

## La GT6 “Group 44” di Bob Tullius

Di Fabrizio Comi

Tra i piloti che gareggiarono per il marchio Triumph, dobbiamo assegnare un posto di rilievo a Bob Tullius, soprannominato “Rapid Robert” pilota di origine americana che corse con la Spitfire ADU 1B alla 24 ore di Le Mans del 1964 e alla 12 ore di Sebring del 1965 con la ADU2B.

Da queste esperienze come giovane pilota, si formò una certa reputazione correndo con le GT, tanto da diventare in poco tempo un punto di riferimento per il marchio Triumph. Nella seconda parte degli anni 60', Bob Tullius divenne il fondatore del famoso team denominato “Group44” dal numero di gara che lui aveva scelto per la propria carriera agonistica; con il marchio Triumph, utilizzò modelli come la Spitfire, la TR4, la TR5, la TR6 la TR7 e la TR8 per poi arrivare dalla metà degli anni 70' agli inizi degli anni 80' alle MGB e alle Jaguar.

Proprio una Triumph è la protagonista di questo reportage, una coupè che fece incetta di vittorie e titoli negli anni tra il 1969 e il 1970, prima condotta in gara da Mike Downs nel campionato SCCA American Road Race of Champions del 1969 e poi da Brian Fuerstenau e dallo stesso Bob Tullius nel 1970: la famosa GT6.



Questa GT6 era talmente performante che i responsabili del campionato americano la iscrissero per l'anno 1970 in una categoria superiore. Malgrado questo, la piccola GT6 continuò a vincere e perse il campionato del 1970 soltanto all'ultima gara per la rottura dell'albero primario del cambio. Come spesso accade, una tale auto da corsa rimase ferma per molto tempo in un fienile del North Carolina nei pressi di Danville, località della Virginia. Il clamore su questa auto non tardò ad arrivare e la GT6 fu messa in vendita nell'autunno del 2005.



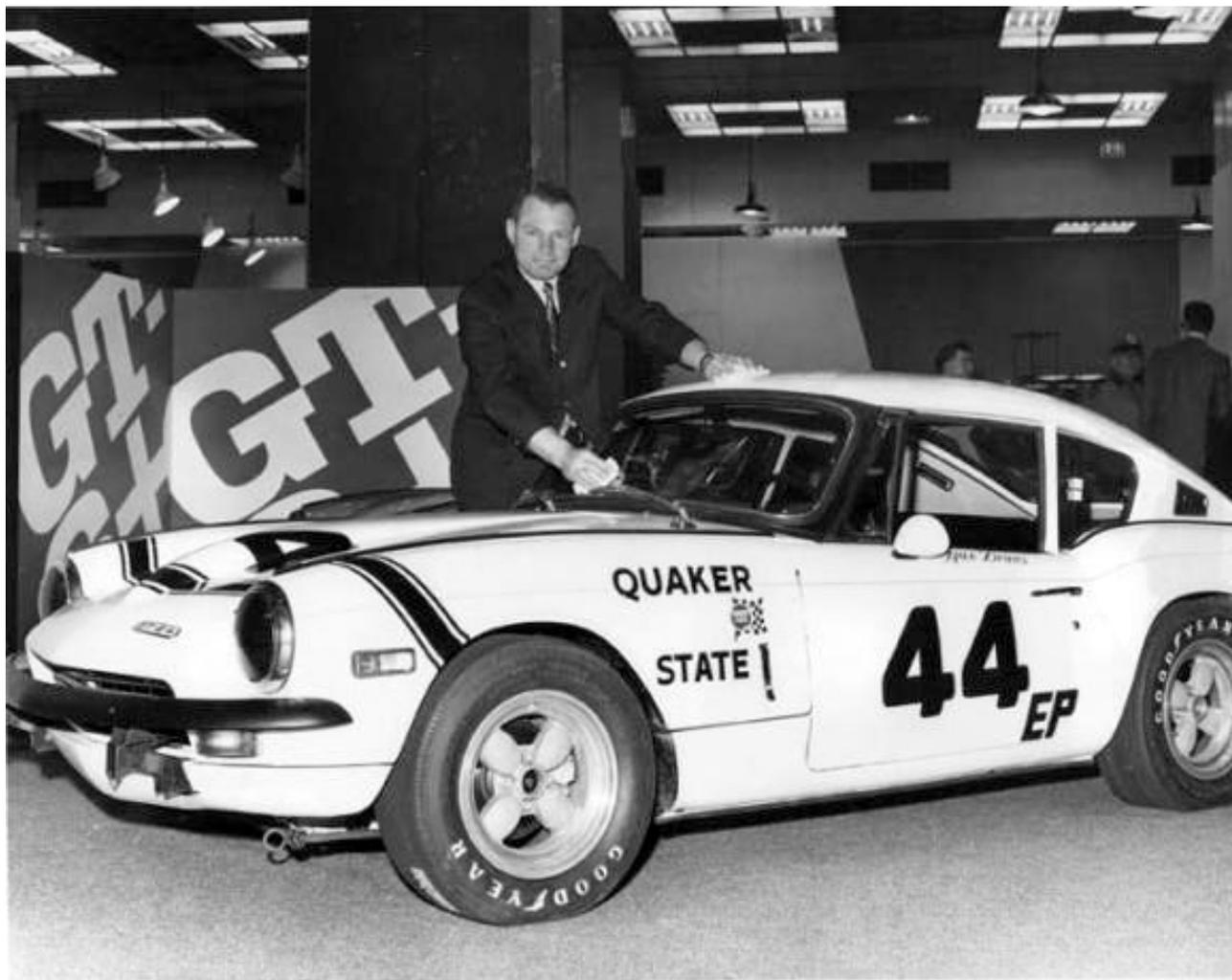
*La GT6 così come è stata trovata nel North Carolina nel 2005.*

Molti furono gli appassionati interessati ad accaparrarsela anche perché la richiesta espressa dai venditori era soltanto di 14.000 dollari. L'entusiasmo fu però raffreddato dal fatto che durante l'ispezione dell'auto, si scoprì che il telaio era datato Ottobre 1969 e che quindi risultava poco

compatibile con la storia sportiva della GT6 che aveva fatto incetta di vittorie proprio nell'anno 1969.

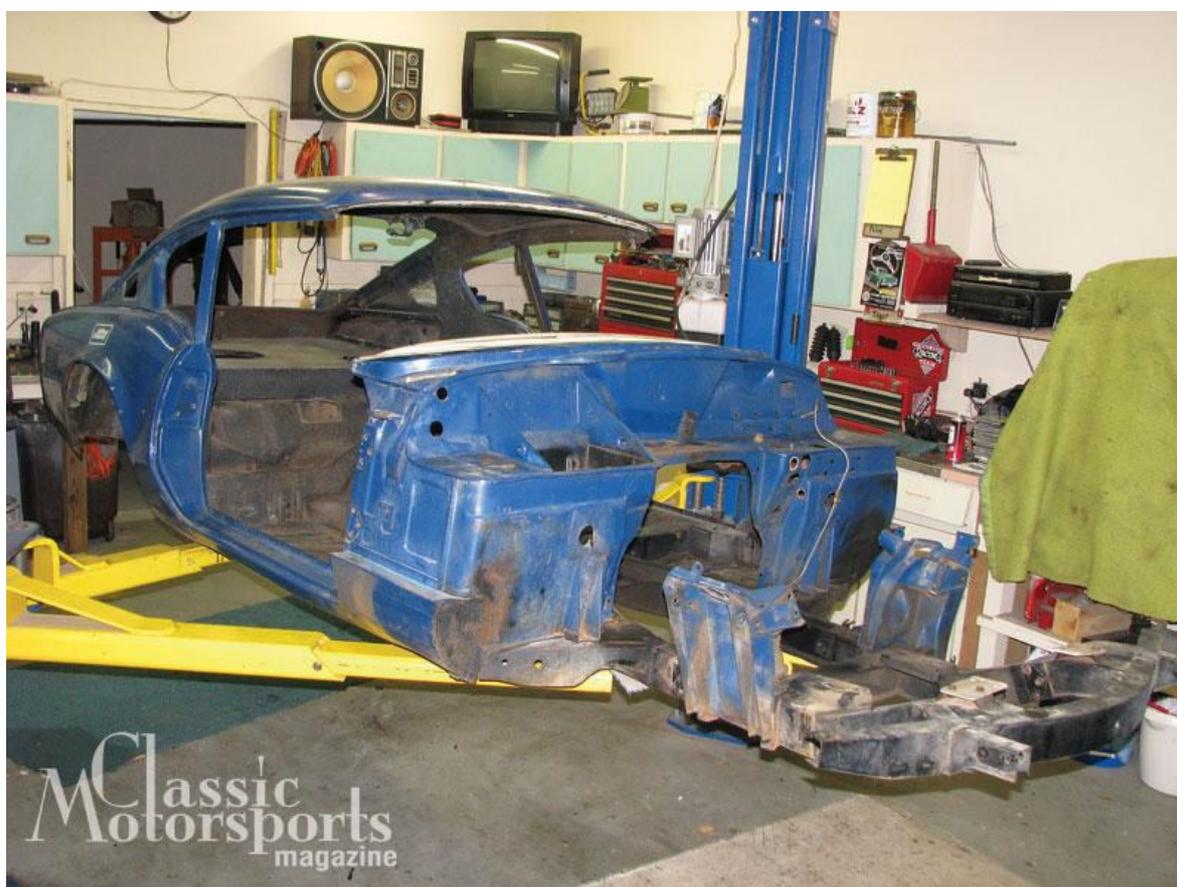
Da una approfondita ricerca, suffragata da testimonianze dirette e da documentazione scritta, emerse che nel Settembre del 1969 l'auto fu gravemente danneggiata a "Nelson Ledges" e che il Team chiese alla Triumph un nuovo telaio, in sostituzione di quello irrimediabilmente danneggiato.

Questo, arrivò al porto di Baltimora poco tempo dopo e quindi iniziarono subito i lavori di assemblaggio della vettura per il completamento della stagione 1969.



Dopo una breve trattativa, la GT6 ex GROUP44, è stata venduta alla rivista "Classic Motosports" che ne ha sponsorizzato il restauro. La storia del restauro è disponibile su <http://classicmotosports.net/project-cars/1969-triumph-group-44-gt6> e il magazine Classic Motosports è anche il proprietario delle foto pubblicate in questa monografia.





La GT6 "Group 44" di Bob Tullius

Come è buona norma nel restauro di un'auto, tutte le parti smontate sono state rigorosamente catalogate per tipologia e ordinatamente disposte in magazzino. L'ultimo particolare che viene smontato è anche il primo che sarà rimontato.

Questa metodologia è basilare per portare a termine un restauro; tanti progetti vengono abbandonati perché molti particolari vanno persi oppure danneggiati oppure, peggio ancora, buttati.

Tornando alla nostra GT6, le uniche modifiche apportate dal Team GROUP44 tra il 1969 e il 1970 furono soltanto di dettaglio. La dotazione delle luci laterali catarifrangenti e la cornice del parabrezza verniciata in nero.

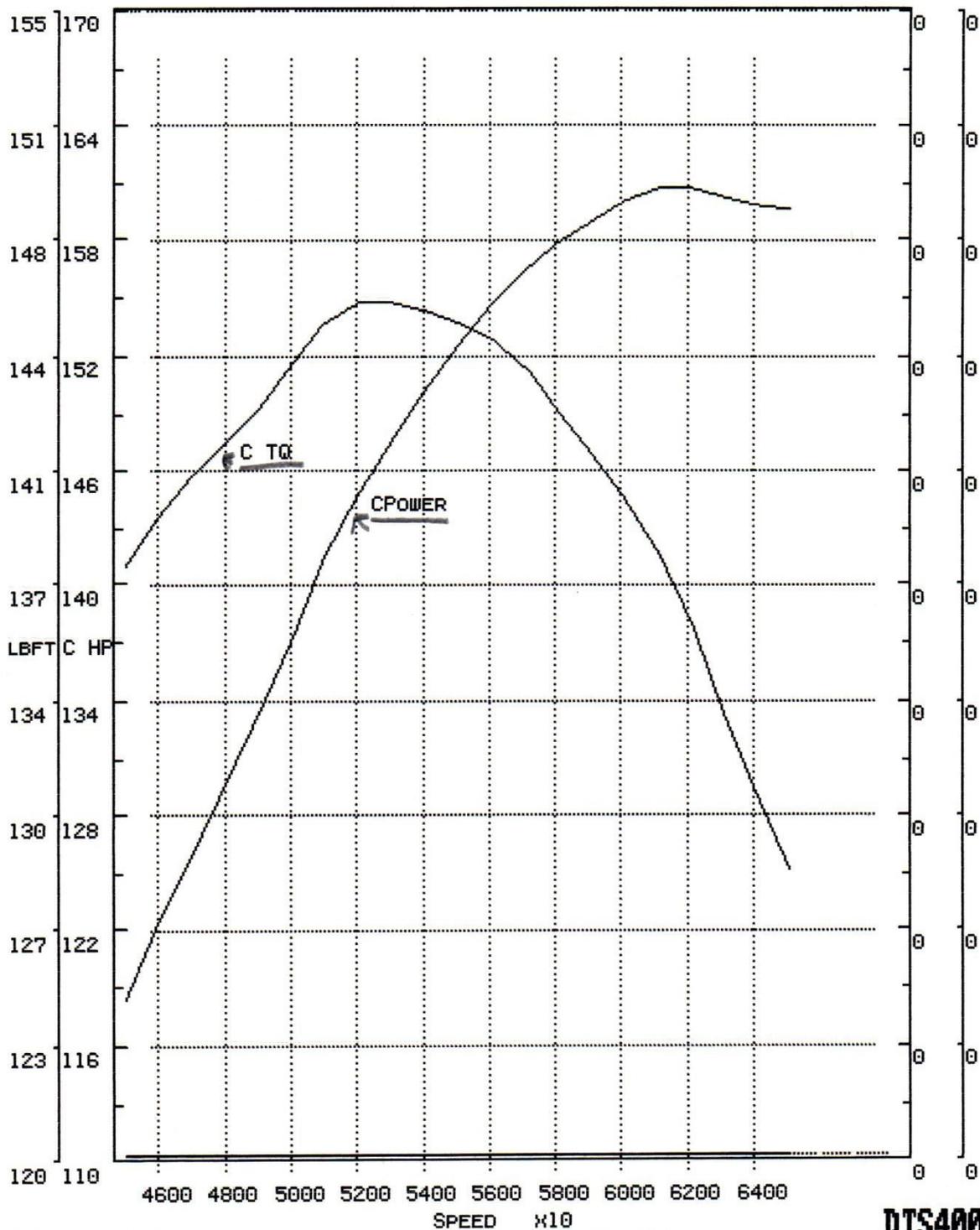
Il motore venne completamente smontato, sostituendo tutte le parti ammalorate o deteriorate dall'uso agonistico e il tutto ripristinato come era in origine. Un ottimo motore, capace di girare al banco e fornire una potenza di oltre 160 CV a 6.200 giri/min.

L'alimentazione era garantita da una coppia di carburatori Zenith Stromberg CD150 (come sul modello di serie come recitava il regolamento del campionato) e tutto l'impianto di scarico era del tipo "handcrafted" con una unica uscita laterale capace di una buona dose di decibel.





La GT6 "Group 44" di Bob Tullius



**DTS4000**

SUDDGR44.D08

T17:52 D02-20 T12:50 D07-17  
 T09:10 D11-26 T18:50 D09-18  
 T11:50 D11-26 T14:15 D09-26  
 T12:10 D11-26 T13:40 D9-29

C\_TQ 146.06 lbft @5300  
 CPower 160.68 C\_HP @6200  
 0 @0

JONJENSO.D06

T12:58 D01-12 T12:50 D07-17  
 T09:10 D11-26 T18:50 D09-18  
 T11:50 D11-26 T14:15 D09-26  
 T12:10 D11-26 T13:40 D9-29

C\_TQ 520.67 lbft @5000  
 CPower 582.4 C\_HP @6500  
 0 @0



Classic Motorsports magazine



Classic Motorsports magazine  
classicmotorsports.net





*Alcune immagini di ieri e di oggi che ritraggono la GT6 in azione nei campionati U.S.A.*