

Triumph Fury, una E-Type per tutti

Di Robert Leitch

La Triumph Fury fu più di una mera attrazione da salone dell'automobile – era la testimonianza dello sforzo in ricerca stilistica e tecnica che la Triumph aveva messo in campo durante gli anni sessanta per consolidare il successo della sua gamma di automobili sportive.



Un articolo sulla rivista Motor del 3 agosto 1974 a firma di Mike McCarthy descrisse due prototipi di automobili sportive Triumph appartenenti a collezioni private. La prima, chiamata TRX o Bullet, era una massiccia due posti del 1950 concepita per il mercato americano. Ricordava la coeva Austin A90 Atlantic e non risultava particolarmente attraente.

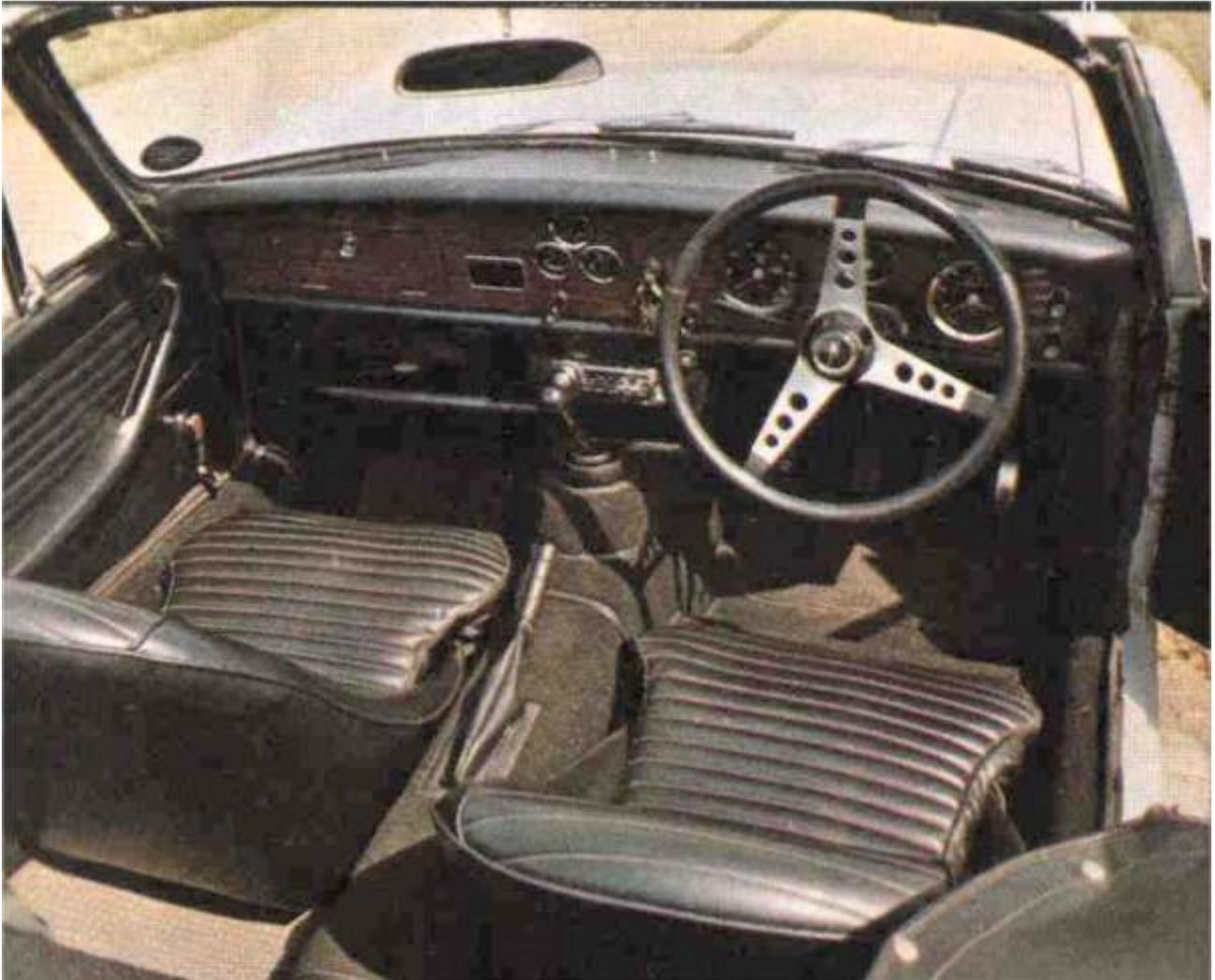
Decisamente più intrigante era il prototipo Fury, datato 1965. McCarthy si interroga sugli intenti di questa elegante sportiva a due posti disegnata da Michelotti che a prima vista assomiglia a una grossa Spitfire.

COSA C'ERA SOTTO LA PELLE?

Costruita nello stesso anno del lancio della TR4A, il prototipo montava il motore a sei cilindri della 2000, sospensioni McPherson all'anteriore e a bracci trasversali al posteriore e la struttura portante a monoscocca, una prima assoluta per una sportiva Triumph.

Altre caratteristiche di rilievo erano i fari a scomparsa e la plancia raffinata come quella degli altri modelli costruiti a Canley.

McCarthy parla di alcuni disegni della Fury che mostrano un motore V8, presumibilmente derivato dal quattro cilindri in linea, e, dettaglio forse più interessante, le sospensioni McPherson anche all'asse posteriore.



UNA NUOVA ROADSTER

I lettori con un po' di familiarità con la tecnica Triumph saranno tentati di concludere che la Fury rappresentava il primo passo verso la Stag. L'articolo di *Motor* rigetta correttamente questa tesi, ricordando che la Stag fu in realtà concepita da Michelotti come esemplare unico da esposizione e poi opzionata per la produzione da Harry Webster prima che venisse mostrata al pubblico, il tutto mentre la Triumph lavorava al restyling (battezzato "Innsbruck") della sua ammiraglia. Fatto che portò la British Leyland ad avere in produzione la versione inglese della Mercedes-Benz SL...

L'unica spiegazione credibile della nascita della Fury è che la dirigenza della Triumph si fosse resa conto già nel 1965 che la soluzione del telaio delle TR, pur nella sua massima evoluzione, era un'arma ormai troppo spuntata per restare competitivi nel mercato statunitense di fine anni sessanta. Poiché la TR4 si basava in misura ancora considerevole sulla meccanica della Vanguard

Phase 1, la possibilità di condividere i componenti con la successiva gamma di berline doveva apparire senza dubbio attraente.

Grazie anche alle rifiniture tipiche delle Triumph del periodo, la Fury trasmetteva l'idea di una "grossa Spitfire" – e il nome scelto rafforza questa impressione [N.d.t "Fury" era il nome di un caccia britannico, così come "Spitfire"]. Tuttavia, nel 1965 si poteva anche considerare come una versione in scala ridotta della E-Type, dotata di un fascino decisamente superiore a quello della TR4.



LA CONCORRENZA

Vale la pena ricordare che il settore era in fermento e che, così come i costruttori inglesi, anche quelli tedeschi, italiani e giapponesi erano a caccia dei dollari della clientela americana di auto sportive. Il 1965 vide il lancio della Alfa Romeo Duetto, le Fiat 124 Spider e Dino sarebbero arrivate l'anno seguente e la Porsche 911 era già affermata.

Le vendite negli USA della Datsun Fairlady non potevano essere ignorate, ma forse lo furono a Coventry. Restando vicino a casa, era noto che la BMC, al tempo ancora una concorrente, stava sviluppando la versione a sei cilindri della MGB e che a breve sarebbe terminata la produzione

della Austin Healey 3000, l'auto probabilmente più affine alla TR dato che entrambe erano regolarmente descritte come "virili" nei cliché giornalistici.

La Fiat Dino, in particolare, era un termine di paragone interessante per la Fury. Pur trattandosi di un modello di nicchia che puntava soprattutto sul motore V6 di origine Ferrari, la somiglianza della spider disegnata da Pininfarina con il prototipo Triumph era sconcertante. Le affinità continuavano sotto pelle, con motori sei cilindri di pari volume e interni molto più sofisticati della media.



LO STATO DELLE COSE

La Fury fu probabilmente vittima della mentalità "costruisci in qualche modo e rimedea in seguito" che contribuì alla fine della maggior parte dei marchi finiti sotto l'egida della Leyland, essendo realizzata con componenti e attrezzature degli anni '40 che non avevano alcuna speranza di essere competitivi nella seconda metà del XX secolo.

Il progetto Fury offrì alla Triumph la possibilità di lanciare un modello producibile in grandi numeri e dal costo contenuto per competere nei settori più remunerativi del mercato. Lo svantaggio erano i costi elevati per lo sviluppo e per l'allestimento delle linee di costruzione rispetto al semplice prolungamento della vita della gamma TR.

UN'OPPORTUNITÀ MANCATA

Come sappiamo la Triumph seguì la seconda strada, ma la decisione fu in qualche modo legittimata da quanto accadde in seguito. Nel 1968 fu lanciata la TR5 con lo stesso motore a sei cilindri e iniezione meccanica che avrebbe quasi certamente equipaggiato la Fury. Appena 15 mesi dopo la TR5 fu rimpiazzata dalla TR6 la cui estetica rinnovata dalla Karmann nascondeva le quasi inesistenti modifiche meccaniche rispetto al modello precedente.

La TR6 rimase in produzione fino al 1976 e fino all'arrivo della TR7 fu il modello di maggior successo della serie.

Sebbene sia oggi assorta allo status di icona, la TR6 non fu l'auto sportiva di massa per eccellenza della prima metà degli anni '70. L'auto che si guadagnò questo titolo non arrivò da Coventry ma da Zama, in Giappone, e ricalcava incredibilmente le proporzioni e le specifiche tecniche della Fury. L'opportunità mancata di arrivare sul mercato almeno un anno prima della Datsun 240Z va quindi aggiunta alla lunga lista di occasioni perse dall'industria automobilistica britannica.

NOTE DELL'AUTORE

Tutte le immagini provengono dalla rivista *Motor*.

NOTE DEL TRADUTTORE

La versione originale dell'articolo, in inglese, si trova qui: <https://www.aronline.co.uk/concepts-and-prototypes/triumph-fury/>