

## Due storie mediterranee: le Triumph israeliane

Di Giovanni Uguccioni

Navigando su internet si possono trovare molte informazioni e siti dedicati a vicende particolari o a storie di interesse locale che non troverebbero altrimenti spazio per essere condivise, ma che per un appassionato sono fonte di dati e aprono prospettive a cui non si sarebbe pensato. Ed è così che, cercando informazioni sulle Triumph in generale, ci si imbatte in un paese che non si assocerebbe alla storia del costruttore inglese e in un sito dedicato alla industria automobilistica israeliana (<http://israelmotorindustry.org>) dove sono raccontate due storie relative alla station wagon Courier e alla Triumph 1300/1500.



*Un van Courier fotografato a Tel Aviv nel 1965.*

## COURIER, LA FAMILIARE DI LUSO PER DIFENDERSI DALLE TASSE

Sin dal 1934 la Triumph distribuiva alcuni modelli in Israele attraverso un importatore, la "Israel Motors" di Haifa. Agli inizi degli anni '60 la Herald era il modello Triumph di maggior successo in Israele e come tutte le auto importate era soggetto ad una tassazione abbastanza pesante. Molto popolari erano anche le giardinette, che offrivano spazio per famiglie numerose e bagagli. Le station wagon inoltre offrivano una interessante opportunità: la legge infatti considerava veicoli da lavoro quelle dotate solo di portiere anteriori e senza divanetto posteriore, soggetti quindi a tassazione ridotta con un costo inferiore del 15% rispetto al modello con finestrini anche posteriori. Con inventiva mediterranea, il van da lavoro era poi modificato installando due finestrini fissi posteriori e imbullonando un divanetto nel piano di carico ottenendo così una economica station wagon da famiglia.

Quando la Triumph presentò il "panel van" Courier nel Febbraio 1962 la Israel Motors ne vide subito le prospettive di successo in Israele grazie alla tassazione ridotta e all'interno più elegante delle altre familiari "furgonate" disponibili sul mercato israeliano (principalmente Ford e Opel); il primo Courier fu immatricolato in Israele già nel giugno del 1962.



*L'interno del Courier poteva essere definito "di lusso" in confronto ai concorrenti.*

Una pubblicità del 1965 propone il Courier, malgrado la assenza dei posti posteriori, come un van "De Luxe" associandolo all'immagine di un'elegante ragazza che certamente non richiama il mondo del lavoro...

DE LUXE

Triumph

COURIER

1966

פרסום בשבועון

המכונית המסחרית המשוכללת ביותר - בעלת 12 כו"ס במחיר של 11.950 ל"י

הספקה מידית של כל דגמי טריומף 1966 חברה ישראלית למובילים בע"מ

חיפה, רחוב חאמנים 5, טלפון 523206 - תל אביב, רחוב חמסני 62, טלפון 35882  
סוכנות ירושלים - יעקב שמידע, רחוב יפו 202, טלפון 22536

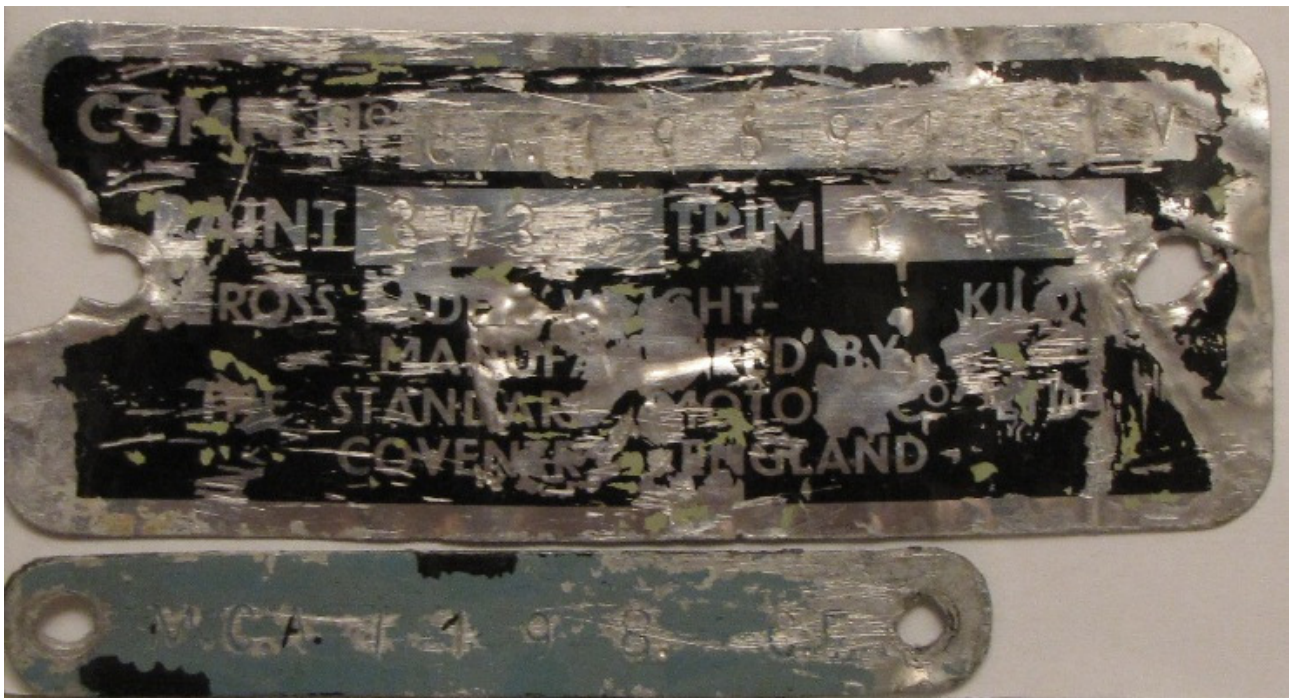
Una pubblicità Israeliana del van Courier del novembre 1965.

Sfortunatamente, le familiari furgonate non erano affatto popolari sugli altri mercati, con eccezione di Danimarca e Olanda per gli stessi motivi fiscali e della Gran Bretagna dove questi van avevano un certo successo, e come veicolo da lavoro il Courier era compatto ma costoso. Le vendite non furono pari alle aspettative e a fine 1964 la Standard Triumph decise di interromperne la produzione dopo 5000 unità prodotte.



Il Courier però continuava ad essere interessante in alcuni Paesi come Israele, pur con numeri piccoli se considerati in scala globale: nel 1964 furono importati in Israele 33 Courier, che costituivano più del 10% delle importazioni locali di Triumph. La Triumph poteva contare su una dozzina di impianti sparsi per il mondo per l'assemblaggio di automezzi (i famosi "CKD") che aggiravano così le pesanti tasse di importazione dell'epoca e che potevano produrre veicoli su specifiche locali o modelli la cui costruzione non era più economicamente vantaggiosa negli stabilimenti inglesi.

Grazie a ciò, la produzione del Courier continuò nell'impianto di assemblaggio di Malta della Mizzi Car Assembly (MCA), a Marsa (si legga a riguardo la monografia [Car Assembly Ltd, le Triumph Made in Malta](#)). Non è certo se tutta la produzione della fabbrica di Malta fosse destinata ad Israele, ma tra ottobre e novembre 1965 le 54 unità prodotte furono tutte inviate alla Israel Motor ad Haifa. Malgrado fossero più cari dei concorrenti tutti questi 54 van furono venduti nell'arco di pochi mesi, a conferma della popolarità del Courier su quel mercato.



*Targhette identificative di un Courier prodotto a Malta.*

Tuttavia anche la produzione a Malta era destinata a concludersi presto, per ragioni di strategia industriale della Standard Triumph. Nel dicembre 1965 infatti la Triumph firmò un accordo con la Autocars Co di Tirat Carmel, una ditta che produceva in Israele due auto con carrozzeria in fibra, la "Sussita" e la "Carmel". Con questo accordo la Autocars diventava così l'impianto di assemblaggio della Triumph nell'emergente mercato israeliano. La settimana successiva la Triumph inviò alla Israel Motors una lettera di cessazione del contratto di importazione che la Triumph aveva con loro. Per evitare ripercussioni legali la Israel Motors fu compensata con il contratto di distribuzione per le auto Triumph assemblate in Israele e anche per le altre auto prodotte dalla Autocars (che continuava a produrre le "Sussita" e le "Carmel").

E proprio la Sussita segnò la fine del Courier. La produzione del van "Sussita 12" era iniziata da pochi mesi e la Autocars non poteva permettere che si continuasse l'importazione del van, che pur con un costo del 27% più elevato della Sussita ne era un forte concorrente e godeva di una immagine molto migliore. D'altra parte, la Triumph non aveva più interesse nel Courier, la cui produzione nell'impianto di Malta era comunque limitata.



*Il "Sussita 12" prodotto dalla Autocars. Non è difficile capire perché il Courier fosse visto come un concorrente temibile. (Foto: <http://www.eurooldtimers.com>)*

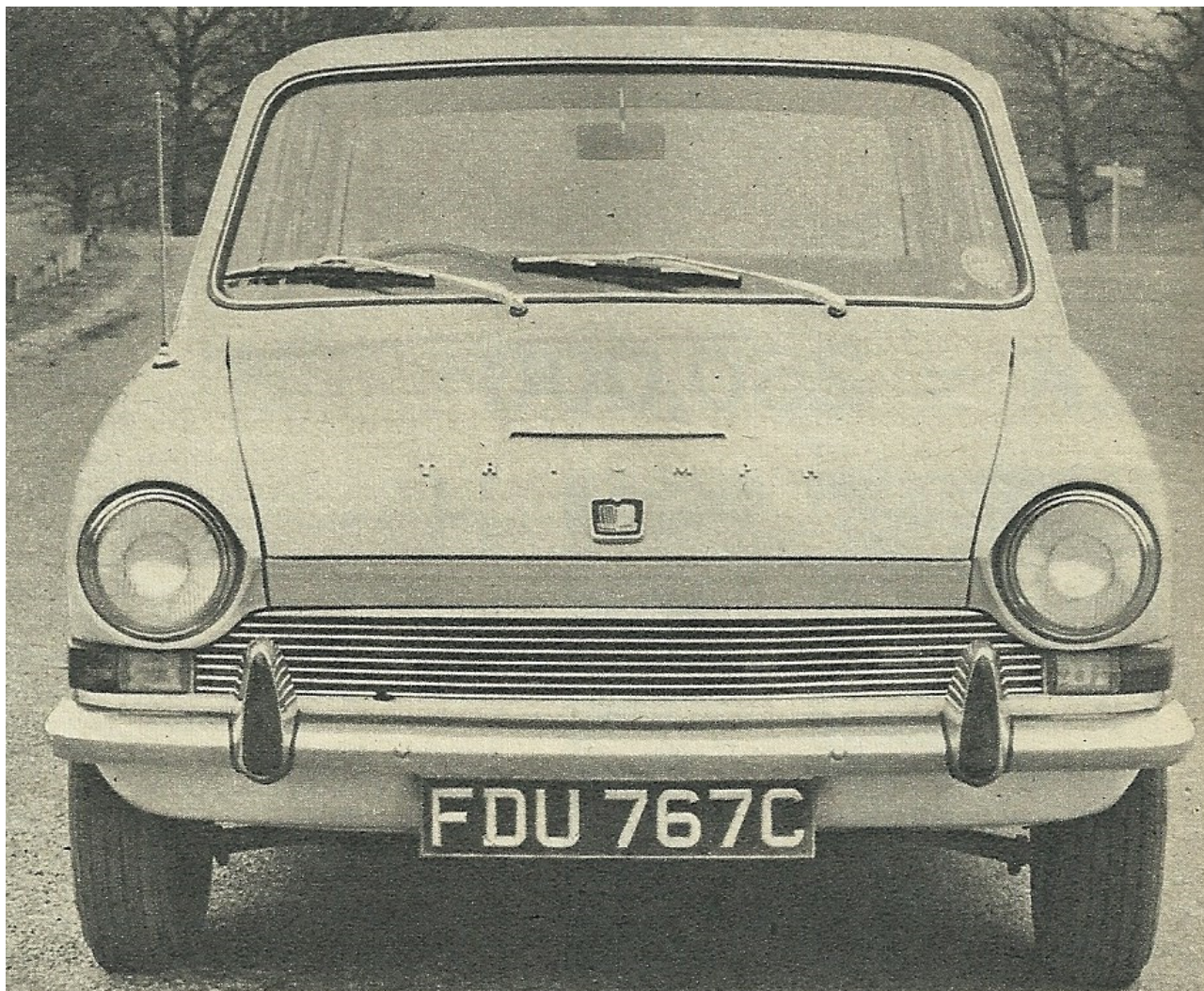
Il 1 febbraio 1966 il proprietario della Israel Motors firmò il contratto di distribuzione delle Triumph e delle altre auto prodotte dalla Autocars e la "Sussita 12" prese il posto del Courier nelle vetrine dello showroom di Tel Aviv, che terminò così definitivamente la sua storia.

## UNA TRIUMPH "MADE IN ISRAEL"

Quando la Triumph (nel dicembre 1965) firmò il contratto con la Autocars Co. per la produzione di auto CKD in Israele, la nuova 1300 (presentata nell'agosto 1965) - vettura moderna, elegante (design di Michelotti) e ben equipaggiata - avrebbe dovuto essere il cavallo di battaglia della produzione Triumph, tanto che il management inglese promise al governo israeliano la produzione di almeno 5000 Triumph 1300 all'anno nell'impianto di Tirat Carmel, delle quali 750 dedicate alla esportazione. Un esemplare di pre-produzione fu addirittura inviato in Israele prima del lancio



ufficiale in UK assieme ad un tecnico di Coventry per “dimostrazioni e test di fronte a funzionari del governo di Israele”.



*Un esemplare di pre-produzione di Triumph 1300. Magari proprio quello inviato in Israele?*

L'industria Israeliana in quegli anni era però centralizzata e soggetta a programmazione statale e c'era già in produzione un'altra berlina 1300 di successo, la "Hino Contessa" (curiosamente, anch'essa disegnata da Michelotti) costruita su licenza giapponese dalla Kaiser-Illin Industries di Haifa. Per la "Contessa" (realizzata su meccanica Renault), Israele era il secondo mercato al mondo con una produzione totale tra il 1963 e il 1968 di 8000 esemplari, di cui il 10% per esportazione. Il governo non diede quindi l'autorizzazione a mettere in produzione un'auto che si sarebbe posta in diretta concorrenza con un altro prodotto dell'industria locale.





La Hino Contessa 1300 in una pubblicità europea dell'epoca. (Foto: <http://www.autominded.net>)

La soluzione fu quella di adottare al posto del motore originale 1300 un motore da 1493 cc (non si sa se sviluppato ad hoc per il mercato israeliano o se già disponibile come progetto in attesa di utilizzo) lanciando la berlina con un anno e mezzo di ritardo sui programmi, nel 1967, come "Triumph 1500" e non ponendosi più così in concorrenza diretta con la Contessa 1300. Il motore 1500 fu inizialmente adottato sulle auto destinate a Israele e al Sud Africa (entrambe assemblate in loco come CKD) e solo nel 1970 nelle autovetture prodotte per gli altri mercati.

La Triumph 1500 Israeliana era identica alla 1300, con la sola differenza del badge "1500" sul paraurti posteriore. Le auto prodotte in Israele avevano la guida a sinistra e una curiosa reminiscenza dell'essere nate con guida "inglese" era il comando di sblocco del cofano, lasciato a destra in una posizione difficilmente raggiungibile dal posto di guida...

La produzione delle "Contessa" in Israele cessò nel marzo 1968 quando Toyota, che aveva acquisito la Hino, cancellò il contratto con la Illin che nel gennaio 1969 chiuse l'impianto di produzione di Haifa. A marzo la Autocars, su pressione del governo israeliano, acquistò l'impianto di Haifa e vi trasferì l'assemblaggio delle Triumph. La cessazione della produzione della "Contessa" fece cadere il veto del governo alla produzione di una berlina 1300 e nell'agosto 1969 la Autocars iniziò la produzione, assieme alla 1500, anche della Triumph 1300.





## טריומף 1300 המכונית המושלמת למשפחה



**TRIUMPH**

אוטוקרם גדול יצרני המכוניות בישראל

**אובי**

*Una pubblicità israeliana della Triumph 1300.*



**מי ישווה**

**4 דלתות**  
**מרכב פלדה**  
**הגה טלסקופי**  
**ומונח מהדר ביוטר**  
**מתקן תמוס ואוויר**  
**6 מקומות ישיבה מרווחים**  
**הנעה קדמית**  
**רפיד מעולה מעובר לחומת**  
**אביזר לוקסוס**  
**מעצורי דיסקית**

**לטריומף**  
**1500**  
**דגם 1969**



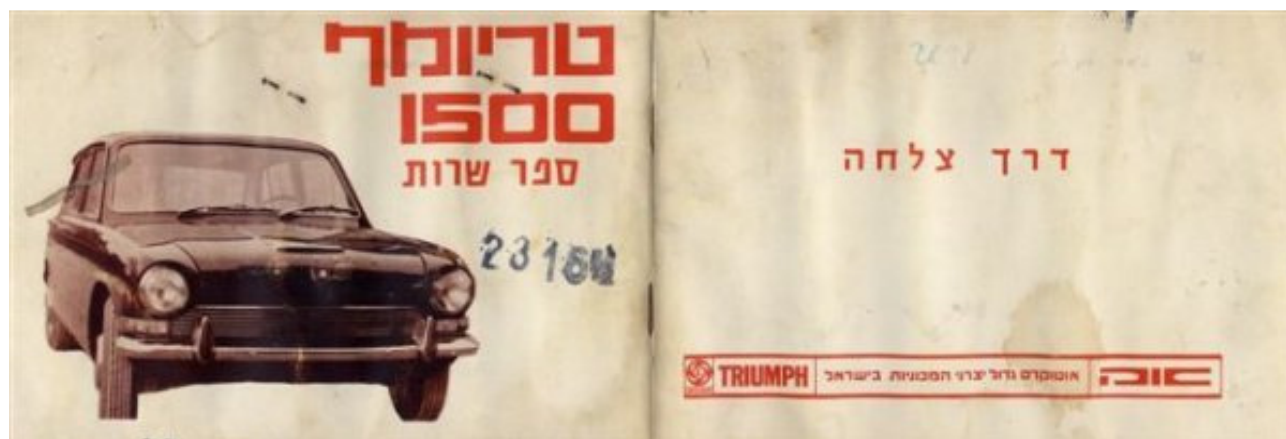
**המכונית המהודרת שיש בה הכל**

יש חרבה סמוניות בגודל דומה, בכל אחת מהן תמצא יתרון זה או אחר, אך בטריומף 1500 תמצא את מירב ריכוז היתרונות גם יחד: ענשת סטון נוחות ורווחה, עיבוד נאה, הידור ופאר סלני, טוניסין בין לאומי והשרות הטובות, של אוטוקרס, גודל יצרני הטמוניות בישראל.

**TRIOUMPH** | אוטוקרס גודל יצרני הטמוניות בישראל | **אוב**

Una pubblicità della Triumph 1500 per il mercato israeliano (1969).

Per differenziare i modelli (che avevano la stessa carrozzeria, a meno del badge “1500” e del profilo cromato sul cofano riservato alla 1500) la 1500 era inizialmente commercializzata come versione di lusso full optional, mentre la 1300 era una versione più economica e meno accessoriata.



Il manuale d'uso della 1500 Israeliana. (Foto: Oded Furst)



Alcune immagini della 1500 israeliana; dall'alto verso il basso e da sinistra verso destra: il badge 1500, unica differenza estetica con le 1300. La targhetta con i dati identificativi del modello. Il vano motore. Gli interni. L'elegante pannello della portiera. Un dettaglio dei comandi della portiera. (Foto: Oded Furst)





*La catena di assemblaggio Triumph ad Haifa (1969).*

Nel corso della produzione, parte di questi accessori furono introdotti nella versione “1300 De Luxe” e gradualmente la 1500 uscì di produzione.

Nell'estate 1970 la produzione delle 1300/1500 in UK cessò e a fine 1971 la Triumph si ritirò dalla Autocars, che entrò in amministrazione controllata. La produzione delle 1300 continuò nell'impianto di assemblaggio di Haifa sino al giugno 1973, quando venne definitivamente terminata. Complessivamente, furono prodotte in Israele 2493 Triumph 1300 e 1223 Triumph 1500.

Quasi tutte le 1300/1500 prodotte in Israele sono state demolite, pochissime sono sopravvissute e le foto che seguono ritraggono quella che è ritenuta la unica Triumph 1500 marciante esistente oggi in Israele.



*Triumph Autocars 1500. (Foto: Oded Furst)*



## NOTE

Si ringrazia Yohay Shinar per aver concesso l'utilizzo delle informazioni e delle immagini contenute nel sito [The Israel Motor Industry](#).

Le informazioni sono tratte da queste pagine:

- [http://israelmotorindustry.org/triumph\\_courier\\_eng](http://israelmotorindustry.org/triumph_courier_eng)
- [http://israelmotorindustry.org/triumph\\_1300\\_israel](http://israelmotorindustry.org/triumph_1300_israel)
- <http://www.aronline.co.uk/blogs/cars/triumph/1300-dolomite/triumph-1300-autocars-israel>

Quando non diversamente indicato, le immagini sono prese da [The Israel Motor Industry](#).