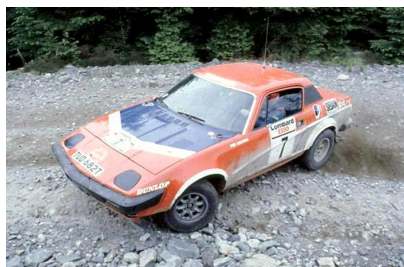


A Triumph ralitörténete

Írta: Fartik András

2011. december 25. vasárnap, 19:10 - Módosítás: 2012. december 26. szerda, 09:32



A BMC-hez (British Motor Corporation) csatlakozó márkák közül a Triumph volt az egyik. TR7-es típusuk igencsak ígéretesnek mutatkozott a '70-es évek végén.



A BMC-hez (British Motor Corporation) csatlakozó márkák közül a Triumph volt az egyik. Később a BMC átnevezésre került, előbb a British Leyland, majd az Austin Rover Group nevet kapta. A konszern több típusából is készült raliautó (Austin 7, Austin 35/55, Austin Atlantic, MG Midget, MGA, MGB, Morris Minor, Triumph Herald, Austin Healey, BMC Mini, BMC/Austin Maxi, Austin 1800, Triumph 2500, Triumph Dolomite, Morris Marina, Leyland Princess, Rover 3500 Vanden Plas, Triumph TR7 V8, Rover 3500 Vitesse, majd a B csoportos MG Metro), így az érdekes történelemmel rendelkezik. A márkaneveket ugyan az éppen aktuális piacpolitikájuknak megfelelően alkalmazták, de a háttérben mindig is a BL, azaz a British Leyland állt.

Ezt a tényt az is megerősíti, hogy a fentebb felsorolt típusok közül az összes gyári kocsi - az Austin Healey-től a Triumph TR7 V8-ig - egyazon bázison készült. Ez az abingdoni székhelyű műhely volt korábban a Morris Garages. Ma már nem létezik, miután 1980-ban a TR7 V8 programja befejeződött, az üzemet a Morlands sörfőzde vásárolta meg. A Morlands tisztában volt a "hely szellemével", ezért a The Old Speckled Hen nevű Ale-jének címkéjén - ez az egyik legismertebb felső erjesztésű sör - megtalálható az MG szimbóluma. A Morland 2000-ben bezárta üzemét, de az MG Rally Beer receptjét és gyártási jogait megvásárolták, így ez a sör még ma is fogyasztható!

A BMC-nek és a hozzá tartozó gyáraknak a '70-es években az volt a legfőbb gondja a versenysportot illetően, hogy nem igazán tudta kitalálni, melyik típus lépjen a fényes győzelmeket arató Mini helyébe. Ezt a problémát nem az okozta, hogy nem volt megfelelő alapautó, hanem hogy elrendezésében mindegyik eltért a nagy sikerű elődtől. A Mini után, azaz 1968-tól az Austin Maxinak volt egy rövid és sikertelen korszaka, majd az Austin 1800-sal kísérletezett a gyár. Ez a típus egy második helyet hozott az 1968-as London-Sydney Rally-n, de a két évvel később London és Mexikó között megrendezett World Cup Rally-n már egy Triumph 2,5 PI jött be másodikként. A rali világbajnokság kezdetének időszakában a BMC két versenyképes kocsival rendelkezett: az egyik a Triumph 2.5 PI kistestvére, a Dolomite, a másik pedig a Morris Marina, ami technikailag az Austin 1800-on alapult. Úgy tűnt tehát, hogy a Triumph Dolomite nem tud kilépni a maratoni versenyeken sikerrel részt vevő elődök árnyékából.

A Triumph ralitörténete

Írta: Fartik András

2011. december 25. vasárnap, 19:10 - Módosítás: 2012. december 26. szerda, 09:32

[illegible]

A Triumph ralitörténete

Írta: Fartik András

2011. december 25. vasárnap, 19:10 - Módosítás: 2012. december 26. szerda, 09:32



A Triumph ralitörténete

Írta: Fartik András

2011. december 25. vasárnap, 19:10 - Módosítás: 2012. december 26. szerda, 09:32



