

Triumph Dolomite, una vincente mancata

Di Keith Adams

La Triumph 1300/Toledo/Dolomite iniziò la propria vita da piccola berlina di lusso ma finì con l'evolversi in forme interessanti e innovative. Parleremo della storia di questa berlina sportiva che rimase in produzione troppo a lungo e non ebbe eredi. Una triste fine per un'auto con così tanto potenziale.

I molti sviluppi apportati all'auto successivamente al lancio l'hanno resa un eccellente esempio di pianificazione del prodotto e di massimizzazione della piattaforma... qualcosa di cui in seguito gli altri modelli della BLMC avrebbero potuto beneficiare. Se tutto questo appare inverosimile è bene ricordare che, quando la Dolomite terminò la sua produzione nel 1980, aveva sostanzialmente goduto di 15 anni di produzione, raggiungendo nel frattempo diversi importanti primati.



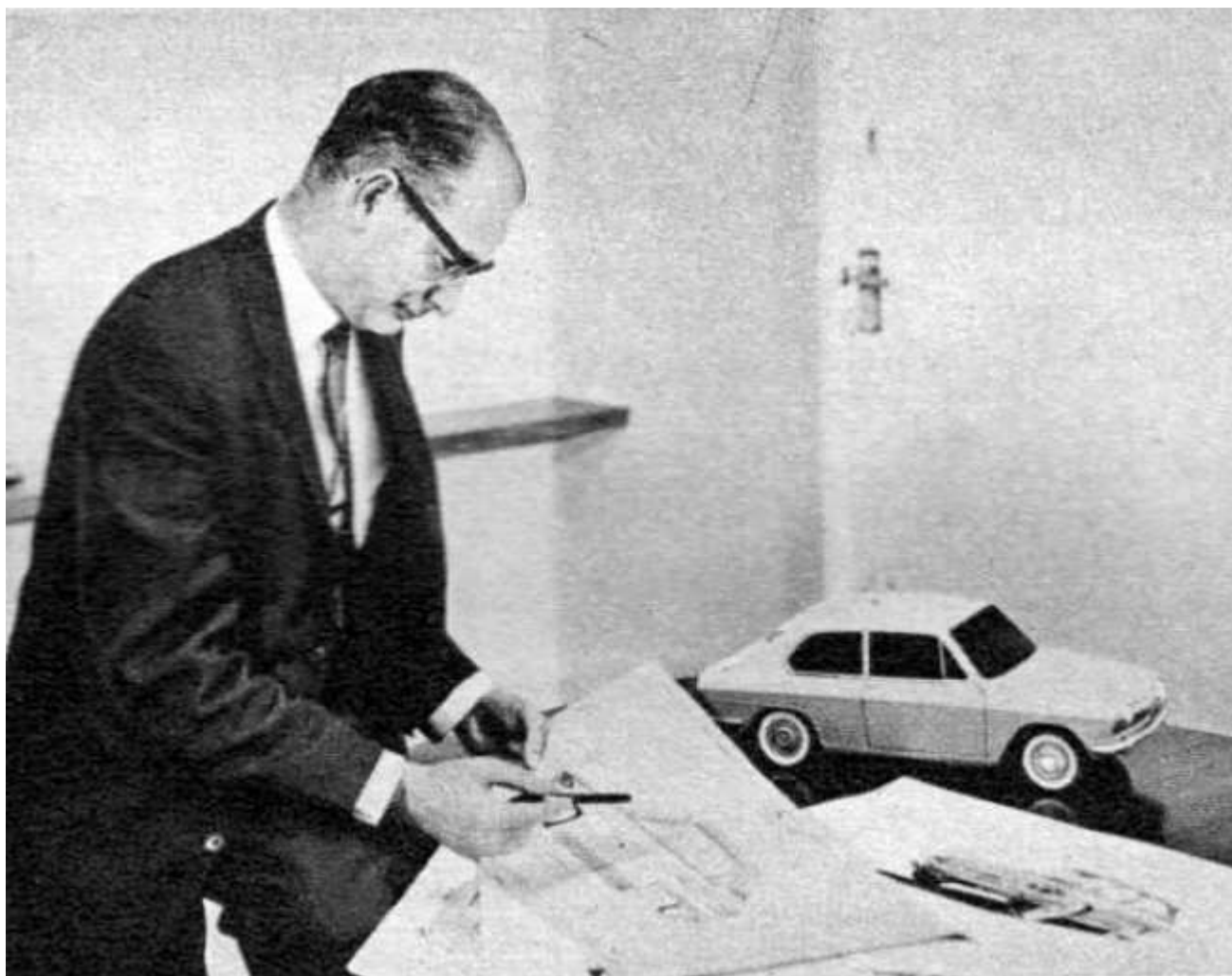
La storia della Dolomite è interessante quanto insolita – ricca com'è di svolte e colpi di scena. Dopo un avvio nella norma, la sua evoluzione prese una direzione inusuale una volta giunta in produzione – con il contributo fondamentale di due tra i più dotati progettisti automobilistici inglesi.

TRIUMPH 1300: È NATA UNA NUOVA AUTO

Lo sviluppo della Dolomite iniziò effettivamente nel 1962 con il nome in codice Ajax. A seguito delle vendite rallentate che caratterizzarono i primi anni della Herald, la direzione della Leyland iniziò a valutare l'opportunità di sostituirla con un nuovo modello e Harry Webster si mise presto al lavoro.

Il clima prevalente all'interno della Triumph era piuttosto ottimistico (data l'iniezione di denaro e lo slancio portato dalla Leyland in seguito all'acquisizione del 1961) e, dopo aver esaminato la gamma della BMC, la trazione anteriore fu considerata l'opzione migliore per la nuova piccola auto.

Harry Webster si preoccupò di garantire che il prodotto fosse all'altezza, elaborando diverse proposte e valutando attentamente ciascuna di esse.



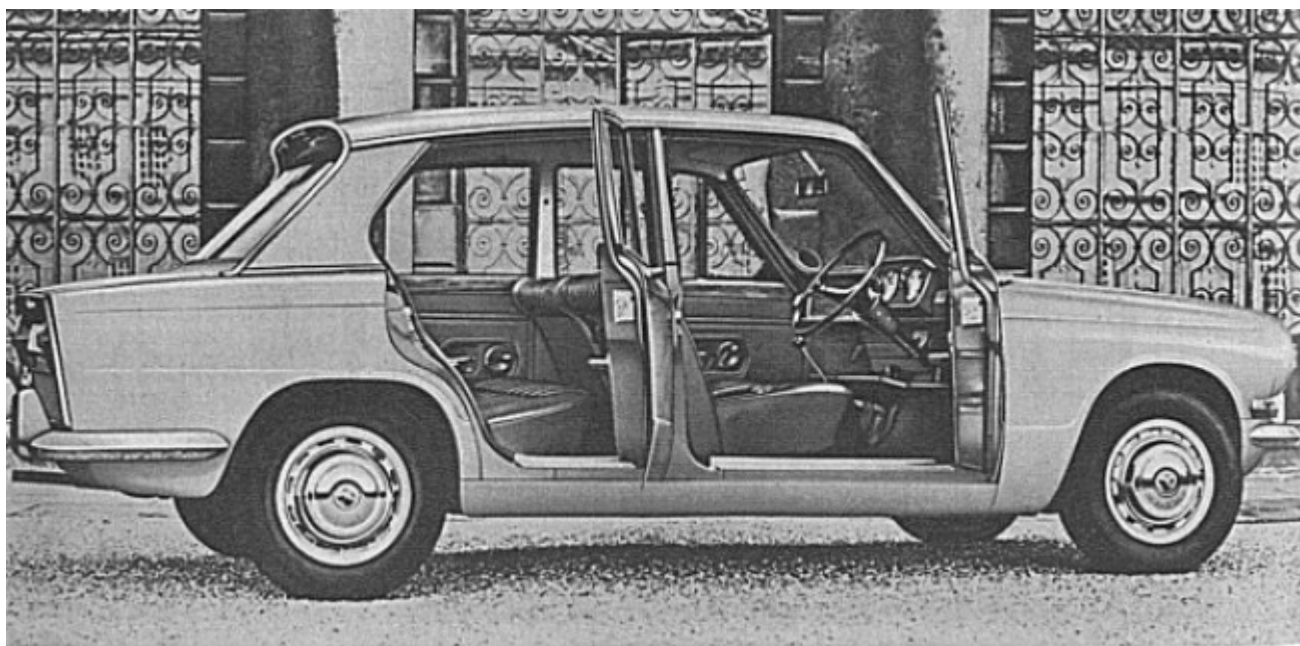
Harry Webster con uno dei primi modelli di stile del progetto Ajax.

LE PRIORITÀ DEL PROGETTO AJAX

Webster dovette garantire alla nuova auto il tradizionale raggio di sterzata ridotto tipico delle Triumph (31 piedi [N.d.t. circa 9,5 metri]) quindi la scelta del motore longitudinale fu obbligata. Gli innegabili vantaggi della collocazione del motore sopra al cambio, già introdotti dalla BMC, furono sfruttati dalla Triumph per ottenere un frontale più corto.

Tuttavia, a differenza della Mini/1100, Webster preferì non condividere l'olio motore per la lubrificazione del cambio in modo da ottenere intervalli di cambio dell'olio più lunghi e da attenuare alcuni dei problemi riscontrati dalla BMC con questa soluzione.

La scelta di questa impostazione chiuse di fatto la questione dell'ingegnerizzazione della nuova auto. Come propulsore fu scelto il 1300 cc della Spitfire. Anche la meccanica aveva un aspetto familiare: come per la Barb [N.d.t. il nome del progetto che portò alla Triumph 2000], fu scelta una struttura a monoscocca accoppiata a sospensioni anteriori a doppio braccio oscillante e a bracci trasversali al posteriore.



La compatta Triumph 1300 a trazione anteriore riscosse un successo immediato tra la clientela.

DISEGNATA DA MICHELOTTI

Come accadde per il [progetto Barb](#), lo stile della nuova auto fu affidato a Giovanni Michelotti a cui spettò il non semplice compito di creare una "piccola Barb". Tuttavia, con la sua consueta efficienza, Michelotti elaborò un design totalmente coerente con lo stile Triumph ma privo delle pecche che potevano affliggere un progetto con vincoli tanto stringenti come quelli imposti in questo caso.

Come per la Triumph 2000 il progetto Ajax fu sviluppato rapidamente ma, a differenza della vettura più grande, la strategia di marketing cambiò in corsa. I costi per lo sviluppo della nuova

auto a trazione anteriore stavano aumentando, ma in seguito alla crescente popolarità della Herald (spinta in gran parte dall'introduzione della più potente versione da 1200 cc) la necessità di sostituirla divenne sempre meno pressante.

Nel 1964 l'idea che l'Ajax avrebbe sostituito la Herald era definitivamente tramontata, le specifiche del progetto furono sensibilmente migliorate e la prevista versione a due porte fu abbandonata. Una volta stabilita la nuova strategia, l'auto fu sottoposta a test e sviluppi finali – e battezzata Triumph 1300. La scelta del nome fu una naturale conseguenza del successo della Triumph 2000.



Dopo il successo della versione familiare della Triumph 2000, alla Carbodies fu chiesto di creare la versione "estate" anche della sorella più piccola. Il risultato fu questo prototipo, perfettamente funzionante, che purtroppo non entrò mai in produzione.

1965: IL LANCIO DELLA TRIUMPH 1300

Nel settembre del 1965, la Triumph 1300 fu annunciata alla stampa e mostrata al mondo. Come il modello più grande, sia i clienti che la stampa furono colpiti da ciò che la 1300 aveva da offrire. Le specifiche erano sontuose per quei tempi e lo stile seguiva perfettamente quello della sorella maggiore. Nonostante il successo innegabile del lancio, l'auto non fu messa in vendita fino al gennaio del 1966 (replicando la strategia adottata per la 2000).

La Triumph 1300 conquistò una clientela che ne apprezzò le dimensioni compatte, abbinate all'equipaggiamento di livello superiore, interni di alta qualità e doti stradali esemplari. Va anche detto che la nuova Triumph godeva dell'immagine sportiva del marchio e, avendo un prezzo da categoria "premium" rispetto alle altre berline di pari cilindrata, non era una diretta concorrente della più tradizionale BMC 1100.

Tuttavia non fu tutto rose e fiori. La nuova impostazione meccanica portò a problemi di manutenzione e a livelli di affidabilità inferiori alle aspettative. C'era anche il problema dei costi:

con la sua trazione anteriore, la 1300 non era un'auto economica da costruire. Con la questione della sostituzione della Herald che tornava a farsi sentire, era chiaro che sarebbe stato impossibile abbassare il prezzo della 1300 fino a incontrare i favori della clientela media della Herald. La Triumph era comprensibilmente preoccupata di mantenere la propria posizione in quella fascia del mercato, ma poiché il budget non consentiva lo sviluppo di un nuovo modello entry-level sarebbe stato necessario attaccare su entrambi i fronti.



La Triumph 1300 crebbe nella 1500: grazie a un nuovo frontale e a un posteriore più lungo, questa versione “potenziata” divenne popolare tra la clientela alla ricerca di una berlina compatta di lusso.

L'EVOLUZIONE DELLA TRIUMPH 1300

Nel 1967, quando fu lanciata la versione TC, la 1300 fu posizionata in una fascia di mercato leggermente superiore ma la Triumph era consapevole che un ulteriore rialzo era possibile (con la conseguenza di poterla mettere in vendita a un prezzo più elevato). Contemporaneamente al lancio della versione a due carburatori fu quindi pianificato un sensibile miglioramento del modello.

Fu definito un piano per un restyling anteriore e posteriore – denominato Ajax III – con ancora una volta sotto il cofano il motore Spitfire, recentemente portato a 1500 cc (per i mercati di esportazione). Per sostituire la Herald, invece, la Triumph escogitò un geniale piano di semplificazione della 1300 convertendola alla trazione posteriore con ponte rigido (molto più economico da costruire) e mantenendo il motore esistente.

Per il nuovo progetto “Manx II” Michelotti propose una versione dell'auto originale con il terzo volume ridotto e con la carrozzeria due porte. Potrebbe sembrare una soluzione illogica (e

certamente complica la creazione dell'albero genealogico della famiglia Dolomite), ma fu un piano legato alla necessità del momento. Spen King supervisionò la conversione alla trazione posteriore, che si rivelò notevolmente più semplice di quanto avrebbe potuto essere grazie al layout del motore in linea e alla possibilità intrinseca della conversione alla trazione integrale, cosa a cui Harry Webster aveva tenuto molto.

Quindi, in sostanza, la gamma 1300 era stata divisa in due.

LA GAMMA SALE... E SCENDE

Nel 1970 furono lanciate sul mercato due vetture: la 1300/TC era ora diventata la 1500 (sebbene la prima rimase in vendita fino al 1971) e aveva ricevuto il consueto restyling a opera di Michelotti. Nella parte anteriore, il frontale aveva guadagnato una più imponente e audace griglia a quattro fari. Nella parte posteriore, la coda era stata allungata (guadagnando spazio per il bagagliaio), donando alla nuova auto un aspetto più simile sia alla [Stag](#) che alla [Innsbruck](#) [N.d.t. il restyling della Triumph 2000 che culminò nella 2000 Mk2].

Fu anche aggiunto un nuovo cruscotto in stile Innsbruck che, come il suo predecessore, utilizzava molto legno. La potenza aumentò grazie all'incremento di cilindrata (anche se fu offerta solo la versione monocarburatore) ma le sospensioni posteriori indipendenti della 1300 furono sostituite da un più economico assale rigido. Quale fu la ragione di questo passo all'indietro? Spen King, che supervisionò il progetto, ritenne che la disposizione IRS dell'originale non offrisse sufficienti vantaggi (oltre a una o due incoerenze) da giustificare il costo. Nonostante ciò la 1500 era un'auto maneggevole con una guida quasi sportiva che incontrò il favore della clientela fedele al marchio.



La Toledo del 1970, modello semplificato a trazione posteriore che consentì alla Triumph di mettere a riposo la Herald dopo una lunga e luminosa carriera. La trazione posteriore sarebbe sopravvissuta a quella anteriore presente sulla più lussuosa 1500.

LA TRIUMPH TOLEDO ARRIVA SUL MERCATO

Il modello più economico, chiamato Toledo, aveva un aspetto simile alla 1500 ma era facilmente identificabile grazie ai suoi fari singoli rettangolari e al corto posteriore dell'originale 1300. Gli interni erano più spartani e il livello di equipaggiamento abbassato di conseguenza. Il marketing della Triumph propose la Toledo come un'auto di sostanza, rimpiazzo ideale per i proprietari della Herald.

Va detto che lo stile della Toledo, pur vecchio di cinque anni, non creò problemi alle vendite (sebbene non riscosse un particolare successo) né fu di ostacolo nella promozione dell'auto.

I costi di produzione di due scocche diverse furono contenuti grazie alle molte parti in comune. La carrozzeria della Toledo era prodotta a Speke mentre quella della 1500 a Coventry, situazione che sarebbe stata semplificata nel proseguo della vita della Dolomite.

LA COMPARSA DELLA TRIUMPH DOLOMITE

Durante la definizione della strategia 1300/1500 furono elaborati nuovi ed entusiasmanti piani per la gamma. Fu ovvio fin dal primo giorno della produzione della 1300 che l'auto aveva bisogno di motori più grandi e livelli di finiture superiori – in una compatta di lusso gli acquirenti si aspettavano una potenza all'altezza dell'aspetto elegante.

La 1500 era stata un passo nella giusta direzione, ma grazie a un motore già pronto e disponibile internamente all'azienda era possibile un'ulteriore espansione verso l'alto... Nel 1964, grazie alla mediazione della Ricardo Engineering, la casa automobilistica svedese Saab contattò la Triumph al fine di progettare e costruire un nuovo propulsore per la loro nuova gamma di auto.

Il quattro cilindri in linea progettato dalla Triumph era interessante perché concepito fin dall'inizio per essere inclinato di circa 45 gradi, una volta montato sull'auto. Questa disposizione offriva vantaggi per qualunque auto lo adottasse perché permetteva di mantenere bassa la linea del cofano. Dato che i finanziamenti provenivano da Saab, l'accordo tra le due società prevedeva che Saab avrebbe avuto per molti anni l'esclusiva sul motore.

LAVORARE COL 4 CILINDRI IN LINEA SAAB

Tuttavia Triumph aveva sviluppato la sua futura strategia attorno a una propria versione del propulsore a 4 cilindri inclinato (che Triumph poteva sviluppare a piacimento, una volta terminato il periodo di esclusiva). L'inclinazione aveva favorito la conversione (se non l'assemblaggio) in un V8 e l'intenzione era di utilizzare i derivati di questi due motori in tutti i loro modelli futuri.

Il quattro cilindri aveva già portato liquidità dalla Saab e, una volta che la Triumph poté usarlo, la logica volle che fosse montato su un modello di fascia media. Grazie a un'intelligente pianificazione il motore fu inserito nella già esistente scocca della 1500 (erano disponibili pochi soldi per qualunque alternativa) e il progetto fu diretto da Spen King.

La versione Triumph del quattro cilindri inclinato era di 1854 cc e, accoppiato a carburatori gemelli Stromberg, produceva un'interessante potenza di 91 bhp. Abbinata alla trazione posteriore della Toledo e alle sospensioni rinforzate, questa nuova variazione sul tema Ajax/Manx si trasformò in una berlina sportiva...



La Dolomite Sprint con il motore 16 valvole da 127 bhp poteva forse apparire piacevolmente anonima ma si rivelò una vera berlina sportiva. L'auto fu una testimonianza dell'ingegnosità del Triumph Design Team, al tempo guidato da Spen King.

LO SVILUPPO AL RISPARMIO DELLA NUOVA BERLINA SPORTIVA

Il nuovo modello fu sviluppato tra il 1969 e il 1970 e il reparto marketing decise di chiamarlo Dolomite (riesumando il nome di un'auto ante-guerra) in modo da differenziarlo da quelli esistenti. La Dolomite era pronta per essere lanciata alla fine del 1970, ma a causa dei crescenti contrasti con le maestranze il debutto fu rimandato al 1971.

Purtroppo gli scioperi a Canley e a Speke impedirono alla Triumph di accumulare uno stock sufficiente di Dolomite... Le riviste del settore furono costrette a rimandare la pubblicazione dei loro test su strada (eseguiti nell'autunno del 1970).

Quindi, alla fine del 1971, la gamma delle Triumph compatte consisteva in tre modelli molto diversi che condividevano essenzialmente la stessa scocca:

- Triumph Toledo, "coda" corta, trazione posteriore.
- Triumph 1500, "coda" lunga, trazione anteriore.
- Triumph Dolomite, "coda" lunga, trazione posteriore.

Una volta lanciata, la Dolomite colpì nel segno e le vendite decollarono rapidamente. Le 100 miglia all'ora [N.d.t. 160 km/h] di velocità massima e l'handling da sportiva ne fecero una scelta popolare tra gli appassionati di Triumph – il concetto di compatta di lusso si era rivelato vincente!

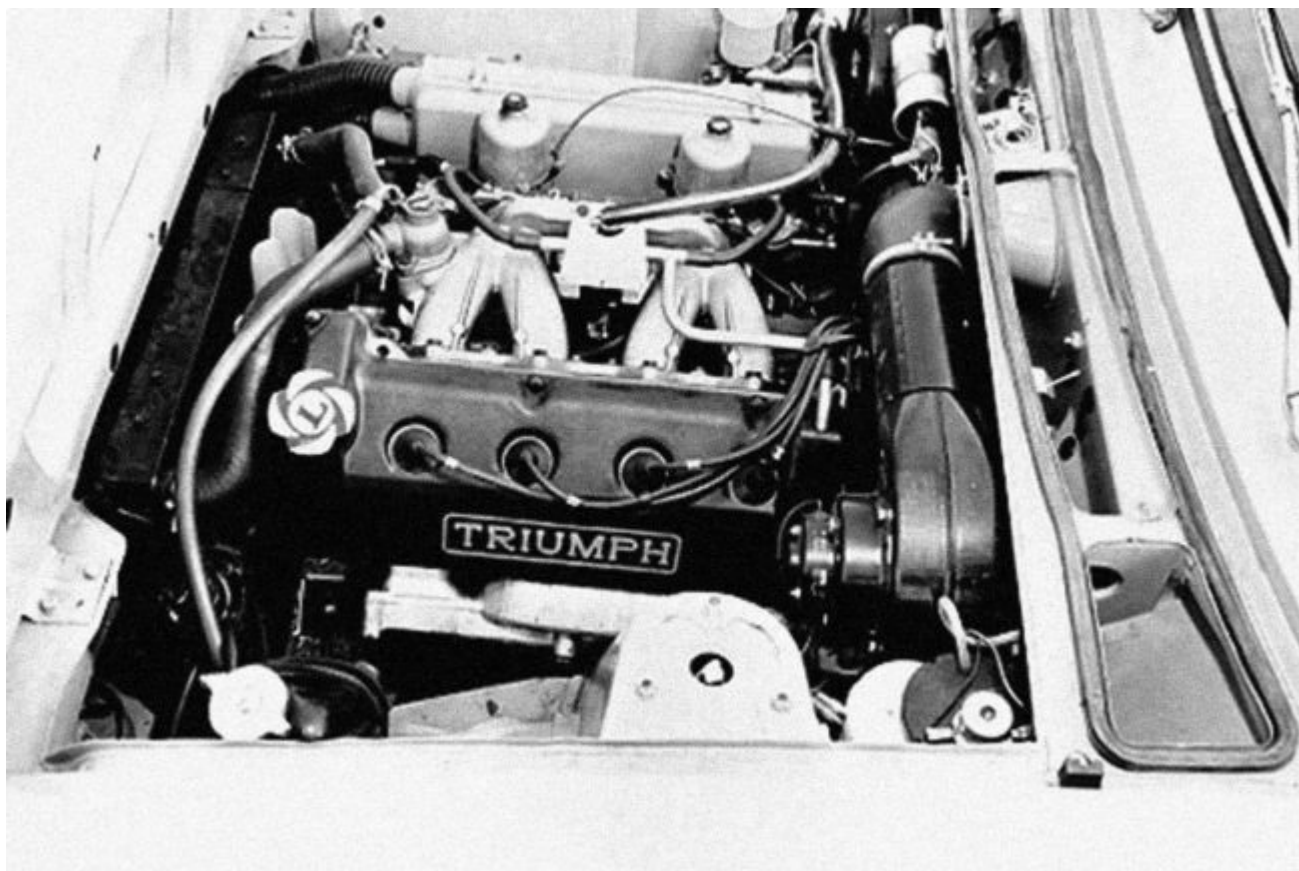
Nonostante al debutto della Dolomite il design della carrozzeria avesse più di sei anni, in molti articoli fu paragonato favorevolmente alle berline sportive presentate dalla BMW. Se avessero saputo cosa li aspettava dietro l'angolo, sarebbero stati ancora più eccitati...

TRIUMPH DOLOMITE: IL MEGLIO DEVE ANCORA VENIRE

Con la nascita della BLMC nel 1968, il presupposto generale era che, essendo stata la casa automobilistica portata al successo da Donald Stokes negli anni '60, il marchio Triumph sarebbe stato il più importante del gruppo. Tuttavia, dopo l'azzeramento della pianificazione aziendale fu evidente che avrebbe avuto luogo una scrupolosa razionalizzazione.

Il gruppo Rover-Triumph divenne la Specialist Division e Triumph fu relegata a fornire le auto più piccole del gruppo – la Dolomite e la sua sostituta avrebbero quindi definito il destino della Triumph all'interno dell'azienda. Per fortuna si rivelò essere un'auto eccellente, sviluppata con cura nel corso degli anni per soddisfare le esigenze dei clienti.

Una versione più potente del quattro cilindri inclinato sarebbe stata perfetta per competere nelle gare e, per rispondere a questa esigenza, il team di Spen King ideò un piano per ricavarne più cavalli. Con la collaborazione di Harry Mundy e dei progettisti della Coventry Climax, fu progettata una testata a 16 valvole destinata alla versione da 2 litri del motore.



L'apertura delle 16 valvole è ingegnosamente comandata da un solo albero a camme. Il sistema è particolarmente intelligente perché non necessita di un costoso doppio albero pur offrendo tutti i vantaggi della configurazione multivalvole.

LO SVILUPPO DELLA DOLOMITE SPRINT

La Triumph aveva così creato un propulsore destinato ad alimentare efficacemente i propri modelli per molti anni a venire – la successiva SD2 fu concepita pensando a una versione di questo motore con l'iniezione meccanica di benzina.

Il suo sviluppo pose dei quesiti interessanti perché il motore a 16 valvole era così efficiente da rendere semplice ogni modifica atta a ricavarne più di 150 CV. La potenza finale fu di 127 CV, un dato di tutto rispetto al momento del debutto nel 1973.

UN ALTRO RITARDO

Come accadde alla Dolomite, anche la Sprint (nome scelto all'inizio dello sviluppo) subì numerosi ritardi. Fu infine lanciata nel giugno del 1973 ricevendo l'accoglienza entusiastica sia della clientela che della stampa. La Dolomite Sprint fu la prima auto di serie ad adottare un motore a quattro cilindri a 16 valvole e anche i suoi eleganti cerchi in lega GKN segnarono un primato: fu infatti la prima berlina britannica dotata di cerchi in lega di serie.



Wheels for the new Triumph Dolomite Sprint.

Low Pressure Diecast Wheels in Aluminium for the new Triumph Dolomite Sprint are produced and supplied by Sterling Metals Ltd.

Producers of fully finished Light Alloy Road Wheels in all types and sizes.

Our engineers are readily available for consultation.

STERLING METALS LTD
Gipsy Lane Nuneaton England Phone Nuneaton 4221 Telex 31352

Nonostante il design datato (ma che non perdeva comunque la sua eleganza), la Dolomite Sprint si stava ritagliando una nicchia nel settore delle berline sportive, in gran parte grazie al suo tempo di 8,7 secondi nello 0-60 mph [*N.d.t* 0-100 km/h] e a una brillante velocità massima di 116 mph [*N.d.t*

186 km/h]. A differenza della maggior parte delle berline sportive dell'epoca, le prestazioni si accompagnavano a interni lussuosi, una moquette spessa e una strumentazione molto completa.

Nel complesso, la Triumph Dolomite Sprint fu una tentazione irresistibile per molti.



La gamma Dolomite nel 1975.

INIZIA LA RAZIONALIZZAZIONE DELLA GAMMA

In quello stesso periodo la Triumph 1500 a trazione anteriore fu finalmente sostituita dalla 1500TC che adottava la stessa trasmissione a trazione posteriore dei modelli Toledo e Dolomite/Sprint. Questa razionalizzazione fu oltremodo sensata, dati i vantaggi offerti in termini di costi. Quindi, in quello che sicuramente fu un evento senza precedenti nella storia automobilistica moderna, una gamma interamente a trazione anteriore fu “retro ingegnerizzata” in una gamma a trazione posteriore! E tutto questo dopo circa otto anni dall’inizio della produzione.

Tuttavia, l’entusiasmo del lancio dei modelli Dolomite e Sprint andava scemando mentre si diffondevano rapidamente le voci sui problemi di affidabilità del motore 16 valvole. La Sprint possedeva un motore complesso e poiché la BLMC stava tagliando i costi ovunque fosse possibile farlo, la qualità dei componenti utilizzati per costruirlo ne risentì.

Anche la qualità generale dell’assemblaggio era diminuita a causa della radicalizzazione dei lavoratori, i conflitti aziendali della BLMC stavano purtroppo rovinando la reputazione della Triumph. Il costruttore, che era sempre stato considerato un passo avanti dal punto di vista

tecnologico e che produceva auto attraenti, negli anni '60 stava iniziando a perdere smalto. Se non fosse stato per il glamour della Sprint e un esercito fedele di fan della Dolomite (che non si erano persi d'animo nemmeno durante gli anni più bui), la situazione della Triumph sarebbe potuta essere anche peggiore.

LA GAMMA UNIFICATA DELLA TRIUMPH DOLOMITE

Nel 1975 ebbe luogo un'ovvia razionalizzazione delle piccole Triumph: la Dolomite divenne un'intera gamma di auto che comprendeva una nuova versione della 1300 (la Toledo durò comunque fino al 1976), mentre il modello 1500 fu ribattezzato Dolomite 1500. Il modello originale diventò la Dolomite 1850HL. Improvvisamente la gamma acquistò un po' di ordine logico, condividendo la stessa carrozzeria e (largamente) la stessa meccanica:

- Triumph Dolomite 1300.
- Triumph Dolomite 1500 e 1500HL.
- Triumph Dolomite 1850HL.
- Triumph Dolomite Sprint.

Sostanzialmente la gamma Dolomite rimase invariata fino alla sua scomparsa nel 1980 ma, se la storia fosse stata diversa, la SD2 ne avrebbe preso il posto e forse la Triumph non svanì nel nulla.



Il restyling della Dolomite a opera di Michelotti fu inserito tra le proposte per la Triumph SD2, assieme a quella di Pininfarina e a una proposta sviluppata dal centro stile interno. Non fu però scelto...

SOSTITUIRE LA DOLOMITE

Il management della Triumph sapeva di dover affrontare presto la questione della sostituzione della Dolomite (il progetto stava invecchiando ma veniva ancora aggiornato con regolarità), ma i

piani per il futuro erano in costante evoluzione. Il problema principale nel sostituire la Dolomite stava nell'ideare un'auto che non fosse in competizione diretta con gli altri modelli del gruppo.

Nel 1972 Michelotti fu incaricato di dare alla Dolomite un nuovo abito, con il vincolo di dover usare la meccanica della Dolomite. Michelotti disegnò una Dolomite rinnovata – rispettando le specifiche iniziali. L'auto assomigliava molto alla Fiat 132 con una griglia anteriore rettangolare e un design squadrato. Le proporzioni della nuova auto ricalcavano quelle della Dolomite, ma i dettagli erano più affini ai gusti europei degli anni '70: il montante posteriore sfoggiava anche il caratteristico "gomito" tipico delle BMW dell'epoca *[N.d.t. a loro volta disegnate da Michelotti]*.

Fu costruito un modello a grandezza naturale – basato sul modello Sprint – che sembrava estremamente promettente e che fu presentato come proposta di Michelotti per il programma Triumph SD2, insieme a un design sviluppato internamente (vedi immagine seguente) e a un'elegante cinque porte di Pininfarina.

Dato che lo sviluppo del modello era strettamente legato alle fortune della Triumph, serviva del tempo prima che la SD2 potesse concretizzarsi. Il promettente progetto SD2 fu infine cancellato nel 1975 a causa della mancanza di risorse e della concorrenza interna dei programmi Princess e ADO77.



La Triumph SD2 avrebbe dovuto sostituire la gamma Dolomite nel 1977 ma, a causa della crisi finanziaria a cui seguì il Rapporto Ryder del 1975 [N.d.t. che portò alla nazionalizzazione della BLMC], il progetto fu cancellato.

FINITA NEL DIMENTICATOIO

La produzione della Dolomite proseguì e, a causa della razionalizzazione di marchi e modelli seguita alla nomina di Michael Edwardes nel 1977, non sarebbe stata sostituita. Le vendite erano leggermente diminuite ma la priorità numero uno per Edwardes era mantenere in vita la BL, l'attenzione quindi non fu certo rivolta alla Dolomite che era un prodotto di nicchia.

A causa della morte dei progetti SD2/TM1 e della lenta partenza della loro sostituta a marchio Austin-Morris – la LC10 – la Dolomite non avrebbe avuto un rimpiazzo prima del 1982. Dato che le attrezzature a Canley erano vecchie ed estremamente usurate, dopo il 1980 non fu più possibile gestirne la produzione. Per colmare al vuoto nell'intera gamma Austin-Morris, Michael Edwardes negoziò con i giapponesi l'accordo che avrebbe portato alla produzione della Triumph Acclaim.

Inizialmente era previsto che la Acclaim fosse costruita a Canley e quindi commercializzata con il marchio Triumph. Tuttavia anche questo ultimo collegamento con la Triumph si interruppe quando fu deciso di chiudere gli stabilimenti di Canley e riorganizzarli a Cowley/Longbridge – la produzione della Acclaim fu spostata a Cowley.

CONCLUSIONE: INNOVAZIONE E STILE NON BASTANO

Quindi, la Dolomite fu sostituita dalla Acclaim. L'auto anglo-giapponese inaugurò una nuova era per la Austin-Rover che negli anni successivi vide la nascita di alcuni modelli interessanti. Tuttavia nel 1981 la Acclaim era quanto restava del marchio Triumph. E non era affatto una cattiva auto: la Acclaim era agile e veloce, affidabile e ben costruita. Era anche compatta e ben accessoriata – per molti aspetti affine alla Triumph 1300 originale.


La perdita più grande fu senza dubbio la Dolomite Sprint, uno dei maggiori successi ingegneristici della BL negli anni '70 e la dimostrazione che con un po' di ingegnosità si poteva andare lontano. Fu un successo di marketing, ma durante gli anni Settanta, in piena crisi, il suo potenziale fu sottovalutato dalla pianificazione della produzione che era volta soprattutto a ottimizzare la gamma della BL. Il motore a 16 valvole non venne debitamente sviluppato e alla fine fu accantonato quando la Dolomite uscì di produzione.

Negli anni successivi, quando il gruppo Rover fu nuovamente in grado di pensare alla produzione di modelli di nicchia (basati su quelli Honda), il concetto di auto compatta di lusso tornò in auge. Ma era ormai troppo tardi... il marchio ideale per questi modelli – Triumph – era morto. Molti dei potenziali acquirenti si erano rivolti a un altro produttore di berline sportive compatte: la BMW. Se la Dolomite, la Stag e la Innsbruck fossero state adeguatamente sviluppate e sostituite, forse sarebbe stata la Triumph ad acquistare la BMW nel 1994 *[N.d.t. e non viceversa, come invece accadde]*.

LA SEQUENZA TEMPORALE DALLA TRIUMPH 1300 ALLA DOLOMITE

Anno	Evento	Foto
1965	<p>Lancio della Triumph 1300 disegnata da Michelotti.</p> <p>Berlina monoscocca a quattro porte a trazione anteriore che adotta il motore a quattro cilindri da 1296 cc della Triumph Spitfire ma con carburatore singolo. Il motore è montato longitudinalmente, con il cambio a quattro velocità e differenziale montati sotto il blocco motore.</p> <p>L'auto ruba clienti alla concorrenza anche grazie al ricco allestimento e alla generale "sensazione di lusso percepito". È dotata di sospensioni indipendenti, piantone dello sterzo regolabile, alzacristalli e maniglie delle portiere incassati, freni a disco anteriori.</p>	
1967	<p>Lancio della Triumph 1300TC.</p> <p>Versione a doppio carburatore della 1300 che offre un notevole aumento della potenza e delle prestazioni, oltre al vantaggio aggiuntivo dei freni servoassistiti.</p>	
1970	<p>Lancio della Triumph 1500.</p> <p>Pur mantenendo la trazione anteriore della 1300, la carrozzeria presenta frontale e posteriore rinnovati, con doppi fari anteriori, gruppi ottici posteriori montati orizzontalmente e un bagagliaio più grande. Anche l'interno è rinnovato con il design del cruscotto completamente nuovo. La cilindrata del motore viene aumentata a 1493 cc ma con un solo carburatore. Un passo indietro è invece fatto con la sostituzione delle sospensioni posteriori indipendenti con l'assale rigido.</p>	
	<p>Debutta anche la Triumph Toledo, una berlina a due porte a trazione posteriore.</p> <p>Presenta un frontale simile alla 1500 ma con fari singoli rettangolari e mantiene il posteriore più corto della 1300, sebbene leggermente ridisegnato. È alimentata dal motore 1296 cc con cambio a quattro velocità e ponte rigido</p>	

	posteriore. In alcuni mercati esteri la Toledo è venduta con il motore 1493 cc.	
1971	I modelli Triumph 1300 e 1300TC vengono tolti dalla gamma.	
	Lancio della Triumph Toledo a quattro porte, del tutto simile alla versione a due porte.	
	Lancio della Triumph Dolomite a quattro porte con un motore 1854 cc sviluppato congiuntamente con Saab. Monta due carburatori e condivide il design della 1500 , sebbene sia a trazione posteriore. Tra le altre opzioni, sono disponibili overdrive e cambio automatico.	
1973	La Triumph 1500 viene tolta dalla gamma	
	Lancio della Triumph 1500TC . Esteticamente uguale alla 1500 ma a trazione posteriore.	
	Lancio della Triumph Dolomite Sprint . Basata sulla Dolomite , fu probabilmente il modello più importante dell'intera gamma con il primo motore a 16 valvole prodotto in serie al mondo. Questo modello sportivo di punta adottava un motore da 2 litri con un singolo albero a camme in testa. Migliorava la Dolomite sotto molti punti di vista e presentava strumentazione completa.	
1975	Lancio della Triumph Dolomite 1300 .	

	<p>La Triumph 1500TC è ribattezzata Dolomite 1500 e adotta un frontale con fari rettangolari singoli. Disponibile anche come Dolomite 1500HL, con livello di rifinitura più elevato e i doppi fari comparsi in precedenza sulla Triumph 1500.</p>	
	<p>La Triumph Dolomite è ribattezzata Dolomite 1850HL e offre rifiniture interne migliorate.</p>	
1976	La Triumph Toledo viene tolta dalla gamma.	
1979	<p>Lancio della Triumph Dolomite 1500SE in edizione limitata. Adotta il frontale a fari singoli della Dolomite 1500 ed è caratterizzata dalla carrozzeria in tinta nera con due larghe strisce che percorrono l'intera fiancata e incorporano la scritta "SE", ruote in stile Spitfire e lo spoiler anteriore della Dolomite Sprint. L'interno presenta sedili in velluto grigio e tappeti coordinati, con cruscotto e finiture delle portiere in radica di noce.</p>	
1981	La gamma Triumph Dolomite viene tolta dal listino e sostituita dalla Triumph Acclaim , sviluppata in collaborazione con la Honda e basata sulla Honda Ballade .	

I PROTOTIPI DI VETTURE FAMILIARI

Perché non ci fu una versione familiare della 1300, 1500, Toledo o Dolomite? Beh, non certo per mancanza di proposte. Ci furono due diversi tentativi di dare alla macchina un portellone posteriore, ma nessuno dei due giunse alla vendita...

Anno	Prototipo	Foto
1969	Triumph 1300 Estate Questo modello fu prodotto dalla Carbodies, la società di Coventry responsabile della produzione della Triumph 2000/2500 Estate . Tuttavia, in quel periodo si stava lavorando al restyling del posteriore della berlina per la produzione della 1500 , quindi la Estate venne considerata una costosa distrazione e non fu ulteriormente sviluppata.	
1972	Progetto Sherpa Questa "station wagon" a tre porte in stile fastback è stata concepita nel 1972, forse in risposta alla BMW 2002 Touring . L'auto non vide mai la luce ma il suo nome in codice acquisì in seguito uno status quasi leggendario all'interno della gamma Leyland...	



La Dolomite 1850HL in un contesto rurale tradizionale (foto di James Sergeant).

NOTE DELL'AUTORE

Alla stesura della sequenza temporale ha contribuito Dale Turley, con informazioni aggiuntive fornite da Declan Berridge.

Si ringrazia Declan Berridge per il materiale usato per la scrittura di questo articolo.

NOTE DEL TRADUTTORE

Questo articolo è stato tradotto con il permesso dell'autore.

La versione originale dell'articolo, in inglese, si trova qui:

<https://www.aronline.co.uk/cars/triumph/dolomite/ajax-development-story/>