

Erschwingliches Abenteuer

Das Klischee vom verwegenen Roadster-Fahrer hält sich ebenso hartnäckig wie das von der mangelhaften Zuverlässigkeit britischer Autos. Muss also der angehende Käufer eines Triumph TR4 besonders hart im Nehmen sein und horrende Werkstattkosten befürchten? Nicht unbedingt, wie die Experten bestätigen.

TEXT Bernd Woytal // FOTOS Fact



In gutem Zustand und gut gewartet ist der TR4-Motor zuverlässig



Die Aussagen der befragten Experten klingen beruhigend: „Der Triumph TR4 ist ein zuverlässiger Roadster und nicht sehr reparaturanfällig.“ Das macht angehenden TR4-Käufern Hoffnung, die mangels Schraubertalent stets auf die Hilfe einer Werkstatt angewiesen sind. Denn wenn wenig kaputtgeht, halten sich die Kosten im Rahmen. Den Haken an der Sache nennt Markus Tanner von der Classic Car Connection AG in Lichtensteig im Kanton Sankt Gallen: „Das gilt nur, wenn der Mechaniker, der den Wagen betreut, sein Handwerk versteht.“

Zumindest die regelmäßigen Servicearbeiten sollte jeder Schrauber beherrschen. Dazu gehören der Check der Zündung oder das Prüfen und Einstellen des Ventilspiels, was mit relativ geringen Kosten verbunden ist. Aber selbst auf den ersten Blick einfache Arbeiten machen nur diejenigen gut, die sich mit dem TR4 schon etwas genauer beschäftigt haben.

Das betrifft zum Beispiel den Schmierdienst. Nur wer den Schmierplan genau studiert, kennt alle zu bedienenden Stellen. Auch jene am Kreuzgelenk der Kardanwelle, die nur von innen nach Entfernen einer Gummikappe auf dem Kardantunnel zugänglich ist. „Bei uns gehört zum Schmierdienst auch ein Auffüllen des Öls in den hinteren Hebelstoßdämpfern“, erklärt Tanner. Denn nur wenn die zu Ölverlust neigenden Dämpfer immer gefüllt sind, halten sie entsprechend lange.

Fehlerquelle Vergaser

Auch die SU-Vergaser können manchem Mechaniker Rätsel aufgeben. „Sie verzeihen viel, aber wenn der Leerlauf miserabel ist und die Gasannahme schlecht, sind vielfach die Düsenstöcke und Düsennadeln verschlissen oder die Vergaser nicht korrekt synchronisiert“, so Tanner. „Oft stehen die Düsenstöcke nicht gleich hoch oder wurden nicht mit dem passenden Spezialwerkzeug zentriert, oder man hat beim Synchronisieren vergessen, die Feder Verbindung zwischen den Vergasern zu lösen“, nennt der Schweizer Mechaniker weitere Fehlerbeispiele.

Das serienmäßige Kraftstoffversorgungssystem enthält keinen Filter, aber ein Schauglas. Lagern sich dort Rostpartikel ab, könnten sie aus dem Tank stammen; dann empfiehlt sich bei Gelegenheit, einen Blick in die Schwimmerkammer der Vergaser zu werfen. Denn dort könnten sich ebenfalls Fremdkörper abgelagert haben.

„Die Vierzylinder-Motoren sind relativ robust und langlebig“, sagt Jochen Extra von Extra Mobile in Straubenhardt bei Pforzheim. Hohe Ausgaben stehen nur an, wenn umfangreiche Überholungen fällig werden, weil zuvor gewisse Warnzeichen ignoriert wurden. Diese sind zum Beispiel ein zu großes Axialspiel der Kurbelwelle aufgrund

SU-VERGASER PRÜFEN

Oft sind die Düsenstöcke und Düsennadeln verschlissen, oder die beiden Vergaser sind nicht korrekt synchronisiert – Mängel, die das Fahrvergnügen erheblich trüben



CHECK DER ZÜNDUNG

Regelmäßig sollte man die Verteilerkappe, den Läufer und den Unterbrecherkontakt inspizieren. Auch die Unterdruck- und die Fliehkraftverstellung muss funktionieren



SERVICE AM OVERDRIVE

Ab und zu gehört das Ölsieb im Overdrive gereinigt. Dazu öffnet man einen Deckel an der Unterseite mit dem passenden Schlüssel, aber nicht mit Hammer und Meißel



SPIEL DER KURBELWELLE

Mithilfe einer Messuhr und einem Magnetsockel kann man das Axialspiel der Kurbelwelle prüfen. Ist es zu groß, sind die Anlaufscheiben verschlissen



verschlissener Anlaufscheiben (Drehzahl beim Treten der Kupplung verändert sich), zu niedriger Öldruck und hoher Ölverlust an der hinteren Kurbelwellendichtung. Diese aus zwei Alu-Rücklaufschnellen bestehende Dichtung leidet unter Verschleiß durch die Bewegungen der Kurbelwelle. Bei einem guten Motor erfüllt die serienmäßige Kurbelwellendichtung laut Tanner durchaus ihren Zweck. „Es gibt zwar Umrüstsätze auf Simmerring“, so Extra, „aber deren Montage ist deutlich aufwendiger als beispielsweise beim Austin-Healey.“

Besser kein Austauschmotor

Je nach Aufwand kosten Motorüberholungen ab etwa 4000 Euro aufwärts, aber trotzdem sollte man die Finger von den verführerisch günstigen, in England angebotenen Austauschmotoren lassen. Sie stehen bei Experten in einem schlechten Ruf. Im Rahmen einer Überholung wird natürlich auch die Steuerkette erneuert, während sie zwischen durch eher selten gewechselt werden muss. Das ist dann aber günstiger als beim TR3 – der vom gleichen Motor angetrieben wird –, weil die Demontage der Frontmaske wegfällt.

Zu den teureren Reparaturen zählt mit gut 750 Euro der Kupplungswechsel samt neuem Ausrücklager. Funktioniert die neue Kupplung dann nicht zufriedenstellend, „hat der betreffende Mechaniker wahrscheinlich nicht darauf geachtet, die drei richtigen Stehbolzen am oberen Kupplungsflansch zu verwenden“, weiß Tanner. Motor und Getriebe müssen exakt fluchten, sonst hakelt es beim Ausrücken der Kupplung.

Der Spezialist hat noch zwei weitere Tipps auf Lager. Damit die Motoren thermisch geschont werden, sollte man ein früh öffnendes Kühlmittelthermostat (74 Grad) verwenden, und wenn ein neuer Kühler fällig ist, lohnt



„Ist ein Triumph TR4 rundum in Ordnung und gut gewartet, fährt er sich besser, als viele vermuten.“

Markus Tanner,
Spezialist aus Lichtensteig (CH)



Ein TR4 bringt viel Fahrfreude bei überschaubaren Reparaturkosten

SERVICE UND KOSTEN		ADRESSEN	
Arbeiten am Motor		Classic Car Connection	
Keilriemenwechsel	Circa-Preise* um 45 Euro	CH-9620 Lichtensteig Tel. 0041/71/988 7888 www.classiccarconnection.ch	Auf britische Klassiker spezialisierte Werkstatt, die mit viel Sachverstand und Erfahrung repariert und restauriert
Motorölwechsel mit Filter (je nach Ölart)	um 120 Euro	British Open Service 22767 Hamburg Tel. 040/5535316 www.british-open-service.de	Auf die Technik britischer Klassiker spezialisierte Werkstatt, die Reparaturen und Restaurierungen übernimmt
Zündkerzenwechsel	um 40 Euro	Classic Cars Friesland NL-8495 KL Oldeboorn Tel. 0031/566/631276 www.classiccarsfriesland.com	Spezialist für britische Roadster in den Niederlanden, neben dem Werkstattbetrieb gibt es auch Fahrzeug- und Teilehandel
neuer Unterbrecherkontakt plus Einstellung der Zündung und Verteilerprüfung	ab 40 Euro	Classic Line 74366 Kirchheim Tel. 07143/405140 www.classic-line.org	Werkstatt für englische Oldtimer mit neuem Standort, zum Angebot gehören Teilebeschaffung, Reparatur, Restaurierung
Ventilspiel prüfen und einstellen	ab 55 Euro	Classic Garage Pressler A-8720 Knittelfeld Tel. 0043/3512/44934 www.classic-garage.at	Seit über 25 Jahren existierende Werkstatt für britische Klassiker, Schwerpunkt Technik und Teile, neuer Standort
Wechsel der Steuerkette	ab 400 Euro	Dorscheid Sportwagen 66299 Friedrichsthal Tel. 06897/84693 www.dorscheid-sportwagen.de	Schon lange existierende Firma für britische Sportwagen mit einem Werkstattbetrieb sowie Fahrzeug- und Teilehandel
neuen Luftfilter montieren	bis 140 Euro	Extra Mobile GmbH 75334 Straubenhardt Tel. 07248/925290 www.extra-mobile.de	Langjähriger Spezialist für die Wartung, Reparatur und Restaurierung britischer Automobile, auch Motorsport
Vergaser einstellen bzw. synchronisieren	50 bis 100 Euro	Möller, Robert 50996 Köln Tel. 0151/10469905	Der in der Szene bekannte Triumph-Schrauber sucht gerade eine neue Herausforderung, hilft aber gerne mit Tipps weiter
Kühlmittelthermostat erneuern inkl. Frostschutz	um 100 Euro	Oldtimeria 85662 Hohenbrunn Tel. 08102/8010018 www.oldtimeria.de	Auf britische Oldtimer spezialisierte Werkstatt im Süden Deutschlands, Wartung, Reparatur, Restaurierung
Wasserpumpe erneuern	um 200 Euro	Roadster Factory 45279 Essen Tel. 0201/54376765 www.roadster-factory.de	Werkstatt mit großer Erfahrung für englische Sportwagen, Wartung, Reparatur, Restaurierung, Motorsport
neuen Wasserkühler einbauen	um 600 Euro	TR Nord Oldtimertechnik 25485 Hemdingen Tel. 04123/9226060 www.tr-nord.de	Auf Triumph spezialisierte Werkstatt in Norddeutschland mit sehr viel Erfahrung und einem Rundumprogramm
neuer Auspuff ab Krümmer (je nach Anlage)	ab 500 Euro		
Kupplungswechsel mit Ausrücklager	um 800 Euro		
Motorüberholung, je nach Aufwand	ab 4200 Euro		
Arbeiten an Fahrwerk, Bremsen etc.			
Prüfen und Einstellen der Achsgeometrie (Vorspur)	um 60 Euro		
Abschmierdienst	etwa 50 Euro		
Lenkung aus- und einbauen und überholen	ab 400 Euro		
alle Spurstangenköpfe vorn neu inkl. Vermessen	um 140 Euro		
neue Achs- bzw. Stabgummis und Buchsen vorn	ab 420 Euro		
neue Messingschwenklager und Achsschenkel, pro Seite	ab 350 Euro		
neue Achsgummis, Buchsen hinten TR4/TR4 IRS	ab 200/650 Euro		
neue Stoßdämpfer rundum (Starrachse)	um 400 Euro		
Austausch eines Radlagers vorn/hinten	um 120/170 Euro		
Bremsbelagwechsel vorn/hinten	um 65/150 Euro		
Wechsel der Bremsbeläge vorn plus neue Brems-scheiben und überholte Brems-sättel	ab 600 Euro		
Sonstige Arbeiten			
Getriebeüberholung	ab 1600 Euro		
Simmerring am Differenzial erneuern	um 65 Euro		
Kreuzgelenke der Antriebswellen neu (TR4 IRS)	um 550 Euro		
Kreuzgelenke der Kardanwelle erneuern	um 200 Euro		

* Alle Preise sind lediglich Richtwerte. Sie können je nach Modell, Teilpreisen und nötigen Zusatzarbeiten sowie den jeweiligen Stundensätzen der Werkstatt deutlich abweichen

Service-Tipp

Der TR4 hat etliche Schmierstellen, die regelmäßig zu bedienen sind. Ist ein Motorölwechsel fällig, sollte man kein Vollsynthetik-Öl einfüllen. In Getriebe mit Overdrive füllt man Motoröl – die HP-Additive in Getriebeöl würden der nassen Kupplung im Overdrive schaden. Und weil im Overdrive das Öl thermisch höher belastet ist, sollte man es alle 10000 Kilometer wechseln. Dabei auch das Sieb im Overdrive reinigen. Bei einer jährlichen Inspektion können kleinere Schäden entdeckt und repariert werden (wie etwa verschlissene Messingschwenklager), bevor teure Folgeschäden entstehen.



sich eine Version mit Hochleistungsnetz. Eine schlechte Wahl sind Billigkühler, die haben eine viel zu geringe Kühloberfläche.

Tanners zweiter Tipp: Bei einem defekten Auspuff gleich eine Edelstahlanlage nehmen und diese spannungsfrei aufhängen. Ärger bereiten Stahlanlagen aus England, deren Dämpfertöpfe zu groß sind und deshalb ständig irgendwo anschlagen.

Kommen wir zum Fahrwerk. Den TR4 gab es mit hinterer Starrachse und mit Einzelradaufhängung (TR4 IRS). Bei letzterer sieht Extra keinen großen Sprung in Sachen Fahrverhalten, aber aufwendigere und damit teurere Instandsetzungsarbeiten.

Beim IRS lässt sich übrigens auch die Spur an der Hinterachse mit Einstellblechen justieren, was aber sehr aufwendig ist. „Ein besonderes Augenmerk sollte man beim IRS unbedingt auf das hintere Radlagerspiel richten“, erklärt Tanner und warnt: „Ist es zu groß,

kann die kurze Welle, auf der die Radlager sitzen, samt Hinterrad wegbrechen.“ Und um die Lebensdauer der zweiteiligen Antriebswelle zu verlängern, empfiehlt er, gelegentlich das Schiebestück mit einem extrem hoch belastbaren Schmierfett zu behandeln. Öfter getauscht werden müssen zudem beim IRS die Kreuzgelenke der Antriebswellen, was mit Kosten von etwa 550 Euro verbunden ist.

Einiges an Geld für Teile und Montage muss ferner investieren, wer nicht regelmäßig die Vorderachse abschmiert. An dieser Stelle sei auf das große Problem qualitativ mangelhafter Ersatzteile hingewiesen. Das betrifft laut Extra zum Beispiel die unteren Messingschwenklager sowie praktisch alle Gummibuchsen, weshalb vielfach auf PU-Buchsen ausgewichen wird.

Diese Situation trübt das Roadster-Fahren deutlich. Oft liegt es aber auch an den Autobesitzern selbst. „Wer immer das Billigste wählt, muss sich nicht wundern, das Billigste zu bekommen“, sagt Tanner. ■