

Triumph GT6R

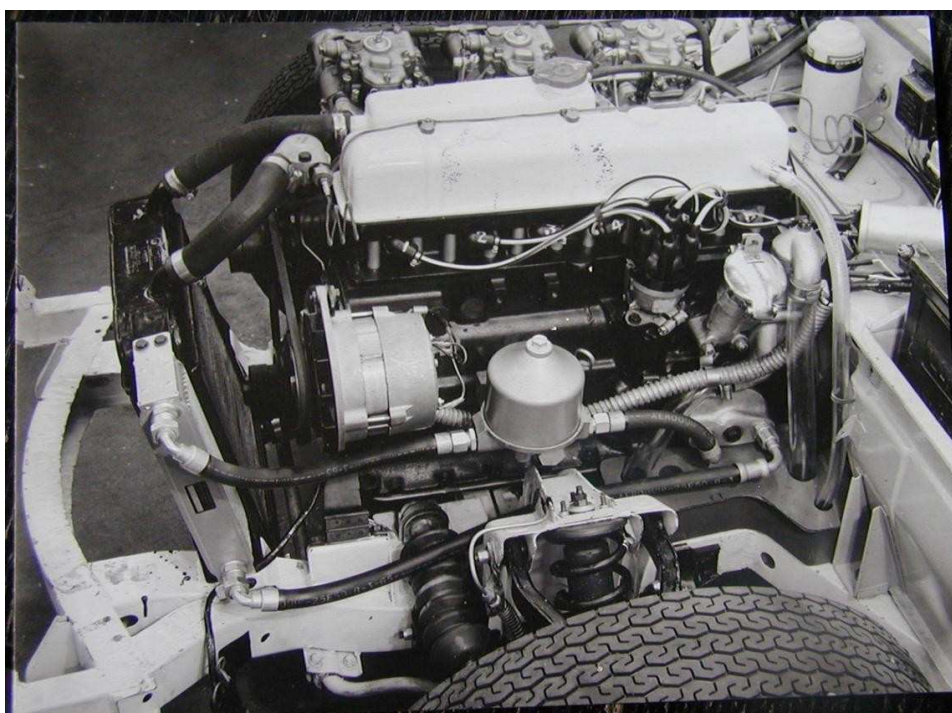
Di Fabrizio Comi

L'ARMA PER LA LE MANS DEL 1966

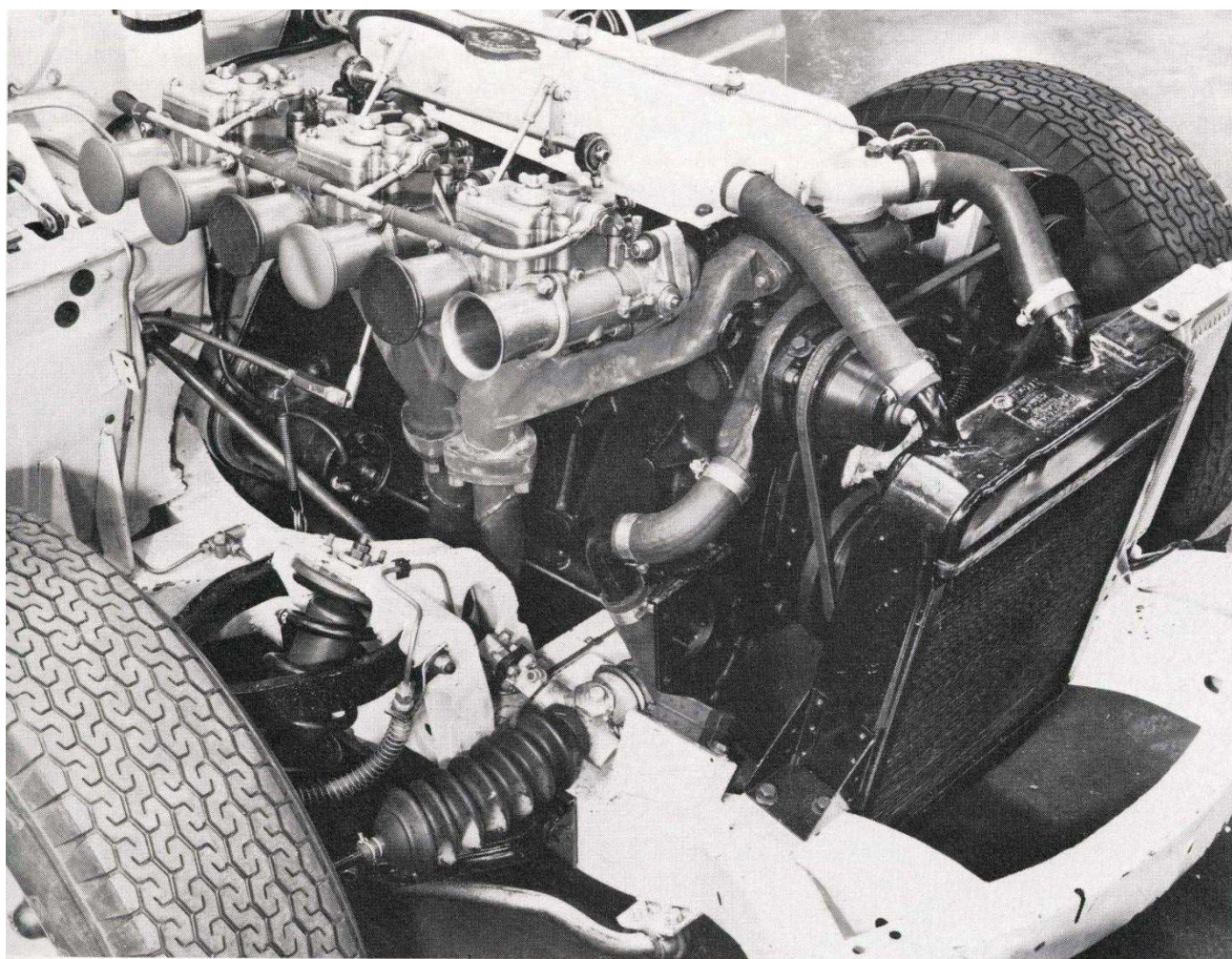
Coventry, autunno 1965: dopo la bella avventura delle Le Mans Spitfire alla gara della Sarte di quell'anno, motorizzate dallo stupendo motore da 1.147cc, il reparto corse pensò a come ottenere un risultato ancor più prestigioso per la Le Mans del 1966. La soluzione più praticabile fu quella di montare un motore più prestante sul telaio Spitfire, leggero ma al tempo stesso robusto.

Dopo il clamore del successo di Le Mans, e le ottime prestazioni delle Spitfire da rallye, il reparto corse fece la conta delle "Works Car" rimaste nell'atelier; la ADU1B fu smantellata dopo un incidente che la distrusse quasi completamente, la 2B fu ceduta al Team di Bill Bradley, la 3B venduta in Francia all'importatore francese Monceau in compagnia della ADU 6B e 7B mentre la 4B venduta in Svizzera. Tra le Works rally cars l'unica ancora disponibile era la ADU 5B, poiché anche la "spares car" ADU 8B, che fu assemblata dal reparto corse ma che non partecipò mai a nessuna competizione, fu esportata in Giappone così come la AVC654B venne venduta in Francia.

Base di partenza del progetto GT6R fu dunque la ADU5B in configurazione *Tour de France* (e non la ADU1B-2B come viene sostenuto da qualche voce), con bodyshell in acciaio, portiere e parafanghi posteriori in alluminio, cofano Le Mans style in alluminio nella parte centrale e vetroresina nei parafanghi e senza la gobba centrale che avrebbe poi caratterizzato il cofano motore della GT6 stradale.



Il Competition Department aveva già avuto esperienze con il tuning del motore 6 cilindri in linea in quanto era utilizzato come unità motrice delle Triumph T2000 che correvano nel reparto "Rallye". Appunto da una di queste rally car, la T2000 targata FHP993C che aveva recentemente concluso il Rally di Montecarlo del 1966 in una ottima 14° posizione assoluta, venne trapiantato il motore così come aveva concluso il Rally. Essendo la T2000 una grossa berlina con telaio monoscocca, si dovettero adottare sullo chassis della GT6R tutti gli accorgimenti e le modifiche necessarie per poter approntare un prototipo in tempi brevi. Per alloggiare il motore nel cofano della 4 cilindri, si dovettero modificare gli attacchi del motore per abbassare e arretrare l'unità motrice sullo chassis. A seguito di modifiche al regolamento da parte della FIA per l'allegato J, le Le Mans Spitfire, così come si erano presentate alla Sartè nel 1965, non sarebbero più state omologate in quanto vennero banditi il telaio completamente in alluminio e molti altri particolari.



Una delle rarissime immagini dell'epoca.

La vettura, in questa configurazione, effettuò una prima serie di test dall'esito del tutto incoraggiante. Quando tutto sembra ormai pronto per preparare la spedizione francese, però, una serie di divergenze strategiche in seno all'azienda interviene a mettere un improvviso stop al lavoro, così il programma viene sospeso e, siccome nelle logiche di un reparto corse inglese degli anni '60 la regola prescrive che nulla vada sprecato o buttato, la vettura viene via via fatta a pezzi: il motore va a un cliente-pilota Triumph americano, mentre le sospensioni posteriori finiscono su un'altra Triumph (ERW412C) che corre nel campionato europeo. Le uniche parti originali di quella GT6R che riusciranno a sopravvivere fino ai giorni d'oggi sono il telaio e il monoblocco del motore, che finiranno nei magazzini di una società specializzata nel commercio di ricambi Triumph, Canley Classic di Coventry, la quale ritirerà tutto il materiale del reparto corse della Casa.

A seguito di questa decisione, in breve venne smembrato il reparto corse che seguiva sia le gare in circuito sia i rallyes. Tecnici, ingegneri e meccanici furono dirottati a altre mansioni; qualcuno di loro, in privato, continuò l'attività agonistica di Triumph.



La GT6R presso la pista Pirelli di Vizzola Ticino.

Tutto finito, allora? Non proprio: dall'esperienza della GT6R nascerà nel 1967 la GT6 MKI, un'altra creazione del nostro designer Michelotti, che aveva disegnato i primi bozzetti di questa bella coupé già alla fine del 1965. In pratica la versione stradale di quella bella berlinetta da gara, ovviamente priva degli alleggerimenti della sorella da corsa (a partire dagli elementi in alluminio e in vetroresina, sostituiti da analoghe parti fabbricate in acciaio) e con il motore montato, per motivi di abitabilità e di comfort acustico e termico, in posizione più avanzata e alzata, al punto da imporre la realizzazione di un nuovo cofano motore specifico, caratterizzato da una vistosa gobba nella parte centrale.

LA RINASCITA DELLA GT6R

Dopo oltre 40 anni dal suo prematuro smantellamento, l'arma segreta della Triumph per la 24 Ore di Le Mans viene ripresentata, sotto forma di replica, alla cronaca dei giorni nostri.

Questo progetto è stato per molti versi un'autentica scommessa, dato che tutta la documentazione a tutt'oggi esistente sull'originale GT6R consiste in pochissime fotografie, due pubblicate in un libro (*The Works Triumph - 50 years in Motorsport*) dell'inglese Graham Robson, un'autentica autorità quando si parla di Triumph in quanto è stato - oltre che valente navigatore nei rallyes - anche direttore sportivo del Competition Department della Triumph, e una proveniente proprio da Canley Classic, raffigurante la parte "accensione" del vano motore. Da qui ha preso il via una vera e propria sfida, una ricerca a 360° su riviste e siti Internet, bombardando di e-mail appassionati e club del marchio Triumph sparsi un po' in tutto il mondo. La conseguenza è stata la creazione di un meccanismo virtuoso che ha portato a raccogliere notizie e dettagli sufficienti a dare il via all'iniziativa; grazie al supporto e il conforto di articoli giornalistici dell'epoca, di ritagli di riviste che trattavano l'argomento oltre che alle testimonianze dello stesso Robson e di alcuni tecnici che ai tempi lavorarono sulla vettura, il progetto ha iniziato il suo cammino.



L'idea iniziale, per la verità, era quella di allestire una GT6 in versione gara per prendere parte alle competizioni storiche di oggi; così, il primo passo concreto è stato il reperimento di una GT6 di serie sulla quale lavorare. Scovato il "relitto", nel vero senso del termine, il restauro della GT6 è partito come se si trattasse di riportare in vita una GT6 standard.

Con l'aiuto di una fidata carrozzeria sono state sostituite tutte le parti in lamiera corrose, il telaio è stato sabbiato, risaldato dove necessario e riverniciato, sono state rifatte e rimontate le sospensioni mentre il motore originale è stato completamente ricostruito con l'unica variante dell'adozione di 3 carburatori Weber da 40 mm in sostituzione degli originali Stromberg.

A questo punto, però, ecco la svolta: le informazioni reperite nel frattempo sono state considerate sufficienti a dare il via all'ambizioso programma GT6R. Tutto il lavoro fin qui svolto deve quindi essere di nuovo smontato per realizzare le modifiche necessarie: durante una visita a Coventry, da David Pearson titolare della Canley Classic e proprietario dello chassis originale, sono state verificate dal vivo le modifiche fatte a suo tempo potendone anche ricavare le dimensioni esatte.

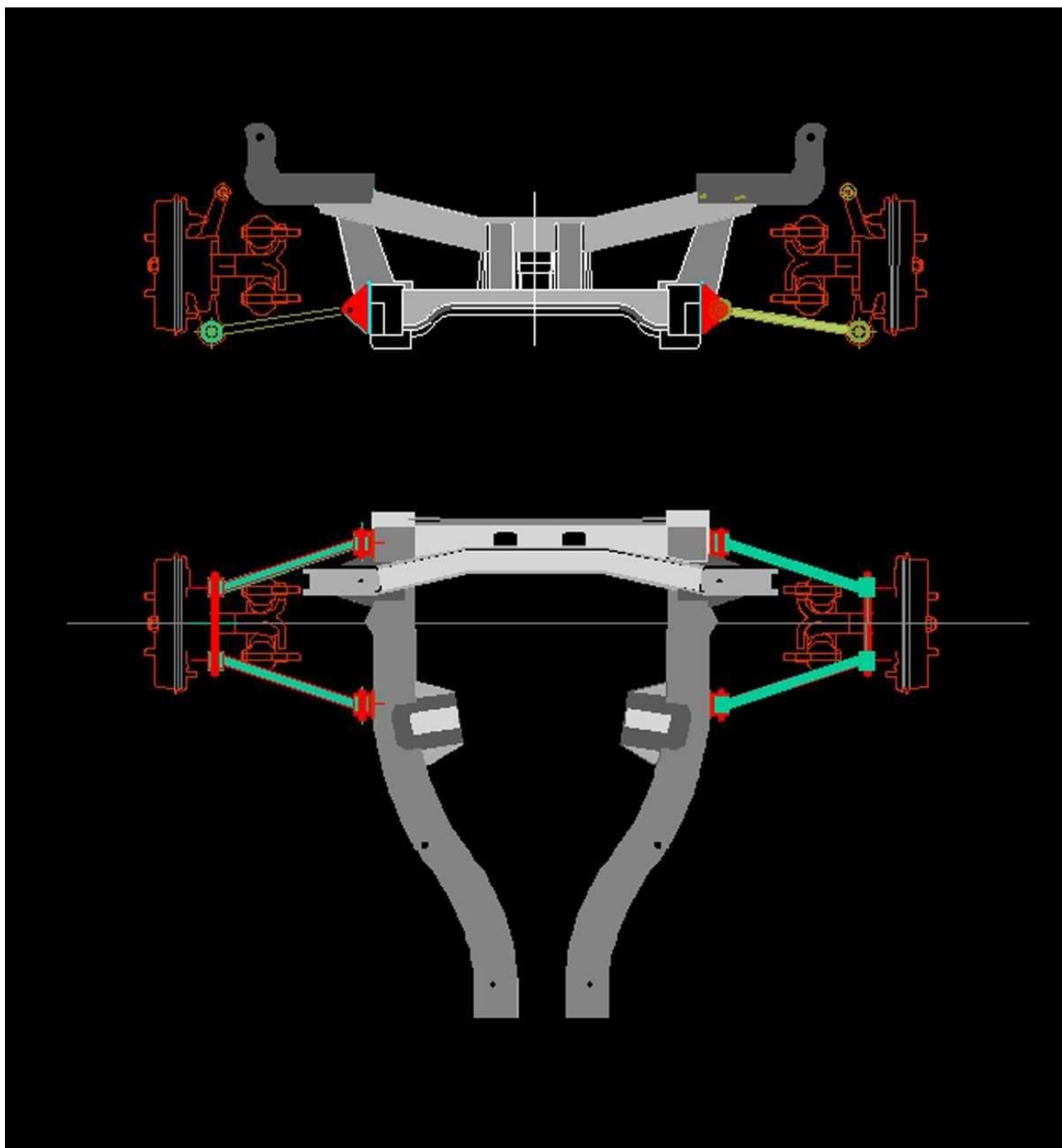


Lo chassis originale custodito presso Canley Classic.



Per cominciare, il motore doveva essere arretrato di 70 mm e abbassato di 30 mm il che, ovviamente, ha comportato tutta una serie di modifiche conseguenti. I supporti anteriori del propulsore non dovevano più essere fissati alle torrette delle sospensioni anteriori ma, tramite due puntoni realizzati ad hoc, ai longheroni longitudinali del telaio. Di conseguenza doveva anche essere variata la lunghezza dell'albero di trasmissione, che a sua volta avrebbe necessitato di una nuova equilibratura in funzione della minore lunghezza. Nella zona posteriore sono stati rinforzati alcuni punti critici (soprattutto i punti di fissaggio alla scocca degli ammortizzatori, che nella vettura di serie sono applicati ai passaruota mentre nella macchina da gara presentano la testa fissata al telaio tramite una traversa in acciaio che sporgendo dalla sagoma interna del passaruota).

Apportate tutte le necessarie modifiche al telaio è venuto il turno della carrozzeria, che come nella vettura originale nasce separata dal telaio al quale viene successivamente fissata tramite 12 punti di attacco. Le parti che in origine erano state realizzate dalla Triumph in vetroresina (la porzione centrale del cofano motore e il tettuccio) sono state riprodotte nello stesso materiale grazie all'aiuto di Mark Field di Jigsaw Racing, il quale avuta la autorizzazione del proprietario tedesco della ADU7B, in restauro presso il suo atelier, ha provveduto a fare una copia dall'originale del fastback in vetroresina, mentre i parafanghi posteriori e il valance sono stati rifatti in alluminio e rivettati alla carrozzeria.



Il disegno al CAD della sospensione posteriore.

Nella fase di allestimento si è dovuta porre molta cura nella realizzazione dei puntoni di fissaggio del motore, in modo tale che l'ingombro dello stesso, decisamente più lungo e ingombrante, consentisse la corretta chiusura del cofano derivato dal modello a 4 cilindri.

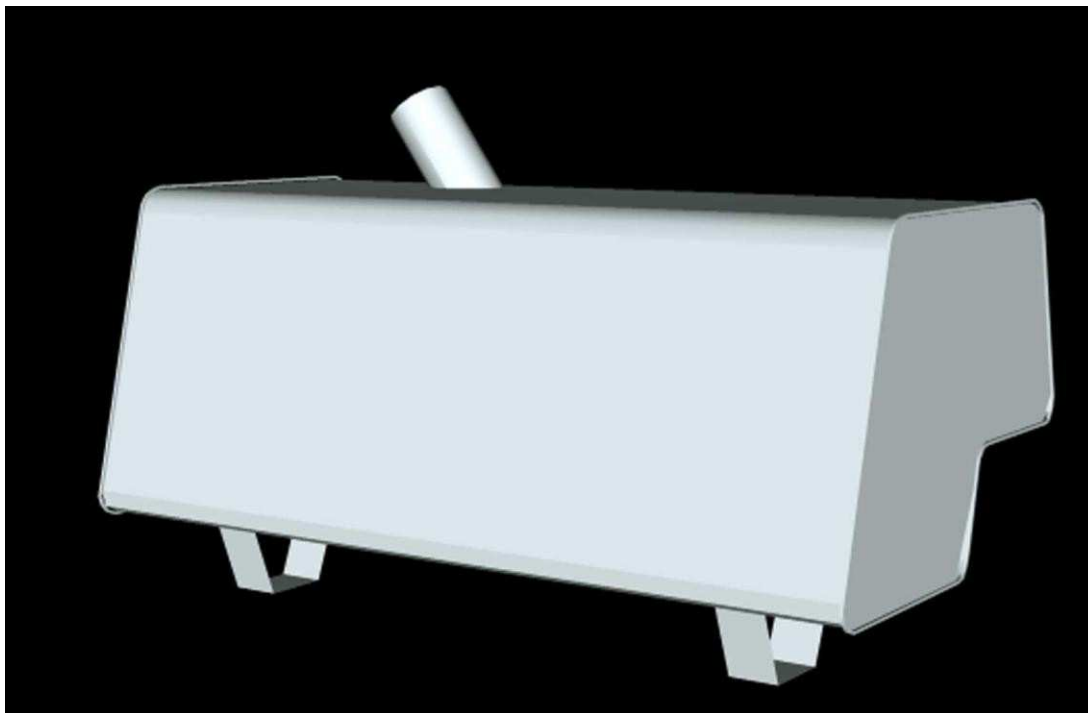


Il cofano motore aftermarket prodotto dal preparatore inglese era simile ma non esattamente uguale a quello originale, in particolar modo per quanto riguarda la posizione degli sfoghi laterali dell'aria calda. Perciò, lo specialista della vetroresina incaricato del progetto, ha mantenuto la parte centrale del cofano "made in England", tagliandone via le parti laterali e sostituendole con passaruota di nuova fattura, modellati con l'aiuto di schiuma poliuretanica e stucco, dai quali è stata poi riprodotta la bombatura dei passaruota.

A questo punto è stata ottenuta una dima sulla quale realizzare gli stampi e ottenere la replica esatta del cofano motore della GT6R. Per completare il lavoro esterno, per le superfici vetrate, tranne il parabrezza, sono state utilizzati elementi in policarbonato Lexan, mentre le pannellature interne sono in vetroresina.



Proprio dietro la paratia posta alle spalle del sedile è posizionato il serbatoio maggiorato (90 lt.) costruito artigianalmente in alluminio rispettando le dimensioni e la forma dell'originale, mentre sulla pannellatura che divide l'abitacolo dalla zona retrostante, sul lato sinistro (la vettura ha la guida a destra), si trova la pompa elettrica della benzina sotto la quale è posizionato un rubinetto manuale, di origine Rolls-Royce, che azionato manualmente dal pilota (ruotando in senso antiorario) consente di usufruire di una riserva grazie a due galleggianti posti a differenti livelli.



Le modifiche all'assetto comprendono quattro ammortizzatori Avo System regolabili in estensione e compressione accoppiati a molle più rigide e ribassate, a una barra antirollio di diametro maggiorato all'anteriore e a una balestra più rigida al posteriore. La sospensione posteriore invece è stata completamente rivista in funzione delle specifiche originali. Infatti la GT6R aveva la geometria posteriore che ricalcava quasi fedelmente lo stesso layout della Lotus Elan. In pratica un solo punto di ancoraggio superiore e una triangolazione inferiore regolabile per variare il camber a seconda delle necessità.

L'allestimento racing è completato dai dispositivi di sicurezza obbligatori: primo fra tutti il roll-bar imbullonato al telaio conforme alle norme FIA, quindi l'impianto di estinzione meccanico con comando sia interno sia esterno, lo stacca-batteria e le cinture di sicurezza a quattro punti omologate, mentre per il sedile d'epoca non è richiesta omologazione.

Per quanto riguarda l'aspetto dei pneumatici si è fatto ricorso ai Dunlop CR65, di fabbricazione naturalmente moderna ma che ricalcano quelli dell'epoca sia come mescola (la 204) sia come dimensioni.



Foto tratte dall'articolo pubblicato da Automobilismo d'Epoca.

Il regolamento tecnico FIA inserisce questa vettura, originariamente omologata nella categoria GT, nell'attuale categoria GTP/Gruppo G1 1966-'69, riservata a prototipi che furono realizzati ma che non hanno mai corso.



Anche il motore, dopo il primo restauro in versione stradale, è stato portato al massimo step di preparazione dell'epoca. Sul 6 cilindri in linea ad aste e bilancieri con il monoblocco della versione MKII, è stata sostituita la testata con una originale della MKI, fornita come altri particolari da Canley Classic. Sulla testata si è intervenuti con un abbassamento dell'altezza della camera di combustione per aumentare il rapporto di compressione e portarlo a circa 11:1, quindi sono state lavorate le sedi valvola per ospitare le valvole maggiorate del modello MKII, così come i pistoni di serie hanno lasciato il posto a sei stantuffi forgiati in alluminio. I carburatori Weber da 40 mm sono stati sostituiti da una batteria di tre doppio corpo Weber da 45 mm con collettori specifici, così come specifici sono anche i collettori di scarico di tipo sdoppiato. Il volano è stato alleggerito seguendo la tecnica dell'epoca, mentre la dinamo ha lasciato il posto a un alternatore che eroga la stessa potenza dell'originale.

Infine, per mantenere il lubrificante entro temperature di esercizio di tranquillità, è stato aggiunto un radiatore olio. Terminata questa cura potenziamento, il 6 cilindri inglese dovrebbe erogare (in realtà il motore non è stato verificato al banco prova) una potenza di circa 150 Cv a 7.500 giri/min., con coppia utile a partire dai 5.000 giri/min.



Ulteriore aggiornamento rispetto alla auto di serie, è stata l'adozione di un nuovo cambio di velocità, sempre a 4 marce, completamente in alluminio, di provenienza Triumph 2000, esattamente come quello della GT6R originale. Dopo la completa revisione effettuata da uno specialista inglese, il nuovo cambio è stato accoppiato al motore; anche qui sono stati resi necessari adeguamenti allo chassis per poter alloggiare motore e cambio.

Il rapporto finale della trasmissione è stato accorciato con una coppia conica di 3,63:1 più corto di quello d'origine che misura 3,27:1. Questo rapporto finale molto lungo era ideale per sviluppare la massima velocità sul lungo rettilineo delle Hunaudières ma per questioni legate al diverso utilizzo pensato per questa GT6R si è optato per la versione più corta.



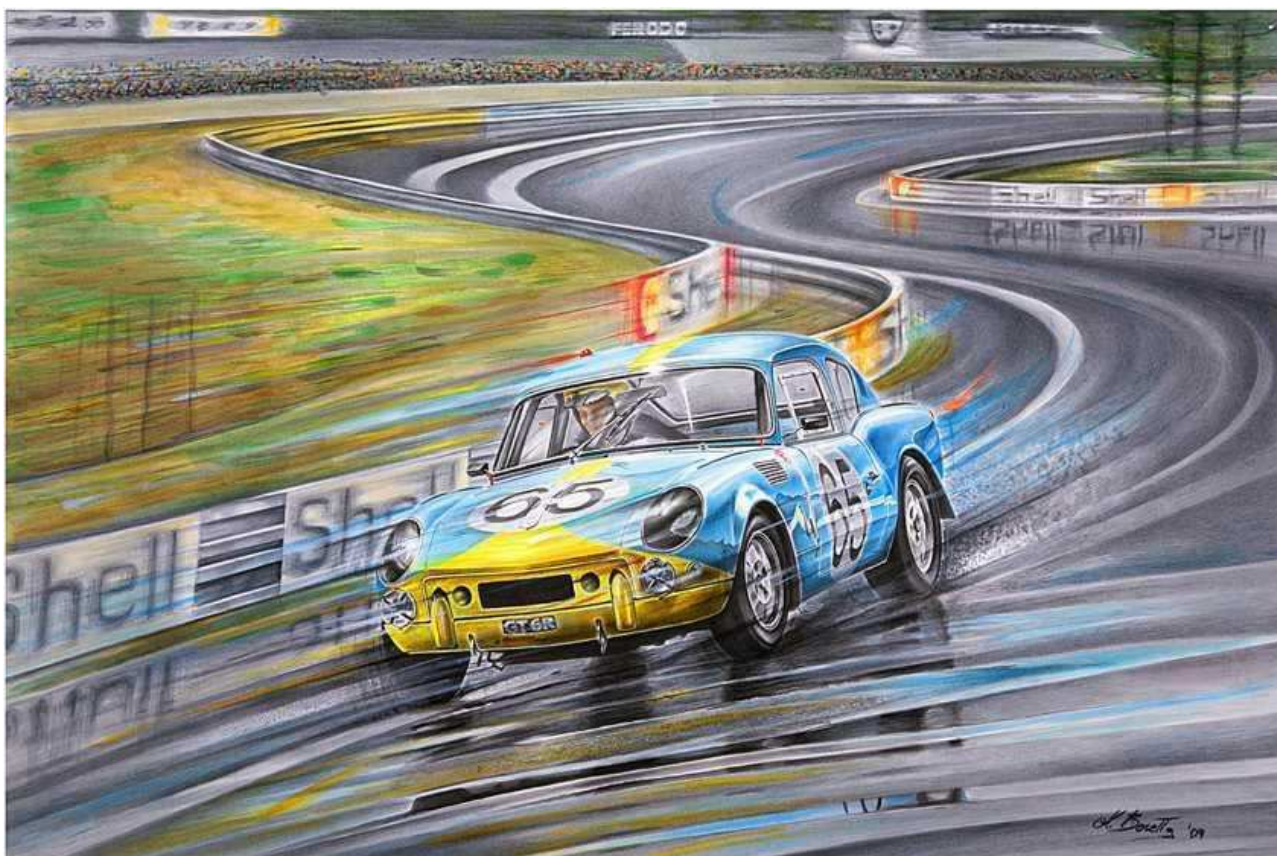
Novità per la GT6R era poi l'impianto frenante sdoppiato, con il pedale che tramite un bilanciere comandava due pompe, ognuna delle quali lavorava su un asse. Per bilanciare ancora meglio la frenata, dato che sull'anteriore sono montati dischi da 9,7 pollici mentre al posteriore vi sono dei tamburi da 8,1 pollici, oltre alla regolazione tramite il bilanciere del pedale, è stato montato sul cruscotto un regolatore meccanico della pressione frenante sull'asse posteriore, al fine di evitare i bloccaggi dovuto al trasferimento di carico in frenata. Il materiale d'attrito è simile a quello dell'epoca, Mint M20, ovviamente realizzato rispettando le nuove normative. L'ultimo adeguamento in materia di impianto frenante riguarda l'adozione di pinze Girling AR monoblocco in alluminio ricavate dal pieno, come quelle usate sulle inglesi da corsa e quasi tutte le F1 degli anni 60.



Nelle corse è piuttosto usuale che una squadra dipinga con fregi di colore diverso, sullo sfondo uguale per tutte, le diverse vetture in modo tale che i meccanici, in particolare l'addetto alla tabella di segnalazione, possano riconoscere in lontananza quale sia esattamente la vettura che sta prendendo la strada dei box o che transita in quel momento su rettilineo dei box. Le tre vetture che parteciparono a Le Mans sul fondo verde (british racing green) adottato dalla squadra ufficiale Triumph, portavano fregi di colore bianco, giallo e rosso. Nell'indecisione su quale di questi tre

colori abbinare allo sfondo celeste, (il powder blue delle 'works rallye cars) riprodotto come l'originale è stato deciso di lanciare una sorta di sondaggio tra amici e conoscenti. Sono stati realizzati tre bozzetti con le differenti colorazioni e poi sono stati sottoposti ad oltre un centinaio di persone per un giudizio. Il risultato della votazione è quello che vedete sulla vettura del servizio.

E' una macchina molto divertente da guidare, perché ha un assetto neutro che dà sicurezza sui curvoni in appoggio ma al tempo stesso è agile nei repentini cambi di direzione delle varianti, dove assorbe bene anche il passaggio sui cordoli. La guida nei tratti misti è molto agile e fluida ma bisogna stare accorti con il sovrasterzo, sempre in agguato, anche se molto prevedibile. E poi, come tutte le macchine degli anni '60, è priva di ogni confort: l'abitacolo è piuttosto sacrificato, invaso anche dal motore in posizione arretrata che peraltro contribuisce ad arroventare ancora di più l'atmosfera interna. L'aerazione dell'abitacolo praticamente non esiste ed è affidata soltanto ai piccoli finestrini scorrevoli delle portiere e agli sfoghi delle vetrate in plexiglass laterali; dopo pochi giri di pista si suda da morire ma l'adrenalina ti aiuta a dimenticare la sofferenza.



Opera realizzata da Massimo Beretta.