



**TRIUMPH**

**TR6 PI**





*Disegnata per gli amanti della perfezione*

## Perfezione di linee

La TR6 P.I. colpisce per la sobrietà delle linee e per la raffinata eleganza. La calandra del radiatore larga e abbassata, delineata dai potenti gruppi ottici, la coda tronca e le fiancate dal disegno nitido e slanciato, conferiscono un aspetto ben definito: una macchina sportiva inglese aggressiva, potente, spavalda.

Nessun fronzolo. Ciascun particolare, Ciascuna linea, tratto o angolo è stato studiato per migliorare le prestazioni. Guardate il cofano: profilato, aerodinamico, filante, è stato disegnato per consentire la massima penetrazione ed è incernierato anteriormente. I quattro parafranghi sono imbullonati e la

loro sostituzione può essere effettuata con facilità e con minima spesa.

Luci di posizione, di arresto, proiettori di retromarcia, lampeggiatori e catarifrangenti, sono raggruppati in gruppi ottici eleganti e funzionali.

Tutto è in funzione della praticità; sono stati eliminati scanalature o inutili fregi decorativi per consentire una facile pulizia e per conservare la purezza di linee che distingue la TR6 P.I. Anche i copri-ruota, dal disegno sportivo, sono in lega inossidabile.

Ammirata l'estetica, consideriamo ora le prestazioni.



# Una macchina per chi sa guidare

Sedete alla guida di una TR6 P.I. e, se ve ne intendete, Vi renderete immediatamente conto che si tratta di una vettura di buona razza.

Il sedile anatomico e avvolgente Vi consentirà una perfetta impostazione di guida. I pedali del freno e della frizione, a funzionamento idraulico, sono precisi e progressivi.

Il volante sportivo, rivestito in pelle, è un invito alla guida. Corta la leva del cambio, gli strumenti a lettura immediata, i comandi a portata di mano. Sono dettagli che rammentano che questa è la macchina per l'intenditore. Azionate l'avviamento: il rombo regolare del minimo Vi darà un'idea precisa della generosità del motore.

Accelerate, la risposta sarà immediata e potente.

Innestate la prima e partite: in soli 6 secondi avrete raggiunto gli 80 Km/h; in 9 secondi sarete già a 100!

Questa si chiama accelerazione! AffidateVi alla Vostra esperienza e abilità, potrete così apprezzare in pieno le eccezionali prestazioni della TR6 P.I. Affrontate le curve più impegnative; rappresentano il momento della verità per una autovettura. Le sospensioni indipendenti, i pneumatici a larga sezione, la nuova barra anti-rollio, Vi convinceranno che la TR6 P.I. è superiore a qualsiasi altro precedente modello TR per la tenuta di strada. E ciò vuol dire molto.



*Funzionalità ed eleganza*



*Tutti i comandi a portata di mano*



*Sospensioni indipendenti per una perfetta tenuta di strada*



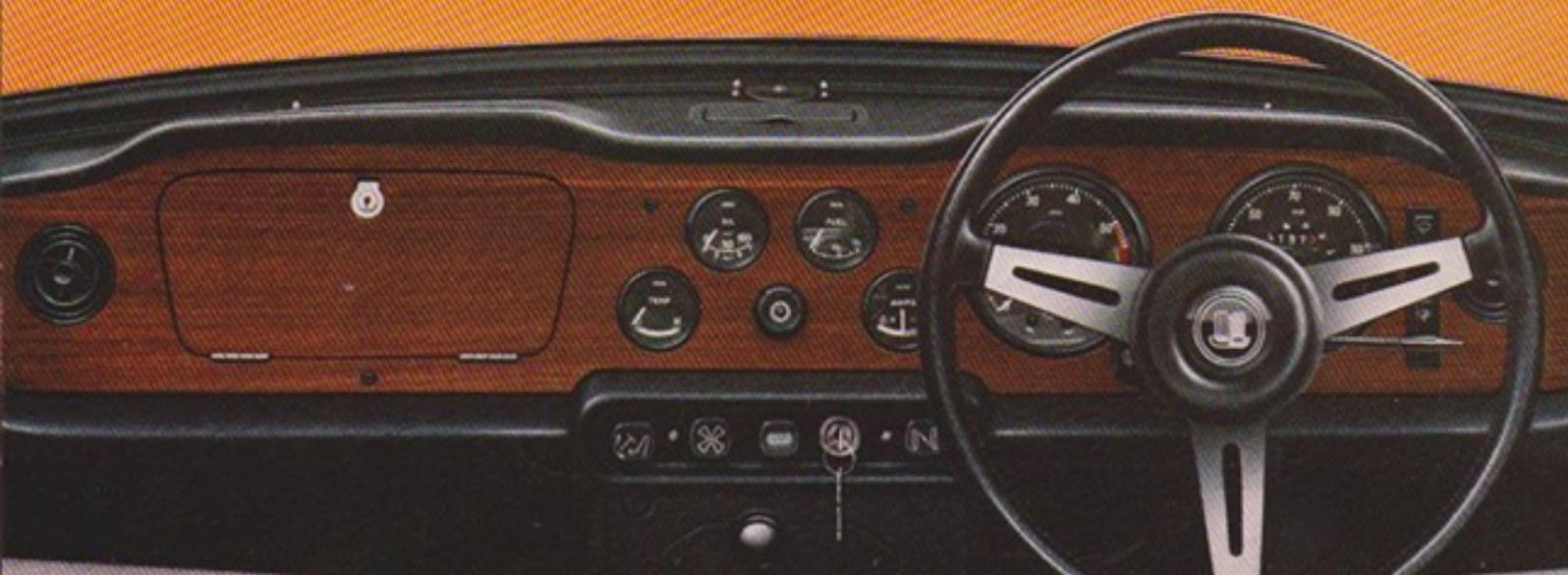


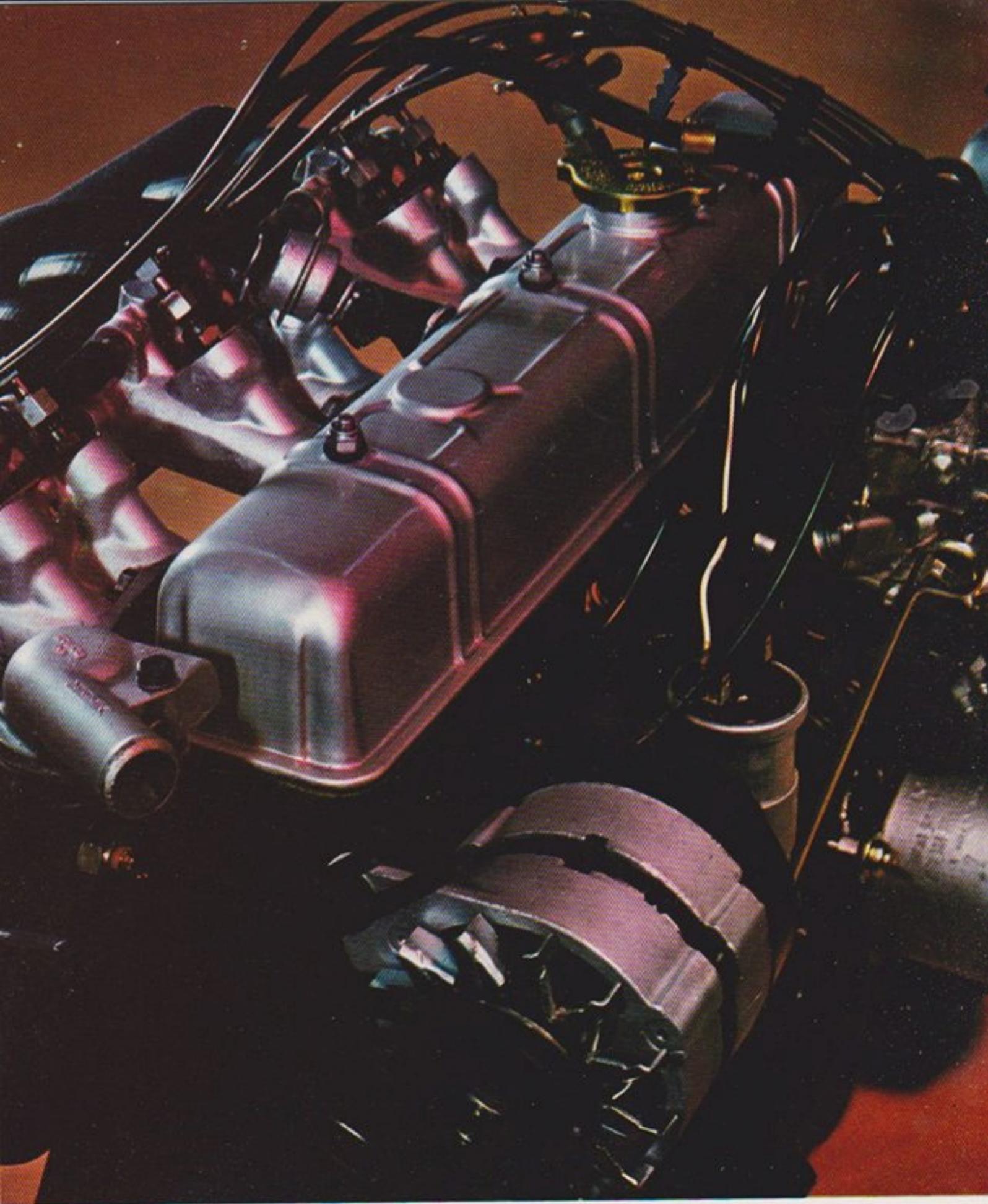
Al volante della TR6 P.I. vengono esaltate le Vostre qualità di guida.

Siete in rettilineo e, mezzo chilometro più avanti, un gigante della strada ostacola la Vostra marcia. La TR6 P.I.

Vi inviterà al sorpasso, ma la Vostra esperienza, la Vostra abilità Vi consigliano di decelerare ed attendere. Quando la strada sarà realmente libera, accelerate! Ora si rivelano in pieno le eccezionali doti della TR6 P.I., doti che Vi permetteranno di districarVi nel traffico più intenso, Vi consentiranno sorpassi fulminei in piena sicurezza.

Tutto è stato studiato in funzione di una guida sportiva: i quadri di controllo sono sotto i Vostri occhi, gli interruttori sono a funzionamento dolce e rapido, il cruscotto è contornato da materiale antiurto e vi è una completa assenza di riflessi. Il lavacrystallo elettrico, il tergicristallo a due velocità, la tromba bitonale, Vi convinceranno che la TR6 P.I. è la macchina dell'intenditore e sarà parte di Voi stessi.





L'alimentazione ad iniezione  
e la Triumph TR6 P.I.

L'alimentazione ad iniezione è il risultato di lunghe esperienze maturate nel clima delle dure competizioni di Formula 1 e l'impianto LUCAS è stato studiato per assicurare una accelerazione istantanea, pronta, scattante anche nelle più severe condizioni di impiego.

Che cosa è l'iniezione?

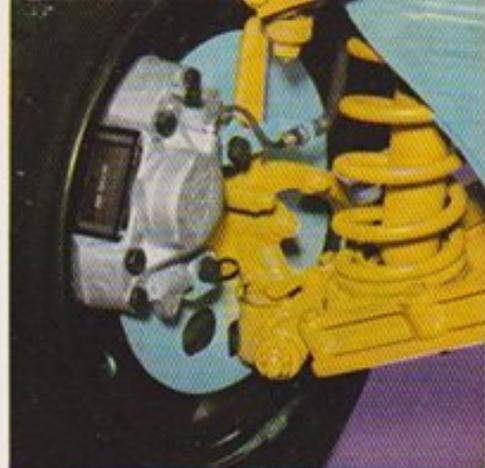
In parole povere è il sistema per assicurare l'esatta quantità di carburante in ogni cilindro e ad ogni regime di rotazione. Il carburante viene aspirato tramite una pompa elettrica dal serbatoio, viene poi pressurizzato, dosato, nebulizzato e iniettato in ogni singolo condotto di aspirazione; viene infine aspirato nei cilindri, assicurando un perfetto riempimento degli stessi e una precisa accensione.

Il sistema è preciso, efficiente ed economico; non vi sono esitazioni, non vi sono tentennamenti in accelerazione. Le prestazioni sono uniformi e la curva della coppia erogata dal motore lo dimostra chiaramente.

Nel motore a 6 cilindri della TR6 P.I. l'iniezione assicura dolcezza di marcia alle basse velocità, bruciante ripresa ed elevata potenza.

Quelle che erano prerogative di poche macchine da "Gran Premio", possono essere ora a Vostra disposizione con la TRIUMPH TR6 P.I.

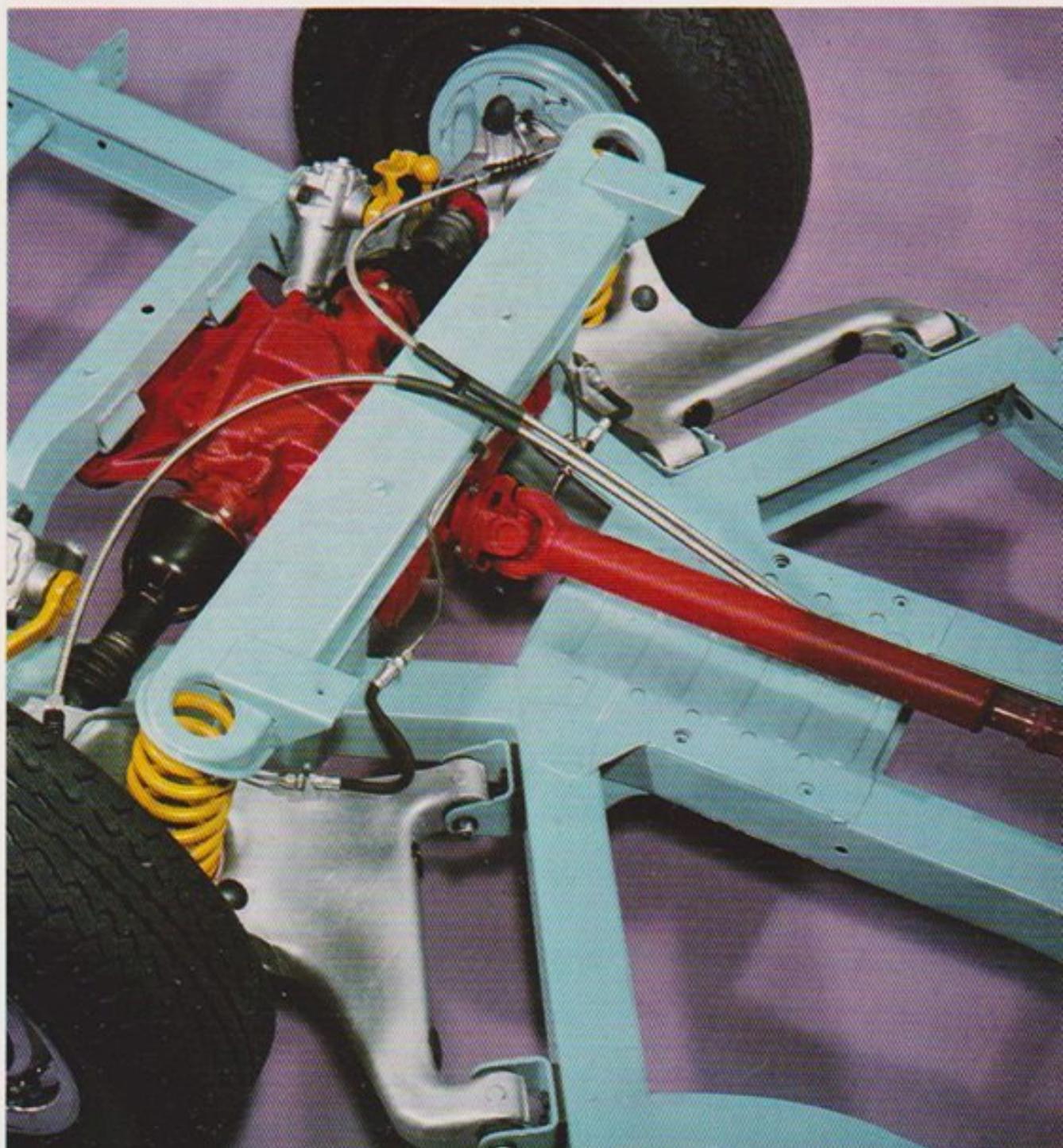
Per una frenata pronta, efficace, potente, la TR6 P.I. è satta equipaggiata con freni anteriori a disco di mm. 276 e



*Per un motore con queste prestazioni, (150-CV al freno e con alimentazione ad iniezione) occorrono questi freni*

freni posteriori a tamburo di mm. 228, servoassistiti ed indipendenti.

Ed il telaio - struttura rigida in profilato in acciaio antiruggine - è molto resistente.





## Caratteristiche Tecniche

**Carrozzeria:** Due posti, sportiva, convertibile. Scocca in acciaio antiruggine. Parabrezza eiettabile, con zona di sicurezza. Porte ad apertura contro vento. Parafanghi anteriori e posteriori imbullonati.

### Dimensioni

Passo	2240 mm
Carreggiata (con ruote a disco)	
— anteriore	1276 mm
— posteriore	1264 mm
Altezza dal suolo	152 mm
Raggio di sterzata	10,1 m.
Lunghezza	3937 mm
Larghezza	1470 mm
Altezza a vuoto	
— con tetto rialzato	1270 mm
— Sommità parabrezza	1170 mm
— con tetto ripiegato e senza parabrezza	1020 mm

### Capacità

Serbatoio carburante	51 l.
Coppa olio	4,32 l.
Cambio	1,13 l.
Differenziale	1,42 l.
Circolo di raffreddamento (con riscaldatore)	6,2 l.

### Regimi di rotazione del motore

	4a.	3a.	2a.	1a.	Retro
Rotazione del motore a 10 Km/h	296	393	595	940	952
Velocità su strada a 1000 g/m-34,13 Km/h					
Velocità su strada con velocità del pistone di 762 metri/minuto in 4a 137 Km/h.					

### Velocità massime ammissibili con marce intermedie:

marcia	Km/h
3a	142
2a	93
1a	60

### Prestazioni

Potenza max. — 152 CV. effettivi a 5.500 g/m  
Coppia max. — 133,3 Kg./cm<sup>2</sup> a 3.000 g/m

### Ripresa

	Velocità	tempo (sec.)
in quarta	50-80 Km/h	7
	70-100 Km/h	7
Mediante il cambio	0-80 Km/h	6,5
	0-96 Km/h	9,0
400 metri da fermo		16,5

**Velocità massima:** 185-200 Km/h a seconda delle condizioni.

**Motore** 6 cilindri — alesaggio mm 74,7 — corsa mm 95 — cilindrata 2.498 cc. — superficie pistone 263 cm<sup>2</sup>. — ordine di accensione 1, 5, 3, 6, 2, 4 — rapporto di compressione: 9,5:1 — robusto albero motore contrappeso. Quattro cuscinetti di banco. Passaggi dell'olio a foro incrociato.

**Trasmissione** Frizione a diaframma, diametro mm 215 ad intervento oleodinamico, cambio a 4 marce in avanti sincronizzate e retromarcia.

**Rapporti:**

	4a	3a	2a	1a	Retro
	1,00	1,33	2,01	3,14	3,22
totali:	3,45	4,59	6,94	10,83	11,11

Albero di trasmissione metallico, su cuscinetti ad aghi di lunghezza ridotta.

**Differenziale** Montato su boccole in gomma. Ingranaggi conico-ipooidali. Cuscinetti a rulli conici. Rapporto 3,45:1.

**Sospensioni ANTERIORI.** Indipendenti a bassa periodicità, con barra stabilizzatrice. Articolazione brevettata oscillante a giunto sferico superiore e bussola inferiore. Molle elicoidali regolate da ammortizzatori telescopici. Cuscinetti del mozzo a rulli conici.

**POSTERIORI.** Indipendenti a braccio semicondotto, con molle elicoidali regolate da ammortizzatori a pistone. Attacchi al telaio su bussolle in gomma.

**Ruote** A disco, in acciaio. Cerchi J5J". Dimensioni dei pneumatici 165 x 15.

**Freni** Anteriori a disco di mm 276, superficie frenante 1.503 cm<sup>2</sup>. Posteriori a tamburo di mm 229 x 45, con ganasce avvolgenti e svolgenti, superficie frenante 639 cm<sup>2</sup>. Il pedale agisce per il servo ed il cilindro maestro in tandem sui freni anteriori e posteriori indipendentemente.

**Telaio** Struttura rigida, in profilato in acciaio a C, lungheroni a profilo scatolato, riuniti da elementi incrociati. Trattamento antiruggine.

**Sterzo** A pignone e cremagliera. Volante mm 381 a 3 razze rivestito in pelle.

**Tappezzeria** In P.V.C. espanso imitazione pelle, ventilato.

**Strumenti** Contagiri e tachimetro di mm 127, con contaghiometri parziale. Strumenti separati per: amperometro, livello carburante, termometro acqua, manometro dell'olio. Tutti incassati, con lunetta antiriflesso e illuminati. Reostato per la regolazione dell'intensità luminosa. Spie per accensione, luce abbagliante, indicatori di direzione e pressione dell'olio. Spia di segnalazione efficienza freni e luce indicazione pericolo generico (vetture guida sinistra soltanto).

**Comandi** Pomelli per starter, riscaldatore, ventilatore, distributore aria. Interruttore a bilanciere per tergi-cristallo, lava-cristallo e luci avvertenza pericolo. Regolatore dell'intensità di illuminazione degli strumenti.

**Bagagli** Vano porta oggetti con serratura. Spazio per bagagli dietro i sedili e nel baule posteriore. Ruota di scorta alloggiata sotto il piano di carico.

**Accessori INTERNO** Specchio regolabile con sostegno sfilabile. Visiere parasole imbottite, orientabili, con specchio per il passeggero. Cruscotto in legno opaco con bordi imbottiti. Portacenere. Lampadina illuminazione abitacolo. Imbottitura ai bordi interni delle portiere. Tappeto a sviluppo integrale con fondo in feltro. Baule con illuminazione interna. Attacchi per cinture di sicurezza.

**ESTERNO** Fari conformi alle norme vigenti. Luci indicatrici di sagoma. Fari anteriori di luce. Indicatori di direzione. Luci di retromarcia, di frenata, indicatori di direzione. Luci targa montate sul paraurti. Lavacrystallo elettrico. Trombe bitonali. Tettuccio di P.V.C., imitazione pelle, interno nero, e grande lunetta posteriore. Cofano incernierato anteriormente, con apertura assistita. Tergicristallo elettrico a due velocità. Deflettore per ventilazione interna. Ruota di scorta e pneumatico. Martinetto e corredo attrezzi.

### Dimensioni interne

Larghezza sedili	483 mm
Larghezza complessiva sedili	1232 mm
Altezza (dal cuscino sedile anteriore)	915 mm
Distanza tra volante e poltroncina	165 mm

**Accessori extra** (Modelli con tetto rigido e tetto sofficie). Overdrive. Route a raggi. Copriposti. (Modello con tetto sofficie soltanto). Parabrezza stratificato.

**Tutti i veicoli ed i pezzi di ricambio Stanpart sono venduti con la garanzia della fabbrica e subordinatamente alla stessa.**

### SERVIZIO STANPART IN OGNI PAESE DEL MONDO

#### CONDIZIONI DI VENDITA

Il gruppo Standard-Triumph si riserva il diritto di modificare il prezzo franco stabilimento di tutti i suoi prodotti i quali saranno fatturati al prezzo franco stabilimento valido all'atto della consegna. Inoltre la Casa si riserva il diritto, per quanto riguarda la vendita di qualsiasi veicolo, di effettuare prima della consegna e senza alcun preavviso modifiche e variazioni delle consegne e senza alcun preavviso modifiche e variazioni delle caratteristiche ed equipaggiamento quali descritti nelle sue varie pubblicazioni.

I dati tecnici e le altre informazioni riportate in questa pubblicazione provengono da fonti autorevoli e, benché siano intese a dare una descrizione fedele del veicolo e delle sue possibilità, non ne garantiscono l'esattezza, né la Casa si assume alcuna responsabilità, per eventuali errori od omissioni.

**AVVERTENZA:** Le presenti caratteristiche tecniche non fanno testo per il Nord America ed in particolare per gli Stati Uniti o territori o stati appartenenti agli Stati Uniti.



COVENTRY

ENGLAND

LA TRIUMPH

# TR6 PI

È stata la TRIUMPH a rivoluzionare il mondo dell'automobilismo adottando per prima l'alimentazione ad iniezione su una macchina sportiva prodotta in serie in Gran Bretagna: la TR5 P.I.

E ora con la TR6 P.I. si realizza una nuova linea estetica e nuove caratteristiche tecniche che conferiscono un nuovo volto all'automobile.

Prima di enumerare i dettagli della TR6 P.I., è categorico chiarire un punto: questa non è una macchina per il guidatore della domenica, né un pericoloso strumento per l'imberbe spericolato.

La TR6 P.I. è la macchina per il competente, consapevole di ciò che vuol dire velocità, che può valutarne e apprezzarne le insuperabili prestazioni.

Affidata a queste mani, la TR6 P.I. è una tra le più sicure, scattanti ed entusiasmanti macchine sportive.

