

## Walter Belgrove, l'uomo dalla magica matita

di Giancarlo Cavallini

Ci sono figure, nella storia dell'automobilismo, che hanno lasciato grandi opere del proprio lavoro, ma poche tracce di sé.

Walter Belgrove non si sottrae a questa regola. Il mito delle Triumph deve molto al genio e al talento artistico di questo designer definito da Donald Healey *"il primo vero stilista britannico"*. Per comprendere a pieno l'estro creativo di questo progettista dobbiamo fare un primo grande salto nel passato. Nato a Liverpool, dove frequentò il *"Liverpool College of Art"*, Belgrove nel 1927 si trasferì a Coventry assunto dalla Triumph, dopo alcuni anni di apprendistato trascorsi prima presso la carrozzeria *"J. Blake and Co."* della sua città e poi alla *"Windovers"* di Londra dove si era dedicato



sia al disegno che alla modellazione delle carrozzerie. Nel 1931 Belgrove passò dall'Ufficio Sperimentazione, dove aveva trascorso i suoi primi anni, all'Ufficio Stile, da poco concepito dalla Triumph come una organizzazione autonoma, chiamato da Frank Warner che ne aveva preso la guida come responsabile. Ciò che colpì Warner fu la capacità del giovane Belgrove di creare modelli in tre dimensioni.

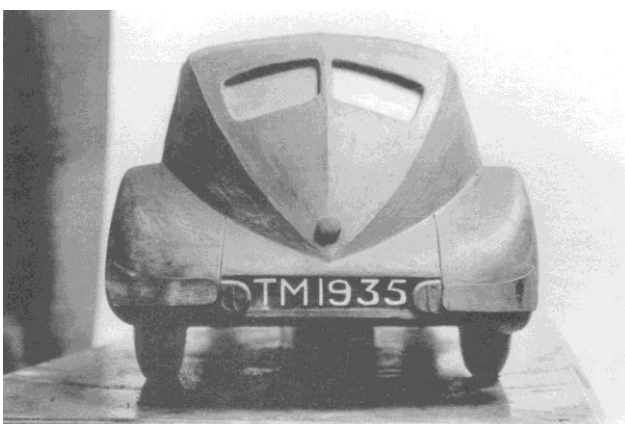
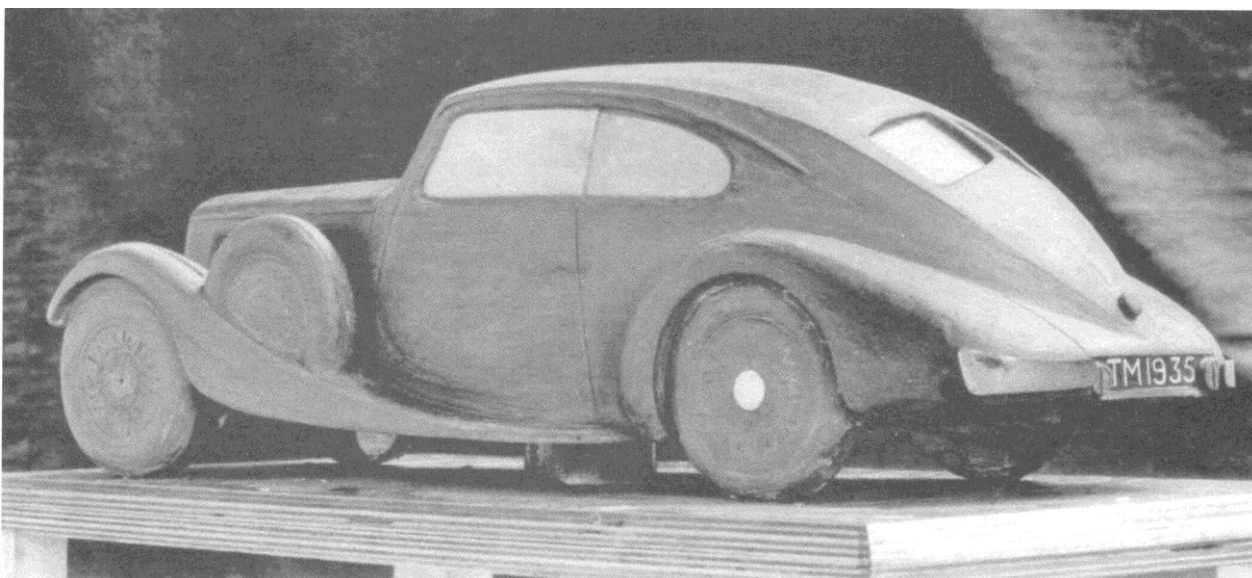
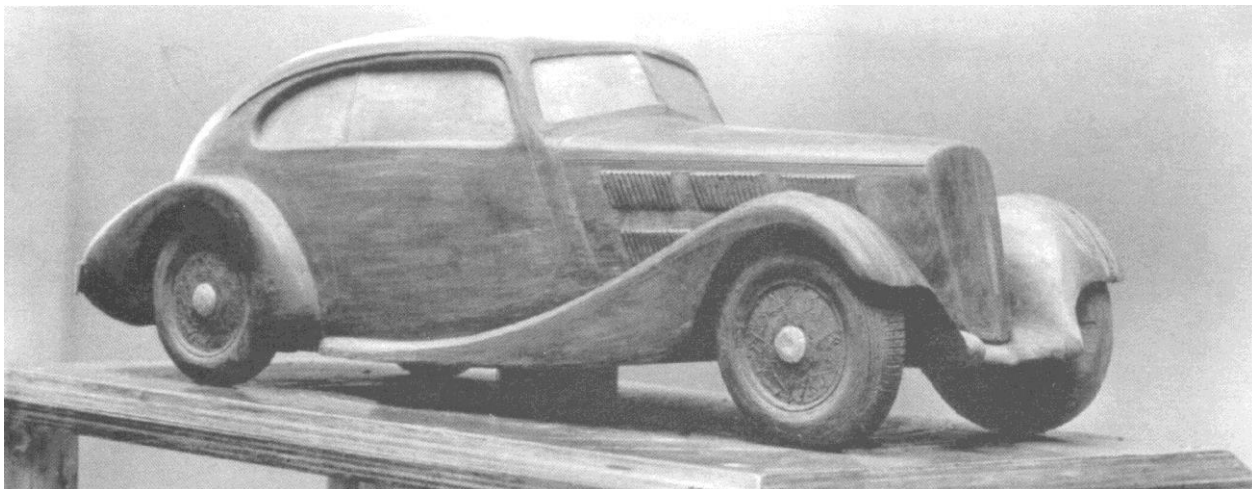
*"Io entrai nell'ufficio dei disegnatori per scelta di Frank Warner. Loro mi vollero perché, in tutta sincerità, in quell'ufficio tra i disegnatori non c'era nessuno capace di creare un progetto nella sua interezza, o di dipingere i disegni o di creare un modello in scala"*. Quando Warner lasciò la Triumph nel 1935 per la SS, Belgrove assunse la guida del reparto; fu questo il periodo che vide la diffusione delle nuove tendenze stilistiche ispirate all'Art Decò e la nascita delle prime idee di aerodinamicità che iniziavano a essere presenti nelle forme delle carrozzerie e che daranno origine allo stile chiamato indifferentemente *"airline"* o *"streamline"*. Le Triumph *"Flow-Free"* di quegli anni trenta rappresentano i migliori esempi britannici

di quel movimento stilistico non perché ebbero un particolare successo di vendita, non perché furono le prime, ma semplicemente perché rappresentarono le auto disegnate con maggior competenza ed armonia. E' in quegli anni che il nome di Belgrove iniziò a diffondersi e la sua fama e reputazione ad affermarsi. Non poteva essere diversamente dato che era un vero innovatore. Fino a quel momento le carrozzerie erano infatti disegnate usando prospetti ortografici che definivano le visioni



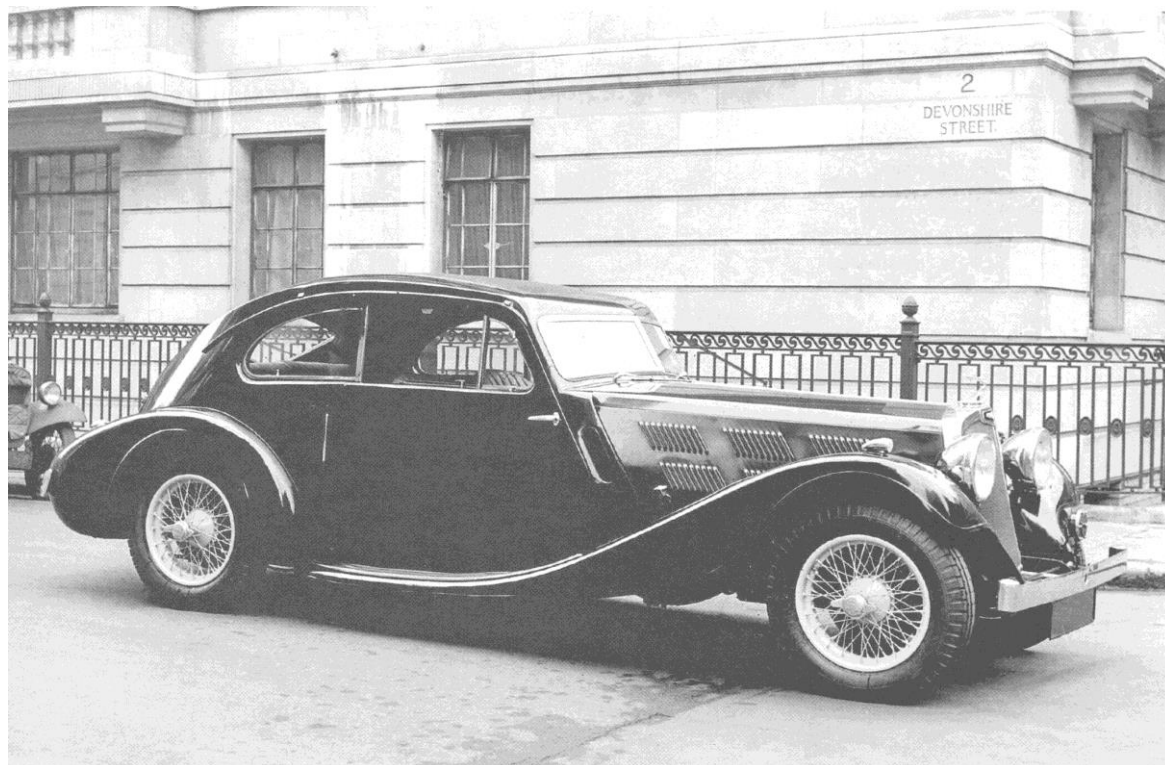
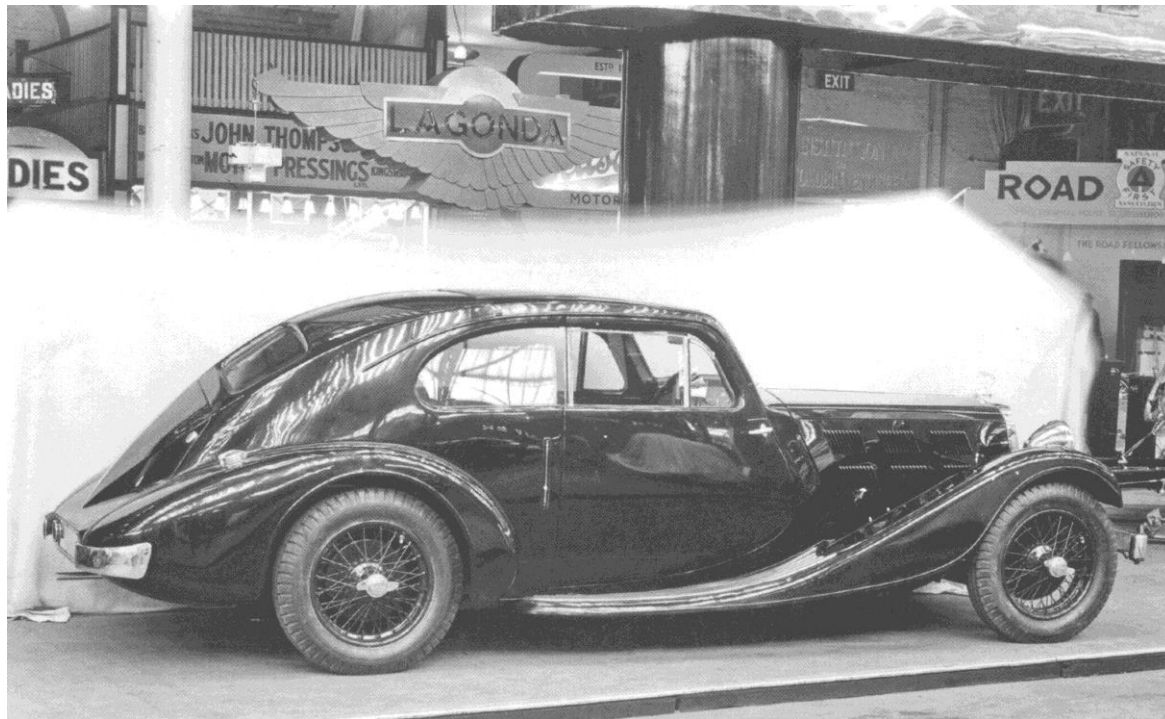
Foto per gentile concessione del Coventry History Centre

lateral, frontali e posteriori della carrozzeria. Belgrove fu il primo designer britannico a modellare la carrozzeria in tre dimensioni usando la tecnica della creta.



La differenza nei risultati era abissale. Il modello, proprio perché per sua natura è a tre dimensioni, poteva essere osservato da un'infinità di angolature in modo da controllare che tutte le linee e le forme immaginate fossero in armonia tra loro. La Gloria "Flow-Free" del 1934 fu il suo primo lavoro completo e la bellezza di questa auto, a distanza di tanti decenni, è la prova della sua perfezione. *"I costruttori iniziarono a prendere coscienza della aerodinamica, ma pochi di loro furono capaci di capire fin da subito questi*

*nuovi concetti. Noi eravamo molto lontani dall'era delle gallerie del vento, anche se qualcosa conoscevamo riguardo ai principi della aerodinamica. La gente, comunque, in quel periodo era parecchio conservatrice ed era il caso di introdurla a queste nuove linee con i giusti tempi; la gente, Dio la benedica, non era pronta, anche se in verità non lo è mai!"*



La Gloria "Flow-Free" fu il primo esempio di Triumph "streamline" e negli anni seguenti Belgrove sviluppò ulteriormente questi temi stilistici con le belle Vitesse e le roadster Dolomite, come testimoniato anche dal



disegno "waterfall" delle griglie dei radiatori, probabilmente ispirato dalle contemporanee Hudson americane, e dagli sfoghi per l'aria calda ai lati dei cofani motore che divennero, da subito, una sua firma distintiva. Questi furono indubbiamente gli anni lavorativi più felici e creativi per Walter Belgrove.



The Triumph Dolomite Roadster Coupe, Class winner in the recent R.A.C. and Scottish Rallies. Prices, including discs and full equipment, £395 for the 14/65, and £450 for the two-litre.

**TRIUMPH COMPANY, LTD., COVENTRY.** London Showrooms: **28, ALBEMARLE STREET., W.1.**



Nonostante che le Triumph della seconda metà degli anni trenta fossero belle e innovative, tanto da meritarsi lo slogan *"the smartest cars in the Land"*, tutto questo non bastò per evitare, nel giugno del 1939, il collasso finanziario della casa di Coventry.

Su invito di Sir Black, che era ben consapevole delle limitate capacità stilistiche interne alla Standard, Belgrove nell'autunno del '39 approdò a Canley, ma la guerra cambiò fin da subito ogni suo programma, catapultandolo sul progetto dell'Airspeed Oxford prima e del Mosquito poi.

A sorpresa il 9 novembre del 1944 la Standard annunciò l'acquisto della Triumph Co. Ltd, di cui rimaneva solo il nome e i terreni della fabbrica distrutta dai bombardamenti. Per Belgrove fu come tornare per un attimo a casa, la fine della guerra era oltretutto nell'aria e presto si sarebbe quindi ricominciato a lavorare sulle automobili. Arrivò però fin da subito per lui la prima delusione perché Sir John non assegnò a lui né il progetto della nuova roadster né tanto meno quello della berlina 1800, su cui però più tardi fu chiamato ad intervenire per correggere il disegno della Mulliners.

Belgrove era ancora infatti impegnato con i lavori per gli aeroplani e inoltre non va dimenticato che era nella tradizione della Standard affidare ai fornitori delle carrozzerie anche la commessa per lo stile.

Ma se una guerra stava per concludersi, un altro conflitto – imprevedibile e inaspettato - a breve sarebbe esploso: questa volta non sui mari, nei cieli o sui campi di battaglia, ma all'interno della Standard, tra l'ufficio di progettazione meccanica e quello delle carrozzerie. Sarebbe stata la guerra dei dieci anni, figlia di un mondo che velocemente stava per cambiare e che vedeva contrapposti da un lato l'ufficio di progettazione meccanica, che rivendicava - come da antica tradizione - la propria completa e totale

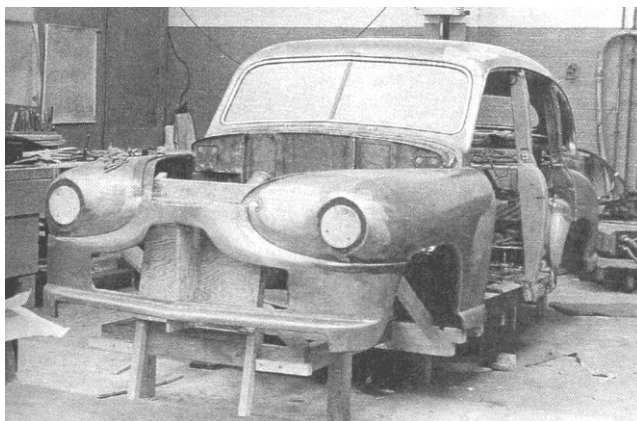
Walter Belgrove, l'uomo dalla magica matita

supremazia decisionale sui progetti della automobili, e dall'altro quello dei designer che a sua volta rivendicavano, sostenuti sempre più dal nascente marketing, la propria indipendenza e il primato nella guida ai nuovi modelli.

Nel 1945 ritornava infatti a Coventry il direttore tecnico Ted Grinham, prestato dalla Standard alla De Havilland e alla Humber durante gli anni del conflitto. Belgrove ricordava che il suo primo incontro con Grinham avvenne "in territorio neutrale", nell'ufficio di Sir Black.

*"Fui presentato a Grinham nell'ufficio di Sir Black e ricordo molto bene quell'incontro. L'argomento era il progetto della Vanguard che Sir Black sottolineò con grande soddisfazione che era a buon punto, anche perché era di sua ispirazione...."*

*Grinham, per non essere da meno, presentò diversi disegni e dettagli di progetti che aveva preparato negli anni trascorsi alla De Havilland e alla Humber... Al termine Sir Black invitò Grinham a visitare il mio ufficio e il mio Dipartimento perché prendesse visione dell'avanzamento del lavoro sul nuovo modello. Non posso dire che la nostra*



*relazione partì nel migliore dei modi. Grinham non sembrava per nulla interessato al nostro lavoro, ma desiderava unicamente impressionarmi con le sue teorie delle discipline inter-dipartimento, invitandomi in pratica a un implicita obbedienza."*

Questa fu non solo l'impressione di Belgrove, ma anche quella di tutti i suoi collaboratori.

*"Piuttosto candidamente" raccontava Belgrove "Grinham era un uomo arrogante, sadico, senza scrupoli, vanitoso, ambizioso, bramoso di potere: un bastardo. Lui era universalmente antipatico e temuto da tutta l'azienda".*

Ted Grinham, il direttore tecnico, e Walter Belgrove, ingegnere capo dei designer, diventarono in breve tempo rivali fino al midollo essendo compatibili tra loro come le lasagne e la crema pasticcera.

Grinham era un ingegnere, ortodosso e inflessibile nella sua visione aziendale e ben poco interessato al design delle automobili, ma solo ed unicamente ai loro aspetti meccanici e ai costi; Belgrove era invece un artista, uno spirito libero che aveva avuto la fortuna di lavorare, negli anni trenta trascorsi alla Triumph, con un Direttore Tecnico del calibro di Donald Healey con cui aveva creato le più belle auto britanniche degli anni trenta. Entrambi erano sicuramente testardi, orgogliosi e ostinati e nessuno dei due era disposto a concedere qualcosa all'altro.

Tra i due Sir Black che, volenti o nolenti, li obbligò fin da subito a una tregua armata anche perché in gioco c'era il progetto della Vanguard che era anche il primo progetto completo a cui Belgrove si stava dedicando da quando era entrato in Azienda.

Sir Black lo aveva accolto come capo designer nel 1939 ed ora lo aveva nuovamente voluto per questo progetto completamente nuovo in ogni suo aspetto e da cui dipendeva la sopravvivenza della Standard.





Seguendo diligentemente alla lettera i desideri e le direttive di Sir Black, Belgrove si era ispirato ai modelli americani della Plymouth.

Non erano infatti mancate le interferenze di Sir Black che sentiva come suo l'intero progetto tanto da seguirlo e dirigerlo direttamente, fino a spingersi ad "invitare" Belgrove a recarsi a Londra per "copiare" da vicino quelle Plymouth parcheggiate di fronte dall'ambasciata americana che tanto gli piacevano.

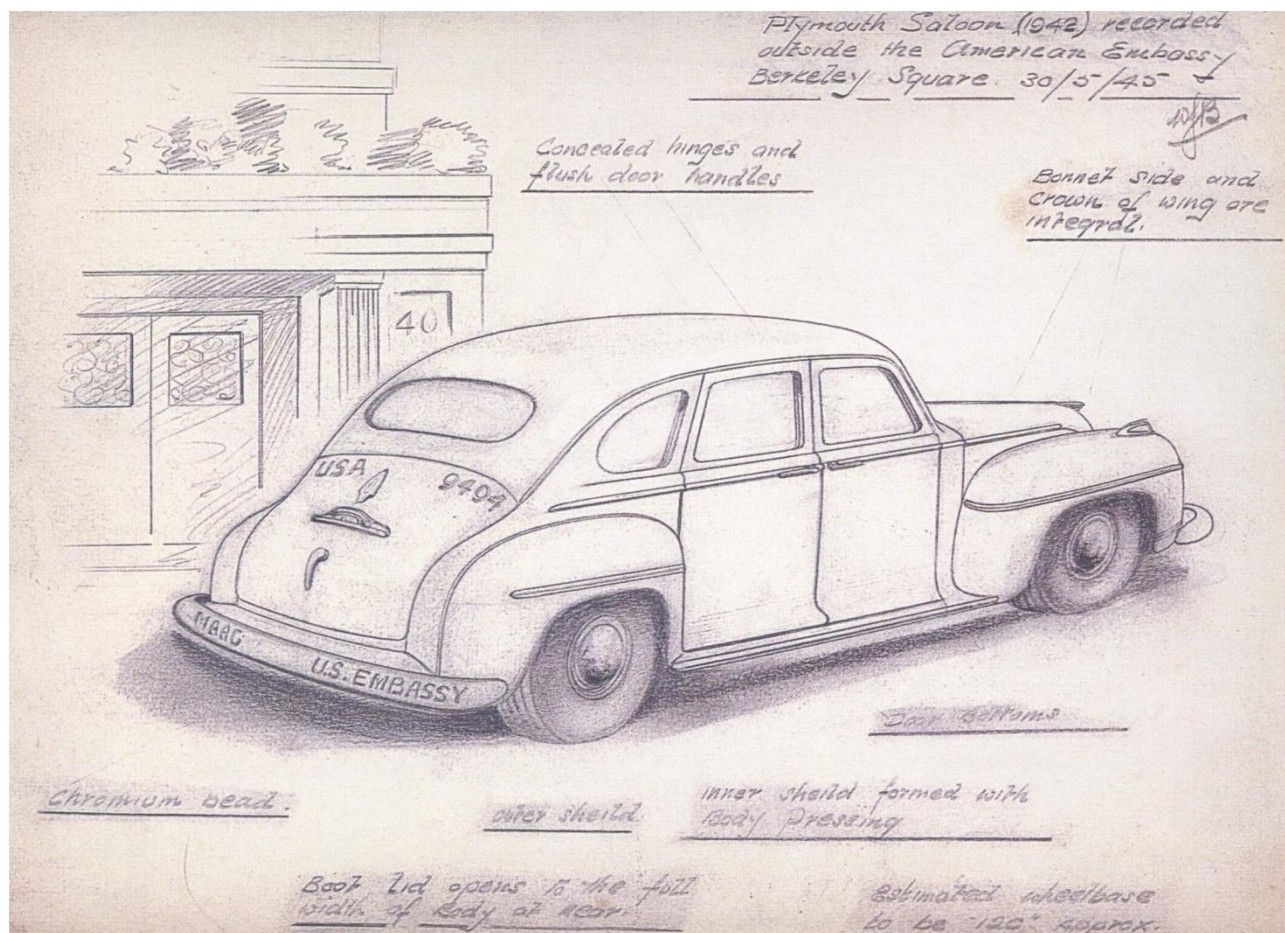
Belgrove, a distanza di molti anni, ricordava ancora molto bene che una mattina si vide arrivare in ufficio il grande capo che, senza troppo riguardi, gli disse:

*"Belgrove, la più bella auto Yankee è la Plymouth, e il miglior posto per studiarla è fuori dall'ambasciata americana di Londra! Le suggerisco di andare a Grosvenor Square. Il posto brulica di veicoli dell'ambasciata, prenda ciò che le piace e quello che le serve; torni solo quando avrà finito il lavoro e cerchi di non farsi sparare addosso."*

E Belgrove prese con sé un blocco di carta, la macchina fotografica e sua moglie e partì con la sua piccola Standard 8HP per Londra alla ricerca del segreto di quelle grandi auto americane che tanto avevano affascinato il suo capo.

Belgrove sopravvisse all'esperienza perchè nessuno, per sua fortuna, gli sparò; non solo, la Vanguard fu un grande successo così che la stima di Sir Black nei suoi confronti si rafforzò ulteriormente mettendolo al riparo da Grinham.





Alla Vanguard seguì il progetto della TRX per la quale Belgrove aveva chiesto, ed ottenuto da Sir Black, carta bianca. In realtà dei vincoli erano poi stati successivamente posti riguardo all'utilizzo dello chassis della



Vanguard che divenne nuovo motivo di scontro con Grinham dal cui Dipartimento Belgrove riceveva poca collaborazione e supporto.

La carreggiata anteriore era infatti troppo stretta e questo rendeva problematica la rastrematura della carrozzeria nella sua parte posteriore senza dover rischiare di "perdere" le ruote anteriori sotto i parafranghi. Ma queste considerazioni stilistiche erano oltre la capacità e la volontà di comprensione di Grinham,



attento esclusivamente agli aspetti meccanici, e che non comprendeva l'importanza crescente del design di un'automobile.

Il risultato del lavoro fu comunque un'auto dalla linea molto pulita, tanto da non avere bisogno di alcun elemento correttivo esterno di ornamento. Belgrove doveva essere molto orgoglioso del risultato, tanto da prendersi la licenza di "firmare" questo suo progetto con un badge



posto sulla fiancata dove apparve una lettera "B" stilizzata; Sir John Black, che quanto a egocentrismo non

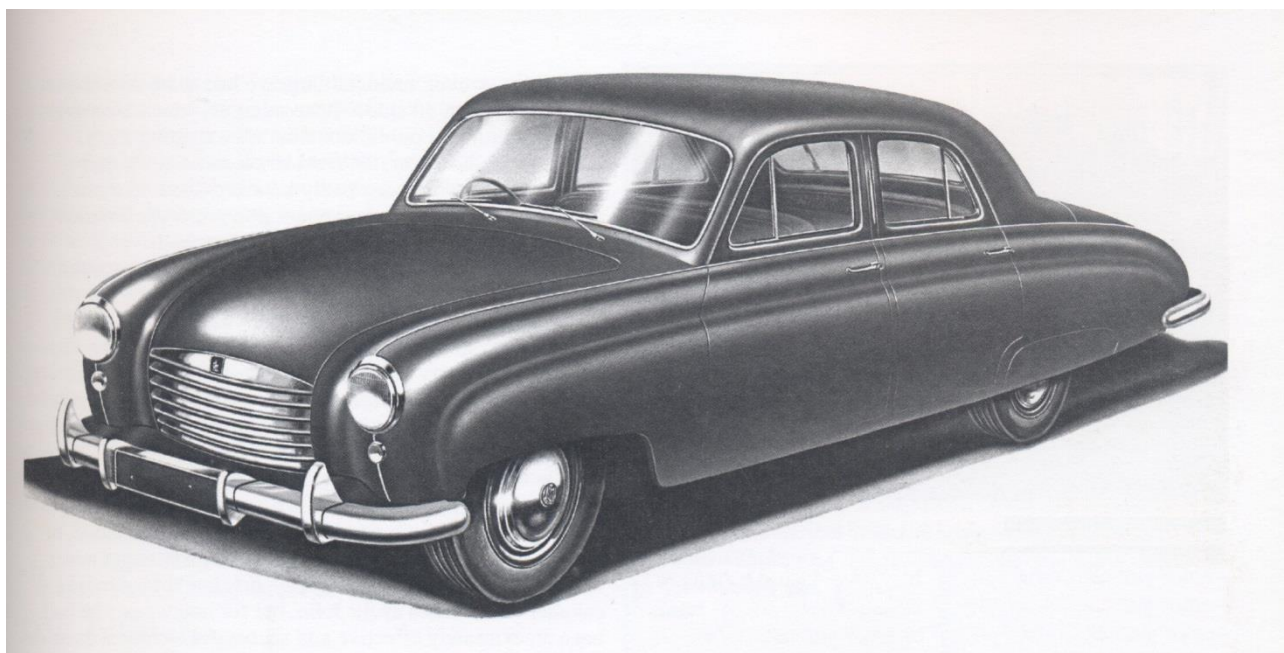


era secondo a nessuno, non perse l'occasione per chiedere a Belgrove, suo protetto, cosa significasse quella bella lettera "B":

*"B for what? Is that Black, Belgrove or just balls?"*

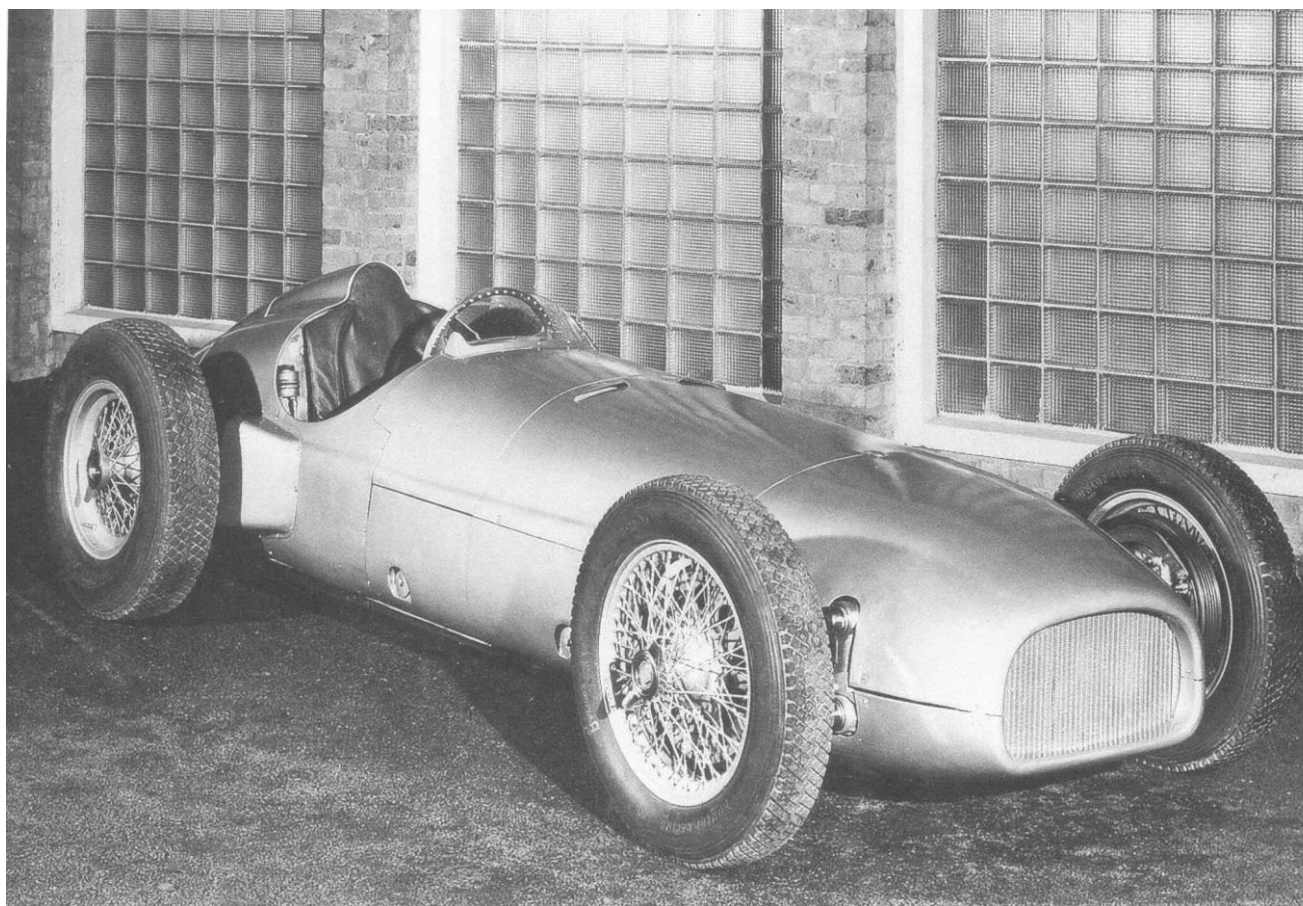
Abbandonato il progetto della futuristica TRX, troppo complessa e complicata da costruire,

Belgrove ripropose nel 1952 lo stile della TRX per la futura ristilizzazione della berlina Vanguard, una proposta che però fu bocciata dalla Direzione aziendale.



In quegli stessi anni Belgrove disegnò anche la prima carrozzeria della BRM V16, di cui la Standard era non solo tra le aziende finanziatrici del progetto, ma anche un fornitore attivo di componenti e di tecnologia.

Sfortunatamente i progettisti della BRM non avevano correttamente calcolato la quantità di aria necessaria allo smaltimento del calore del potente motore V16, così che in breve tempo i problemi di surriscaldamento richiesero di porre rimedio con un maggiore flusso di aria, e la bella carrozzeria di Belgrove, dalle armoniose e filanti linee,



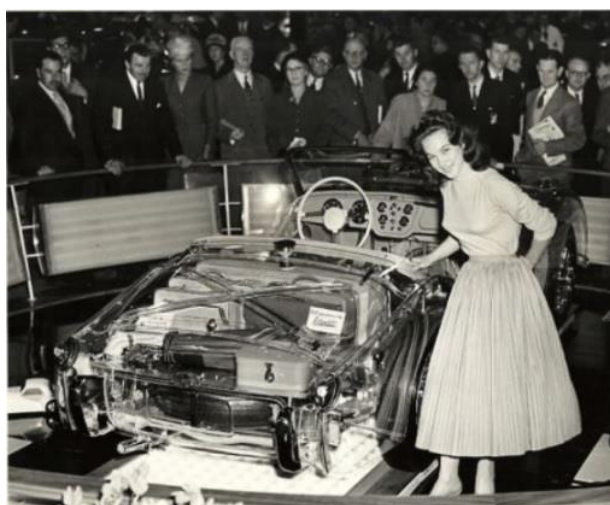
iniziò ad essere modificata e stravolta perdendo la sua primitiva eleganza. Dopo il progetto della TRX, Belgrove iniziò a dedicarsi allo studio della Roadster TS 20, che si sarebbe poi evoluta nella futura TR2.

*“Io credo che disegnai la TR all’inizio del 1951, ma non sono sicuro del mese esatto”.*





E riguardo alle direttive sul design, così ricordava: *“Sir John arrivò una mattina nel mio ufficio, da solo, si*



*sedette e arrivò subito al dunque: Belgrove – mi disse -le auto sportive della MG stanno avendo un grande successo sul mercato americano e credo che noi dovremmo fare un tentativo per prenderci la nostra parte. Abbiamo bisogno di un'auto sportiva con buone prestazioni, leggera, come la MG.*

*Lei ha dieci settimane di tempo, ne faremo 500 all'anno, dovrà essere economica, senza fronzoli. Abbiamo 16.000 sterline per i nuovi stampi”. Sedicimila sterline erano veramente l'ombra di un budget.*

*“Il suggerimento di Sir John era che avremmo potuto adottare o lo stile tradizionale o quello delle M.G., dandomi un colpo allo stomaco. A me quello stile non piaceva e non avevo neppure intenzione di essere poi accusato di plagio. E così feci di testa mia.” Per fortuna, diremmo noi oggi, dato che la TR2 fu un vero*



capolavoro nonostante la ristrettezza del budget disponibile e il poco tempo a disposizione per sviluppare il progetto. Sir Black voleva infatti presentare la nuova roadster al Salone di Londra dell'ottobre del 1952.



Dalla matita di Belgrove uscì un'auto per tutte le stagioni e per tutti i gusti. Negli stessi anni Belgrove seguì anche la nuova versione della Vanguard, la Phase II, che adottava la linea "pontoon" e il progetto delle nuove piccole berline a quattro porte Standard Eight e Ten disegnate da Vic Hammond, tutti modelli di successo quanto a vendite. Senza dimenticare che la TR2 era finalmente riuscita a posizionare il marchio "Triumph" facendone il brand sportivo del gruppo.



Vanguard - Studio per la seconda serie





Nonostante tutto questo, la Standard viveva le ripercussioni delle decisioni spesso imprevedibili di Sir Black, come quella di affidare nel 1953 allo stilista americano Carl Otto la nuova futura versione della Vanguard, la Phase III. L'auto, della quale fu costruito solo il manichino, risultò fin da subito troppo grande e americaneggiante, tanto che Belgrove fu subito chiamato ad intervenire per evitare che il progetto si tramutasse in un disastro. Belgrove rispose alla chiamata e, in una corsa

contro il tempo, corresse il progetto salvandolo da un sicuro fallimento.



Poi una serie di imprevedibili eventi si susseguì tra la fine del 1953 e i primi giorni di Gennaio dell'anno successivo. Prima, il 3 di Novembre, Sir Black fu coinvolto da passeggero in un grave incidente stradale



quando, appena fuori Banner Line, il collaudatore Ken Richardson, alla guida del prototipo della Swallow Doretti che montava il motore della TR2, non riuscì da evitare un furgone che gli tagliò la strada.

Poi il 5 di Gennaio Sir Black fu esautorato dal Consiglio di Amministrazione della Standard. Fu questo un evento insapettato: Sir Black si era sicuramente fatto non pochi nemici quando aveva espresso la sua intenzione di licenziare alcuni Direttori, tra cui Grinham.

Il Consiglio di Amministrazione lo accusò di una gestione troppo autonoma e personale del nuovo contratto con la Massey Harris dato che Sir. Black era arrivato ad informare il Board aziendale solo a trattative concluse e nel momento della firma.

Poi ci fu il primo atto del nuovo direttore, Alick Dick, "the wonder boy" che, dopo avere lavorato per anni a fianco di Sir Black, promosse proprio Ted Grinham come suo deputy.

E Grinham, che aspettava da anni questo momento, decise che era giunta l'ora di chiudere la sua partita personale con Belgrove per il quale nutriva solo antipatia e rivalità; è significativo che nei due anni seguenti nessun nuovo lavoro stilistico fu portato avanti, neppure quello già programmato sul rinnovo della Standard Eight e Ten. In quel periodo Belgrove si dedicò unicamente dell'aggiornamento stilistico della TR2, che avrebbe portato nel 1955 al debutto della TR3, e ai lavori stilistici di correzione per la preparazione della Vanguard Phase III.

L'atto finale avvenne al Salone di Londra nell'ottobre del 1955 quando la Vanguard Phase III, completamente rivista da Belgrove, ricevette un'ottima critica dalla Stampa specializzata.

Questo fu troppo per Grinham che viveva queste situazioni come frustrazioni personali dato che tutto il lavoro sotto la carrozzeria veniva messo in secondo piano, quando non completamente ignorato, rispetto a quello dei designer.

Grinham non nascose la sua intenzione di licenziare Belgrove al ritorno a Coventry, ma Belgrove, con un colpo da maestro, a sorpresa lo anticipò e lo spiazzò dando invece lui le dimissioni e annunciandole pubblicamente alla Stampa durante il Salone.

Il risultato fu che la notizia fece immediatamente scalpore, spiazzando completamente Grinham; non solo, Belgrove fu immediatamente sommerso da proposte di lavoro, tra cui quella di Leonard Lord, chairman della BMC, che aveva appena licenziato Gerald Palmer. Belgrove, stanco probabilmente di tutti questi personaggi, declinò ogni offerta. *"Io sentivo che avrei potuto meglio gestirmi come freelance nel campo del design industriale. Per i successivi cinque anni fui impegnato in una grande quantità di lavori che coprono molti ambiti del design"*.

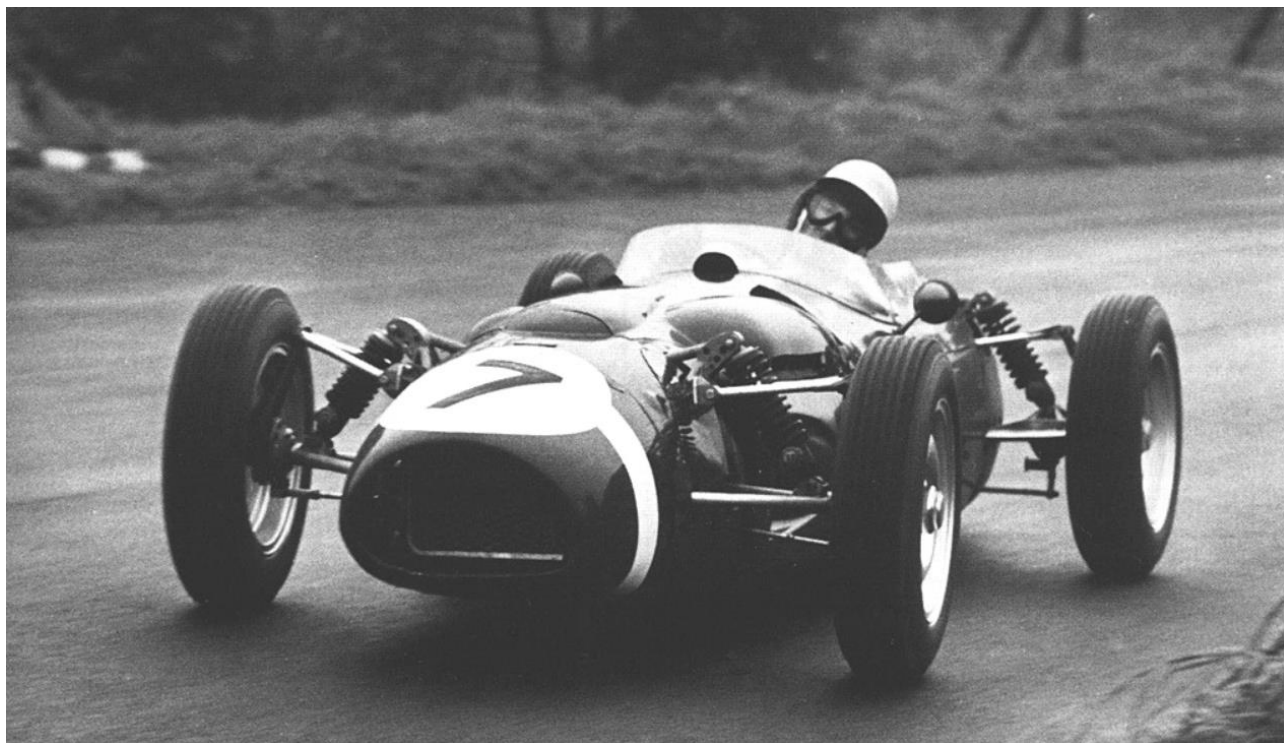
Il risultato per la Standard Triumph fu devastante. Il Dipartimento di design, passato ora sotto la guida di Vic Hammond, si trovò impreparato all'uscita di Belgrove e la crisi creativa che seguì arrivò a portare la Casa di Coventry in una situazione al limite della implosione, risolta, in modo fortunato e fortunoso, solo con l'arrivo, alcuni anni più tardi, di Giovanni Michelotti e l'uscita proprio di Grinham sostituito, nel maggio del

1957 nel ruolo di Direttore Tecnico, dal mitico Herry Webster.

Belgrove, ormai uomo libero, lavorò invece attivamente con il centro di ricerca della Ferguson per la quale disegnò il prototipo della berlina/station wagon a quattro ruote motrici R5 e la carrozzeria della carismatica Grand Prix P99 di Formula 1, sempre a quattro ruote motrici.







Poi nel 1961 la decisione di buttare i suoi “arnesi” da disegno e di trasferirsi a Barnstaple, nel distretto di North Devon, per gestire un ufficio postale, abbandonando ogni legame e ogni relazione con il mondo con cui aveva condiviso la sua giovinezza e la sua maturità artistica, quasi a voler cercare un esilio.

Frank Rainbow, designer della Swallow Doretti, ricordava negli anni ottanta il suo primo incontro con Walter Belgrove avvenuto nel 1949:

*“In quel periodo, Walter lavorava come capo stilista alla Standard. Io conoscevo i suoi trascorsi, quando Walter era stato capo stilista negli anni trenta alla Triumph Motor Company e aveva designato una vasta gamma di bellissime vetture.”*

Rainbow entrò in confidenza con Belgrove, guadagnandosi ben presto la sua stima e la sua amicizia: da grandi talenti quali erano non solo si rispettavano, ma si capivano avendo molte cose in comune.

*“Belgrove aveva un grande talento artistico, discernimento, sensibilità e un grande senso dell'umorismo”.*

Oltretutto Frank Rainbow aveva posseduto diverse Triumph, tra cui una Gloria del 1934 e una Vitesse del 1935. Rainbow era convinto che Belgrove realizzò i suoi miglior lavori proprio negli anni trenta quando il suo spirito artistico era libero, mentre gli anni del dopoguerra furono pieni di frustrazioni e di interferenze.

Ricordava i suoi incontri con Belgrove alla Standard quando spesso lo trovava *“con la testa tra le mani prima di prendere un bicchiere di latte e un biscotto per alleviare i dolori di stomaco. Soffriva di ulcere derivanti da un profondo senso di frustrazione e questa non era l'immagine di un uomo felice”.*

L'ultima frase del racconto di Frank Rainbow riassume il legame che si è creato tra di loro.

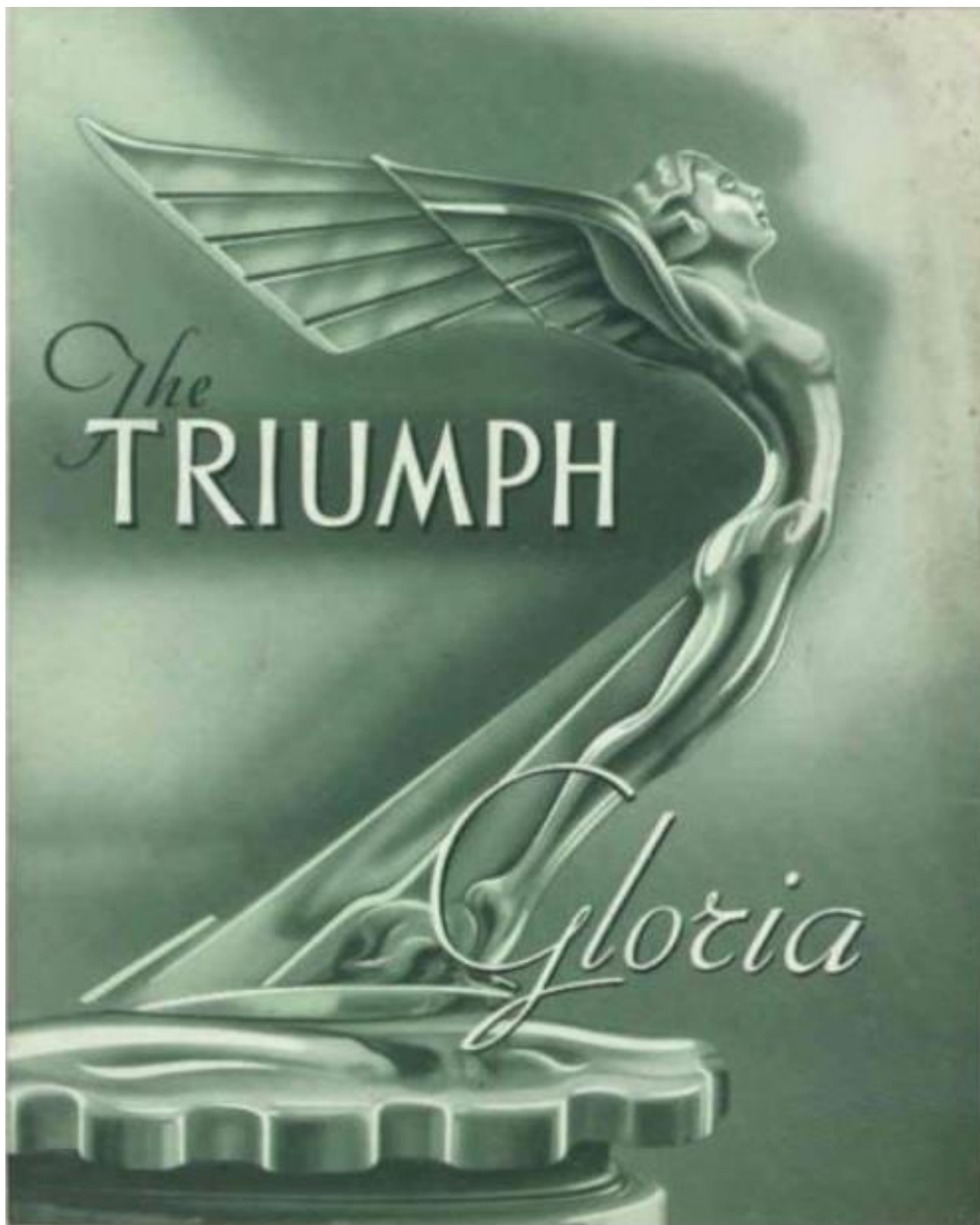
*“Purtroppo il mio amico Walter non è più con noi, ma mi considero orgoglioso di averlo conosciuto così bene e di aver goduto di tante occasioni felici con lui”.*

Senza ombra di dubbio il mito della Triumph è legato in modo indissolubile anche all'opera di Belgrove; è impossibile immaginare cosa sarebbe stata la Triumph senza il suo lavoro e la sua creatività, ma sicuramente possiamo immaginare cosa non sarebbe oggi perché questo mito, che nacque negli anni trenta e si sviluppò negli anni cinquanta, è legato unicamente alle affascinanti linee delle automobili sportive prodotte e non certamente ai loro contenuti meccanici e tecnici, per altro non passati alla storia.

Belgrove era un vero artista: lo testimoniano ancor oggi le statuette che aveva creato per i radiatori delle sue belle auto "*streamline*" e che possono essere considerate, senza alcun timore di essere smentiti, delle vere sculture, delle opere d'arte di grande raffinatezza.







Dopo la sua morte, l'intero archivio personale di Walter Belgrove fu donato al "Museum of British Road Transport", meglio conosciuto come "Coventry Transport Museum".

Sul finire degli anni settanta Tom Robinson, membro del Razoredge Owners Club Ltd. (T.R.O.C.), ebbe l'occasione di incontrare Belgrove.

Tom desiderava risolvere il dubbio di chi avesse realmente disegnato la 1800 Saloon: le opinioni tra gli storici e gli appassionati erano infatti diverse e contrastanti per cui Tom pensò che la parola definitiva si sarebbe potuta avere solo andando a porre la domanda a Belgrove stesso.

E Tom ebbe successo perché riuscì a chiarire che il disegno della 1800 Saloon, ispirato da Sir John Black, era di Leslie Moore, il designer della Mulliners, ma era stato poi corretto, anche se senza molto entusiasmo, da Belgrove proprio su richiesta di Sir Black.

Oggi Tom ricorda così questo suo incontro:

*'Never did like the blxxxy things', and with that stark comment, the one-time chief stylist of Standard Triumph, Walter Belgrove, turned on his heels after looking at a Renown limousine and went back into his retirement bungalow, leaving me standing on his doorstep.*

Perhaps I should rewind the tape to fill in the background to this comment. Many years ago- the late seventies, or thereabouts, a car rally entitled STIR [Standard Triumph International Rally] was held every other year in the Midlands area and on one occasion it was thought most appropriate to invite Walter Belgrove, the alleged [by some] chief designer behind our cars, and that he be brought from Barnstaple to the Rally. The most appropriate car? – A Triumph Renown limousine, of course.

In those early days of the Club we were fortunate in having a limousine [TDC 2017] in our midst and this car was then owned by an active member in Cornwall, it seemed only natural that if the car was coming to STIR, then Barnstaple was not out of the way en route.

Carrying a Coventry registration, LVC 313, this car when new was most likely to have been owned by Standard Triumph which made it even more of an appropriate choice. As a way of mentioning this idea to him, Walter Belgrove had made an appointment for the owner and me to call and introduce ourselves and explain our intentions.

So here we were standing on his doorstep and wondering what to do next.

Well, eventually we were admitted to the bungalow and were shown some remarkable examples of his creative skills.

In quella occasione Tom scattò queste due fotografie che rappresentano una delle ultime testimonianze di questo grande designer.





Desidero ringraziare Tom Robinson per avere acconsentito alla pubblicazione delle sue fotografie e della sua testimonianza pubblicata sulla rivista "The Globe" del "Razoredge Owners Club Ltd." nell'articolo "The Triumph Renown Limusine" dell'ottobre del 2013 e per la sua preziosa consulenza storica.

Un secondo ringraziamento è dovuto a Damien Kimberley, Curatore storico del Centro "Research & Information Culture Coventry", per il permesso di usare la fotografia pubblicata a pagina 1 e a Roger Ferris del TSSC per l'aiuto nella ricerca.