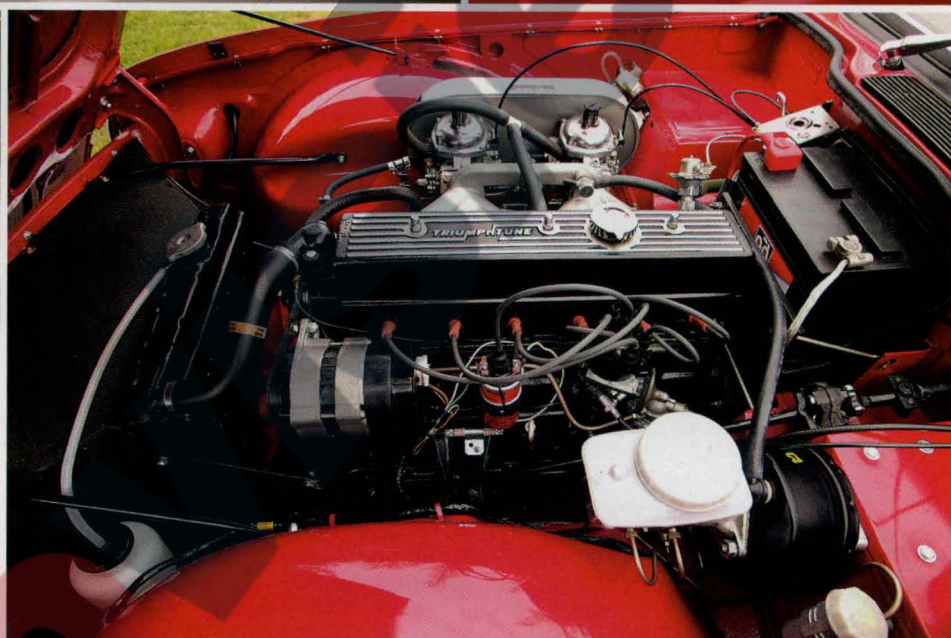
DE VERKOOP VAN de verschillende TR-modellen groeide gestaag, maar bleef niettemin achter bij die van MG. Nog voor het ontstaan van BLMC had Stokes toestemming gegeven het beste uit de TR4A (onafhankelijke achterwielopanging) en TR5 (zespitter) te combineren in een nieuw model: de TR6. Hoewel de Italiaanse TR4-styling nog maar een jaar of zes bestond, achtte Stokes het ook nodig daar iets aan te doen. Michelotti scheen in die tijd vanwege een enorme orderportefeuille weinig tijd voor kleinere projecten te hebben (hij had onder andere net de Daf 44 klaar en de Triumph Stag V8 stond al op de tekenafel). Triumph ging toen te rade bij het Duitse Karmann, in die tijd bekend om zijn Karmann-Ghia modellen voor Volkswagen. Het lijkt een vreemde combinatie, maar de Duitsers hebben met relatief weinig ingrepen van de Italiaans gelijnde TR4/5 een heel andere en zeker niet onaantrekkelijke nieuwe auto gemaakt. De carrosserie zelf bleef vrijwel hetzelfde, maar de voor- en achterkant kregen een breder aanzien, dat eerder trendsettend was dan een gedachte achteraf. Met nieuwe kleuren en een reeks detailwijzigingen schoot Triumph met de TR6 direct na de introductie (januari 1969) midden in de roos. In zeven jaar tijd (tot 1976) zijn er immers 94.619 van verkocht, dus zou je verwachten dat een

TR6 gemakkelijk te vinden is. Nee dus, want ze zijn vrijwel allemaal (86.249 stuks) in Amerika verkocht, met een relatief tamme 104 pk carburateurmotor. De charme van de TR6 won het daar overduidelijk van de niet bijster goede kwaliteit, wat overigens de hele auto-industrie van de jaren '70 kenmerkte. Slechts 8370 exemplaren van de TR6, uitgerust met de 150 pk injectiemotor, vonden hun weg naar Europese klanten.

EEN TR6 IN DE AANBIEDING is geen zeldzaamheid. Op internet, in de klassieke auto-bladen, je kunt ze niet missen. Het gaat in de meeste gevallen om uit Amerika geherimporteerde exemplaren. Daar zijn ze nog in relatief grote aantallen te vinden en is de conditie vanwege het droge klimaat in sommige staten vaak redelijk, maar niet perfect, wat na meer dan dertig jaar gebruik ook nauwelijks te verwachten valt. Dus wacht een begerige TR6-koper doorgaans een min of meer ingrijpende restauratie. Kenners weten het inmiddels: een TR6 heeft met alleen een cosmetische restauratie (een spuitklus en een nieuwe bekleding) geen veelbelovende toekomst, behalve wanneer je er alleen naar wilt kijken. Want het gaat om een van oorsprong pure rijmachine, die ook in deze eeuw uitnodigt tot sportief automobilisme. De vraag naar ingrijpende restauraties neemt daarom toe en gespecialiseerde bedrijven spelen daarop in met een projectmatige aanpak, die



Geheel boven: Het kleine houten/aluminium stuurwiel is van Moto Lita en steekt uit een houten dashboard. Hierboven: De Triumph TR6 kreeg de onafhankelijke achterwielloophang van de TR4A en de 2,5-liter zescilinder van de TR5 (rechts). Een zeer succesvolle combinatie.





De TR6 stuurt ragfijn en lijkt zelfs comfortabeler dan het origineel

meer wegheeft van een complete herbouw. De hele TR6 wordt in onderdelen uit elkaar gehaald, gerepareerd en gereviseerd en indien nodig zelfs gemodificeerd. Niet te veel, om de originaliteit geen geweld aan te doen, maar wel zodanig dat een TR6 een lang en betrouwbaar tweede leven is beschoren.

EN ZO'N TR6 STAAT KLAAR voor een ritje in Heerenveen, bij restaurateur Piet Mozes. „Wat wil je? Eerst een stukje rijden en dan praten, of omgekeerd?“, is zijn uitnodigende vraag. We praten nog wat over de alsmat stijgende en dus voor autorestauraties zwaar wegende loonkosten, maar al gauw zit ik achter het houten dashboard (een echte plank, geen driedimensionaal sculptuur) en het kleine houten/aluminium Moto Lita-stuurwiel. Zo'n Moto Lita is wel erg stereotype voor gerestaureerde Engelse sportwagens, maar het alternatief is handhaving van het nietszeggende, uit de jaren '70 stammende, matzwarte stuurwiel. Hetzelfde geldt voor de bekleding. Echt leer zag je zelden in toenmalige TR's, meestal zat je op het goedkoop uitziende en stinkende BLMC 'ambla' kunstleer of nylonachtige bekledingsstof. Het cockpitje is smaller dan verwacht, maar de benen hebben alle ruimte. Knap, want een TR6 is nog geen 4 meter lang, op een wielbasis van 224 cm.

EVEN CHOKEN en de motor slaat aan. De zes cilinders ademen door twee Stromberg-carburateurs; het is dus een Amerikaans versie. Wie wil trouwens zo'n Europese TR-injectiemotor? Die bracht, afgezien van extra vermogen (125 of 150 in plaats van 104 pk), doorgaans alleen maar storingen. Misschien dat de carburateurversie

ook bij warme motor stationair niet helemaal gladjes draait, maar het geluid is er niet minder om. Staat de 'big' Austin Healey bekend om zijn diep grommende, zware drieliter zespitter, de Triumph 2.5 klinkt veel vrolijker en melodieuzer. De behoorlijk lange zuigerslag verschaft deze machine (geprepareerd op ongeveer 110 tot 125 pk) overigens een opmerkelijke souplesse. Met vier handgeschakelde versnellingen en een elektrische *overdrive* op III en IV beschik je overigens – heel modern – over zes overbrengingsverhoudingen.

TRIUMPHS STONDEN in de jaren '50 al bekend om hun ragfijne besturing; een tandheugel stuurhuis en een fraaie ophangingsgeometrie deden het werk. Wist u overigens dat tot in de jaren '60 de fusees van de Triumph Herald bijna universeel toepassing vonden op allerlei Britse rensport- en formuleauto's? De onafhankelijke achterwielophanging van de TR voelt in dit geval comfortabel, voor mij zelfs een tikje te zacht aan. Het totaal ontbreken van rammels en andere mechanische ongerechtigheden is opvallend. Mijn vooroordeel naar aanleiding van vervelende ervaringen uit de oertijd van de TR6 zijn geheel verdwenen. Maar hoe speelde Piet Mozes dat klaar? Afgezien van het in alle details zichtbare vakmanschap (goed passende carrosseriedelen, strak spuitwerk en een mooie afwerking van interieur en motorruimte) schuilt zijn geheim in enkele subtiele, maar erg effectieve modificaties. „Het achterste subframe, waaraan de wielophanging en het differentieelhuis zijn bevestigd, wil wel eens scheuren“, legt Piet uit. „Dat hebben we versterkt. Verder zitten er in plaats van die ouderwetse armdempers nu rondom telescopschokdem-

pers, die achter in de schroefveren zijn gemonteerd. En de ophanging is ongeveer 3,5 centimeter lager gesteld.”

HET EFFECT IS zoals al beschreven: de TR6 stuurt ragfijn en lijkt zelfs comfortabeler dan het origineel, zonder dat de puurheid van het concept geweld is aangedaan. Een klassiek hebbeding dus, zo'n TR6. Maar wat kost dat dan? „Niet goedkoop“, zegt Piet Mozes, die eerder al over de stijgende uurtarieven sprak. Hij is niet eens de duurste, maar laat met de grootste voorzichtigheid een bedrag van ongeveer 50.000 euro over zijn tong rollen. Exclusief de aanschaf van een zogenaamde donorauto, die wel in redelijke staat moet zijn. Dat is nogal wat meer dan een gemiddeld goede TR6, waarvoor prijzen van 15.000 tot 20.000 euro worden gevraagd. Maar wie zoals Piet Mozes één jaar garantie geeft op de techniek en acht (!) jaar op de carrosserie, is er zeker van dat hij een top-product levert. ●

Specificaties

Triumph TR6

Motor zescilinder lijnmotor met stoterstangen en kopkleppen, boring x slag 74,7 x 95,0 mm, inhoud 2498 cm³, twee Stromberg-carburateurs (USA) of Lucas indirecte benzine-injectie (EU), max. vermogen 125 pk bij 5000 min⁻¹ (EU).

Transmissie enkelvoudige droge plaatkoppeling en gesynchroniseerde vierversnellingsbak met overdrive op III en IV, achterwiel-aandrijving.

Onderstel separaat chassis met kruisversteviging, onafhankelijke ophanging voor met dubbele triangels en schroefveren, onafhankelijke ophanging achter met enkele driehoeksarm, schroefveren en dubbele aandrijfkoppelingen, tandheugel stuurhuis, schijfremmen voor, trommelremmen achter, velgmaat 5.5J-15, bandmaat 165 HR-15.

Maten en gewicht l x b x h 394,0 x 127,0 x 147,0 cm, wielbasis 224,0 cm, spoorbreedte v/a 127,5/126,5 cm, gewicht 1100 kg.

Prestaties (fabr.) topsnelheid 187 km/h, acceleratie 0-100 km/h 9,5 s.

Restaurateur Piet Mozes, Heerenveen (tel. 0513-653997, info@pietmozes.com).