

TR 2 bis TR 3 B

Geschichte, Typen und Kaufberatung

Von Bruno Dwinger im November 2008

Als 1953 der erste TR2 das Licht der Welt erblickte, war die Firma **STANDARD-TRIUMPH** erst 9 Jahre alt. Entstanden ist sie durch den Zusammenschluss der beiden Firmen „STANDARD“ und „TRIUMPH“. Die Firma STANDARD war 1903 von Reginald Walter Mandsay (Dick) als Autohandel gegründet worden.

TRIUMPH wurde von dem Deutschen Siegfried Bettmann in Coventry gegründet. Zunächst begann 1890 die Produktion von Triumph-Fahrrädern. Ab 1902 wurden Motorräder hergestellt. In der Folge wurde TRIUMPH zu einem der größten Motorradhersteller in England.

„Dick“ Mandsay, der Gründer von STANDARD, zog sich 1934 aus dem Geschäft zurück und John Back wurde Managing Director. Um 1945 wurde mit dem Traktorenhersteller Harry Ferguson eine Vereinbarung getroffen und die Firma produzierte in der Folge Ferguson-Traktoren. Im Rahmen dieser Zusammenarbeit war vereinbart, dass STANDARD einen Motor entwickelte, der sowohl in den Traktoren von Ferguson als auch in den Autos, die STANDARD noch entwickeln wollte, eingesetzt werden konnte.

So kam es, dass der Cheftechniker von STANDARD, Ted Grinham, einen neuen Motor entwarf. Das so genannte Wetliner-Prinzip dieses Motors ging auf die Konstruktion eines Citroens mit Frontantrieb zurück, den man in den dreißiger Jahren zu Studienzwecken gekauft hatte.

Der besondere Vorteil des Wetliner-Motors lag in der veränderbaren Zylinderbohrung. Die Leistung des Motors konnte dadurch sehr variabel gestaltet werden. Der Kolbenhub, vorgegeben durch die Konstruktion der Kurbelwelle, betrug immer 92 mm.

Zu Beginn der Produktion wurde eine 85 mm Bohrung verwendet, woraus sich ein Hubraum von 2088 ccm errechnete.

In den von STANDARD gebauten Ferguson-Traktor baute man ab 1947 einen Wetliner-Motor mit einer Bohrung von 80 mm. Die gleiche Maschine mit einer 85 mm Bohrung wurde ab Januar 1951 verbaut und später, 1956, wurde in das Ferguson-Modell FF 35 eine Maschine mit 87 mm Bohrung, also 2188 ccm, eingebaut. Im Winter 1958/59 wurde der Einsatz von Benzimotoren in Ferguson-Traktoren beendet.

1948 kam der Wetliner-Motor im Vanguard-Modell in der der 2088 ccm Variante zum Einsatz. Ebenso bei den Modellen 2000 Roadster und 2000 Saloon (später Renown).

Schon ab 1950 setzte Sir John alles daran, in das Sportwagengeschäft einzusteigen. Der erste Versuch in dieser Richtung war der TRX. Von diesem Modell wurden nur 3 Prototypen gebaut, deren Konstruktion dann aber verworfen wurde.

Unsere Geschichte der TRs beginnt 1952 im Büro von Walter Belgrave, der damals Chefdesigner war. Sir John Black erteilte ihm den Auftrag, einen kostengünstigen Sportwagen zu entwickeln. Das neue Projekt wurde 20 TS genannt und war als ein neuer 2 Liter Sportwagen angedacht. Im Oktober 1952 sollte der Wagen auf der Londoner Motor Show am Earls Court vorgestellt werden.

Der ausgestellte Prototyp hatte ein sehr kurzes Heck, es gab keinen Kofferraum. Erst später setzte sich in der Öffentlichkeit die Bezeichnung „TR1“ durch. Diese Bezeichnung ist jedoch in der Dokumentation von STANDARD-TRIUMPH nicht zu finden. Die Entwicklung des „TR2“ wurde in der Zeit vom November 1952 bis März 1953 durchgeführt. Fast alles am 20 TS wurde verändert und verbessert. Besonders dem Wetliner-Motor widmete man viel Aufmerksamkeit und steigerte seine Leistung von 75 auf 90 PS.

Im März 1953 hatte der TR2 sein Debüt auf der Genfer Automobilausstellung. Der erste TR2 Serienwagen wurde am 22. Juli 1953 fertig. Der letzte TR3B lief im Oktober 1962 vom Band. In diesen 10 Jahren wurde der TR2, später der TR3, ständig verbessert.

Vom TR2 wurden von Juli 1953 bis Oktober 1955 (CTS1 – TS 8628) 8636 Exemplare hergestellt. Bis zur Serien-Nr. TS 4002 fertigte man die „long door“-Version, mit Türen ohne äußere Schweller. Diese tief liegenden Türen machten so einige Probleme an den – damals noch sehr hohen - Bordsteinkanten. Gelöst hat man diese durch die Einführung der „short-door TR2“-Version, die ab Oktober 1954 ausgeliefert wurde.

Von Oktober 1955 bis September 1957 wurde der TR3 13377 mal gebaut (TS 8637 bis TS 22013). Die Leistung des Wetliner-Motors wurde auf 95 PS angehoben. Äußerlich war der TR3 an der geänderten Frontpartie mit dem „Egg-Crate-Gitter“ (Eierkastengrill) erkennbar.

In dieser Zeit experimentierte STANDARD-TRIUMPH am Zylinderkopf des TR3. Ein geändertes Gussteil, der „High-Port-Kopf“ sollte die Leistung der Motoren steigern. Tatsächlich konnte mit dieser Modifikation 100 PS erreicht werden. Ab 1956 wurde die endgültige Version des High-Port-Motors verbaut. Der wohl wichtigste technische Fortschritt wurde im September 1957 erreicht, als (ab TS 13046) serienmäßig eine „GIRLING-Scheibenbremse“ zum Einsatz kam.

Von 1957 an erfuhr der TR3 ein Face-Lifting der Karosserie. Ein neues Frontblech nahm einen durchgehenden Grill, den so genannten „Dollar-Grin-Grill“ auf. Der TR3A war geboren. Wahlweise war auch der 2,2 Liter Motor mit 100 PS erhältlich. Die Bohrungen der Zylinder wurden von 83 mm auf 86 mm verändert.

Bis 1960 lief die Produktion sehr erfolgreich, doch das Management hatte versäumt, rechtzeitig einen Nachfolger für den TR3 zu präsentieren und kam in wirtschaftliche Schwierigkeiten. Es gab Pläne für Alternativen, wie den „Zest“ oder den „Zoom“.

Im Jahr 1961 wurde STANDARD-TRIUMPH von LEYLAND übernommen. Strenge Sparmaßnahmen wurden verfügt, – aber es gelang auch, den Michelotti-TR4 als Nachfolgemodell zu präsentieren.

Den Händlern im Hauptmarkt USA war der Umbruch im Design vom TR3 auf den TR4 zu abrupt und sie verlangten, weiterhin mit dem TR3 beliefert zu werden. So wurden ausschließlich für den nordamerikanischen Markt in 1962 TR3s produziert. Inoffiziell waren es die TR3B. Während die ersten 500 Exemplare mit einem 1991 ccm Motor ausgeliefert wurden, wurde der Rest mit 2138 ccm Motoren bestückt. Das Getriebe war das des TR4, ein 4gang Vollsynchrogetriebe.

Niemand wird sich darüber wundern, dass bei der Produktion einiges durcheinander ging, weil TR4 und TR3B gleichzeitig produziert wurden. Was heute in den Automobilfabriken dank elektronischem Produktionsmanagement gang und gäbe ist, war in den frühen 60ern ein großes logistisches Problem.

Im Jahre 1962 wurden vom TR3B insgesamt noch 3331 Exemplare produziert. Dann wurde die Produktion eingestellt. Damit endete nach 9 Jahren die Geschichte der „Side Screen TRs“.

Von beiden Typen (TR2 und TR3) wurden insgesamt 83572 Stück verkauft. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Produktionszahlen:

Typ	Stückzahlen	Baujahre von - bis	Kommissionsnummer	Fg-Nr. von - bis
TR2	8628	07/1953 - 10/1955		TS 1 - TS 8636
TR3	13377	10/1955 - 09/1957		TS 8637 - TS 22013
TR3A	58236	09/1957 - 01/1962		TS 22014 - TS 82436
TR3B	3331	03/1962 - 12/1962		TSF1 - TSF 530 (2,0 Ltr) TCF1 - TCF 2804 (2,2 Ltr)
Total:	83572			

Bei der Produktionsfolge der TR 2 wurden nicht alle Fahrgestell-Nummern vergeben. Die Gesamtproduktion des Sondertyps TRIUMPH ITALIA ist in den Stückzahlen von TR 3 A und TR 3 B enthalten.

Bei der TR3A Produktion wurden einige Fahrgestellnummern bei TS48xxx und TS49xxx nicht verwendet.

Für Großbritannien wurden nur ca. 6000 Fahrzeuge als Rechtslenker ausgeliefert.

Technische Daten des TR2:

Motor: Block und Zylinderkopf aus Gusseisen, 4 Zylinder, in Reihe, Wasserkühlung, Bohrung / Hub: 83 x 92 mm, Hubraum 1991 ccm, Kurbelwelle mit 3 Hauptlagern, Zylinderkopf mit 2 Ventilen pro Zylinder, OHV-Betrieb.

Verdichtung 8,5 : 1, zwei SU H4 Vergaser, 90 PS bei 4800 U/min. Maximales Drehmoment 117 Nm bei 3000 U/min.

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung mit hydraulischer Betätigung.

Getriebeübersetzungen:

Wahlweise Overdrive 0,82

4. Gang	1,000
3. Gang	1,325
2. Gang	2,000
1. Gang	3,380

Rückwärtsgang: 4,280
Achsantrieb 3,700

Fahrwerk: Der Kastenrahmen ist kreuzverstrebt, die Doppelquerlenkeraufhängung ist unabhängig und von ungleicher Länge mit Schraubenfedern und Teleskopstoßdämpfern vorn. Die Hinterachse ist starr, an halbelliptischen Blattfedern und Hebeldämpfern geführt. Die Schneckenlenkung ist mit Nocken und Hebel ausgestattet.

Bremsen: Trommelbremsen vorn 10 Zoll und hinten 9 Zoll im Durchmesser.

Maße und Gewichte: Spur vorn 114,5 cm hinten 116,0 cm. Radstand: 223,5 cm
Gesamtlänge: 384 cm, Breite: 141 cm, Höhe: 128 cm, Leergewicht: ca. 980 kg.

Technische Daten

TR 3:

Daten generell wie beim TR2. Hiervon abweichend waren 2 SU-Vergaser H6 montiert, die Leistung betrug 95 PS bei 4800 U/min. (bei späteren TR3s auch 100 PS bei 5000 U/min.)

Scheibenbremsen kommen ab Okt. 1956 zum Einsatz (ab TS 13046 folgende). Die Türgriffe wurden nach außen verlegt und eine Rücksitzbank eingebaut.

TR3A

Die Daten dieses Fahrzeuges sind weitestgehend identisch mit denen des TR3. In folgenden Punkten gibt es Abweichungen:

Der Motor wurde in einer 2138 ccm Version gebaut. Die Bohrungen betragen demnach 86 mm, bei einem gleich bleibenden Hub von 92 mm. Die Verdichtung wurde auf 9 : 1 erhöht. Die Leistung dieses Motors betrug 100 PS bei 4600 U/min. Das maximale Drehmoment lag bei 123 Nm und wurde gemessen bei 3500 U/min. Die hintere Trommelbremse wurde auf 9 Zoll verkleinert.

Optisch war der TR3A am breiten Kühlergrill zu erkennen. Die Lampentöpfe wurden in die Frontmaske zurückversetzt und der Kofferraum erhielt ein zentrales Schloss. Die Bremsleuchten wurden in die Heckleuchten integriert. Ab der Fg.-Nr. TS 60.000 wurde die Rückbank in Blech ausgeführt und die Türen waren abschließbar. Auf der Frontmaske wurde erstmalig ein „TRIUMPH“-Schriftzug montiert.

TR3B

Die Modelle mit den Fg.-Nummern FSF xxxx waren technisch mit der Ausführung des TR3A identisch.

Die Fahrzeuge mit den Fg.-Nummern FCF xxxx wurden mit dem Motor des TR4 ausgeliefert, also mit 2 SU HS6 Vergasern, 2138 ccm und 100 PS bei 4800 U/min. Das maximale Drehmoment lag bei 127 Nm bei 3350 U/min.

Kaufberatung TR2 – TR 3B

Wie schon erwähnt, wurden 90 % der Produktion in die USA verkauft. Schon aus diesem Grund ist das Angebot guter TRs aus England sehr limitiert. Sehr viele TR2/3 wurden und werden weiterhin aus den USA nach Europa reimportiert.

Der solide Wetliner-Motor und der Kastenrahmen sind auch nach Jahrzehnten in der Regel noch recht gut erhalten. Entscheidend für Kaufentscheidungen ist heute der Zustand der Karosserie im Verhältnis zum geforderten Preis des Wagens.

Wenn heute in 2008 ein TR 2/3 erworben wird, kann angenommen werden, dass dieser Wagen bereits einmal restauriert wurde. Bei genauer Untersuchung kann sich jedoch herausstellen, dass es empfehlenswert ist, das Fahrzeug erneut zu restaurieren.

Beim Kauf sollte der Interessent neben den folgenden Punkten besonders auf die Originalität der Site-Screens achten.

In der Vergangenheit war es gang und gebe, einen TR 2/3 mit verfügbaren Ersatzteilen von neueren Modellen, bis hin zum TR4, aufzubauen. Der so restaurierte Wagen kann technisch durchaus in Ordnung sein. Ein reinrassiger Klassiker ist er in einer solchen Mischung nicht. Das trifft auch auf Karosserieteile zu, die zwar original aussehen, aber häufig aus Glasfaser hergestellt wurden.

Eine Aussage zur Auswahl eines TR 2 oder 3 möchte ich hier nicht vornehmen. Jeder der gebauten Typen hat seine Besonderheiten, die dem einen mehr, dem anderen weniger zusagen.

Karosserie

Der TR 2/3 ist aufgrund seines einfachen Aufbaus sehr restaurierungsfreundlich. Die Karosserie hat einige Stellen, die rostanfällig sind. Bei einer Besichtigung sollten diese Stellen überprüft werden.

Die Frontmaske ist wenig rostanfällig, aber häufig durch Anstöße oder Unfälle beschädigt und unsachgemäß repariert.

Gleich dahinter, an den Falzen der vorderen und auch hinteren Kotflügeln, sowohl bei den Innen- als auch bei den Außenkotflügeln sind häufig Rostprobleme erkennbar.

Auch hinter dem Radausschnitt vorne, hinter dem Schottblech, kann Rost auftreten. Der Grund dafür ist der Hohlraum hinter dem Blech, in dem sich mit der Zeit Schmutz ansammelt, der Feuchtigkeit für lange Zeit bindet und so für das Entstehen von Rostnestern sorgt.

Weitere Hohlräume, die aufmerksam zu inspizieren sind, befinden sich in den Innen- und Außenschwellern und an den Kotflügelansätzen, besonders an der B-Säule.

Es lohnt sich, den Teppich auf der Fahrerseite anzuheben und das Bodenblech zu inspizieren. Der Fahrer trägt ständig Feuchtigkeit in diesen Bereich, die für lange Zeit

im Bodenteppich verbleibt und fürrostige oder sogar durchgerostete Bodenbleche sorgt. Ein weiterer neuralgischer Punkt in diesem Bereich ist der Übergang zur Spritzwand auf der Beifahrerseite.

Im Motorraum ist gerne das Blech unter der Batterie durch ausgelaufene Säure angegriffen, was nicht selten erst zu erkennen ist, wenn man die Batterie ausbaut. Die Türen sind im unteren Drittel rostgefährdet, weil auch hier Feuchtigkeit auftritt. Im Heckbereich ist der Zone unterhalb der Rücklichter und die untere Kante der Heckschürze besonders zu beachten.

Rahmen

Wie schon erwähnt, ist der Rahmen nicht sehr rostanfällig. Dennoch sollten an dieser Stelle die seitlichen Rahmenausleger für die Karosserieaufnahme geprüft werden. Ärgerlich wird es, wenn der Rahmen beschädigt oder gestaucht ist. Um hier keine Schäden zu übersehen, ist die Benutzung einer Hebebühne Pflicht.

Zu beachten sind die Rahmenspitzen, die Federdome, die Aufnahmen der unteren Dreieckslenker und Faltenbildung hinter der Vorderachse. Gleiches gilt für das Heck, auch hier können Unfälle den ursprünglichen Zustand des Rahmens verändert haben.

Ein beschädigter Rahmen muss/kann wieder instand gesetzt werden, neue Rahmen sind nicht mehr lieferbar.

Vorderachse und Lenkung

Wenn das Auto also schon mal auf der Bühne steht, untersuchen wir bei dieser Gelegenheit auch die Vorderachse gründlich. Die Aufhängung der Dreieckslenker oben und unten am Rahmen muss spielfrei sein. Sehr anfällig für Verschleiß sind die Achsschenkel in den Messingschwenklagern, weil an dieser Stelle gerne das Abschmieren vergessen wird. Häufig ist auch mit unsachgemäßen Schmiermitteln (z.B. Staufferfett) gearbeitet worden. Auch die oberen Kugelköpfe verdienen Beachtung. Die Dichtmanschetten reißen gerne. Dann wird das Fett ausgewaschen und die Lagerpfannen verschleißt.

Die Schneckenlenkung war dem schnellen TR nie wirklich gewachsen. Bei der Technik wird die Drehung der Schnecke (vom Lenkrad) auf einen Nocken übertragen, der wiederum den Lenkhebel bewegt. Es gibt einen Umlenkhebel, der die Bewegung weitergibt, dabei auch gerne verschleißt, also Spiel bekommt. Es werden Umbausätze angeboten, die diese Lenktechnik durch eine Zahnstangenlenkung ersetzen. Die funktionieren recht ordentlich, wenn gleichzeitig auch die Radaufhängung (Nachlauf) korrigiert wird. Aber – man darf nicht vergessen – originalgetreu ist das Fahrzeug nach dem Umbau nicht mehr.

Motor und Getriebe

Ist allergrößte Aufmerksamkeit zu widmen, weil gerade defekte Motoren nach der Anschaffung eines TRs größere Beträge verschlingen können. Deshalb rate ich zur sorgfältigen Überprüfung eventuell auch zum Beistand eines Fachmannes.

Das normale, kernige Motorengeräusch eines Wetliner Motors kann auch ein Laie gut beurteilen. Nebengeräusche aber fallen auf. Unregelmäßige Klopf- oder Rasselgeräusche sind immer ernst zu nehmen. Die Ventilsteuerung ist eigentlich immer zu hören, aber sie darf nicht so laut sein, dass sie alles andere übertönt.

Die Anbauteile, wie Wasserpumpe, Benzinpumpe, Ölfilter und Vergaser sind auf Dichtheit zu prüfen. Auslaufende Betriebsflüssigkeiten, also Öl, Wasser oder Benzin sind niemals zu tolerieren. Eine Ausnahme ist die hintere Motorgehäusedichtung, wenn die Maschine nicht nachträglich mit einem Dichtring ausgerüstet wurde. Diese kleine Ölleckage muss in Kauf genommen werden. Bei der Motorprüfung sind die „inneren Werte“ wichtiger, als die äußere Kosmetik eines frisch gewaschenen Motorblocks. Eine Kompressionsprüfung am warmen Motor gibt schon einige Hinweise. Alle 4 Zylinder sollten die 10 bar Markierung erreichen. Auffällige Abweichungen geben Anlass zur Sorge. Eine wirkliche Aussage, die auch verlässlich ist, kann nur die Druckverlust-Prüfung erbringen. Dabei wird Druckluft über ein Prüfgerät in den, auf dem oberen Totpunkt stehenden Kolben, eingeblasen. (dazu benutzt man die Kerzenlochbohrung) Die Verlustanzeige 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 am Auspuff ist ein Indiz für ein eher mäßiges Verschlussverhalten des Auslassventils. (immer vorausgesetzt, der Auspuff selbst ist dicht) Diese Methode ist auch in der Lage, den Zustand der Zylinderkopfdichtung anzuzeigen. Hat man vorher die Wassermenge im Kühler bis zum Rand der Einfüllöffnung ergänzt, zeigt ein steigender Wasserpegel eine undichte Kopfdichtung an. (der Deckel bleibt natürlich offen)

Auf eine undichte Zylinderkopfdichtung und Wasser im Öl deutet auch brauner Schaum im Öl-Einfüll-Deckel hin. Der kann aber auch entstehen, wenn das Fahrzeug übermäßig oft im Kurzstreckenverkehr bewegt wird.

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

Niemals sollte ein Auto gekauft werden, ohne vorher eine ordentliche Probefahrt zu machen. Erst wenn der Motor richtig warm gefahren wurde, lassen sich einige Dinge prüfen. Wenn das Öl kalt ist, sagt der angezeigte Öldruck wenig aus, beim warmen 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 2/3 ein korrekter Thermostat eingebaut ist, öffnet dieser bei 74 Grad C.

Die Probefahrt nutzen wir, um das Getriebe und falls vorhanden, den Overdrive zu testen. Alle Gänge sollten ohne Klemmen und Kratzen hoch- oder runtergeschaltet werden können. Der 1. Gang ist nicht synchronisiert, was aber nicht so wichtig ist – der TR fährt auch im 2. Gang um jede Ecke. Ein Overdrive, wenn vorhanden, ist in der Regel ein A-Overdrive, der im 2ten, 3ten und 4ten Gang zugeschaltet werden kann. Der Overdrive sollte spontan nach dem Ein- oder Ausschalten reagieren und die Drehzahl um ca. 20 % senken.

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

Ein mahlendes Geräusch aus dem Getriebe, das bei getretener Kupplung verschwindet, weist auf einen Defekt im Getriebe hin. Die Hauptlager, als 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 Ausdrucklager vermutlich die Ursache.

Die Hinterachse sollten wir uns auf der Hebebühne anschauen. Das Konstruktionsprinzip der Starrachse mit den Blattfedern ist sehr robust. Trotzdem schlagen mit der Zeit die Gummibuchsen in den Federaugen und den Verbindungsstangen zu den Hebeldämpfern aus. Eine verbrauchte Feder ist optisch gut erkennbar. (durchgedrückt, verrutschte Federblätter) 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 Geschmackssache. Der eine mag es gerne schick in neuem Connolly-Leder, andere erwarten Patina. Die Innenausstattung sollte zumindest so sein, dass sie der Ausstattung des Originals nachempfunden ist. Es besteht immerhin die Möglichkeit, sich anhand vorhandener Literatur bezüglich Originalität zu informieren.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Instrumentierung. Sie sollte wirklich original sein. Einige Instrumente gibt es nicht mehr zu kaufen. Besonders für die Tank-Anzeige mit hängender Anzeigennadel werden im Moment am Markt horrende Preise verlangt. Im Übrigen ist es gut möglich, Instrumente zu Überholen. Allerdings, das kostet nach aller Erfahrung so einiges und es ist allemal billiger, beim Kaufobjekt Instrumente in ordentlichem Zustand vorzufinden.

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

Zubehör

Nicht jedes Zubehör ist problemfrei. Speichenfelgen sind optisch zwar schön anzuschauen – manche meinen sogar, ein TR aus die Baureihe 2/3 wäre nur mit Speichenrädern wirklich schön – aber, alle beteiligten Teile, wie Adapter, Nabens und

Speichen unterliegen einem hohen Verschleiß. Deshalb ist regelmäßige Prüfung wichtig.

Knackgeräusche beim Anfahren können ihre Ursache im Spiel der Nabe zum Adapter haben. Die Verzahnungen nutzen sich ab, bis sie messerscharf werden. Speichen können brechen. Zur Prüfung muss jede Speiche angefasst bzw. abgeklopft werden.

Die Zentrierung und Wuchtung von Speichenrädern sollte im 2jahres Turnus durchgeführt werden. Ein Punkt, der gerne vernachlässigt wird. Dabei müssen die Reifen abgezogen werden und die Felge auf Seiten- und Höhenschlag untersucht werden. 1 – 1,5 mm Abweichung sind tolerierbar und sollten nicht überschritten werden. Das erforderliche Gewicht (ohne Reifen auf der Wuchtmaschine ermittelt) sollte 30 g an der nackten Speichenfelge nicht überschreiten und kann mit der Unwucht des Reifens durch das so genannte „matchen“ ausgeglichen werden.

Stahlfelgen in gutem Zustand oder „Minilite“-Alufelgen sind eine Alternative.

Ein Overdrive ist für TR-Fahrer, die gerne lange Strecken zurücklegen, ein Muss in der Ausstattung. Es senkt die Drehzahl, den Benzinverbrauch und den Geräuschpegel. Die ursprünglich verbauten A-Overdrive sind inzwischen am Markt knapp geworden. Man kann jedoch auch die moderneren J-Overdrives nachrüsten (die ab 1973 im TR6 verbaut wurden). Für den Umbau muss eine geänderte Aufnahme am Rahmen angebracht werden.

Preise für TR 2/3 (Stand 2008)

Die Preise, die hier genannt werden, sind nur Annäherungswerte. Der Preis 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. Unterschiede bei gleichem Zustand der verschiedenen Modelle bzw. Baujahre sind unerheblich.

Die ausführliche Beschreibung der Zustandsnoten kann man den Fachzeitschriften entnehmen.

Zustand:

1 (besser als neu)	40.000 Euro
2 (guter, originaler Zustand)	27.000 Euro
3 (stark gebrauchter Zustand)	17.000 Euro
4 (verschlissen, unvollständig)	8.500 Euro
5 (Teileträger)	3.500 Euro

ein Kauf in schlechtem Zustand (4, 5) ist nur als Teileträger oder Basisobjekt zur Komplettrestaurierung sinnvoll.

Zur Erinnerung und zum Vergleich, die damaligen Neupreise:

Für den TR 2 : 9.450 DM
Für den TR 3 : 9.750 DM
Für den TR3A: 8.990 DM

Schlussbetrachtung

Der TR2/3 ist ein robuster und haltbarer Sportwagen. Die Technik ist relativ einfach und für einen geübten „Schrauber“ durchaus übersichtlich.

Wer nicht selbst 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 einem TR in der Regel überfordert. Es fehlt an allem: Werkzeug in (Zoll) Größen, Ersatzteilen, spezielle Werkzeugen 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, nur, die Qualität lässt häufig Wünsche offen. An dieser Situation sind die Oldtimerfahrer nicht so ganz unschuldig. Die Teile sollten immer billiger werden. Das sind sie 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 zu kaufen. Die werden als „Original-Teile“ angeboten, haben in der Regel eine gute Optik, aber häufig ein weniger gutes Innenleben, was ihre Standzeiten verkürzt.

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

Bei den Karosserieteilen ist die Passgenauigkeit bescheiden und erfordert häufig Nacharbeiten.

Einige Teile, wie Felgen, Lenkung, Hupenknopf mit integriertem Blinker und die Instrumente werden nicht nachproduziert und müssen aus Altbeständen am Markt besorgt werden.

Diese Zusammenstellung sollte bei der Anschaffung eines TRIUMPH TR 2 / 3 behilflich sein. Falls darüber hinaus Hilfe und Unterstützung benötigt werden, kann sich jeder an das TR-Register wenden. Ein guter Weg, einen TR zu erwerben ist die Mitgliedschaft im TR-Register schon vor dem Kauf. Bei den Stammtischgesprächen ist so manches zu erfahren. Es besteht die Möglichkeit, auch Leute kennen zu lernen, die gerne bereit sind, ein angebotenes Fahrzeug aus ihrer Erfahrung heraus zu beurteilen.