Март 2016 стр 102

Супер «шестерка» Кенли.

В честь 50-летия выдающегося автомобиля Triumph GT6, Джеймс Пэйдж собрал Mk1, 2 и 3 вместе, чтобы посмотреть, почему же это авто до сих пор считается удачной покупкой авто-классики.

Фотография Тони Бейкер

Для компании, которая сделала широкий модельный ряд автомобилей в таких объемах, Triumph всегда был индивидуальной линейкой. Во многом, конечно, его изделия копируют ту же MG — их большого британского конкурента. Там, где у Abingdon был Midget, MGB и BGT, Кенли сделал Spitfire, TR4 и GT6. Но в то же время, как обе фирмы наилучшим образом использовали лабораторные испытания, которые проводились совместно с более скромной техникой, Triumph всегда шли немного в другом направлении.

С точки зрения родословной Spitfire и GT6, большая часть была связана с салоном седана Herold, который был открыт в 1959 г. Они использовали устаревшую подвеску, даже тогда, когда она не подходила для спортивных автомобилей которые должны были быть. Тем не менее, никому неизвестный, инженер Гарри Вебстер был убежден, что двухместный автомобиль этой модели был бы эффективным конкурентом подобным Austin-Healey Sprite и будущему Midget, поэтому он поручил Джованни Микелотти разработать прототип под кодовым названием «Bomb.»(«бомба» с англ). К сожалению, проект ушел на второй план, а Triumph погрузился в один из периодов финансового кризиса, и был выкупленным Leyland в 1961 году. «Бомба» была переделана в Spitfire в сжатые сроки , чтобы быть выпущенной в 1962 году, в то время, как Вебстер уже думает над тем, чтобы выпустить купейный вариант.

Подняв эту идею на уровне совета директоров в августе 1963, Вебстер вернулся к Микелотти и попросил его придумать что-то, что включает настолько много деталей, насколько это возможно, со Spitfire. Итальянское производство было стильным, пропорциональным, и, благодаря своему кузову, удивительно практичным. Первоначальные намерения были просто перенесены на четырехцилиндровый двигатель чтобы создать «Spitfire GT», но 1147 куб.см он так и не получил.

Очевидным было поставить во Vitesse 1596 куб. см шестицилиндровый двигатель, несмотря на то, что это должно было начало процесс, в котором новая модель будет удалена от Spitfire, так как она так же не была в состоянии дать необходимый уровень производительности. Вместо этого 1998сс двигатель, который был первоначально разработан для Standard Vanguard Six, начал устанавливаться на Triumph 2000, что было довольно хитро. История фирмы с шестицилиндровыми двигателями вернулась к Scorpionу 1931 года и его попыткам добиться высокого качества. Тридцать лет спустя, 803 куб. см «четыре», который был разработан для Standard Eight 1953 года, стал прототипом двигателя, который сможет дать GT6 всю свою мощь.

Общественность получила возможность предварительно ознакомиться с эскадрой Spitfire с жесткой складной крышей в 1964 году в Ле-Мане. Вопреки давно устоявшемуся мнению – без сомнения, усиленному собственным периодом рекламы Triumph GT6 «Рожденный в Ле-Мане, чтобы повысить вашу безопасность» – форма гоночного автомобиля была получена из появившегося дорожного автомобиля, а не наоборот. На самом деле, их крыши были построены с использованием формы, которая была взята у прототипа GT6 Микелотти. Новое купе дебютировало на выставке Earls Court Motor 1966 года. Днище кузова, стойки и двери были такими же, как и на Spitfire. Обуславливалось это производственной практичностью, несмотря на то, что расположение багажника означало переделку топливного бака и перемещение его в заднее левое крыло.

«Шестерка» выдавала 95 лошадиных силы, так же как и MGB GT который был, пожалуй, наиболее явным конкурентом автомобиля и был запущен в 1965 году. И все же, как доступное, шестицилиндровое купе, Triumph занял свою собственную нишу, в значительной степени давая тем, кто не мог потратиться на Jaguar E-Type, многообещающий проблеск в этом мире. Как сказал один гонщик-испытатель: «Бизнесмен для менее богатого бизнесмена».

Пресса оказала теплый прием новому авто. Несмотря на все усилия Триумфа отдалиться от четырехцилиндрового предшественника, всё же были видны отсылки к Spitfire. Autocar сразу же прокляла эту модель и заявила, что GT6 был «по сути спортивным Spitfire». Почти все признали, что у него хороший внешний вид, производительность, и соотношение цены и качества, но были и редкие жалобы по поводу заимствования у Herald качающейся оси. В попытке компенсировать отрыв от земли при заносе на повороте, обновленная модель использовала поперечный рычаг независимой подвески с гибким роторным соединением между полуосью и ступицей. Сами поперечные рычаги были заменены на двойные внешние стойки с одной точкой крепления.

Тем временем, под капотом, «шестерка» получила переделанную головку блока цилиндров и впускной коллектор TR250, который дал прирост мощности в 9 bhp(?). Внутри, вентиляция была усовершенствована таким образом, чтобы пассажиры не «поджарились» за счет тепла от двигателя.

«Новый GT6 MK 2» гласили рекламный тексты. ‘More sting in the engine, more cling in the tail’ . Конечно это считалось значительным улучшением, жизненно важным для американского рынка, по крайней мере продажи начали плавно расти после достижения своего пика в 1968. К сожалению, Triumph не оправдал своих собственных отзывов, как «автомобиль, который продает сам себя». Кенли, тем не менее, дал последний шанс МК3 который был незначительно модернизирован, подобно модели Spitfire МК4, и был запущен вместе с ним в 1970 году на выставке в Турине. Спекулируя стилем задние фары дали автомобилю совершенно другой внешний вид, внутри же били переключатели, вместо тумблеров ранее, и переключатель повышенной передачи был перенесен с руля на ручку переключения передач. Этого было недостаточно, чтобы сохранить модель; производство остановилось в 1973 после заключительных изменений, которые включали снижение Rotoflex rear задней части – к тому времени, GT6 была единственной моделью, которая использовала его – в пользу вращающейся пружинной схеме Spitfire МК4. «Шестерку» медленно задушили в течении последних нескольких лет. По большей часть GT6 был спасен от позорного конца. Его внешний вид, например, остался не тронут, но его всё же с производства свернули.

Весь смысл GT6 в том, что он принес весь гламурный мир шестицилиндровых GT людям с улиц. Стиль, безусловно, помог. Компактный в то время - и крошечный по современным меркам - это подчеркивают все правильные решения: длинный, пышный капот, идеальный пропорции. В сочетании с этим звонким двигателем, это действительно заставит вас чувствовать так, как будто вы в чем-то, по крайней мере, в пять раз дороже. На повседневных скоростях, по крайней мере, первое впечатление оказывается хорошим и не кажется, что это будет поездка в один конец. «Наш» МК3 это уже немного другое дело. GT6 созрел для периода модификаций, с SAH TriumphTune, например предлогалось пять этапов, которые могли бы дать что-нибудь от 120bhp(?).

Тренд продолжается и по сей день, 2.5-литровый двигатель в Triumph стал очень популярным. Энди Карр сделал именно это, и модернизация замечательна. В то время как стандартные автомобили относительно сдержанны, его МК3 является грубым и сильным. Он ворчит при нагрузке, как ожидалось, и чувствует себя прекрасно скомпонованным. Вы могли удивиться почему Кенли пропустил этот трюк, никогда не давая автомобилю этот двигатель, но, как подчеркивает Карр, это держало GT6 подальше от диапазона TR, с точки зрения производительности. Кроме того, различные другие модификации требуемые, чтобы компенсировать увеличенную мощность, несомненно, сделают его финансово нежизнеспособным на такой модели небольшого размера. К тому же, стандартный автомобиль во многом достаточно хорош, чтобы вдохновлять преданных поклонников на последующие 50 лет, после того как он впервые был запущен. Легко продолжает работать, также, с тем что капот открывается прямо изнутри машины, позволяя добраться к двигателю комфортно сидя спереди. Такая практичность – бонус, не самый важный, но и не ничего. Факт остается, что простая предпосылка смешивания и подгонки этого автомобиля - та, которая несет в себе стойкую привлекательность: возьмём основные стандартные компоненты, добавим мощный двигатель, который издает весь правильный шум, и гарнир с привлекательным, плавным телом. Возможно, именно самая близкая вещь к современному GT6 построена компанией, которая теперь владеет именем Triumph – BMW, в форме его автомобиля-купе Z4. GT6 все еще предлагает что-то немного отличающееся, также – отдельный выбор от одной из наиболее популярных марок. Это не то же что вы могли бы сказать в противном случае о вместительном и солидном MGB GT. За эти деньги это не то сочетание, которое вы могли бы получить в другом месте. Там появляется стильный, мудрый Opel GT, но ему не хватает привлекательности шестицилиндрового двигателя, менее красиво, но практично – и гораздо динамичнее - Lotus Elan +2. Triumph придумал GT6 во время плодовитого периода после запуска Herald, в котором также появился TR4, 2000, Vitesse и 1300. Будучи возрождением Standart менее чем два десятилетия назад, странно думать что название еще раз исчезнет всего через 11 лет после окончания производства GT6. К счастью, подобные Вебстеру и Микелотти оставили нам достаточно наследия.

 Благодарности Southern Triumph Services: 01202 423687; www.southerntriumph.com

С. 105, описание: Triumph GT6 Mk1

Продано/количество произведенных: 1966-1968/15 818

Конструкция: стальная рама и кузовные панели

Двигатель: железный блок, сплавленная головка, ohv 1998cc «шесть», двойной карбюратор Zenith-Stromberg

Максимальная мощность: 95 лошадиных сил, 5000 оборотов в минуту

Максимальный крутящий момент: 117 футофунтов, 3000 оборотов в минуту

Трансмиссия: четырехскоростная ручная с возможностью повышенной передачи, ведущие задние колеса

Подвеска: независимая, впереди – поперечные рычаги, спиральные пружины на поперечной задней части

листовой рессор, качающиеся оси, телескопические амортизаторы

Управление: стойки и шестерни

Тормоза: диски/барабаны

Длина: 12 футов 1 дюйм (3683 мм)

 Ширина: 4 фута 9 дюймов (1448 мм)

Высота: 3 фута 11 дюймов (1194 мм)

Вес: 1904 фунта (863 кг)

0-60 миль в час за 10,5 секунд

Максимальная скорость: 107 миль в час

Миль на галлон: 26

Цена начальная: 985 фунтов стерлингов (1 429 долларов)

Цена сейчас: 5 000 – 15 000 фунтов стерлингов (7 255 - 21 764 долларов)

Mk2 (чем отличается):

Продано/количество произведенных: 1968-1970/12 066

Максимальная мощность: 104 л.с.

Задняя часть подвески инвертирует более низкие поперечные рычаги автомобильной подвески,

Соединения Rotoflex

Цена начальная: 1 148 фунтов стерлингов (1 666 долларов)

Mk3 (чем отличается от вышеуказанного):

Продано/количество произведенных: 1970-1973/13 042

Задняя часть подвески (с февраля 1973): ‘колеблющаяся

пружина’ поперечного листового рессора и качающиеся оси

Длина: 12 футов 5 дюймов (3785 мм)

Ширина: 4 фута 101/2in (1486 мм)

Вес: 1936 фунтов (878 кг)

0-60 миль в час за 10.1 секунд

Миль на галлон: 28

Максимальная скорость: 112 миль в час

Цена начальная: 1 287 фунтов стерлингов (1 867 долларов)

Нил Флетчер, владелец

«Я решил, что хочу классический автомобиль, и в 2007 году мой сын обнаружил этот GT6. И я купил! Парни нашли его спрятанным за гаражом, всего покрытого листьями. Они убрали листья, чтобы проверить авто. На удивление, он оказался в хорошем состоянии – краска была не повреждена. Впрочем, и история его была короткая – 1968 год выпуска, номера «72» и, согласно Агентству по лицензированию водителей и транспортных средств, всего один владелец с 1971 по 1978 года. Предполагаю, что сюда он попал, как новенький.

В целом, у него стандартные характеристики, помимо того, что фильтр масла был не навинчиваемый. Кто-то настроил автомобиль на работу с положительным полюсом, поэтому мне пришлось его переключить на отрицательный. Плюс, недавно я поменял генератор. Конечно, ещё нужно с ним повозиться, но мне это доставляет удовольствие. Я прокатился на нем до Бельгии – шип крестовины кардана не выдержал поездку в спа, но это пустяки для такого авто. Багажник потрясающий: вы можете закинуть назад две большие сумки, и всё равно будет хороший обзор».

Майк Тичен, владелец

«Мне всегда нравились GT6, однако за много лет я поменял разные автомобили – от автофургона Thames до Pontiac Firebird и Austin А35. Эту я приобрел 23 года назад, обнаружив её «дрожащую» в гараже. Нужно было поменять коробку передач, но лицензию MoT(на безопасность и экологические стандарты) он получил. Некоторое время я постоянно на нем ездил, но потом лицензию отняли из-за дыр в полу. С этого всё и началось: сначала я отремонтировал пол, потом принялся за внутренние нижние обвязочные брусья.

В плане механики всё было в порядке, единственным недостатком была неэтилированная головка. Что касается пробега – он его прошел уже дважды. Поездки в Ле-Ман самые ключевые – я постоянно ездил на GT6 на встречи Classic. Я даже смастерил трейлер к «GT6», который он мог за собой тянуть. Прошлой осенью я прокатился на нем до Зандворта, а в этом году отправлюсь на TriumphFest и на юбилейную встречу Silverstone Classic».

Энди Кук, консультант по продажам (продавец-консультант)

«Кузов – это самое важное», считает Кук, регистратор GT6 в Triumph Sport Six Club ([www.tssc.org.uk](http://www.tssc.org.uk)). «Нужно проверить защиту днища, дуги и ветровые стекла. И ещё ходовую часть. Двигатель достаточно хороший, но нужно быть аккуратным со сцеплением: у него могут быть пониженные упорные шайбы, это может «дергать» кривошип вперед-назад. Если не исправить вовремя, это может повредить блок».

«Резина Rotoflex очень дорогая, при этом она недолговечна. Хорошая альтернатива – это совместный продукт CV. Они хоть и недешевые, зато в этом случае – установил и забыл.

Наверное, Mk1 более привлекательные, но Mk2 мощнее и имеют более усовершенствованную заднюю подвеску. Mk3 наиболее изощренные – а последние модели ещё лучше – некоторые панели кузова и внутренние отделки более легкодоступны.

Они- прекрасно выглядящие автомобили, и простые в обслуживании. Вы потратите 2000-3000 GBP на проект, или 5000 для теста на соответствие нормам , например. Себестоимость автомобиля составит 8000-10000 фунтов, в то время как автомобиль конкурентов может стоить 15 000 фунтов.»

Энди Карр. Владелец.

«Около 18 лет назад я завел семью и бросил мотоспорт, поэтому стал подыскивать классический автомобиль. Я хотел что-то иное и купил эту машину, после просмотра трех разных GT6. 10 лет назад в нем разорвало пружину клапана, и я подумал, что это моя возможность установить что-то другое. Нужно было что-то практичное, так как на этом автомобиле я ездил каждый день. Марк из Southern Triumph Service установил двигатель TR6 с коробкой передач более тяжелого режима работы. А ещё мы установили новый капот и почти полностью восстановили заднюю часть!

Ускорение действительно приятно удивляет, здесь также есть loads of torque. Дочь очень любит его. Если бы мы купили эту машину ещё в 1971, сейчас в ней было бы уже всё налажено. К примеру, колеса были бы шире.

c. 105, картинки: По часовой стрелке, сверху: аккуратная кабина с откинутым ручным тормозом; превосходный доступ к двигательному отсеку; тумблер в более ранних моделях; прекрасно примененный дизайн двухместной кареты Michelotti; тип «хэтчбэк» придает Triumph впечатляющую практичность – задний багажный отсек заметно просторный.

c. 105, картинка: в профиле GT6 четко просматривается сходство со Spitfire, но этот шестицилиндровый автомобиль был гораздо более изощренным предложением, чем его дальний родственник

С.107, картинка: Визуально Mk2 мало чем отличается от предыдущей модели: только более высоким передним бампером и измененной решеткой. Полосы под оверрайдами не позволяют автомобилю Тичена буксировать.

С. 109, картинки: По часовой стрелке, справа налево: Mk2 мощнее на 9 лошадиных сил; боковые отверстия улучшили вентиляцию салона по сравнению с оригиналом; вторая модель была представлена в 1968; на этом примере обратите внимание на современные сиденья и сделанный на заказ дверной наличник; шины 175/70 R13 на дисках из сплава Cosmic.

c. 111, картинки: По часовой стрелке, сверху вниз: Более глубокое ветровое стекло Mk3

увеличило расстояние от подушки сидения до потолка; двигатель TR6 это относительно распространенное изменение, при этом преобразовывает авто; Mk3 – последняя модель в своей линии; закругленная задняя часть хорошо представлена в профиль – эффективность этого примера достаточно сильная; более широкие 5.5-дюймовые колеса.

С.111, картинка: Другой подход к задним фарам было наиболее очевидным изменением в Mk3, хромированные снаружи, они повторяли дизайн моделей Stag и Spitfire MkIV

С. 111, нижняя картинка: каждая из моделей имеет свои достоинства, но маленький Triumph так и оставался привлекательным «мини GT» все восемь лет его выпуска.