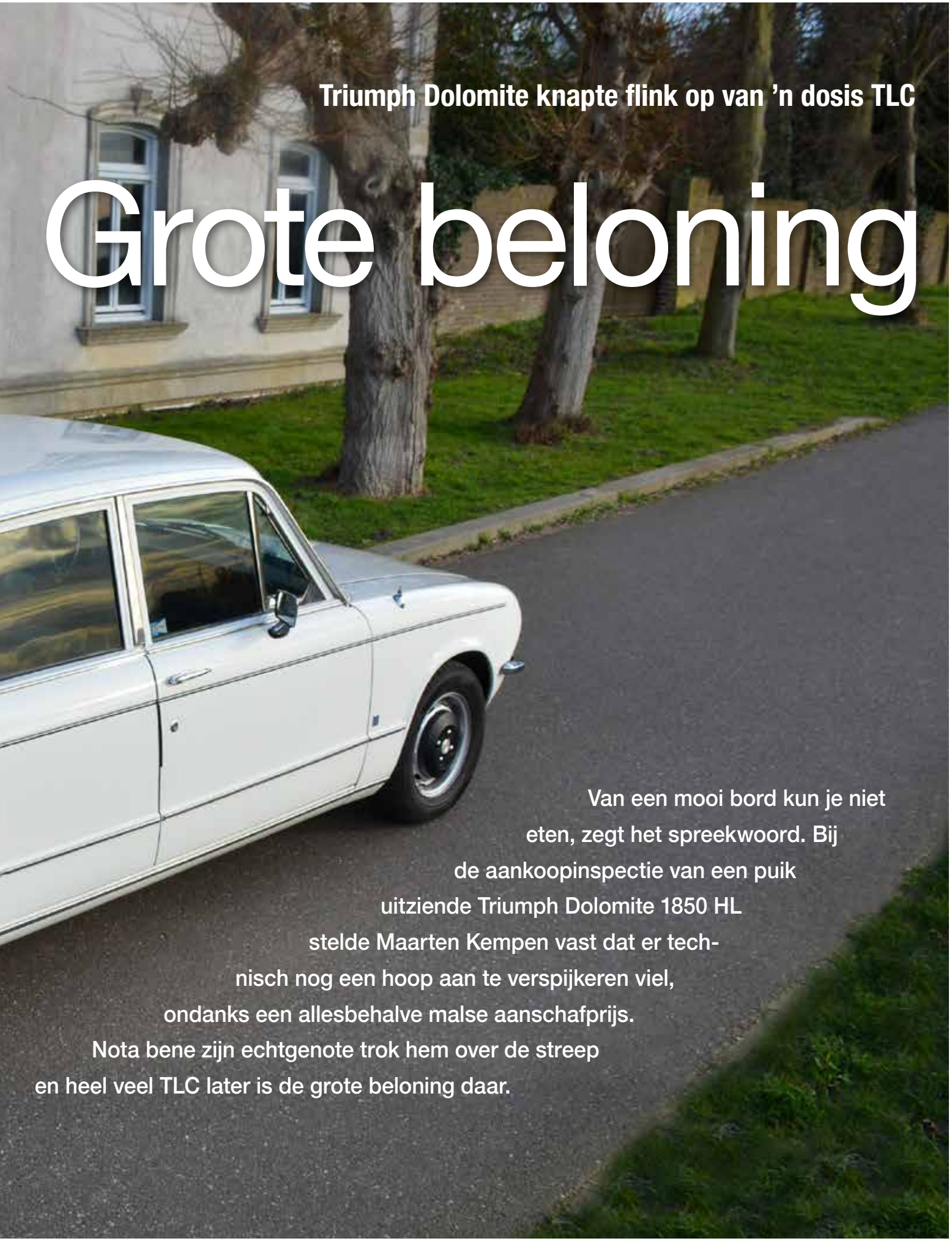

03-UH-51



Triumph Dolomite knapte flink op van ’n dosis TLC

Grote beloning

Van een mooi bord kun je niet eten, zegt het spreekwoord. Bij de aankoopinspectie van een puik uitziende Triumph Dolomite 1850 HL stelde Maarten Kempen vast dat er technisch nog een hoop aan te verspijkeren viel, ondanks een allesbehalve malse aanschafprijs. Nota bene zijn echtgenote trok hem over de streep en heel veel TLC later is de grote beloning daar.



Blakend van levenslust schiet de Triumph Dolomite door het Midden-Limburgse landschap, relaxed en trefzeker bespeeld door een man met een grote grijns. “Een neef van mij, die leerbewerker is, heeft het stuur speciaal voor mij met leder bekleed. De dikkere rand ligt net wat lekkerder in je handen en dat draagt bij aan de sportieve belevenis.” De gang zit er lekker in en dat lijkt de Britse sportsedan - want zo mogen we hem toch wel kwalificeren - volstrekt niet te deren. Sterker nog, hij reageert met de geestdrift van een renpaard dat aangespoord wordt. “Destijds was dit de tegenhanger van BMW’s uit de 02-serie en van de Alfa Romeo Giulia,” beweert de eigenaar. Dat klopt geheel en al en daarmee staat de Triumph Dolomite, zeker met de 1850-motor aan boord, mijlenver af van Leyland-concerngenoten als de Austin Maxi en Morris Marina. “Natuurlijk kickt iedereen op een Sprint; de versie met een tweeliter zestienklepper. Dat zie je ook wel terug in de prijzen en qua techniek is het toch allemaal net wat delicater.” Kempen vloert nog eens lekker het gaspedaal. “Zeg nou zelf, je kunt dit toch geen slome jongen noemen? Hij weegt net geen 950 kilo en redt zich prima met zijn 91 pk. De boel goed afstellen scheelt al een hele hoop.”

Daar haalt de naar Limburg geëmigreerde Brabander een gevoelig puntje aan. Vanuit vele reportages en rij(ervaringen) weten we namelijk dat het bij menig klassieker schort

1



2



1: Door de zwarte C-stijlen lijkt het dak te zweven, een trucje dat Leyland ook bij de Princess uithaalde. **2:** In tegenstelling tot de Sprint geen lichtmetalen wielen, maar de naafdoppen zetten toch een sportief accent. **3:** Niet altijd dubbele ronde koplampen, want een Dolomite 1300 heeft enkele rechthoeken.

3





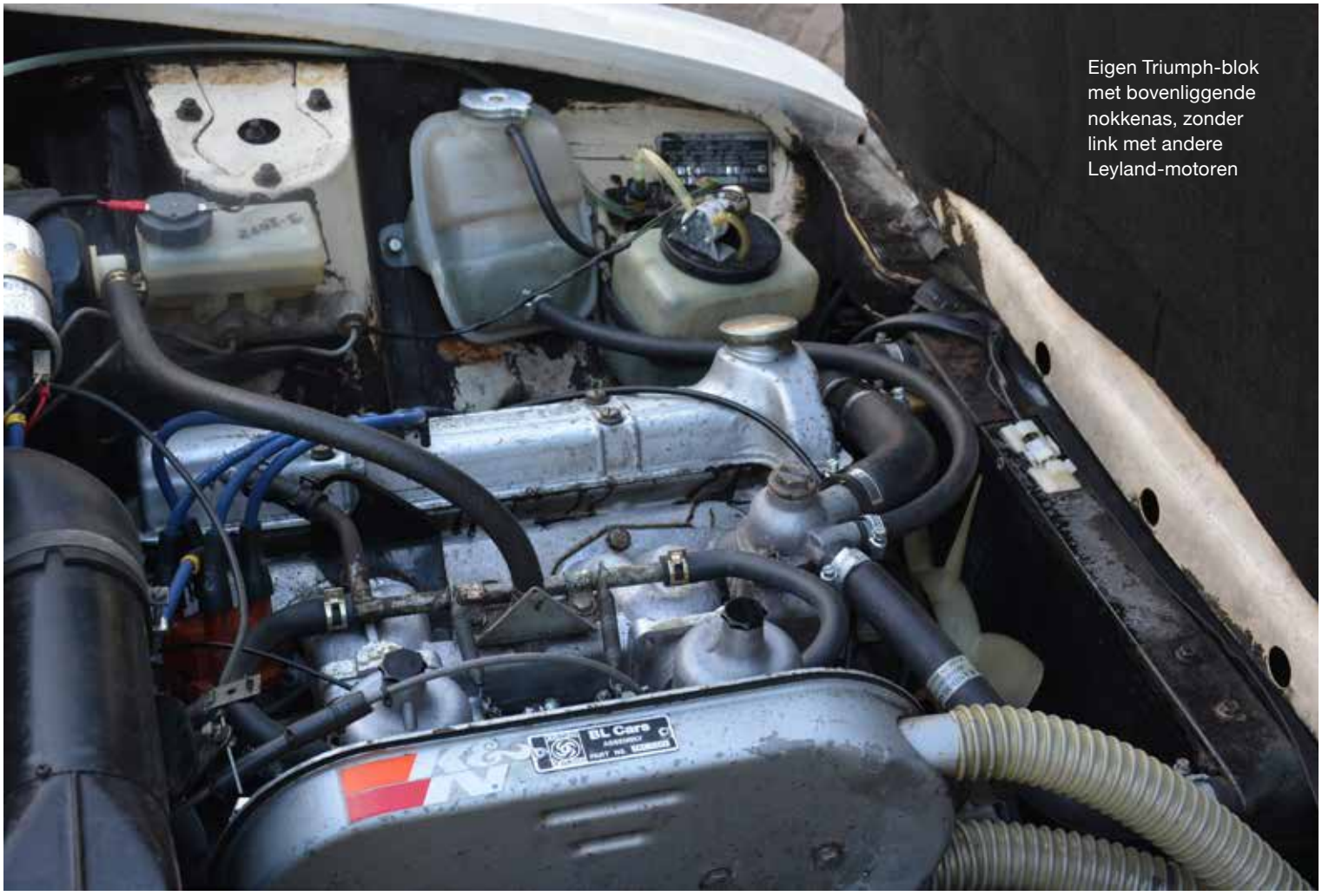
aan minutieus onderhoud. Wij durven veilig te beweren dat negen van de tien te koop aangeboden exemplaren op zijn minst een béétje technische aandacht behoeven, zelfs al is er met oprecht goede bedoelingen aan gesleuteld. Maarten Kempen kan er ook wel een boekje over opendoen en daarom tempert hij bij een bezichtiging op voorhand al zijn verwachtingen. Dat komt zo nu en dan voor en eind 2020 was het weer eens raak. “We woonden net een halfjaar hier in het Limburgse land en ik zat een beetje in een dip, want door de coronapandemie viel er weinig te beleven. Ik had al mijn projecten af… en nog ruimte over in de schuur.” Een ongekende luxe, maar ook een situatie die bij de meeste mensen van onze bloedgroep onrust veroorzaakt en kooplust opwekt. “Ik bewaarde zulke goede herinneringen aan mijn vroegere Triumph Dolomite; de eerste auto die ik van eigen centen kocht, begin jaren tachtig. Mooi van lijn, comfortabel en snel. Ik weet nog hoe vreemd de bestuurder van een Opel Manta opkeek toen ik hem eruit trok. In z’n twee haalde je 95 kilometer per uur. Dan vlogen de kleppen wel bijna door het deksel heen naar buiten.”

Wil je een coronaproject, dan krijg je een coronaproject. “Ik zag een advertentie in een ouder blad van de Club Triumph Holland, waarin een origineel Nederlands geleverde 1850 HL uit 1978 werd aangeboden. Toen ik belde, bleek hij nog beschikbaar. Niet echt verbazingwekkend, want zulke hete handel is dit niet. Samen met mijn vrouw Mirelle ging ik op afspraak een kijkje nemen en een rondje proefrijden. Nou, er zat apk op de auto, maar vraag niet hoe, want hij stuurde en remde van geen kanten. Bovendien bokte en schokte de motor en pakte hij slecht op. Alles bij elkaar opgeteld dus nogal teleurstellend en hoewel de koets en het interieur er heel netjes uitzagen, vond ik de vraagprijs van 8000 toch erg stevig. Terwijl ik twijfelde, zei Mirelle: ‘Als jij denkt dat je hem goed in orde kunt krijgen, koop hem dan gewoon en… enjoy!’ Kortom, eigenlijk was zij de boosdoener. Op de weg terug naar huis zag ik wel een lichtpuntje, namelijk dat de motor netjes op temperatuur bleef, wat niet zomaar vanzelf spreekt bij een Dolomite. Het gebeurde in het verleden vaak genoeg dat mensen water in het koelsysteem goten en dan gaat op den duur de aluminium cilinderkop corroderen, waardoor de koelkanalen verstopt raken.”

‘Als jij denkt dat je hem goed in orde kunt krijgen, koop hem dan gewoon en… enjoy!’

Dat kleine beetje euforie verdween thuis als sneeuw voor de zon. “Het expansievat zat vol en toen ik eens in een koelwaterslang kneep, veranderde er niks aan het niveau. Conclusie: één en al verstopping. Ik bestelde maar meteen een aantal nieuwe slangen plus een waterpomp, omdat de oude een beetje lekte. Die wissel je niet zomaar even, want door plaatsgebrek kon Triumph hem nergens anders kwijt dan intern, dus in het blok, met aandrijving via de nokkenas. Dat vindt zijn oorsprong in de gezamenlijke ontwikkeling van de 1850-motor met Saab, waar hij de voorwielen aandreef. Daar kwam de pomp tegen het schutbord, waardoor een regulier type niet paste. Gevolg is dat je hem met behulp van een speciale trekker moet verwijderen, nadat je eerst het hele inlaatspruitstuk hebt verwijderd.” De oorzaken van de humeurige krachtbron openbaarden zich volgens de eigenaar gauw genoeg: “Een ontsteking die veertien graden te vroeg stond en gare carburateurs, met speling op de asjes. Twee revisiesetjes hielpen al een heel eind en van ruimere naalden werd het nog een stukje beter, hoewel ik daar later pas mee aan de slag ging. Eén groot K&N-luchtfilter in plaats van de twee kleinere ronde exemplaren die er normaal zitten maakte ook iets verschil.”


03-UH-51



Eigen Triumph-blok met bovenliggende nokkenas, zonder link met andere Leyland-motoren

Goochelen met configuraties

Niets is zo ondoorgrondelijk als de historie van de Triumph Dolomite en dan eigenlijk vooral van de modellen waaruit hij evolueerde. In 1965 dacht de sportief georiënteerde fabrikant een gouden formule in handen te hebben met de moderne opvolger van de bedaagde Herald. De simpele modelnaam 1300 hoorde bij een markante creatie van de begaafde Italiaanse designer Giovanni Michelotti, waarbij een voorwielaangedreven platform met rondom onafhankelijke wielophanging een mooie stap richting de toekomst betekende. Althans, zo leek het, maar een stevige prijsstelling zat het model in de weg en in het slagveld der concurrenten moest Triumph bakzeil halen. Wat te doen? Onder het juk van BMC lanceerde het merk in 1970 een tweetrapsraket. Allereerst met de 1500, die met een verlengde neus en achterkant - dus meer kofferruimte - uitgroeide tot een volwaardige(r) middenklasser. Vervolgens was daar de Toledo met de korte koets en… achterwielaandrijving. Dit laatste om de kosten te drukken en het model scherper in de markt te zetten, wat ook gold voor de beslissing om beide Triumphs qua achterwielophanging te vereenvoudigen naar een starre as. Het werd nog gekker, want in de loop van 1971 kroop plotsklaps de Dolomite uit zijn ei, al duurde het door typische Britse stakingsperikelen tot 1972 voordat de productiebanden gingen draaien. Hij deelde de lange koets met de 1500, terwijl een grote 1850-motor zijn vermogen naar de achterwielen liet uitvloeien, die net als binnen de rest van de reeks het ouderwetse ophangingprincipe volgden. In 1973 haalden de ingenieurs als antwoord op de BMW 2002 een huzarenstukje uit door de sportsedan rijp te maken voor een potente tweelitermotor, waarin één enkele nokkenas zestien kleppen aan het dansen bracht. De timing was niet ideaal, zo rond de oliecrisis, maar deze Dolomite Sprint met 127 pk dwong wél respect af. Ondertussen bepaalde de Toledo nog steeds de entree van het middenklasseprogramma en nu achtte Triumph de tijd rijp om de technische configuratie van alle versies te synchroniseren, wat betekende dat de achterwielaangedreven 1500 TC de oude 1500 met zijn differentieel en steekassen voorin afloste. Omdat het publiek er intussen geen sikkepit meer van snapte, werd het eind 1975 dringend tijd voor logica en veegde de fabrikant alles op één hoop, wat resulteerde in een hele riedel Dolomites: de 1300, 1500 (vanaf 1979 gelimiteerd als SE), 1500 HL, 1850, 1850 HL en Sprint, tot in 1981 het doek viel voor deze grillige modelserie.



4



5



Kleppen stellen? “Al een eeuw niet gebeurd, tot ik eraan begon. De meeste hobbyisten vinden dat te veel gedoe met die plaatjes.” Het bedenkelijke gezicht dat Kempen trekt verandert in een spottende blik. “Die mensen stellen het maar liever uit… Verder heb ik de stroomverdeler vervangen door eentje van Bosch, zoals toegepast bij Saab. De originele die Triumph gebruikte, van AC Delco, blijkt niet erg stabiel. Stel je hem af, begint de motor korte tijd later ineens te schudden en geeft de stroboscoop aan dat de voorontsteking ineens vijf graden vroeger stond dan eerst.” Hoofdschuddend beoordeelde de selfmade-techneut, die in zijn werkzame leven tandtechnicus was, de toestand van de rubbers in de voorwielophanging. “Die zaten allemaal al lang en breed over de uiterste houdbaarheidsdatum heen. Ter vervanging bestelde ik bij Chris Withor in Engeland polyurethaan bussen en met de juiste hardheid, om het comfort te behouden.” Evenmin overbodige luxe bleken een nieuwe uitlaat, wiellagers en een remmenrevisie. “Ik vond de pedaalslag erg groot en kon dat niet alleen oplossen door staalomvlochten leidingen te monteren. Het bleek dat de diameter van de achterste wielremcilinders niet klopte, daarom heb ik die verbust naar de oorspronkelijke maat.”

Kleppen stellen? Al een eeuw niet gebeurd, tot ik eraan begon

Als je toch zo lekker sleutelend de tijd doorbrengt, kun je net zo goed een enkele zinvolle upgrade doorvoeren. “Ik kreeg de kans om een vierbak met inschakelbare overdrive te kopen, die vroeger als optie werd aangeboden bij de Dolomite. Toen ik die inbouwde, was dat natuurlijk het juiste moment om ook meteen de koppeling met drukgroep te vervangen en omdat de auto wat dreunde, pakte ik ook meteen de drie kruiskoppelingen van de cardanas, het centrale lager, het differentieel en de motorrubbers mee.” Sommige mensen zouden al die ingrepen als een halve restauratie betitelen, maar Maarten Kempen beschouwt ze gewoon als ‘doen wat moet gebeuren’. Al die TLC mist zijn uitwerking niet, want de Dolomite rijdt werkelijk als een trein. Hij stuurt zelfs zo heerlijk dynamisch en de motor hangt zo gretig aan het gas, dat je gaat mijmeren over deelname aan klassiekerrally’s. Op lange afstanden waardeer je juist de overdrive, die opvallend veel rust aan boord brengt. Niet verwonderlijk derhalve dat de levendige Triumph geregeld in stelling wordt gebracht voor lange ritten. Hij dreef de eigenaar soms tot hevig gemopper in de schuur, maar inmiddels is de beloning groot. Mocht de auto ooit te koop komen, dan zal de volgende bezitter zich er geen buil aan vallen.

6



Triumph Dolomite 1850

MOTOR	vloeistofgekoelde 4-cilinder-in-lijn, bovenliggende nokkenas, 8 kleppen
CILINDERINHOUD	1854 cm3
BRANDST.VOORZ.	2 SU HS4-carburateurs
VERMOGEN	91 pk bij 5200 tpm
TRANSMISSIE	handgeschakelde 4-bak, elektrische overdrive
AANDRIJVING	achterwielen
OPHANGING V.	dubbele draagarmen, schroefveren, stabilisator
OPHANGING A.	starre as, schroefveren, stabilisator
REMMEN V.	schijven
REMMEN A.	trommels
L X B X H	411 x 157 x 137 cm
GEWICHT	944 kg
TOPSNELHEID	163 km/h
VERBRUIK	10,5 l/100 km

4: Anatomisch gevormde zetels in een tijd dat tamelijk vlakke stoelen nog de norm bepaalden. **5:** Compleet en overzichtelijk instrumentarium, alleen zit de alarmlichtenschakelaar op een ongelukkige plek.
6: Ziet eruit als full-option, maar in de Triumph Dolomite 1850 HL is deze cockpit gewoon standaard. **7:** Het overdrive-schuifje wint het ergonomisch met gemak van de vroegere stengel aan de stuurkolom.

7

