

## The Illustrated History of Triumph Sports and Racing Cars

Di Alessandro Maschi

I libri dedicati alla Triumph sono davvero tanti, a condizione di estendere la ricerca a quelli scritti in lingua inglese. Oltre che in madrepatria, dove era un costruttore generalista al pari di tanti altri, la casa di Canley ha storicamente riscosso un successo importante negli Stati Uniti che in alcuni periodi assorbivano fino all'80% della produzione inglese. La diffusione dei modelli Triumph, spinta anche dai successi nelle competizioni americane, ha portato negli anni alla nascita di una moltitudine di club di appassionati e alla stesura di testi volti a raccontarne la storia. Questo libro arriva proprio dagli States e G. William Krause, l'autore, mantiene quanto promesso dal titolo dedicandosi ai soli modelli sportivi: la famiglia delle roadster e la Spitfire/GT6.



Le prime della specie: la 20TS, la TR2 "Jabbeke" (a sinistra) e la TR2 di serie (a destra).

Il primo capitolo racconta in modo piuttosto completo la nascita e dei primi anni di vita della Triumph, dalle biciclette ai modelli pre-guerra. Alla fine XIX secolo, Siegfried Bettmann – un immigrato tedesco che viveva a Londra – inizia a commercializzare le proprie biciclette senza alcun marchio ma, a fronte delle vendite incoraggianti, comprende la necessità di attribuirsi un nome che sia ovunque associabile all'idea di successo: nasce così la Triumph. Col passare degli anni Bettmann segue le tendenze del mercato installando piccoli motori prima sue due e poi su quattro ruote, creando autovetture caratterizzate dall'elevata cura costruttiva. Il primo vero modello sportivo è la splendida Dolomite Straight Eight del 1934 che purtroppo non vedrà la produzione in serie. All'alba del secondo conflitto mondiale, le difficoltà economiche portano al fallimento e alla messa all'asta del marchio.



*Il capitolo dedicato alla Italia 2000.*

Il dopoguerra vede la rinascita dell'intero continente e anche della Triumph, ora di proprietà della Standard Motor Company. La scia da sfruttare è quella delle T-series della MG che, grazie ai militari americani rientrati in patria dopo il conflitto, spopolano anche oltreoceano, ma l'obiettivo dichiarato è la Jaguar SS100 che non solo era alimentata dai motori Standard – la sigla SS, abbandonata dopo la guerra per la sfortunata assonanza con le squadre naziste, stava infatti per Standard-Swallows, la prima fornitrice dei motori e la seconda delle carrozzerie – ma era anche

l'auto personale di Sir John Black, che della SMC era al comando. Il primo risultato di questo sforzo è la Triumph 1800 Roadster ma l'affermazione arriverà con l'evoluzione del prototipo 20TS del 1952: la TR2. La piccola e spartana due posti contribuisce a definire il concetto di auto sportiva all'inglese, forte anche del record di velocità stabilito a Jabbeke, in Belgio. I successi agonistici colti da piloti privati, spesso alla guida di auto stock, consolidano l'immagine sportiva della Triumph. La storia delle TR passa dalla matita di Giovanni Michelotti, la cui TR4 sopravvive, con cambi di meccanica e carrozzeria, fino agli anni '70 con l'arrivo della TR7 (come raccontato [qui](#) e [qui](#)).



Spazio alle piccole: le Spitfire Mk2 e Mk3.

Della Spitfire si è scritto molto e sono davvero pochi gli aspetti della sua storia che non siano già noti agli appassionati. Il prototipo, nato ancora una volta dal genio di Michelotti e con telaio e meccanica derivati dalla Herald, arriva a Coventry alla fine del 1960 trovando la Triumph alle prese con l'ennesima crisi finanziaria – una vera costante nella storia dell'azienda. La Bomb, nome dato al progetto, finisce dimenticata sotto un telo per mesi fino a quando Stanley Markland, il nuovo direttore generale, non la riscopre e ne avvia la produzione. Il debutto avviene al salone di Earls Court del 1962 e il successo è immediato: la sua storia si chiuderà ben 18 anni più tardi, dopo quattro restyling e oltre 300mila esemplari venduti. Una versione a sei cilindri e chiusa della Spitfire era stata presa in considerazione fin da subito – e auspicata dalla stampa – ma la GT6

vedrà la luce solo nel 1966, presentando contenuti e forma di assoluto livello grazie anche alla linea di Michelotti che la rende ancora più attraente della roadster da cui deriva. La “E-type dei poveri” avrà però vita più breve e la produzione si fermerà nel 1973, dopo due evoluzioni e 41mila esemplari.



*La prima partecipazione ufficiale alla 24 Ore di Le Mans avviene nel 1955, ma l'anno prima Edgar Wadsworth aveva partecipato privatamente con una TR2 stock, concludendo con un rispettabile 15° posto e destando l'interesse della Triumph per la competizione francese.*

L'ultima sezione del libro è dedicata all'attività agonistica della Triumph. L'interesse sportivo della casa madre ha vissuto fasi alterne, con continue aperture e chiusure del reparto competizioni che non hanno comunque impedito di raccogliere un cospicuo numero di successi. Dalle partecipazioni in veste ufficiale alla 24 Ore di Le Mans – culminate nella vittoria di squadra del 1961 – alla Mille Miglia, passando attraverso i rally e i campionati SCCA oltreoceano, la carriera agonistica della Triumph ha avuto un effetto positivo sulle vendite ed è stata adeguatamente sfruttata dal marketing. Vale la pena di notare che i risultati ottenuti dai privati, talvolta supportati dalla Triumph, sono stati spesso superiori a quelli degli stessi team ufficiali e nomi come quelli di “Kas” Kastner e Bob Tullius resteranno indelebili nella storia del marchio. Inevitabilmente, un capitolo di questa sezione è dedicato alla splendida [TR250K](#) di Kastner e Peter Brock.

Il volume si chiude con una breve appendice dedicata alla Acclaim, l'ultima auto a portare il badge Triumph; non certo una sportiva come le altre protagoniste del libro, ma un capitolo necessario per raccontare la fine della casa inglese. Non mancano, sparsi tra le varie sezioni descritte finora, i brevi capitoli dedicati a modelli derivati da quelli di serie o alle Triumph fuori dal novero delle sportive vere e proprie: Swallow Doretti, [Italia](#), [Stag](#), [Macao Spitfire](#) e Triumph Conrero.

Le 128 pagine di questo libro si leggono agevolmente anche da chi non è affine alla tecnica automobilistica, i dettagli sulla meccanica non mancano ma non sono troppo invasivi e non inficiano la fruibilità del testo. A tenere fede alla promessa fatta nel titolo contribuiscono le moltissime foto che arricchiscono le pagine dando un riscontro immediato a quanto si sta leggendo. Gran parte delle immagini sono state fornite da appassionati e non è raro scorgere dettagli e modifiche non conformi all'originalità, si tratta di un peccato veniale per un testo che non ha la pretesa di essere una guida al restauro tuttavia avremo gradito che tali "imperfezioni" fossero indicate nelle didascalie. L'impostazione grafica è moderna e piacevole ed è impreziosita dalla carta patinata.

Al momento della stesura di questa recensione, il libro è reperibile (anche in formato elettronico) presso i principali rivenditori online o direttamente [sul sito internet dell'editore](#).

#### CI È PIACIUTO

- Il capitolo introduttivo sulla nascita della Triumph.
- La lettura scorrevole.
- Le moltissime immagini a corredo del testo.

#### NON CI È PIACIUTO

- Avremmo preferito fossero segnalate le modifiche delle auto ritratte.
- Nonostante l'abbondanza di fotografie, mancano inspiegabilmente le immagini di alcuni modelli trattati, per esempio la GT6 Mk1.