

Capitani coraggiosi: Salvatore Ruffino e la sua Italia

di Giancarlo Cavallini

Questa è la storia di un uomo coraggioso che seppe costruire un'auto di una tale bellezza da mozzare il fiato; è una storia che ci ricorda che ci sono uomini in grado di lanciare il cuore oltre l'ostacolo, uomini capaci di appassionarsi a un progetto pur sapendo che il rischio imprenditoriale è sempre dietro l'angolo.

E' anche la storia di un'automobile che non ebbe la fortuna che la sua bellissima linea prometteva, ma che oggi è tra le più desiderate.

Questo uomo si chiamava Salvatore Ruffino e la sua creatura *Italia 2000*.

Salvatore Ruffino nacque il 19 di aprile del 1913 a Carini, a poca distanza da Palermo e dall'azzurro mare della Sicilia. Lasciò la sua terra appena dopo aver conseguito il diploma di maturità per trasferirsi a Roma dove si iscrisse all'Accademia della Guardia di Finanza. La frequentò con profitto tanto che completò la propria formazione nel 1932 con il primato e la soddisfazione di essere il più giovane brigadiere d'Italia. Come primo incarico viene assegnato al Nucleo Territoriale della Guardia di Finanza di Milano e Ruffino ne approfittò per iscriversi alla facoltà di Economia e Commercio della Università Bocconi. A questo suo primo soggiorno a Milano seguì il trasferimento a Gioiosa Marea, un ritorno nella sua Sicilia. La promozione a Sottotenente arrivò



La caserma Cason di Lanza

appena due anni dopo e con questa un trasferimento, nuovamente al nord, ma questa volta a Paularo dove fu distaccato come comandante della caserma Cason di Lanza al confine con l'Austria, allora luogo di contrabbando. Dal sole e dal mare della sua Sicilia alla neve e ai monti della Alpi Carniche: Salvatore ricordava come in inverno la neve fosse così abbondante che la porta di ingresso diventava inagibile e per uscire dalla caserma non c'era che la via del tetto, così come per raggiungere Paularo, la località più vicina, c'erano solo gli sci. Per non parlare del gruppo elettrogeno che spesso si guastava e lo costringeva a studiare alla luce delle candele. Paularo fu un'esperienza vissuta molto intensamente da Salvatore che amò quei luoghi per

tutta la sua vita. Questo probabilmente anche perché

fu in quel periodo e tra quelle valli che conobbe Elda, la ragazza che sarebbe poi diventata la sua compagna di vita. Sul finire degli anni trenta Ruffino fu nuovamente trasferito a Milano, questa volta al Nucleo di Polizia Tributaria e qui completò i suoi studi universitari. In quegli anni in cui il

regime fascista omologava tutto e tutti, Salvatore aveva già chiare le sue idee politiche ed è emblematico di come fosse pronto a difenderle con caparbia anche a costo di pagare personalmente le proprie scelte, come quando si trovò costretto a ripetere tre volte un esame solo e unicamente perché non accettava di presentarsi in camicia nera.

Nell'autunno del 1942 Salvatore ed Elda si sposarono a Tolmezzo e fu così che nel 1943 Salvatore trasferì la sua nuova famiglia nel capoluogo lombardo. Con l'armistizio arrivò la decisione di congedarsi dalla Guardia di Finanza. Ruffino aveva uno spirito indipendente che lo aveva portato a maturare il desiderio di avviare un'attività industriale. A Milano in via San Sepolcro aprì quindi l'azienda cartaria "3C" ed è di quei mesi l'incontro con Enrico Mattei, allora piccolo imprenditore nell'industria chimica milanese.

Con Milano sempre più esposta ai bombardamenti degli alleati Salvatore sfollò la sua famiglia sul lago Maggiore, restando lui solo in città: era entrato durante quei mesi a far parte della Resistenza proprio a fianco di Mattei, nelle formazioni cattoliche che facevano riferimento alla costituenda Democrazia Cristiana.

Con la fine del conflitto a Mattei viene immediatamente dato l'incarico di liquidare l'Agip, cosa che per fortuna non avrebbe fatto sebbene le pressioni delle lobby americane sui politici italiani fossero quotidiane. Mattei fin da subito capì che il suo successo sarebbe dipeso in gran parte dalle persone di cui si sarebbe circondato, oltre che dal petrolio e dal gas nella pianura Padana. Aveva necessità di uomini onesti, leali e capaci. E iniziò a cercarli proprio tra le persone che avevano combattuto a suo fianco rischiando con lui la vita perché di loro sapeva che si sarebbe potuto fidare: Ruffino fu tra questi.

Chiamato quindi dall'Agip, Ruffino assunse come consulente una serie di incarichi sempre più importanti. Inizialmente Mattei lo incaricò di organizzare i punti vendita in Lombardia per i carburanti e la distribuzione del gas, rimanendo impressionato dalla capacità di Ruffino di creare in breve tempo una rete efficiente e dinamica.

Nel 1953 gli affidò quindi la concessionaria dell'Agip per tutta l'Italia meridionale, escluse le isole. Questo incarico portò quindi Ruffino a trasferirsi a Napoli.

Salvatore aveva sempre coltivato la passione per le automobili anche se non amava molto guidare, tanto da avvalersi spesso di un autista; durante quel 1953 ebbe l'occasione di entrare in contatto con gli uomini della *Standard Motor Company* che volevano sostituire il loro concessionario a Napoli il cui punto vendita in via Caracciolo fu acquistato da Ruffino.

Nasceva quindi la C.E.S.A.C. S.p.A. che andava a condividere la sede con quella della concessionaria dell'Agip in via dei Mille. Nel 1957 la Standard, che fino ad allora si era appoggiata a concessionari locali, viste le potenziali prospettive di crescita del mercato italiano, decise di riorganizzare il modello di vendita nel Bel Paese scegliendo la C.E.S.A.C. come unico distributore.



TRIUMPH TR3/A

a SPYDER e COUPÈ

1991 cc • 100 HP a 5000 giri • Velocità massima: oltre 180 kmh • Freni a disco • Prezzo Spyder: L. 1.980.000 franco Napoli • Il 2 litri sportivo più diffuso nel mondo ed a più basso prezzo.



Una nuova esperienza nel campo della motorizzazione

La vettura che ha fatto invecchiare l'intera produzione mondiale

TRIUMPH HERALD

BERLINA 4 POSTI e COUPÈ DUE + DUE

BERLINA: 950 cc 35 HP a 4500 giri - velocità massima: 125 kmh - consumo: 6 litri per 100 km - potenza fiscale 15 HP - 4 ruote indipendenti - non s'ingrassa mai - cambio olio ogni 10/15.000 km. - sterzo a cannocchiale - Prezzo L. 1.535.000 franco Napoli.

COUPÈ: 950 cc 43 HP a 5500 giri - velocità massima: 140 kmh - consumo: 6,8 litri per 100 km. Doppio carburatore. Altre caratteristiche identiche alla berlina. - Prezzo L. 1.635.000 franco Napoli.

Casa Costruttrice:

STANDARD MOTOR CO. LTD. COVENTRY (Gran Bretagna)

Distributrice esclusiva per l'Italia:

CESAC S.p.A. CALATA CAPODICHINO 108 NAPOLI

Principali agenti in Italia:

MILANO: S.I.R.I.E. S.p.A. (Tarchini) - Via Durini 5 • **TORINO:** Autosalone Rubeo - Via Pietro Giurla 54 • **COMO:** Autosalone Santa Teresa - Via Borgovico 59 • **VICENZA:** CESAC S.P.A. - Viale della Pace 50 • **GENOVA:** Automar s.r.l. - Piazza Merani 1 • **SANREMO:** Piero Patria - Corso Imperatrice 4 • **BOLOGNA:** CAI - Via San Gervasio 4 • **ROMA:** Franco Bornigia s.r.l. - Via Flavia 3a • **PALERMO:** SIGNA S.A.S. Via Principe Belmonte 1

A Napoli il salone espositivo fu spostato in via Partenope. Ruffino adottò fin da subito una strategia commerciale che puntava a raggiungere settori ben definiti del mercato dato che l'auto di punta, l'unica anche ragionevolmente vendibile, era in quei primi tempi la TR3 che tanto successo aveva riscosso e continuava a raccogliere nel nord America. Ruffino sapeva bene che non poteva limitarsi a Napoli e al sud, ma aveva bisogno di costruire sull'intero territorio nazionale una rete di agenti.

L'esperienza dell'Agip insegnava questo, l'importanza della capillarità per potere crescere e raggiungere gli attesi volumi nelle vendite. Scelse come consigliere un uomo di grande esperienza e a cui era legato da solida amicizia, l'ingegner Aldo Luigi Zambrini, già Direttore Commerciale della Bianchi. La C.E.S.A.C. aveva bisogno di venditori che fossero dinamici, competenti e vicini ad una clientela giovane e facoltosa. A Roma le vendite furono affidate al pilota Franco Bornigia, fratello di Giancarlo, il futuro fondatore del Piper. Sarà proprio Bornigia, su incarico di Ruffino, a offrire a Federico Fellini la Triumph TR3 poi guidata da Marcello Mastroianni nel film "La dolce vita". In breve tempo la rete di concessionari risultò piuttosto ampia spaziando dal nord al sud del Paese. Per Ruffino questo divenne ben presto solo il primo capitolo di un percorso che sarebbe stato molto più ambizioso: maturava il progetto di costruire lui stesso un'automobile, un'idea che fu poi

**Da una gamma
di vetture di alta classe
presentiamo due modelli famosi**



TRIUMPH TR3/A spider

1991 cc.
100 HP a 5000 giri
180 Km/h.
freni a disco

prezzo: L. 1.980.000
il 2 litri sportivo più a buon
prezzo nel mondo.



TRIUMPH HERALD convertibile

948 cc. doppio carburatore
16 Km./litro
140 Km/h.

4 posti confortevoli
prezzo: L. 1.650.000

L'ultima creazione TRIUMPH di grande successo

STANDARD



TRIUMPH

Distributrice Generale per l'Italia: **C. E. S. A. C. S. p. A.**
Calata Capodichino, 108 - NAPOLI.

sintetizzata in un famoso slogan capace di dare un'immagine del suo progetto: *"l'arte della carrozzeria italiana e la tecnica sportiva inglese"*. L'idea, che nacque nel Natale del 1956, era valida e il progetto originale: l'Italia si stava avviando verso un periodo di prosperità economica dove tutto appariva possibile, mentre il mercato dell'automobile offriva interessanti e nuove opportunità. Avuto l'appoggio di Mr. Edmonds, manager della Casa di Coventry per l'Italia, nel 1957 Ruffino incontrò Zagato, che conosceva e stimava fin dai tempi trascorsi a Milano, commissionandogli una proposta per il progetto di una coupé due posti che avrebbe utilizzato il telaio e meccanica della TR3.

I disegni però non furono convincenti.

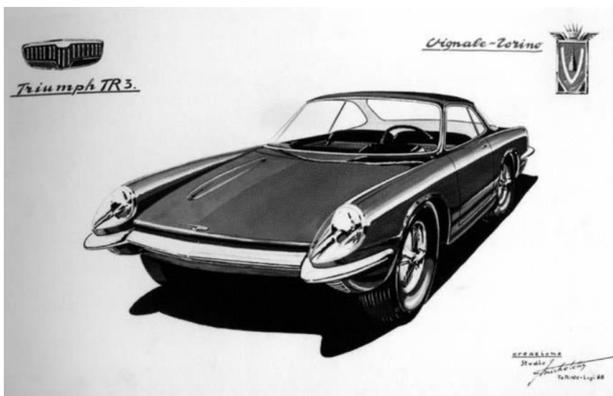
Giovanni Michelotti, che aveva iniziato a collaborare con la Standard, saputo del progetto dagli inglesi, si propose a Ruffino: la Standard stessa spinse per un incontro.

A Ruffino piacque fin da subito come Michelotti disegnava e la capacità artistica del designer torinese e fu così che da maggio a settembre del 1957 il designer torinese lavorò a una serie di schizzi. La proposta del designer torinese apparve fin dall'inizio convincente e a questo punto nacque quello che Salvatore chiamò "Progetto Italia" e, con esso, la Ruffino S.p.A., industria per il montaggio e la costruzione di automobili.

Nel 1957 ci fu il trasferimento delle sue aziende in via Calata Capodichino al numero 108 dove Ruffino aveva acquistato lo stabilimento della carrozzeria industriale Romanazzi e dove aveva deciso di costruire le proprie automobili.

Il nome *Italia* apparve quindi fin dal principio: questo nome non era frutto del caso, ma di una scelta ben precisa di Ruffino. Dopo essere stata mortificata da tutti l'Italia si stava ora riprendendo avviandosi verso quello che sarebbe stato ricordato come il "miracolo economico". L'Italia non solo si era lasciata alle spalle le macerie della guerra, ma adesso "correva" come e forse anche più degli altri Paesi. Se un'automobile doveva essere costruita da un uomo come lui, caparbio e indomito, allora questa non avrebbe potuto che chiamarsi proprio *Italia* per essere ambasciatrice nel mondo del riscatto e della rinascita di una nazione.

Fu Michelotti a suggerire a Ruffino di affidarsi a Alfredo Vignale per la costruzione del primo prototipo che venne presentato al Salone di Torino del 1958. Se i bozzetti di Michelotti riportano



ancora come nome "Triumph TR3", il prototipo alla sua presentazione fu accompagnato da due nuovi nomi: *Triumph 2000* e *Italia*. Il prototipo presentava alcuni elementi che non avrebbero trovato una successiva conferma nella produzione di serie, come i gruppi ottici anteriori carenati e un largo impiego dell'alluminio per alcune componenti della carrozzeria, quali le porte e i cofani. Provato

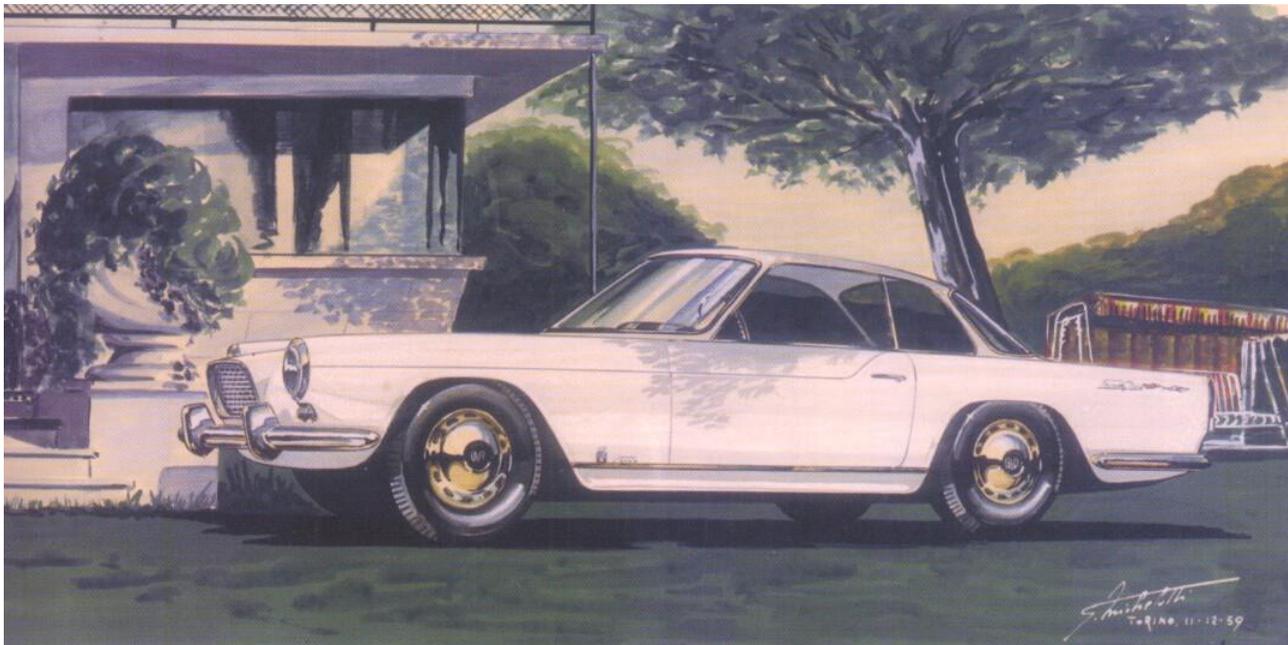
sulla pista inglese di M.I.R.A. questo primo prototipo diede ottimi risultati in termini di velocità di punta, ma fece emergere problemi di raffreddamento del motore.



Salone internazionale di Torino, 5 – 16 novembre 1958

Questi risultati e forse anche il desiderio di uno stile più tradizionale indussero Ruffino a chiedere a Michelotti di ridisegnare il frontale. Il risultato del nuovo lavoro portò a un disegno che, a parte alcuni dettagli secondari, sarebbe stato quello definitivo. Il frontale richiamava ora le classiche linee eleganti delle sportive italiane del periodo: alcune soluzioni stilistiche si ritrovavano già nella

Maserati 3500 GT di Michelotti, mentre altre idee saranno invece riproposte e adottate, sempre da Michelotti, nelle sue successive creazioni per la Casa inglese.



In questo disegno, datato 11 dicembre 1959, emerge tutta la capacità artistica di Giovanni Michelotti

La linea della fiancata sarà infatti ripresa per la Triumph TR4 presentata nel 1961, così come la caratteristica bombatura sul cofano motore in corrispondenza dei due carburatori SU. Una particolare cura era stata rivolta allo studio degli interni, che si presentavano accoglienti e molto curati nei dettagli. Erano disponibili come optional il volante della Nardi, lo sterzo regolabile, gli interni in pelle, le gomme con le fasce bianche, la coppa motore in alluminio e la radio. Molti dei particolari di finitura della carrozzeria, per facilità di approvvigionamento, erano di produzione italiana e condivisi con altri modelli di auto italiane. La carrozzeria risultava imbullonata al telaio e



il motore, punzonato con una specifica lettera "I" di riconoscimento, non era soggetto ad alcuna particolare elaborazione: questo era l'affidabile quattro cilindri in linea di due litri con distribuzione ad albero a camme laterale e capace di sviluppare una potenza di circa cento cavalli,

accoppiato ad un cambio a quattro rapporti con la prima non sincronizzata e overdrive opzionale. Restava ora da organizzare la costruzione delle auto.



Il progetto di Ruffino prevedeva di assegnare la costruzione di una prima serie di *Italia* a Vignale, per poi trasferire la produzione a Napoli non appena la "Cassa per il Mezzogiorno" avesse messo a disposizione i finanziamenti promessi. Nel frattempo Ruffino avrebbe fornito telai e meccanica



Alfredo Vignale e Giovanni Michelotti

della TR3A a Vignale, oltre alla strumentazione e ad altri dettagli. Inoltre si sarebbe occupato delle pratiche di sdoganamento e di omologazione. Vignale metteva a disposizione la manodopera specializzata e lo spazio per la linea di produzione che era dedicata all'*Italia* in quanto di proprietà di Ruffino. Sempre Vignale si era occupato degli stampi commissionati, come da sua consuetudine, ad aziende esterne, quali la L.I.T.L.A. e la O.TO.CAR di Grugliasco.

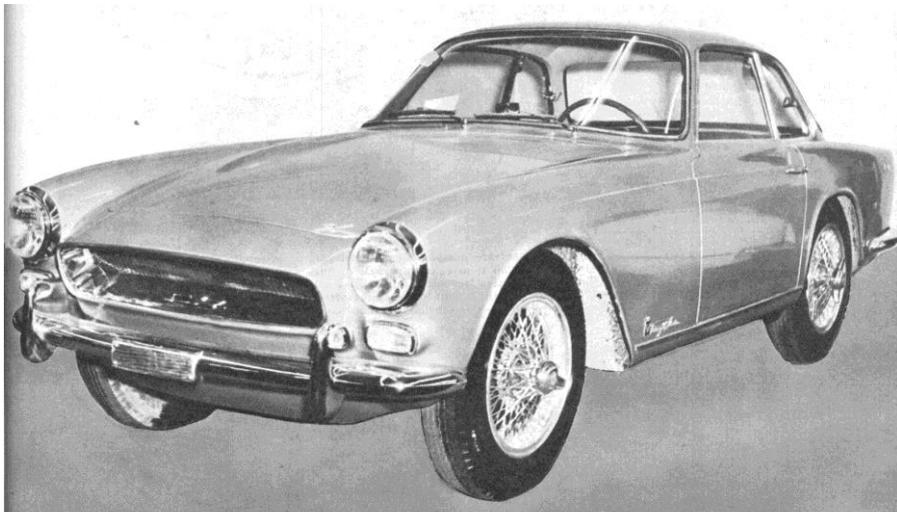
Questa situazione, che era prospettata come temporanea, sarebbe però divenuta definitiva

e la produzione non fu mai trasferita a Napoli.

Capitani coraggiosi: Salvatore Ruffino e la sua Italia

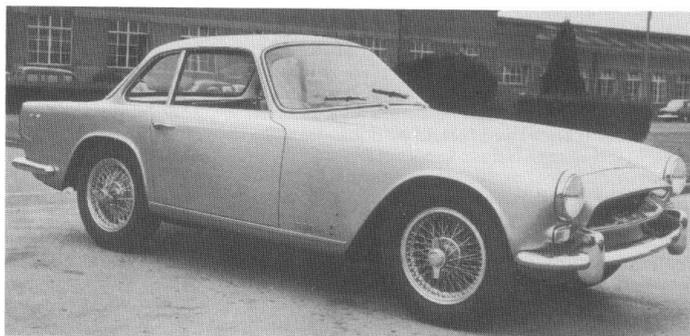
I finanziamenti restarono infatti una mera promessa.

Il nuovo prototipo fu presentato al Salone di Ginevra nell'aprile del 1959 nello stand di Vignale,



TRIUMPH - ITALIA - Con la parte anteriore completamente rifatta, e ispirata ad altre sue precedenti creazioni, Vignale ha ripresentato il suo modello «Italia» coupé per telaio Triumph TR 3.

prima di essere mandato a Coventry dove riscosse l'apprezzamento di Alick Dick, numero uno della Casa inglese. La presentazione ufficiale dell'Italia avvenne invece al Salone di Torino in autunno nello stand di Ruffino dove la vettura fu accolta favorevolmente raccogliendo positivi



L'Italia a Banner Lane

riscontri e una buona critica da parte della stampa specializzata sia italiana che estera nonostante un prezzo elevato, fissato in 2.500.000 di lire.



La **TRIUMPH «ITALIA»**. Sul telaio dello spider inglese Gran Turismo Triumph «TR.3», Vignale ha realizzato, su disegno di Michelotti, questo semplice coupé.

Prodotto in piccola serie costa, in Italia, due milioni e mezzo, anziché 1.980.000 lire, come la vettura di serie costruita in Inghilterra. Altri dati che differenziano la Triumph «Italia» dalla versione inglese: lunghezza metri 3,94, anziché 3,80; peso kg. 998, invece di 935; velocità 190 km/h. contro i 170 della versione aperta.

Allo suo stand, il giorno della inaugurazione del Salone, Ruffino ricevette la visita del Presidente della Repubblica Giovanni Gronchi, suo amico fin dai tempi della Resistenza. *L'Italia* veniva proposta in sette colori di carrozzeria: nero, blu sera, grigio, verde pallido, rosso, bianco Pergamena e bianco Andalusia, ma non erano escluse tinte a richiesta. Pochi mesi più tardi l'auto fu presentata anche a New York, il mercato sul quale si faceva molto affidamento soprattutto perché l'impegno che la Standard si era assunta era di fare acquistare ad ogni suo



Salvatore Ruffino, al centro, con il Presidente Giovanni Gronchi a destra



concessionario, in Europa così come in nord America, almeno un esemplare della vettura italo-britannica, per un totale di 720 automobili delle mille previste. Fuori dai confini italiani la Casa inglese si sarebbe anche occupata dei ricambi e della assistenza. Per meglio essere di supporto al progetto della nuova coupé gli



uomini di Coventry crearono a Torino, in corso Francia, la Standard-Triumph Italiana S.p.A. Queste fotografie ci raccontano la presentazione dell' *Italia* a New York nel 1960 mentre il servizio fotografico a colori del 1961 all'EUR di Roma con Audrey Hepburn e Mel Ferrer ci testimonia di come l'*Italia* fosse ritenuta allo stesso livello delle più prestigiose GT fuoriserie italiane, Ferrari e Maserati in primis.



Copyright Reporter Associati & Archivi - Roma

Audrey Hepburn e Mel Ferrer a Roma



Copyright Reporter Associati & Archivi - Roma



Copyright Reporter Associati & Archivi - Roma

STANDARD-TRIUMPH REVIEW

THE ITALIA 2,000 CREATES WORLD-WIDE INTEREST

NEW showrooms for Standard-Triumph Italian Distributors, CESAC S.p.A., were opened in Naples recently by Mr. C. L. P. Edmonds, Standard-Triumph Export Divisional Manager.

Combined with this opening ceremony was the announcement that CESAC S.p.A. had come to an agreement with Standard-Triumph Sales Ltd. and were forming a separate Company whereby they would import the Triumph Sports car chassis on which Sr. Vignale would build a special body designed by Sr. Michelotti, the car to be known as the Italia 2000. This announcement created a considerable amount of interest in the Italian Press, and the early reactions to the Italia 2000 were most encouraging.

Dr. S. Ruffino, Managing Director of the new Company, Ruffino S.p.A., has reported receiving enquiries from many parts of the world, indicating that the interest in the Italia 2000 will not be confined to Italy.



Mr. C. L. P. Edmonds congratulating Dr. S. Ruffino on his splendid new Showrooms. Standing on Dr. S. Ruffino's right is Signora Ruffino; and on Mr. Edmonds' left is Mr. Rodino, President of the Italian Radio State Company

A small section of the crowd in the Showroom listening to the blessing of this new enterprise by the Bishop of Naples. Dr. Ruffino faces the Bishop, on whose left can be seen Right Hon. Alberti, M.P. Immediately in front of him is Dr. Ruffino's son, Dario Ruffino, and on the Bishop's right is Mr. Edmonds.



A section of the new showrooms with the Italia 2,000 in the centre.



TURIN MOTOR SHOW

AT the Turin Motor Show held early in November the following Standard-Triumph vehicles were exhibited on a stand arranged in conjunction with Cesac S.p.A., Standard-Triumph distributors for Italy.

Triumph Herald saloon, Triumph Herald coupé, Triumph Herald convertible, Triumph TR3 soft top, Triumph TR3 hard top, Vanguard Six saloon, Triumph Herald cut-away coupé.

This was the first overseas motor show at which the six cylinder Vanguard has been exhibited and considerable interest was shown by visitors to the show in all the Standard-Triumph vehicles.

On an adjacent stand was exhibited the Italia 2000. This car, which utilises the Triumph TR3 chassis and engine, is produced independently in Italy by Messrs. Ruffino S.p.A. It is built by Vignale and has been designed by Michelotti.



The 1960 Turin Motor Show was officially opened by the President of Italy, Mr. Giovanni Gronchi (fourth from left) who is seen here at the Standard-Triumph Stand with Dr. S. Ruffino (second from right), Managing Director of Cesac S.p.A., Standard-Triumph Distributors for Italy, and Mr. M. J. Tustin. Other members of this group are the Right Hon. Liguori (first on the left), who is a member of the Italian Parliament and Secretary to President Gronchi and also one of the Directors of Messrs. Ruffino S.p.A. Mr. Pastore (third from the left) is the Italian Minister of Transport. Mr. H. G. Webster was also present but not visible in picture.



A cutaway Triumph Herald coupé was the centre of attraction on the Triumph stand at the opening of the Turin Motor Show.

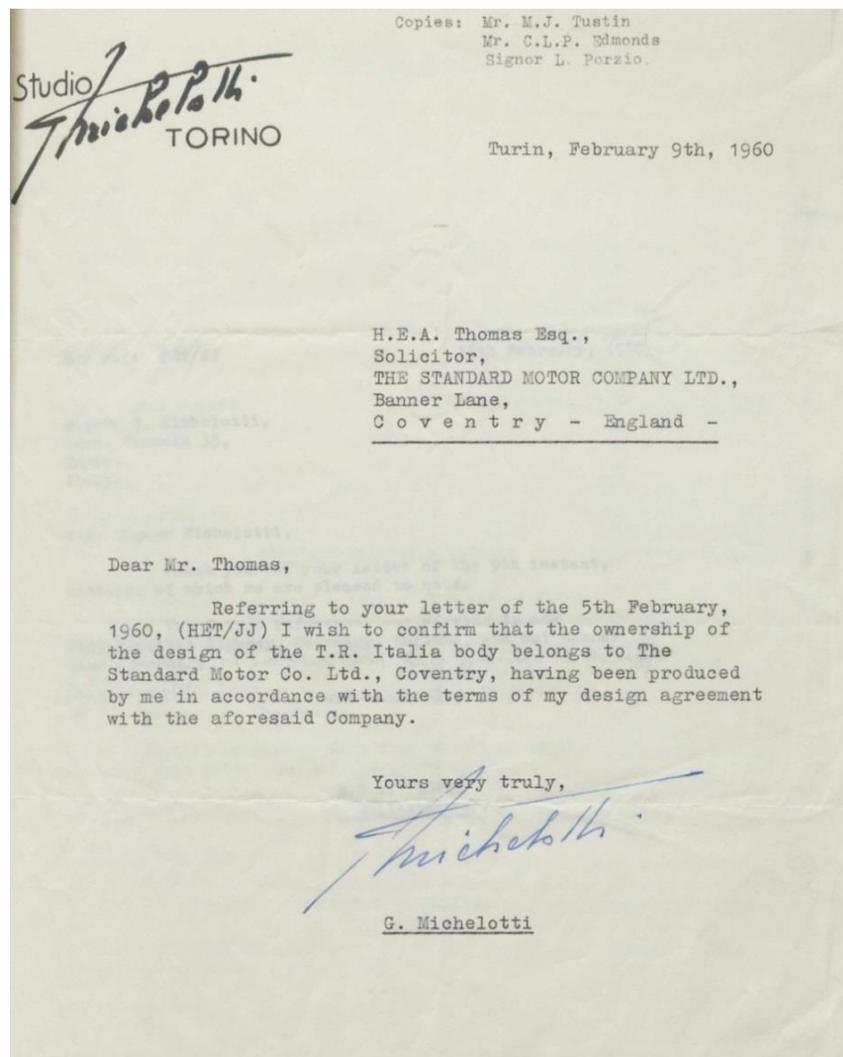
Purtroppo l'inizio della produzione non fu dei più semplici: alcune delle prime vetture furono protestate in quanto entrava acqua all'interno; altre presentavano invece difetti di carrozzeria che si manifestavano come spifferi di aria, rumori e vibrazioni. Per la meccanica il problema più grave era rappresentato da problemi di stabilità. Partì una frenetica corsa contro il tempo per la ricerca di una soluzione. I problemi furono superati adottando una barra stabilizzatrice anteriore, nuovi ammortizzatori più rigidi e una balestra posteriore a sette foglie, il tutto grazie al lavoro di test condotto dal collaudatore e pilota Piero Drogo. I telai della TR3A spediti da Coventry a Torino dovevano però a questo punto essere modificati facendo così lievitare i costi e i tempi di produzione.

A tutto questo si aggiunsero durante il 1960 nuove difficoltà.

Ruffino si trovò di punto in bianco senza Mr. Edmonds, il suo principale punto di riferimento della Standard in Italia, l'uomo con cui aveva condiviso fin dal principio il suo progetto e che fu

inaspettatamente richiamato in Inghilterra. Inoltre fin dal gennaio del sessanta gli inglesi cominciarono a eccepire l'utilizzo del nome *Triumph 2000* sulla *Italia* mettendo perfino in discussione la proprietà del disegno della carrozzeria in virtù del contratto in essere e in esclusiva tra Michelotti e la *Standard Motor Company*. Le difficoltà finanziarie della Casa di Coventry portarono in quell'anno la Standard Motor Company sotto il controllo della Leyland. Come spesso accade in queste situazioni, in cui tutto ciò che è stato fatto dai predecessori è giudicato sbagliato per partito preso, i problemi si aggravarono perché il nuovo management Leyland non sentiva ragioni del doversi fare carico degli impegni commerciali assunti dai precedenti manager. Per questi motivi nacque un contenzioso con gli inglesi che diede l'avvio a una causa legale,

patrocinata per Ruffino dal prof. Ferri, allora illustre docente di Diritto Internazionale della Facoltà di Giurisprudenza di Milano, che smentì la tesi inglese confermando che Ruffino era il solo e unico proprietario dei disegni.





A questa si sarebbe successivamente aggiunta successivamente una seconda causa, questa volta contro la Carrozzeria Vignale, dovuta ai difetti che le automobili prodotte a Torino presentavano. In questa situazione Ruffino si trovò completamente solo. Lui era un comunque un uomo abituato a guardare sempre avanti, al futuro, per cui decise di proseguire, soprattutto perché ancora era innamorato del suo progetto ed ancora convinto della sua validità.

Dopo i primi esemplari il badge *Triumph 2000* fu quindi sostituito dalla scritta *Italia 2000*, mentre sulla fiancata, in posizione defilata, apparve il nuovo badge *TM Triumph* ad indicare unicamente che il telaio e il motore erano di provenienza inglese. A seguire le due tradizionali bandierine navali tipiche della produzione di Vignale indicanti le lettere "V" e "S" per rappresentare

rispettivamente la Carrozzeria Vignale e la Standard Motor Company.



Venuto quindi meno l'appoggio commerciale di Coventry Ruffino cercò di costruire una propria rete di vendita diretta al fuori dai confini nazionali e indipendente da quella della Triumph.

Fu trovata una soluzione per la Francia e per la Germania, ma serviva un distributore soprattutto per il nord America, il mercato più ricco e interessante.

Lo individuò nella Stutz Plaisted Imports di Salem, nel Massachusetts, un importatore che, sebbene in breve tempo avviò accordi con altri distributori, non riuscì ad essere all'altezza delle

aspettative. La situazione era resa complicata perché gli acquirenti americani dovevano prendere atto che nessuna parte di carrozzeria era disponibile come ricambio, e questo non aiutava le vendite.

Il risultato fu infatti che molte vetture rimasero invendute a lungo.

ITALIA 2000 GRAN TURISMO

With a body designed by Michelotti, one of the worlds leading stylists and built by Alfredo Vignale, an artist in his line.

Ruffino S. p. A. of Napoli, Italy produces the most versatile G. T. of the times

The Italia 2000 Sports Coupe incorporates the world famous Triumph TR 3-A engine and chassis.

Contact your Foreign Car Dealer
or Write Direct to —
STUTZ PLAISTED IMPORTS
296 Highland Ave., Salem, Mass.
Telephone PI 5-0662

POST CARD

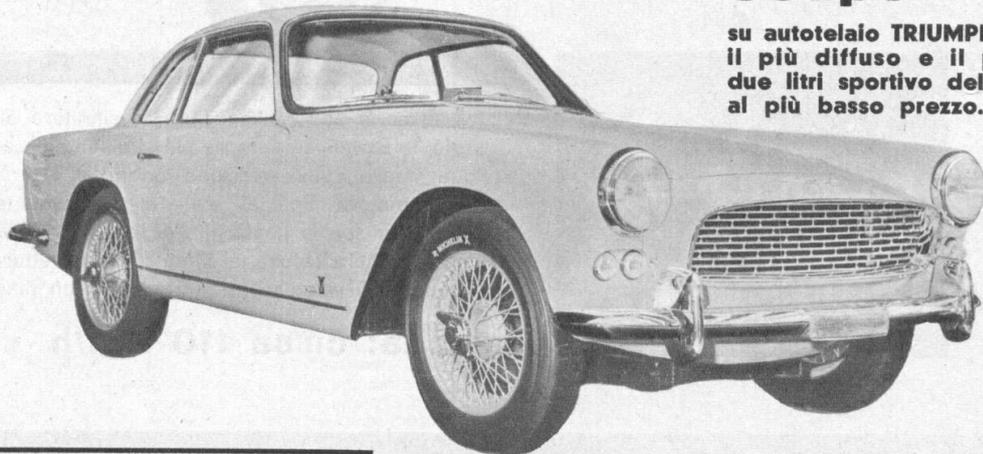


*Un gioiello della collaborazione
industriale italo-britannica*

ITALIA 2000 coupé

su autotelaio TRIUMPH TR3, è
il più diffuso e il più bel
due litri sportivo del mondo
al più basso prezzo.

1991 cc.
100 HP a 5000 giri
200 Km/h.
freni a disco
costruita in Italia
consumo: 9/10 l.
per 100 Km.
L. 2.500.000
franco Torino



Continuano con successo le vendite degli altri modelli:
TRIUMPH TR3/A Spider - TRIUMPH HERALD - berlina e coupé
STANDARD VANGUARD III - berlina e giardiniera
STANDARD ENSIGN - berlina
STANDARD TEN COMPANION - giardiniera
Veicoli industriali ATLAS - camioncini e furgoni

Esposizione e vendita, prove, assistenza e ricambi
presso gli Agenti in tutte le principali città d'Italia.
PER NUOVE AGENZIE IN ITALIA E ALL'ESTERO RIVOLGERSI A

RUFFINO S.p.A. Industria Costruzione Automobili
NAPOLI - Via Partenope n. 29/33

*Il gioiello della collaborazione
industriale Italo-Inglese*

Il coupé

ITALIA 2000

.....nel mondo!



1991 cc. - 100 HP a 5000 giri - 200 Amp. - Freni a disco - Costruita
in Italia - Consumo: 9/10 l. per 100 km. - L. 2.500.000 franco Torino

Principali Agenti Italiani:

- MILANO - Tarchini Cars - Via Cen-
sio, 10
- ROMA - Franco Bornigia s.r.l. - Via
Flavia, 3
- TORINO - Autosalone Rubeo - Via
P. Giuria, 54
- GENOVA - Automar s.r.l. - Piazza
Merani, 1
- BOLOGNA - Autofiduciaria SAS -
Via Malcontenti, 5
- VICENZA - CESAC S.p.A. - Viale
della Pace, 108
- MESSINA - Siracusano & De Pasquale
- Via Ugo Bassi, 44

RUFFINO S.p.A. INDUSTRIA COSTRUZIONE AUTOMOBILI
NAPOLI - Via Capodichino 108 - Tel. 331.840 - 332.240 - 352.394

Italian artistry and British craftsmanship

* Italia 2000

INTER NATIONAL TRADING CO.
4842 1/2 W. Slauson Ave.
L. A. 56, Calif.
AX 5-6122, AX 5-6222

\$3995⁰⁰ includes all forwarding charges



Un gioiello della collaborazione industriale italo-britannica



TRIUMPH ITALIA COUPÉ

L'ARTE DELLA CARROZZERIA ITALIANA AL SERVIZIO DELLA TECNICA SPORTIVA INGLESE

CONTINUANO CON SUCCESSO LE VENDITE DEGLI ALTRI MODELLI:
 TRIUMPH TR5/A - SPIDER - TRIUMPH HERALD - BERLINA E COUPE'
 STANDARD VANGUARD III - BERLINA E GIARDINIERA
 STANDARD ENSIGN - BERLINA
 STANDARD TEN COMPANION - GIARDINIERA
 VEICOLI INDUSTRIALI ATLAS - CAMIONCINI E FURGONI

1991 cc.
 100 HP a 5000 giri
 190 Km/h.
 freni a disco
 costruita e montata in Italia
 consumo: 9/10 litri per 100 Km.
 L. 2.500.000 franco Torino
 Agenti - Ricambi e assistenza in tutta Italia

CONCESSIONARIA ESCLUSIVA PER L'ITALIA: CESAC S.P.A. - Napoli - Calata Capodichino, 108



Poi nel luglio del 1961 il lancio della TR4 creò ulteriori difficoltà: la nuova roadster rappresentava la concorrenza in famiglia perché era più economica, meccanicamente più moderna e, a differenza della *Italia 2000*, promossa dalla Casa inglese. Senza il marchio trainante e con la concorrenza della TR4 finiva il sogno della *Italia 2000*.

La produzione della Gran Turismo di Ruffino si trascinò per alcuni mesi arrendendosi definitivamente nel 1962 anche a causa dei molti esemplari rimasti invenduti. Svaniva il progetto di costruire i mille esemplari previsti e la Triumph perdeva il più bel coupé che abbia mai potato il suo nome.

LA TRIUMPH "ITALIA 2000"

Motore 1991 cc.
 100 HP a 5000 giri
 Velocità 200 Km/h con Ovd.
 Freni a disco
 Costruita in Italia
 Consumo 9/10 l. per 100 Km.
 L. 2.500.000 franco Torino



AGENTI E ASSISTENZA IN TUTTA ITALIA

RUFFINO S.p.A. INDUSTRIA COSTRUZIONE AUTOMOBILI
 NAPOLI - VIA CAPODICHINO 108 - TEL. 331.840 - 332.240 - 352.394

PRINCIPALI AGENTI IN ITALIA

ALESSANDRIA Bonetto Gianfranco - Piazza Carducci, 1 . . . tel. 91.171
BOLOGNA Automare, di Bassi Luciano - Via Toscana, 5 . . . tel. 394.873
CATANIA S.A.E. - Viale Vittorio Veneto, 67
CATANZARO Auto Moto - Via Settembrini, 12/14
FIRENZE Grangarage Lotti - Via delle Porte Nuove, 6/r . . . tel. 42.488
GENOVA Automar, S.r.l. - Piazza Merani, 1 tel. 303.528
LECCE Fratelli Pisanelli - Piazza dei Trecentomila . . . tel. 22.18
LIVORNO Malloggi Giuseppe - Via Fiume, 19/21 tel. 25.056
MESTRE (Venezia) Autofficina Internazionale - Viale Stazione, 34 . . . tel. 51.337
MILANO A.I.A. - Via Vittor Pisani, 9 tel. 666.487

MODENA Supergarage Interauto - Via Giardini, 76
PALERMO SIGMA S.A.S. - Via Principe Belmonte, 1 tel. 43.674
PARMA « La Concessionaria » - Via Emilia Est, 142 tel. 25.178
ROMA Franco Bornigia S.r.l. - Via Flavia, 3/a tel. 44.415
TORINO Autosalone Rubeo - Via Pietro Giuria, 54 tel. 687.872
TORINO (Bari) Falcone Wladimiro - Via Cavour, 11
TREVISO Alvaro Schiavon - Via Collalto, 18
VERONA Autoimport - Via C. Cattaneo, 22 tel. 31.160
VICENZA C.E.S.A.C. s.p.a. - Viale Milano, 2 tel. 32.201

Il danno patrimoniale per Ruffino fu enorme, valutato in oltre un miliardo di lire dell'epoca. Salvatore onorò tutti i suoi impegni e non rimpianse mai le decisioni prese. Caratterialmente Ruffino non era un uomo legato alle cose, ma piuttosto alle idee anche se a volte si queste si dimostravano essere in anticipo sui tempi.

In questa immagine alle spalle di Alfredo Vignale, appoggiato a una Maserati Sebring e scattata non prima dell'inverno del 1962, si intravedono due esemplari di Italia 2000 invenduti e protetti dalla cera.



Ruffino ricordava tuttavia che spesso il suo caro amico Mattei, a cui aveva regalato il secondo esemplare della *Italia 2000*, lo aveva sconsigliato dal lanciarsi in questa operazione. Mattei giudicava Ruffino un uomo che aveva sempre dimostrato di avere visione e ottime intuizioni e probabilmente in



quel suo tentativo di dissuadere il suo amico dal "Progetto Italia" c'era anche la preoccupazione di perdere un valido collaboratore. A Mattei, come a molti, sfuggiva però che quel progetto non era nato da un freddo calcolo di business, ma solo dal cuore di Ruffino.

Nel 1962 si concluse quindi l'avventura della *Italia 2000* e anche l'idea di costruire, utilizzando il telaio della Herald, una nuova auto; maturò in Ruffino anche la decisione di lasciare l'importazione delle Triumph, conseguenza del deterioramento dei rapporti di fiducia con i nuovi manager della Leyland che subito ne approfittarono per contattare, durante il mese di Luglio, la Ducati Meccanica. Giuseppe Montano, che guidava la Ducati ed era un manager pratico e capace, chiese tuttavia a Ruffino di rimanere concessionario per Milano e per Napoli per garantire una continuità. Negli stessi mesi, con la morte di Mattei, Ruffino lasciò anche l'Agip convinto che ad assassinare il suo amico fosse stato un complotto italiano.

L'*Italia* è stata costruita probabilmente in 329 esemplari, pochi rispetto ai piani di produzione che ne prevedevano mille, anche se non c'è la prova che confermi quel numero. Le ricerche eseguite

al British Motor Industry Heritage Trust Museum ci dicono che 297 telai furono esportati in Italia come "rolling chassis". Si sa che dopo il lancio della TR4 la Triumph fornì uno stock di altri telai TR3B spediti e sdoganati a Napoli: non c'è però certezza del loro numero e che tutti siano stati utilizzati per costruire gli ultimi esemplari di *Italia 2000*.



Salvatore Ruffino si avviava verso i cinquant'anni, pronto a dimostrare ancora una volta la sua ecletticità: era un personaggio particolare, pieno di risorse e caratterialmente forte, capace di non abbattersi neppure nei momenti più difficili, come quando, ad esempio, le sue automobili esportate negli USA rimasero nel porto di New York per mesi e mesi esposte alle intemperie perché non erano state ritirate e non potevano essere più reimportate in Italia. La passione per le automobili non era comunque venuta meno e a metà anni sessanta Ruffino accettò la proposta dell'importatore italiano della Mercedes, la Autostar, di assumere la concessionaria per la Campania. Questa attività proseguì fino al 1970, anno in cui decise di trasferirsi a Roma perché aveva iniziato una collaborazione in campo immobiliare con una società canadese.

Ruffino era un personaggio molto rispettato e che godeva di grande credito: per anni fu Preside della sezione campana dell'Ordine del Santo Sepolcro con il grado di Cavaliere di Gran Croce, tanto che ebbe l'onore di investire, insieme al Gran Maestro cardinale Eugène Tisserant, il re Baldovino del grado di Commendatore dell'Ordine.

Questo straordinario uomo non ebbe la soddisfazione di vedere, a distanza di anni, la rivalutazione del suo progetto.

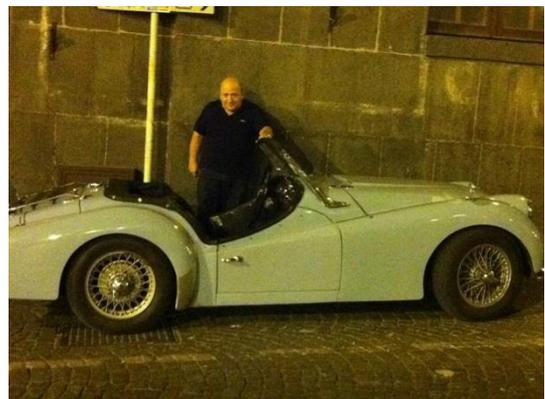
Salvatore Ruffino ci lasciò nel febbraio del 1994, ma la sua creazione, quest'automobile dal cuore britannico e dall'anima italiana, oggi continua a far vivere il suo ricordo non solo tra gli appassionati di automobili, ma soprattutto in tutti coloro capaci di apprezzare le cose belle.



RINGRAZIAMENTI

Desidero in primis ringraziare Dario Ruffino, figlio di Salvatore, che mi ha aiutato fornendomi con grande disponibilità ed amicizia notizie, ricordi e aneddoti. Senza il suo aiuto non sarei mai riuscito a scrivere questa storia che desidera nel suo piccolo ricordare questo grande uomo che, con le sue capacità, la sua passione e la sua indomita caparbia, è stato capace di regalarci una vera opera d'arte.

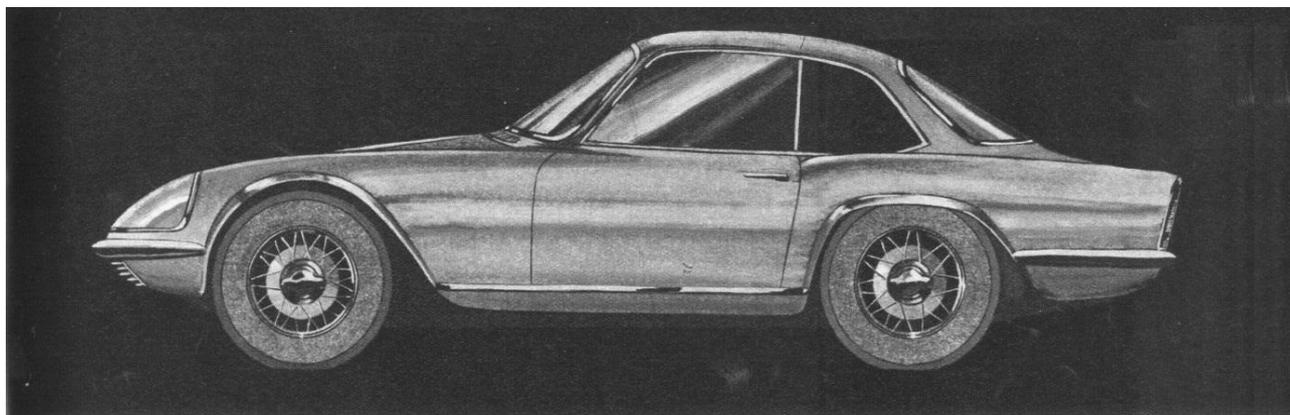
Un ringraziamento è dovuto anche ad Alfredo Zanellato, nipote di Alfredo Vignale, per l'aiuto nella identificazione e datazione di alcune immagini.



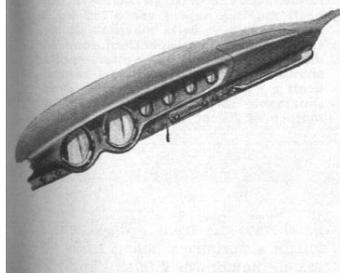
Dario Ruffino e la sua Triumph TR3

AUTO ITALIANA, 30 OTTOBRE 1958

L'anteprima del prototipo



VIGNALE — Coupé Triumph « Italia » costruito su telaio della vettura inglese (tipo TR3 - 1991 cc - 100 cv - freni a disco) è destinato ai gusti della clientela italiana. Il cruscotto ha le caratteristiche del quadro di una vettura sportiva.

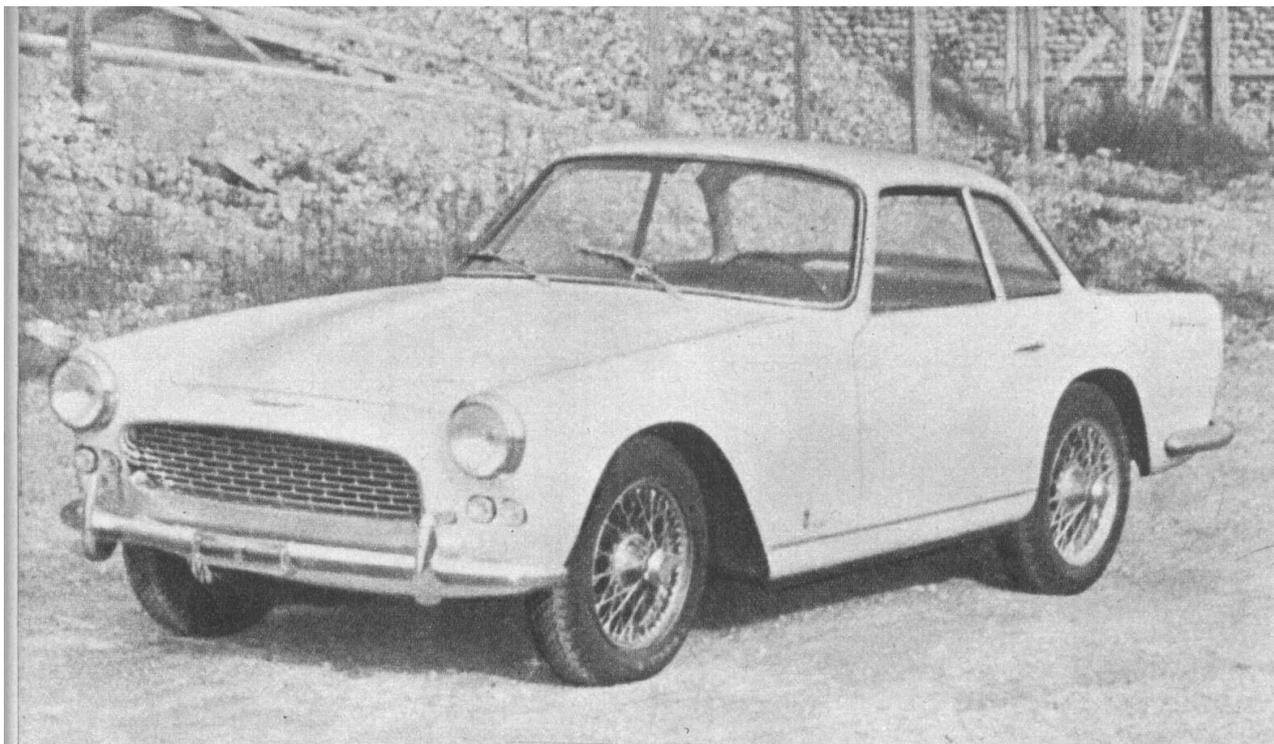


AUTO ITALIANA, 15 NOVEMBRE 1958

Salone Internazionale di Torino 1958, il prototipo allo Stand della Vignale



LA PROVA SU STRADA DI QUATTORRUOTE, GENNAIO 1960



La Triumph «Italia» ha un aspetto decisamente semplice e piacevole, secondo i canoni della migliore scuola dei carrozzieri italiani.

LA TRIUMPH "ITALIA,"

Il conosciuto spider britannico Triumph «TR3» è stato carrozzato in Italia da Vignale che ne curerà la costruzione di una serie di circa mille esemplari. Per questa ragione ci interessava in modo particolare provarlo. Volevamo anche controllare se la nuova carrozzeria avesse alterato la distribuzione dei pesi e quindi il comportamento su strada: un breve giro sul circuito del Salone di Torino e sui rettifili intorno a Stupinigi soddisfece la nostra curiosità.

Piacevole l'estetica di questa vettura: rientra nei noti schemi della linea italiana. Buona l'abitabilità ai posti anteriori, benché lo sportello sacrifichi il movimento del braccio sinistro del pilota.

I posti di fortuna sono del tutto teorici: in effetti l'eventuale terzo passeggero che può sistemarsi dietro solo disponendosi trasversalmente, viene ad essere quasi schiacciato dal tetto, così da non poter resistere in quella posizione che per un breve tratto: quindi posteriormente è meglio sistemare il bagaglio, dato che il vano a ciò destinato è insufficiente.

La spalliera è orientabile con il vecchio sistema delle viti, regolabili, con notevole perdita di tempo, e solo da fermo: in simile vettura sarebbe stata opportuna la spalliera regolabile con comando diretto.

La guida è nel complesso agevole e comoda, specie per quanto riguarda la manovra del cambio.

I freni, a disco sulle ruote anteriori, e a tamburo sulle posteriori, sono ottimi e piacevolmente duri.

Variata completamente la tenuta di strada rispetto all'originale TR. 3. Qui si ha una tendenza sovrasterzante (non c'era nella versione inglese), che è comunque limitata e facilmente controllabile. Abbiamo voluto esasperare questo comportamento per controllare se esso intralciasse sensibilmente la guida, e questo inconveniente non si è verificato; tuttavia è bene assuefarsi alla vettura prima di richiederle le massime prestazioni.

Buona la visibilità, che i montanti, abbastanza arretrati, consentono su un largo settore.

Secondo noi un piccolo spostamento del pedale dell'acceleratore faciliterebbe la manovra del punta-tacco; e ancora osserviamo che il piede sinistro non ha un comodo e solido appoggio, perché nel punto che corrisponde alla posizione per esso fisiologicamente migliore incontra il deviatore luci.

Una caratteristica interessante di questa vettura consiste nel permettere, nonostante la sua tendenza sportiva, la ripresa anche con il motore a basso regime di giri. In IV è possibile viaggiare e riprendere, senza sussulti, dalla velocità di 30 km/h, corrispondente a circa 1000 giri di motore. Buona anche la ripresa: il chilometro da fermo è stato percorso in 33"5/10 di secondo e quello in presa diretta con partenza da 30 km/h, in 37 secondi.

Nel complesso, quindi, è una vettura di buone prestazioni, esteticamente riuscita. Poiché la vettura provata si può considerare ancora un prototipo, c'è da augurarsi che, nella versione definitiva, i lievi inconvenienti riscontrati vengano eliminati.

AUTOVETTURA		MECCANICA					NUMERO POSTI	PRESTAZIONI		PREZZI		VARIE			
MARCA E TIPO		N. cilindri	Cilindrata totale in cmc.	Potenza massima CV	Regime di potenza massima: giri/minuto	(1) Posizione motore		(1) Trazione	Velocità massima km/ora	Consumo per 100 km/lt.	Listino	Su strada	Termini medi di consegna: giorni	Potenza fiscale in Italia CV	Importo tassa di circolazione annuale lire
TRIUMPH															
« Italia » coupé (1)		4	1991	100	5000	A P	2 + 2	190		2.500.000	2.590.000	60-90	20	62.210	Con freni a disco
« TR 3 A » spider		4	1991	100	5000	A P	2 + 2	190		1.980.000	2.054.400	15	20	62.210	
« Herald » berlina		4	948	39	4500	A P	4	120		1.535.000	1.596.050	15	12	17.500	
« Herald » coupé		4	948	51	6000	A P	2 + 2	140		1.635.000	1.699.050	15	12	17.500	

(1) Supplemento per « overdrive » L. 150.000.

PUBBLICITÀ DEL SALONE TORINO, 1960

Negli stands 309 - 310 - 756 del 42° Salone Internazionale dell'Automobile di Torino

STANDARD



TRIUMPH

presenta

La sua produzione: Triumph TR 3/A - Triumph Herald berlina - Triumph Herald coupé - Triumph Herald convertible - Vanguard Saloon - Vanguard estate car - Ensign saloon - Standard ten estate car - Atlas Pick - up - Atlas van



Triumph TR 3/A



Triumph Herald berlina



Triumph Herald coupé



Triumph Herald convertible

**AGENTI DI VENDITA
SERVIZIO ASSISTENZA
RICAMBI
IN TUTTA ITALIA**

CESAC s.p.a.

DISTRIBUTRICE GENERALE PER L'ITALIA

NAPOLI: Via Capodichino, 108 - Tel. 33 22 40 - 33 18 40 - 35 23 94



RUFFINO s.p.a.

"L'ITALIA 2000 COUPÉ"... NEL MONDO

Motore e telaio
Triumph TR 3



1991 cc. - 100 HP a 5000 giri -
200 Km/h con O.v.d. - Freni a disco

L'ARTE DELLA CARROZZERIA ITALIANA — LA TECNICA SPORTIVA INGLESE

AGENTI DI VENDITA E SERVIZIO IN ITALIA E NEL MONDO

SEDE SOCIALE: NAPOLI - VIA PARTENOPE, 29-33 - TELEFONI 39 30 00 - 39 19 23
STABILIMENTO IN TORINO

BROCHURE

Brochure in italiano della *Italia 2000*

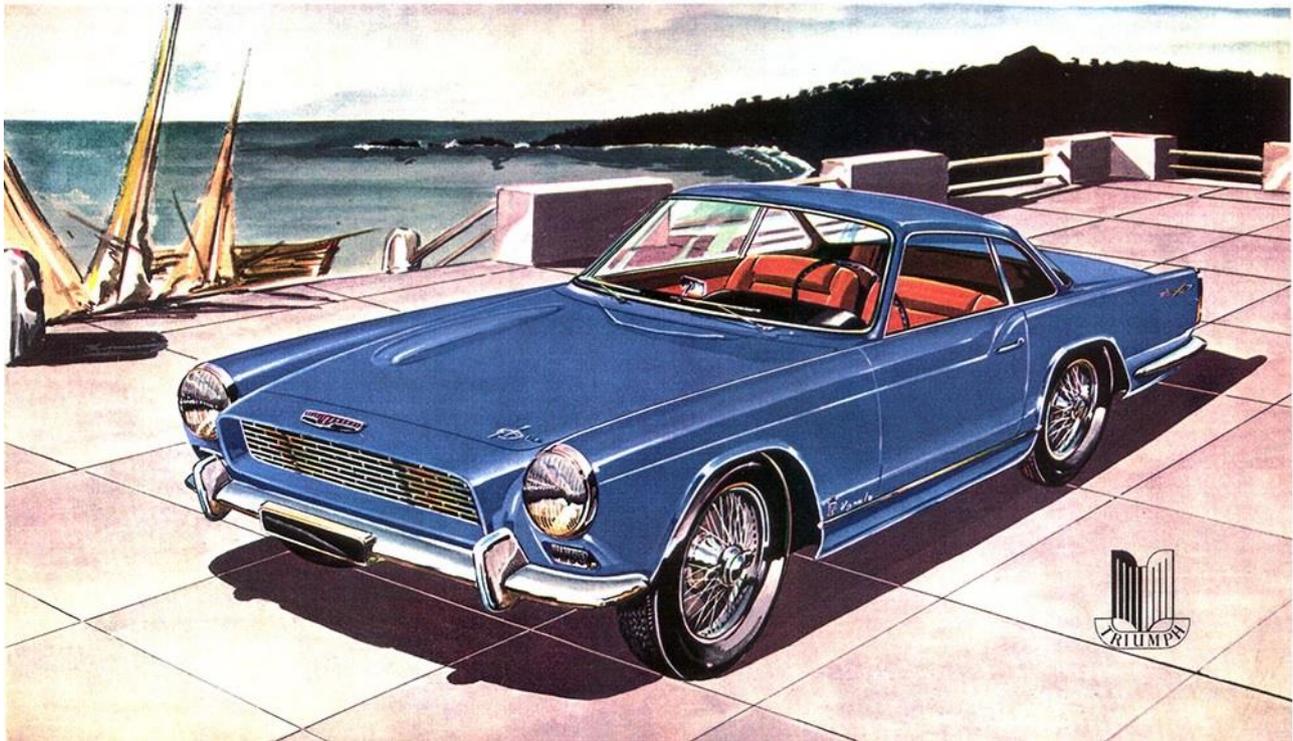
L'arte
della carrozzeria
italiana



la tecnica
sportiva inglese

TRIUMPH

Italia 2000



distinta eleganza della carrozzeria italiana

Il « TRIUMPH ITALIA » Coupé è la nuova vettura di Gran Turismo di classe internazionale. Vettura dalla robusta e collaudata meccanica del ben noto motore e telaio sportivo inglese TRIUMPH TR. 3. Vettura dalla distinta eleganza della carrozzeria italiana creata dallo stilista Giovanni Michelotti, a cui si debbono anche le vetture TRIUMPH HERALD nelle versioni coupé e berlina, e realizzata dalla Carrozzeria A. Vignale & C.

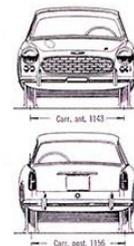
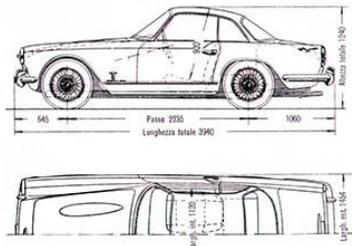
Posti: 2 persone + 2 occasionali.

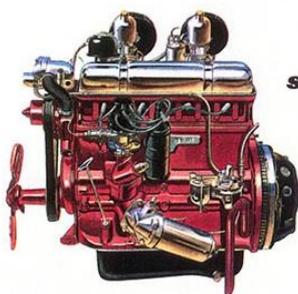
Scocca: in acciaio. Porte con cristalli scendenti a comando rapido. Lunotti laterali apribili assicurando una gradevole aerazione. Serrature silenziose. Modanature, paraurti e maniglie cromate.

Interno vettura: rivestimento in finta pelle (pelle a richiesta). Sedili individuali, avvolgenti, regolabili. Visiera para-sole tinteggiata, in perspex. Griglia autoparlante sul piano posteriore.

Vettura climatizzata: ventilazione e riscaldamento.

Strumentazione sportiva: tachimetro e contagiri di fronte al guidatore. Cruscotto completo di termometro acqua, manometro olio, amperometro, indicatore livello benzina, tutti con quadranti graduati a lettura diretta a scala numerica. Illuminazione indiretta degli strumenti. Spie: accensione, indicatore di direzione ed abbaglianti. Chiave d'accensione. Pomelli d'avviamento: starter, fari, illuminazione cruscotto, tergicristallo, aerazione interno vettura. Lavacrystallo a spruzzo.





su **rigido e robusto** telaio inglese

Potente ma sobrio motore:

4 cilindri con distribuzione a valvole in testa. Cilindrata: 1991 cmc. Rapporto di compressione: 8,5. Potenza: 100 CV effettivi a 5000 giri/min. Alesaggio: 83 mm. Corsa: 92 mm. Canne cilindri riporate in umido nel monoblocco. Albero a gomiti su 3 supporti ed albero a camme a 4 supporti.

	Pres. diretta	3 ^a	2 ^a	1 ^a	Retromarcia
Rapporti cambio	1,00	1,325	2,00	3,38	4,35
Totale	3,7	4,9	7,4	12,5	16,1
Moltiplicatore (a richiesta)	3,03	4,02	6,07		

Ponte posteriore: con coppia ipoidale di riduzione 10/37. **Albero di trasmissione:** albero Hardy-Spicer con giunti cardanici alle due estremità. Molto corto, esente da vibrazioni.

Sospensione anteriore: Sistema di sospensione indipendente, a bassa frequenza di oscillazioni. Bracci oscillanti inferiori e superiori a triangolo. Siedi del montante brevettati con teste sferiche. Molle ad elica. Ammortizzatori telescopici.

Sospensione posteriore: con balestre semi-ellittiche a foglie larghe. Ammortizzatori a pistone.

Sollevarcambio con martinetto: nel punto mediano laterale.

Ruote: a raggi, con copri-mozzo cromato. Cerchi tipo 4J x 15".

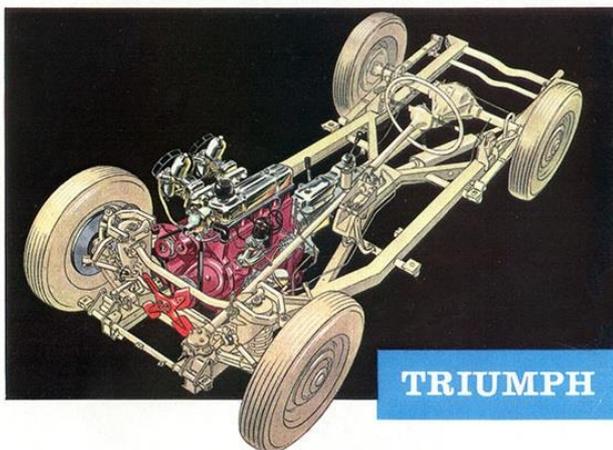
Freni: idraulici Girling. Anteriori: tipo a disco. Posteriori: con ganasce svolgenti ed avvolgenti. Tamburi in ghisa legata. Freno a mano collocato in posizione centrale agente sulle ganasce dei freni delle ruote posteriori.

Telaio: a struttura molto rigida con longheroni ad «U» in acciaio stampato collegati mediante crociera centrale e traverse. Completamente inossidabile.

Sterzo: tipo a rullo e vite perpetua. Fortemente demoltiplicato.

Volante: a tre raggi tipo elastico.

Impianto elettrico: a 12 Volt, Batteria 51 Amp./ora, collocata sotto il cofano.



TRIUMPH

TRIUMPH

Italia 2000

180 km/ora

Dimensioni generali: Passo 2235 mm. - Carreggiata: anteriore 1143 mm., posteriore 1156 mm. - Altezza da terra: 150 mm. - Raggio di volta: 5,3 m. - Dimensioni fuori tutto: lunghezza mm. 3940, larghezza mm. 1454, altezza (scarica) mm. 1240.

Vano bagagli: Dimensioni d'apertura: larghezza 1000 mm., lunghezza 500 mm.

Gomme: Michelin «X» od equivalenti - dimensioni: 155-15".

Capacità: serbatoio carburante: circa 52 litri, coppa motore: 6,25 litri, cambio di velocità: 0,85 litri - ponte posteriore: 0,85 litri, impianto raffreddamento: 7,5 litri.

Prestazioni: Motore: Potenza massima 100 CV effettivi a 5.000 giri/1'. Coppia massima: 16,24 Kgm a 3.000 giri/1'. (Equivalente ad una pressione media effettiva di 10,2 Kg/cm²) - Velocità stantuffo: 869 metri/1' a 4.800 giri/1'. (Equivalente ad una velocità di 180 Km. in presa diretta) - Velocità massima: in presa diretta, 180 Km/ora.

Consumi: (ad alta velocità su strada libera): Carburante 9-11 litri per 100 Km. - Olio 1 litro ogni 1.100 Km.

Frenatura: distanza d'arresto a 48 Km./ora: 9 metri.

Accelerazione: (con due persone a bordo): Presa diretta: 32-64 km/ora: 9 secondi - 48-80 km/ora: 9 secondi - Cambio marce: 0-60 km/ora: 8 secondi - 0-96 km/ora: 12 secondi - da fermo 0-400 metri: 18 secondi.

Accessori a richiesta: (Prezzo extra): Sterzo regolabile - Moltiplicatore (overdrive) - Interno pelle - Gomme fascie bianche - Gomme Dunlop ad alta velocità - Ammortizzatori posteriori per uso gara - Molle anteriori per uso gara - Coppia motore in alluminio - Radio.

CONDIZIONI DI VENDITA.

I prodotti della Standard Motor Company Limited e società affiliate vengono forniti accompagnati da una garanzia specifica che esclude qualsiasi garanzia, condizione e responsabilità di ogni genere secondo il diritto comune o la legge codificata o di ogni altra natura. La Società si riserva la facoltà di variare i listini prezzi sempre che lo ritenga opportuno e la merce viene fatturata in base ai prezzi correnti il giorno della resa in fabbrica. La Società si riserva la facoltà, allorché vende qualsiasi veicolo di effettuare, prima della resa del medesimo e senza alcun preavviso, delle alterazioni e cambiamenti nella specificazione, costruzione ed equipaggiamento quali descritti nelle sue varie pubblicazioni. Sebbene si siano prese tutte le precauzioni intese a far sì che quest'opuscolo sia corretto, la Società non si assume alcuna responsabilità per effetto di eventuali errori od omissioni.

STANDARD TRIUMPH STANDARD TRIUMPH ITALIANA

SEDE: NAPOLI - CALATA CAPODICHINO 108 - AGENZIA: TORINO - CORSO FRANCIA 4^{bis}

ma
con freni a disco

Velocità e Sicurezza. Le ruote anteriori della Triumph Italia, come già quelle della Triumph TR, 3 sono provviste di freni a disco. Frenata sicura e potente, pulizia e regolazione automatica, rapidissima sostituzione degli elementi di frizione.

Il freno a disco è il freno che non teme più l'acqua. Guidate con sicurezza e ad alta velocità con la Triumph Italia!

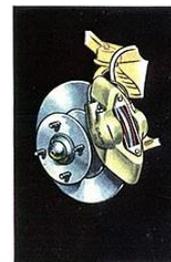


FOTO: G. TOMASONE - TORINO - B.M.N.

Brochure dell'importatore americano Stutz Plaisted Imports

ITALIA 2000 coupé **118 m. p. h.**
with o.v.d.

The chassis of the ITALIA 2000 is the famous TR3/A sports model chassis, acclaimed as the finest in the world to-day. The TRIUMPH engine, renowned for its exceptional power and performance has the following characteristics:

Four cylinder overhead valve unit of 1991 cc. (121.5 cu.in.). The compression ratio is 8.5:1, producing 100 B.H.P. at 5000 R.P.M. Bore 83 mm. (3.268"). Stroke 92mm. (3.622"). Petrol consumption up to 32.35 M.P.G. (litres per 100 Km.) under average road conditions. Cylinder sleeves replaceable and fitted in direct contact with cooling water. Three bearing crankshaft with four bearing hyposine camshaft.

Engine: Maximum b.h.p. 100 at 5000 r.p.m. Maximum torque 1.410 lb.in. at 3000 r.p.m. Equivalent to 145 lb/sq. in. B.M.E.P.
Power Speed: 2 850 ft/min. at 4800 r.p.m. (This is equivalent to 100 m.p.h. in top gear.)
Maximum Speed (Touring trim): Top gear, 118 m.p.h. 185 Km.p.h.).
Consumption: fuel (high speed touring) Up to 35 m.p.g. Oil: 3000 m.p.g.
Braking: 30 m.p.h. Stopping distance 30 ft.

Legace boat:
Width: 3 ft. 2 inch.
Length: 1 ft. 8 inch.
Tires: Size 155 - 15"
Capacities: fuel tank 12½ gals. engine sump, 11 pts. Gearbox 1½ pts. Rear Axle 1½ pts. Cooling system 13 pts.

Optional items at extra cost: - Leather upholstery. Over drive. Adjustable steering. Wire wheels. White wall tyres. All the above data are only indicative.

Conditions of Sale:
The goods manufactured by RUFFINO S.p.A. are supplied with an express warranty which excludes all warranties, conditions and liabilities, whatsoever implied by Common Law, Statute and otherwise. Every precaution has been taken to ensure accuracy, but the Company accepts no liability for errors or omissions.
Ruffino S. p. A. Napoli

Distributor For U. S. A.
STUTZ PLAISTED IMPORTS
296 HIGHLAND AVENUE
Salem, Massachusetts PI 5-0662

INTRODUCING

The

DISTINCTIVE INTERNATIONAL

ITALIA

2000

GRAN TURISMO

TO THE DISCRIMINATING MOTORIST

by STUTZ PLAISTED

ITALIA 2000 coupé

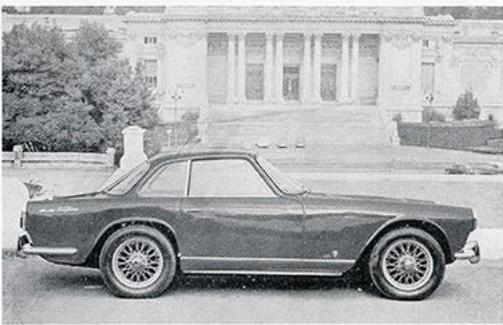


Ruffino S.p.A. presents the ITALIA 2000 COUPE', a new Gran Turismo car of international class.

Designed by Michelotti, one of the world's leading stylists and built by Alfredo Vignale an artist in his line, the ITALIA 2000 COUPE' incorporates the world famous chassis and engine of the TRIUMPH TR3/A.

From the moment of its appearance on the international scene, the expert, the sports car enthusiast and the general public have acclaimed this brilliant match between incomparability of line and outstanding performance. Italian artistry and British craftsmanship have come together and produced this new, superlative ITALIA 2000 COUPE'.

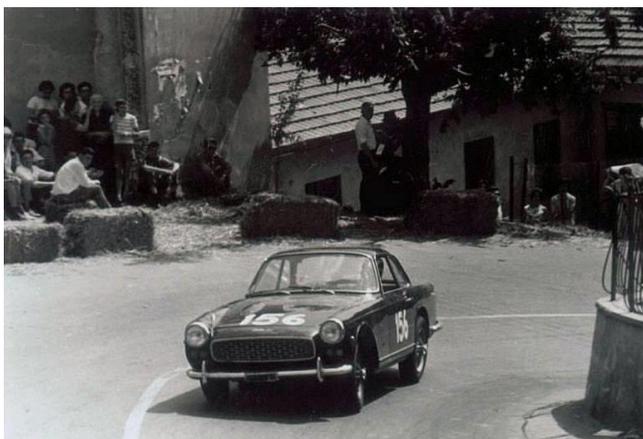
ITALIAN ARTISTRY



ITALIA 2000 GRAN TURISMO

L'ITALIA E LE CORSE

L'Italia era un'automobile sportiva, ma soprattutto elegante: non era nata per correre, non era questa l'idea di Ruffino. L'Italia era un'auto che puntava sulla sua bellezza, quindi più per mostrarsi che per correre. Resta qualche eccezione, come questa partecipazione alla cronoscalata Sarezzo Lumezzane del 3 settembre del 1961: alla guida Marsilio Bonomi che si classificherà trentottesimo.



Modellismo

Non sono molti i modelli della *Italia 2000*, ma tra quei pochi alcuni sono dei veri capolavori.

L'*Italia 2000* di Raymond Daffaure

Raymond Daffaure era un artigiano che lavorava a Marmande nel sud-ovest della Francia, ed è considerato probabilmente uno dei più grandi produttori di modelli di sempre. Tutti i suoi affascinanti modelli erano realizzati interamente a mano partendo da un unico blocco di legno. Daffaure riusciva a scolpire circa quaranta modelli al mese e la sua attività durò una ventina di anni. Il modello della Ferrari GTO è stato quello costruito nel maggior numero di copie, circa duecento, mentre per altri modelli si contano due o tre copie. Se oggi l'*Italia 2000* è un'auto rara, il modello costruito da Daffaure lo è ancora di più.



L'Italia 2000 della Derrez Model NL

Max Derrez è un artigiano olandese che si è specializzato in modelli di auto Triumph in scala 1/43. Max iniziò la sua attività circa vent'anni fa modificando e personalizzando dei modelli esistenti.

La svolta arrivò con la pubblicazione su di una rivista specializzata di un articolo che illustrava una sua trasformazione che riproduceva la Triumph TS20.



La notizia non sfuggì a Jan Miedema, titolare della Rialto, che gli propose una collaborazione volta a progettare una serie di modelli Triumph in resina in scala 1/43; da allora a Max è delegata la scelta dei modelli e delle loro varianti, la progettazione e la creazione degli stampi, la verniciatura e l'assemblaggio finale dei singoli modelli che è eseguito a mano e che necessita di un'intera giornata di lavoro.

Max non solo ha scelto di riprodurre *l'Italia 2000*, ma ha deciso di creare anche una versione cabriolet, mai esistita nella realtà; questo bel modello conferma che se la cabriolet fosse stata prodotta sarebbe stata desiderabile al pari della coupé.

La qualità dei modelli è molto elevata e i dettagli sono curati nei minimi particolari. E' inoltre possibile chiedere a Max di personalizzare nel colore e nella targa la propria Triumph. Una visita al suo sito web rappresenta quindi un piacere per gli occhi di ogni appassionato, e non solo di Triumph.

<http://www.derrezmodels.nl/home.php>





L'Italia 2000 della Matrix Model

L'azienda olandese Matrix Model ha prodotto in serie limitata una riproduzione in scala 1/43 della *Italia 2000* in resina.

Il codice è MX41902-011 e questo modello è disponibile in serie limitata nel solo colore grigio.

