

Il canto del cuneo: La Triumph TR7 e TR8

Di Aaron Severson

La Triumph TR7 è figlia dell'era più incerta nella storia dell'industria automobilistica Britannica – l'ultima e più controversa erede di una lunga dinastia di auto sportive. In questo articolo esamineremo la complicata storia della TR7, della sorella equipaggiata con un V8, la TR8, nonché della Triumph stessa.



(Foto © 2012 Aaron Severson)

DALLE BICICLETTE ALLA BRITISH LEYLAND

Nonostante sia nota come costruttore inglese di automobili e motociclette, la Triumph fu fondata da un immigrato tedesco di Norimberga, Siegfried Bettmann, come importatrice di biciclette e macchine per cucire. L'azienda si chiamava inizialmente *S. Bettmann & Co. Import Agency*, ma nel 1886 Bettmann adottò il nome commerciale Triumph e la compagnia diventò di conseguenza la *Triumph Cycle Co. Ltd.* Negli anni '90 del XIX secolo, la Triumph costruiva le proprie biciclette nella fabbrica di Coventry; la prima motocicletta comparve nel 1902 e la prima tre ruote nel 1903, ma le

automobili a quattro ruote per trasporto passeggeri non apparvero fino all'aprile 1923, circa due anni dopo l'acquisizione della defunta Dawson Car Company di Stoke Heath, nella periferia a nord est di Coventry.

Negli anni '30 la Triumph Motor Co. Ltd. (come era stata registrata nel 1930) offriva una gamma completa di modelli di lusso a quattro e sei cilindri, proponendo per un breve periodo anche una sportiva a otto cilindri, la Dolomite progettata da Donald Healey. Tuttavia, nonostante il proliferare di prodotti, i volumi della Triumph furono sempre limitati – il totale della produzione anteguerra era inferiore alle 50.000 unità – e la Grande Depressione rallentò le vendite dei modelli più costosi come la Gloria Six 16 HP, il cui valore era pari a quello di tre berline Ford Model Y.

La vendita nel 1936 della divisione biciclette garantì un breve periodo di tranquillità e nell'estate del 1939 la Triumph fu posta in amministrazione controllata. Il settembre successivo fu acquistata dalle acciaierie Thomas W. Ward Ltd. ma lo scoppio della guerra bloccò i piani di rinascita della gestione Healey. La fabbrica di Gloria Lane fu venduta al governo, mentre gli impianti originari di Clay Lane furono affittati alla Armstrong Whitworth per la costruzione di aerei militari. Questi ultimi furono bombardati dalla Luftwaffe nel novembre del 1940 e poco ne era rimasto quando la Standard Motor Company rilevò la Triumph nel 1944.



Le prime Triumph costruite dalla Standard furono la berlina "razor edge" Town and Country 1800 e la 1800 Roadster, entrambe lanciate all'inizio del 1946. La Roadster, progettata da Frank Callaby, aveva carrozzeria in legno e alluminio su telaio tubolare in acciaio, sospensioni anteriori indipendenti e un 4 cilindri OHV da 1.776 cc (108 cid) e 63 cavalli (47 kW). (Foto © 2012 Aaron Severson)

Le Triumph del primo dopoguerra, costruite negli stabilimenti Standard a Canley/Fletchamstead nella periferia sud ovest di Coventry, non avevano niente in comune con i modelli precedenti e adottavano cambi e motori di origine Standard. Erano piuttosto costose e puntavano a insidiare la Jaguar 1½-Litre (che adottava lo stesso motore) ma nel 1949 furono affiancate dalla assai più economica Mayflower, una berlina sviluppata nel vano tentativo di conquistare il mercato americano.

Nel 1950 il consigliere delegato della Standard, Sir John Black, ebbe l'intuizione di aggiungere alla gamma una sportiva in stile MG. Dopo il tentativo fallito di acquisire la Morgan, la Standard-Triumph sviluppò in proprio la TR2. Presentata a Ginevra all'inizio del 1953, la TR2 era una roadster ruvida e dall'estetica eccentrica spinta da una versione rivista del quattro cilindri Standard. La TR2 era un po' più costosa della MG TF ma anche più veloce, in grado di toccare le 103 mph (165 km/h) nella configurazione di serie. Grazie alle prestazioni da sportiva e al prezzo ragionevole, la TR2 e le successive TR3 e TR3A trovarono molti ammiratori in patria e all'estero.



La TR3 sostituì la TR2 nell'agosto del 1953, proponendo una nuova griglia di aerazione e altre differenze minori. Quella nella foto è una TR3A, che rimpiazzò la TR3 nell'autunno del 1957. Si distingue dalla versione precedente per la griglia più ampia e le maniglie esterne sulle portiere. Come le ultime TR2, aveva freni a disco anteriori di serie e un motore a quattro cilindri da 1991 cc (122 cid) e 100 cv (75 kW). (Foto © 2012 Aaron Severson)

Ciò nonostante nel 1960 le finanze della Standard-Triumph erano traballanti, consumate dai costi di sviluppo dei nuovi modelli e dalle recenti espansioni, come i nuovi impianti a Canley e la nuova fabbrica a Speke, a sud di Liverpool. L'improvviso calo delle esportazioni comportò pause e tagli alla produzione, tanto che in dicembre di quell'anno il consiglio di amministrazione acconsentì alla fusione con un socio più in salute: il costruttore di camion e autobus Leyland Motors. La fusione fu inizialmente amichevole, ma le perdite della Standard-Triumph continuavano ad aumentare e i nuovi proprietari iniziarono a pretendere un controllo maggiore. Nell'agosto del 1961, centinaia di dirigenti e quadri della Standard-Triumph furono rimpiazzati da personale della Leyland come Donald Stokes, che sarebbe poi divenuto consigliere delegato nel 1963.

Sotto il controllo della Leyland la Standard-Triumph abbandonò il marchio Standard e introdusse una nuova gamma di modelli Triumph, incluse le compatte Herald e Vitesse, la roadster Spitfire su base Herald, la berlina di lusso 2000 e la 1300 a trazione anteriore, tutte sviluppate dall'ingegnere capo della Triumph Harry Webster e disegnate dal torinese Giovanni Michelotti.

La Leyland rafforzò ulteriormente la sua offerta di veicoli con l'acquisizione della Rover nel 1967. Nonostante la 2000 e la P6 fossero dirette concorrenti, la Triumph e la Rover avevano l'una modelli e competenze che mancavano all'altra e, assieme, costituivano la rispettabile quota del 10.6% del mercato britannico. La Leyland aveva anche l'ambizioso progetto di portare la produzione di Triumph a 200000 esemplari l'anno.

Nell'autunno del 1967 era in corso una nuova fusione. Il governo Wilson spingeva per l'unione tra la Leyland e la British Motor Holdings, che includeva BMC (Austin/Morris/MG/Riley/Wolseley) e Jaguar. La fusione fu completata nella primavera del 1968, con Donald Stokes ora a capo della nuova British Leyland Motor Corporation. George Turnball, consigliere delegato della Triumph, fu incaricato di dirigere la nuova *Volume Car and Light Commercial Division* (Austin-Morris), con Harry Webster a sostituire Alec Issigonis nel ruolo di ingegnere capo. La Triumph, nel frattempo, fu raggruppata con Rover e Jaguar nella nuova *Specialty Division* con Cliff Swindle al posto di Turnball come consigliere delegato e Spen King della Rover a sostituire Webster come direttore tecnico.

BULLET E LYNX

Una delle questioni più urgenti che la nuova amministrazione doveva affrontare era la direzione da dare allo sviluppo dei nuovi modelli Triumph. Se le berline avevano dato buoni risultati nel Regno Unito, il mercato di esportazione dipendeva quasi esclusivamente dalle auto sportive che alla fine degli anni '60 includevano la popolare Spitfire, la GT6 a sei cilindri e le più grandi TR. Ad eccezione della Stag con motore V8 disegnata da Michelotti, il cui debutto era previsto nel 1970, le altre iniziavano a mostrare i primi segni di invecchiamento. Anche la nuova TR6, presentata nel gennaio del 1969, era essenzialmente un restyling a opera della Karmann della TR5/TR250, a sua volta una versione con motore a sei cilindri della TR4 del 1961. Il loro futuro era ulteriormente complicato dalle nuove normative americane che i vecchi modelli difficilmente avrebbero potuto rispettare.



Nonostante molti lettori siano più familiari con le sportive Triumph, gli altri modelli della compagnia erano l'asse portante del mercato interno. Questa è una Vitesse 2-Litre Mk1 del 1968, una versione di lusso e a sei cilindri della Herald con il motore da 1998 cc (122 cid) della berlina 2000. Le prime Vitesse 1600 e Mk1 furono esportate negli USA (e chiamate Triumph Sport Six), ma non la Mk2 del 1968-1971, che aveva più potenza e le sospensioni posteriori migliorate della GT6 Mk2/GT6+. (Foto © 2012 Aaron Severson)

Al momento del debutto della TR6, la Triumph stava lavorando su due modelli sportivi completamente nuovi, chiamati in codice "Bullet" e "Lynx". La Bullet, disegnata dal responsabile dello stile Les Moore, era la roadster che avrebbe dovuto sostituire la TR6; i prototipi furono testati sia con un motore a quattro che a sei cilindri. La Lynx, disegnata da Moore e Michelotti, era una coupé hatchback con linee filanti e coda tronca che anticipava in qualche modo le forme della Lamborghini Espada. La Lynx avrebbe dovuto rimpiazzare la GT6, condividendone molte parti meccaniche, ma sarebbe stata più grande, garantendo spazio per 2+2 posti a sedere.



La Triumph GT6 era essenzialmente una versione chiusa della Spitfire, spinta dal 6 cilindri da 1998 cc (122 cid) della Vitesse 2-Litre e della 2000 berlina. Con la modesta potenza di 95 cv (71 kW) nella versione USA, la GT6 non era propriamente una muscle car, nonostante fosse più veloce della Spitfire. La prima versione condivideva le sospensioni posteriori della roadster, ma la Mk2 (nota negli Stati Uniti come GT6+) aveva una configurazione differente delle sospensioni, con la balestra trasversale che agiva come braccio superiore e forcelle inferiori aggiuntive per evitare gli elevati cambi di camber. Le ultime Mk3 riproposero invece le sospensioni posteriori della Spitfire MkIV, presumibilmente per ridurre i costi. (Foto © 2012 Aaron Severson)

La fusione offriva una nuova opportunità: razionalizzare le due diverse (e ferocemente competitive) offerte di auto sportive di Triumph e MG. Col senno di poi, l'idea appare sbagliata – anche il successivo utilizzo di motori e cambi Triumph sulla Midget Mk4 provocò lo sdegno dei puristi MG – ma da un punto di vista finanziario l'integrazione delle due linee sembrava assai ragionevole. I modelli sportivi rappresentavano una piccola percentuale della produzione totale della British Leyland e i costi di sviluppo di nuovi modelli in regola con le direttive USA su sicurezza ed emissioni sarebbero stati sicuramente elevati.

I manager della Leyland cancellarono il progetto Lynx nel 1969 ma spinsero la Triumph a proseguire il lavoro sulla Bullet come potenziale sostituta della TR6 e della MGB. Nel contempo, agli ingegneri MG di Abingdon fu chiesto di pensare a un'auto più piccola, di motorizzazione media e nome in codice ADO21, per rimpiazzare la MG Midget, la Austin-Healey Sprite e la Spitfire.

Sviluppata da Harris Mann e Peter Hughes dello studio Austin-Morris a Longbridge, la ADO21 fu concepita come una coupé ribassata, a forma di cuneo con pannelli ad “arco rampante”, probabilmente influenzata dal prototipo Zanda che il team di Mann aveva portato al London Motor Show del 1969. La ADO21 era pensata sia per il quattro cilindri da 1275 cc (78 cid) della Mini Cooper S che per le versioni a quattro e sei cilindri della nuova serie E di motori.



Lanciata nel gennaio del 1969, la Triumph TR6 era stata disegnata dalla tedesca Karmann ed era essenzialmente un restyling della TR5/TR250. Come il modello precedente, la TR6 era spinta da un sei cilindri da 2498 cc (152 cid) derivato dal sei cilindri in linea della Vitesse e della 2000. Nel Regno Unito e in altri mercati la TR6 montava una iniezione meccanica Lucas ma la versione USA aveva compressione ridotta, camme più morbide e due carburatori Zenith-Stromberg. Nel 1973, i modelli statunitensi erogavano 106 cv (79 kW) e una coppia di 133 lb/ft (180 Nm). (Foto © 2012 Aaron Severson)

Nel corso dell'anno successivo i piani cambiarono in modo significativo. Entro la metà del 1970 l'interesse dell'azienda per la sostituzione di Midget e Spitfire – che secondo David Knowles, autore di libri sulla storia della TR6 e TR7, non era mai stato particolarmente elevato – svanì quasi completamente. La ADO21 fu invece riposizionata come potenziale erede della MGB/MGC.

Se ai dirigenti della British Leyland piaceva l'aspetto della ADO21, c'erano invece perplessità crescenti sulla motorizzazione e sulle complesse sospensioni posteriori De Dion che l'avrebbero resa più costosa da produrre rischiando così di alienarsi le simpatie di rivenditori e clienti americani, che avevano già espresso una preferenza per soluzioni tecniche più convenzionali. La configurazione più tradizionale della Bullet era maggiormente nelle corde degli statunitensi, ma non il suo design; J. Bruce McWilliams, a capo della Triumph americana, lo considerava

inequivocabilmente datato. Ma, ancora peggio, non sarebbe stato in grado di superare gli appena annunciati e assai rigidi standard anti-ribaltamento federali.

Mentre la Triumph rivedeva la Bullet, i responsabili dei veicoli sportivi chiedevano al team di Harris Mann a Longbridge di preparare un'alternativa. Come la Bullet, la proposta di Longbridge avrebbe avuto una meccanica convenzionale con motore anteriore, trazione posteriore e nessuna soluzione esotica ma anche uno stile con qualche richiamo al look futuristico della ADO21, così da bilanciare le specifiche fin troppo standard. Il progetto ADO21 finì invece dimenticato e definitivamente cancellato alla fine di dicembre.

Per la sua proposta, Harris Mann spinse lo stile "a cuneo" della ADO21 verso una nuova direzione, proponendo una silhouette a tre volumi enfatizzata da una nervatura che percorreva tutta la fiancata curvando verso l'alto dai passaruota anteriori, attraverso le portiere e fino ai parafranghi posteriori. Fin dall'inizio, il nuovo design era concepito per una spaziosa coupé a due posti con un tetto rimovibile in stile "targa". I modelli a grandezza naturale, con badge "MG Magna", avevano ampi paraurti neri (per assecondare le normative USA), un piccolo spoiler e il cofano con una rigonfiatura e cinque prese d'aria rettangolari. A Longbridge prepararono anche il modello in argilla della versione Triumph che si distingueva per l'assenza del rigonfiamento, per il paraurti anteriore, le finiture argentate e la nervatura che partiva dal "naso" della vettura e tracciava un arco quasi orizzontale attraverso i parafranghi e le porte.

Nel contempo, Spen King chiese a Michelotti di aiutare i progettisti Triumph a rinnovare la Bullet. Il nuovo design prevedeva paraurti più grandi e fari a scomparsa, dando così una vaga somiglianza – almeno nel frontale – con la Porsche 914. Per rispettare le normative di sicurezza americane, adottava montanti fissi e luci posteriori avvolgenti con tetto "targa" rimovibile. (Alcune fonti suggeriscono che questa configurazione sia stata adottata molto prima nello sviluppo della Bullet, basandosi apparentemente su alcune foto non datate che mostrano dei modelli in scala della Bullet e della Lynx con numeri di targa "1972" e "1973". Tuttavia, le interviste di David Knowles al personale BL e le consultazioni degli archivi aziendali sembrano implicare che questo stile fosse in realtà una risposta alle normative americane.) Come piano di riserva Les Moore chiese al designer freelance William Towns, al tempo consulente della Triumph, di preparare un progetto alternativo, anche se non è chiaro se ne fu mai ricavato un modello reale.

Nel luglio del 1971 entrambe le proposte furono presentate al management BL che optò senza esitazioni per il concept MG Magna; favorevoli alla Bullet furono solo Spen King, il direttore delle vendite della Triumph Lyndon Mills e Sir William Lyons della Jaguar. La proposta di Towns non impressionò nemmeno il consiglio di amministrazione e così il progetto di Harris Mann fu approvato. Tuttavia Donald Stokes decise che la MG Magna sarebbe stata costruita e venduta dalla Triumph anziché dalla MG. La versione Triumph, sempre ideata a Longbridge, fu invece abbandonata e i piani di sostituire la MGB accantonati.



Nonostante la scocca separata dal telaio, la TR6 aveva sospensioni indipendenti con doppia forcella all'anteriore e bracci semilongitudinali al posteriore. Freni a disco anteriori e cambio a quattro marce erano di serie e gran parte delle auto montavano l'overdrive Laycock de Normaville. La TR6 rimase in produzione dopo il lancio della TR7; la versione europea fu dismessa alla fine del 1975 ma negli USA fu disponibile fino alla metà del 1976. (Foto © 2012 Aaron Severson)

In pochi alla Triumph gradirono la scelta – Bruce McWilliams disapprovò con forza il design e Spen King tentò senza successo di convincere Lord Stokes a smussarne gli elementi più estremi – ma dovettero rassegnarsi.

L'ARRIVO DELLA TRIUMPH TR7

La Triumph TR7, come fu battezzata, si discostava dai modelli precedenti per molti aspetti. Primo, aveva una struttura a monoscocca; nonostante non fosse una novità per la Triumph, che l'aveva adottata su molte sue berline fin dal 1963, tutte le sue sportive tranne la Stag avevano il telaio separato. Secondo, la TR7 avrebbe abbandonato le sospensioni posteriori indipendenti a favore delle molle elicoidali per ragioni di costo, ma anche per la diffidenza di Spen King dovuta alla loro propensione a cambiamenti improvvisi del camber.

La TR7 avrebbe abbandonato la doppia forcella delle prime TR in favore della MacPherson, in parte anche per guadagnare lo spazio per un motore V8. Il cambio e l'asse posteriore sarebbero stati presi in prestito dalla Triumph Dolomite, sebbene privi dell'overdrive Laycock de Normanville, optional sulla berlina. Lo sterzo era un pignone e cremagliera prodotto da Alford and Adler mentre i freni erano dischi da 9.75 pollici (248 mm) all'anteriore e tamburi da 8 pollici (203 mm) al posteriore.



Tutte le TR7 avevano un passo di 85 pollici (2160 mm); i modelli europei erano lunghi 160 pollici (4064 mm) mentre le versioni americane erano 5.5 pollici (140 mm) più lunghe grazie ai paraurti più sporgenti. Il peso era di circa 2300 libbre (1045 kg). (Foto: [Henderson, West Auckland, New Zealand](#), @ 2012 [GPS 56](#); usata nei termini della licenza [Creative Commons Attribution 2.0 Generic](#))

Nonostante fosse progettata per ospitare un V8, il motore base della TR7 sarebbe stato il quattro cilindri Triumph da 1998 cc (122 cid) della Dolomite. L'introduzione del V8 era inizialmente prevista un anno dopo il lancio del modello; c'erano anche progetti per l'adozione del quattro cilindri a 16 valvole della Dolomite Sprint.

La capottina apribile del prototipo MG Magna fu la prima vittima del processo di sviluppo. Harris Mann disse che la sua ingegnerizzazione presentava delle complicazioni; anche il tetto apribile offerto in seguito come optional comportava conseguenze non trascurabili in termini di rigidità della scocca della TR7 e supponiamo che un'eventuale versione "targa" sarebbe stata ancora più problematica. Di conseguenza, la produzione della TR7 fu avviata per la sola versione chiusa.

SPEKE NO. 2 E LA SECONDA LYNX

La Triumph TR7 doveva essere costruita negli stabilimenti Speke No. 2 della British Leyland, a sud est di Liverpool. La Standard Triumph acquistò la prima fabbrica a Speke nel 1959 e, l'anno seguente, lo spazio necessario per un secondo impianto, nonostante i problemi finanziari ne ritardarono l'apertura fino al 1969. La Speke No. 2 era una delle poche fabbriche complete dell'impero Leyland, con reparti interni per saldatura, verniciatura, cucitura e montaggio. Era a circa un miglio (1.6 km) dalle presse della No. 1, quindi tutto tranne il motore e la trasmissione poteva essere prodotto a Liverpool.

Quando iniziò lo sviluppo della TR7, alla Speke No. 2 venivano assemblate le Stag e costruite le compatte Toledo, entrambe le quali usavano lamierati prodotti alla No. 1. Nonostante questo la

No. 2 stava operando ben al di sotto della propria capacità produttiva, con una conseguente perdita in termini economici. Nell'aprile del 1972 la British Leyland decise che la soluzione era di dedicare gli stabilimenti di Speke ai modelli sportivi, includendo la TR7 e i derivati della famiglia TR.



Le prime TR7 avevano un assetto relativamente alto a tutto favore del comfort di marcia, ma all'inizio del 1977 le molle furono accorciate di quasi un pollice (25 mm), presumibilmente per questioni estetiche. Notare la posizione del tappo del serbatoio, appena prima del portellone del baule. (Foto: 1977 Triumph TR7, @ 2012 [Mr.choppers](#); usata nei termini della licenza [Creative Commons Attribution-Share Alike 3.0 Unported](#))

Mentre l'idea di una versione MG era stata temporaneamente archiviata, ci fu un grande interesse per una nuova coupé 2+2 che rispolverò il nome Lynx. Non si trattava più della prima proposta di Michelotti ma di un nuovo design che condivideva la meccanica della TR7 e buona parte del telaio. Lo sviluppo della Lynx iniziò alla fine del 1971. Lo stile attraversò numerose revisioni prima di tornare più o meno alla forma originaria, frutto del lavoro dello stilista intero della Triumph John Ashford. Il consiglio di amministrazione della British Leyland era molto ottimista riguardo alla Lynx, tanto da trasferire la produzione della Toledo a Coventry per fare posto a quella della coupé 2+2.

Includendo le versioni Sprint e V8, la BL stimava che le vendite della famiglia delle TR7 potessero toccare quota 80000 all'anno, sufficienti per riportare in attivo la Speke No. 2. Un ulteriore incremento era previsto dalla comunanza di componenti tra la TR7 e la SD2, la berlina che avrebbe dovuto sostituire la Toledo e la Dolomite e che condivideva le sospensioni anteriori della TR7. Per finanziarne lo sviluppo la Leyland promise di investire 50 milioni di sterline all'anno nel gruppo Rover-Triumph per i quattro anni seguenti.



Sebbene la Triumph Lynx non giunse mai in produzione (e nel caso non sappiamo come starebbe stata chiamata) furono costruiti molti prototipi, incluso quello della foto esposto al British Motor Museum di Gaydon. Per offrire spazio per i passeggeri extra e il bagagliaio, il passo fu portato dagli 85 pollici (2160 mm) della TR7 a 96 pollici (2438 mm). (Foto © 2016 Alessandro Maschi)

Sulla carta sembrava tutto in ordine – nonostante Bruce McWilliams disapprovasse la Lynx, sostenendo che non fosse adatta al mercato americano – ma i piani iniziarono subito a rallentare. Innanzitutto, lo sviluppo della TR7 ritardò a causa dei cambi nel management (compresa la fusione tra Triumph e Rover all’inizio del 1973) e dei problemi finanziari della British Leyland.

La Triumph sperava che la TR7 potesse essere disponibile in tempo utile per sostituire la TR6 prima della promulgazione dei nuovi standard americani sui paraurti, ma il nuovo modello non arrivò in pre-produzione prima della metà del 1974. A quell’epoca la Leyland era già traballante, in parte a causa del calo delle vendite di auto a seguito dell’embargo dell’OPEC. La Lynx fu congelata per mancanza di fondi e la SD2 inizialmente ridimensionata e poi cancellata. Alla fine del 1974 il governo britannico aveva commissionato al consigliere economico Sir Donald Ryder lo studio delle possibili prospettive di un salvataggio su larga scala: la nazionalizzazione *de facto* della British Leyland, che sarebbe stata perfezionata nell’agosto successivo.

IL LANCIO DELLA TR7

Poiché la partenza della Triumph TR7 fu lenta e problematica, la British Leyland decise di concentrarsi sui modelli per gli USA, che si supposeva essere il mercato principale del nuovo modello. La presentazione alla stampa avvenne nel gennaio del 1975 e l'inizio delle vendite in aprile.

Le reazioni furono molto variegata. Tra gli aspetti positivi, l'handling fu giudicato piuttosto buono, grazie allo sterzo preciso e il raggio di sterzata ridotto. Era più comoda della TR6, con un abitacolo più spazioso e l'aria condizionata a richiesta, e aveva consumi ragionevoli, un indubbio vantaggio all'indomani dell'embargo OPEC. Tra gli aspetti negativi, i freni non impressionarono, i rapporti del cambio a quattro marce erano troppo corti per i viaggi in autostrada (anche perché l'overdrive non era disponibile) e il quattro cilindri da 1998 cc (122 cid) in regola con le normative federali non reggeva il confronto con i "muscoli" del sei cilindri da 2498 cc (122 cid) della TR6. Le prestazioni del quattro cilindri erano adeguate ma non emozionanti: 0-60 mph (0-97 km/h) in circa 11 secondi con una velocità di punta di circa 107 mph (172 km/h).

Le critiche più accese riguardavano lo stile della TR7. La Leyland la pubblicizzò come "*The Shape of Things to Come*" ("*La forma delle cose a venire*") ma molti recensori e rivenditori BL la trovavano piuttosto brutta. La critica più celebre fu fatta da Giorgetto Giugiaro che, secondo la leggenda, quando vide la TR7 per la prima volta al salone di Ginevra del 1975 la fissò a lungo, poi le girò attorno ed esclamò "Oh mio Dio, è così anche dall'altra parte!".

Con un prezzo base di \$5100, la TR7 era \$700 più costosa della MGB convertibile – la MGB GT era stata tolta dal mercato nord americano dal dicembre del 1974, probabilmente per evitare la competizione con la TR7 – ma circa \$200 più economica della TR6, che era ancora disponibile nella versione del 1976. Le vendite iniziali della TR7 erano promettenti nonostante, con grande sorpresa della Leyland, i numeri del nuovo modello non superassero di molto quelli della MGB.

Sfortunatamente, molti dei primi clienti iniziarono a lamentarsi della qualità delle finiture, dell'assemblaggio e dell'affidabilità della meccanica. I problemi più comuni includevano surriscaldamento, perdite dalla guarnizione della testata (con il conseguente rischio di deformare la testa in alluminio), rotture della catena di distribuzione e svariati problemi elettrici. I costi degli interventi in garanzia erano mediamente di \$500 per veicolo e i sondaggi presso la clientela americana rivelavano un malcontento diffuso nei confronti del servizio di assistenza.

Gli storici dell'automobile attribuiscono la causa dei difetti di gioventù della TR7 alla supposta incompetenza e alle scarse capacità dei lavoratori di Liverpool, molti dei quali erano alla prima esperienza nell'industria automobilistica. Tuttavia, alcuni ex dipendenti della Speke intervistati per una pubblicazione sindacale nel 1978 lamentarono una serie di problemi al di fuori del loro controllo, inclusi i continui cambi di specifiche costruttive (a centinaia), frequente carenza di utensili e seri problemi organizzativi come l'invio di parti alla linea di produzione in un ordine che non coincideva con quello delle auto che li avrebbero ricevuti. Gli operai affermarono che le pressioni da parte della dirigenza per accelerare la produzione scoraggiavano i responsabili di linea

dal fermare la lavorazione per affrontare i problemi. Il controllo di qualità non sembrava essere una priorità per i dirigenti.



Le cinque piccole griglie alla base del parabrezza della Triumph TR7 erano le vestigia di quelle più evidenti presenti sul prototipo MG Magna del 1971; in questo caso servono per portare aria al sistema di ventilazione. Molte, se non tutte, TR7 assemblate alla Speke condividevano questo cofano con un unico rigonfiamento centrale, ma i modelli successivi montavano un cofano diverso con un secondo rigonfiamento atto a fornire spazio per i carburatori del V8 Rover. Lo stesso cofano era presente anche sui modelli a 4 cilindri, probabilmente per contenere i costi. (Foto: [“A underrated car which could have been so much more with the right investment by British Leyland”](#) © 2014 [Thomas's Pics](#); usata nei termini della licenza [Creative Commons Attribution 2.0 Generic](#))

Molti dei problemi di affidabilità furono effettivamente risolti, ma ci vollero circa due anni e la cosa non servì a recuperare la fiducia dei clienti. Nel 1977, l'avvocato dei consumatori Ralph Nader e il Center for Automotive Safety presentarono un reclamo alla National Highway Transportation Safety Administration (NHTSA) dichiarando che la TR7 aveva più di due dozzine di difetti gravi. Nel luglio 1978 fu avviata una class-action di 15,5 milioni di dollari contro la British Leyland.

La versione internazionale della TR7 debuttò al salone di Ginevra nel marzo 1975 e le vendite iniziarono in tutta Europa nel maggio seguente. Esternamente, l'unica differenza rilevante con la versione americana erano le coperture in plastica del paraurti che non includevano i rostri, cosa che riduceva la lunghezza complessiva dell'auto di 5.5 pollici (140 mm). Sotto il cofano, il motore a otto valvole aveva un rapporto di compressione più elevato, nessun controllo delle emissioni e due

carburatori SU, fornendo così 105 cv DIN (77 kW) di potenza e 119 lb/ft (161 Nm) di coppia, sufficienti per andare da 0 a 60 mph (0-97 km/h) in meno di 10 secondi e per una velocità massima di 110-112 mph (177-180 km/h). La TR7 non poteva ancora competere con il V6 della Ford Capri, ma con un prezzo di lancio di £2999 (circa \$5400) risultava più economica. Per favorirne la commercializzazione, in giugno la Leyland sospese le vendite in Europa della MGB e della Midget.



La Triumph TR7 coupé aveva una capacità di carico nominale di 10.3 piedi cubi (292 litri), leggermente ridotti nella TR8 che ospitava la batteria nel bagagliaio. Le luci posteriori non sono tra i punti di forza della TR7 e molte proposte di restyling prevedevano la loro sostituzione con quelle della Rover SD1. Tutte le TR7 potevano ospitare le luci di ingombro laterali ma spesso non venivano montate nelle nazioni che non le richiedevano; in questo caso lo spazio veniva riempito con degli inserti in plastica neri. (Foto: ["St Asaph Classic Car Show 20/04/2014"](#) © 2014 SG2012; usata nei termini della licenza [Creative Commons Attribution 2.0 Generic](#))

Nel 1976 tutte le TR7 beneficiarono di nuovi importanti optional. Il primo fu la trasmissione automatica – il Model 65 della Borg-Warner a tre velocità – che era offerta su gran parte dei mercati ma non in California. Il secondo fu il cambio a cinque marce, preso in prestito dalla Rover SD1. Oltre alla marcia più alta, aveva un asse posteriore più robusto e un rapporto più basso (numericamente più elevato) di 3.90, freni a tamburo maggiorati e pneumatici più larghi. Questa combinazione garantiva una velocità di crociera più rilassata a tutto vantaggio delle prestazioni, dei consumi e (come risultò) della durabilità. La richiesta fu talmente elevata che nel 1978 la Triumph rese di serie il cambio a cinque marce su tutti i mercati.



Molte delle prime TR7 avevano gli interni completamente neri (a volte anche il cielo!), cosa che rendeva l'ambiente piuttosto cupo. Nella primavera del 1977, la Triumph aggiunse come optional l'interno Tartan con inserti in tessuto rosso, blu o verde nei sedili e nei pannelli porta. Di solito, ma non sempre, erano abbinati ai tappetini in tinta. Altre combinazioni di colori furono offerte in seguito. (Foto: "Tan plaid interior of a Triumph TR7" © 2013 croydebay; usata nei termini della licenza [Creative Commons CC0 1.0 Universal Public Domain Dedication](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/))

Alla metà del 1976 sul mercato americano apparve la prima di una lunga e variegata serie di versioni speciali, come il pacchetto Southern Skyes e la Victory Edition che commemorava i risultati agonistici della TR7 (vedi appendice 2).

LA CADUTA DELLA SPEKE

L'introduzione della versione internazionale portò la produzione della TR7 a quasi 33000 unità nel 1976, un valore accettabile per una sportiva a due posti ma ancora basso per raggiungere il pareggio. La domanda stava anche calando, forse a causa dei problemi in garanzia, costringendo a tagli nei prezzi e incentivi per rianimare le vendite. In mancanza di una versione aperta la TR7 era più difficile da vendere della MGB roadster, che era una novità per il mercato americano. Secondo Michael Cook, ex direttore pubblicitario della Triumph, i venditori americani erano frustrati dalle molte serie speciali che riducevano i margini dei venditori offrendo equipaggiamenti extra a prezzi scontati.

Per rendere la TR7 e la fabbrica di Speke economicamente sostenibili, la Triumph aveva un bisogno disperato di nuovi prodotti derivati. La Lynx, che era stata riesumata nel 1975 poco dopo la nazionalizzazione, era un progetto ancora vivo sebbene in ritardo, e nel 1977 si iniziò finalmente a organizzarne il debutto per l'anno successivo. Nella prima metà del 1977 la Speke costruì anche una dozzina di esemplari pre-produzione della TR7 Sprint, con un quattro cilindri a 16 valvole, e tra i 145 e i 200 modelli pre-produzione della V8. Gran parte di questi ultimi fu inviato ai venditori USA per essere valutato.



L'abortita Triumph TR7 Sprint avrebbe preso in prestito il motore 16 valvole della berlina Triumph Dolomite Sprint. Presentata nel 1971, la Dolomite era una versione migliorata della compatta Toledo (a sua volta basata sulla Triumph 1300 a trazione anteriore) con il quattro cilindri in linea da 1854 cc (113 cid). La Dolomite Sprint, aggiunta alla gamma nel giugno del 1973, aveva un nuovo motore da 1998 cc (122 cid) con quattro valvole per cilindro; erogava 127 cv (93 kW) con una coppia di 124 lb/ft (167 Nm). Inseguendo la BMW 2002tii, la Sprint combinava dimensioni compatte a interni di lusso e prestazioni vivaci: 0-60 mph (0-97 km/h) in meno di nove secondi e velocità di punta di circa 116 mph (187 km/h). Tra il 1973 e il 1980 furono vendute circa 23000 Sprint. (Foto: "1974 Triumph Dolomite Sprint" © 2010 The Car Spy; usata nei termini della licenza [Creative Commons Attribution 2.0 Generic](#))

Tutti questi progetti furono complicati da una serie di fermi produzione che lasciarono la Speke No. 2 inattiva per gran parte dei mesi di marzo, settembre e ottobre. In novembre, dopo che Michael Edwardes sostituì Lord Ryder come presidente della British Leyland, la forza lavoro della Speke dichiarò il primo sciopero nella storia della fabbrica.

Secondo i sindacati, la causa principale dello sciopero fu la decisione della direzione della Leyland di sospendere il "Mutuality Agreement" incluso nel contratto dei lavoratori della Speke nel novembre 1973, quando entrambi gli stabilimenti passarono dalla paga al pezzo a quella giornaliera. La paga giornaliera era sgradita ai lavoratori perché concedeva alla direzione la possibilità di aumentare i ritmi e i carichi di lavoro – potenzialmente fino a livelli insostenibili – senza un corrispondente aumento di stipendio. Per alleviare queste preoccupazioni fu aggiunta al

contratto una clausola che obbligava la direzione a consultare i responsabili di reparto prima di ogni cambiamento nella pianificazione (ossia, il tempo stimato di esecuzione e quante operazioni il lavoratore avrebbe dovuto completare in un'ora o quotidianamente).

In pratica, nessuna delle due parti era soddisfatta dell'accordo. I lavoratori sostenevano che la dirigenza aveva ripetutamente ridotto il tempo di esecuzione di ogni lavorazione mentre poco o nulla aveva fatto per risolvere i problemi organizzativi dello stabilimento. I responsabili di reparto lamentavano di essere stati consultati di rado e che non veniva dato seguito alle loro osservazioni. La dirigenza della BL, nel contempo, accusava i responsabili di muovere critiche non costruttive. L'azienda alla fine annunciò l'abrogazione dell'accordo, causando l'ira del sindacato locale.



Un'altra vista del prototipo della Triumph Lynx sopravvissuto. Si dice sia molto vicino al concept originale di John Ashford, nonostante le linee definitive mostrino l'influenza del designer della Rover David Bache, che nel 1972 divenne responsabile dello stile Rover-Triumph. Notare il lunotto apribile, le luci posteriori dedicate e l'assenza delle nervature laterali proprie della TR7. La Rover-Triumph pensò seriamente di eliminare le due scanalature anche dalla TR7 in concomitanza col lancio della Lynx, ma l'eventualità fu poi scartata per ragioni di costo. (Foto © 2016 Alessandro Maschi)

Lo sciopero durò quattro mesi, fermando totalmente la produzione della TR7. I lavoratori non ricevettero la solidarietà dal pubblico; dopo la pubblicazione del Rapporto Ryder nel marzo 1975, l'opinione popolare inglese accusava la "militanza" degli operai della Leyland di essere la causa dei problemi aziendali. (Vale la pena di evidenziare che il rapporto di Lord Ryder, sebbene non fosse certo solidale con i sindacati, attribuiva molte delle carenze produttive della BL agli investimenti

limitati. Infatti, in seguito Michael Edwardes denunciò pubblicamente l'arretratezza di molte fabbriche della Leyland.)

Anche il sindacato nazionale dei lavoratori esitò a riconoscere ufficialmente lo sciopero della Speke, cosa che il sindacato locale giustificò con il timore di compromettere i rapporti con il governo laburista inglese che aveva accusato il conservatore Edwardes di regnare sulle rovine della Leyland. Circa un anno prima, una catastrofica inflazione e il crollo del valore della sterlina inglese avevano costretto il governo a chiedere un prestito consistente al Fondo Monetario Internazionale (FMI) che in cambio aveva preteso un taglio della spesa pubblica – una categoria che ora includeva anche la già debilitata industria dell'automobile.



Le linee essenziali del cruscotto della Triumph TR7 variarono di poco durante la produzione, ma ci furono alcuni cambiamenti del resto degli interni, inclusi molti volanti diversi e combinazioni di colori più sobrie, come la tappezzeria in velluto "tan" e i sedili in vinile visibili su questa TR7 convertibile del 1981. (Il volante è verosimilmente un accessorio after market). (Foto © 2012 Aaron Severson)

La risposta di Edwardes alla Speke, annunciata nel febbraio del 1978, fu l'ordine di chiusura dello stabilimento Speke No. 2. La motivazione ufficiale era la riduzione della capacità produttiva inutilizzata della British Leyland (che sarebbe stato uno dei temi ricorrenti dell'era Edwardes), ma Eddie Loyden, parlamentare laburista della sezione di Liverpool Garston, dichiarò che la dirigenza BL disse ai membri del parlamento inglese che la fabbrica sarebbe stata chiusa anche in caso di

piena produttività. Il sindacato pensava che la chiusura fosse un segnale; chiudere le fabbriche piuttosto che negoziare con gli scioperanti era una tattica che l'industria britannica avrebbe adottato ripetutamente nel decennio successivo. In ogni caso, gli operai della Speke acconsentirono a sospendere lo sciopero e infine ad accettare un pacchetto di fine rapporto in cambio della loro collaborazione in vista della chiusura della fabbrica a fine maggio. (Lo stabilimento No. 1 sarebbe invece rimasto operativo.)



Il frontale con il logo della Triumph al posto degli adesivi e il badge 2.0 Litre sulla fiancata indicano che questa TR7 è una delle ultime costruite a Solihull; si tratta infatti di un modello del 1981. Guardando attentamente si nota lo spoiler anteriore montato su molte (se non tutte) vetture americane. (Foto © 2012 Aaron Severson)

L'abbandono della Speke No. 2 non implicava la fine della TR7, il cui assemblaggio fu trasferito a fine anno al vecchio stabilimento Triumph a Canley con i lamierati ora forniti dalla Pressed Steel Fisher di Swindon. Tuttavia il progetto Lynx morì con la Speke, nonostante molti dei macchinari per la sua produzione fossero già stati acquistati. Non è chiaro quanto la chiusura della fabbrica abbia influito sul destino della 2+2. Bruce McWilliams disse in seguito a David Knowles che la decisione di abortire la Lynx fu presa durante una riunione nella quale McWilliams ribadì la propria convinzione che l'auto non avrebbe venduto negli USA. La decisione di chiudere la Speke potrebbe aver spinto in questa direzione, ma se il management della BL avesse creduto all'esistenza di un mercato per la Lynx il suo assemblaggio sarebbe stato spostato a Canley assieme alla TR7. Gli operai della Speke sospettavano che la compagnia non avesse i fondi per il nuovo modello, dati

anche i numerosi rallentamenti nello sviluppo della Lynx avvenuti nei quattro anni precedenti. Lo stesso problema avrebbe segnato irrimediabilmente il destino della Sprint, cancellata assieme alla 2+2.

Nella primavera del 1978 la Speke produsse quasi 6000 vetture ma lo sciopero prolungato compromise la qualità dei modelli costruiti in quell'anno, cosa che non contribuì di certo ad aumentare la popolarità della TR7. Per mantenere alte le vendite, la Triumph aveva bisogno di qualcosa di nuovo.

LA TR7 CONVERTIBILE E LA TR8

Una cosa che lasciava sbigottiti i dirigenti della Rover-Triumph fu l'incapacità della TR7 di superare i volumi di vendita della ben più datata MGB. La versione americana della MGB Mark IV non era più veloce della TR7 e il suo ingombrante paraurti in gomma non la rendeva nemmeno più attraente, ma il tetto ripiegabile rappresentava un indubbio vantaggio sul mercato statunitense. Le normative di sicurezza federali che avrebbero messo fuori legge tutte le cabrio subirono una sconfitta in tribunale nel 1972 – il regolamento era stato rivisto includendo una deroga per le convertibili – ma la loro ventilata entrata in vigore aveva ridotto sensibilmente l'offerta di questa categoria di vetture nel 1975. Il fatto che MGB, Midget e Triumph Spitfire fossero tra le poche superstiti era una delle ragioni principali della loro immutata popolarità.

La soluzione più ovvia era quindi la TR7 roadster, il cui sviluppo era iniziato non molto dopo il lancio della versione chiusa. Disegnata da Michelotti, la convertibile era quasi universalmente considerata più bella della coupé nonostante le estese modifiche strutturali per mantenerne la rigidità torsionale, inclusi dei pesi di bilanciamento aggiuntivi nei paraurti anteriori. Sorprendentemente, la roadster era solo leggermente più pesante della coupé e sufficientemente rigida da non comprometterne la guidabilità.

Anche se i venditori l'avrebbero voluta il prima possibile, la produzione non partì prima del trasferimento della TR7 a Canley e la prima auto fu messa in vendita negli USA solo alla fine del 1979. La roadster fu ben ricevuta e fu subito evidente che sarebbe stata più apprezzata della coupé nonostante il prezzo più elevato. Alcuni funzionari della società dichiararono alla stampa che più di tre quarti della produzione futura sarebbero state convertibili.

Nel contempo la BL annunciò finalmente la più volte rimandata versione V8, ora chiamata Triumph TR8, che venne messa in vendita negli USA alla fine del 1979. Le prime vetture americane avevano un rapporto di compressione di 8.1:1 e due carburatori Zenith-Stromberg buoni per 133 cv (99 kW) e una coppia di 174 lb/ft (236 Nm); la versione californiana montava l'iniezione Bosch L-Jetronic, portando la potenza a 137 cv (102 kW) e 180 lb/ft (244 Nm). (L'iniezione divenne di serie su tutte le auto USA nel 1981.) Dato che il motore Rover da 3528 cc (215 cid) era più pesante del quattro cilindri, la batteria era stata spostata nel baule in favore del bilanciamento dei pesi e il servosterzo, mai disponibile sulla quattro cilindri, era montato di serie.



La capottina in tessuto della Triumph TR7 era particolarmente riuscita, con ampie luci che offrivano una visibilità sopra la media. A vettura aperta era nascosta in un vano dietro i sedili che non riduceva il volume a disposizione nel baule. Notare i rostri sagomati sul paraurti posteriore, di serie sui modelli americani. (Foto © 2012 Aaron Severson)

Nonostante il peso del motore e il rapporto al ponte di 3.08, più alto della TR7, la TR8 era decisamente più veloce. I modelli a cinque marce erano in grado di andare da 0 a 60 mph (0-97 km/h) in poco più di 8 secondi con una velocità massima di circa 125 mph (201 km/h); anche con il cambio automatico la TR8 era un'auto veloce per l'epoca. La guidabilità era piuttosto buona, aiutata da un rapporto di sterzata contenuto, nonostante i freni lasciassero ancora un po' a desiderare.

La stampa americana fu entusiasta della Triumph TR8, affermando che era quello che la TR7 avrebbe dovuto essere fin dall'inizio. Sfortunatamente, il V8 arrivò subito dopo la rivoluzione iraniana che causò l'impennata del costo del petrolio e ancora una volta allontanò i consumatori dalle auto più assetate. La TR8 era anche costosa: la convertibile partiva da poco meno di \$12000, \$2000 più di una TR7 o di una Datsun 280ZX e \$4000 più di una MGB. Le vendite furono deludenti e nel 1981 la BL offrì sconti sostanziosi sulle nuove TR7 e TR8.

La TR7 roadster fu presentata in Gran Bretagna e sugli altri mercati nella primavera del 1980. La BL annunciò anche la versione internazionale della TR8, ma ne furono costruiti solo pochi esemplari. Questi ultimi avevano un rapporto di compressione più elevato e due carburatori SU, per una potenza di 155 cv DIN (114 kW) e 198 lb/ft (268 Nm) di coppia, al pari della Rover 3500. Le fonti discordano sull'effettiva entrata in commercio di questo modello (la maggioranza propende per il no), nonostante col tempo alcuni esemplari finirono in possesso di privati.



La Triumph TR8 era teoricamente disponibile sia con carrozzeria chiusa che aperta, ma tranne i primi modelli pre produzione (che non erano ancora denominati TR8) si trattò per la quasi totalità di roadster. Una TR8 convertibile pesava 2660 libbre (1205 kg), circa 175 libbre (80 kg) più dell'equivalente TR7, a parità di dimensioni. Notare il rigonfiamento aggiuntivo sul cofano e il retrovisore degiugarostro, di serie dal 1981. (Foto © 2012 Aaron Severson)

BROADSIDE E BOXER

La fine della Speke No. 2 fu solo la prima mossa della strategia di Michael Edwardes per ridurre costi, proprietà e organico della BL. La chiusura della fabbrica MG di Abingdon fu annunciata nel settembre 1979. Qualche mese dopo la compagnia annunciò che anche la Triumph Works di Canley avrebbe chiuso nell'autunno del 1980, con la produzione della TR7/TR8 spostata allo stabilimento Rover di Solihull.

Nello stesso periodo la BL bocciò ancora una volta la possibilità di introdurre una versione MG della TR7 come rimpiazzo della MGB, ormai condannata a morte dalla chiusura di Abingdon. Secondo David Knowles la versione MG, nota internamente come MG Boxer, era pensata come un modello economico con costi di allestimento inferiori al milione di sterline (circa 2.2 milioni di dollari). Alla metà del 1983, sia la Boxer che la TR7/TR8 sarebbero state sostituite da un modello completamente rivisto, chiamato in codice Broadside. Inizialmente concepito come la versione economica della defunta Lynx, la Broadside aveva una struttura simile alla TR7 ma con un passo aumentato a 89 pollici (2260 mm) per ospitare le porte più ampie della Lynx, i cui macchinari per la produzione erano stati acquistati prima della cancellazione del progetto.

Come la Lynx, la Broadside avrebbe dovuto offrire 2+2 posti a sedere, mentre il motore sarebbe stato il V8 Rover oppure la serie O da 1994 cc (122 cid) che avrebbe dovuto sostituire il quattro cilindri Triumph a metà del 1981. Successivi rivisitamenti del concept della Broadside "ripulirono" le linee della TR7, eliminando le nervature laterali e aggiungendo i paraurti in tinta con la carrozzeria nella speranza di rinfrescarne lo stile e di farla resistere fino all'arrivo di un modello completamente nuovo alla fine degli anni '80.

Né la Boxer né la Broadside superarono mai la fase di prototipo. Uno studio di marketing suggerì che la Boxer sarebbe stata deludente e con alte probabilità di irritare gli appassionati della MG, portando alla cancellazione del progetto a metà del 1980. La Broadside morì dopo l'ultima ristrutturazione aziendale che fuse Rover e Triumph con Austin-Morris nella nuova divisione Light Medium Cars. La compagnia stava ancora cercando di concentrare le proprie limitate risorse sulle vetture medie e le divisioni specializzate erano considerate secondarie.



I cerchi in lega erano di serie sulla TR8, sebbene quella ritratta in foto monti dei Minilite after market; le ruote avevano le stesse dimensioni di quelle della TR7, 13x5.5 pollici (330x440 mm). La TR8 aveva molle e sospensioni più rigide della TR7 (e infatti montava un telaio frontale specifico) assieme a dischi frontali e pastiglie dei freni più spessi. Contrariamente a quanto riportato da alcuni, la TR8 non aveva freni a disco ventilati, nonostante sarebbero stati un utile miglioramento. (Foto © 2012 Aaron Severson)

Nel maggio 1981 la BL annunciò l'imminente termine della produzione dei veicoli non commerciali a Solihull. Stavolta la TR7 non sarebbe stata salvata e l'ultimo esemplare uscì dalla fabbrica in ottobre. (La produzione della TR8 era apparentemente finita in estate.) Anche il marchio Triumph

era destinato a scomparire: la Spitfire e la Dolomite erano già sparite dai listini e con la fine della TR7 e TR8 l'unico modello rimasto era la Acclaim, basata sulla Honda Ballade a trazione anteriore. Sarebbe svanita anch'essa nel giugno del 1984 e la sua sostituta, ancora basata su una Honda, sarebbe stata chiamata Rover 200.



L'interno della TR8 era pressoché uguale a quello delle ultime TR7, nonostante l'aria condizionata e il cambio automatico fossero richiesti molto più spesso sulla TR8 che sulla quattro cilindri. (Il volante in legno della vettura nella foto è after market). La radio non era di serie nemmeno sulla TR8, anche se in molti casi veniva montato dalla concessionaria. Il restyling della Broadside avrebbe portato un totale rifacimento degli interni, strumentazione inclusa. (Foto © 2012 Aaron Severson)

DA SETTE A ZERO

Considerate le vicissitudini nella produzione e le lamentele su stile, prestazioni e affidabilità, la Triumph TR7 tutto sommato vendette piuttosto bene. Il calcolo esatto della produzione è complicato da ambiguità e contraddizione dei dati ufficiali, ma si contano circa 112000 TR7 vendute tra il 1975 e il 1981 e oltre 2700 TR8. Come termine di paragone, la produzione della TR6 ammontò a meno di 95000 unità in un periodo di tempo analogo.

Nonostante questo, sembra che la BL non abbia mai ricavato un profitto dalla TR7 o dalla TR8. Produzione e domanda erano spesso al di sotto delle aspettative e possiamo supporre che le spese dei continui trasferimenti tra le diverse fabbriche abbiano aumentato i costi per veicolo della TR7 –

così come il fatto di dover trasportare i lamierati nell'ultimo periodo di produzione per circa 60 miglia (100 km) da Swindon a Canley o Solihull. Molti esperti di Triumph sostengono che le ultime auto fossero costruite meglio, ma da un punto di vista economico gli impianti produttivi integrati a Liverpool erano più sensati. (Gli ex operai della Speke lamentarono che la produzione fu spostata proprio quando avevano finalmente risolto i problemi della TR7.)



La Triumph TR8 convertibile è ampiamente riconosciuta come la migliore della serie, essendo più rara, più veloce, più attraente e in linea di massima più riuscita della versione chiusa a quattro cilindri. (Foto © 2012 Aaron Severson)

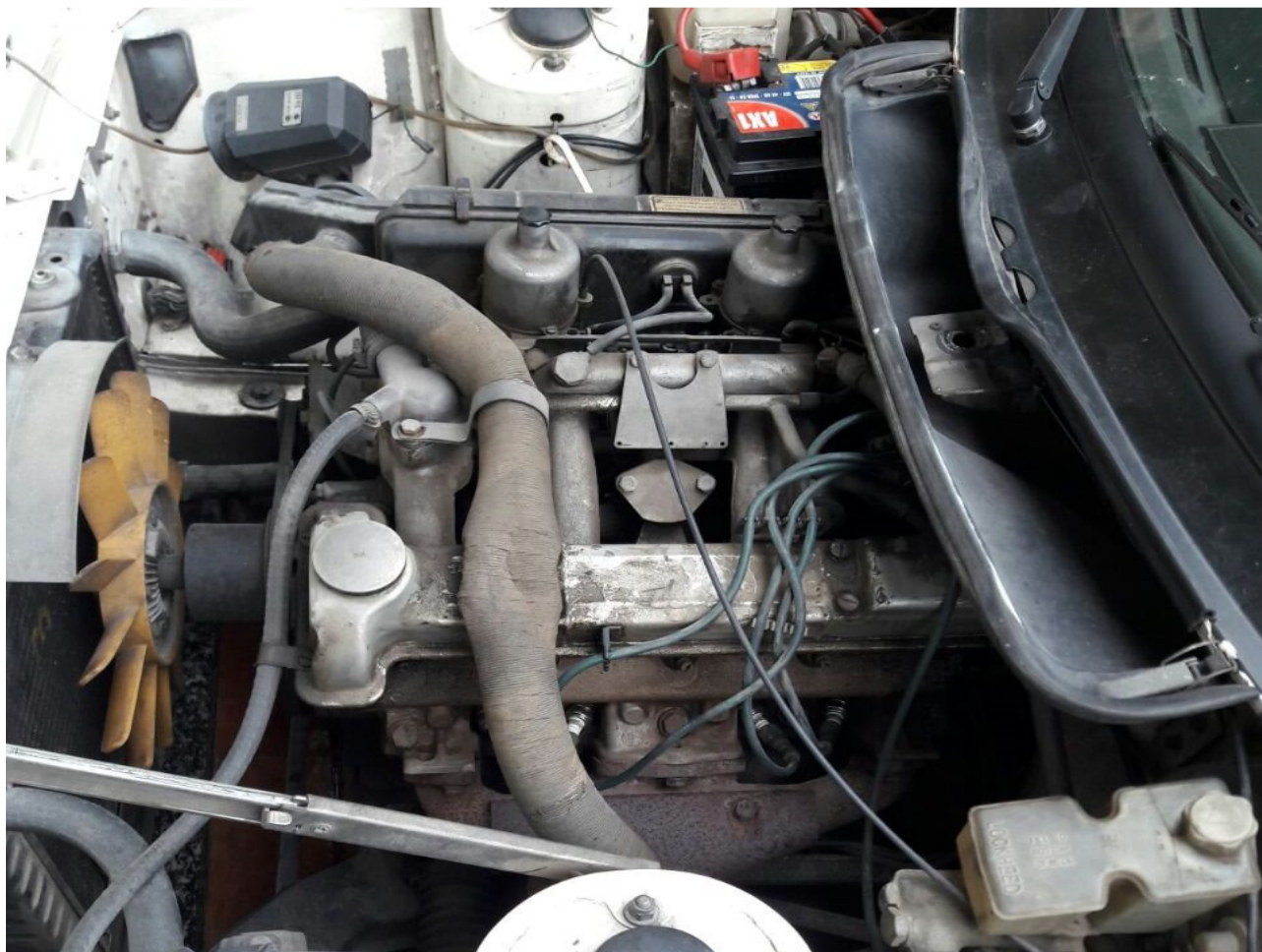
Anche se la TR7 figura regolarmente nelle classifiche delle peggiori auto mai costruite, col tempo è diventata sempre più collezionabile. Le sue linee inconfondibili non appaiono più strane come un tempo, ormai surclassate da successivi design ancora più estremi, e molti dei problemi meccanici sono stati corretti. Molti esemplari sopravvissuti sono stati modificati dando vita a un'abbondanza di conversioni Sprint e V8.

Alla fine, la TR7 è figlia della sua epoca; se progettata qualche anno prima o qualche anno dopo, sospettiamo sarebbe stata un'auto molto diversa. Fu anche l'ultima "vera" Triumph e segnò la fine di un'era della produzione su larga scala di sportive inglesi. Queste ultime potrebbero forse tornare, ma al momento della stesura di questo articolo non abbiamo notizie di piani di far rivivere il marchio Triumph, attualmente di proprietà della BMW. Non stiamo trattenendo il fiato per un'eventuale TR9, ma la Triumph nacque per aiutare un imprenditore tedesco a vendere i suoi prodotti a un pubblico di lingua inglese e, almeno in questo senso, la storia potrebbe ripetersi.

APPENDICE 1: IL “MOTORE SAAB” DELLA TRIUMPH E LA STAG V8

Le storie del quattro cilindri OHC della Triumph e del V8 della Stag sono strettamente legate. Nel 1962, l'ingegnere della Standard Triumph Lewis Dawtrey concepì l'idea di un V8 compatto con bancate a 90 gradi che avrebbe potuto condividere architettura e impianti con un quattro cilindri con bancate a 45 gradi, fornendo una base comune a tutti i futuri motori Triumph. Sia il quattro e l'otto cilindri avrebbero avuto blocco in ferro, testa in alluminio e albero a camme in testa con catena di distribuzione.

Il costruttore svedese Saab venne a conoscenza del progetto in una delle primissime fasi dello sviluppo e contattò la Standard Triumph per l'acquisto del quattro cilindri per la berlina Saab 99. La Triumph non aveva ancora bisogno del nuovo motore per le proprie auto e acconsentì a produrne circa 50000 l'anno per la Saab. Nella prima Saab 99, che debuttò in Svezia a metà del 1969, il motore aveva una cilindrata di 1709 cc (105 cid) ed erogava 87 cv (65 kW). Nel 1971 arrivò la versione da 1854 cc (113 cid) .



Il quattro cilindri in linea da 1998 cc (122 cid) della Triumph. Al momento del lancio, la versione americana erogava 90 cv SAE (67 kW) e 105 lb/ft (142 Nm) di coppia con un rapporto di compressione di 8.00:1 e due carburatori Zenith-Stromberg; la versione californiana montava un carburatore singolo da 76 cv (57 kW). Nel 1980, le leggi sulle emissioni costrinsero a ridurre la potenza delle vetture non californiane a 86 cv (64 kW), inducendo nel 1981 l'adozione sui modelli americani dell'iniezione Bosch L-Jetronic e ottenendo così 89 cv (64 kW). (Foto @ 2017 Giovanni Uguccioni)

Avendo concesso alla Saab un periodo di esclusiva sul quattro cilindri, la Standard-Triumph si focalizzò sullo sviluppo del V8 che avrebbe dovuto equipaggiare la Stag e le versioni future della berlina 2000/2.5. Il V8 era aveva inizialmente una cilindrata di 2.5 litri (153 cid) che, all'arrivo di Spen King dopo la fusione con la BL, fu portata a 2997 cc (183 cid) per aumentare la coppia ai bassi regimi. Il V8 così definito entrò in produzione all'inizio del 1970.

Al termine dell'esclusiva per la Saab, la Triumph montò il 1854 cc (113 cid) sulla berlina compatta Triumph Toledo creando così la prima Dolomite del dopo guerra. Dawtrey sviluppò in seguito la versione da 1998 cc (122 cid) a 16 valvole, una rarità per le auto prodotte in serie dell'epoca. Nonostante il motore a 16 valvole fosse pensato per le competizioni fu posto anche sulla sportiva Dolomite Sprint, la risposta della Triumph alla BMW 2002tii. Una volta in produzione, il motore della Sprint erogava 127 cv (92 kW) con una coppia di 105 lb-ft (142 Nm). Un'ulteriore versione del motore fu sviluppata per la TR7 combinando il blocco del 1998 cc (122 cid) con la testa a 8 valvole della Dolomite standard.

Tranne un prototipo unico di berlina 2.5, il motore V8 fu montato solo sulla Stag dove si guadagnò in breve tempo una pessima reputazione. I costi delle riparazioni in garanzia erano molto elevati e secondo molte fonti la BL fu felice di sbarazzarsene quando la produzione cessò nell'autunno del 1977. Il quattro cilindri in linea, che internamente veniva spesso chiamato "il motore Saab", morì invece con la TR7 alla fine del 1981 ma la Saab continuò a usarne delle versioni migliorate fino al XXI secolo.

APPENDICE 2: LA TRIUMPH TR7 NELLE COMPETIZIONI

Aldilà delle critiche al suo aspetto, la TR7 coupé vantava una struttura robusta e un telaio in grado di reggere potenze molto più elevate di quelle offerte dal motore di serie. Nel 1976 il British Leyland's Competitions Department promosse la TR7 nei rally europei. Le vetture da rally erano equipaggiate con il motore 16 valvole della Dolomite con una potenza di 200-220 cv DIN (147-162 kW). (Nonostante il motore 16 valvole non fosse disponibile sulla TR7 in produzione, presumiamo che la BL fosse stata in grado di omologare separatamente l'auto e il propulsore.)

Il team rally partì male a causa di problemi meccanici, ma in agosto i piloti Tony Pond e Dave Richards ottennero un rispettabile terzo posto al Manx Trophy Rally, seguito due mesi dopo da un altro terzo posto al Castrol 76 Rally. Nel febbraio 1977, Pond e Richards vinsero il rally Boucles de Spa in Belgio, la prima vittoria della TR7 in Europa.

Nel 1978, il team adottò il 3528 cc (215 cid) V8 della Rover. Chiamate "TR7 V8", le nuove auto erano decisamente più potenti delle TR7 quattro cilindri, erogando circa 260 cv (191 kW) in seguito aumentati a 320 cv (235 kW) grazie all'iniezione meccanica. Le V8 erano più impegnative da guidare ma si rivelarono formidabili in gara, consentendo a Tony Pond di vincere la 24 Ore di Ypres e il Manx International nel 1978. Nel 1979 Pond lasciò il team BL ma vi tornò nel 1980 per un'altra serie di vittorie a Ypres, Manx International, Rothmans Manx e Eaton Yale Rally Sprint.

A partire del 1977 la BL americana e canadese portò la TR7 agli eventi di Sports Car Club of America (SCCA) e Canadian Auto Sports Club (CASC), raccogliendo otto vittorie nella prima stagione. Sette di queste andarono al pilota statunitense John Buffum che si aggiudicò il campionato SCCA Pro Rally e la North American Rally Cup. Buffum vinse la SCCA Pro Rally Cup nel 1978, 1979 e 1980.

Le TR7 da corsa parteciparono anche agli eventi stradali della SCCA, con Bob Tullius e il Group 44 della Virginia che nel 1976 ottennero cinque vittorie consecutive nella categoria D-Production. La Group 44 si dedicò poi alla Jaguar XJ-S ma tornò a gareggiare con due TR7 V8 alle SCCA Trans Am del 1979-1980 e alle serie GTO della International Motor Sports Association (IMSA), con grande successo. Nel 1979, Lee Mueller vinse anche il campionato SCCA D-Production con una TR7 a quattro cilindri preparata dalla Huffaker Engineering.

La BL ritirò il supporto ufficiale alle competizioni nel 1980, ma le TR7 e TR8 private continuarono a gareggiare negli anni seguenti. Nel 1981, per esempio, Ken Slagle si aggiudicò il titolo C-Production con una TR8 convertibile.

NOTE DEL TRADUTTORE

L'intero testo è copyright ©2012–2017 Aaron Severson. Tutti i diritti riservati. Tradotto con il permesso dell'autore.

La versione originale dell'articolo (in inglese) è stata pubblicata per la prima volta il 05/02/2012 sul blog *Ate Up With Motor* ed è disponibile all'indirizzo <https://ateupwithmotor.com/model-histories/triumph-tr7-tr8/>.

L'articolo è stato concepito per i lettori americani e quindi mostra anche le unità di misura adottate oltreoceano.