

## Herald, aria fresca in casa Triumph

di Giancarlo Cavallini

Quella mattina del novembre del 1956 Alick Dick, il “wonder boy” dell’industria automobilistica britannica nonché consigliere delegato della Standard, arrivò a Longbride di buon’ora accompagnato da un pallido sole che faticava non poco a mostrarsi tra i banchi di nebbia e che non riusciva per nulla a riscaldare la fredda aria mattutina.

Aveva appuntamento con Sir Leonard Lord, il presidente del gruppo BMC. Dick era tranquillo, era una visita di cortesia con una persona che ben conosceva e con la quale intratteneva cordiali rapporti; si trattava solo di accordarsi sul rinnovo del contratto in scadenza che la Standard aveva con la carrozzeria Fisher & Ludlow ora che questa era stata assorbita dalla BMC, una collaborazione di lunga data quella con il fornitore di Castle Bromwich poiché risaliva agli anni trenta.

La F&L produceva per la Standard le carrozzerie della Eight/Ten ed ora si trattava di programmare la produzione della sostituta, la futura Herald. Dick entrò sorridente nel grande ufficio di Sir Lord e dopo una veloce stretta di mano chiese di potere rinnovare il contratto.

Sir Lord gli domandò di quante carrozzerie avesse bisogno; la risposta di Dick fu immediata: *“Diciamo circa 2000 a settimana”*.

Sir Lord prima sbuffò, poi fissò Dick negli occhi e con un’espressione infuriata urlò: *“Dunque, io non ho l’abitudine di usare i soldi della Austin per i benefici della Standard Motor Company. Puoi uscire e andare a chiedere ad altri”*. Alick Dick rimase scioccato, conosceva il carattere spigoloso e non facile di Sir Lord, ma non si aspettava né quella risposta e neppure una reazione che non dava spazio ad alcuna possibile trattativa o compromesso. Uscì in silenzio, attonito, arrabbiato perché impotente.

Dick sapeva che gli altri loro fornitori di carrozzerie, la Pressed Steel, la Briggs, e la Mulliners, non avrebbero potuto aiutarlo perché stavano lavorando già al limite delle loro capacità produttive. Era chiaro adesso che la Standard avrebbe dovuto dotarsi di un proprio reparto carrozzerie per rendersi indipendente e al sicuro, ma questo avrebbe richiesto tempo e denaro, mentre la necessità di sostituire le piccole SC Standard non poteva essere rimandata.

Il progetto per la sostituta delle Eight/Ten era stato approvato in una riunione del 5 marzo 1956 programmando la presentazione per il Salone di Londra del 1958. L’idea suggerita dalla Direzione Commerciale, e che prendeva spunto dalla strategia dei costruttori nord americani, era di costruire un’automobile che, con una comune base meccanica e poche modifiche di carrozzeria, si presentasse in una completa serie di versioni: berlina, coupé, cabriolet e giardinetta.

Tutto questo inizialmente fu frenato dalla preoccupazione della Direzione che, influenzata dagli effetti della crisi di Suez, sembrava orientata verso un modello molto economico.

Alla pari di molti altri costruttori anche la Standard dalla metà degli anni cinquanta aveva adottato la carrozzeria portante: questa soluzione portava benefici in termini economici e di robustezza strutturale, ma anche maggiori complessità costruttive e questo mal si conciliava con la direttiva che chiedeva che l'automobile venisse progettata per essere anche costruita all'estero con il sistema CKD in modo facile e profittevole. Le pregresse esperienze con la TR2 e la TR3 oltretutto non erano state fino a quel momento positive perché le fabbriche estere erano piccole, poche attrezzate e con capacità economiche, tecniche ed esperienze specifiche inadeguate.



Un fotografia dell'ottobre del 1957 che ritrae dei dirigenti della Standard al Salone dell'automobile di Parigi: a destra siede Alick Dick.

In quel 1956 il punto di forza della Standard era sicuramente il suo team di manager che erano giovani, dinamici, pieni di idee e visioni e soprattutto veloci nel decidere; erano molto diversi dai colleghi che li avevano preceduti: Harry Webster aveva sostituito come direttore tecnico Ted Grinham, un uomo troppo legato alle idee del passato, mentre Martin Tustin e George Turnbull erano entrati sulla scena assumendo i compiti di direttore generale e direttore di produzione.

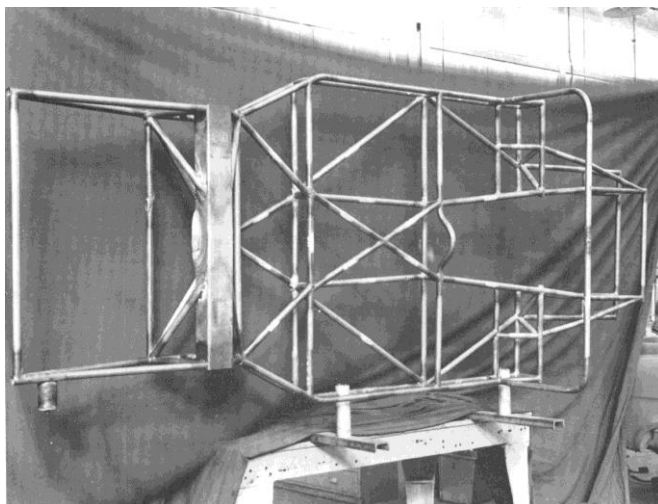
A dirigere il team era Alick Dick, il *"golden boy"*, che rimpiangeva una sola persona, Walter Belgrove, il designer di tante Triumph e Standard di successo e che, esasperato dai continui contrasti con Grinham, nell'ottobre del 1955 se ne era andato sbattendo la porta. Arthur Ballard, che lo aveva sostituito, era sicuramente un ottimo ingegnere, ma non certamente uno stilista.

Alick e i suoi collaboratori, di fronte dell'impossibilità di contare sulla P&S per le carrozzerie e per semplificare la necessità di una produzione estera con i CKD, non si fecero molti problemi a proporre al Board il ritorno al telaio portante.

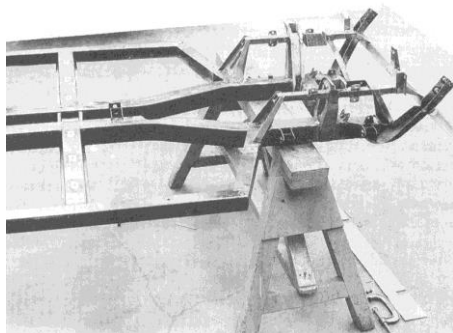
Lo spirito pragmatico li portò a concludere che sarebbe stata anche la migliore soluzione per avere il maggior numero di varianti della carrozzeria. La proposta non solo fu accettata, ma venne estesa anche al progetto della Zebu, la Vanguard terza serie. Il pericolo di trasmettere un'immagine di ritorno al passato sarebbe stata contrastata da una serie di innovazioni tecniche, a iniziare dalle quattro ruote indipendenti e dallo sterzo a cremagliera. Come nome in codice del nuovo progetto fu scelto *"Zobo"*, indefinito incrocio tibetano tra uno Zebu e uno Jak. La strada si preannunciava non priva di difficoltà: se per il motore e per il cambio si sarebbe usata la meccanica della Standard

10, il telaio andava completamente progettato ex novo, così come le sospensioni; rimaneva poi la carrozzeria per la quale ci si aspettava uno stile moderno ed accattivante.

Per il telaio, che sarebbe dovuto essere completamente portante, inizialmente si studiò una soluzione tubolare che fu presto abbandonata perché troppo complicata e costosa da realizzare. Ci si orientò quindi verso un telaio realizzato con profilati di lamiera che potevano assicurare sia rigidità che semplicità di realizzazione. La sezione anteriore fu quella soggetta al maggior numero di modifiche fino all'intuizione di costruire delle torrette non saldate al telaio, ma separate e semplicemente imbullonate.

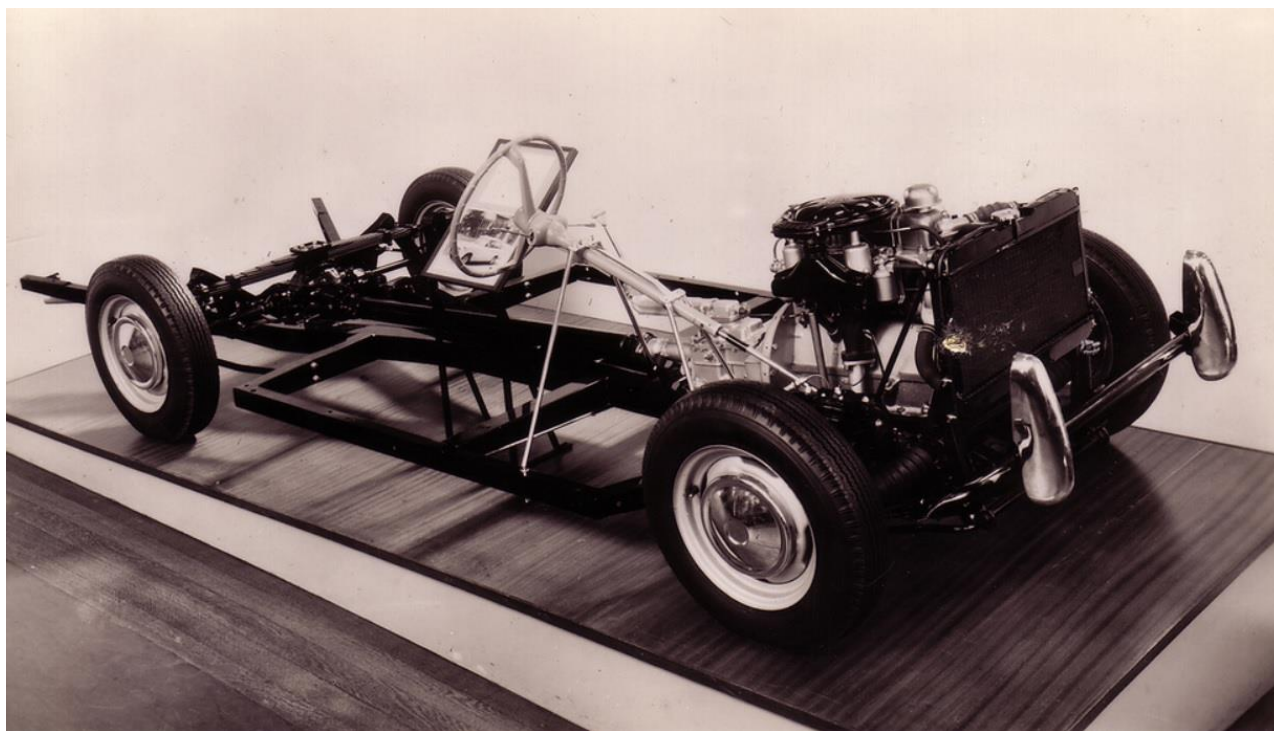


*Sopra: la soluzione per un telaio tubolare, troppo complesso e costoso da realizzare e che fu presto abbandonata.*

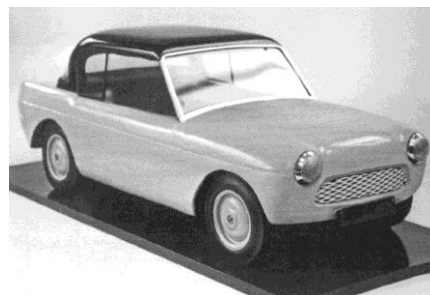
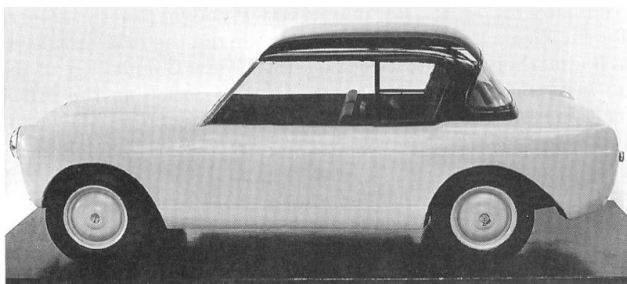


*A sinistra: una delle prime versioni del telaio in profilati di lamiera dove è ben evidente la complessità della parte anteriore per ospitare le sospensioni, una soluzione che sarà sostituita da quella delle torrette.*

*Sotto: la versione definitiva del telaio. Con l'introduzione nel 1962 della Vitesse 1600 questo telaio sarà modificato per potere alloggiare anche il motore 6 cilindri mentre sarà reingegnerizzata anche la parte posteriore di aggancio del differenziale.*



Completamente diversa fu l'evoluzione dello stile della carrozzeria. Le specifiche erano per un'automobile a due porte e la proposta del gruppo di Ballard lasciò tutti nello sconcerto non solo perché chiaramente ispirata alla Hillman Minx e alla Sunbeam Rapier, ma soprattutto perché il risultato non aveva alcuna personalità e non poteva per nulla dirsi attraente. Ci si rese immediatamente conto dei limiti nel non avere più uno stilista di talento e valore e della difficoltà di trovare una soluzione. Sarebbe servito un miracolo per non fare fallire l'intero progetto e questo accadde quando Raymond Flower bussò alla porta della Standard con l'intento di potere



acquistare componenti meccanici per il progetto della Meadows Frisky. Flower era un uomo ben conosciuto anche tra gli uomini della Standard perché la sua famiglia fin dal 1908 si era dedicata ad importare in Egitto automobili inglesi con la Cairo Motor Company.



*La Phoenix 2SR6*

Flower, uomo di grande cultura, aveva anche avviato in Egitto la costruzione di automobili con il marchio Phoenix, un progetto che non ebbe futuro per la crisi di Suez. Ritornato in Inghilterra era stato coinvolto da Henry Meadows nel progetto di un'automobile economica, la Frisky.



Era doveroso riceverlo e Alick Dick chiese quindi a Tustin e a Webster la cortesia di incontrare Flower per cercare di capire la sua richiesta e se fosse possibile accontentarlo.



Il disegno di Michelotti per la Frisky

*"Noi non sapevamo molto riguardo al suo progetto prima di quell'incontro" ricordava Webster "e così gli chiedemmo a quale scopo volesse delle nostre componenti meccaniche. Flower ci raccontò che sarebbero state destinate a una piccola automobile, ragion per cui gli domandai come sarebbe stata. Lui ci raccontò che non lo sapeva ma che non era un gran problema dato che poteva avere un prototipo in soli tre mesi.*

*Non gli credetti molto, ma questo mi suggerì una sorta di provocazione; se lui avesse potuto avere un prototipo in soli tre mesi noi glielo avremmo pagato".* In quel momento Flower non volle rivelare nulla di più, né il nome dello stilista né da dove il prototipo sarebbe venuto. La richiesta di Webster fu per un'automobile sportiva poiché in quel periodo si stava lavorando al restyling della TR3.

Dieci giorni più tardi Flower ritornò a Coventry con alcuni schizzi e chiese a Webster e Tustin di scegliere quello che ritenessero fosse per loro il migliore, promettendo che il prototipo sarebbe stato pronto in tre mesi e uscendo con in mano un contratto da 3000 sterline. Un telaio della TR3 fu quindi prelevato dalla produzione e consegnato a Flower.



Il prototipo della "TR3 Dream Car" di Michelotti costruito da Vignale; dopo un periodo trascorso in Inghilterra l'automobile ritornò a Torino.

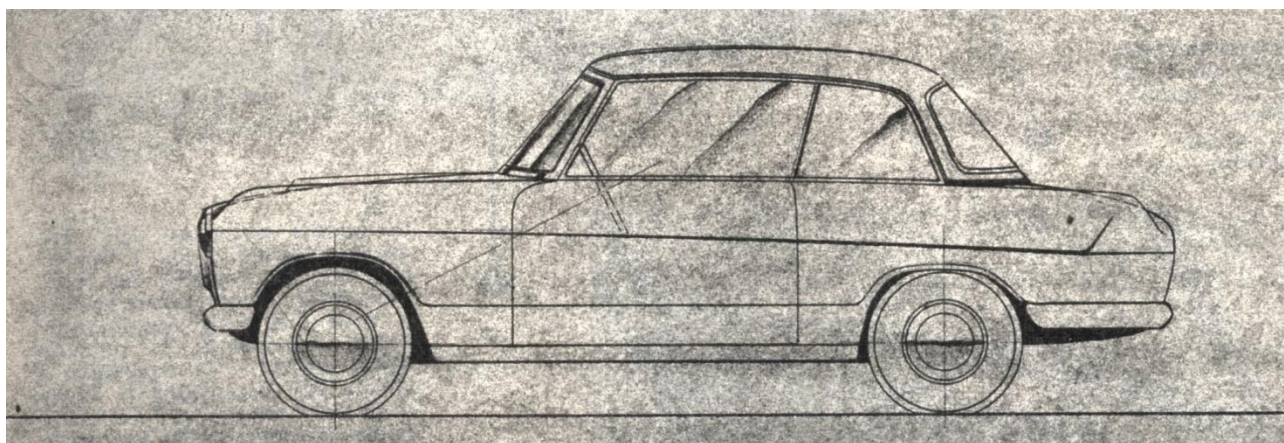
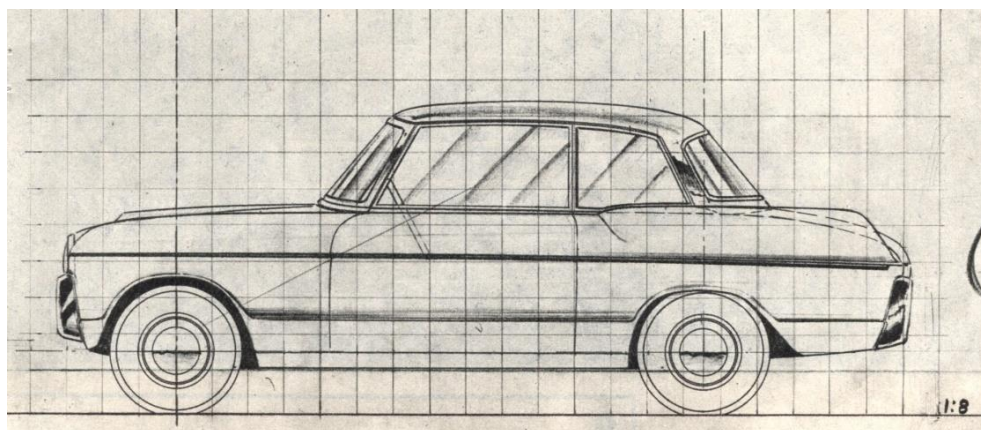
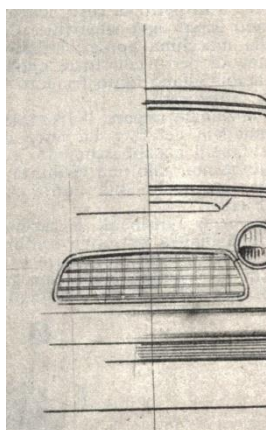
Flower fu di parola e fu così che tre mesi dopo arrivò ai cancelli della Standard Triumph un autocarro che trasportava la "TR3 Dream car".



Webster osservò immediatamente sulla fiancata il logo della carrozzeria di produzione, la Vignale di Torino, ma non poteva ancora realizzare chi fosse lo stilista perché Michelotti, lavorando per tutti i carrozzieri, preferiva rimanere anonimo. Alick Dick chiese quindi a Flower di potere incontrare il designer e questo accadde al Salone di Ginevra del 1957 dove tra la Standard e Michelotti fu firmato un contratto in esclusiva per il Regno Unito.

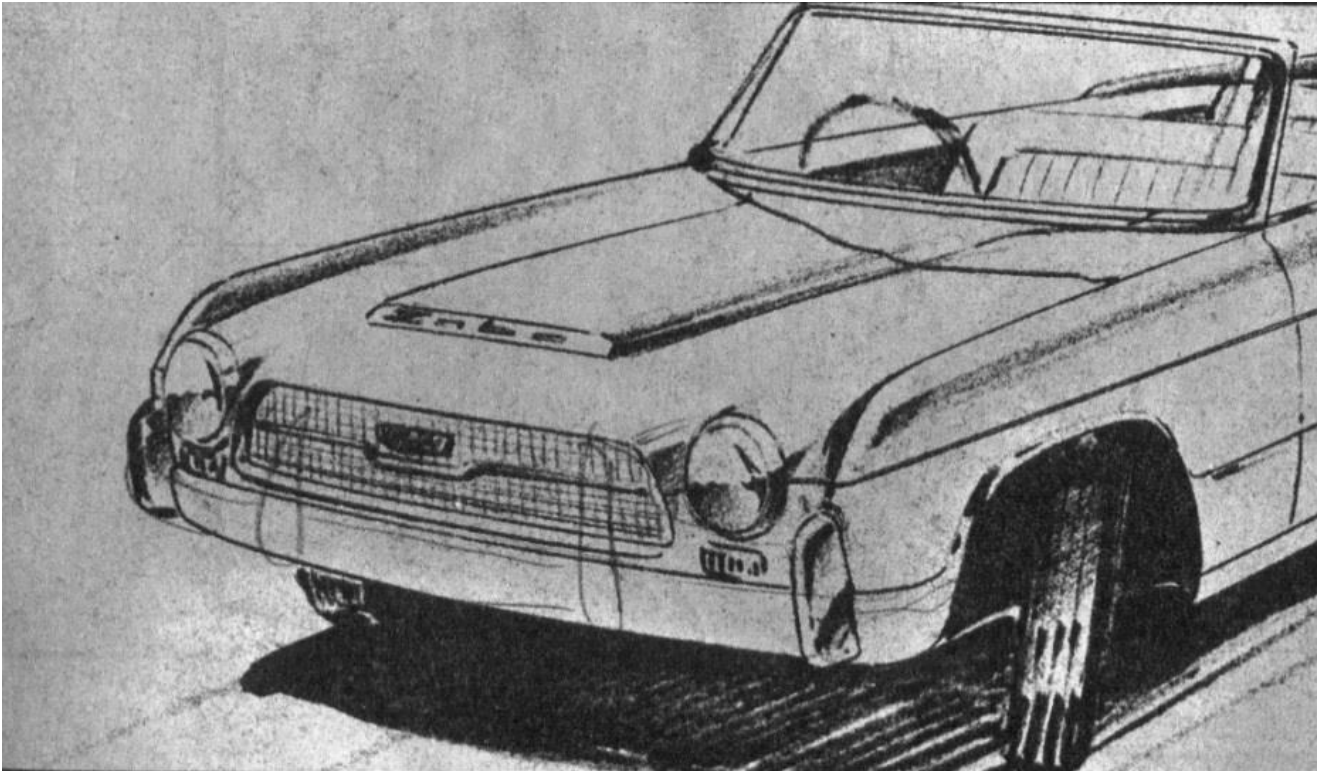
Il progetto Zobo, previsto per il 1958, era già in ritardo, ma ora che la Casa di Coventry si era garantita uno dei più talentuosi designer si poteva guardare al futuro con più ottimismo.

A Michelotti fu subito chiesto di mettere mano al design della Zobo cercando di correggere il lavoro svolto fino a quel momento. Per quanto Michelotti fosse un genio, l'impresa di correggere un disegno sbagliato risultò impossibile anche per lui.



*In questi disegni i tentativi di Michelotti di "sistemare" il lavoro fino a quel momento svolto dai designer della Standard.*





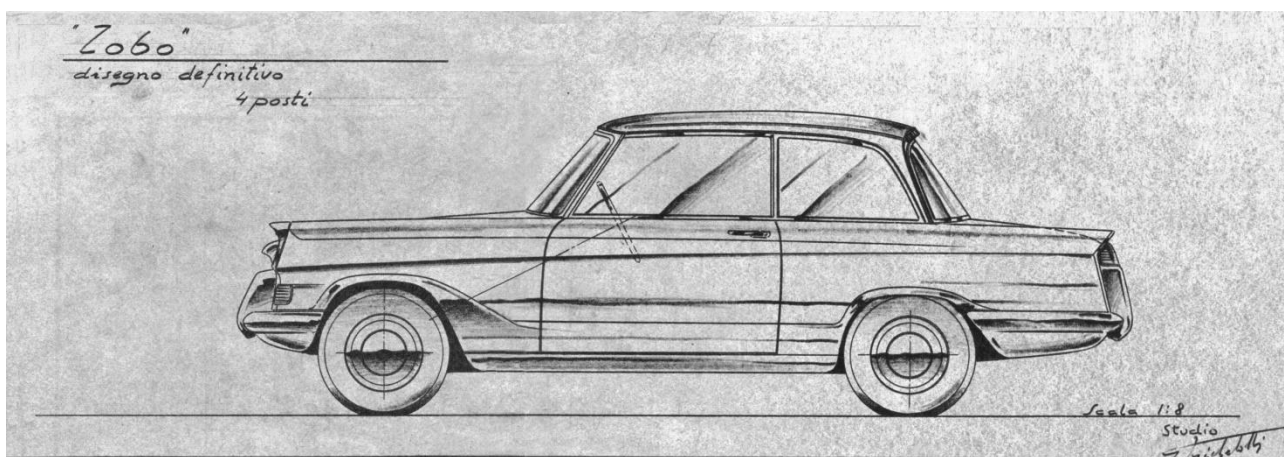
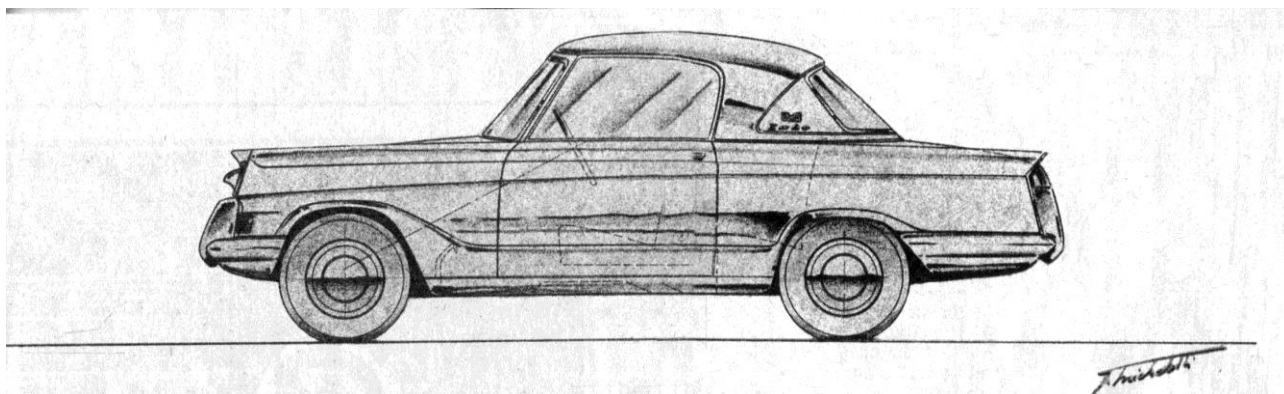
I mesi trascorrevano senza alcun progresso con la pressione della direzione che aumentava soprattutto quando nella riunione del 12 agosto fu chiesto di potere visionare i disegni finali per il venti dello stesso mese, una richiesta impossibile da soddisfare.

Dopo la riunione Webster approfittò della chiusura estiva dell'azienda e partì con la famiglia per Sorrento dove lo aspettavano due settimane di vacanza. La situazione tuttavia non gli dava tranquillità e fu così che sulla via del ritorno decise di fermarsi a Torino da Michelotti. La sua preoccupazione sperava di trovare pace in qualche novità.

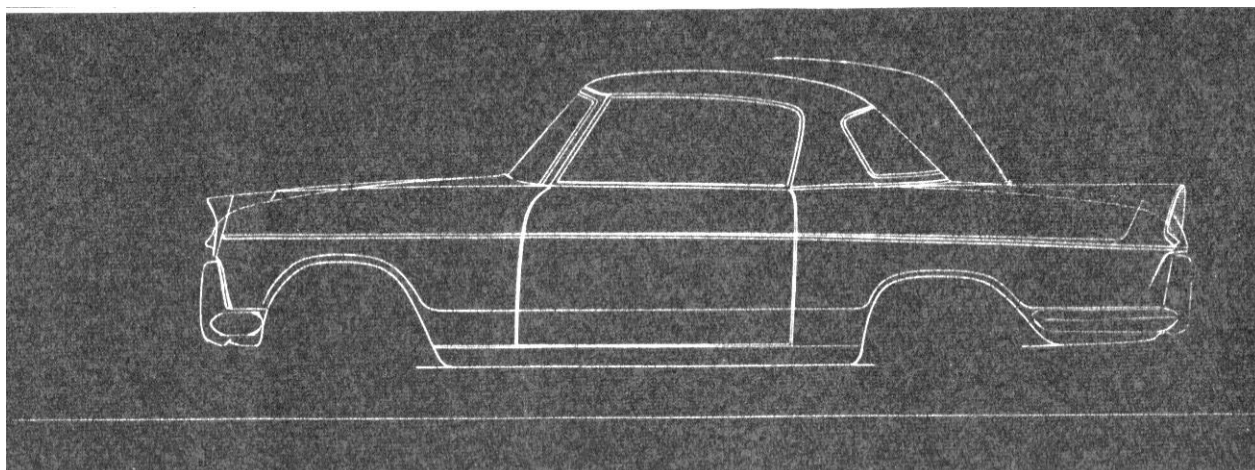
Arrivato in via Nizza parcheggiò la sua Vanguard sotto lo studio di Michelotti alle tre del pomeriggio lasciando la moglie Peggy e la figlia in automobile e salì nello studio con l'idea di riprendere poco dopo la strada per l'Inghilterra.

Da quel istante in poi la famiglia di Webster fu abbandonata in strada per ben nove ore e quello che successe, sebbene possa apparire come una leggenda, è ciò che realmente accadde.

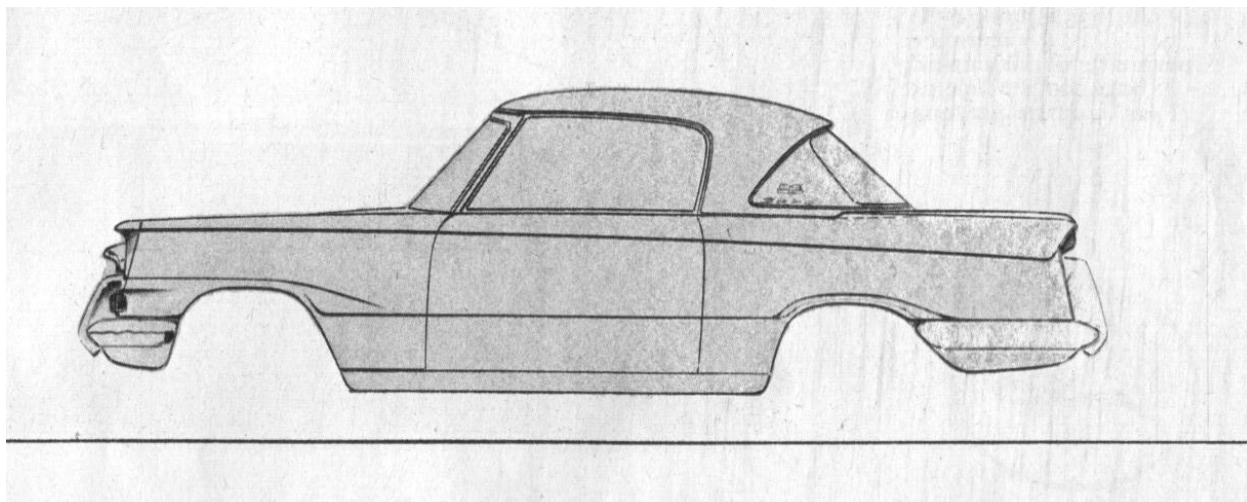
Webster ricordava così quel pomeriggio: *"Niente, non c'era nulla di pronto e io ero senza speranza. Allora dissi qualcosa di simile a Michelotti: noi stiamo sprecando il nostro tempo, ma supponiamo che tu possa cominciare da zero, qui a Torino, su di un foglio di carta pulito, come ti piacerebbe la nuova automobile? Questo per Michelotti fu come quando si mostra un drappo rosso ad un toro. In tre, quattro minuti egli schizzò la Herald, la coupé, così come oggi noi la conosciamo e insieme immediatamente iniziammo a lavorare per trasferire il tutto in scala reale. Era quasi mezzanotte e finalmente uscì dallo studio e ritornai verso l'automobile, in strada, dove trovai Peggy e mia figlia rannicchiate".*



Mentre Webster e la sua famiglia iniziavano la ricerca di un albergo, Michelotti lavorò tutta la notte eseguendo gli schizzi della Herald nelle varie versioni che oggi conosciamo.







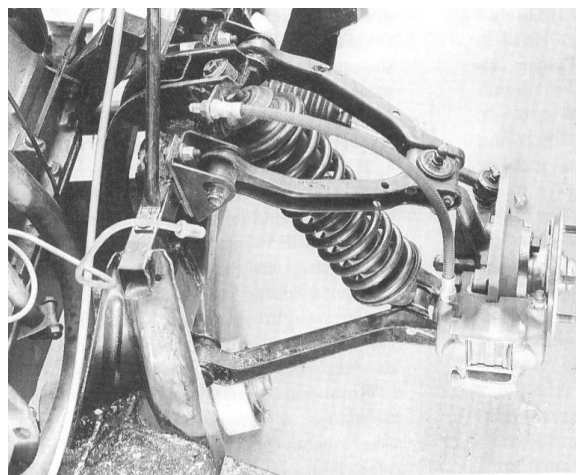
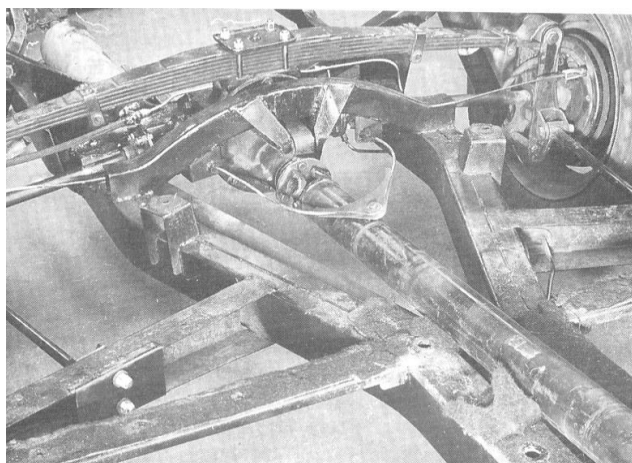
Il giorno seguente Webster partì per Coventry con le copie dei disegni, non senza prima avere spedito ad Alick Dick un telegramma che gli anticipava la notizia. Prima della partenza aveva avuto da Michelotti la rassicurazione che se avesse ottenuto l'approvazione immediata del progetto il primo prototipo sarebbe stato consegnato a Coventry prima della fine dell'anno.



*Torino, 1957: il mascherone della Herald realizzato da Ghirardotto. Sarà la Carrozzeria Vignale a battere la lamiera dei primi prototipi.*

Nel frattempo lo studio del telaio proseguiva con la collaborazione degli ingegneri della Alford and Alder che stavano completando il progetto delle sospensioni anteriori, dei freni, dello sterzo e dei mozzi. Questi ultimi richiesero uno studio approfondito e innovativo perché, durante una riunione nella casa di Dick a Hill Wootton, nei pressi di Leamington, Tustin aveva timidamente lanciato questa sua idea: *"Non sarebbe meraviglioso se la Zobo potesse sterzare come un taxi londinese?"* .

L'idea tecnicamente non era di semplice realizzazione, ma era così singolare che era stata immediatamente approvata all'unanimità, a dimostrazione di come spesso le idee originali arrivino casualmente e non sempre da tecnici. Il risultato sarà un sistema talmente efficiente da essere adottato anche da diversi costruttori inglesi di automobili da corsa.



*A sinistra la prima soluzione per l'alloggiamento del differenziale poi completamente modificata. A sinistra il gruppo sospensioni-freni della Alford and Alder agganciati a una delle prime versioni di telaio ancora privo di torrette; si notano i freni a disco che però non andranno subito in produzione.*

A Coventry erano fiduciosi che Michelotti sarebbe stato di parola e avrebbe rispettato i tempi, ma la tensione con l'avvicinarsi della fine dell'anno aumentava comunque di giorno in giorno fin quando la vigilia di Natale non si presentò ai cancelli di Bunner Line un autocarro con targa italiana. Dentro, protetto da un grigio telo, c'era il prototipo della futura Herald Coupé che venne immediatamente scaricato.

Webster diede immediatamente ordine che venisse subito posizionato sulla pedana girevole che era presente negli uffici dei designer.

Pochi minuti più tardi giunsero Alick Dick e consiglieri del Board. La tensione accumulata nelle settimane precedenti svanì nell'attimo in cui i loro occhi si posarono sulla carrozzeria di Michelotti sapientemente dipinta in nero ed argento. Tutti pensarono che quella coupé era superba, l'entusiasmo salì immediatamente alle stelle e l'idea di Dick di uscire a festeggiare con una pinta di birra fu accettata all'unanimità.

Il progetto della Zobo era molto in ritardo, ma ora si poteva guardare con più serenità al futuro.



*Il primo prototipo della Herald arrivato a Coventry era quello della versione coupé costruito sul telaio X580. La linea è quella definitiva: rispetto alla versione che andrà in produzione ci saranno cambiamenti nella mascherina anteriore e nell'adozione dei deflettori alle portiere.*

*A sinistra: nell'abitacolo un volante Fiat Topolino fa bella mostra di sé.*

L'arrivo del prototipo permetteva ora di iniziare lo studio per l'ingegnerizzazione della carrozzeria: la soluzione di Michelotti con la parte anteriore in un unico pezzo faceva parte dell'idea generale di costruire l'automobile con lamierati di piccole dimensioni saldati o imbullonati tra loro: questo avrebbe reso possibile affidare le commesse per le diverse parti da stampare anche a piccoli fornitori non dotati di grandi presse o di impianti sofisticati.

Michelotti, nel frattempo, a Torino stava già lavorando sul secondo prototipo, quello della berlina e, sul telaio X597, ad un secondo esemplare di coupé che, non appena pronto, fu spedito direttamente in Spagna per le prove.



Con la costruzione dei primi esemplari fu possibile avviare un frenetico ed intenso programma di prove su strada: in Inghilterra i collaudatori Ken Willett, Graham Stanley e Ray Henderson si alternavano provando le automobili di notte con itinerari di non meno di duecento miglia, mentre di giorno queste venivano esaminate e modificate dai tecnici. I primi riscontri furono negativi e preoccupanti. L'automobile manifestava improvvisa instabilità che si manifestava con un iniziale



sottosterzo che poi si trasformava in un violento sovrasterzo difficile da controllare. Il fenomeno si presentava nei cambi di traiettoria o in situazioni di improvvisi spostamenti di carico sul telaio.

Ken Willet in un suo rapporto definì la situazione pericolosa, come ricordava Maurice Lowatt, uno dei progettisti del telaio. Due Pennant furono modificate con la sospensione posteriore swing-axle per avere ulteriori riscontri. Senza strumenti che durante le prove potessero registrare il comportamento dell'automobile in quelle situazioni, capire la causa del problema non era semplice. L'ipotesi che si faceva strada tra i progettisti era che i cambiamenti di carico laterali e tra l'avantreno e il retrotreno portavano quest'ultimo ad avere le ruote alleggerite e che assumevano angoli di camber positivi. Si decise di coinvolgere la Dunlop ai cui collaudatori fu consegnato il prototipo VKV75 (X611). La Dunlop svolse una serie di prove sul tracciato di Fort Dunlop a Castle Bromwich che confermarono l'ipotesi che l'instabilità si innescava quando le ruote del retrotreno assumevano un angolo di camber positivo, un fenomeno che sulla berlina era più accentuato che sulla coupé. Per risolvere il problema si applicò una barra di torsione all'avantreno in modo da limitare il rollio; sul posteriore al contempo si provarono diversi tipi di balestra che dovevano garantire angoli di camber sempre negativi o quanto meno a zero fin quando si giunse ad una soluzione che potesse dirsi ragionevolmente sicura. Furono infine sperimentati diversi tipi di pneumatici tubeless per studiare le pressioni che potevano garantire il miglior compromesso tra sicurezza, consumi e confort.



*La VMR 589 costruita sul telaio X597 fotografata in Spagna nella primavera del 1958. Sulla calandra non è per niente nascosto il badge Standard Triumph.*

In questa storia c'è un mistero da sempre irrisolto: in quell'anno gli ingegneri avevano scoperto che rendendo leggermente flottante la balestra con un perno da posizione al centro (Swing Spring) tutti i problemi venivano immediatamente risolti grazie ad un migliore controllo del centro di rollio posteriore la cui posizione rimaneva più stabile. Tuttavia nessuno ha mai spiegato perché per vedere adottata questa soluzione si sarebbe dovuto aspettare il 1970 con la Spitfire MK IV.

Il 1958 segnò l'inizio di una nuova strategia che vedeva Alick Dick deciso a mettere al riparo la Standard da possibili futuri problemi con la costruzione delle carrozzerie.

La vicenda con la BMC indusse la Standard ad acquisire in luglio la Mulliners.

Nel novembre sempre del 1958 il futuro dello stabilimento di Tale Hill della Fisher & Ludlow era incerto: Sir Lord non aveva considerato che senza le commesse della Standard quella fabbrica sarebbe rimasta improduttiva e destinata alla chiusura con notevole perdite finanziarie.



*La VMR 589 fotografata in Spagna durante le prove.*

La Standard, da parte sua, vide questa situazione come una opportunità per potere realizzare le componenti più complesse della futura Herald e propose alla BMC l'acquisizione. La risposta fu positiva e il risultato fu che la fabbrica di Tile Hill con tutte le sue attrezzature fu acquistata dalla Standard per 725.000 Sterline. Nell'autunno del 1958 si decise che la nuova automobile non sarebbe stata proposta al mercato come Standard, bensì come Triumph e il primo nome proposto fu "Triumph Torch". Solo più tardi fu scelto il nome Herald, probabilmente perché era il nome della barca di Dick o forse per continuità con i nomi già usati in passato (Ensign, Pennant). Nel gennaio del 1959 iniziò la produzione di preserie della versione coupé grazie al completamento di tutte le attrezzature; a febbraio fu completata anche la linea di produzione della berlina e nello stesso mese arrivò a Coventry il prototipo della versione Cabriolet che andrà in produzione nel gennaio 1960. Per vedere in vendita la versione giardinetta e quella Van bisognerà invece aspettare il 1961. Tutto era ora pronto per la presentazione alla rete di vendita che avvenne in forma privata il 2 aprile del 1959: la Standard aveva affittato la Royal Albert Hall, una sala da concerti di Londra nell'esclusivo quartiere di South Kensington e per l'occasione erano stati invitati oltre duemila tra distributori, concessionari e fornitori.



*Giovanni Michelotti e Alick Dick fotografati il 2 aprile 1959 al Teatro Royal Albert.*

Con la presenza di Michelotti, Alick Dick illustrò il piano di marketing per la Herald, ma sicuramente più del discorso di Dick ciò che rimase come ricordo dell'evento fu lo spettacolo del montaggio in due minuti di una Herald appositamente preparata, uno show che diventerà una attrazione riproposta nelle successive presentazioni.

<https://youtu.be/AoLrZpQU7LM>





*L'interno della fabbrica con le Herald in produzione: a pieno regime si arrivò a produrre 700 automobili al giorno. Durante il primo anno furono numerosi i fermi della produzione per scioperi sindacali e per ritardi nelle forniture. Inoltre emersero numerosi problemi dovuti a scarsa qualità delle componenti e a difetti di progettazione. Un esempio è dato dal sistema di aggancio del cofano che durante la produzione fu oggetto di ben quattro varianti prima di arrivare ad una soluzione accettabile. L'unico elemento che in questo processo rimase invariato fu la maniglia il cui meccanismo è opera dell'ingegno di Michelotti che, cosa rara, la firmò con una semplice "M" in corsivo.*



L'annuncio ufficiale alla stampa specializzata avvenne il 22 di aprile. Per l'occasione, come da tradizione, fu preparata una cartella promozionale che illustrava il progetto Herald e le sue caratteristiche. Non mancavano le fotografie e le brochure. Prodotta dal 1959 al 1971 in oltre mezzo milione di esemplari, la Herald ebbe il grande merito "con la sua soluzione del telaio che la vedeva ritornare al passato" di garantire il futuro alla Triumph in uno dei momenti più complicati della sua storia.









## TRIUMPH *herald*

As it is only possible to include six photographs in this wallet, this broadsheet is intended as a guide to other photographs of the Triumph Herald models which are available on request from the Public Relations Department. If you are resident in the United Kingdom please complete the prepaid postcard included in this wallet, noting the negative number and quantities required, and these will be sent to you by return of post. If you are not resident in the United Kingdom, please address your requirements to the Public Relations Department, The Standard Motor Company Limited, Canley, Coventry, who will deal with your request immediately. In addition to the photographs shown here, colour transparencies are available on request.

THESE PHOTOGRAPHS ARE NOT FOR PUBLICATION UNTIL 22nd APRIL, 1959



Negative No. 32377  
Triumph Herald Saloon



Negative No. 32458  
Triumph Herald Coupé  
—interior



Negative No. 22159  
Triumph Herald Saloon  
—engine



Negative No. 31854  
Triumph Herald Coupé



Negative No. 31819  
Triumph Herald Saloon



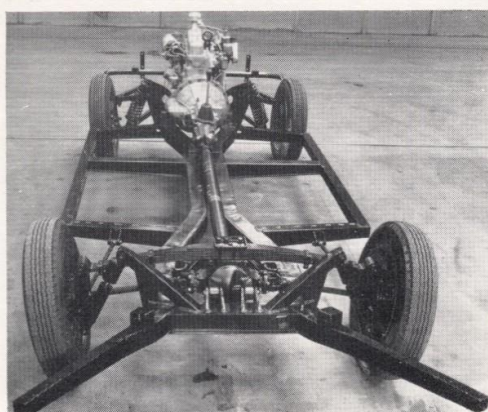
Negative No. 32364  
Triumph Herald Saloon





Negative No. 32077  
Triumph Herald Saloon

Negative No. 31824  
Triumph Herald Saloon

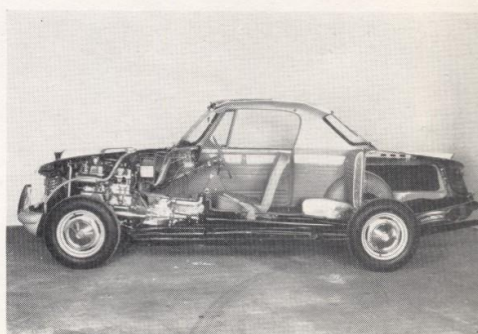


Negative No. 20973  
Chassis of  
Triumph Herald Coupé



Negative No. 31820  
Triumph Herald Saloon

Negative No. 32420  
Triumph Herald Coupé  
—cutaway



Negative No. 31739  
Triumph Herald Coupé  
—interior

Negative No. 32345  
Triumph Herald Coupé







*Negative No. 31925  
Triumph Herald Coupé  
—production line*

*Negative No. 31927  
Triumph Herald Coupé  
—production line*

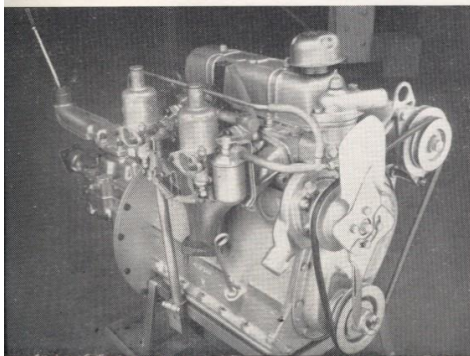


*Negative No. 32370  
Triumph Herald Saloon*



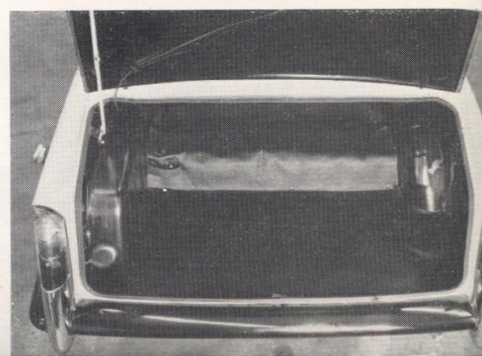
*Negative No. 31834  
Triumph Herald Saloon*

*Negative No. 32266  
Triumph Herald Coupé  
—interior*



*Negative No. 31519  
Triumph Herald Coupé  
—engine*

*Negative No. 32265  
Triumph Herald  
—boot interior*







*Negative No. 32261  
Triumph Herald Coupé  
—interior*

*Negative No. 32352  
Triumph Herald Coupé*



*Negative No. 11048/4  
Triumph Herald Coupé*

*Negative No. 11048/18  
Two Triumph Herald Coupés  
and a Herald Saloon in the  
same 25ft. turning circle*



*Negative No. 11048/15  
Two Triumph Herald Coupés*

*Negative No. 11048/3  
Triumph Herald Coupé (front)  
Triumph Herald Saloon (centre)  
Triumph Herald Coupé (rear)*



ISSUED BY THE PUBLIC RELATIONS DEPARTMENT, THE STANDARD MOTOR COMPANY LIMITED, COVENTRY

PUBLICATION No. 268/PRESS/4/59

PRINTED IN ENGLAND







*La Herald nelle sue cinque versioni entrate in produzione tra il 1959 e il 1961*





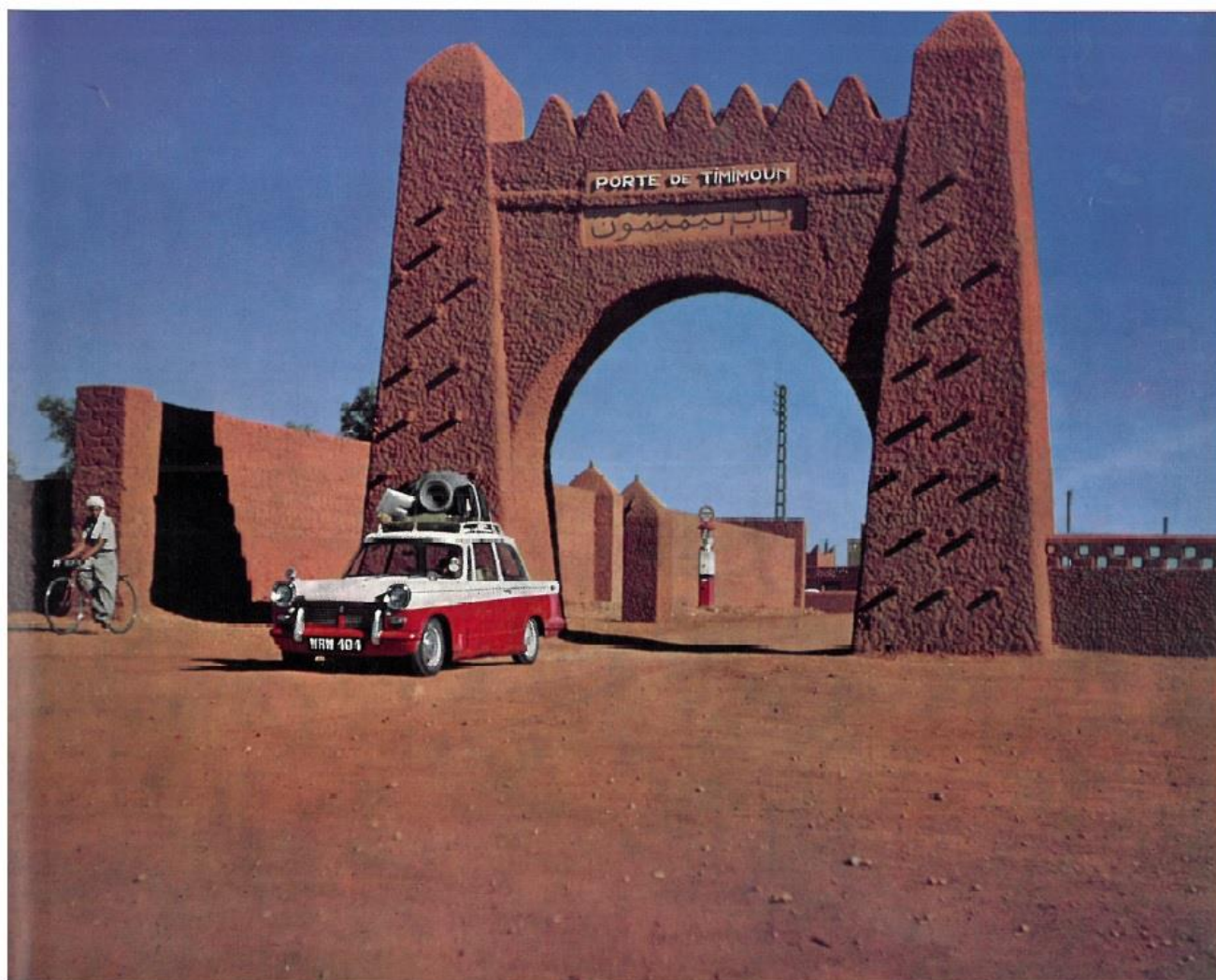
*Due immagini degli interni della prima versione della Herald coupé. Sotto a destra: la HP 44 ritratta durante il viaggio per Ginevra dove sarebbe stata esposta al Salone Internazionale dell'automobile in programma dal 10 al 20 marzo 1960.*



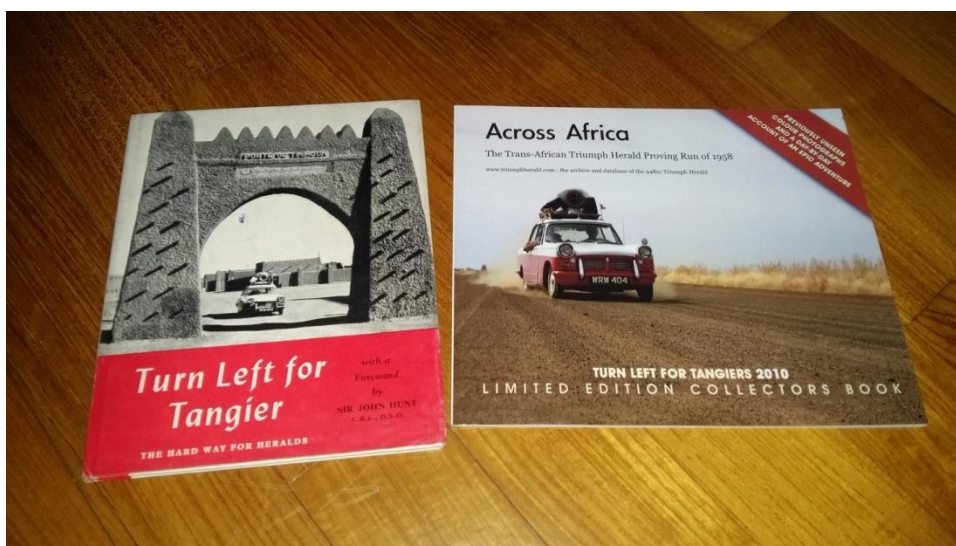
*Due immagini del piccolo motore di 948 c.c. ereditato dalla Standard 10 e del frontale che, incernierato anteriormente, garantiva una eccezionale accessibilità al motore.*

## L'AVVENTURA DEL RAID DA CITTÀ DEL CAPO A TANGERI

Nell'estate del 1958 furono costruiti i due prototipi sui telai X624 e X626 (registrati come WRW404 la berlina e WRW405 la coupé) e destinati al raid da Città del Capo a Tangeri narrato in un libro successivamente pubblicato dalla Standard nel 1960 e scritto da Richard Benstead Smith, giornalista della rivista "The Motor" che faceva parte della spedizione. L'obiettivo della missione non era pubblicitario: si volevano piuttosto provare due prototipi su un percorso con strade al limite della accessibilità e con temperature estreme in modo da sollecitare al massimo tutti gli organi meccanici. L'avventura iniziò il 18 di ottobre e si concluse il 15 dicembre dopo 58 giorni. Scortate da un minibus Atlas e da una Pennant giardinetta, i due prototipi si comportarono più che egregiamente. Non mancarono certamente rotture o guasti di parti meccaniche, ma questo era proprio l'obiettivo dei collaudatori.







A sinistra il libro "Turn Left for Tangier" edito dalla Standard-Triumph nel 1960 e che racconta i 58 giorni del raid da Città del Capo a Tangeri; nel 2010 il ritrovamento di una serie di inedite diapositive a colori e di un diario permise di ricordare nuovamente l'avventura africana con una nuova pubblicazione edita da [www.triumph-herald.com](http://www.triumph-herald.com)





*Il quadro pubblicitario eseguito dall'artista Roy Nockolds a ricordo della impresa; sotto la copertina della prima brochure in italiano della Herald datata maggio 1959*



Una  
nuova  
esperienza  
d'automobilismo!





L'ORGOGGIO DI POSSEDERE UNA HERALD



*Graham Hill con il piccolo Damon al volante di una piccola Herald*



*Il successo della Herald contagiò anche famosi personaggi dello spettacolo e dello sport, da John Lennon a Stirling Moss, da Johnny Byrne a Katie Boyle solo per citarne alcuni*

Un ringraziamento per l'aiuto ricevuto nella preparazione di questa monografia è dovuto agli amici Mauro Negri (Fondazione Negri di Brescia), Edgardo Michelotti e Davide Nicaso.