

Syd Arthur Hurrel

Di Fabrizio Comi

Il fascino della storia dell'automobile risiede nell'infinità di episodi, grandi e piccoli, che in oltre cento anni di storia si sono susseguiti, giorno dopo giorno. Molti, sbiadendosi nel tempo, non hanno lasciato alcuna traccia, altri invece hanno trovato un proprio posto e una propria dimensione nella memoria di noi appassionati.



La partenza della 24 ore di Le Mans del 1959 con Syd Hurrel alla guida della verde Saab 93 n. 43, davanti alla gemella Saab 93 n. 44 dell'equipaggio svedese Sture Nottorp - Gunnar Bengtsson che giunse 12ma e prima di categoria, a 91 giri dal primo assoluto.

La storia che raccontiamo non è molto nota in Italia; è la storia di Syd Arthur Hurrell che, con Kas Kastner, fu tra i più famosi ed importanti preparatori di Triumph di tutti i tempi e il cui mito vive oggi una seconda giovinezza tra gli appassionati della fabbrica di Coventry. È una storia che sembra ricalcare, ma in terra britannica e con tutte le dovute differenze, quella che fu l'avventura di Carlo Abarth in Italia; è una storia che ci racconta di una dedizione assoluta al mondo dei motori, di un talento, di una passione e di un gusto per l'innovazione e l'inventiva davvero prodigiosi. L'opera di Syd Hurrell fu infatti quella di un vero genio della meccanica, ma Hurrell non

aveva solo le idee giuste e la voglia di sfidare se stesso e i propri limiti: aveva metodo, carisma, determinazione e la giusta attenzione ai bilanci della sua azienda, la S.A.H. Accessories Ltd di Leighton Buzzard nel Bedfordshire. Come Abarth anche Hurrell ebbe l'intuizione geniale di affiancare all'attività delle corse l'attenzione per il grande pubblico. Iniziò a realizzare e vendere kit di elaborazione che aumentavano potenza, velocità massima e accelerazione, fino a trovare un proprio punto di riferimento nel consolidato e proficuo rapporto di collaborazione tra il marchio SAH e il brand Standard Triumph.

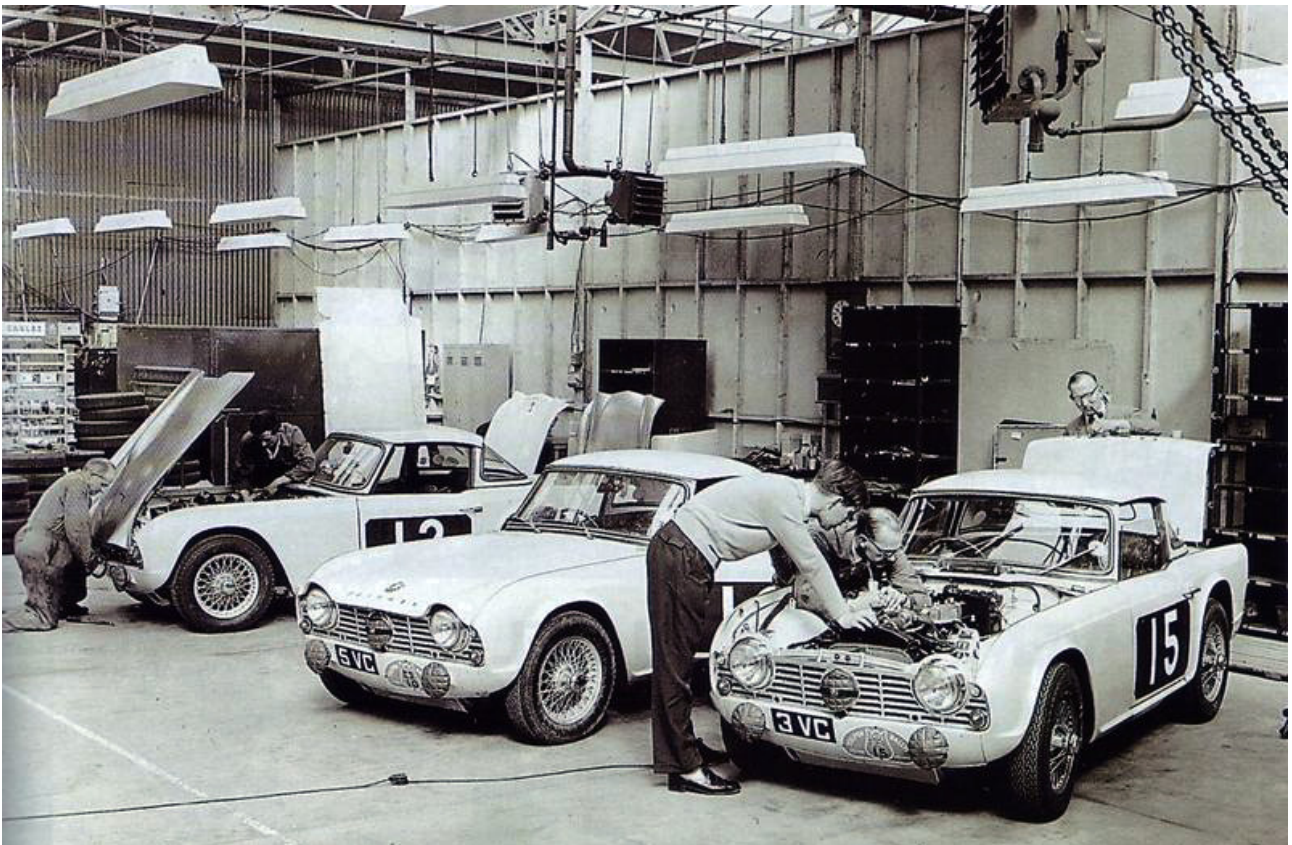


La Saab 93 British Racing Green di Syd Hurrell alla 24 Ore di Le Mans del 1959, rigorosamente con la targa SAH136, durante la fase di messa a punto prima della gara che purtroppo non portò a termine per la rottura del motore. Dotata di un motore tricilindrico due tempi da 748cc, sviluppava la potenza di circa 90 cv. A 6.500 giri. Sul rettilineo di Mulsanne, arrivò a leggere anche 6.900-7.000 g/min con una velocità di oltre 110 mph. Il miglior crono sul giro fu di 6'06"15.

L'avventura di Hurrell iniziò con le corse che regolarmente si svolgevano nei weekend degli anni cinquanta sui tanti circuiti sparsi nei quattro angoli dell'Inghilterra: sono nomi mitici i circuiti di

Silverstone, Mallory Park, Goodwood, Oulton Park e Brands Hatch. L'intraprendente Syd corse con la Lotus Elite come al Tourist Trophy del 1960 dove arrivò 21mo nella categoria GT1.3, ma anche con la SAAB 93 come a Le Mans nel 1959 in coppia con Roy North nella categoria GT750 con il risultato di ritirarsi per la rottura del motore; soprattutto corse e vinse con la Triumph TR3 con la quale aveva instaurato un legame quasi di affetto.

Ben presto maturò in lui la consapevolezza che per vincere serviva non solo talento e coraggio, ma anche una buona macchina, tanto meglio se migliore della concorrenza. Fu in questo periodo che Hurrell iniziò a sperimentare modifiche e nuove soluzioni per la TR3 che poi lui stesso portava in pista: modifiche al telaio, alle sospensioni, ai freni e ai motori, in una continua evoluzione che rese le sue macchine le migliori in assoluto. Furono anni in cui Hurrell accumulò un'esperienza invidiabile provando e riprovando sempre cose diverse e nuove, anche quando nel 1959 vinse a Snetterton con la sua TR3 nel 1959 il trofeo messo in palio da Alick Dick, il presidente della Standard Triumph. Fu questo un momento importante della sua vita perché su di lui iniziarono ad accendersi i riflettori e l'attenzione della Triumph e dei tanti appassionati della Casa di Coventry.



Poi il primo passaggio fondamentale della sua storia, cambiare ruolo: conobbe Niel Dangerfield che diventò presto il suo pilota e lui diventò manager della propria azienda. Con le nuove vittorie il suo nome diventò infatti il punto di riferimento per eccellenza per chi voleva di più dalla propria Triumph e furono in molti quelli che bussarono alla sua officina per chiedergli di modificare la propria auto. Fu un momento magico per Hurrell il quale intuì che se voleva dare futuro alla propria azienda doveva vendere la sua immagine e il suo prodotto. Iniziò a commercializzare i

pezzi che aveva progettato e creato per le TR3, soprattutto i suoi famosi collettori per i carburatori Weber, gli speciali collettori di scarico, i kit per le sospensioni con le sue particolari barre di torsione, i nuovi hard top e cofani aerodinamici di suo disegno e che aveva fatto realizzare ad alcuni specialisti esterni.



Syd Hurrell (il passeggero nella foto) alla vittoriosa gara Alick Dick Trophy 1959 con la sua speciale TR3A.

Ed ecco la grande svolta che avvenne nel 1962: la Triumph vantava una lunga tradizione di partecipazione ai rally, ma in quei brevi anni di inizio sessanta lo scenario di quelle corse stava cambiando radicalmente. Ai gentleman driver iniziarono a sostituirsi i professionisti, alle auto di serie quelle preparate. Con l'ingresso della Leyland il Dipartimento Corse guidato dal mitico Ken Richardson era stato ridimensionato; la Triumph decise comunque di continuare ad essere presente nei rally, ma le delusioni furono dietro l'angolo. Anche con ottimi piloti le TR4 Works non erano competitive. Non solo, si rompevano in continuazione e i risultati non arrivavano. La situazione era frustrante; la TR4, come le serie precedenti, ereditava il proprio motore da quella vecchia unità motrice che fu progettata per il trattore Ferguson che, anche se con cilindrata aumentata, denunciava tutti i suoi limiti con maggior evidenza proprio ora che il livello di competitività richiesta aumentava di gara in gara. Anche il telaio non era da meno. Fu in quel momento di difficoltà che alla Triumph venne presa la decisione di affidarsi alla SAH come ultima spiaggia. La dirigenza della casa di Coventry iniziò la collaborazione chiedendo ad Hurrell di aiutare il Competition Department fornendo i suoi kit sviluppati negli anni, dalle barre di torsione ai radiatori dell'olio, per finire soprattutto alle teste dei motori da lui lavorate e che aumentavano potenza e rendimento. Hurrell iniziò con il suo gruppo di specialisti un frenetico lavoro di tuning applicando tutta la sua esperienza e le sue conoscenze e nel giro di pochi mesi trasformò

completamente le TR4 da comprimarie a protagoniste: lavorò sul motore aumentando la sua potenza del 30 per cento, lavorò sulle sospensioni, sui freni, irrigidì il telaio. Fu un successo, con le TR4 che cominciavano a correre come dei razzi e a non rompersi più come prima, ma soprattutto a vincere.

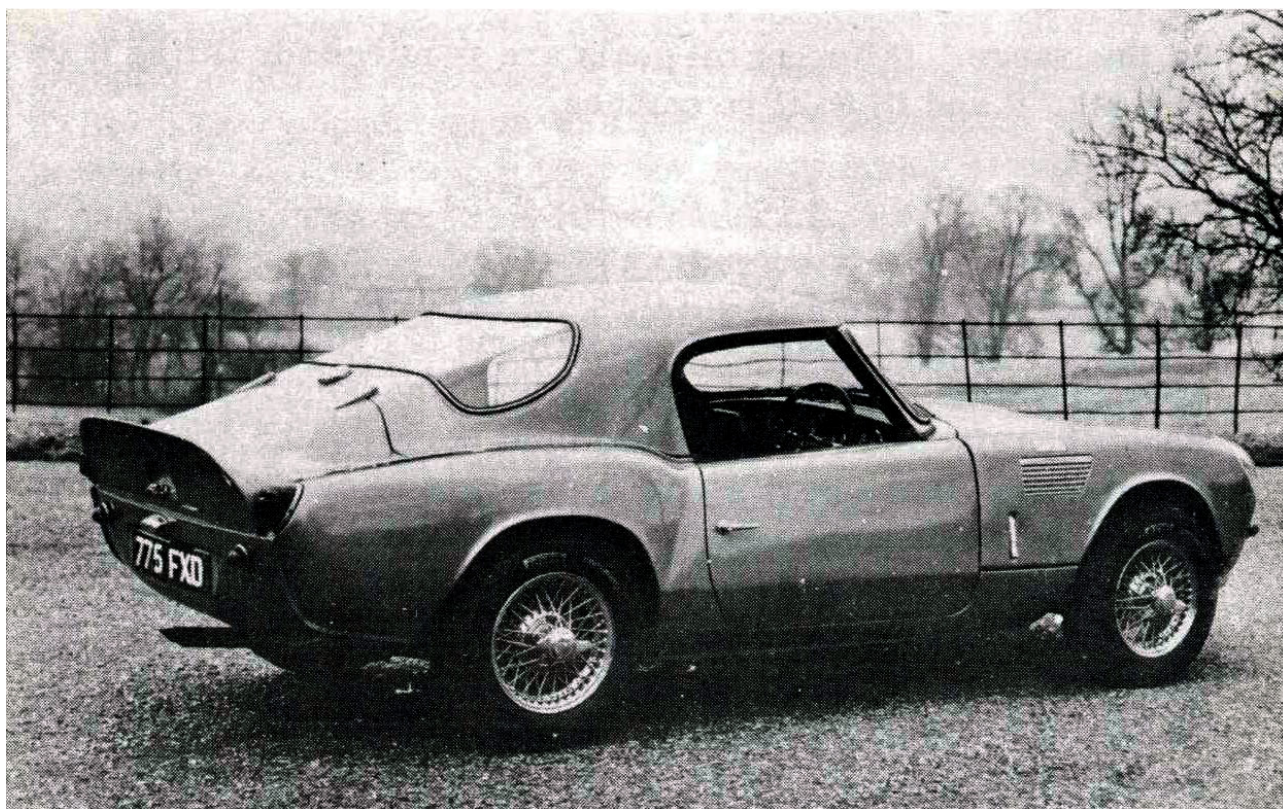
Nel 1964 diventò poi l'unico distributore delle cento teste ad otto porte usate per l'omologazione FIA delle Spitfire da Rally (di cui parliamo in dettaglio nella monografia [SAH 8 porte 1147cc](#)), a testimonianza che la collaborazione tra la Triumph e la SAH continuava anche con uno scambio continuo di conoscenze. Fu un grande riconoscimento di fiducia per Hurrell, perché quelle cento teste erano strategiche per la Triumph che, con il nuovo programma corse per le Spitfire, aveva ricostruito il proprio Reparto Corse. Hurrell colse con un grande tempismo l'interesse della Triumph per il ritorno ufficiale alle competizioni con le piccole Spitfire che in gara facevano miracoli, preparando per quelle piccole sportive, kit di elaborazione di facile montaggio.



Una istantanea del box SAAB alla 24 ore di Le Mans del 1959 e nella pagina seguente Syd Hurrell impegnato alla guida durante la gara della Sartè.

Pochi anni e la storia si ripeté non appena la Triumph lanciò sul mercato la coupé GT6. Fu un impegno che si leggeva nella cura dei cataloghi dei suoi prodotti e nella sua politica di marketing fatta di grandi lampi di genio, come quando andò al "Motor Racing Show" di Londra e presentò la sua Spitfire con motore a sei cilindri scatenando il panico alla Triumph, o quando sperimentò l'iniezione sulla GT6 finendo sulle pagine di tutte le riviste sportive inglesi.

Gli anni settanta videro ancora la SAH continuare la propria attività con lo stesso spirito degli anni precedenti introducendo il brand TriumphTune, ma poi, percependo il declino della Casa di Coventry, ci fu la decisione di ritirarsi.



Un'immagine tratta dal catalogo dedicato alla Spitfire con un bel hardtop aftermarket costruito in vetroresina.

Cosa resta oggi della SAH? Resta il brand TriumphTune, oggi di proprietà della Moss, restano i bei pezzi di meccanica costruiti, resta quello spirito del tuning che tanto si adatta alle sportive di Coventry e resta il mito di Syd Hurrell. Tutto questo è sufficiente per scatenare la bagarre tra gli appassionati ogni volta che qualcosa della factory di Leighton Buzzard, sia esso un coperchio delle punterie o una coppia di collettori di aspirazione o un manuale, viene posto in vendita, ad esempio sulle aste di eBay.

E resta anche Syd Arthur Hurrell, questo gentiluomo inglese che non potendo modificare in alcun modo le variabili meteo della sua fredda e bagnata Inghilterra, ha deciso di trasferirsi sulle più tiepide acque del mediterraneo.



TUTTE LE GARE UFFICIALI DI SYD HURREL

Data	Gara	Auto	Posizione
02/07/1955	National Silverstone	Triumph TR2	Winner
27/08/1955	National Silverstone	Triumph TR2	5th
24/09/1955	Oulton Park Int.	Triumph TR2	DNF (lost wheel)
02/04/1956	Goodwood Easter	Triumph TR2	n.d.
02/06/1956	National Silverstone	Triumph TR2	4th
09/06/1956	National Oulton Park	Triumph TR2	3th
17/06/1956	National Snetterton	Triumph TR2	Winner
23/06/1956	Aintree 100	Triumph TR2	5th
07/07/1956	National mallory park	Triumph TR2	DNF
18/08/1956	6h Relay Silverstone	Triumph TR2	10th
01/09/1956	National Silverstone	Triumph TR2	2nd
22/09/1956	3h Autosport	Triumph TR2	10th
22/04/1957	Goodwood Easter	Triumph TR3	n.d.
11/05/1957	National Goodwood	Triumph TR3	4th
01/06/1957	National Silverstone	Triumph TR3	4th

Syd Arthur Hurrel

22/06/1957	National Silverstone	Triumph TR3	4th
28/09/1957	National Goodwood	Triumph TR3	4th
05/10/1957	National Silverstone	Triumph TR3	2th
05/10/1957	National Silverstone han	Triumph TR3	Winner
02/06/1958	Roskilde Ring	Triumph TR3	Winner
05/10/1958	National Brands Hatch	Triumph TR3	3th
02/05/1959	Silverstone Int. GT	Saab	n.d.
09/05/1959	Snetterton GT1.3+GT2.0	Triumph TR3	3th
21/06/1959	Le Mans 24 Hours	Saab 93	DNF
06/09/1959	Snetterton	Triumph TR3	DNF
26/09/1959	Goodwood	Triumph TR3	3th
22/05/1960	Copenaghen Cup	Lotus Elite	2th
20/08/1960	Tourist Trophy	Lotus Elite	21th