

Geschichte, Typenkunde und Kaufberatung

British Leyland Triumph TR 6PI und TR 6 (Vergaser)

Die Karmann Autos

Von Bruno Dwinger, Hemdingen

Die Geschichte von Standard-Triumph, die für uns (als TR-Register Deutschland) mit dem TR2 im Jahre 1953 in Coventry begann, habe ich in der „Kaufberatung für den TR2 bis TR3B“ sowie in der „Kaufberatung für die TR4 bis TR250“ beschrieben.

Die Geschichte des TR6 ist deren Fortsetzung. Schon bei der Verwendung der 6-Zylindermotoren die in den TR5PI und TR250 auf den Markt kamen, war man sich bei Triumph klar darüber, dass es an der Zeit war, eine „Neugestaltung“ der Karosserie vorzunehmen. Für eine völlige Neuentwicklung waren, wie zuvor, nicht genügend Mittel vorhanden. Man hielt also an der Grundform der Innenkarosserie fest, um ein Fahrzeug zu entwickeln, das äußerlich als Neuentwicklung wahrgenommen werden konnte. Der neue TR6 sollte im Modelljahr 1969 eingeführt werden.

Da der Vertragsdesigner Giovanni Michelotti keine Zeit für einen Neuentwurf hatte, weil er mit der Gestaltung anderer TRIUMPH-Modelle ausgelastet war, suchte man in Europa einen anderen Partner für das Vorhaben und fand in Deutschland die Firma Karmann. Im September 1967 wurde das Tonmodell des neuen TR6 vorgestellt und von Standard-Triumph akzeptiert. Man kam überein, dass Karmann auch die Presswerkzeuge für die neue Karosserie liefern sollte.

Obwohl auf den ersten Blick nur die Front- und Heckpartie verändert wurden, zeigte sich der TR6 optisch als sehr eigenständig und unterschied sich damit deutlich von seinen Vorgängern. Karmann konnte auch die vorgesehenen Fristen einhalten und erfüllte den Auftrag nicht nur innerhalb eines Jahres, sondern lieferte dazu auch die erforderlichen Pressmaschinen für die neuen Blechteile.

Die Karosserie wurde anschließend in Speke (in der Nähe von Liverpool) produziert und die Endmontage übernahm das Werk in Canley. Die Fahrgestelle und die Motoren wurden vom TR5PI bzw. TR250 übernommen. Die Leistung der Maschinen unterschied sich jedoch erheblich. Das Werk verwendete die Bezeichnungen TR6 für das Vergasermotormodell und TR6PI für die Fahrzeuge mit der mechanischen Lucas Einspritzanlage.

In den USA, dem Hauptmarkt für die Vergasermotormodelle wurden die Abgasbestimmungen ständig verschärft (Federal auto emission rules). Trotzdem blieb der Vergasermotor im gesamten Verlauf seiner Herstellung in Ausführung und Leistung nahezu unverändert. Ab 1976 wurden die Vergasermotormodelle auch nach Deutschland geliefert.

Im Januar des Jahres 1969 wurden der TR6Pi und der TR6 (Carb.) der Öffentlichkeit vorgestellt. Er sollte der letzte TR mit separatem Chassis sein und er stellte unter den TRIUMPH-Sportwagen einige Rekorde auf. Er wurde, mit 8 Jahren Bauzeit, am längsten gebaut. Die Gesamtproduktion von insgesamt 91.850 Stück war vorher von keinem anderen TRIUMPH Model erreicht worden. In die USA wurden von den Vergasermotormodellen fast 78.000 Einheiten verkauft. Im gesamten übrigen Markt wurden knapp 14.000 Einheiten abgesetzt.

Die erste verzeichnete Fahrgestell-Nummer der Einspritzer war die CP 25003, für die 01 + 02 konnte bisher keine Bestätigung in den Werksunterlagen gefunden werden. Die Vergasermodelle begannen mit der CC 25001. Eine Übersicht über die Fahrgestellnummern bezogen auf die Baujahre folgen.

Alle TR6 wurden zur Verbesserung des Fahr- und Lenkverhaltens mit einem Querstabilisator vorn ausgestattet. Mit dem Modelljahr 1970 erhielten die TR6 bessere 5,5 Zoll-Felgen, auf denen Reifen der Größe 165 – 15 für den europäischen Markt und 185 – 15 für den US-Markt aufgezogen wurden, wahlweise auf Stahl- oder Speichenrädern. Ab Mitte 1971 gab es eine weitere Veränderung. Man baute ein verstärktes Getriebe ein, dass auch im STAG und der 2500 Limousine eingesetzt wurde. Ende 1972 erhielten die Fahrzeuge unter der Stoßstange einen neuen Frontspoiler. Außerdem wurde ab diesem Zeitpunkt der kleinere und leichtere J-Overdrive eingebaut. Ebenfalls geändert wurde die Aufhängung der Maschine am Rahmen. Der Grund für diese Änderung war die Reduzierung eines lauten Geräusches des 150 BPS (Brakehorsepower=143 DIN-PS) – Einspritz-Motors. Auch die in Deutschland zu jener Zeit schärfer werdenden Abgasvorschriften mögen die TR-Techniker bewogen haben, den TR6PI zu „entschärfen“. Erreicht wurde dieses Ziel durch eine, dem Vergasermodell nachempfundene „zähmere“ Nockenwelle. Nachteilig war dabei die Änderung der Ansaugstutzen mit ihrem Gestängeverbund. Häufig sind diese Gestänge und Hebelchen heute ausgeschlagen und deshalb eine genaue Synchronisierung aller 6 Zylinder unmöglich. Abhilfe schafft dann nur eine Umrüstung auf das PI-Gestänge des 143 DIN-PS Modells.

Ab Ende 1974 wurden die US-Modelle mit großen schwarzen Stoßfängerhörnern ausgeliefert (ab CF 35001). Der Grund waren USA-Vorgaben zur allgemeinen Stoßfängerhöhe und Aufprall-Energie-Aufnahme. (5 mph regulation)

Im Werk liefen schon ab 1971 Entwicklungen für ein Nachfolgemodell (Bullet und Lynx-Modelle). Nach den Änderungen von 1973 wollte man keine weiteren Modifikationen mehr vornehmen. Aber es kam anders: nachdem der TR7 schon am Markt eingeführt war, wurde der TR6 noch fast zwei Jahre weiter gebaut.

Der letzte TR6PI (CR 6701) lief im Januar 1975 vom Band. Der letzte TR6 (US-Vergaser) (CF58328) sogar erst im Juli 1976. Die letzten TR6 – 146 Stück – wurden in den USA erst 1977 verkauft.

Dies war gleichzeitig auch das Karriere-Ende der TR's mit separatem Fahrgestell. Nach 24 Jahren und ca. 255.000 produzierten Einheiten.

Vom TR6 wurden zwischen 1968 und 1976 insgesamt ca. 91.850 Fahrzeuge als gefertigt verzeichnet.

Typ	Stück	Baujahr	Fahrgestell- Nr. (von – bis)
TR 6 US-Vers.		1968 - 1969	CC 25003L - CC 32142L *)
TR 6 US-Vers.		1970 - 1971	CC 50001L - CC 67893L
TR 6 US-Vers.		1972	CC 75001L - CC 85737U
TR 6 US-Vers.		1973 - 1975	CF 1U - CF 39991U
TR 6 US-Vers.		1976	CF 50001U- CF 58328U
TR 6 PI		1968 - 1969	CP 25159 - CP 26998

TR 6 PI	1970 - 1971	CP 50465 - CP 54572
TR 6 PI	1972	CP 75001 - CP 77718
TR 6 PI	1973	CR 169 - CR 2911
TR 6 PI	1974 - 1975	CR 5613 - CR 6701

*) die Fahrgestell-Nummern 25001 und 02 sind in den Unterlagen nicht verzeichnet. Diese Angaben wurden dem Buch „Original TR4-6“ von Bill Piggott entnommen. ISBN 1-901432-04-1

In Belgien wurden TR6PI aus C.K.D.-Bausätzen hergestellt. C.K.D. steht für „Completely Knocked Down“, also in Einzelteile zerlegt, die am Bestimmungsort wieder zusammengebaut wurden. Der Grund dafür waren Zollvergünstigungen. Diese Wagen hatten bei der Fahrgestell-Nummer ein „I“ voran- sowie ein „P“ – für linksgelenkt – nachgestellt. Aus dieser Kombination ergab sich z.B. „ICP500-LP“. Folgende Fahrgestellnummern wurden als CKD-Kits nach Belgien geliefert:

CP 25004 – 25145 – Baujahr 1968
 CP 50002 – 50436 – Baujahr 1969
 CP 54573 – 54584 – Baujahr 1971
 CR 1 - 168 - Baujahr 1972
 CR 5001 - 5048 – Baujahr 1973.

Diese Zahlenangaben erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Sie beziehen sich auf die im genannten Jahr produzierten, aber nicht unbedingt auch ausgelieferten Fahrzeuge. Bei TRIUMPH wurden teilweise große Nummern Serien übersprungen.

So 1973 Ende CF 11572, Anfang neuer Serie CF 12501U. Dann 1974 Ende Serie CF 25777U, Anfang neuer Serie CF 27002U. 1975 Ende Serie CF 31416U, neue Serie CF 35002U, letztes Model Nr. CF 39991U. 1976 neue Serie CF 50001U bis CF 58328U, dem letzten gebauten TR6.

Auch wurden Fahrzeuge für Versuche aus der laufenden Produktion genommen und mit internen Nummern versehen.

Technische Daten TR6 Vergaser-Version:

Motor:

Block und Zylinderkopf aus Gusseisen, Bauart: 6 Zylinder in Reihe mit trockenen Laufbuchsen, Wasserkühlung,

Bohrung: 95 mm, Hub 74,7 mm,

Hubraum: 2.498 ccm,

Kurbelwelle mit 4 Hauptlagern,

Zylinderkopf mit zwei Ventilen je Zylinder, OHV Betrieb,

Verdichtung: 9,5 : 1 (7,75 : 1 Bj. 1972/1973 und nach 1973: 7,5 : 1 in den USA).

Vergaser: zwei Zenith-Stromberg 175 CD2, 104 PS bei 4.500 U/min. Von 1968 bis 1971 dann 106 PS (SAE-PS) bei 4.900 U/min. Gebaut bis 1976.

Maximales Drehmoment: 143 Nm bei 3.000 U/min. dann – 1972 – 1976 – 133 Nm bei 3.000 U/min.

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung mit hydraulischer Betätigung.

Getriebeübersetzungen:

Wahlweise Overdrive 0,82:1.

4. Gang 1,00

3. Gang 1,33
2. Gang 2,01
1. Gang 3,14
Rückwärtsgang: 3,22:1
Achsantrieb: 3,7:1 USA und TR6PI 3,45:1

Ab Mitte 1971 wurde ein verstärktes Getriebe eingebaut. Die Getriebeübersetzungen änderten sich wie folgt:

4. Gang 1,00
3. Gang 1,39
2. Gang 2,10
1. Gang 2,99
Rückwärtsgang: 3,77

Die verstärkten Bauteile wurden baugleich in dem STAG-Getriebe und dem 2500 Limousinengetriebe ab Getriebe Nr. CC 89817 (bzw. CP 51163) verwendet.

Ab dem Baujahr 1973 wurde der Overdrive Typ „A“ durch den Typ „J“ ersetzt. Diese technische Änderung verlangte eine Rahmenänderung um das neue Overdrive aufnehmen zu können.

Fahrwerk:

Der Kastenrahmen besteht aus U-Profilen, in der Mitte mit x-förmiger Versteifung. Die Doppelquerlenkeraufhängung vorne ist unabhängig, von ungleicher Länge, mit Schraubfedern, einem Querstabilisator und Teleskopstoßdämpfern. Die Lenkung erfolgt über eine Zahnstange.

Die Radaufhängung hinten ist unabhängig mit Längslenkern, Schräglenkern aus Aluminium, Schraubenfedern und Hebelstoßdämpfern konstruiert.

Sowohl der Rahmen, als auch die Basis-Bremsanlage wurde von den Vorgängermodellen TR4A, TR5 bzw. TR250 übernommen. Zur Verstärkung der Pedalkräfte erhielt die Bremsanlage durch einen Bremsservo. Das System wurde jetzt als 2-Kreis-Bremsanlage ausgelegt, was der Sicherheit zugute kam. (Tandem-Hauptbremszylinder für unabhängige Vorder- und Hinterrad Bremsen.)

Die Felgen hatten die Abmessung 5,5 x 15 Zoll, und waren mit Reifen der Größe 185 – 15 bestückt.

Maße und Gewichte:

Die Spur beträgt vorn: 127,6 cm und hinten 126,4 cm.
Der Radstand beträgt 224,0 cm.
Die Gesamtlänge beträgt 393,7 cm (für das Baujahr 1973 und 74: 412 cm und für das Baujahr 1975 und 1976: 415,5 cm USA.
Breite: 147 cm
Höhe: 127 cm mit Verdeck, ohne 117 cm
Die Bodenfreiheit beträgt: 15,2 cm
Leergewicht: 1090 kg (für die Baujahre 1975/76: 1106 kg. USA bis zu 1.118 kg)

Technische Daten TR6PI

Alle Fahrzeuge des Typs TR6 sind zwar grundsätzlich technisch baugleich, doch ergeben sich Abweichungen durch die größere Leistung und daraus wiederum notwendige Änderungen.

Die Verdichtung beträgt: 9,5 : 1. Der Motor ist mit einer mechanischen LUCAS Kraftstoffeinspritzung ausgerüstet und leistet 150 BPS. (in Deutschland sind dies 143 DIN-PS) Das maximale Drehmoment beträgt 164 Nm bei 3500 U/min. Zur Erhöhung der Leistung baute man eine schärfere Nockenwelle (280 Grad) ein.

Ab CR1 (Baujahr 1973) wurde die Leistung zurückgenommen und die Nockenwelle den Vergaser-Motoren angepasst. Das maximale Drehmoment verringerte sich auf 143 Nm bei 3500 U/min. Die Leistung wurde mit 123-DIN PS bei 5100 U/min angegeben.

Es wurden mit 5,5 x 15 Zoll Felgen verwendet, die mit Reifen in der Größe 165 – 15 bestückt wurden.

Kaufberatung TR6

Wie schon die Vorgängermodelle wurden auch die Vergaser Versionen der „Karmann“ –Modelle überwiegend in die USA verkauft. Die PI's, die „Einspritzer“, blieben dem europäischen Markt vorbehalten. Sehr viele TR6 wurden und werden weiterhin noch aus den USA nach Europa reimportiert.

Der grundsätzliche 6-Zylindermotor und der Kastenrahmen (mit einigen Einschränkungen, auf die ich noch eingehen werde) sind auch nach Jahrzehnten in der Regel noch recht gut erhalten. Der Schlüssel zur Kaufentscheidung ist in erster Linie der Zustand der Karosserie. Dies ist natürlich immer im Verhältnis zum geforderten Kaufpreis des Fahrzeuges zu sehen. Wenn heute im Jahre 2010 ein TR6 erworben werden soll, kann davon ausgegangen werden, dass dieser Wagen bereits einmal restauriert wurde. Bei genauer Untersuchung könnte sich jedoch herausstellen, dass es empfehlenswert wäre, das Fahrzeug erneut zu restaurieren.

Beim Kauf sollte ein Interessent neben den nachfolgenden Punkten insbesondere auf die Originalität des Fahrzeuges achten. Es versteht sich von selbst, dass diese Kaufberatung bei der Entscheidung nur bedingt hilfreich zur Seite stehen kann. Letztendlich: auswählen und abwägen muss der Käufer selbst.

Karosserie:

Der Zustand einer TR6-Karosserie kann sehr unterschiedlich sein. Von erheblicher Bedeutung ist, ob der Wagen in seinem bisherigen Leben vorwiegend trocken gehalten wurde oder permanent der Feuchtigkeit ausgesetzt war. Eine genaue Prüfung ist daher mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln vorzunehmen. Dazu braucht man: Schraubenzieher, kleinen Hammer, einen Magnet sowie ein Schichtdickenmeßgerät für die Lackschichten (um überspachtelte Roststellen

aufzufinden). Noch besser wäre die Hinzuziehung eines Fachmannes (der auch im TR-Register Deutschland leicht zu finden ist). Dieser könnte einem potenziellen Käufer mehr als hilfreich zur Seite stehen.

Die Karosserien der TR6 Modellreihe sind über alle Baujahre, wenn man einmal von geringen Änderungen der Front- oder Heckbleche absieht, unverändert geblieben.

Es gibt einige typische Schwachstellen, die untersucht werden sollten. Rost bildet sich typisch und langfristig immer dort an der Karosserie, wo sich Schmutz ablagern kann. Dieser Schmutz sorgt für eine Feuchtigkeitsbindung über lange Zeit und damit in der Folge zwangsläufig für Rost, bzw. Durchrostungen. Vornehmlich finden sich solche Stellen um die Scheinwerfer herum. Ebenfalls gerne befallen werden die Kotflügelspitzen, was zu beachten ist. Die vorderen Schottbleche, die einen Hohlraum zwischen innerem und äußerem Kotflügel sowie der A-Säule verschließen, sollten herausgenommen werden, damit man den Hohlraum dahinter inspizieren kann. Neuralgische Stellen sind auch die Bereiche, wo sich der vordere Außenkotflügel mit einem Blech gegen den Innenkotflügel abstützt. Häufig sind hier schon von außen Lackblasen zu sehen, die darauf schließen lassen, dass die Kotflügel von innen her durchgerostet sind.

Die Motorhaube an sich ist, da gut belüftet, nicht sehr rostanfällig. Es ist jedoch darauf zu achten, ob Verformungen, die auf frühere Unfälle schließen lassen würden, vorhanden sind.

Unter der Batterie sind fast immer Durchrostungen zu finden, die in der Regel durch ausgelaufene Batteriesäure verursacht wurden. Erst nach dem kompletten Ausbau der Batterie kann das Ausmaß des Schadens beurteilt werden.

Türen:

Verschlossene Türscharniere kann man leicht erkennen, wenn man die Türen an der hinteren Türkante anhebt. Rost bildet sich auch an den Türen gerne an Stellen, wo Blech gedoppelt wurde und Feuchtigkeit anziehen konnte. Das sind bei den Türen die vorderen und hinteren Kanten, sowie die gesamte Unterkante bis auf ca. 10 cm Höhe. Blasen im Lack sind auch hier ein erster sicherer Hinweis auf Durchrostungen. Einen weiteren Schwachpunkt bei den Türen findet man in Form von Rissen am vorderen und hinteren Fensterschacht. Sind diese Risse vorhanden, kann man davon ausgehen, dass diese sich auch weiter im Blech fortsetzen.

Die Scheiben der Türen sollten rauf- und runter gekurbelt werden, um die Funktion der Fensterhebermechanik zu überprüfen.

Türschweller, A- und B-Säule, Bodenbleche:

Die Schweller werden besonders vorne, unterhalb der A-Säule und am hinteren Ende vom Rost bedroht. Zeigen sich bei der Besichtigung in diesem Bereich Blasen im Lack oder gar Rostlöcher, so ist bei der Prüfung von unten (Hebebühne) der

Innenschweller genauestens mit Schraubenzieher und Hammer abzuklopfen. An der B-Säule greift der Rost auch gerne mal von unten an. Unterhalb der Innenverkleidung (Teppich) ist die Aufnahme der Sicherheitsgurte eingeschweißt. An dieser Stelle lohnt das Bohren mit dem Schraubenzieher. Die Schwachstellen der Bodenbleche sind insbesondere in den Bereichen zu finden, wo das Bodenblech rundherum in den Schweller, bzw. in die Spritzwand übergeht (Schweißnaht). Eine weitere Schwachstelle ist der Bereich unter den Pedalen, weil hier in der Vergangenheit immer mal wieder Feuchtigkeit über den Teppich eingetragen wurde. Es versteht sich von selbst, dass die Teppiche großflächig hochgenommen werden sollten.

Heckbereich:

Besonders rostgefährdete Bereiche beim TR6 sind die Kotflügelkanten senkrecht hinter der Tür. Auch an dieser Stelle liegt das Blech doppelt. Eine Vorsorge, z.B. mit Konservierungswachs, ist äußerst schwierig. Blasen im Lack sind auch hier klare Hinweise auf vorhandenen Rost. Diese entstehen auch gerne an den oberen Kanten, wo der Kotflügel am Tankblech und den Blechen zum Innenraum verschraubt ist. Und zwar sowohl am Kotflügel als auch an den Innenblechen.

Die Schwachstelle beim Kofferraumdeckel liegt am hinteren Ende. An dieser Stelle liegen die Bleche von Ober- und Unterteil doppelt und rosten häufig heftig. Eine Reparatur ist aufwendig und somit teuer. Es gibt Nachbauten und zum Teil auch gute gebrauchte Kofferraumdeckel. Unterhalb der hinteren Stoßstange lohnt ein kontrollierender Blick auf die unteren Ecken der Heckmaske.

Unfallschäden:

Können bisweilen auch an diesen Autos eine unangenehme Sache sein, wenn sie nicht ordentlich beseitigt wurden. Mit etwas Aufwand kann man alte Vorschäden aufspüren. Die äußeren Bleche sind zwar in der Regel instand gesetzt oder gar ausgetauscht, man kann aber sichtbare Spuren an den Innenkotflügeln finden.

Auch die Scharnieraufnahmen der Motorhaube könnten einiges über Vorschäden aussagen. Hier kann man in manchen Fällen Knicke, Wellen und Stauchungen finden. Es lohnt sich ebenfalls, die Rahmenspitzen zu überprüfen. Gestauchte Spitzen weisen bisweilen auf frühere Feindberührungen hin.

Rahmen:

Die TR6 haben, wie zu dieser Zeit üblich, einen Leiterrahmen. Die Grundlage bilden 4 Längsträger, die durch Querträger verbunden sind.

Der Rahmen ist beim TR6 das tragende Herzstück des Fahrzeuges. Bauteile wie die Achsen, einschließlich der Federung, Lenkung, Motor, Getriebe und Differential sind am Rahmen befestigt. In gleicher Weise ist die Karosserie durch Verschraubung mit dem Rahmen fest verbunden. Zu großen Reparaturen oder einer Restauration kann die Karosserie vom Rahmen abgenommen werden.

Eine gründliche Prüfung des Rahmens ist nur auf der Hebebühne möglich. An dieser Stelle ist besondere Vorsicht geboten. Auch wenn der Verkäufer ein einwandfreies Auto verspricht –viele sagen das sogar im guten Glauben und mit reinem Gewissen, weil sie nicht wissen, wie ihr Auto von unten aussieht.

Der Rahmen sollte gründlich von vorne nach hinten untersucht werden. Nicht sehr rostanfällig ist vordere und mittlere Teil des Rahmens. Hier hat sich in der Regel im Laufe der Jahre ein Öl-Schmutz Gemisch abgelagert, das zwar nicht schön aussieht, aber meist zuverlässig vor Rostbefall schützt. Genauer sollte man die Rahmenspitzen anschauen. Sie könnten im Laufe der Jahrzehnte durch Unfälle und unsanfte Bordsteinberührungen gelitten haben. Die Folge wären Knicke und Stauchungen, auf die zu achten ist. Ähnliche Schäden sind oft auch um die Halteböcke für die unteren Dreieckslenker am Rahmen zu finden. Die Halteböcke sind durch die Belastung der Vorderachse riss- und bruchgefährdet. Eine Erneuerung der Halteböcke ist möglich. Wenn dies notwendig werden sollte, ist darauf zu achten, dass bei der Reparatur Verstärkungsbleche quer am Rahmen eingezogen werden. Diese Modifikation war bei späten TR6 serienmäßig.

Die vorderen Böcke sind mit den Aufnahmen für die Zahnstangenlenkung verschweißt und reißen gerne an der Naht. Der Federdom, der sowohl den Stoßdämpfer, als auch den oberen Dreieckslenker aufnimmt, wird durch ein im Winkel von 45 Grad verbautes Vierkantrohr in Längsrichtung nach hinten auf den Rahmen abgestützt. Durch einen Unfall oder frühere unsanfte Bordsteinberührungen könnten diese Vierkantrohre beschädigt sein. Es kann aber auch sein, dass sie so sehr durchrostet sind (das gilt für beide Seiten), dass sie ihre Aufgabe nicht mehr wahrnehmen können. Das Rahmenmittellteil zeigt selten Beschädigungen auf, trotzdem sollte der gesamte Bereich der vier Längsträger auf Rostschäden abgeklopft werden.

Die hintere Hälfte des TR6 Rahmens ist besonders rostanfällig. Zur Aufnahme der Aluschwingen wurden links und rechts Querträger jeweils zwischen den beiden Längsträgern in Überlappung der Blechteile verschweißt. Diese Blechdoppelungen finden sich auch mittig mit je einer Verstärkungsplatte oben und unten wieder. Rost bildet sich an diesen Stellen gerne von innen heraus und ist fühl- und sichtbar. Die Erneuerung bzw. Instandsetzung der Querträger bzw. die Instandsetzung der mittleren Verstärkungsplatten ist aufwendig. Unter Umständen kann der Austausch des Rahmens gegen einen Überholten Tauschrahmen die kostengünstigere Lösung sein.

Die Differentialaufhängung besteht aus zwei Brücken zwischen den Längsträgern. Gehalten wird das Differential durch 4 kräftige Bolzen, die trotzdem schon bei der Konstruktion zu schwach dimensioniert waren. Oft waren sie dem Drehmoment des Motors nicht gewachsen. Mit der Zeit können sie ausgebrochen sein. Das beginnt in der Regel mit dem rechten der vorderen Bolzen und setzt sich dann am linken hinteren Bolzen fort. Für eine sorgfältige Untersuchung benötigt man einen Winkelspiegel mit Verlängerungsgriff (so ein Teil ist manchmal preiswert auf Flohmärkten zu finden) und eine kräftige Taschenlampe. Wie stark eine Beschädigung tatsächlich ist, kann man erst feststellen, wenn das Differential ausgebaut ist. Die Reparatur ist in einer Fachwerkstatt möglich. Eine Verstärkung und eine Drehmomentstütze sollten bei dieser Gelegenheit gleich mit eingeschweißt werden.

Ähnlich wie die vorderen Rahmenspitzen sollten auch die hinteren Rahmenenden auf Beschädigungen durch einen möglichen Aufprall untersucht werden. Gelegentlich findet sich an diesen Stellen auch Rost, wenn der dort angesammelte Schmutz über längere Zeit Wasser binden konnte.

Wie man sieht, habe ich in diesem Kapitel die Untersuchung des Rahmens sehr ausführlich behandelt. Das hat gute Gründe. Um nach dem Kauf nicht unangenehm überrascht zu werden, empfiehlt es sich auf jeden Fall, den Rahmen gründlich in

Augenschein zu nehmen. Die wiederum optimalste Lösung wäre auch in diesem Fall natürlich, einen Fachmann hinzu zu ziehen, den man z.B. im TR-Register finden kann.

Vorderachse und Lenkung:

Steht das Auto auf der Hebebühne, ist die Gelegenheit günstig, auch die Vorderachse gründlich zu untersuchen.

Die Aufhängung der Dreieckslenker oben und unten am Rahmen muss spielfrei sein. Seit über 10 Jahren werden „Super Flex“ Buchsen angeboten und eingebaut. Die immer noch angebotenen Gummibuchsen sind zwar äußerlich „original“ aber leider nicht mehr im Material und somit in der Regel das Geld nicht wert, das man dafür ausgibt. Sie werden schnell brüchig und porös.

Sehr verschleißanfällig sind die Achsschenkel in den Messingschwenklagern, weil an diesen Stellen gerne das Abschmieren vergessen wird. Häufig ist dort auch mit unsachgemäßen Schmiermitteln wie Staufferfett gearbeitet worden. Das wird mit der Zeit hart und damit nicht mehr schmierfähig). Es muss flüssiges Fett oder Getriebeöl verwendet werden, damit der Schmierstoff im Gewinde bleibt.

Ein uraltes und rissiges Abdeckgummi ist regelmäßig ein Signal dafür, dass an dieser Stelle sehr lange nichts gemacht wurde. Die Folge sind ausgeschlagene Gewinde im Messinglager bzw. verrostete und verschlissene Gewinde im Achsschenkelträger.

Auch auf die oberen Kugelhöpfe ist zu achten. Die Dichtmanschetten sind brüchig, weil sie zu alt sind oder defekt, weil der TÜV an dieser Stelle gerne mal brachial den Hebel ansetzt um das Spiel zu prüfen. Die Folge: das Fett quillt aus, Wasser dringt stattdessen ein und der Rost verschleißt die Lagerpfannen.

Die Zahnstangenlenkung ist dem TR gut angepasst, neigt aber zu Spielbildung im Lenkgehäuse. Die Befestigung auf den Rahmenspitzen führt zu schwammigem Lenkverhalten, wenn dort noch die alten Gummibuchsen verbaut sind. Auch an dieser Stelle empfiehlt es sich, „Flexbuchsen“ oder Alu-Halter einzubauen, die im Fachhandel angeboten werden.

Motor und Getriebe:

Hier sollte sehr aufmerksam überprüft werden. Ein Motor, der sich nach der Anschaffung als defekt erweist, verschlingt in aller Regel größere Beträge. Deswegen ist zu raten, sorgfältig zu kontrollieren und möglichst einen Fachmann hinzuzuziehen.

Das normale, kernige Motorengeräusch eines TR6-Motors kann auch ein Laie gut beurteilen. Nebengeräusche aber fallen auf. Unregelmäßige Klopf- oder Rasselgeräusche sind immer ernst zu nehmen.

Die Anbauteile, wie Wasserpumpe, Benzinpumpe, Ölfilter und Vergaser sind auf Dichtheit zu prüfen. Austretende Betriebsflüssigkeiten, also Öl, Wasser oder Benzin sind stets zu bemängeln. Einzige Ausnahme ist die hintere Motorgehäusedichtung, wenn die Maschine nicht nachträglich mit einem Umrüst-Dichtring ausgerüstet wurde. Diese kleine Öleckage muss in Kauf genommen werden. Bei der Motorprüfung sind die „inneren Werte“ wichtiger, als die äußere Kosmetik eines frisch gewaschenen Motorblockes. Eine Kompressionsprüfung am warmen Motor gibt schon einige Hinweise. Alle 6 Zylinder sollten die 10 bar Markierung erreichen. Auffällige Abweichungen geben Anlass zur Sorge. Eine wirkliche verlässliche Aussage, kann nur die Druckverlust-Prüfung erbringen. Dabei wird Druckluft über die Kerzenlochbohrung in den Zylinder, mit auf dem oberen Totpunkt stehenden Kolben, eingeblasen. Die Verlustanzeige des Prüfgerätes gibt Auskunft über den Zustand dieses Zylinders.

Austretende Luft am Öl-Einfüllstutzen zeigt an, dass die Kolbenringe nicht mehr die Besten sind. Am Vergaser kann man erkennen, ob das Einlassventil noch dicht ist, Luft im Auspuff wäre ein Indiz für ein eher schlecht schließendes Auslassventil.

(Vorausgesetzt, der Auspuff selbst ist dicht) Dieser Test ist auch in der Lage, den Zustand der Zylinderkopfdichtung anzuzeigen. Vorher ist das Wasser im Kühler bis zum Rand der Einfüllöffnung zu ergänzen. Ein steigender Wasserpegel zeigt eine undichte Kopfdichtung an. (bei geöffnetem Füllstutzen)

Auf eine undichte Zylinderkopfdichtung und Wasser im Öl deutet auch brauner Schaum im Öl-Einfüll-Deckel hin. Er kannte aber auch durch Äbermäßige Nutzung im Kurzstreckenverkehr entstanden sein.

Im Motorraum sind auch die Wasserpumpe und die Drosselklappenwellen an den Vergasern auf Spiel zu Überprüfen.

Etwas mehr Aufmerksamkeit ist der LUKAS Einspritzung des TR6PI zu widmen. Ähnlich wie bei der Vergaserversion gibt es auch dort 3 Drosselklappenwellen. Diese können stark einlaufen sein, mit der Folge, dass „Nebenluft“ gezogen werden kann. Bei warmem Motor darf ein PI beim Hochdrehen (kurzer Gasstoß) keine schwarze Rauchwolke ausstoßen. In diesem Falle wäre er zu „fett“ eingestellt.

Niemals sollte ein Auto gekauft werden, ohne vorher eine ausgiebige Probefahrt zu machen. Erst wenn der Motor richtig warm gefahren wurde, lassen sich einige wichtige Dinge prüfen. Ist das Öl noch kalt, sagt der angezeigte Öldruck wenig aus! Bei warmem Motor sollte er bei 3000 U/min noch über 40 psi bzw. 3 bar liegen.

Bei gleichmäßiger Fahrt darf der Wagen nicht ruckeln. Die Motortemperatur sollte sich nach 5 km Fahrt auf einen mittleren Wert der Anzeige einpendeln. Wenn im TR 6 ein korrekter Thermostat eingebaut ist, öffnet dieser bei 82 Grad C.

Die Probefahrt wird genutzt, um das Getriebe und falls vorhanden, den Overdrive zu testen. Alle Gänge sollten ohne Klemmen und Kratzen hoch- oder runter geschaltet werden können. Der 1. Gang ist synchronisiert, was aber nicht so wichtig ist – der TR führt auch im 2. Gang um jede Ecke. Der Overdrive, falls vorhanden, ist in der Regel ein A-Overdrive, der im 2ten, 3ten und 4ten Gang zugeschaltet werden kann. (Ab dem Baujahr 1973 wurde ein J-Overdrive eingebaut) Der Overdrive sollte spontan nach dem Ein- oder Ausschalten reagieren und die Drehzahl um ca. 20 % senken. (500 U/min)

Jeder Art von auffälligen Knack- oder Schleifgeräuschen aus dem Fahrwerk sollte nachgegangen werden.

Knackgeräusche und Spiel an der Kardanwelle:

Ein mahlendes Geräusch aus dem Getriebe, das dann bei getretener Kupplung wieder verschwindet, weist auf einen Defekt im Getriebe hin. Die Hauptlager, oder auch die Lager des Vorgeleges könnten defekt sein.

Entsteht der Eindruck, dass die Kupplung nicht mehr richtig greift, kann bei angezogener Handbremse vorsichtig versucht werden, im 3. Gang anzufahren. Eine

gesunde Kupplung würde den Motor sofort abwürgen. Keine Angst, die Technik hält das aus. Treten Geräusche beim Treten der Kupplung auf, ist ein defektes Ausdrücklager vermutlich die Ursache.

Die Hinterachse sollte ebenfalls auf der Hebebühne angeschaut werden. Die Aluschwinge neigen zu Rissbildungen. Hier muss genauestens geprüft werden. Nicht vergessen werden sollte der Griff an die Kardanwelle. Das freie Spiel (Teller- auf Kegelrad) beträgt am Differentialflansch ca. 8 – 9 mm, mehr sollte es nicht sein. Um die Kreuzgelenke der Kardanwelle auf Spiel zu prüfen, legt man einen Daumen zwischen zwei Kreuze und bewegt mit der freien Hand die Kardanwelle kräftig, nachdem vorher die Handbremse angezogen wurde. Wenn Spiel vorhanden ist, kann man das deutlich spüren.

Innenausstattung :

Die Innenausstattung ist eine Sache des persönlichen Geschmacks. Der eine mag es schick in neuem Connolly-Leder, andere erwarten Patina. Die Innenausstattung sollte zumindest der Ausstattung des Originals nachempfunden oder besser ihr entsprechen. Es besteht durchaus die Möglichkeit, sich anhand vorhandener Literatur bezüglich der Originalität zu informieren.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Instrumentierung. Sie sollte wirklich im Original vorhanden sein. Einige Instrumente gibt es nicht mehr zu kaufen. Im Übrigen ist es möglich, Instrumente zu überholen. Allerdings, kostet dies nach aller Erfahrung einiges. Daher ist es allemal billiger, beim Kaufobjekt auf Instrumente in funktionierendem Zustand zu achten.

Das Gleiche gilt für die Teppiche und Verkleidungsteile. Auch hier gibt es gute Nachfertigungen zu kaufen und selbstverständlich ist es billiger, wenn am Wunsch – TR6 alles in Ordnung ist.

Zubehör :

Nicht jedes Zubehör ist problemfrei. Speichenfelgen sind optisch zwar schön anzuschauen – manche meinen sogar, ein TR6 wäre nur mit Speichenrädern wirklich schön! Aber, alle beteiligten Teile, wie Adapter, Naben und Speichen unterliegen einem hohen Verschleiß. Deshalb ist die regelmäßige Prüfung wichtig.

Preise für TR 6 (Vergaserversion) und TR6PI (Einspritzversion) Stand 2010 :

Die Preise, die hier genannt werden, können nur Annäherungswerte darstellen. Der Kaufpreis wird (auch) durch verschiedene Faktoren bestimmt. Dazu gehören in erster Linie der Zustand des Fahrzeuges, die Frage, wie lange die letzte Restaurierung zurückliegt und vieles mehr. Käufer und Verkäufer müssen ihre Vorstellungen erst einmal auf einen gemeinsamen Nenner bringen, bevor der Kauf zustande kommt. Preisunterschiede bei gleichem Zustand der verschiedenen Modelle bzw. Baujahre sind unerheblich.

Eine ausführliche Beschreibung der Zustandsnoten kann man den Fachzeitschriften entnehmen.

Zustand: / Preise in Euro	TR6 Verg.	TR6PI
1 (besser als neu)	32000	35000
2 (guter, originaler Zustand)	22000	24000
3 (stark gebrauchter Zustand)	13000	14500
4 (verschlissen, unvollständig)	6800	7500
5 (Teileträger)	2800	3000

Der Kauf eines Fahrzeuges in schlechtem Zustand (4, 5) ist nur als Teileträger oder Basisobjekt für eine Komplettrestaurierung sinnvoll.

Zur Erinnerung und zum Vergleich, die damaligen Neupreise:

Für den TR 6 Vergaser:	1969 bis 1972	12850 DM
Für den TR 6 Vergaser:	1972 bis 1976	12390 DM
Für den TR 6 PI:	1969 bis 1972	14420 DM inkl. MWSt.
Für den TR 6 PI:	1972 bis 1975	14950 DM inkl. MWSt.

Schlussbetrachtung

Der TR6 ist ein robuster und haltbarer Sportwagen. Die Technik ist übersichtlich und für einen geübten „Schrauber“ durchaus ‚machbar‘.

Wer selbst nicht schrauben kann oder will, muss sich einer Werkstatt anvertrauen. Bei der Auswahl der „richtigen“ Werkstatt ist Sorgfalt notwendig. Die Werkstatt „um die Ecke“ ist mit dem TR6 in der Regel überfordert. Es fehlt ihr: das Werkzeug in (Zoll) Größen, Ersatzteile, spezielle Werkzeuge und Diagnosehilfsmittel aus alten Tagen. Jüngere Mechaniker sind oft völlig hilflos, wenn der Diagnosestecker fehlt, der am Computer angeschlossen werden kann.

Die Situation bei den Ersatzteilen ist im Moment nicht so erfreulich. Es gibt zwar fast alles, aber die Qualität lässt häufig zu wünschen.

Daran sind die Oldtimerbesitzer nicht so ganz unschuldig. Die Teile sollten immer billiger werden. Und das sind sie dann ja auch. Eine Wasserpumpe für einen TR kostet heute nur halb so viel wie das gleiche Teil bei VW. Die großen Teilehändler sind Kaufleute, die dem Ruf des Marktes folgen und billige Teile in Fernost einkaufen. Die werden dann als „Original-Teile“ angeboten, sind in der Regel von guter Optik, aber technisch nur von geringer Qualität, was ihre Haltbarkeit drastisch verkürzt.

Verschleißteile wie Motor, Getriebe und Hinterachse können von Spezialisten im Tausch überholt werden, sind also gut verfügbar.

Bei den Karosserieteilen ist die Passgenauigkeit eher bescheiden. Diese erfordern häufig zeitintensive Nacharbeiten.

Einige Teile, wie z.B. Felgen und Instrumente werden zur Zeit nicht nachproduziert und müssten aus Altbeständen am Markt besorgt werden.

Diese Zusammenstellung soll bei der Anschaffung eines TRIUMPH TR6 behilflich sein. Sie erhebt jedoch keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Wer darüber hinaus Hilfe und Unterstützung benötigt, kann sich jederzeit an das TR-Register Deutschland e.V. wenden. Ein sinnvoller Weg, sich einen TR6 zu erwerben, ist die Mitgliedschaft im TR-Register vor dem Kauf.

Bei den regelmäßigen Treffen der Ortsgruppen (Stammtischgesprächen) kann man die anderen Clubmitglieder kennen lernen, die gern bereit sind, ihre Erfahrungen weiter zu geben, was es leichter macht, ein angebotenes Fahrzeug selbst zu beurteilen.

