

## 60 anni di Triumph TR

Di Nicola Marras

### INTRODUZIONE

Sono appena passati 60 anni da quando la prima TR lasciò la fabbrica, dando il via ad una fortunata serie di auto sportive che si è fatta amare dagli appassionati di tutto il mondo.

Questi allegati alla newsletter del Triumph TR Roman Club non intendono riportarne la storia completa, sono giusto un bignamino per rinfrescare i dati essenziali.

Chi desidera conoscere a fondo le differenze fra i vari modelli o le derivate che utilizzarono la loro meccanica deve rivolgersi alla stampa in lingua inglese, per esempio: "Triumph TRS The Complete Story" di Graham Robson (ISBN-10: 1861260148) e "Essential Triumph TR2-TR8" di David Hodges (ISBN-10: 1870979508).

### DALLA X ALLA 3

Nell'immediato dopoguerra la Standard Triumph propose un roadster, ispirato alla vecchia Dolomite, con un vecchio motore di 1800 cc risalente agli anni '30. Un'auto imponente ma tutt'altro che sportiva e con una linea molto datata: aveva ancora lo scomodo "sedile della suocera", come quello usato dai tre paperini, protetto da un ingombrante parabrezza reclinabile. Un vero boulevardier.

Era bellissima ma poco performante e nel 1948 le venne installato il propulsore di 2100 cc a valvole in testa, montato in origine sul trattore Triumph - Ferguson TE20, che a dispetto della sua origine rurale fu il motore base di tutte le sportive Triumph fino alla TR5. L'auto non ebbe comunque successo e nel 1949 si interruppe la produzione.



Diversi componenti del TE20 sono comuni alle più sportive TR.

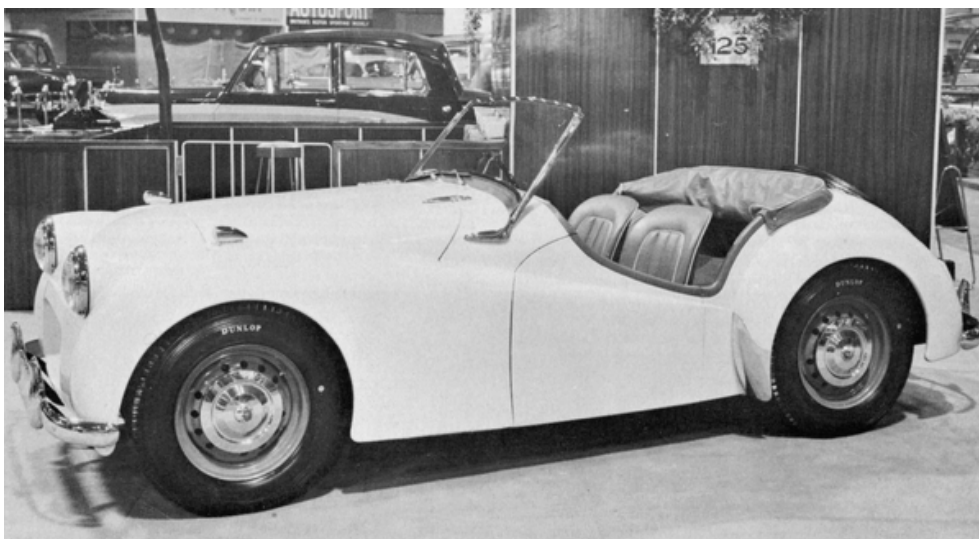
Per sostituirla fu presentato al London Motor Show del 1950 il Triumph Roadster X (TR-X), costruito su base Standard Vanguard con capotte e vetri elettrici. Troppo complesso da produrre fu scartato in favore di una sportiva che si inserisse nel mercato nordamericano fra la nuova Jaguar XK120 e la ormai sorpassata MG T.



La TR-X, soprannominata "silver bullet".

Nel 1952 debuttò, sempre al London Motor Show, la più realistica 20TS (conosciuta in seguito come TR1), realizzata utilizzando un telaio anteguerra e con il motore potenziato della Vanguard, sempre derivato da quello del trattore Ferguson.

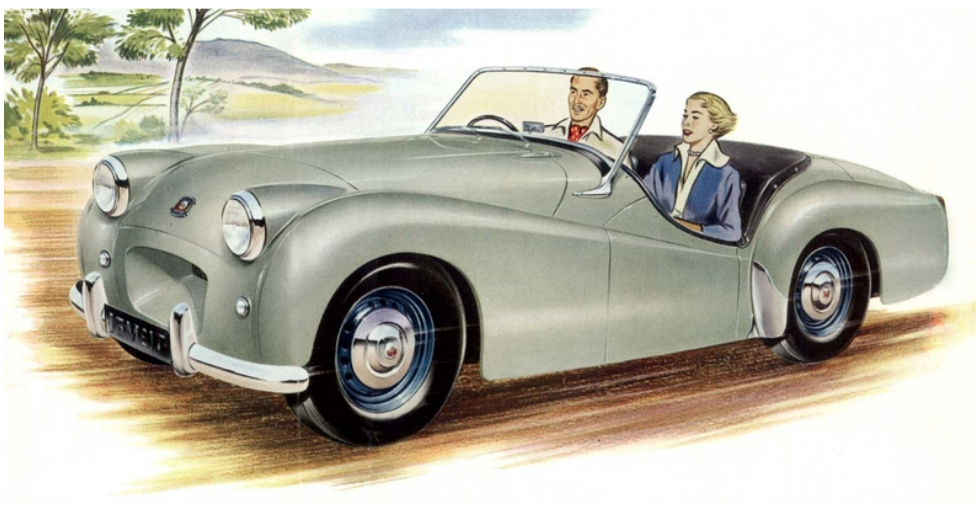
Assomigliava già alla futura TR2, ma aveva la parte posteriore con la ruota di scorta esterna ed era priva di bagagliaio. Ken Richardson, collaudatore della British Racing Motors, la giudicò "la peggior macchina che abbia mai guidato, una trappola mortale" e la Triumph gli affidò il compito di migliorarla e crearne una versione commerciale.



La 20TS, o TR1, fu definita "una trappola mortale".

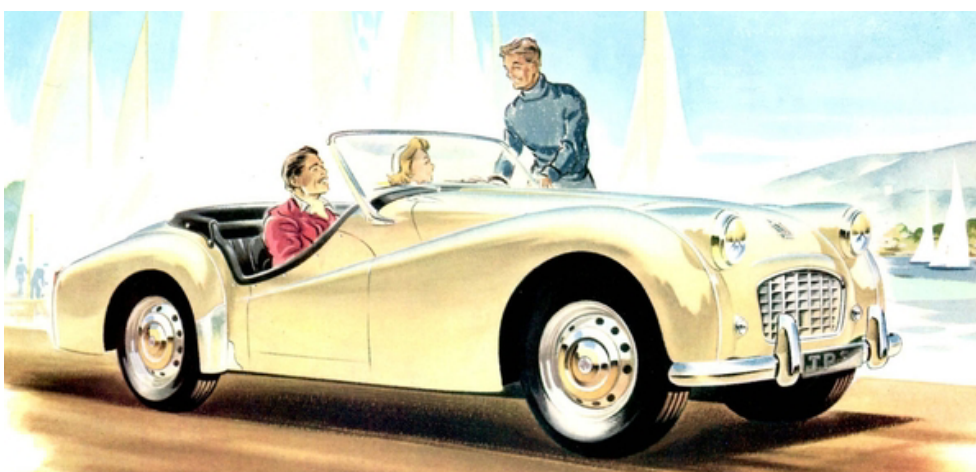
Modificato il telaio e sviluppato il motore per arrivare ad una potenza di 90 hp con la cilindrata ridotta a 1991 cc, fu inoltre modificata la linea per ricavare il bagagliaio. Una volta pronta la TR2

dimostrò di avere ottime doti, superando in prova i 170 Km/h, e fu messa in vendita nell'estate 1953. Tra gli accessori l'overdrive, i pneumatici radiali e le ruote a raggi. La carrozzeria, costruita dal carrozziere Mulliners a Birmingham, veniva poi assemblata dalla Triumph nella sede di Canley.



La TR2: il primo esemplare prodotto, telaio TS1 LO, esiste ancora!

Nell'autunno del '54 le portiere furono accorciate per aumentare la rigidità della carrozzeria (i primi modelli vengono di conseguenza chiamati long door) e fu offerto un hard top opzionale in vetroresina. La TR2 colse il suo primo successo sportivo nel 1954 RAC Rally, seguito da una serie di ottimi piazzamenti nella Mille Miglia, nell' Alpine rally, a Le Mans e nell'Ulster Tourist Trophy. Necessitava però di qualche altro aggiornamento, anche se le prestazioni erano quasi identiche a quelle della più costosa Austin Healey 100 di 2.600 cc. Produzione: ca. 8.600 unità.



La nuova TR3, più elegante e potente.

Nell'autunno del '55 fu quindi introdotta la TR3, esteticamente identica eccetto la nuova griglia anteriore. Il motore aveva ora 100 hp e l'anno seguente divenne la prima auto inglese coi freni anteriori a disco di serie. Anche il ponte fu rinnovato, sostituendolo con quello della berlina Vanguard. Produzione ca. 16.800 unità.



Ufficialmente non vi fu mai una TR3A, anche se questo modello, uscito nel 1956, è così universalmente conosciuto. Le uniche differenze visibili erano le maniglie alle porte e una griglia anteriore di maggiori dimensioni, che la fece soprannominare "TR3 bocca larga". Dal 1957 l'hard top opzionale fu costruito in acciaio. Anche altre marche utilizzarono la sua meccanica, fra le tante Swallow Doretti, Peerless, Warwick e la coupé Italia. Produzione: ca. 58.000 unità.



La TR3A: evidente perché venne ribattezzata "bocca larga".

Nonostante queste migliorie la TR3 stava avvicinandosi alla fine della sua carriera. Per rimpiazzarla la Triumph si affidò inizialmente a Raymond Flower, l'estroso ex proprietario della egiziana Cairo Motor, che nel 1957 fece preparare un prototipo a Giovanni Michelotti, costruito da Vignale a tempo di record su meccanica TR3 e presentato al salone di Ginevra. Era di gusto troppo "americano" per essere prodotto, ma Michelotti fu incaricato di svilupparlo creando il progetto ZEST (trad. gioia di vivere) che doveva portare alla TR4. Venne quindi elaborata una seconda vettura dalla linea molto più sportiva e si cominciarono ad affinare i disegni. Fu l'inizio di una lunga collaborazione fra la Casa e il progettista, che disegnò la Spitfire, la GT6, la Stag e tutte le Triumph di successo degli anni sessanta.



Il primo prototipo di Michelotti era decisamente barocco.

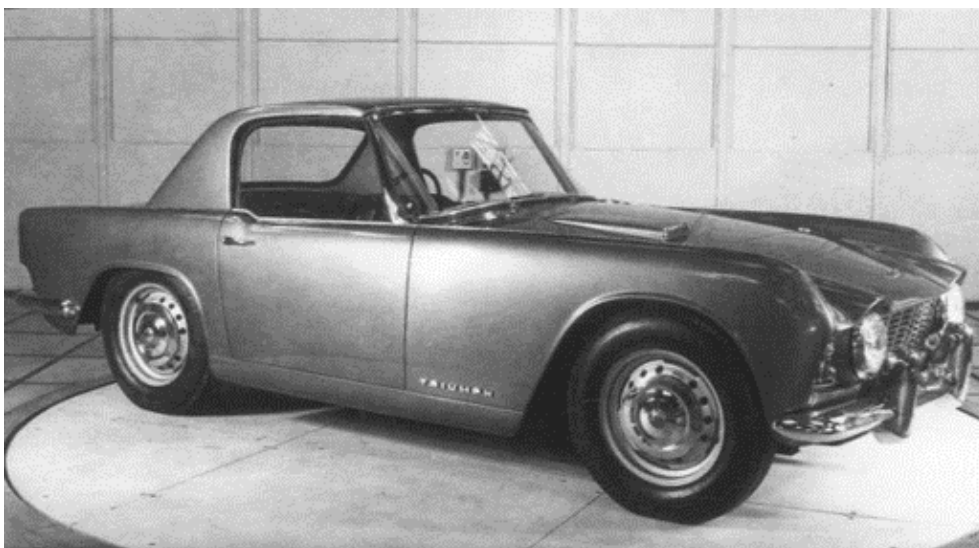




Il secondo è più sportivo, ma non abbiamo ancora le linee della TR4.

## DALLA 3 ALLA 4A

*Micho*, come era affettuosamente chiamato Michelotti, completò come sua abitudine rapidamente i disegni e nel 1959 la Zest era pronta. Telaio e meccanica restavano ancora quelli della TR3, ma già si profilava una vettura moderna con interni spaziosi.



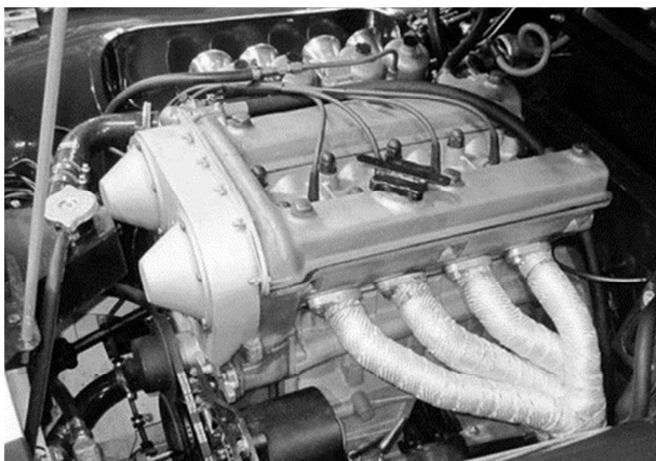
Il prototipo Zest anticipa le linee della TR4.

Nel frattempo la Triumph provò a sviluppare un motore 2000 cc a doppio albero a camme in testa, chiamato 20X ma soprannominato Sabrina in onore di una nota attrice, capace di erogare 160 hp. Non entrava nel vecchio telaio che fu quindi modificato e 3 TR3, invariate di estetica, corsero a Le Mans nel 1959 con il nome di TR3 Le Mans. Nel 1960 le stesse vetture furono dotate di una bellissima carrozzeria in vetroresina, disegnata da Michelotti, e ribattezzate TRS.

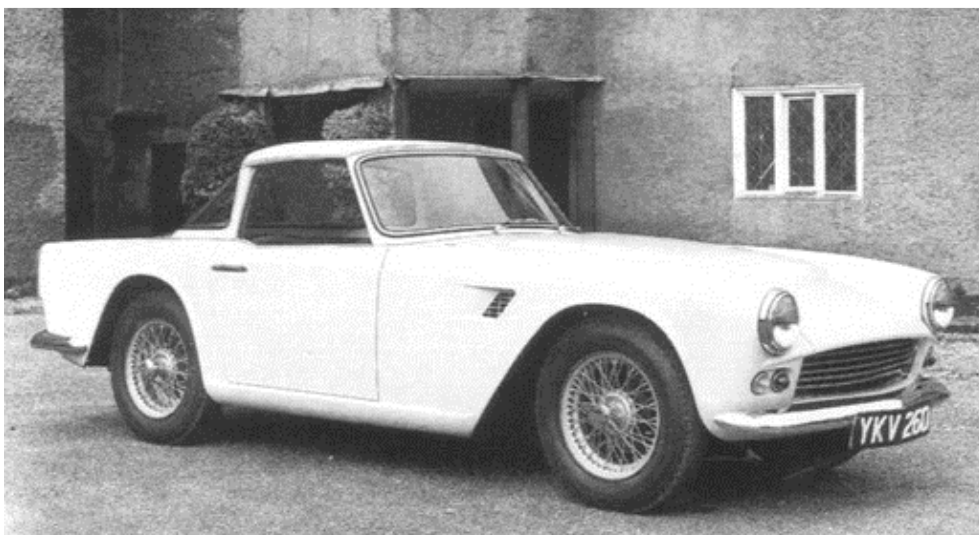


La TRS, nella ricostruzione del noto specialista Neil Revington.

La casa fu impressionata dai risultati ottenuti in gara e commissionò allo stilista una versione stradale della TRS, la Zoom. Il motore Sabrina si dimostrò però inaffidabile e per contenere i costi (la Triumph stava per essere assorbita dalla British Leyland) Michelotti fu incaricato di riunire i progetti Zest e Zoom per la nuova TR4, che avrebbe adottato un telaio allargato conservando la meccanica della TR3 solo marginalmente rinnovata. L'unica Zoom venne trasformata da Michelotti nel prototipo per la sua coupé Italia, di cui Vignale costruì circa 300 esemplari.



Si intuisce perché il 20X veniva chiamato col nome di questa attrice...



La Zoom non ebbe seguito, ma già troviamo molti stilemi della TR4.

Poiché il progetto della nuova TR4 era in ritardo la Casa pensò di montare la carrozzeria della TR3 sulla nuova meccanica della TR4. Il risultato fu il prototipo TR3 Beta, costruito nel 1960 come modello di transizione, ma Michelotti terminò rapidamente il lavoro e questo progetto non ebbe seguito. Le differenze estetiche si limitavano ai parafranghi, maggiorati per adattarli al telaio più largo.



La TR3 Beta si riconosce dai parafranghi molto più larghi.

La Beta non deve essere confusa con la TR3B, prodotta contemporaneamente alla TR4 in risposta alle richieste delle concessionarie che non credevano nel nuovo modello. Assemblata negli USA dalla Forward Radiator (di proprietà della stessa Triumph) per il solo mercato locale era in tutto identica alla TR3A, ma presto i vecchi motori non furono più disponibili ed adottò la meccanica della TR4. Questa però, uscita sul mercato nel 1961, incontrò da subito un grande favore di pubblico e della TR3B furono costruiti solo ca. 3.300 esemplari nelle due versioni. Il roadster nudo e crudo non piaceva più e si apriva una nuova era.



La TR aveva una linea moderna, con innovazioni inedite per una sportiva inglese come i finestrini, la ventilazione interna ed un ampio bagagliaio. Il motore era aumentato a 2.138 cc, di potenza invariata ma più elastico, abbinato ad un cambio a 4 marce tutto sincronizzato sempre con overdrive opzionale. La carreggiata era più larga, la scatola dello sterzo finalmente moderna e i freni a disco migliorati.

Anche l'hard top era innovativo, composto da una parte posteriore in alluminio e da una parte centrale rimovibile, che poteva essere rigida od in tela, quest'ultima chiamata "surrey top". Anticipava di anni il tipo montato sulle Porsche "Targa", ma ebbe poco successo a causa del costo eccessivo. Produzione: ca. 40.200 unità.



L' hardtop della TR4 anticipava la Porsche "Targa".

Nel 1965 i potenziali acquirenti lamentavano la durezza delle sospensioni rispetto a concorrenti come la MGB e la Sunbeam Alpine. La Triumph cercò di rimediare introducendo la TR4 A IRS, munita di sospensioni posteriori indipendenti e molloni.

La carrozzeria rimaneva invariata, con una nuova griglia anteriore e le luci di posizione ora incorporate in una striscia cromata che arrivava fino alle maniglie delle portiere. I concessionari USA richiesero una versione, chiamata Live Axle per distinguerla dalla IRS (Independent Rear Suspension), con le sospensioni indipendenti montate sulle vecchie balestre per avere un modello più economico. La testata venne migliorata ed il cruscotto era di radica. Dei piccoli aggiornamenti tecnici resi necessari dalle norme antinquinamento USA ne stavano comunque riducendo la potenza (la TR4 A non era molto più veloce della TR3) e la Triumph cominciò a testare il propulsore da 2000 cc 6 cilindri della Vanguard. Produzione: ca. 28.500 esemplari nelle 2 versioni.



Nuovi fanalini e mascherina per la TR4A, cerchi in lega opzionali.



Per la prima volta un cruscotto elegante su di un roadster.

DALLA 4A ALLA 250

*Micho* ritornò a lavorare per sostituire la TR4 A e nel 1966 il prototipo Zest II era pronto, assemblato sul telaio di una TR4 con motore Vanguard 2000 cc 6 cilindri. Era un capolavoro e solo osservandolo bene si nota che, per risparmiare, le portiere, il parabrezza ed altri particolari sono sempre del vecchio modello.



1La Zest II sembrava tutta nuova, ma era un restyling della TR4.

Il mercato degli Stati Uniti sembrava non gradire i fari a scomparsa e lo stilista eseguì la modifica, ma la Triumph desiderava montare un motore più potente ed era necessario modificare

---

60 anni di Triumph TR

ulteriormente il frontale. Michelotti era occupato in altre commesse e il lavoro passò al carrozziere Karmann Ghia, già noto per il Maggiolone cabrio, che doveva fornire alla Triumph anche i macchinari necessari per la produzione in serie.



L'ultima modifica di Michelotti alla Zest II, già si intravede la TR6.

Insieme alla Zest II Michelotti aveva presentato anche un prototipo completamente nuovo. Era convinto che un'auto moderna dovesse avere la carrozzeria autoportante e la sua Fury avrebbe potuto competere con le nuove Alfa Duetto e le 124 Spider.

Nonostante gli investimenti fossero modesti la Triumph, sempre sull'orlo del fallimento, non poteva rinnovare la catena di montaggio. Un'occasione mancata!



La Fury era moderna, ma la Casa non aveva soldi per produrla.

A causa delle solite ristrettezze economiche la Casa cercò di fare da sé, e pensando di poter fare a meno di Michelotti e della Karmann elaborò alcuni prototipi per la futura TR5. I cattivi risultati



erano evidenti e la Karmann si rimise al lavoro. La parola d'ordine era risparmiare e la maggior parte dei pannelli dovevano rimanere gli stessi della TR4, ma i tecnici tedeschi si scontrarono subito col problema delle misure in pollici dei progetti e quelle in decimale delle loro apparecchiature. Michelotti, da buon italiano, non aveva mai avuto difficoltà!



TR5 “casereccia”: evidente che non potessero fare da soli.

Nel frattempo Kas Kastner, responsabile del Race Team Triumph America, desiderava per il mercato nordamericano un'auto veramente competitiva e moderna. La Triumph gli diede un modesto contributo e Kas commissionò a Peter Brock (Corvette Sting Ray) un prototipo in alluminio chiamato TR250-K, con il motore 6 cilindri della Triumph 2000 berlina. Il design riflette l'idea di aerodinamica tipica di quegli anni, col cofano basso ed il parabrezza molto inclinato. Il telaio della TR4 fu modificato per arretrare il motore migliorando la distribuzione dei pesi, ma la forma della carrozzeria creava eccessiva portanza e fu montato uno dei primi spoiler posteriori mobili. L'auto piacque moltissimo ma come sempre era troppo costosa da produrre e venne rifiutata. Partecipò con scarso successo alla 12 Ore di Sebring del '68 ed oggi è una vera attrazione.



La TR250-K, la K significherà Kastner o Killer Look?

La Karmann (con l'aiuto di Giugiaro) aveva fatto un vero miracolo: in soli 14 mesi aveva rifinito il prototipo di Michelotti lasciando inalterato telaio, pannelli interni, sportelli e parabrezza. A causa delle confusioni fra pollici e centimetri i macchinari per produrla non erano ancora pronti, ma un primo prototipo fu presentato nel 1967. Era solo una prova di stile e la meccanica rimaneva quella della TR4A.



Il prototipo della TR6 con un nuovo Hard Top.

Le vendite della TR4A ormai stavano calando drammaticamente ed era indispensabile presentare subito una nuova versione. Nacque così la TR5 PI (Petrol Injection), uguale in tutto alla TR4A con l'unica eccezione del logo sul cofano, della mascherina e delle ruote più larghe, ma con il motore Vanguard 6 cilindri proposto da Kastner aumentato a 2500 cc con iniezione meccanica ed una potenza di ben 150 hp.

Le nuove leggi antinquinamento degli Stati Uniti non permisero di omologarla con l'iniezione e fu ripresentata su quel mercato con 2 carburatori ed il nome, riesumato dal prototipo di Kastner, di TR250. La potenza però scendeva a 105 hp, gli stessi della TR4A, e le vendite crollarono del tutto, con sole ca. 2.900 TR5 PI per il mercato europeo e ca. 8.500 TR250 per gli USA prodotte fra il '67 ed il '68. La TR6 era fortunatamente quasi pronta.



La TR5 PI aveva ben 150 hp, ma la TR250 solo 105.

## DALLA 6 ALLA 9

Con un nuovo hard top la TR6 PI, economica da produrre, fu un grande successo di vendita. Utilizzava il telaio, molti pannelli della carrozzeria ed il motore della TR5 PI, ma negli USA l'iniezione non fu nuovamente omologata e per questo mercato fu riproposta la versione a carburatori, con soli 105 hp. Era comunque una vettura raffinata con bellissimi interni che facevano perdonare la scarsa potenza, ma restava l'evoluzione della TR2 e soddisfaceva ormai solo gli acquirenti più tradizionalisti.

Prodotta dal 1968 ed il 1976 subì negli anni molti aggiornamenti per adeguarsi alle leggi USA di antinquinamento e sicurezza: i peggiori nel 1971, quando il rapporto di compressione fu abbassato con una sensibile perdita di potenza, e nel 1973, con l'installazione di un paraurti ad assorbimento di energia che rovinò la sua linea pulita.

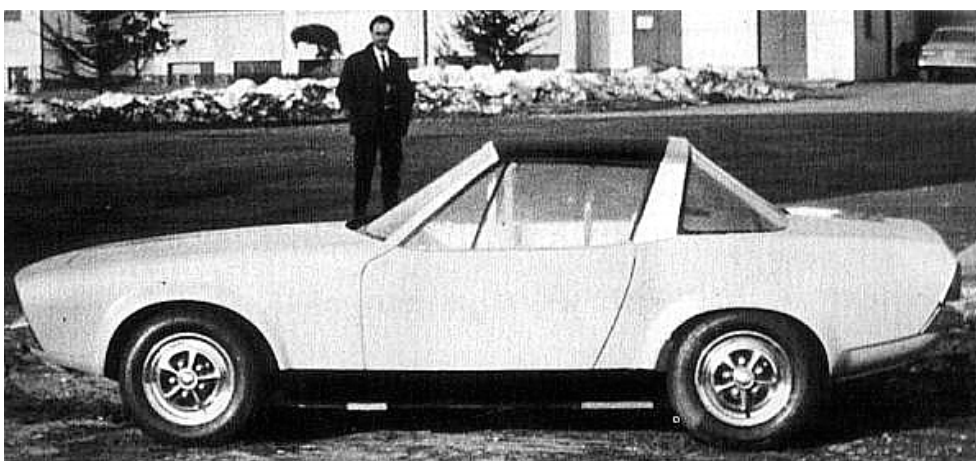
E' considerata l'ultima vera Triumph sportiva, in quanto la TR7 e la TR8 sarebbero state completamente differenti e per molti è qui che la storia delle TR finisce.





La TR6 in versione definitiva, coi nuovi paraurti modello USA.

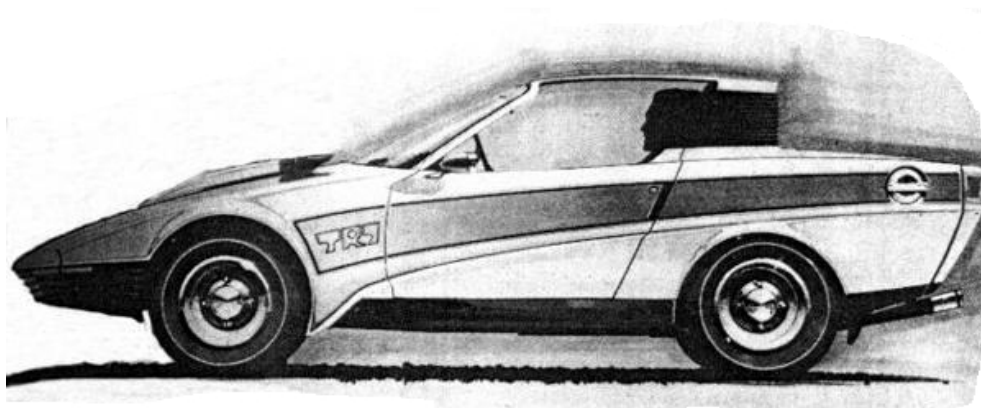
Nel 1969, subito dopo il lancio della TR6, si cominciò a progettare la futura sportiva. Il prototipo non motorizzato, preparato in collaborazione con Michelotti, fu la Bullet finalmente con carrozzeria portante.



La Bullet di Michelotti assomigliava troppo alla VW Porsche.

L'auto, pur non troppo originale, piacque alla direzione e nel 1971 fu inviata al capo della sezione tecnica Spen King per essere motorizzata.

King riuscì ad utilizzare molti componenti già in uso sulla Dolomite, ma la meccanica ed il motore 4 cilindri da 105 hp erano datati. C'era bisogno di un'auto con la linea più originale per avere un prodotto di successo e il prototipo di Michelotti venne affidato allo stilista Harris Mann per un completo restyling.



Il primo schizzo di Harris Mann per la TR7: un roadster coupé!

Mann preparò ex novo un'auto dall'estetica moderna che fece grande scalpore, ma era un roadster coupé! Infatti per ottemperare alle nuove norme USA la versione spider necessitava di ulteriori rinforzi alla carrozzeria, un lavoro piuttosto lungo.

La British Leyland, proprietaria dal 1975 anche della MG, non aveva deciso se quest' auto avrebbe sostituito la TR6 o la MGB. Poiché il marchio MG era sinonimo di vetture scoperte fu commercializzata come TR7, ma ormai non aveva più niente in comune con le sue progenitrici e chi le guidava era chiamato con spregio cuneista!

Solo le ultime prodotte e la successiva TR8 sarebbero stati spider. Non fu molto amata ma ebbe grande successo, vendendo più di qualsiasi altra TR.



La linea della TR7 fu giudicata "the shape of things to come".

Un modello a 16 valvole, chiamato TR7 Sprint, fu prodotto in soli ca. 60 esemplari, ma solo nel 1980 fu montato il potente motore V8 3500 cc da 133 hp della Rover. La TR8, finalmente vera sportiva, era esteticamente identica e destinata al solo mercato USA. Fra il 1975 ed il 1981 furono prodotte 115.000 TR7 e 2.600 TR8.



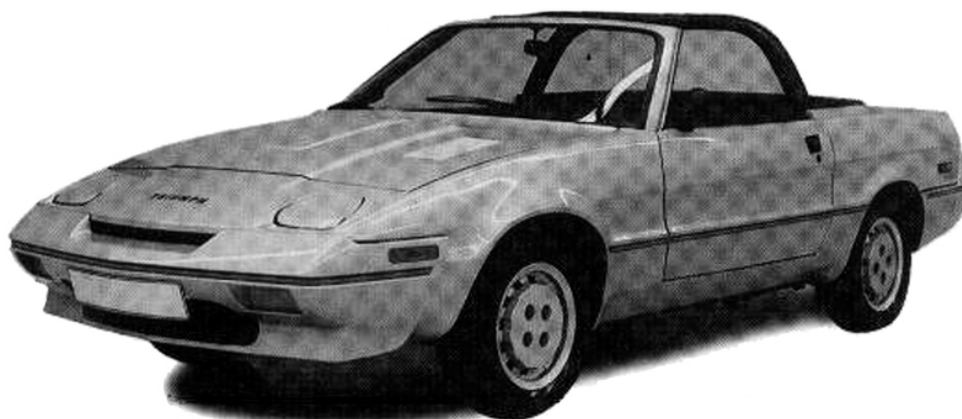
La TR8 era bella e potente, ma la casa si trovava in difficoltà.

La British Leyland affogava nei debiti e cercò di sopravvivere riesumando un progetto a quattro posti di Michelotti, la TR Linx su base TR7, e cercando nel frattempo di progettare una nuova sportiva, la Broadside. Nel 1981 la Triumph chiuse per sempre e questi interessanti modelli rimasero allo stadio di prototipo.



La TR Linx per la famiglia, un solo esemplare prodotto.





La Broadside, nata mentre la British Leyland chiudeva.

Era corsa voce che la BMW, oggi proprietaria del marchio Triumph, potesse far rivivere la TR, e in effetti un prototipo si è visto nel 2004 negli Stati Uniti. Nel gennaio 2006 La rivista Autocar avanzava l'ipotesi che "La sezione style BMW sta preparando in California una vettura sportiva sulla base del penultimo modello Mini: quest'auto è prossima alla produzione e dovrebbe essere commercializzata col marchio Triumph".



La possibile TR9: look accattivante ma... trazione anteriore!

Il prototipo era bellissimo, ma con la trazione anteriore non poteva avere il fascino delle TR di un tempo e la BMW ha reputato troppo costoso rinverdire questo marchio. L'auto è quindi entrata in produzione come Mini Speedster, per una vera TR9 dovremo ancora aspettare...

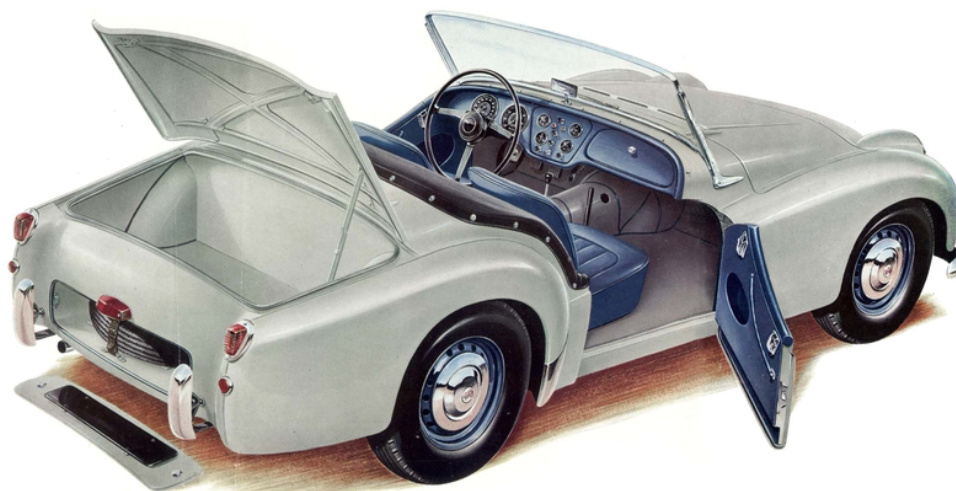


L'ultima Triumph è stata infine commercializzata come Mini.

## LE TR ITALIANE

Oltre che in Inghilterra le TR vennero costruite anche in Australia, Belgio e Sud Africa. Per evitare le tasse di importazione si pensò di assemblarle anche in Italia e nel 1962 la Ducati Motors di Bologna firmò una convenzione con la Triumph.

La produzione della TR4 non ebbe però mai inizio e la Ducati si limitò ad importare le Triumph per qualche anno, montandovi solo la fanaleria obbligatoria per l'Italia. Queste auto sono riconoscibili per il logo Ducati Meccanica posto sopra la targa.



Le TR crearono una nuova immagine di auto sportiva.

Tutti i modelli anno per anno						
Modello	Anni	Produzione	HP	KW	Velocità	0-97 km/h
TR2	1953-55	ca. 8.628	90	67	168 km/h	12,0 s
TR3	1955-57	" 13.300	95	71	165 "	12,5 "
TR3A	1957-61	" 58.200	100	75	165 "	12,0 "
TR3B	1962	" 3.300	100	75	168 "	10,7 "
TR4	1961-65	" 40.250	100	75	170 "	10,7 "
TR4A	1965-67	" 28.400	105	78	170 "	10,7 "
TR5 PI	1967-68	" 2.900	150	112	188 "	8,8 "
TR250	1967-68	" 8.400	110	82	175 "	10,6 "
TR6 PI	1968-76	" 13.700	125	93	186 "	9,5 "
TR6	1968-76	" 78.100	105	78	178 "	11,5 "
TR7	1975-81	" 112.300	105	78	177 "	9,1 "
TR8	1979-81	" 2.750	133	99	193 "	8,4 "

## NOTA DEL REDATTORE

Questo articolo è stato pubblicato per la prima volta sul sito personale di Nicola Marras ed è reperibile nel suo formato originale a questo indirizzo:

[http://www.nicolamarras.it/tr4/tr/60\\_anni\\_di\\_triumph\\_tr.pdf](http://www.nicolamarras.it/tr4/tr/60_anni_di_triumph_tr.pdf)