

TRIUMPH TR6 PI

Živel bo pod imenom viharnik

Ante Mahkota

Francoz je bil, ki je takole govoril: »Res, ko kupiš angleški športni avto, dobiš zraven še rokavice iz jelenove kože in raven pipo — zastoj pa so tudi trde vzmeti, surov motor in neznošen preprih.« To je seveda opravljanje, saj Francozi najmanj od Devise Orleanske naprej ne marajo Angležev.

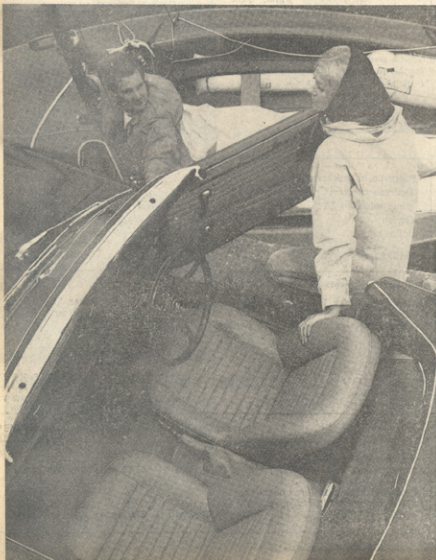
Pa smo se jim vseeno dali zapeljati in za naslovno sliko o vožnjah dveh letonjih angleških devičnikov (se reče avto-

mobilskih premij) izbrali prav novi triumph TR 6. Najbolj možat angleški avto. Sam preskuševalec vodilne angleške avtomobilistične revije »Autocar« ga je takole opisal: »Triumph TR 6 je avto, ki kar kliče po krepkih mišicah, drznih odločitvah in včasih celo po grobem ravnanju. Nobenega dvoma ni, da je to zadnji, pravi športni avto z odlikami in slabostmi vozil iz viharnih časov avtomobilizma.«

Tudi suh; morajo biti močakarji, ki si ku-



Na dirkališču Silverstone so nam iz slamanatih hal nastavili preskusno progo, da bi ugotovili, kako uboga avto, ko je treba bliskovito prehiteti, nevarno zavijati, Triumph TR 6 je opravičil ceno: 1.300 funtov.



pijo »TR 6«! Zakaj, ko sem se na dirkališču Silverstone »spiznila« v kabino novince »letonj« pomlad — predstavili so ga na salonu v Bruslju — je bilo za noge komaj prostora med pokrovom blatnika in širokim obiljšem menjalnika, ki seže daleč nazaj med prednje sedeže. Kolena so stisnjena, kot bi sedel v dirkalnem avtomobilu, in pedala so tako zelo skupaj, da se nogi pririvata. Pri tem pa je avto na zunanji širši kot poldrugi meter in dolg skoraj štiri — pa le dvosedelnik. In se zdi, da je prav zaradi poudarjene viharniške sportnosti notranjost utešnjena, pa bi tega po zunanjih merah sploh ne bilo treba.

Američani prepovedali »PI«

Premiero novega triumpha 6 so napovedali za letošnji januar — gre le za spremembo notranjosti prejšnjega »TR 5«, ki je bil preveč podoben staremu »TR 4«, da bi navdušili ameriške kupce, ki jih ne prevzame le z lesom obložena armaturna plošča, ampak hočejo tudi s ploščevino dokazati, da so »angleški« športniki. Zato je Triumph naročil italijanskemu oblikovalcu Ghii in nemški karoserijski delavnici Karmanu, ki dela po Italijanovih načrtih, naj na hitro preobledeta podvozje in motor prejšnjega »TR 5«. In je Italijan na hitro obliki evinčnike. Nemci pa bliskovito pripravili nove modele za preše, da je Triumph že na salon v Bruslju pripeljal novince nekoliko bolj ovalnih oblik, kot so njegovi predniki. Novo podobo poudarjajo še motno črna maska hladilnika in črna »sdek«.

Pod ploščevino ni sprememb. Sestavljeni 2,5-litrski motor zmore 142 KM, zato



mu pomaga naprava za ubrizgavanje goriva Lucas. Se pa z oznako PI, kar pomeni ubrizgavanje goriva, postavljajo le triumphi, ki so izdelani za evropsko tržišče. V ZDA, kamor so arto pravzaprav namenili, ubrizgavanje ne sme, saj so izpušni plini preveč strupeni in ima ameriška različica »TR 6« dvojni upljalnik in zato šestnajst konjev manj. Podvozje je enako kot pri »TR 4«: posamične obese in vijačne vzmeti.

Ko sem torej sedel za desni volan z jeklenimi prečkami in so se noge navadile ožin med pedali ter otipal, kako je napeta plastena streha, sem poskušal vžgati motor, ne da bi potegnili čok. Zaganjaš se in zavrel motor pa ni prijel. To jutro sem bil prvi, ki si je izbral voziti »TR 6«, pa je bil kazalec na termometru na ničli in sem prebral prozorno nalepko na vetrovi šipi, ki v treh jezikih natančno razlaga, kako je ravnati s hladnim motorjem. Z obogateno mešanico motor nemudoma vžge in tudi hladen prav nič ne uka. Kot se šestvaljniku spodobi.

V drugi do 100 km na uro

Ko sem vozil prvi krog, sem ogrel motor in se privajal izredno direktnemu volanu. Bilo je tudi časa dovolj za ogled armaturne plošče in ročice, pa za uglasitev radia, ki je nameščen v konzoli med armaturo in obližem menjalnika. Uric ne manjka: neposredno pred voznikom sta merilnik hitrosti in vrtljajev, na sredini lesene plošče pa termometer, ampermeter, kazalec goriva in merilnik za pritisk olja. Crni instrumenti se lepo berejo, ročice in gumbi so zelo pri roki.

Nad radiom so gumbi, ki ravnajo zračenje, dvostopenjski ventilator, kurjavo, čok in kjučevnica za vžig. Pri strani konzole je ročica za zračenje, na levi volana je stikalo za zasenčene in nezasenčene žaromete, na desni pa ročica utripalk in z ena, ki ravna overdrive. Na desni merilnika vrtljajev sta na armaturni plošči še stikali

za brisalnice, ki imata dve hitrosti in stikalo za luč.

Se preden sem spet zavil mimo tribun so izmicali na uricah, ki pripovedujejo, kako se počuti motor, zleži v zlato sredino. Takrat me je kot vihar prehitel odprti, staroverski morgana plus 8 in me spodbodel, da pritisnem pedal za plin. Kratka prestavna ročica je sicer trdo, pa odlično in natančno skočila v drugo prestavo in pedala za plin sem pritisnil do konca. Arto je zbežal. Se preden je bila na vrsti tretja, je kazalec vrtljajev skočil v rdečo polje, ki se — presentljivo — začne že pri 5000, 6000 vrtljajev spremilja močna vibracija v menjalniku in tudi ventili ne ubogajo več odmične gredi, da moč naglo upada. Poslej sem prestavljal približno pri 5500 vrtljajih: pospeškom 2,5-litrskega motorja ni kaj očitati.

Zal je Silverstone tako zavito dirkališče in promet na testnem dnevu tako post, da v krogih ni dovoljeno usvajanje za meritve pospekov. Treba je zaviti na bližnjico, ki počez preseka dirkališče in tam je označena četrtinka milje, kjer je močga približna meritev pospekov — bolj zato, da voznik verjame tovarniškimi podatkom. Kljub velikim 15-colskim kolesom (tako velike ima na primer broč Vespa) triumph izjemno potegne. Od 0 do 95 km na uro (50 milj) v osmih sekundah. To je bolje, kot zmore MGC, nič slabše od Lotusovega člana in med vsemi športnimi avti tistega dneva londonskega salona sta za las bolje (manj kot za sekundo) pospešila le precej dražja morgana 8 in znani jaguar tip E.

Overdrive je prijeten

Petnajst kilometrov vožnje je bilo pre malo, da bi se avtomobila dovolj navadili in na kratkih, ravnih odstavkih dosegel največjo hitrost, ki jo tovarna obeta pri 192 km na uro (Takat se motor vrta s 5600 vrtljaji v minuti). Najviše sem si upal v overdrive s tretjo prestavo, do približno 170 km na uro.

Konstruktorjem triumpha se je očitno zdelo, da je pravi moški močan predvsem z levo nogo in je pedal sklopke tako trd, kot ga še nisem čutil pri nobenem avtomobilu doslej. Angleški preskuševalci so celo izmerili, da je treba pritisniti nanj s silo 30 kg, kar je pol več, kot se jim še zdi dopustno.

Zato je overdrive, ki ga velja izkoristiti predvsem v drugi in tretji prestavi, vreden zlata, saj je prijetno prestavljati brez ročice na menjalniku, kar s kratko palčko na desni volana, ki sproži dodatni reductor in poveča prestavno razmerje tako, da je z overdriveom druga prestava »hitrejša« 20 km na uro, tretja kar 43 (vse je računano pri najvišjih dopustnih vrtljajih 5500). Četrta pa je z overdriveom počasnejša za približno deset kilometrov in je posvečena dolгим potovanjem po avtomobilskih cestah.

Pri vsej tej množici prestav pa je paradoksnu prav to, da so potrebne le, če hoče voznik izkoristiti prav vse, kar motor zmore, Lenobnejši jih skoraj ne potrebuje, saj je motor zaradi šestih valjev tako prožen, da je mogče brez cukanja pospešiti celo od 30 km na uro do čepav je menjalnik v najvišji prestavi. Lahko bi dejali v sedmi prestavi: v četrti, z overdriveom.

Zahteva po močnih mišicah je izpolnjena tudi na volanu in pri zavorah. Kljub servo napravi je namreč zavorni pedal trd, kot bi serva ne bilo in volan je zaradi neposrednosti teko obračati, ko arto parkirate.

Se pa da zavijati tudi z ostrim dodajanjem plina. Na nekoliko peščenem, razpokanem betonu, kjer so iz slamatih bal sestavili zavito progno s slalomom, obratom za 180 stopinj in oviro v obliki dolgega V S (kjer se ugotavlja, kako je mogče voditi arto pri bliskovitem prehitvanju) sem šele spoznal, zakaj si ljudje sploh kupujejo robustne »sportnike«. Zaradi trdih vzmeti, bliskovitega volana in izredne moči na zadnjih kolesih je namreč viganje užitek, kot bi smučal po desetih centimetrih prišča na staptani prog. Ko se zapržiš med ovire in z neverjetno lahkoto vodiš avtomobil, je pomembno dodajanje volana, odpuščeno je trdim pedalom. Posabljena je tudi plastena streha, ki pri hitrosti nad 120 km na uro tako šumi, da oglušči celo Wilsona Picketa iz radijskega zvočnika.

Kaj bi tisto! »Pravi mošk« se tudi pozimi vozi z odprto streho. Kje ste, Petri Kiepol?

V orehovo korenino obložena armaturna plošča in motno črni merilniki. Na desni volana kar dve ročici: za utripalke in za overdrive.

