

## Questione di classe, prima parte: Triumph 2000 e 2.5 PI Mk1

Di Aaron Severson

Nonostante il basso gradimento riscontrato presso la clientela americana, la Triumph 2000 fu un'auto molto importante nel mercato britannico, la prima avvisaglia dell'aspra guerra tra le berline *premium* di grossa cilindrata che ancora perdura. In questo articolo scopriremo le origini della 2000 Mk1, il suo legame con la rivale Rover P6 e la prima 2.5 PI.



(Foto © 2013 Aaron Severson)

DALLA VANGUARD ALLA ZEBU

Se non consideriamo i due estremi del mercato, il più economico e il più costoso, buona parte del business nel mondo dell'auto è consistito nell'estenuante tiro alla fune tra status e rapporto qualità-prezzo. I marchi di prestigio corteggiano abitualmente la clientela appartenente alla classe media proponendo modelli più piccoli ed economici mentre i costruttori più di sostanza tentano di

appropriarsi di una fetta del mercato di lusso offrendo auto di dimensioni maggiori e ricche di optional a prezzi contenuti. La ragione non è difficile da comprendere: lusso e status implicano prezzi elevati mentre gli alti volumi di vendita si traducono normalmente in costi di produzione ridotti e profitti migliori. Raggiungendo il giusto compromesso tra questi due fattori ci si ritaglia una nicchia di mercato molto proficua.



La prima ("Phase One") Vanguard berlina, lanciata nel 1947, era lunga 164 pollici (4.165 mm) e larga 69 pollici (1.753 mm), con un passo di 94 pollici (2.388 mm) e un peso di circa 2.900 libbre (1.320 kg). Il suo quattro cilindri da 2.088 cc (127 cid) erogava 68 cv (51 kW) e la Standard dichiarava in grado di raggiungere la velocità massima di 80 mph (129 km/h). (Foto: "Standard Vanguard Phase 1 Saloon" © 2012 Sicnag; ridimensionata e modificata nel 2013 da Aaron Severson e usata nei termini della [Creative Commons Attribution 2.0 Generic license](https://creativecommons.org/licenses/by/2.0/) con le modifiche definite nella stessa licenza)

Le considerazioni dei dirigenti della Standard Motor Company nella metà degli anni '50 erano proprio queste. A quei tempi, l'azienda aveva nella Vanguard un solido prodotto di classe media il cui nome era preso in prestito da una famiglia di vascelli della Marina Reale, ma si trattava di un'ordinaria berlina di fascia media con il grosso quattro cilindri di 2.088 cc (128 cid) di origine Ferguson e, naturalmente, le più sportive Triumph TR2. Per gli standard americani dell'epoca la Vanguard era piuttosto piccola ma per gli inglesi (e gli europei) era un'auto per famiglie di dimensioni medie, in competizione con rivali quali la Austin A90/A95 Westminster, la Vauxhall

Velox/Cresta e la Ford Zephyr. La Vanguard non spiccava per nessun aspetto ma le vendite furono comunque rispettabili.

Il problema della Standard era l'essere un'azienda di dimensioni medie in competizione con dei giganti. Ford e Vauxhall erano le sussidiarie di due tra i più grandi costruttori di auto al mondo. Hillman, Sunbeam-Talbot e Singer erano proprietà del Rootes Group mentre nel 1952 la Austin Motors si era fusa con la rivale di lunga data, la Nuffield Organization, formando l'enorme British Motor Company (BMC). Sebbene la Standard potesse in qualche modo contare sul business dei trattori, confrontarsi con le economie di scala dei rivali era un intento molto gravoso, complicato dal fatto che la BMC era intenta ad assorbire fornitori come Fisher & Ludlow che producevano le carrozzerie delle piccole Standard 8 e 10. Il nuovo direttore amministrativo Alick Dick, che aveva sostituito l'autocratico Sir John Black all'inizio del 1954, era già alla ricerca di nuovi partner, ma per la sopravvivenza a lungo termine la Standard avrebbe dovuto ripensare la sua strategia di produzione.

Fu forse per questa ragione che, nel 1957, quando iniziò la pianificazione dell'erede della Vanguard, chiamata in codice Zebu, il direttore tecnico Harry Webster valutò opzioni decisamente più azzardate di quelle della Vanguard, inclusa la trazione anteriore, le sospensioni posteriori a ruote indipendenti e il cambio in blocco con differenziale secondo lo schema transaxle. Alcune soluzioni erano ispirate almeno in parte agli ultimi sviluppi di Citroën e Lancia, ma questi progetti suggerivano che la Standard stava concependo la Zebu come un'auto più sofisticata e probabilmente più costosa della Vanguard.

Curiosamente, la Standard pensava inizialmente di adottare il telaio separato piuttosto che portante. (Soluzione scelta poi per la più piccola Zobo, che divenne la Triumph Herald.) Webster disse in seguito che la scelta del telaio separato fu decisa per facilitare l'assemblaggio CKD per l'esportazione, ma è difficile credere che l'incertezza crescente sui fornitori non abbia influito sulla scelta; Sir Leonard Lord della BMC aveva infatti respinto la proposta di Alick Dick di far produrre la scocca della Zobo da Fisher & Ludlow.

L'idea della trazione anteriore fu scartata quasi subito (nonostante la Standard vi sarebbe in seguito tornata per auto più piccole) e il transaxle fu bocciato quando dimostrò di avere problemi non risolvibili di vibrazioni, mentre le sospensioni posteriori indipendenti furono mantenute in virtù del comfort di marcia e della tenuta di strada che garantivano. Il motore sarebbe dovuto essere un nuovo sei cilindri con valvole in testa derivato dal quattro della 8/10 e della Zobo, che doveva essere più piccolo ma anche molto più regolare del quattro cilindri 2.088 cc (127 cid).

Come per i modelli contemporanei della Ford inglese e della Vauxhall, lo stile della Zebu aveva molti elementi di ispirazione USA. La Zebu doveva essere una berlina quattro porte priva di montanti centrali e con quelli posteriori ad angolo invertito come le Mercury e le Lincoln di fine anni '50, nonostante il frontale spiovente ricordasse più una Citroën. A giudicare dalle foto sopravvissute il risultato non era affatto sgradevole ma sarebbe probabilmente invecchiato molto velocemente.





*Non è un'auto della Standard-Triumph: è una Ford Consul Classic 109E del 1963. Tuttavia, è molto più simile alla mai nata "Zebu" della 2000 in seguito prodotta dalla Standard-Triumph. A differenza della Classic, la Zebu non aveva il montante centrale e un frontale diverso con fari singoli sporgenti e un "naso" pronunciato. Non conosciamo le dimensioni esatte della Zebu, ma erano verosimilmente simili a quelle della Ford che era lunga 170.8 pollici (4.377 mm) con un passo di 99 pollici (2.515 mm). (Foto: "Ford Classic 2 door 23 Aug 1963 1498cc" © 2011 Charles01; ridimensionata e usata secondo la [Creative Commons Attribution-ShareAlike 3.0 Unported license](#))*

## UNA RIVALE DELLA ROVER

Nel 1954 la Standard aveva valutato l'eventualità di una fusione con la Rover, il cui direttore amministrativo, Spencer Wilks, era il cognato di Alick Dick. (Entrambi erano anche imparentati tramite i rispettivi matrimoni a Sir John Black, ma il legame aveva semplicemente aumentato la riluttanza di Wilks a fare affari con Sir John.) Anche se la trattativa si era conclusa con un nulla di fatto, entrambe le aziende avevano riconosciuto i vantaggi di una simile alleanza e avviato nuovi negoziati all'inizio del 1959. Queste discussioni si rivelarono infruttuose quanto le prime ma offrirono a entrambi un'anteprima dei piani di produzione altrui.

Fu così che la Standard scoprì che la Rover stava sviluppando una sofisticata berlina 2 litri, chiamata in codice P6, che avrebbe dovuto cancellare l'immagine da "vecchia zia" dell'attuale P4 nella speranza di attirare una clientela più giovane. Questo progetto, analogo al proprio, avrà una forte influenza su piani della Standard.

Un altro momento chiave avvenne durante la visita di Chris Jennings, al tempo giornalista della rivista *The Motor*, agli uffici della Standard a Banner Lane. Dopo aver visto il prototipo della Zebu, Jennings avisò Webster e Dick che la nuova Ford Anglia 105E, il cui debutto era previsto quell'anno, aveva gli stessi montanti posteriori "invertiti". Poiché l'Anglia era il modello più

economico della Ford inglese, la somiglianza non avrebbe di certo favorito la Zebu quindi la Standard corse ai ripari tornando a lavorare sul design.



*L'auto che affondò la Zebu: la Ford Anglia 105E, presentata a Earls Court nell'ottobre del 1959. L'Anglia era il modello più piccolo della Ford europea, spinta inizialmente da un quattro cilindri da 997 cc (61 cid). Sullo sfondo si vede il modello che la sostituì, la Escort Mk1. (Photo: "Nationale oldtimerdag Zandvoort 2010, 1960 FORD 105E ANGLIA, AL-17-79 pic2" © 2010 AlfvanBeem; resa disponibile al pubblico dal fotografo nei termini della [Creative Commons CC0 1.0 Universal Public Domain Dedication](#), ridimensionata e modificata nel 2013 da Aaron Severson)*

In settembre, settimane dopo aver venduto la propria divisione trattori e dopo aver interrotto la collaborazione con il costruttore Massey-Harris-Ferguson, la Standard divenne parte di una nuova holding chiamata Standard-Triumph International. Il nome rifletteva la consapevolezza che il marchio Standard era giunto ormai al termine della propria vita: le automobili Standard erano sempre più percepite come datate e fuori moda e nel lessico automobilistico la parola "standard" era usata più come aggettivo che come sostantivo. I futuri prodotti sarebbero nati con il marchio Triumph, che la Standard possedeva dal 1944. Triumph era considerato un marchio premium e il nome stesso esercitava più fascino di Standard, indubbiamente grazie anche alla popolarità delle TR3.

LEYLAND, BARB E MICHELOTTI

Le fortune della Standard-Triumph finirono nel 1960 come conseguenza di un improvviso calo delle vendite nel momento in cui l'azienda aveva dato fondo alla propria liquidità investendo in un ambizioso piano di consolidamento ed espansione. La Standard-Triumph finì rapidamente in un pozzo senza fondo dal quale sarebbe riemersa solo grazie alla acquisizione da parte del costruttore di autocarri Leyland Motors.

Questione di classe, prima parte: Triumph 2000 e 2.5 PI Mk1



La Zebu era in stallo a causa della difficoltà di trovare un design convincente e con la crisi finanziaria il progetto finì in un cassetto. Nel frattempo, comunque, il motore che doveva essere della Zebu fu montato nella nuova Vanguard Six.



*La Vanguard Six era simile Triumph 2000 in dimensioni - la Vanguard era un po' più corta con passo inferiore di 4 pollici (102 mm), ma 2.5 pollici (64 mm) più larga e leggermente più alta - ma non nel prezzo o nelle prestazioni. Nella Vanguard, il sei cilindri da 1.988 cc (122 cid) forniva appena 80 cv (60 kW), sufficienti per una velocità massima di 85 mph (137 km/h). La Vanguard berlina costava £871 (circa \$2.435) tasse incluse [ndt: 1.856.000 lire], molto meno della Triumph. (Foto: "Standard Vanguard Six" © 2011 [Graham Robertson](#); ridimensionata e modificata nel 2014 da Aaron Severson e usata nei termini della [Creative Commons Attribution 2.0 Generic license](#) con le modifiche definite nella stessa licenza)*

La Standard-Triumph recuperò il progetto Zebu nella primavera del 1961, ma decise di cestinare quanto fatto finora e ripartire da zero. Al progetto fu dato un nuovo nome in codice – Barb – e furono commissionate le nuove proposte di stile al capo del design interno Les Moore e al designer torinese Giovanni Michelotti, che aveva già lavorato alla Herald e alla nuova TR4.

Lo sviluppo della Barb seguiva un calendario molto serrato. Nonostante il nuovo motore a sei cilindri, il tempo della Vanguard era palesemente finito e la Standard-Triumph voleva la Barb pronta entro l'ottobre del 1963, quando, come certamente sapevano, era annunciato il lancio della Rover P6. Questo implicava avere a disposizione una finestra temporale piuttosto limitata per creare il design da zero, ma Les Moore ne comprese l'urgenza e Michelotti era famoso per la capacità di lavorare molto velocemente (il suo progetto della Zobo/Herald era stato completato in meno di 24 ore). Entrambe le proposte furono pronte entro l'autunno del 1961. Delle due, la

commissione preferì quella di Michelotti che Moore e Arthur Ballard, il responsabile del reparto carrozzerie, rifinirono per la produzione.



*Il sei cilindri 1.998 cc (128 cid) in una Triumph 2000 del 1964. Basato sul piccolo quattro cilindri Standard di metà anni '50, il progetto del sei cilindri non era particolarmente moderno, con valvole in testa, rapporto sottoquadro – l'alesaggio era 74.7 mm (2.94 pollici) e la corsa 76.0 mm (2.99 pollici) – e quattro cuscinetti anziché sette. Tuttavia, era elastico e relativamente silenzioso. (Foto: "Classic & Sports Cars By The Lake 12-9-2010 (Triumph, 2000, Mk1, Saloon, 1964)" © 2010 Martin Pettitt; ridimensionata a modificata nel 2013 da Aaron Severson e usata nei termini della [Creative Commons Attribution 2.0 Generic license](https://creativecommons.org/licenses/by/2.0/) con le modifiche definite nella stessa licenza)*

La Barb non era una copia della P6; nonostante le due auto avessero dimensioni analoghe (la Triumph aveva un interasse maggiore ma la Rover era complessivamente più lunga e larga), dal punto di vista tecnico erano molto diverse. Probabilmente la Rover influenzò le idee della Standard-Triumph sul posizionamento della Barb nel mercato, in particolare per le rifiniture interne e la motorizzazione base. All'inizio, in quella che forse era solo un'azione di copertura, era previsto che la Barb montasse almeno nella versione base il sei cilindri da 1.596 cc (97 cid) della Triumph Vitesse, ma in seguito la Standard-Triumph scelse invece di equipaggiarla con il sei cilindri da 1.998 cc (122 cid) come unica motorizzazione. Fu un bene; aldilà del desiderio di pareggiare i 1.978 cc (121 cid) della Rover, il motore 1600 era appena più economico da costruire del 2 litri e aveva solo 70 cv (52 kW), risultando così poco allettante sia dal punto dei costi che delle prestazioni.



Per la Barb, il 2 litri a sei cilindri ricevette una nuova testata, camere di combustione riviste, un rapporto di compressione di 8.5:1 (incrementato a 9.0:1 nel 1964), un nuovo collettore di scarico e una coppia di carburatori Zenith Stromberg 150 CD, il tutto per portare la potenza a 90 cv (67 kW) e 159 Nm di coppia. Il motore fu inclinato di 10 gradi per adattarsi al cofano spiovente e collegato a un cambio a quattro marce sincronizzate, in pratica la trasmissione della TR4 con rapporti leggermente più corti. Overdrive Laycock de Normanville e cambio automatico a tre rapporti erano optional.



*Nella versione da 1.596 cc, il sei cilindri in linea della Triumph era più regolare dei coevi quattro cilindri, ma non più potente, erogando solo 70 cv (52 kW) (anche se con una più incoraggiante coppia di 110 libbre per piede (148 N-m). Anche la compatta Vitesse – essenzialmente una Herald sei cilindri – aveva bisogno di più di 15 secondi per raggiungere le 60 mph (97 km/h) con una velocità massima di 90 mph (145 km/h), quindi lo stesso motore sulla più pesante Barb avrebbe indubbiamente fornito prestazioni anemiche. (Foto: "Triumph Vitesse 1600 July1963 1596cc" © 2011 [Charles01](#); ridimensionata e usata nei termini della [Creative Commons Attribution-ShareAlike 3.0 Unported license](#))*

Dal punto di vista tecnico la differenza più rilevante rispetto alla Zebu era l'adozione delle monoscocche costruite dalla Pressed Steel Ltd nella fabbrica di Swindon. Le sospensioni indipendenti furono mantenute, con una sospensione MacPherson all'anteriore e semiassi montati su molle elicoidali al retrotreno, tutti montati su telai ausiliari isolati tramite tamponi in gomma. Non furono montate barre antirollio e nonostante le molle fossero solo relativamente rigide, il rollio era sufficientemente contenuto da permettere un facile controllo del mezzo. Completavano il quadro lo sterzo a cremagliera e i freni a disco anteriori.



Quando iniziò la pre-produzione della Barb, le automobili marchiate Standard erano già un ricordo – l'ultimo modello, la Ensign a quattro cilindri, era uscita di produzione all'inizio di quell'anno – e con loro anche lo stile dei nomi che li accomunava. Il nuovo modello si sarebbe chiamato semplicemente Triumph 2000, una denominazione usata fino al 1949 per la versione dopoguerra della roadster 1800 con motore Vanguard.



*Nonostante la Vanguard avesse ricevuto il motore sei cilindri alla fine del 1960, la Ensign, presentata nel 1957, manteneva il quattro. Gli ultimi esemplari ereditarono lo stesso 2.148 cc (130 cid) della Triumph TR4, ma in una versione depotenziata. (Foto: "Standard Ensign estate February 1963 2138cc" © 2011 Charles01; ridimensionata e usata nei termini della [Creative Commons Attribution-ShareAlike 3.0 Unported license](#))*

## IL DEBUTTO DELLA TRIUMPH 2000

Il debutto della 2000 nell'ottobre del 1963 riportò la Triumph su un terreno dove non si avventurava da quasi un decennio. La Triumph aveva in produzione berline come la Herald e la Vitesse, naturalmente, e prima del lancio della Herald alcuni mercati videro anche una versione della Standard 10 con il badge della Triumph, ma l'ultima vera grossa berlina era stata la Renown (già 2000) che uscì di produzione nel 1954.

Anche se la Triumph 2000 aveva più o meno le stesse dimensioni della Vanguard Six e montava un motore simile, il nuovo modello era di livello decisamente superiore. Il prezzo della versione base era di £905 (£1.904 2s 1d [ndt: vedi nota a fine articolo] incluse le tasse, circa \$3.065 al cambio attuale) [ndt: 2.334.710 lire], circa il 25% in più della Vanguard, e non includeva l'overdrive, un accessorio da £54 7s 6d (\$152) molto utile per le versioni con cambio manuale. (Il cambio automatico costava £95 5s, equivalenti a circa \$265. [ndt: 190.000 lire]) In compenso la 2000

aveva uno stile molto più moderno della vecchia Vanguard e un abitacolo lussuoso con inserti in noce, tappetini in velluto e sedili in pelle come optional.



*La Triumph 2000 Mk1, qui nella versione americana con guida a sinistra, era lunga 173.8 pollici (4.413 mm), larga 65 pollici (1.651 mm) e alta 56 pollici (1.422 mm) con un passo di 106 pollici (2.694 mm). Il peso a serbatoio pieno era di circa 2.600 libbre (1.180 kg), leggermente superiore con overdrive o cambio automatico. (Foto © 2013 Aaron Severson)*

Naturalmente, la Triumph si guidava meglio dell'anziana Vanguard. La cosa in realtà non dice molto, ma la guida della 2000 era soddisfacente sotto molti aspetti. Con il cambio a quattro marce accelerava da 0-60 mph (0-97 Km/h) in circa 14 secondi e raggiungeva una velocità massima di 95 mph (153 km/h), non male per un'auto per famiglie di metà anni '60. Le sterzate improvvise provocavano un certo rollio ma la 2000 teneva bene la strada (almeno con le gomme radiali opzionali) e non presentava comportamenti preoccupanti se non, occasionalmente, lo scorrimento dei millerighe dei semiassi che tendeva a bloccarsi con le accelerazioni e decelerazioni. I freni erano buoni e lo sterzo preciso anche se un po' pesante alle basse velocità. Il comfort era eccellente e l'abitacolo bene insonorizzato.





*La Triumph 2000 aveva tutto quello che un automobilista poteva aspettarsi da un'auto inglese moderna di fascia alta, inclusi gli inserti in legno di noce nel cruscotto e nelle portiere. La tappezzeria inizialmente era in vinile, con la pelle disponibile come optional ma offerta poi di serie nel 1967 unitamente ai sedili meglio sagomati. (Foto © 2013 Aaron Severson)*

Il prezzo e i punti di forza della 2000 la collocavano in una posizione interessante sul mercato inglese. La Triumph costava quanto le tradizionali berline da 2.5 o 3 litri come la Austin A110 Westminster e la Ford Zodiac, che erano però più grandi e avevano motori più grossi e potenti. Tuttavia la 2000 appariva più lussuosa e sofisticata di tutte loro. La Austin era più ingombrante e la Zodiac o la Vauxhall Cresta sembravano meno prestigiose; aldilà del numero di cilindri, erano comunque Ford o Vauxhall e avevano meno appeal di una Triumph. La Jaguar Mk2 superava la Triumph in molti di questi aspetti ma anche con il sottodimensionato 2.4 costava centinaia di sterline in più, così come le alternative straniere come la BMW *Neue Klasse* o le grosse Citroën che negli UK costavano £1.568 19s 7d (circa \$4.400) [ndt: 2.359.195 lire].

Gli inglesi attratti dall'idea di una 2 litri di lusso di medie dimensioni avevano una sola alternativa alla Triumph ed era ovviamente la Rover P6, chiamata 2000 nella sua iniziale declinazione con motore a 4 cilindri da 1.978 cc (121 cid). Offrendo di serie gli interni in pelle e le gomme radiali, che sulla Triumph erano optional, la Rover era la più costosa delle due e partiva da £1.264 9s 7d (circa \$3.550) tasse incluse.





*Diversamente dalla Rover P6, che montava sospensioni posteriori De Dion, la Triumph le aveva indipendenti con molle elicoidali e semiassi oscillanti in alluminio. Queste sospensioni furono adottate anche su TR4A, TR5/TR250 e TR6, nonostante per ragioni di spazio le roadster montassero ammortizzatori a leva anziché i tubolari come sulla berlina. Tutte le berline e famigliari prodotte montavano freni a disco anteriori e a tamburo posteriori e tutte le Mk1 avevano ruote da 13 pollici, nonostante alcuni modelli montassero ruote maggiorate. (Foto © 2013 Aaron Severson)*

Nonostante le differenze tecniche, la Rover e la Triumph avevano prestazioni molto simili. Con la stessa potenza della Triumph, e un peso maggiore di circa 235 libbre (106 kg), la Rover era più lenta di quasi un secondo sullo 0-60 mph (0-97 km/h), ma raggiungeva una velocità di punta più elevata. La Triumph offriva sedili posteriori leggermente più spaziosi ma nessuna delle due aveva un bagagliaio particolarmente capiente e non c'erano differenze significative nemmeno in termini di consumi. Entrambe consentivano un buon livello di guida, maneggevolezza e rifiniture.

La differenza principale tra le due 2000 era nella personalità. La Rover era più apertamente sportiva, con una guida più ruvida e freni più potenti, la Triumph si prestava invece a una guida più rilassata grazie anche al motore molto più regolare del nervoso quattro cilindri Rover. Ironicamente, la Rover si comportava come una Triumph di grossa cilindrata mentre il carattere più rilassato della Triumph era più vicino alle aspettative del cliente medio della Rover. La scelta finale si riduceva quindi a una questione di gusti personali e dal considerare o meno il marchio Rover degno della maggiore spesa richiesta.



*La Rover 2000 assomigliava alla Triumph, ma meccanicamente erano molto diverse: la Rover aveva pannelli esterni applicati ad una monoscocca, quattro freni a disco, sospensione posteriore De Dion e una insolita sospensione anteriore a forcella con molle elicoidali orizzontali. Le prime Rover P6 erano lunghe 178.5 pollici (4.534 mm), lunghe 66.5 pollici (1.689 mm) – 4.8 pollici (121 mm) più lunghe e 1.5 pollici (38 mm) più larghe della Triumph – con un passo di 103.4 pollici (2.626 mm) – 2.6 pollici (66 mm) più corto della Triumph. (Foto: “Rover P6 front 20070831” © 2007 [Rudolf Stricker](#); ridimensionata e usata nei termini della [Creative Commons Attribution-ShareAlike 3.0 Unported license](#))*

## IL TRIONFO DEL 2 LITRI

Nonostante i prezzi e la sfida al rapporto dimensione/prezzo delle concorrenti, sia la Triumph che la Rover riscosero un successo immediato. Esclusa una dozzina di esemplari pre-serie destinati a clienti selezionati, la Triumph 2000 non fu realmente disponibile fino al gennaio del 1964 ma in seguito vendette bene. Le vendite della Triumph superarono quelle della Rover e insieme superarono rapidamente l'80% del segmento delle 2 litri e superiori. Va detto che non si trattava comunque di grandi numeri – la produzione di entrambe era poco sotto le 50.000 unità all'anno – ma le cifre furono limitate più dalla capacità produttiva che dalla domanda. Era evidente che la Standard-Triumph e la Rover avevano colto alla sprovvista la concorrenza.

La cosa tuttavia non passò inosservata e la suddetta concorrenza si affrettò a rispondere a tono. Nel 1965, la BMC propose delle edizioni “impoverite” delle proprie berline 3 litri e che costavano meno delle 2 litri di lusso. Nello stesso anno la Ford inglese si cimentò in una personale variazione della formula Rover/Triumph montando il motore V-4 da 1.996 cc (122 cid) della Essex sulla Corsair GT. Tuttavia questi tentativi non furono apprezzati o arrivarono comunque troppo tardi per scalfire la popolarità della Rover e della Triumph.





*Poiché il rapporto peso/Potenza della 2000 non era eccezionale, le prestazioni migliori si ottenevano dalla berlina con cambio manuale e overdrive. Con il cambio automatico o la carrozzeria della Estate, per arrivare a 60 mph (97 km/h) erano necessari più di 15 secondi. Non abbiamo i dati della Estate con cambio automatico, ma supponiamo fosse la versione più lenta; stimiamo circa 17 secondi per lo 0-60 mph (0-97 km/h). Il consumo delle berline con overdrive era mediamente tra le 19 e le 25 miglia per gallone (tra 8.1 e 10.6 km/l) a seconda delle condizioni. Estate, automatiche o auto senza overdrive erano, ovviamente, un po' più assetate. (Foto © 2013 Aaron Severson)*

La Triumph rafforzò l'immagine della 2000 concentrando sulla versione berlina l'impegno della propria squadra corse per i rally a partire dal 1964. La 2000 corse inizialmente nel Gruppo 3, con ruote e freni maggiorati, modifiche alla trasmissione e motori elaborati con tre carburatori Weber. In questa configurazione il sei cilindri erogava circa 150 cv (112 kW) pagando però pegno in termini di flessibilità e consumi. Il team esordì in modo deludente al rally Spa-Sofia-Liège dell'agosto 1964 con tutte le tre vetture ritirate a causa di cedimenti strutturali del pianale, problemi che furono però presto risolti. Nel 1965, la 2000 ora adeguata alle specifiche del Gruppo 2 (con freni di serie e motore meno spinto) agguantò la vittoria di categoria nel RAC Rally, replicata da Jean-Jacques Thuner al Tulip Rally.





*Una delle carenze della 2000 Mk1, almeno delle berline, era la mancanza di spazio di carico. Sui primi modelli la cosa era accentuata dalla ruota di scorta che era posizionata quasi verticalmente nel bagagliaio. Nell'autunno del 1966, la Standard-Triumph mise mano ai pannelli posteriori creando un vano per ospitarla sotto il ripiano del baule, aumentando lo spazio a disposizione per i bagagli. (Foto © 2013 Aaron Severson)*

Questi risultati non aiutarono la 2000 negli USA, dove il nuovo modello si rivelò un flop clamoroso. La 2000 aveva debuttato nell'aprile del 1965 al New York Auto Show e costava \$2.895, ma il rivenditore Triumph dell'area nord-est, Genser-Forman (che si era anche opposto all'idea di montare di serie sulle TR4A americane le sospensioni posteriori indipendenti della 2000), predisse che la berlina non avrebbe venduto affatto. Aveva ragione: i cosiddetti *baby boomers* (la generazione del boom demografico) che avrebbero in seguito apprezzato le auto di importazione erano all'epoca adolescenti che sognavano le supercar, mentre i clienti americani che facevano sopravvivere i concessionari Triumph grazie alle Spitfire e alle TR4 non erano interessati alle berline. Paragonata alle americane compatte come la Plymouth Valiant o la Ford Falcon, la 2000 era abbastanza piccola e cara, costando più di \$3000 con il cambio automatico. Inoltre l'affidabilità di questi modelli non incoraggiava i potenziali clienti. Non conosciamo le cifre di vendita esatte, che furono comunque sospese nel 1968, ma possiamo immaginare che la situazione fosse descrivibile come una via di mezzo tra "triste" e "desolante".

La 2000 fece molto meglio in altri mercati esteri, venendo assemblata con il sistema CKD in Australia, Nuova Zelanda, Sud Africa e molti altri paesi. Complessivamente la 2000 aveva incrementato le vendite della Standard-Triumph di circa il 20% portandole alla rassicurante cifra di 120.000 annue sia nel 1964 che nel 1965, il risultato migliore dopo la crisi del 1960.



*Questa è una Triumph 2000 del 1967 con specifiche americane ma cruscotto della prima versione. Date le scarse vendite negli USA, non deve sorprendere il fatto che alcuni modelli del '67 fossero in realtà giacenze del '66. Notare gli strumenti con fondo bianco e l'assenza delle bocchette di aerazione centrali. (Lo strumento a sinistra del volante è un indicatore della pressione dell'olio after market.) Nella foto non si vede una caratteristica molto criticata della Mk1: il pedale dell'acceleratore "a organo", che richiedeva un movimento della caviglia molto innaturale rispetto ai convenzionali pedali di freno e frizione. (Foto © 2013 Aaron Severson)*

## LA 2000 ESTATE

I risultati positivi della 2000 incoraggiarono la Standard-Triumph a estenderne la gamma. Una valida soluzione era la 2000GT, una fastback cinque porte che avrebbe dovuto montare una versione spinta del sei cilindri 1.998 cc (122 cid) da circa 115 cv (86 kW); il motore sarebbe stato proposto anche sul nuovo modello 2000TS della berlina. L'altra opzione era la familiare, che la Rover non proponeva sulla P6.

Pur con le spalle coperte dalla Leyland, le risorse della Standard-Triumph non erano illimitate e l'azienda non poteva permettersi sia la familiare che la GT. La seconda fu abbandonata perché la



prima appariva più facilmente vendibile, nonostante i costi di produzione stimati dalla Pressed Steel fossero così alti che la Standard-Triumph decise semplicemente di inviare le scocche della berlina alla Carbodies Ltd. di Coventry per la conversione.



*Il cambio automatico opzionale della Triumph 2000 era l'onnipresente Borg-Warner a tre rapporti prodotto in Inghilterra. Nonostante all'automatico non potesse essere abbinato l'overdrive Laycock de Normanville, le auto che lo montavano avevano un rapporto all'asse di 3.70, sacrificando così l'accelerazione a favore di una guida più rilassata (il rapporto standard di 4.10 offriva poco meno di 17 mph a 1000 giri, ragione per cui i tester dell'epoca raccomandavano l'overdrive). (Foto © 2013 Aaron Severson)*

La 2000 Estate – com'era denominata – fu introdotta nell'ottobre 1965 come modello del 1966 e rispose alle critiche sulla scarsa capacità di carico della berlina, ma non si rivelò una scelta particolarmente pratica. L'aumento di peso di 135 libbre (61 kg) gravò su accelerazione e consumi, mentre il serbatoio più piccolo ne ridusse l'autonomia. I sedili posteriori si ripiegavano per aumentare il piano di carico, ma i due passaruota ne limitavano la larghezza massima e complessivamente il baule era troppo ben rifinito per pensare di caricarvi sacchi di terra o legname. In aggiunta, la Estate costava circa £250 (tasse incluse) più della berlina. La Estate rimase in vendita durante l'intero ciclo di vita del modello ma le vendite furono sempre modeste.





*Questa è una Triumph 2.5 PI berlina (guida a sinistra) del 1969, ma gli interni erano comuni a tutte le 2000 del 1967-69. I cambiamenti principali, oltre all'adozione degli interni in pelle e dei nuovi sedili, erano l'aggiunta delle bocchette di aerazione centrali e la nuova e più chiara grafica bianco-su-nero degli strumenti. Nella foto si intravede l'interruttore dell'overdrive sul pomello della leva del cambio. (Foto: "Triumph 2.5 PI Mk1 interior in Morges 2012" © 2012 Akela NDE; ridimensionata e usata nei termini della [Creative Commons Attribution-ShareAlike 2.0 France license](#))*

Per un breve periodo la Standard-Triumph prese in considerazione lo sviluppo di una versione convertibile della 2000 ma, come per la GT, decise che la cabriolet non avrebbe venduto abbastanza da giustificare l'investimento. Michelotti chiese ugualmente una 2000 da poter convertire con l'intenzione di presentarla al Salone dell'Auto di Torino del 1966. Non era pensata come un'auto da produzione, ma Harry Webster ne fu talmente colpito da convincere il consiglio di amministrazione ad acquistare il progetto, che divenne in seguito la base della Triumph Stag.

Nel 1967 tutte le 2000 furono oggetto di migliorie come gli interni in pelle di serie e una nuova plancia con bocchette di aerazione. Anche il cambio automatico fu rivisto e reso più fruibile. Le novità furono apprezzate ma non gratuite e portarono il prezzo della berlina a quasi £1.200 (circa \$3.360) [ndt: 2.235.000 lire] e della Estate a £1.456 (circa \$4.080). L'aumento di prezzo non incise sulle vendite ma concesse ad altre rivali di ritagliarsi uno spazio nel mercato delle 2 litri, incluse la Vauxhall FD Victor 2000 e la nuova Ford Corsair 2000E, i cui prezzi si assestavano attorno alle £1.000 (\$2.800).



La Ford tentò di ritagliarsi uno spazio nel mercato delle 2 litri di lusso con la Corsair 2000E (la E stava per Executive). La Corsair aveva circa le stesse dimensioni della Rover P6 – la Ford era leggermente più lunga ma con un passo più corto e più leggera – ed era spinta da un motore Essex V-4 da 1.996 cc (122 cid) da 97 cv (72 kW). La Ford era ben equipaggiata, molto più veloce sia della Triumph 2000 che della Rover 2000SC e più economica, a £1.039 tasse incluse (circa \$2.500). Tuttavia, la Corsair non eguagliava le due più costose avversarie quanto a rifiniture e atmosfera generale. (Foto: “Ford Corsair” © 2013 Iain Cameron; ridimensionata e modificata nel 2014 da Aron Severson e usata nei termini della [Creative Commons Attribution 2.0 Generic license](#) con le modifiche definite nella stessa licenza)

## UNA FUSIONE E UN V-8

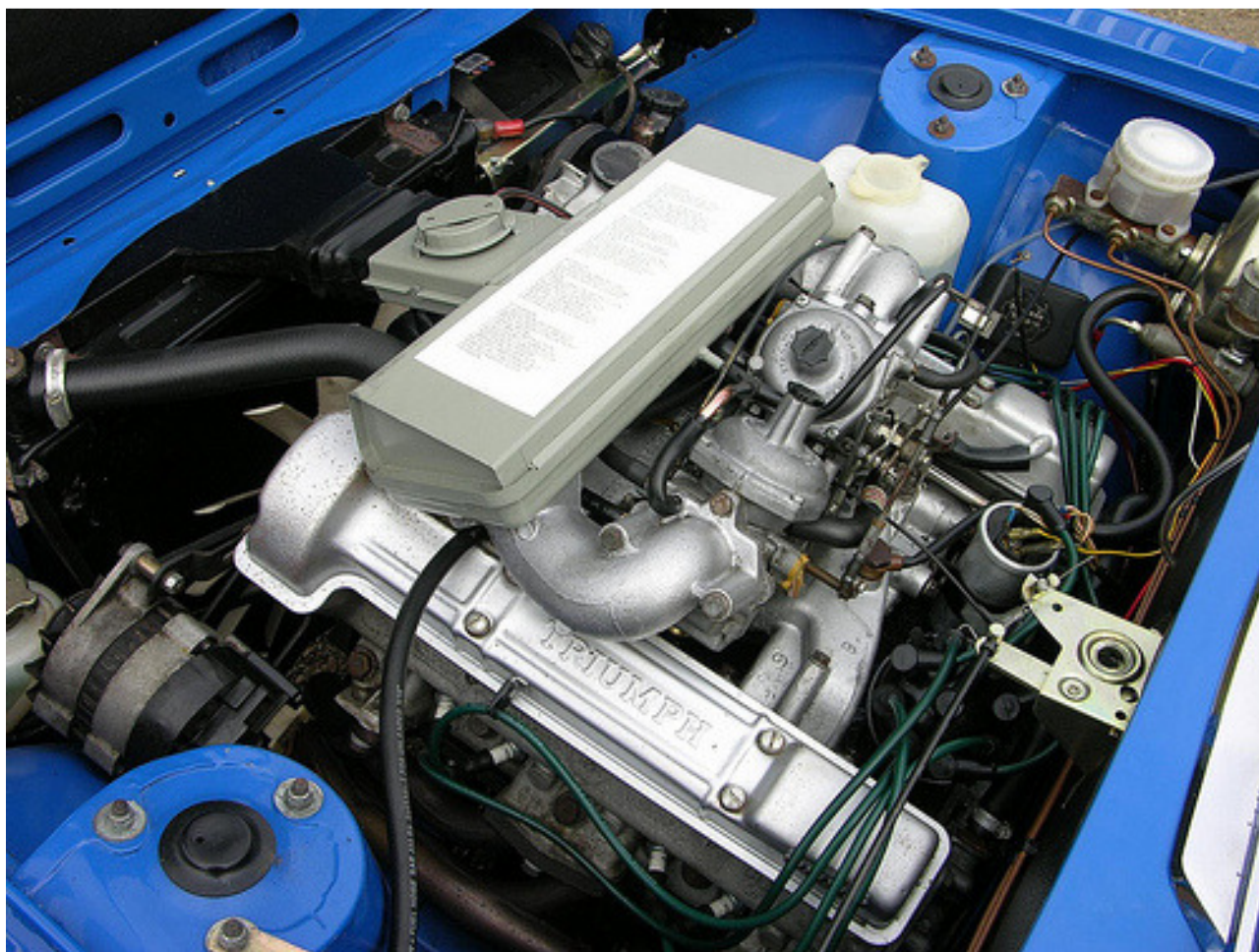
Nel 1967 ci fu un nuovo e inatteso sviluppo nella rivalità tra la Rover e la Triumph 2000: le due vetture divennero parte della stessa famiglia. Alla fine del 1966, Donald Stokes – il presidente della Standard-Triumph – avviò con Sir George Farmer della Rover un nuovo ciclo di consultazioni sulla fusione tra le due società che si concluse all'inizio del 1967 con l'acquisizione della Rover da parte della Leyland. La spinta decisiva alla fusione furono i recenti sviluppi della BMC, che si era a sua volta unita con la Jaguar a metà del 1966 dopo aver comprato la Pressed Steel l'estate precedente.

Subito dopo l'acquisizione, la Leyland progettava di concedere a Triumph e Rover una certa indipendenza. In seguito, i manager della Leyland pianificarono la razionalizzazione del settore automotive in tre sezioni, con la Triumph a farsi carico della fascia più economica, la Rover della categoria medio-alta e la Alvis (che la Rover aveva acquisito nel 1965) di quella superiore, ma la realizzazione di questa idea era ancora lontana.

L'obiettivo a breve termine della Triumph 2000 era invece di guadagnare potenza. La 2000TS era stata accantonata con la cancellazione del progetto GT e nonostante fosse scontato montare sulla berlina il sei cilindri delle ultime Vitesse o GT6, che aveva 95 e in seguito 104 cv (71 e 78 kW), la Triumph sembrava non muoversi in quella direzione. Il problema era che il progetto di base di quel



motore aveva quasi 15 anni e le consuete elaborazioni (valvole, carburatori e fasatura) non miglioravano l'elasticità alle basse velocità. Ciò di cui la 2000 aveva davvero bisogno era più coppia.



*Inizialmente la Standard-Triumph intendeva montare il nuovo OHC V-8, qui mostrato su una Stag Mk2 del 1974, sulle grosse berline e familiari per competere con la Rover 3500. Per varie ragioni, questo non accadde; tolto qualche prototipo di sviluppo per la Stag, la sola berlina con il V-8 fu costruita per il direttore delle vendite della Triumph. (Foto: "1974 Triumph Stag" © 2011 The Car Spy; usata nei termini della [Creative Commons Attribution 2.0 Generic license](https://creativecommons.org/licenses/by/2.0/))*

Il piano per la 2000 era di ricevere il nuovo OHC V-8 in via di sviluppo per la Stag, il cui lancio era in programma per il 1968. Parente stretto del 4 cilindri in linea che la Triumph avrebbe presto fornito alla Saab (e più tardi montato sui propri veicoli, inclusa la Dolomite), il V-8 offriva 2.5 litri (152 cid) e circa 120 cv (90 kW). Tuttavia la Leyland preferì introdurlo sulla Stag – riuscendo a testarlo su strada prima di lanciarlo su una vettura dai volumi di produzione più elevati – e il suo sviluppo era già in ritardo.

Non sappiamo se ci furono discussioni serie sull'adozione del nuovo V-8 Rover in alluminio, ex Buick, ma dubitiamo sarebbe stata una soluzione davvero pratica. La Rover non aveva capacità produttive illimitate e aveva già deciso di usare il V-8 sulla P5 (3 litri) e P6, così come sulle ormai imminenti Range Rover e P8 (nonostante quest'ultima venne poi cancellata nel 1971). Inoltre la

Leyland non intendeva abbandonare l'investimento fatto sul V-8 Triumph. Nel contempo, tuttavia, avevano bisogno di una soluzione interna.

## PI, INIEZIONE MECCANICA

La Standard-Triumph aveva abbandonato i rally nel 1966 ma pensava a un ritorno in occasione del RAC Rally del 1967 con una 2000 spinta dal nuovo sei cilindri da 2.498 cc (152 cid) preso dalla TR5 PI. Il motore era un ulteriore sviluppo del 1.998 cc (122 cid) con un blocco riprogettato che portava la fasatura da 76 a 95 mm (da 2.99 a 3.74 pollici). L'aggiunta della nuova iniezione meccanica della Lucas portava 142 cv netti (106 kW) e un consistente aumento della coppia. Il RAC Rally fu cancellato all'ultimo minuto ma la Triumph permise alla stampa di provare l'auto, che fu accolta entusiasticamente.



*Il motore 2.5 PI è facilmente riconoscibile dai collettori della iniezione meccanica Lucas Mk2 con un iniettore per ogni cilindro. Nonostante il motore a iniezione usato su berline e familiari avesse un profilo della camma meno acuto di quelli usati sulle TR5 PI e sulle prime TR6 PI, il minimo era comunque più irregolare di quanto i clienti gradissero, quindi le successive Mk2 2.5 PI adottarono una camma ancora più arrotondata. (Foto: "Triumph 2.5 PI Mk1 1969 in Morges 2012 – Engine" © 2012 © 2012 Akela NDE; ridimensionata e usata nei termini della [Creative Commons Attribution-ShareAlike 2.0 France license](#))*

La reazione convinse la Standard-Triumph a mettere sul mercato una versione a iniezione della 2000, che debuttò nell'autunno del 1968, chiamata 2.5 PI (sebbene il badge posteriore recitasse "2500 Injection"). Nella berlina, al nuovo motore fu associato un nuovo albero a camme che limitava la potenza a 132 cv (98 kW) ma offriva una coppia di 153 libbre per piede (207 Nm) a soli 2.000 giri. Per meglio sfruttare i vantaggi offerti dalle caratteristiche del motore, la 2.5 PI prese in prestito dalla TR5 il differenziale 3.45. Furono montate gomme radiali 185SR-13, ma sempre sui cerchi 4.5x13, e l'alternatore in sostituzione della dinamo per meglio sopperire alle richieste di



elettricità della pompa ad alta pressione del sistema a iniezione. Dato che mancava ancora il contagiri, l'auto fu dotata di un limitatore a 5.800 rpm per scongiurare i fuori giri.

La 2.5 PI era costosa, partendo da £1.133 (£1.487 19s 9d tasse incluse, circa \$3.570) [ndt: 2.503.285 lire] – oltre £200 (\$480) più della ancora disponibile 2000 – ma offriva prestazioni superiori. Nonostante il maggiore rapporto al ponte, alla 2.5 PI a quattro marce bastavano poco più di 10 secondi per lo 0-60 mph (0-97 km/h), mentre la velocità massima arrivava a 110 mph (176 km/h). Questo la rendeva veloce quanto la nuova e decisamente più costosa Rover 3500 e molto più veloce della Rover 2000TC, che costava comunque un po' più di una 2.5 PI con overdrive.



*La Triumph 2.5 PI con iniezione Lucas era più costosa della 2000 ma l'incremento di potenza fu sufficiente per ridurre di 4 secondi il tempo di accelerazione da 0-60 mph (0-79 km/h) e aggiungere almeno 15 mph (24 km/h) alla velocità di punta, a scapito di consumi leggermente più elevati. ([Charles01](#), © 2009; usata nei termini della [GNU Free Documentation License](#))*

Le notizie non erano tutte positive. Il motore della 2.5 PI era rumoroso agli alti regimi e il sistema di iniezione aveva svariati difetti, inclusi l'incessabile ronzio della pompa e la tendenza a bloccarsi se il livello della benzina era troppo basso. La pompa della benzina si surriscaldava, causando il cosiddetto *vapor lock*, e per funzionare al meglio il sistema aveva bisogno di sostituire spesso il filtro. Era anche importante ricordare che la pompa della benzina entrava in funzione non appena si girava la chiave di accensione e si correva il rischio, in caso di rottura delle tubazioni, di inondare

il motore di benzina con conseguente pericolo di incendio. Inoltre, in caso di problemi con il dosatore si aveva bisogno di acquistare un costoso ricambio. Il manuale di manutenzione sconsigliava fortemente di avventurarsi in regolazioni sul sistema di iniezione che richiedevano capacità superiori a quelle della maggior parte dei meccanici.

Nonostante queste mancanze e il prezzo relativamente elevato – £1.546 (circa \$3.700) con overdrive, £1.583 (circa \$3.800) con cambio automatico – la 2.5 PI fu bene accolta. Fu la prima berlina inglese a iniezione prodotta in serie (ma non la prima inglese in assoluto, onore concesso alla TR5 un anno prima) e offriva prestazioni paragonabili ad alcune auto sportive odierne. Di conseguenza la 2.5 PI vendette piuttosto bene, con più di 9000 esemplari consegnati nel primo anno, in gran parte berline; nonostante il motore a iniezione fosse disponibile anche sulle Estate, il costo maggiore era proibitivo per molti potenziali clienti. La 2.5 PI portò la produzione della Mk1 a 113.157 veicoli, un numero decisamente rispettabile per un costruttore delle dimensioni della Standard-Triumph.

Nella seconda parte dell'articolo scopriremo l'evoluzione di questo modello, includendo la Mk2 e la prevista e reale erede della 2000.

#### NOTE DEL TRADUTTORE

L'intero testo è copyright ©2013–2016 Aaron Severson. Tutti i diritti riservati. Tradotto con il permesso dell'autore.

La versione originale dell'articolo (in inglese) è stata pubblicata per la prima volta il 15/07/2013 sul blog *Ate Up With Motor* ed è disponibile all'indirizzo <http://ateupwithmotor.com/model-histories/triumph-2000-mk1>.

L'articolo è stato concepito per i lettori americani e quindi mostra anche le unità di misura adottate oltreoceano.

I prezzi in sterline riflettono la situazione precedente alla “decimalizzazione” adottata nel Regno Unito nel 1972, quando una sterlina era composta da 20 scellini (s) a loro volta divisi in 12 pence (d). Quando le tasse sono incluse i prezzi non sono stati arrotondati. Dove possibile sono stati indicati i prezzi in lire presi dai listini di vendita italiani dell'epoca con l'aggiunta delle tasse di immatricolazione.