



Gut zu wissen

TRIUMPH GT6 MK II
Eckdaten: R6-Motor, OHV, 1998 cm³,
104 PS, 865 kg, 175 km/h, 1968 bis 1970
Preis: 19300 Euro (guter Zustand)
Charakter: Zierliches und hierzulande seltenes
Sechszylinder-Coupé, agil dank geringem
Gewicht, überschaubare Unterhaltskosten

Rar & günstig

Das kleine Coupé mit Sechszylinder-Motor namens Triumph GT6 ist ein Fall für Individualisten. Wer nicht selbst schrauben möchte oder kann und daher stets auf Werkstatthilfe angewiesen ist, muss nicht befürchten, dass sich die Exklusivität in besonders hohen Kosten für Wartung und Technikreparaturen bemerkbar macht.

TEXT Bernd Woytal // FOTOS Fact



Der Triumph GT6 sieht aus wie ein zum Coupé verwandelter Spitfire, und das trifft zumindest teilweise zu. Der größte Unterschied liegt im Antrieb, denn unter der großen, nach vorne klappenden Motorhaube verbirgt sich beim GT6 ein Reihensechszylinder, den es bereits im Ende 1960 vorgestellten Standard Vanguard Six gab und später auch im Triumph Vitesse und in der Limousine 2000.

Vom GT6 wurden drei Serien gebaut, bezeichnet als Mk I, Mk II und Mk III, die sich technisch ein wenig unterscheiden. Was den Motor betrifft, so kletterte die Leistung ab Mk II durch die Verwendung eines anderen Zylinderkopfs und einer schärferen Nockenwelle von 95 auf 104 PS. An den nötigen Wartungsarbeiten änderte sich aber nichts.

Einmal pro Jahr empfiehlt sich ein Motorölwechsel, wozu auch der Austausch der Ölfilterpatrone gehört, die in einem separaten Gehäuse sitzt. Man kann aber auf einen modernen Schraubfilter umrüsten, wofür es einen speziellen Umbausatz gibt, der zudem Vorteile bietet. „Der Wechsel vereinfacht sich, und der Filter läuft nicht bei längerer Standzeit leer, sodass beim Kaltstart sofort ausreichend Öldruck vorhanden ist“, sagt Uli Feldkamp, GT6-Experte des 1. Triumph Spitfire Club Deutschland.

Regelmäßig überprüfen sollte man ferner die Zündung, also den Zustand der Kabel, der Verteilerkappe und des Fingers sowie natürlich des Unterbrecherkontakts. Letzteres ist wegen der mittlerweile oft schlechten Qualität der Unterbrecher häufiger ratsam, „denn die auf dem Zündnocken laufenden Gleitstücke nutzen sich schneller ab als früher“, weiß Stefan Garstecki von den Marx Garagen in Bergkirchen bei München. „Manchmal ist auch die Verteilerwelle ausgeschlagen“, ergänzt er als weiteren möglichen Defekt.

Ventilspiel prüfen

Etwa alle 10 000 Kilometer gilt es, das Spiel der über Kipphebel betätigten Ventile zu prüfen und gegebenenfalls zu justieren. Mit etwa 140 Euro fällt diese Arbeit aber nicht übermäßig teuer aus.

Gerne wird von unkundiger Hand an den beiden Stromberg-Gleichdruck-Vergasern herumgedoktert. „Das bedeutet zusätzlichen Arbeitsaufwand, denn vor dem Einstellen und Synchronisieren müssen die Fehler erst entdeckt und rückgängig gemacht werden“, erklärt Stefan Garstecki und ergänzt: „Manchmal klemmt auch der Choke-Mechanismus.“

Zur ständigen Pflege eines GT6 zählt außerdem ein Schmierdienst. Dieser umfasst zum Beispiel das Abschmieren der Hinteradlager (außer bei Rotoflex-Achse), des Schiebestücks der Kardanwelle, des Lenkgetriebes und der Wasserpumpe, sofern noch ein Originalteil montiert ist. Auch die unteren Messingschwenklager der Vorder-

PFLEGE DER ZÜNDANLAGE

Zum Check der Zündung gehören ein Blick auf die Zündkabel, den Verteiler samt Kappe und Finger und das Prüfen des Unterbrecherkontaktabstands. Ein verschlissener Unterbrecher gehört erneuert



PRÜFUNG DER VERGASER

Es sollte genügend Dämpferöl eingefüllt sein. Dann gilt es zunächst, Punkte wie die Höhe der Düsen zu checken, bevor überhaupt mit dem Einstellen und Synchronisieren begonnen wird



AUF ÖLVERLUST ACHTEN

Nicht nur auf Ölverlust des Sechszylinder-Motors sollte man achten, auch am Differenzial kann Öl austreten. Dann muss die Dichtung erneuert werden. Das Differenzial hat übrigens keine Ölablassschraube



WARTUNG DER BREMSE HINTEN

Der GT6 hat hinten Trommelbremsen. Da diese nicht selbstnachstellend sind, müssen sie bei größer werdendem Pedalweg nachjustiert werden. Links oben im Bild ist ein Teil der Rotoflex-Kupplung zu sehen



Service & Kosten

ARBEITEN AM MOTOR

	Preise*
Keilriemen wechseln	um 50 Euro
Motorölwechsel mit Filter	ab 110 Euro
Zündkerzenwechsel	ab 70 Euro
neuer Unterbrecherkontakt plus Einstellung der Zündung und Verteilerprüfung	ab 100 Euro
Ventilspiel prüfen und einstellen	um 140 Euro
neuen Luftfilter montieren	um 65 Euro
Vergaser überprüfen, einstellen und synchronisieren	ab 150 Euro
Kühlmittelthermostat erneuern	um 100 Euro
Wasserpumpe erneuern	ab 180 Euro
neuen Wasserkühler einbauen	ab 450 Euro
neuer Auspufftopf ab Krümmer (Edelstahl)	ab 640 Euro
Kupplungswechsel mit Ausrücklager	um 900 Euro
Motorüberholung, je nach Aufwand	ab 4000 Euro

ARBEITEN AN FAHRWERK, BREMSEN ETC.

Prüfen und Einstellen der Achsgeometrie	ab 90 Euro
neue Lenkung einbauen	460 Euro
alle Spurstangengelenke vorn neu inkl. Vermessen	ab 250 Euro
Querlenkerlager und Kugelköpfe der Vorderachse neu	ab 760 Euro
neue Fahrwerksbuchsen und Gummi hinten	ab 570 Euro
Blattfedern hinten erneuern	ab 480 Euro
Einbau neuer Stoßdämpfer rundum (Spax)	um 800 Euro
Austausch eines Radlagers vorn	um 160 Euro
Austausch eines Radlagers hinten	ab 250 Euro
Bremsbelagwechsel vorn	ab 90 Euro
Bremsbackenwechsel hinten	ab 180 Euro
Wechsel der Bremsbeläge vorn plus neue Brems-scheiben und AT-Bremssättel	ab 380 Euro

SONSTIGE ARBEITEN

Schmierdienst	um 60 Euro
AT-Getriebe mit Montage	um 2150 Euro
Kreuzgelenke der Kardanwelle erneuern (je nach Modell)	ab 480 Euro
Rotoflex-Kupplungen erneuern	um 690 Euro

* Alle Preise sind Richtwerte für GT6 Mk II in gutem Zustand. Sie können je nach Modell, Teilpreisen, Zusatzarbeiten und Stundensätzen der Werkstatt deutlich abweichen.

Adressen

Marx Garagen, S. + E. Garstecki 85232 Bergkirchen Tel. 081 31/35 53 91 www.marx-garagen.de	Eine Werkstatt für britische Klassiker mit einem Rundum-Programm und einem langjährigen Erfahrungsschatz
British Open Service 22767 Hamburg Tel. 040/553 53 16 www.british-open-service.de	Auf die Technik britischer Klassiker spezialisierte Werkstatt, die Reparaturen und Restaurierungen übernimmt
Bunkus, Joachim 25474 Bönningstedt Tel. 040/556 60 10	Seit Langem existierende Werkstatt in Norddeutschland für alle Arbeiten an britischen Klassikern, Motorsporterfahrung
Classic Car Connection CH-9620 Lichtensteig Tel. 0041/71/988 78 88 www.classiccarconnection.ch	Auf britische Klassiker spezialisierte Werkstatt, die mit viel Erfahrung repariert und restauriert, auch Teileverkauf
Classic Garage Pressler A-8720 Knittelfeld Tel. 0043/664/166 35 68 www.classic-garage.at	Seit über 30 Jahren existierende Werkstatt für britische Klassiker mit Schwerpunkt auf Technik und Ersatzteilen
Classic Line 74366 Kirchheim Tel. 071 43/40 51 40 www.classic-line.org	Spezialist für britische Klassiker, Ersatzteilservice, Wartung und Reparaturen, Restaurierung, Morgan-Partner
Dorscheid Sportwagen GmbH 66299 Friedrichsthal Tel. 068 97/846 93 www.dorscheid-sportwagen.de	Fahrzeug- und Teilehandel mit angeschlossener Werkstatt mit einer langen Tradition für britische Sportwagen
Extra Mobile GmbH 75334 Straubenhardt Tel. 072 48/92 52 90 www.extramobile.de	Erfahrener Spezialist für die Wartung, Reparatur und Restaurierung britischer Klassiker, Motorsporterfahrung
Garage Messmer CH-4629 Fülenbach Tel. 0041/62/926 31 06 www.garage-messmer.ch	Langjähriger Triumph-Experte in der Schweiz für alle Arbeiten, Fahrzeughandel, Werkstatt ist „British Motor Heritage approved“
Roadster Factory 45279 Essen Tel. 02 01/54 37 67 65 www.roadster-factory.de	Werkstatt von Michael van Ofen, der mit viel Erfahrung britische Klassiker repariert und restauriert, Motorsporterfahrung
TR Nord GmbH 25485 Hemdingen Tel. 041 23/922 60 60 www.tr-nord.de	Seit Langem bestehende Werkstatt mit Schwerpunkt Triumph; Wartung, Restaurierung, Teilehandel



Nach dem Öffnen der Motorhaube ist die Sechszylinder-Maschine gut zugänglich, und Teile der Radaufhängung sind sichtbar

achse (siehe dazu auch „Ganz wichtig“ auf der nächsten Seite) verlangen nach Schmierung, laut Werksempfehlung allerdings mit Getriebeöl.

Der Motor selbst gehört zur robusten Sorte, sofern ihm hohe Dauerdrehzahlen erspart bleiben. „Die Nockenwelle hält aber nicht ewig, die Kipphebelwellen verschleifen und beginnen zu klappern“, berichtet Feldkamp von seinen Erfahrungen. Garstecki weiß von abgenutzten Lagern zu berichten: „Wenn man die Kupplung drückt und die Drehzahl fällt ab, weist das auf verschlissene Axiallager der Kurbelwelle hin.“

Ferner kann es im Laufe der Zeit an verschiedenen Stellen zu Ölverlust kommen, wie etwa an der Stirnseite. Dort ist im unteren Teil des Motorblocks ein kleiner Dichtungsblock eingeschoben und verschraubt, der sich verziehen kann. Seitlich an diesem Block sitzen in einer Nut kleine Teile aus Holz, die aufquellen und somit als Ölsperre dienen.

Das Schaltgetriebe sowie das Differenzial sind durch das Drehmoment des Motors nicht gerade wenig belastet, sodass sie von einem gelegentlichen Ölwechsel profitieren. Das Differenzial, dessen Ölstand man eh im Auge behalten sollte, besitzt allerdings keine Ölablassschraube. Der Schmierstoff muss daher abgesaugt werden. Der Overdrive dankt ebenfalls einen regelmäßigen Ölwechsel und eine Filterreinigung mit einer langen Lebensdauer.

Aufwendiger Kupplungstausch

Der Wechsel einer verschlissenen Kupplung gehört mit an die 1000 Euro zu den teuersten Reparaturen. Meistens demontiert die Werkstatt dazu die Motorhaube und baut die ganze Motor- und Getriebeeinheit aus, statt lediglich das Getriebe mühsam vom Innenraum her abzumontieren. Arbeitsintensiv gestaltet sich ferner das Ersetzen der Vorderachslager sowie der Achsschenkel, während sich die Kugelköpfe schnell tauschen lassen.



„Der Triumph GT6 ist im Prinzip ein gutes und zuverlässiges Auto mit geringen Wartungskosten“

Stefan Garstecki, Triumph-Spezialist aus Bergkirchen

Was die Hinterachse angeht, so ist wissenschaftlich, dass der GT6 Mk I ein Querblattfederpaket und eine Pendelachse besitzt. Der Mk II und frühe Mk III haben die sogenannte Rotoflex-Achse mit zusätzlichen unteren Querlenkern und Gummigelenscheiben (genannt Rotoflex-Kupplungen) zur Übertragung des Antriebsmoments zu den Rädern. Danach wurde aus Kostengründen wieder eine Achse ähnlich der Urversion verbaut, mit breiterer Spur wie beim späten Spitfire Mk IV und beim 1500.

„Das Fahrverhalten mit der Rotoflex-Achse ist deutlich besser, und die Kreuzgelenke der Antriebswellen halten länger, weil sie weniger belastet werden“, nennt Feldkamp als Vorteil. Als Nachteil führt er an, dass das Ersetzen der Rotoflex-Kupplungen sowie das Einstellen der Radlager dieser Achse mittels Distanzscheiben aufwendig ist und dass die Qualität der nachgefertigten Gummikupplungen meist schlechter ist als beim Original. „Wem es nicht auf Originalität

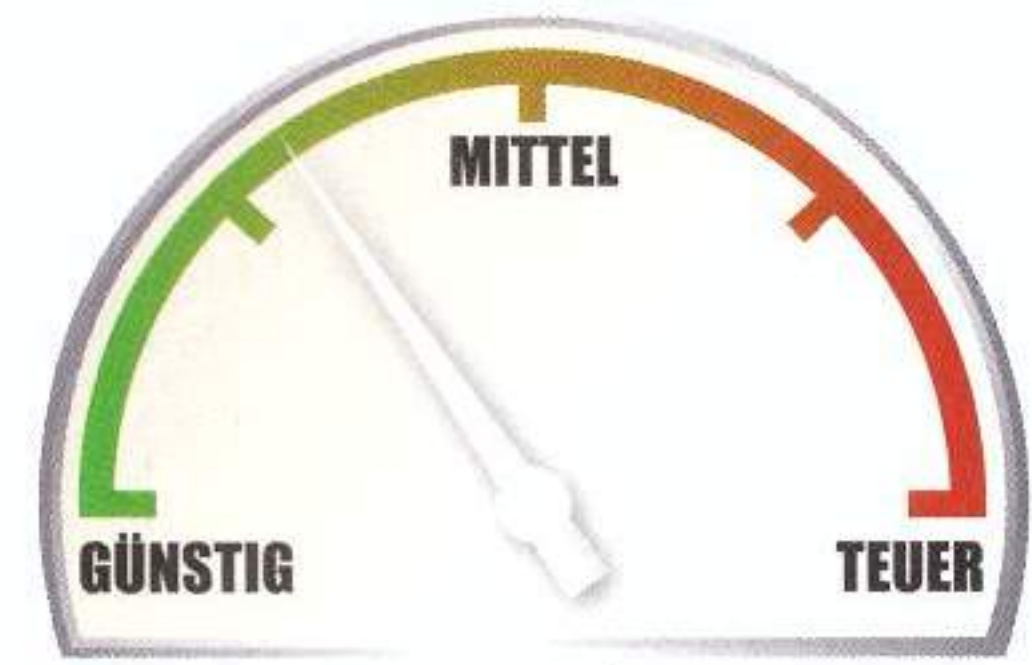
ankommt, der kann auf Gleichlaufgelenke umrüsten“, fügt Feldkamp hinzu.

Bei den Wagen ohne Rotoflex-Achse erweisen sich die Kreuzgelenke und Radlager als Schwachpunkt, denn sie entsprechen denen des Spitfire und waren dort schon hoch belastet. Hängt der GT6 hinten zu tief, sind die Querblattfedern ermüdet, was sich durch die Montage neuer Federn beseitigen lässt, allerdings für fast 500 Euro.

Zum Thema Bremse sei noch erwähnt, dass der Mk I eine Einkreisanlage hat, weshalb man ein wachsames Auge auf die Funktion des Systems haben sollte.

„Technikteile sind sehr gut verfügbar“, lautet die Aussage von Leslie Brown aus Odelzhausen, einem Teilelieferanten wie Anglo Parts oder Limora. Dies und die geringen Wartungskosten erhöhen das Vergnügen, GT6 zu fahren. ■

Preisniveau



Für ein Coupé mit einem Sechszylinder-Motor liegen die Kosten für Technikreparaturen und für die Wartung auf einem sehr erträglichen Niveau. Das liegt zum großen Teil an den relativ günstigen Ersatzteilpreisen, wobei allerdings die teilweise schlechte Qualität dazu führt, dass manche Reparatur nach kurzer Zeit erneut fällig wird. Arbeitsintensive Instandsetzungen wie etwa ein Kupplungswechsel sind dagegen teuer.

Ganz wichtig

In Spitfire- und GT6-Kreisen wird vor brechenden Achsschenkeln der Vorderachse gewarnt. Wer es schon einmal erlebt hat, wie Uli Feldkamp vom 1. Triumph Spitfire Club Deutschland, der wird vorsichtig. Die Ursache ist eine Überlastung der Achsschenkel beim Einfedern durch ein klemmendes Messingschwenklager, das mit dem unteren Querlenker verschraubt ist. Wer ein Fahrzeug frisch erworben hat, sollte sich überlegen, die Leichtgängigkeit des Messingschwenklagers zu prüfen. Feldkamp rät, bei aufgebocktem Fahrzeug das obere Traggelenk loszuschrauben, damit man die Beweglichkeit des Schwenklagers zum Querlenker hin prüfen kann. Geht es sehr schwer, sollte man es sicherheitshalber samt Achsschenkel erneuern.

Service-Tipp

Wer bei der Wartung selbst Hand anlegen möchte, findet einige Tipps in der ausführlichen Bedienungsanleitung. Was darin nicht steht: Den Motoren dürfen keine hohen Dauerdrehzahlen zugemutet werden, wenn sie lange halten sollen. Eine gute Informationsquelle sind natürlich die Clubs wie der 1. Triumph Spitfire Club Deutschland, www.triumph-spitfire.de. Oft sind die Fahrzeuge mit Speichenrädern versehen. Serienmäßig haben sie das Format 4,5 x 13, auf denen mit Sonderabnahme bis

zu 175er-Reifen erlaubt sind. Gerne wird auf die breitere Felge 5,5 x 13 umgerüstet. Doch der optische Genuss trübt das Fahrvergnügen, das Auto läuft nervig allen Spurrillen in der Fahrbahn nach.

