

Le molte vite della TR4, seconda parte: TR5, TR250 e TR6

Di Aaron Severson

Con il debutto della TR4A nel 1965, la Triumph aveva finalmente una sportiva con moderne sospensioni indipendenti che si sposavano bene con il frizzante stile italiano, ma presto venne deciso che la TR aveva bisogno di più potenza, oltre che di un vestito nuovo. Il risultato furono due auto familiari nell'aspetto ma con motori completamente nuovi, seguite dopo meno di due anni da un modello dall'aspetto nuovo con caratteristiche tecniche *déjà vu*. In questa seconda parte della storia della TR4, tratteremo delle Triumph TR5 PI, TR250 e TR6 prodotte tra il 1968 e il 1976.



Foto dell'autore.

WASP: SEI NELLA TR4

Nella [prima parte di questo articolo](#) abbiamo raccontato le origini e lo sviluppo della Triumph TR4, lanciata nella primavera del 1961 per rimpiazzare la TR3. Nata come un amalgama di diversi studi di stile elaborate da Giovanni Michelotti, la TR4 era essenzialmente una nuova carrozzeria su un telaio TR3 rimaneggiato, modificato con l'introduzione di una carreggiata più larga, uno sterzo a

cremagliera e l'adozione come motorizzazione standard del 4 cilindri a valvole in testa da 2.138 cc a camicie umide ("wet-sleeve") che era opzionale nella TR3.

La linea della TR4 e la sua maggiore raffinatezza trovarono una buona accoglienza, ma con parecchi malumori per la guida faticosa e la tenuta di strada incerta sullo sconnesso. In risposta a queste critiche, la Standard-Triumph sviluppò un nuovo telaio con sospensioni indipendenti e lo accoppiò a una carrozzeria leggermente modificata creando la TR4A, introdotta nel marzo del 1965.



Una Triumph TR4A convertibile olandese; di fianco una TR4A con hard top, con la sezione centrale dell'hard top rimossa. Essendo entrambe in origine auto per il mercato europeo, entrambe hanno sospensioni posteriori indipendenti, che erano opzionali sulle TR4A per il mercato del Nord America. Le strisce cromate sui parafranghi e sulle portiere anteriori erano caratteristiche della TR4A e uno dei modi più semplici di distinguere questo modello dalla TR4 precedente. (Foto: ["Triumph TR4A Dutch licence registration AL-47-75 pic1"](#) © 2009 AlfvanBeem; data in public domain dall'autore con [Creative Commons CC0 1.0 Universal Public Domain Dedication](#), ridimensionata e modificata nel 2012 da Aaron Severson per oscurare la targa e rimuovere alcune persone sullo sfondo).

Il telaio aggiornato dava alla TR4A una guida molto migliore anche se non necessariamente una migliore maneggevolezza, almeno su strade lisce, ma evidenziava il fatto che la TR aveva bisogno di più potenza. Secondo i calcoli della Triumph, la TR4A era di 86 kg (190 lb) più pesante della TR3A, mentre la potenza era aumentata solo di 9 HP (7 kW) e la coppia di 20 N-m (15 lb-ft). La TR4A era comunque una delle auto più veloci disponibili nella sua classe di prezzo (circa \$3,000

negli U.S.A., £800 più le tasse in U.K. [N.d.t. 2.250.000 lire in Italia]), ma i giorni delle TR2 e TR3 ammazza giganti erano solo un pallido ricordo.

Vi furono molte discussioni interne per decidere il modo migliore di dare alla TR4 la potenza in più di cui aveva bisogno. Era certamente possibile spremere più cavalli dal motore esistente — in configurazione da gara, il quattro cilindri da 2.138 cc forniva tranquillamente più di 150 cavalli (112 kW), ma sacrificando la vigorosa coppia in basso e i suoi ammirevoli bassi consumi. Aumentare l'alesaggio per ottenere 2.499 cc (152 cu. in.) era una possibilità, ma ciò significava riprogettare il blocco motore e non migliorava certo la raffinatezza, un'area nella quale il venerando 4 cilindri a tre cuscinetti di banco non si era mai particolarmente distinto. Bisognava poi considerare anche gli imminenti standard USA sulle emissioni, problematici da rispettare per un motore progettato 20 anni prima. Alla fine, la Standard-Triumph decise che il motore a camicie umide aveva fatto il suo tempo; il "big four" era adottato solo dalla TR4 e da una manciata di Morgan Plus 4S, e buttare altri soldi nel suo sviluppo era un investimento discutibile.



Il nuovo motore a sei cilindri a iniezione 2.5PI, qui non in una TR5 ma in una berlina 2.5PI Mk1. Per l'utilizzo sulle berline, il sei cilindri 2.498 cc (152 cu. in.) adottava un albero a camme con profili più dolci, che riduceva la potenza a 132 HP (98 kW) e la coppia a 207 N-m (153 lb-ft), ma migliorava la risposta a basso numero di giri: la coppia massima era raggiunta a 2.000 rpm rispetto ai 3.500 rpm della versione più potente montata sulla TR5 PI. (Foto: "[Triumph 2.5 PI Mk1 interior in Morges 2012](#)") © 2012 Akela NDE; ridimensionata e utilizzata sotto [Creative Commons Attribution-ShareAlike 2.0 France license](#))

Dal punto di vista dell'economia di produzione, la scelta migliore sarebbe stata adottare il nuovo sei cilindri in linea già in uso sulle Triumph Vitesse/Sport Six [N.d.t. "Sport Six" è il nome dato negli USA alla Vitesse 1600] e sulle berline 2000. Ma questo non avrebbe risolto il problema della potenza della TR4: il sei cilindri di 1.998 cc (122 cu. in.) così come adottato sulle berline perdeva 14

hp (10 kW) e 20 N-m (15 lb-ft) di coppia rispetto al più anziano quattro cilindri a camicie umide. Armeggiare con la carburazione e con il profilo delle camme migliorava la potenza, ma non la coppia a bassi regimi, per cui la Standard decise di riprogettare il blocco motore del sei cilindri per consentire un aumento della corsa di ben 19mm. Il risultato fu un nuovo motore da 2.498 cc (152 cu. in.) che poteva essere usato sia in una TR a sei cilindri (nome in codice Wasp) e in future versioni delle berline.



Il cofano della Triumph TR5 PI/TR250 sei cilindri sembra identico a quello delle ultime TR4s, ma in realtà è modificato con rinforzi e agganci diversi da entrambe le due versioni precedenti "long-bulge". La "gobba" non era più necessaria col motore a sei cilindri, leggermente più basso del 4 cilindri e senza problemi di spazio per i carburatori; non si sa perché la Standard-Triumph non la abbia semplicemente eliminata. Le ruote a raggi, opzionali sulle sei cilindri, erano molto più belle dei cerchi standard in acciaio. (foto dell'autore).

Per il progetto Wasp la Standard-Triumph aumentò il rapporto di compressione del sei cilindri a 9,5:1, adottò un albero a camme più sportivo e passò dai carburatori Zenith-Stromberg 150CD adottati sulle berline ad una iniezione meccanica Lucas Mk2. A metà degli anni sessanta l'iniezione era ancora qualcosa riservata alle gare e la Triumph sarebbe stata il primo produttore britannico ad adottarla su un motore di serie; anche le sportive più esclusive usavano ancora carburatori Weber. Il sistema Mk2, progettato dai Lucas Injection Lab, era un adattamento del Mk1 utilizzato in alcune auto da competizione; come questo utilizzava una pompa del carburante a pressione costante e un distributore-dosatore meccanico, ma a differenza del sistema adottato nelle competizioni il flusso del carburante era controllato da sei valvole a farfalla operate dalla

depressione in aspirazione e non da un collegamento meccanico con l'acceleratore. Poiché la misurazione del carburante dipendeva dalla depressione, la sua precisione a bassi regimi era tutt'altro che ideale, ma le prove condotte sulle berline 2000 dal reparto corse rally mostrarono che condotti di aspirazione lunghi e la nuova distribuzione di carburante garantivano un rendimento molto più regolare dei carburatori, grazie al profilo delle camme più prestazionale. Il risultato era soddisfacente: 142 HP (106 kW) e 222 N-m (164 lb-ft) di coppia con un motore appena più grande e anzi un po' più leggero del vecchio 4 cilindri.

La Wasp aveva poche altre modifiche: freni a disco anteriori più grandi per gestire la potenza aggiuntiva e un alternatore al posto della dinamo, probabilmente per gestire meglio la domanda di energia della pompa di iniezione. Servofreno e pneumatici da 165HR-15, prima opzionali, erano ora di serie, le molle posteriori vennero irrigidite per ridurre l'abbassamento del posteriore in accelerazione e il rapporto al ponte venne ridotto da 3,70 a 3,45 sperando così di ottenere almeno una parvenza di consumi ridotti. All'interno, gli interruttori erano rivisti per ottemperare alle norme di sicurezza USA ma le sole modifiche estetiche visibili erano una griglia leggermente rivista, il badge "2500" sui parafranghi posteriori e dei copricerchi abbastanza pacchiani.



Le Triumph TR5 PI e TR250 hanno lo stesso cruscotto con la stessa distribuzione degli strumenti della TR4A, ma con una impiallacciatura in legno opaca e nuovi interruttori per rispettare gli standard di sicurezza USA che entrarono in vigore il 1° gennaio del 1968. Lo stesso cruscotto fu mantenuto nella TR6. (foto dell'autore).

IL SEI CILINDRI A CARBURATORI

I progettisti della Standard-Triumph riponevano grandi speranze sul fatto che il sei cilindri a iniezione fosse un modo veloce per aumentare allo stesso tempo la raffinatezza e la potenza rispettando gli standard USA sulle emissioni. Ahimè, il punto dolente ancora una volta erano i costi. Dato che il distributore Triumph in USA era già perplesso sul prezzo della sospensione posteriore indipendente, non è difficile immaginare cosa pensasse della iniezione che avrebbe aggiunto almeno 400 dollari al prezzo di listino della TR4. Inoltre, il "2.5 PI" a iniezione girava grasso, particolarmente a basse velocità, e alla Triumph scoprirono presto che per soddisfare gli standard USA di emissioni sarebbe stato necessario aggiungere una pompa di iniezione dell'aria, aumentando i già ragguardevoli costi di produzione del motore.



Le strisce sul cofano e i parafranghi anteriori identificano questa come una TR250, dove la iniezione Lucas era sostituita da due carburatori Zenith-Stromberg 175CDSE con controllo delle emissioni e con i controlli della miscelazione sigillati per impedire manomissioni. La potenza lorda era 111 hp (83 kW) e la coppia 206 N-m (152 lb-ft), i valori netti 104 hp (78 kW) e 194 N-m (143 lb-ft). La sospensione indipendente e balestre, standard sulle TR4A per il mercato USA, non era più proposta e tutte le TR250 avevano sospensioni indipendenti (foto dell'autore).

Tuttavia, abbassando semplicemente la compressione a 8,5:1, ritornando a due carburatori Zenith-Stromberg 175CD leggermente modificati e introducendo qualche piccola modifica al motore (come limitare la massima depressione alla aspirazione) si permetteva al sei cilindri 2.498 cc (152 cu. in.) di passare l'esame senza componenti aggiuntivi, riducendo di parecchio i costi di fabbricazione. Il sei cilindri a carburatori era solo leggermente più potente del 4 cilindri, raggiungendo 111 HP rispetto ai 109 del 4 cilindri (rispettivamente 83 kW e 81 kW); le potenze nette erano uguali, 104 hp (78 kW) per entrambi. Tuttavia, il sei cilindri aveva una coppia

considerevolmente maggiore — 206 N-m (152 lb-ft) per il sei cilindri, 179 N-m (132 lb-ft) per il quattro cilindri — ed era molto più regolare e silenzioso del vecchio quattro cilindri. La versione a carburatori inoltre faceva prevedere meno grane di manutenzione rispetto a quella ad iniezione — senza dubbio un aspetto rassicurante per la filiale Triumph in Nord America che era preoccupata (giustamente, come si dimostrò) per le implicazioni della garanzia sul sistema di iniezione Lucas, costoso e poco conosciuto.



La Triumph TR5 PI è quasi identica alla TR4A, ma la griglia del radiatore è diversa e non c'è più il foro per la manovella di avviamento opzionale nella TR4 (sebbene l'incavo sotto la griglia rimanga). Sotto il cofano, il radiatore è montato più avanti rispetto al 4 cilindri per dare spazio al 6 cilindri, più lungo. La TR5 PI è in effetti un po' più leggera di una TR4A con sospensione posteriore indipendente, ma è leggermente più pesante sull'asse anteriore. (Foto: "[Triumph TR 5-PI 96-27-FR](#)" © 2009 AlfvanBeem uso pubblico concesso dal fotografo sotto la [Creative Commons CC0 1.0 Universal Public Domain Dedication](#), ridimensionata e modificata nel 2012 da Aaron Severson (ritagliata e oscurata la targa).

Le auto destinate al mercato del Nord America ricevettero alcune altre modifiche, in buona parte per insistenza di J. Bruce McWilliams, ex dirigente Rover divenuto vicepresidente del marketing della Leyland USA a seguito della fusione con la Rover nel tardo 1966. La maggior parte delle modifiche erano cosmetiche: colori più brillanti e strisce in contrasto che attraversavano il frontale, trucchetti che McWilliams aveva sviluppato in Rover come un modo economico di spingere le vendite. Le auto per il Nord America mantenevano i brutti copricerchi ma modifiche più funzionali includevano l'uso di pneumatici radiali più larghi (Goodyear 185SR-15 anziché i Michelin 165HR-15 delle auto per il mercato europeo) e il rapporto al ponte più corto da 3,70 della

TR4. Venne anche dato un nuovo nome: mentre le auto a iniezione erano denominate TR5 PI ("Petrol Injection"), le versioni a carburatori sarebbero state chiamate TR250.

TRIUMPH TR5 PI E TR250

La Triumph TR250 entrò in produzione nell'agosto 1967 e la TR5 PI circa due mesi più tardi. Anche con il motore a carburatori, più economici, la TR250 era sensibilmente più costosa della TR4A, in parte per la presenza della sospensione posteriore indipendente di serie: il prezzo base era 3.395 dollari (franco New York), 300 dollari più di una TR4A IRS. In Gran Bretagna, il prezzo base di una TR5 PI al lancio era di ben £925 (£1.212 5s 5d incluse le tasse), £125 più di una TR4A. *[N.d.t. circa 2.100.000 lire, poco meno di 200.000 lire più della TR4A]* Entro la primavera del 1968, la TR5 a iniezione era salita a £985 (£1.260 13s 11d incluse le tasse), più di £100 della MGC a sei cilindri. *[N.d.t. 2.200.000 lire, 150.000 lire più della MGB]*



Da dietro, le caratteristiche distintive della Triumph TR5 PI sono gli scarichi (sempre doppi, ma entrambi sulla sinistra anziché uno per ogni lato), il badge "2500" sui parafranghi posteriori e le luci di retromarcia sotto le luci posteriori. Il portabagagli non è di serie, e così le ruote a raggi, in opzione del costo di £38 6s 8d in Gran Bretagna. (Foto: "[Triumph TR5 PI Heck](#)" © 2009 Robotriot; ridimensionata e usata sotto la [Creative Commons Attribution-ShareAlike 3.0 Unported license](#)).

La stampa americana non fu entusiasta della TR250: era la terza volta in sette anni che veniva presentata una nuova TR, più costosa ma non più veloce della precedente. Alcune prove dell'epoca indicavano anzi che la TR250 era in realtà più lenta, sebbene la differenza fosse probabilmente da attribuire al fatto che il rapporto di trasmissione 4,10 non era più offerto sulle TR4, se non come richiesta speciale del cliente. In ogni caso, le prestazioni non erano tali da

trattenere i giornalisti dal lamentarsi dello stile eccessivamente familiare, dalla carrozzeria datata e dalle sospensioni che non sembravano ancora del tutto a posto. I proprietari poi iniziarono presto a lamentarsi dei carburatori con controllo delle emissioni, capricciosi e che non si riuscivano a regolare.

La TR5 PI fu meglio accolta fuori dagli USA. I dubbi ancora presenti sul telaio erano in buona parte compensati dal nuovo potente motore. Il sei cilindri a iniezione era molto più assetato del vecchio 4 cilindri, richiedeva benzina super-premium (100-101 ottani) e aveva un minimo piuttosto irregolare, ma consentiva alla TR5 prestazioni gagliarde. Malgrado il rapporto di trasmissione più alto, gli 0-60 mph (0-97 km/h) richiedevano circa 8 secondi e la velocità massima con overdrive era vicina a 193 km/h (120 mph). Non era abbastanza da impensierire una Jaguar E-Type, ma abbastanza da dare una buona lezione a quasi ogni auto nella classe di prezzo della TR. La MGC poi, leggermente più potente sulla carta, non poteva neanche competere con la Triumph.

Dal punto di vista della affidabilità, tuttavia, i clienti americani si sarebbero trovati meglio con la versione a carburatori, dato che il sistema di iniezione si dimostrò piuttosto problematico. In teoria non era un sistema eccessivamente complicato (anche se persino i tecnici Lucas ritenevano che l'uso di sei valvole a farfalla separate fosse un errore), ma richiedeva un livello di precisione nella fabbricazione che era difficile da ottenere sia in fabbrica che nell'officina di un concessionario. Un esempio tipico era il diaframma di misura, le cui molle dovevano corrispondere accuratamente a ogni unità e non potevano essere regolate; il manuale di officina era pieno di ordini severi di non toccarle. Gli iniettori erano progettati per essere facilmente sostituiti, ma l'unità di dosaggio richiedeva l'intervento di un esperto e la Triumph preferiva sostituire tutta l'unità piuttosto che cercare di ripararla o ricostruirla. I proprietari più prudenti cambiavano regolarmente il filtro della benzina, cosa che la Triumph raccomandava di fare ogni 12.000 miglia (19.000 km), e non lasciavano il livello del carburante troppo basso nel timore che nelle curve secche si scoprisse l'aspirazione della pompa risucchiando aria nel sistema. Anche le tenute della pompa potevano dare problemi.

Le vendite della TR250 furono ragionevolmente vivaci negli USA — 8.484 unità durante la sua breve vita — ma lontano dal ritmo della TR4 4 cilindri. La sei cilindri inoltre portò a un minore attaccamento al modello rispetto alla TR4; in una inchiesta del 1969 della rivista *Road & Track*, più del 40% dei proprietari di TR250 dichiararono che non ne avrebbero acquistata un'altra. E neanche la squadra corse negli U.S.A. ebbe grande fortuna con la TR250. La SCCA aveva riclassificato le auto a sei cilindri nella categoria "C Production", dove la TR250 era fuori dai giochi.

La TR5 PI arrivò solo a 2.947 unità, un segno di quanto il mercato del Nord America fosse importante per il volume complessivo delle vendite della Triumph. Meno di 1.200 TR5 furono vendute in UK, ma questo in effetti era considerevolmente più delle vendite medie annuali della TR4 che erano sempre state piuttosto deboli nel mercato domestico. Il motore 2.5 PI ebbe un maggiore successo su una piattaforma differente: nel tardo 1968, la Standard-Triumph installò una

versione con una messa a punto più dolce del sei cilindri a iniezione nella berlina 2000, creando la sportiveggiante 2.5 PI, che vendette più di tre volte rispetto alla TR5.

...NELLA BOTTE NUOVA: LA TRIUMPH TR6

Con le TR5 PI/TR250, la Triumph era riuscita, in ritardo, a dare alla TR una nuova carrozzeria, un nuovo telaio e un motore nuovo. Purtroppo, quando finalmente i nuovi modelli uscirono la “nuova” carrozzeria era vecchia di sei anni e non sembrava più particolarmente fresca, come Bruce McWilliams aveva fatto notare in termini forti durante lo sviluppo delle sei cilindri. A metà del 1967, prima che la TR250 e la TR5 fossero in commercio, la Standard-Triumph aveva già deciso che era necessario un ulteriore aggiornamento, e presto.



La Triumph TR6 sembrava una auto completamente nuova, ma in realtà si trattava di un aggiornamento intelligente ed elaborato della TR5 PI/TR250 (foto dell'autore).

Già nel 1964 la Triumph aveva sviluppato un prototipo chiamato [Fury](#), una spider disegnata da Michelotti con sospensioni indipendenti (analoghe a quanto successivamente adottato per la TR4A), un motore a sei cilindri e una costruzione a scocca portante. Sebbene la Fury fosse più piccola della TR4, per il resto sembrava uno sviluppo logico della TR. Le auto sportive con la scocca imbullonata al telaio stavano già diventando antichate, soprattutto dopo l'arrivo della MGB monoscocca. Tuttavia, passare alla costruzione monoscocca avrebbe comportato una struttura della carrozzeria completamente nuova, il che non era ancora possibile.

Con l'acquisizione della Rover, la Leyland stava andando abbastanza bene ma le sue risorse erano già fortemente impegnate in altri progetti, tra cui un ripensamento della linea della famiglia 1300 a trazione anteriore (che portò alle più economiche Toledo e Dolomite a trazione posteriore), un restyling delle grosse berline e lo sviluppo della nuova Stag, un'auto sportiva con motore V8 che avrebbe dovuto competere nella classe della Jaguar E-Type e della Mercedes "Pagoda" W113.

Una TR completamente nuova non era una priorità immediata, soprattutto perché l'auto esistente aveva già ricevuto un telaio aggiornato e un nuovo motore.



Una Triumph TR6 con hard top. Il nuovo hard top singolo era uno dei pochi elementi della TR6 non progettato dalla Karmann: era frutto del team di design interno di Les Mann a Coventry. L'hard top a due pezzi della TR4 era costoso da produrre e, nonostante la sua originalità, Triumph non capì mai come commercializzarlo in modo efficace, con successivo rimpianto di alcuni dirigenti dell'azienda (foto pubblicata con il consenso del proprietario).

L'alternativa era un ampio rifacimento, abbastanza da dare al pacchetto familiare un aspetto fresco senza le spese di una carrozzeria completamente nuova. Normalmente la Standard-Triumph si sarebbe rivolta a Michelotti per questo lavoro, soprattutto perché lo volevano fare rapidamente, ma Leyland e Triumph avevano bisogno più urgente del suo talento altrove, incluso il restyling delle berline 2000 e 2.5 PI. Il restyling della TR quindi fu affidato a Gerhard Giesecke della carrozzeria tedesca Karmann, che non si tirò indietro di fronte alle scadenze ravvicinate imposte dalla Triumph e offrì un prezzo altamente competitivo sia per il restyling che per i macchinari. Il design di Giesecke, secondo quanto riferito sviluppato con un considerevole contributo della filiale Triumph nordamericana, passò dal modello alla produzione in poco più di un anno e la Leyland fu molto soddisfatta dei risultati che fecero guadagnare alla Karmann anche il contratto per i macchinari per la fabbricazione delle 2000/2.5 PI Mk2.



La Triumph TR6 per il mercato nordamericano manteneva il sei cilindri a carburatori della TR250, inizialmente mantenendo la potenza netta a 104 CV (78 kW) e la coppia a 194 N-m (143 lb-ft). Le auto non destinate alla California mantennero il doppio carburatore Zenith-Stromberg fino alla fine della produzione nel 1976, ma gli standard più severi sulle emissioni della California limitarono le auto destinate a quel mercato a un solo carburatore, con effetti prevedibili sulla potenza. Anche le auto destinate agli altri 49 stati degli USA furono sempre più spesso accessoriate con dispositivi di controllo delle emissioni durante la produzione del TR6, incluso il ricircolo dei gas di scarico e la pompa di iniezione dell'aria che Triumph aveva precedentemente evitato. La potenza netta passò da 104 a 106 CV (da 78 a 79 kW) nel 1972, ma la coppia netta diminuì di circa il 7%, a 180 N-m (133 lb-ft) (foto dell'autore).

Il risultato degli sforzi di Karmann fu la Triumph TR6, che rimpiazzò la TR5 e la TR250 sulla linea di produzione alla fine del 1968. Come la TR4 originale di sette anni prima, la TR6 era meno nuova di quanto lasciasse immaginare il design ampiamente rinnovato. Gran parte dei macchinari erano nuovi, così come i parafranghi, il cofano, la griglia e in generale le sezioni anteriori e posteriori, ma da un punto di vista strutturale la TR6 era in gran parte un riciclo. I nuovi parafranghi rendevano il corpo leggermente più lungo di prima, ma la mancanza dei rostri sui paraurti (almeno inizialmente) ridusse leggermente la lunghezza complessiva a 3.937 mm (155 pollici). L'interasse e la larghezza complessiva erano rimasti invariati, ma l'adozione di ruote più larghe 5,5x15

aumentava la larghezza del battistrada a 1.276 mm (50,25 pollici) anteriori e 1.264 mm (49,75 pollici) posteriori.

La TR6 non introduceva cambiamenti importanti nel telaio, ma era stata aggiunta una barra antirollio all'anteriore e le molle e i tassi di smorzamento ricalibrati nel tentativo di bilanciare meglio guida e maneggevolezza. (La barra antirollio della TR6 fu la prima su una TR di produzione, anche se era disponibile nella lista degli accessori da competizione da anni.) Anche i motori erano invariati: il sei cilindri a carburatori per le auto nordamericane e il 2.5 PI per gli altri mercati, dove la TR6 era tipicamente contrassegnata come "TR6 PI".



A parte strisce e decalcomanie, uno dei pochi ovvi cambiamenti visivi alla Triumph TR6 durante gli otto anni di produzione fu l'aggiunta di uno spoiler sotto il paraurti nel 1973. Lo spoiler, che era sempre nero a prescindere dal colore della carrozzeria, riduceva l'alleggerimento del frontale ad alta velocità, anche se questa stava diventando una situazione sempre più accademica negli Stati Uniti (foto dell'autore).

La TR6 non era sostanzialmente più pesante delle TR5/TR250, quindi le prestazioni erano — ancora una volta — poco cambiate. La TR6 testata nel 1969 dalla rivista *Road & Track* non brillava nemmeno rispetto alla precedente TR250, raggiungendo 97 km/h (60 mph) in poco meno di 11 secondi; la velocità massima per le auto a carburatore era di nuovo intorno a 107-110 mph (172-176 km/h). La TR6 PI, nel frattempo, vantava 0-97 km/h (0-60 mph) in poco più di 8 secondi e raggiungeva la velocità massima di 190-193 km/h (118-120 mph) con overdrive. I recensori trovarono poi che la guida e la maneggevolezza della TR6 erano più tranquille rispetto alla TR250,

sebbene la barra antirollio causasse un sottosterzo pronunciato in situazioni in cui la vecchia TR4 avrebbe scodato a proprio piacimento.

In Gran Bretagna, il prezzo di partenza della TR6 a iniezione era aumentato di £35 (circa \$84) [N.d.t. 50.000 lire] raggiungendo £1.020 (£ 1.333 19s 2d tasse incluse) [N.d.t. 2 milioni di lire]. Grazie alla svalutazione della sterlina, la TR6 statunitense era in realtà un po' più economica della TR250 al momento del lancio, con un prezzo base di \$3.275 POE. Tuttavia i prezzi nel Regno Unito sarebbero aumentati rapidamente negli anni a seguire, portando i prezzi americani sempre più in alto.



La Triumph TR6 con le specifiche americane divenne progressivamente più sgargiante all'inizio degli anni settanta, aggiungendo tocchi cosmetici come decalcomanie con la Union Jack sui parafranghi posteriori nel 1973. Il roll bar, i cerchi in lega e il portapacchi di questa vettura non erano di serie, ovviamente, sebbene questi ultimi potrebbero essere stati accessori installati del rivenditore. Notare il pannello di coda angolare in stile Kamm, che con un tocco tipicamente anni Settanta era sempre dipinto di nero, indipendentemente dal colore della carrozzeria (foto dell'autore).

LA FUSIONE BMC-LEYLAND

Quando la TR6 debuttò nel gennaio 1969, il governo britannico di Wilson aveva costretto la Leyland a fondersi con la British Motor Holdings, più grande ma considerevolmente meno solvente, che includeva BMC (Austin, Morris, Riley, Wolseley e vari fornitori) e Jaguar. Il presidente della nuova British Leyland Motor Corporation era il capo della Leyland/Standard-Triumph, Donald Stokes, che per il suo disturbo ricevette la paria a vita [N.d.t titolo non ereditario che garantisce gli stessi privilegi dei nobili inglesi, incluso un posto nella Camera dei Lord]. Il consolidamento e la razionalizzazione non erano ancora all'ordine del giorno, anche se lo sarebbero stati abbastanza

presto, ma la fusione comportò un rimescolamento tra i dirigenti tra cui la partenza del direttore generale di Triumph George Turnbull e del direttore tecnico Harry Webster per la Austin-Morris, sostituiti rispettivamente dal vice di Turnbull, Cliff Swindle e da C. Spencer King proveniente dalla Rover. Meno felicemente, la British Leyland ereditò i problemi finanziari della BMC e le controversie in corso con i lavoratori.

Più o meno in concomitanza con l'arrivo di Spencer King, la Triumph iniziò lo sviluppo dei successori per le GT6 e TR6, rispettivamente con nomi in codice Lynx e Bullet. Il piano originale prevedeva il debutto della Bullet entro il 1973, facendo risparmiare a Triumph le spese per le modifiche alla TR6 per adeguarsi ai nuovi standard statunitensi sui paraurti, ma per vari motivi (discussi più dettagliatamente [nella monografia sulla TR7](#)) questo si rivelò impossibile. Di conseguenza, la TR6 finì per durare molto più a lungo del previsto: quasi otto anni anziché quattro o cinque.



Una Triumph TR6 con specifiche USA verso la fine della produzione (1975 o 1976). Il roll bar non è standard, ma lo erano i grossi rostri, che aumentavano la lunghezza complessiva a 4.117 mm (162,1 pollici) e il peso a vuoto a circa 1.111 kg (2.450 lb). La sospensione spessorata richiese alcune modifiche alle frecce (Foto: "[Triumph TR6](#)" © 2008 Geoffrey Gallaway; usata sotto la [Creative Commons Attribution-ShareAlike 2.0 Generic license](#)).

Poiché un rimpiazzo era già in lavorazione — e poiché i soldi stavano diventando sempre più scarsi — la TR6 godette di un piccolo sviluppo aggiuntivo durante il resto della sua vita. La maggior parte delle modifiche riguardava la conformità normativa o la razionalizzazione della produzione, come

l'aggiunta di un bloccasterzo nel 1970 e l'installazione a metà 1971 del più robusto cambio a quattro velocità della Stag. Apparentemente il cambio automatico della Stag non fu preso in considerazione, nonostante gli acquirenti americani avrebbero verosimilmente potuto accoglierlo con favore.

La TR6 a carburatori aveva guadagnato un po' di potenza, sacrificando un po' di coppia e una buona dose di fluidità nella continua lotta per rimanere conforme agli standard sulle emissioni. Standard più severi costrinsero le auto per la California a fare affidamento su un singolo carburatore Stromberg, rendendole particolarmente anemiche; non sappiamo se British Leyland abbia mai citato dati di potenza, che erano anche omessi dalle brochure MG per motivi simili. Anche le riduzioni progressive del rapporto di compressione influirono negativamente sul consumo di carburante.



Il cruscotto di una Triumph TR6 del 1975. Nel complesso l'interno della TR6 è cambiato poco nel corso degli anni, sebbene ci fosse uno sconcertante assortimento di sedili diversi (reclinabili dalla fine del 1969 in poi) e l'overdrive diventato standard dal 1974. Il volante rivestito in pelle di questa auto è chiaramente un accessorio aftermarket. (foto dell'autore).

La Leyland non ha mai provato ad "americanizzare" il motore a iniezione, sia per ragioni di costo sia perché creava problemi di manutenzione negli altri mercati. Tuttavia, il distributore USA alla fine persuase la SCCA a omologare il sistema Lucas, rendendo la TR6 più competitiva nella categoria "C Production". Sfortunatamente, la Triumph aveva ancora vita dura con la Datsun 240Z.

Le norme di sicurezza statunitensi erano quasi altrettanto problematiche per Triumph quanto le norme sulle emissioni. Nel 1971 furono approvati nuovi standard sullo schiacciamento del tetto che avrebbero messo fuorilegge le convertibili e le roadster se un giudice di un tribunale distrettuale federale alla fine non avesse annullato tale norma prima che entrasse in vigore. Un'altra sfida furono gli standard federali di urto a 8 km/h (5 mph) che entrarono in vigore nel 1973. Sebbene le auto sportive ricevessero un'esenzione di un anno, a metà del 1974 la Leyland fu costretta ad aggiungere rostri ingombranti e sgraziati ai paraurti delle TR6 nordamericane (e alle MGB) e a spessorare le sospensioni per portare l'altezza del paraurti al livello richiesto dagli standard.



Questa è una Triumph TR6 nordamericana del 1975, ma l'attuale proprietario ha evidentemente eliminato i rostri del paraurti e, se gli occhi non ci ingannano, gli spessori che normalmente aumenterebbero l'altezza di marcia (foto dell'autore).

Anche se la TR6 PI fu risparmiata da questi affronti, le auto a iniezione persero comunque un po' di smalto. Per il modello del 1973, le diffuse lamentele per il minimo irregolare del motore 2.5 PI indussero la Rover-Triumph (le due aziende si erano fuse da poco) ad adottare l'albero a camme della versione americana, con camme meno pronunciate, che offriva un comportamento a bassa velocità migliore a scapito della potenza massima. La potenza netta era scesa a 124 CV (93 kW) e 194 N-m (143 lb-ft) DIN. Allo stesso tempo, tutte le TR6 adottavano il più recente overdrive Laycock de Normanville tipo J, che aveva un rapporto di overdrive più alto e non poteva più essere

utilizzato sulla seconda marcia, una caratteristica un tempo amata dai piloti di rally. Una magra consolazione fu che l'overdrive divenne standard su tutte le TR6 nel 1974.

IL CREPUSCOLO DELLA TR

I giornalisti che si sono presi la briga all'epoca di provare le ultime Triumph TR6 hanno ammesso che aveva ancora un certo fascino, grazie al bell'aspetto rude e alla piacevole nota allo scarico di "basso profondo", ma per altri aspetti la Triumph sembrava piuttosto anacronistica. Sebbene le sospensioni indipendenti fossero moderne come tutte le altre, la maneggevolezza della TR6 non era niente di speciale per gli standard della metà degli anni '70 e la struttura con scocca e telaio separati causava più vibrazioni rispetto alle nuove rivali monoscocca. La guida era faticosa e c'erano vari problemi minori che riflettevano l'età del pacchetto base. La rivale Datsun 240Z era percepita come molto più moderna ed era più veloce di un TR6 a iniezione. Per circa la stessa cifra di una TR6 PI, i clienti britannici potevano anche avere una Ford Capri 3000 GT che aveva sospensioni meno sofisticate ma prestazioni confrontabili e maggiore praticità.

Nonostante tutto, nonostante il consolidamento delle reti di concessionari statunitensi della British Leyland, nonostante un consumo di 14,3 L/100 km (16,4 mpg) rilevato al primo ciclo di prova di risparmio di carburante dell'Agenzia per la Protezione Ambientale (EPA), nonostante i continui reclami sulla qualità e il servizio post-vendita, e nonostante il prezzo che nel 1975 stava rapidamente raggiungendo i 5.000 dollari, le vendite della TR6 rimasero buone. Persino i brutti paraurti non impedirono alla TR6 di vendere circa 14.000 unità nel 1974, il suo anno di punta, una percentuale importante delle vendite nordamericane della Leyland.

La TR6 era ancora regolarmente presente anche in pista. Nel 1975, le scuderie collegate alla British Leyland tornarono ai motori a carburatore e furono riclassificati nella categoria "D Production", dove la TR6 era molto più competitiva. Le vetture preparate dal team ufficiale "Group 44" di Bob Tullius conquistarono il campionato nazionale SCCA nella categoria "D Production" sia nel 1975 che nel 1976. Quest'ultima vittoria è stata un po' imbarazzante per l'organizzazione americana di British Leyland perché la TR6 vincente, un'auto ex Group 44 pilotata dall'attore Paul Newman, in realtà surclassò la nuova TR7 di Lee Mueller di Huffaker Engineering, il team della West Coast di Leyland!

Se la British Leyland fosse stata propensa – e se i tassi di cambio sfavorevoli alla fine degli anni settanta lo avessero permesso – la TR6 avrebbe probabilmente potuto sopravvivere almeno fino all'introduzione della TR7 convertibile nel 1979, ma questo non accadde. La Rover-Triumph non vedeva l'ora di abbandonare il vecchio sei cilindri Triumph alla prima occasione, in particolare la costosa e problematica versione 2.5 PI; la TR7 avrebbe usato il "motore Saab" inclinato a quattro cilindri Triumph (il Rover V8 a seguire dopo il lancio) mentre l'erede delle berline 2000/2.5 PI, la Rover SD1, era prevista per l'utilizzo del nuovissimo OHC sei cilindri sviluppato dalla Triumph. Il ritardo nella preparazione di quest'ultimo, così come il quasi fallimento della British Leyland, mantennero in vita il sei cilindri a carburatori nelle grosse berline Triumph fino al 1977, ma il motore a iniezione cessò la produzione nell'estate del 1975, ponendo fine sia alla berlina 2.5 PI

che alla il TR6 PI. Si può ritenere che le vendite della TR6 PI, che non avevano mai superato i 3.000 esemplari all'anno, non giustificassero la sostituzione con il sei cilindri a carburatori, sebbene la Rover-Triumph abbia effettivamente installato una versione a carburatori del motore da 2.498 cc (152 cu. In.) nelle berline.

La TR6 nordamericana sopravvisse per un altro anno, ma finì nel luglio 1976 con una produzione di 94.619 unità. Ai rivenditori statunitensi non piacque vederla scomparire; la TR6 si vendeva facilmente rispetto alla controversa nuova TR7 e aveva buoni margini di profitto. L'ultima TR6 prodotta fu consegnata a Bob Tullius, segnando la fine di un'era.



Se si sostituisce la testa dell'ascia e successivamente si sostituisce il manico, rimane sempre la stessa ascia? Dipende dal punto di vista, proprio come le differenze tra la TR250 e questa ultima versione della TR6 nordamericana (o anche con la TR5 a iniezione e la TR6 PI. (foto dell'autore).

L'ASCIA DEL NONNO¹

Le ultime Triumph TR6 avevano perso quasi ogni traccia delle TR2 e TR3 ma, come nel paradosso dell'ascia del nonno, era ancora in un certo senso la stessa macchina, sostituita a poco a poco. Ad eccezione delle auto a iniezione, che erano davvero piuttosto rare, le prestazioni delle ultime TR6 erano sostanzialmente simili a quelle delle loro progenitrici di 22 anni prima. La guida e i freni erano migliori, c'erano finestrini discendenti invece di finestrini fissi e gli acquirenti americani potevano persino ordinare l'aria condizionata, ma questi erano essenzialmente perfezionamenti del concetto di base piuttosto che vere innovazioni.

Ciò che era cambiato nel frattempo erano i clienti della Triumph. Quando la TR debuttò, la sua attrattiva principale era l'essere un'auto sportiva da 2.500\$ che poteva competere con Porsche da 4.500\$ e dare buona prova di sé in pista. Certamente, alcuni proprietari di TR6 hanno gareggiato

¹ N.d.t.: Il riferimento è al paradosso che dice "Questa è l'ascia di mio nonno. Mio padre ha cambiato la testa, io ho cambiato il manico. Ma è sempre l'ascia di mio nonno" e che pone il quesito se un oggetto composto da diverse parti perda la sua identità quando le parti vengono via via sostituite.

con le loro auto come avevano fatto con le TR2, TR3 e TR4, ma non era più la sua caratteristica principale. Nella configurazione di serie, gli aspetti più interessanti della TR6 — almeno negli Stati Uniti — erano il fatto di essere una convertibile (una caratteristica che stava diventando molto rara nel mercato nordamericano all’inizio degli anni Settanta), il suo fascino retrò (anni prima che questo termine diventasse comune), il suo essere una brillante sopravvissuta di un’era in cui le auto sportive da tutti giorni erano la regola piuttosto che l’eccezione.

La TR6 era diventata una sorta di nostalgico oggetto su ruote, più pittoresca che selvaggia, ma quel fascino nostalgico era anche la cosa principale che la rendeva sensata negli ultimi anni. Dalla metà degli anni sessanta, dirigenti della Standard-Triumph come Mike Cook avevano capito che la migliore difesa della TR contro le nuove minacce come le pony-car² americane era di mantenere il suo carattere tradizionale. Anche se la Leyland fosse stata disposta a finanziare una nuova coupé sportiva monoscocca e di stile moderno, non vi era alcuna garanzia che una simile auto sarebbe stata ben accolta dagli acquirenti e avrebbe anzi potuto alienare il pubblico esistente della TR. Questo è in sostanza quello che è successo alla TR7: era più moderna, più pratica e più comoda della TR6, ma la maggior parte dei giornalisti e della clientela la vedeva come non abbastanza veloce, non abbastanza sportiva o non abbastanza bella da compensare la perdita della coppia del TR6, della lunga falcata dell’overdrive o della *joie de vivre* della guida con i capelli al vento.

La produzione totale di TR4/TR4A, TR5/TR250 e TR6 ammontava a quasi 175.000 unità, ben al di sotto della più economica Spitfire — che fu prodotta in più di 314.000 unità dal 1962 al 1980 — e una frazione del totale della MGB, ma tutto sommato dignitosa per gli standard Triumph (detto senza offesa). È interessante notare che la TR6 “americanizzata” ha rappresentato non solo la parte del leone nella produzione di TR6, ma anche quasi la metà di tutte le TR costruite tra il 1961 e il 1976, il che la dice lunga sulle priorità degli acquirenti.

Da un altro punto di vista, tuttavia, ciò ha perfettamente senso: la TR6, in particolare le versioni anteriori al 1974, ha conservato la maggior parte delle virtù delle TR precedenti, mitigandone almeno la maggior parte delle peggiori carenze. Era ancora un po’ rozza e rumorosa, ma questo non era poi un problema, e se le prestazioni di serie non erano sufficienti c’erano molti modi per migliorarle. Per molte persone, queste qualità sono esattamente ciò che definisce un’auto sportiva.

² N.d.t.: Le pony-car sono coupé o spider dal design sportivo, prezzo accessibile e buone prestazioni. Il nome deriva direttamente e per assonanza “equina” dalla Ford Mustang e si applica anche alle rivali dell’epoca come la Dodge Challenger, la Chevrolet Camaro.

APPENDICE: LA TRIUMPH TR250K

Intorno al periodo in cui la Triumph TR5 e la TR250 debuttarono, Kas Kastner, direttore sportivo per gli USA della Triumph, commissionò al designer trentenne Peter Brock (noto per la Cobra Daytona) lo sviluppo di una carrozzeria sportiva radicalmente nuova su un telaio TR250 modificato. Denominata TR250K, l'auto che ne risultò era una roadster elegante e slanciata alta solo 43 pollici (1.092 mm). Rispetto alla progenitrice TR250, la TR250K era allungata di circa 152 mm e il motore era spostato di circa 240 mm più indietro, presumibilmente per consentire una migliore distribuzione del peso e una linea più filante del cofano. Nonostante sia leggermente più grande di una TR250 o di una TR4A, la carrozzeria in alluminio della TR250K consentiva un peso a secco ben al di sotto di 700 kg. I freni erano dischi Airheart di grande diametro sulle quattro ruote; il motore era il nuovo 2.498 cc (152 cu. In.) a sei cilindri in linea, ma con la recente fusione tra Leyland e Rover, Kastner sperava di sostituirlo con il V8 in alluminio della Rover, ex Buick, che era più leggero e più potente del sei cilindri.



Il prototipo TR250K oggi, fotografato al Buttonwillow Raceway Park nel 2019. Il prototipo è stato ridipinto più volte, ma ora è ancora di nuovo nel suo colore originale (o in una sua buona approssimazione) (foto di Shawn Frank).

Bruce McWilliams autorizzò la costruzione di un singolo prototipo che Kastner iscrisse alla 12 Ore di Sebring del 1968, pilotata da Bob Tullius. Sebbene la TR250K abbia conquistato una ammirazione diffusa per il suo design radicale, non terminò la gara, tradita dal cedimento delle ruote e dai danni alle sospensioni.

Kastner cercò in tutti i modi di convincere George Turnbull, presidente della Standard-Triumph, a considerare la TR250K come base per una futura TR, riuscendo anche a far pubblicare il prototipo

sulle copertine di diverse importanti riviste automobilistiche statunitensi per ottenere supporto. Non servì a nulla; Kastner pensava che la proposta fosse stata bocciata dalla wocietà perché non era una loro idea, ma McWilliams sosteneva che la TR250K semplicemente non sarebbe stata adatta alla produzione senza dover essere irrimediabilmente annacquata. Kastner e Peter Brock presentarono un'altra proposta a Spen King e al product planner di British Leyland Mike Carver nel 1970, ma neanche questa fu adottata. Tuttavia, Brock rimase convinto che la successiva TR7 dovesse molto alla TR250K. (Non sappiamo se la TR250K abbia avuto un'influenza diretta sul design della TR7 di Harris Mann, ma la TR7 è stata influenzata dalla show car Zanda di Mann del 1969, che, sebbene non assomigliasse alla TR250K in alcun modo specifico, aveva un'estetica simile.)

NOTE DEL TRADUTTORE

L'intero testo è copyright ©2012–2020 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 22/10/2012 sul blog *Ate Up With Motor* ed è disponibile all'indirizzo <https://ateupwithmotor.com/model-histories/triumph-tr5-tr250-tr6/>.

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

Quando possibile, ai prezzi in dollari e/o sterline è stato affiancato il prezzo di listino in Italia o il valore corrispondente in lire secondo il cambio in vigore all'epoca.