

Non chiamatela "Dolly"

Di Franco Apollonio

Premetto che il mio parco auto è piuttosto antiquato, possiedo da sempre una DKW F91/4 immatricolata a Brema nel 1960 - e vent'anni dopo in Italia con non poche difficoltà - e una Triumph Dolomite Sprint del 1978, immatricolata in Italia nel 1979. Uso indifferentemente entrambe le vetture. Perché questa mia scelta? Beh, per prima cosa perché mi ci sono affezionato; il secondo motivo è più prosaico, pur lavorando con i personal computer non amo *guidarli* e quindi mi accontento di quello che ho, senza schede o centraline... e che per di più amo.

La Triumph Dolomite Sprint è una diretta discendente, almeno come disegno di carrozzeria, della Triumph 1500 (1970). Il tutto cominciò quando Harry Webster, ingegnere della Standard Triumph, pensò alla sostituzione della Herald con la Triumph 1300 (1965), seguita dalla 1500 (1970), sostituita nell'ottobre del 1973 dalla 1500 TC. Questi modelli uscivano dalla matita di Giovanni Michelotti e ricordavano lo stile da lui usato per la Triumph 2000 del 1963. Lo stesso disegno fu usato anche per la Toledo (modello dalla meccanica più semplice), contemporanea della 1500 e destinata a sostituire la 1300 del 65. Così arriviamo nel 1972 quando nasce la Dolomite che faceva parte della gamma di vetture nota come *Project Ajax* e che debuttò nel 1965 con la Triumph 1300.



Un'immagine pubblicitaria per il lancio della Dolomite Sprint.



La Dolomite doveva sostituire ben due vetture ormai vetuste, la 1500 e la Vitesse (1962-1971), fu presentata al salone dell'automobile di Londra nell'ottobre del 1971 ma, a causa di scioperi, entrò in produzione solo nell'ottobre del 1972.

Il nome Dolomite non era nuovo in casa Triumph poiché già nel 1934 un modello della casa di Coventry, prodotto solo in tre esemplari, portò questo nome: si tratta della Dolomite Straight 8, vettura sportiva che somigliava molto all'Alfa 8C del 1930. Il nome fu ripreso nel 1937 e usato fino al 1940 per la Dolomite 14/40 che montava un motore da 1.7 litri e per la Dolomite 16 che invece aveva un motore 6 cilindri da 1991 cc. Nel 1938 seguirono la Dolomite Roadster e la *½-litre*; la produzione di queste vetture finì nel 1940, quando tra il 14 e il 15 novembre Coventry fu rasa al suolo dalla Luftwaffe.

Ritornando alla vettura del 1972, è da ricordare che nacque con un motore 4 cilindri di 1854 cc da 91 CV che era già in uso sulle Saab 99. Poi, nel giugno del 1973, per contrastare i modelli più sportivi da 2 litri di altri marchi europei venne proposta la versione Sprint.

Per finire la storia della Dolomite è da dire che nel 1976 vennero messi sul mercato altri due modelli: la Dolomite 1300, prodotta in 32031 esemplari, e la Dolomite 1500 (70021 unità) che si aggiunsero alle Dolomite 1850HL e Sprint. I due nuovi modelli furono prodotti fino al 1980. A metà degli anni settanta la gamma diventò più nutrita, con molti modelli a cui erano associati nomi e specifiche diverse: *Dolomite 1300* (1296 cc) con fari anteriori singoli e allestimento base; *Dolomite 1500*, uguale alla 1300 ma con un motore da 1493 cc; *Dolomite 1500HL* versione lusso e motore da 1493 cc e infine *Dolomite 1850HL* con specifiche lussuose e motore da 1850 cc.

Detto questo torno a bomba sulla Sprint che alcuni chiamano Dolly, nomignolo che odio. Questa vettura aveva ottenuto il motore da 1998 cc con una testata a 4 valvole per cilindro che le

permetteva la velocità massima di 115 miglia orarie (185.2 km/h); il costo al momento del lancio era di 1740 sterline più altre 71.50 per l'overdrive che inizialmente era un optional.



La polizia del Nottinghamshire posa assieme alle Dolomite Sprint d'ordinanza.

Erano poche le macchine che potevano eguagliare la combinazione di alte prestazioni e praticità della Sprint. La BMW 2002 costava 2399 sterline, ma per raggiungere la velocità massima della Sprint bisognava tirare fuori le 2799 sterline necessarie per il modello 2002 Tii (130 CV); l'Alfa Romeo 2000 berlina costava 2499 sterline; la Ford Escort RS1600 costava 1761 sterline; nell'ambito dei modelli Leyland, la Rover 2000 TC costava 1954 sterline. Alla fine della sua carriera nel 1980 il quadro era cambiato: pur quotata (fuori produzione) a 7199 sterline con overdrive di serie, le sue dirette avversarie costavano decisamente di meno con linee più moderne e velocità analoghe.

La cosa che fece la fortuna e la rovina della Sprint fin dall'inizio fu la sua carrozzeria fuori moda, la cui forma base circolava infatti già da 8 anni. D'altro canto, secondo me, Michelotti non fece mai cose eccelse nel mondo Triumph a parte forse le varie TR dal 1961 in poi. È una mia opinione, ovviamente.

Tornando alla Sprint, poche cose la distinguevano esternamente dalle altre Dolomite: i cerchi in lega, il tetto ricoperto di vinile e lo spoiler anteriore. La bontà stava sotto il cofano: il motore della Sprint fu il primo motore a 16 valvole a essere montato su una macchina di serie. Il motore è leggermente superquadro con dimensioni dei cilindri 90.3 x 78 mm, il blocco sarà poi quello usato

nella TR7. La testa a 16V è in lega e ha un solo albero a camme azionato a catena, un particolare ingegnoso, vero capolavoro d'ingegneria: Lewis Dawtrey fece in modo di attivare tutte le 16 valvole usando solo 8 camme, le valvole d'entrata sono azionate direttamente da punterie a bicchierino e le valvole di scarico azionate mediante bilancieri. La sola limitazione imposta è rappresentata dal timing delle valvole che deve essere simmetrico. Il Gruppo Leyland fece di questa caratteristica una virtù assicurando i compratori che era comune per tutti i motori ad alte prestazioni. Con una potenza di 129 cavalli, non si può negare che avessero ragione. La testata fu giudicata così ingegnosamente disegnata che il Design Council premiò la Triumph nel 1974.



La testata della Sprint vincitrice del Design Council Award e i suoi tre creatori: da sinistra, Spen King, Bernard Jackman e Jim Parkinson.

Per la Sprint si decise per i ben noti carburatori tipo SU HS6 montandone due. Questo fatto può sembrare strano perché alla Triumph si conosceva già l'iniezione di carburante, usata per la TR6 PI e per la berlina 2500 PI, ma ci suggerisce che dal 1973 avevano iniziato ad nutrire dei dubbi sulla bontà di questa soluzione sulla base della esperienza nel frattempo accumulata.

Per compensare i 129 cavalli della Sprint venne montato il cambio della famiglia Stag 2000 con l'unità di trasmissione presa dalla TR6 e ovviamente anche i freni vennero potenziati. Il servofreno a depressione era standard ma veniva impiegato solo un circuito idraulico, cosa che i giornalisti contemporanei criticarono e segnarono come abbastanza strana. Sterzo e pignone a

cremagliera erano presi dalla Dolomite senza nessuna modifica e anche le sospensioni rimasero simili e secondo me inadatte: su entrambe le Dolomite che ho posseduto ho dovuto sostituirle dopo 2 anni perché non ammortizzavano più, erano da buttare; se la cosa succede su due vetture, una del 1974 e una del 1978, significa che non è un caso. La Sprint ha barre antirollio sia anteriori che posteriori.

L'overdrive funziona sulla terza e sulla quarta marcia ed è controllato elettricamente da un interruttore montato sul pomello della leva del cambio. Questo strumento, che come detto era all'inizio un optional, è utilissimo in quanto permette principalmente un risparmio di carburante. In poche parole si hanno a disposizione ben 6 rapporti in avanti. Una terza lunga che porta la vettura fino a 160 km/h e una quarta di riposo che pur mantenendo inalterata la velocità (al massimo si arriva a 170 km/h) diminuisce il numero dei giri del motore. Se ben usato è pure divertente. L'unico accorgimento da tener presente è che quando si scala dalla quarta alla terza marcia con l'overdrive inserito per evitare di "grattare" bisogna passare per la folle contando mentalmente fino a 5. Giocando invece con il terzo rapporto, disinserendolo si ottiene un cambio marcia in basso velocissimo, ideale per i sorpassi brucianti. La terza con overdrive è utile anche sulle strade di montagna, per motivi facilmente immaginabili. È consigliabile, se non si ha fretta, schiacciare la frizione mentre si disinserisce l'overdrive, per evitare colpi bruschi alla trasmissione ed alle crociere. La quarta rimane la "presa diretta".



Io ho fatto conoscenza con questa vettura nel lontano 1974, quando il giornale locale la presentò. A quel tempo ero universitario e da due anni avevamo in famiglia una 124 Sport Coupé seconda serie. Fu un amore a prima vista, mi innamorai del muso della Dolomite e, leggendo le prestazioni, il sentimento aumentò. Cominciai a lavorare ai fianchi mio padre portandolo all'esasperazione fino a quando, un giorno, arrivò a casa con le chiavi della Fiat, me le mise in mano e mi disse "Se ti danno un milione e sei prendiamo la Triumph". In concessionaria, la "Filotecnica Giuliana" che oggi non esiste più, mi offrirono la cifra esatta. La Dolomite, se non ricordo male, nel 1975 costava tre milioni e mezzo circa, la scelsi color blu Francia e arrivò dopo un mese.



Conoscevo la concessionaria già da anni perché al mio attivo avevo avuto due Innocenti Mini Cooper, un 1000 cc interserie del 1968 e una prima serie del successivo 1300 cc. Forse per questo, quando chiesi al venditore se c'erano limiti da rispettare visto che la vettura era nuova, mi rispose che aveva un fermo sull'acceleratore che mi sarebbe stato tolto dopo i primi 3000 chilometri. Quando tornai per farmelo togliere si mise a ridere... non esisteva nessun fermo.

Che dire di questa vettura? Andava come una saetta e fu la mia compagna per tante corse notturne sulla strada costiera della mia città. Sfide quasi sempre vinte. Sì, lo ammetto, non ero saggio e non lo sono neppure oggi. Abbandonata l'università avevo cominciato a lavorare ad Udine e allora mi divertivo a rompere le scatole in autostrada alle Alfetta e alle BMW, non c'erano limiti

di velocità e la mia vettura era poco conosciuta. Le sfide erano frequentissime e in velocità massima vinceva sempre la Dolomite.

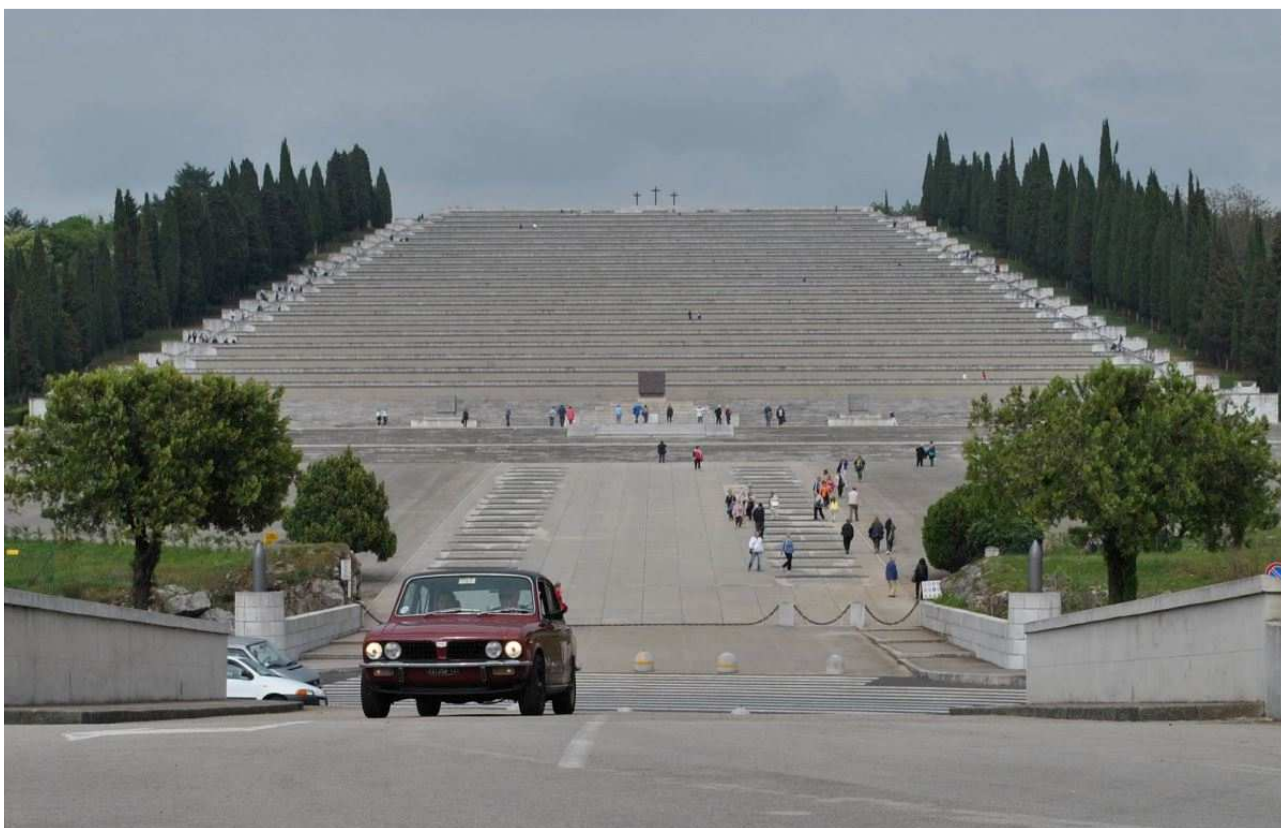


Non ho avuto mai grossi problemi con questa macchina e nel 1979 feci l'errore di darla in permuta per prenderne una nuova. Questa volta andai nella concessionaria "Autofriulana" di Udine, sita allora sotto la stazione delle corriere. Mi offrirono tre milioni e mezzo, la vettura nuova costava sette e mezzo e così, proprio nel giorno del mio compleanno, venni in possesso della Dolomite che possiedo tutt'ora, il blu Francia non era più disponibile e così scelsi il rosso amaranto. Arrivò dalla concessionaria Mercedes-Benz di Cortina.

Entrambe le vetture in questione avevano di serie i cerchi in lega, sedile e volante regolabili, lunotto termico, vetri azzurrati, volante sportivo in pelle, sedile sdoppiabile posteriore, cinture di sicurezza anteriori e la serratura salva bambini sulle portiere posteriori che consentiva di aprire le portiere solo dall'esterno. Le differenze tra la prima e la rossa erano poche, la blu aveva il tachimetro sia in miglia che in chilometri, non aveva lo specchietto esterno e il porta oggetti sul tunnel del cambio, mancavano i poggiatesta e anche l'antenna radio sul parafrangente destro. Ma la grossa differenza stava nel motore... depotenziato sulla seconda vettura, a causa della crisi energetica di quegli anni. La cosa si notava nella velocità massima che non superava i 180 km/h contro i 189 km/h dichiarati dalla casa. Camminando a tavoletta il motore cominciava a tirare indietro come se avesse avuto un limitatore di giri. La cosa mi faceva imbestialire. Al tempo io non sapevo queste cose e protestai sia in concessionaria e sia presso la Leyland Italia ma senza risultati. Circa dieci anni fa mi decisi e feci preparare leggermente il motore, ora al posto dei 129 cv dovrei avere circa 150 cv e mi sembra di guidare la mia prima, che tra l'altro tentai pure di ricomprare. Era rimasta in concessionaria per anni ma mi fu negata, chissà perché.

Che dire della Dolomite? E' una macchina molto divertente, con i difetti della trazione posteriore a ponte fisso, ma non ha il motore "di cristallo" come alcuni affermano (almeno non la mia) e consuma molto per gli standard odierni, fa 10 chilometri con un litro di benzina se si usa correttamente l'overdrive. Ha il motore brioso e lo sterzo molto preciso, sembra di guidare un kart. Gli interni sono tipicamente inglesi con abbondanza di legno, la strumentazione è abbastanza completa.

I difetti principali riscontrati da me su tutte due le mie vetture sono le guarnizioni delle portiere che lasciano passare l'aria, gli ammortizzatori di pessima qualità, i sedili non sportivi che non tengono in curva e il tipo di gomma 175/70 HR 13, oggi difficile da reperire in quanto HR: sono passato dalle Fulda non più in produzione alle Hankook e ora devo stare molto attento sul bagnato perché mi sono girato un paio di volte in curva. Va detto che io guido come se avessi ancora una Cooper, cosa che fa patinare il retrotreno nelle curve, e che le Hankook rendono al meglio solo in temperatura, basta saperlo. Un'altra cosa che può lasciare perplessi è l'impianto freni, a dischi davanti e tamburo dietro: dicevano che la frenata è più lineare, ma avrei preferito quattro dischi; si trova in commercio un kit per la trasformazione. Spesso i carburatori SU vengono sostituiti con dei Dellorto di origine Alfa.



Esistono delle Dolomite con colori particolari fatte riverniciare dalla concessionaria Bepi Koelliker che non riusciva a venderle a causa dei colori troppo sgargianti, caratteristica di queste vetture. Un

membro del mio club ne ha una color "canna di fucile", che trovo bellissima, e si distinguono perché al posto dello stemma laterale della Leyland hanno quello di Koelliker.



La mia vettura è omologata ASI e la uso quasi quotidianamente, partecipo ai raduni organizzati dal mio club, il *Triumph Club Dolomite Sprint Italia* di Pieve di Soligo, e ne sono innamorato. Se dovessi dare un consiglio a qualcuno gli direi sicuramente di acquistarla, il divertimento è garantito.

I prezzi stanno aumentando anche per la Sprint che in buone condizioni può arrivare sui novemila euro, non tanto rispetto ad altri marchi ma nemmeno poco. Per un restauro completo tra motore e carrozzeria si spenderebbe altrettanto.

Un'ultima considerazione: tutte le volte che ho letto i commenti su questa vettura dagli anni settanta in poi mi sono reso conto che chi scriveva o scrive tuttora della Dolomite Sprint non ci è mai salito sopra.

CREDITI

Si ringrazia il *Triumph Dolomite Sprint Club Italia* per l'utilizzo dei testi pubblicati sul sito www.dolomiteclub.it sulla storia e l'evoluzione della Dolomite.