

Questione di classe, seconda parte: Triumph 2000, 2.5 PI e 2500 Mk2

Di Aaron Severson

La Triumph 2000 fu un successo, dando filo da torcere alla Rover 2000 e dimostrando che esisteva un mercato redditizio per berline di grossa cilindrata ma dal prezzo accessibile. La versione Mk2, introdotta nella primavera del 1969, sembrava in grado di proseguire quel successo, ma con la Triumph ora parte della British Leyland Motor Corporation il futuro della 2000 fu presto messo in discussione. In questa seconda parte del nostro articolo, racconteremo il finale della storia delle berline Triumph 2000, 2.5 PI e 2500TC/2500S.



Foto: "Triumph 2500 Mk2" © Jeremy, usata nei termini della [Creative Commons Attribution 2.0 Generic license](https://creativecommons.org/licenses/by/2.0/).

LA LEYLAND RIMESCOLA LE CARTE

Nella prima parte abbiamo raccontato del lungo sviluppo dell'auto che sarebbe diventata la Triumph 2000 e del successo della versione Mk1 sul mercato britannico. Per comprendere ciò che successe in seguito è importante avere un'idea di massima delle vicende aziendali che avvennero nello stesso periodo.

Nel corso del 1960 la Standard-Triumph International fu acquisita dalla Leyland Motors, società Britannica che produceva con successo camion e autobus. Il nuovo management della Leyland,

compreso Donald Stokes che divenne il Direttore Generale della Standard-Triumph nel 1963, portò liquidità e una gestione finanziaria rigorosa alla Triumph, che in breve tempo fu risanata e riportata alla prosperità economica. All'inizio del 1967 la Leyland acquisì anche la Rover Company, con la quale la Standard aveva "flirtato" a fasi alterne per la gran parte dei precedenti 15 anni, dando così alla Leyland una solida posizione di minoranza nel mercato Britannico dell'auto. Nel pacchetto, assieme alla Rover, la Leyland prese anche la Alvis, un piccolo produttore di auto di prestigio e di meno prestigiosi ma redditizi veicoli militari, che si era fusa con la Rover nel 1965.



La Triumph iniziò a costruire autovetture nel 1923, ma entrò in amministrazione controllata nel 1939. La Standard Motor Company acquistò il marchio Triumph e quanto restava del suo patrimonio a fine 1944. Nel 1960, La Standard fu riorganizzata come Standard-Triumph International, che si fuse con la Leyland Motors nel dicembre 1960. Nel 1968, la Triumph divenne parte della nuova British Leyland Motor Corporation. Il posizionamento del marchio Triumph nella gerarchia BLMC cambiò ripetutamente tra il 1968 e il 1984, quando il marchio cessò per sempre la produzione; sebbene dopo il 1968 la Rover e la Triumph fossero strettamente legate, le due società si fusero formalmente solo nel 1972. (Foto © 2013 Aaron Severson)

Se questa fosse stata l'ultima delle acquisizioni sfrenate della Leyland, il futuro della Triumph (e della Rover, per quello che conta) avrebbe potuto essere molto diverso. Tuttavia, un'ulteriore fusione era alle porte: il governo del Regno Unito spingeva a favore di una unione tra la Leyland e la grossa ma malandata British Motor Corporation (BMC) — o, più precisamente, la British Motor

Holdings, una holding creata nel 1966 dalla fusione di BMC e Jaguar. La BMC (BMH era la sigla legale, poco usata al di fuori dei documenti amministrativi) comprendeva molti dei marchi automobilistici principali del Regno Unito, compresi Austin, Morris, MG, Riley, e Wolseley, sebbene gli ultimi due fossero ormai in via di sparizione, essendosi ormai da tempo ridotti a marchi apposti su auto di diversa origine.



Concepita prima della fusione con la British Leyland ma non introdotta sino al 1970, la Stag doveva essere l'ammiraglia della Triumph. Non era un'auto sportiva ma una lussuosa GT destinata a competere con auto come la Mercedes 280SL. La Stag era basata sulla 2000 (il prototipo originale di Michelotti era basato su una berlina Mk1 convertita), ma il facelift delle berline Mk2, introdotto nei primi mesi del 1969, venne disegnato per richiamare la Stag, che avrebbe dovuto debuttare circa un anno e mezzo prima di quando effettivamente fece. (Foto © 2013 Aaron Severson)

Nonostante la sua considerevole quota di mercato, la BMC era assediata da seri problemi finanziari e continue dispute sindacali, aggravate da una linea di prodotti vecchia e troppo spesso anche difettosa o scialba o poco redditizia o una combinazione di questi tre fattori. Il governo laburista del Primo Ministro Harold Wilson temeva che la BMC sarebbe finita in amministrazione controllata o sarebbe diventata un satellite di qualche società straniera. Il gruppo Rootes (che comprendeva i marchi Hillman, Humber, Singer, e Sunbeam-Talbot) era stato già assorbito dalla Chrysler e il governo Wilson non voleva vedere il maggiore produttore di automobili britannico diventare la filiale di uno dei giganti americani. La soluzione trovata dal governo fu di favorire un matrimonio tra la BMH e la Leyland, dando la responsabilità della gestione del nuovo gruppo al

management Leyland nella speranza che potesse ripetere, su scala più grande, la rivitalizzazione che era riuscita con la Standard-Triumph.

L'esito di ciò fu la creazione, nel maggio 1968, della British Leyland Motor Corporation (BLMC), con Donald Stokes (che sarebbe diventato di lì a poco baronetto) come Presidente. Una delle prime decisioni di Stokes fu di inviare il Direttore Tecnico della Triumph, Harry Webster, alla Austin Morris al posto di Alec Issigonis (il progettista della Mini) per mettere ordine nella confusione dei piani di produzione della BMC. Il posto di Webster alla Triumph fu preso da Spencer King, trasferito dalla Rover dove aveva seguito lo sviluppo della P6, la principale antagonista della Triumph 2000 nel mercato delle berline di prestigio.



Le berline Triumph nelle versioni Mk1 e Mk2: una Triumph 2000 del 1964 (a destra) e una Triumph 2.5 PI berlina del 1972 (sinistra). La parte centrale della carrozzeria della Mk2 era in gran parte la stessa della Mk1, ma il frontale e la coda ridisegnati, una carreggiata più larga e un interno profondamente rivisto facevano sembrare la Mk2 molto diversa sia dentro che fuori. Entrambe le versioni erano opera di Michelotti, che disegnò molte delle Triumph degli anni '60. (Foto: "Triumph 2000 Mk1 and 2500 Mk2" © 2012 [Graham Robertson](#); modificata nel 2013 da Aaron Severson e usata nei termini della [Creative Commons Attribution 2.0 Generic license](#) con le modifiche definite nella stessa licenza).

Anche prima della creazione della BLMC, la Leyland aveva in mente una gamma unificata, multi-marchio con Triumph, Rover e Alvis. Ora i futuri modelli Triumph e Rover avrebbero dovuto confrontarsi per ottenere l'attenzione del management e i fondi per lo sviluppo non solo tra di loro, ma anche con Jaguar e con gli altri marchi del gruppo che puntavano allo stesso mercato

della “middle class” e ai quali la P6 e la Triumph avevano sottratto spazio — una situazione quanto meno imbarazzante.

STAG E “INNSBRUCK”

Alcuni mesi prima della fusione il management Triumph aveva deciso che la 2000 aveva bisogno di una rinfrescata alla linea. All’epoca la Triumph era ancora impegnata nello sviluppo della Stag, una nuova granturismo convertibile basata sulla 2000 e disegnata da Giovanni Michelotti. Malgrado la loro parentela strutturale fosse diventata sempre più tenue con il progredire dello sviluppo del progetto, la Triumph decise che la 2000 doveva assomigliare alla Stag, il cui motore V-8 SOHC avrebbe dovuto un giorno equipaggiare anche la berlina. Verso la metà del 1967, la Triumph incaricò Michelotti del facelift della tre volumi, progetto il cui nome in codice era “Innsbruck”. Il progetto di Michelotti venne approvato dalla Triumph nell’autunno 1967.

La principale caratteristica del progetto “Innsbruck” era un nuovo frontale con una larga griglia a barre orizzontali e luci di posizione simili a quelle della Stag. Anche il taglio posteriore era nuovo, con uno spazio incassato per le luci posteriori che richiamava la convertibile anche se non così marcatamente come il frontale. La coda era allungata e la carreggiata posteriore allargata a 1.320 mm (52”) come all’anteriore, eliminando così l’effetto “a piede verso l’interno” (“crab-toed”) della Mk1. L’allungamento della coda permise di ingrandire il bagagliaio, rispondendo così alle lamentele sullo spazio limitato per i bagagli della Mk1.



Il frontale delle prime Mk2, qui raffigurato in una berlina 2000 del 1971 (a sinistra), era simile ma non identico a quello della Stag (destra). A metà del 1974, la berlina e la familiare furono dotate di una nuova griglia che assomigliava ancora di più a quella della Stag, e che fu utilizzata sino al termine della produzione (sinistra: [“Triumph 2000 my own car”](#) © 2007 Paul Brown; usata nei termini della [Creative Commons Attribution-ShareAlike 2.0 Generic license](#); destra: © 2013 Aaron Severson)

I lamierati della Mk1 erano prodotti dalla Pressed Steel Ltd. a Swindon, ma la realizzazione di quelli della “Innsbruck” fu affidata alla tedesca Karmann che aveva impressionato favorevolmente il management Triumph nel realizzare la TR6, di aspetto completamente diverso ma strutturalmente identica alla TR5. La ragione principale per rivolgersi alla Karmann fu il tempo: la Triumph voleva realizzare la “Innsbruck” il prima possibile, presumibilmente per fare in modo che il suo lancio

fosse vicino a quello della Stag che era programmato per il 1968, e la Karmann, a differenza della Pressed Steel, poteva garantire il rispetto di questi tempi. Il debutto della Stag fu poi rinviato sino a giugno 1970, ma la berlina Mk2 fu presentata all'Auto Show di Ginevra nel marzo 1969.



Le Triumph 2000 Mk2 berlina erano ora lunghe 4.619 mm, 216 mm più della Mk1. Curiosamente, al debutto della Mk2, alcune fonti indicarono un aumento di 6,4 mm nel passo, ma la maggior parte delle fonti dopo il 1970 dichiarano un passo di 2.692 mm. Il peso a vuoto era aumentato di 37 kg, portando il peso totale della berlina a circa 1.225 kg. Il motore della 2000 di 1.998 cc (122 cid), con un rapporto di compressione leggermente maggiore— 9,25 rispetto a 9,0 — manteneva la potenza a 90 cavalli (67 kW) e la coppia a 159 Nm. (Foto: "Triumph 2000 my own car" © 2007 Paul Brown; usata nei termini della [Creative Commons Attribution-ShareAlike 2.0 Generic license](#))

Come ricordato nella prima parte di questo articolo, nonostante la Mk2 assomigliasse esteriormente alla Stag le possibilità che anche la berlina venisse equipaggiata con il motore V-8 erano già svanite. Spencer King ordinò di aumentare la cilindrata del V-8 da circa 2.5 litri a 2.997 cc (183 cid) per ottenere una maggiore coppia e questo richiese di modificare la struttura, il cambio, i freni, le ruote e gli pneumatici della Stag per fare fronte ai maggiori carichi. Utilizzare il nuovo V-8 nella berlina avrebbe significato introdurre le stesse modifiche, a rischio di rendere il progetto eccessivamente costoso.

Oltre a ciò, erano venuti a mancare i motivi che giustificavano una berlina Triumph V-8, dato che il suo effetto principale sarebbe stato togliere quote di mercato alla Rover 3500 e alla Jaguar XJ6. Questa in effetti era proprio l'idea originale, ma nel contesto della fusione nella BLMC rappresentava una cannibalizzazione interna che la British Leyland non poteva permettersi. Alla fine, le sole berline che ricevettero il V-8 furono una mezza dozzina di muletti di sviluppo e una sola vettura completa che venne utilizzata per un certo periodo dal Direttore vendite, Linden Mills. Considerando i problemi di affidabilità che afflissero il V-8, probabilmente fu meglio così.



La nuova coda della berlina Mk2 migliorava l'aerodinamica e aumentava la capacità del bagagliaio che ora, con un volume del 30% maggiore rispetto alla Mk1, finalmente forniva uno spazio adeguato ai bagagli. Sfortunatamente, il bagagliaio era circa 2 pollici (51 mm) più basso e il nuovo design delle luci posteriori non permetteva al coperchio del bagagliaio di aprirsi sino al livello del paraurti. (Foto: "Triumph 2000 Mk2" © 2011 nakhon; usata nei termini della [Creative Commons Attribution 2.0 Generic license](#))

NUOVA E (SOPRATTUTTO) MIGLIORE: TRIUMPH 2000 E 2.5 PI MK2

La Mk2, da un punto di vista meccanico e strutturale, fu in gran parte la copia della Mk1: era ancora dotata di sospensioni indipendenti MacPherson con bracci oscillanti, freni a disco anteriori e a tamburo posteriori, sterzo a pignone e cremagliera, cambio manuale a quattro marce (con overdrive Laycock de Normanville opzionale) o automatico a tre velocità Borg-Warner 35, e due opzioni per il motore: il sei cilindri 1.998 cc (122 cid) OHV e il 2.5 PI, 2.498 cc (152 cid) a corsa lunga con iniezione meccanica Lucas. La versione 2000 con cambio manuale richiedeva circa 15

secondi per lo 0-60 mph (0-97 km/h), come nel modello precedente, ma la velocità massima era aumentata a circa 97-98 mph (156-158 km/h), probabilmente grazie alla migliore aerodinamica data dalla carrozzeria allungata. La più potente 2.5 PI consentiva di raggiungere i 0-60 mph (0-97 km/h) in poco meno di 10 secondi e raggiungeva una velocità massima poco superiore a 115 mph (185 km/h).

La Mk2 presentava alcune utili modifiche. La Triumph approfittò del facelift per riorganizzare il cruscotto e alcuni comandi minori e migliorare il riscaldamento e la ventilazione, anch'essi basati sul sistema sviluppato per la Stag. La 2.5 PI era ora equipaggiata con un contagiri, cosa che permise di rimuovere il limitatore di giri. I sedili erano nuovi e migliori, malgrado la tappezzeria in pelle, standard nella Mk1, fosse ora sostituita da vinile o in opzione da un tessuto "Bri-Nylon", il che rifletteva la crescente attenzione della società alla riduzione dei costi (la pelle rimase disponibile come opzione a pagamento, almeno per un certo periodo di tempo)

Una nuova opzione, molto apprezzata, fu il servosterzo Alford and Alder, che costava un extra di £52 4s 5d [90.000 Lire in Italia nel 1971, NdT]. Il servosterzo era particolarmente utile sulla 2.5 PI, equipaggiata con pneumatici radiali 185HR13 (su cerchi 5Jx13) e che poteva essere pesante nelle manovre di parcheggio, ma il sistema non aveva grande sensibilità e non era particolarmente preciso.

La maneggevolezza non era tra le virtù principali della Mk1 e la Mk2 non offriva grandi miglioramenti in quest'area. Le sospensioni erano più morbide — non è ben chiaro quanto fosse dovuto al maggior peso della carrozzeria e quanto a un cambio delle caratteristiche delle molle e degli ammortizzatori — e il rollio era ancora più pronunciato. La Triumph aveva previsto una barra anti-rollio su tutte le Mk2, ma venne poi tolta dalle berline come parte della campagna di riduzione dei costi e installata solo sulle familiari e su alcune berline destinate alla Polizia. La carreggiata posteriore più larga e il momento polare di inerzia più elevato migliorarono la stabilità, ma le brusche sterzate causavano un notevole sottosterzo. Tutto sommato, le berline Mk2 avevano un buon grip, particolarmente le 2.5 PI grazie agli pneumatici più larghi, ma la Mk2 non era il tipo di auto che invitava a pennellare i tornanti...

La Mk2 dava il suo meglio in autostrada, dove la guida che metteva a proprio agio, l'interno ben rifinito e (almeno sulla 2.5 PI) il motore elastico e il cambio con rapporti lunghi permettevano un passo rilassato e sicuro. In un'epoca precedente la Triumph avrebbe probabilmente offerto un modello Sport, o un package sportivo, ma ora di fatto anche la versione 2.5 PI era essenzialmente una gran turismo di lusso, più simile alla Rover 3½-Litre (P5) che alla Rover P6 o alla BMW 2002, più piccola ma nella stessa classe di prezzo.



Il cruscotto e il volante della Mk2 2.5 PI e della 2500S erano molto simili a quelli della Stag, ma con le posizioni del contagiri (presente solo nei modelli 2.5 PI e 2500S) e del tachimetro invertite, il blocco delle spie montato al centro e una differente cover del volante. Le 2000, 2000TC e 2500TC avevano un volante specifico e un pannello strumenti leggermente differente con un orologio al posto del voltmetro e dell'indicatore della temperatura dell'acqua, che erano montati in uno strumento circolare unico al posto del contagiri. L'interruttore sul pomello della leva del cambio è per l'overdrive Laycock de Normanville J-type, che era di serie sulla 2500S e sulle 2.5 PI dal 1973 al 1975. L'overdrive, sulla terza e quarta marcia, era accessorio a pagamento sulle 2000/2000TC e 2500TC. (Foto: "Hawkes Bay kerb 003" © 2013 Bryce Chessum; autorizzazione all'uso ottenuta)

Malgrado qualche taccagneria qua e là, le Mk2 erano più care delle Mk1: la 2000 partiva da una base di £1.080 (£1.412 5s 10d incluse le tasse, circa \$3.400 al tasso di cambio dell'epoca), la 2.5 PI partiva da £1.220 (£1.595 1s 4d incluse le tasse) [In Italia la 2.5PI Mk2 a Dicembre 1969 costava 2.550.000 lire, NdT]. Sebbene quest'ultima non fosse più costosa della Rover 2000TC, peraltro leggermente più lenta e meno attraente, entrambe battevano sul prezzo anche la meno cara delle Jaguar, la XJ6 2.8. La Vauxhall Victor VX 4/90 o la Ford Corsair 2000E erano ancora più a buon mercato e avevano prestazioni leggermente superiori rispetto alla Triumph 2000, ma la Triumph occupava l'interessante nicchia di mercato di persone che volevano una berlina di lusso ma dal costo ragionevole, e non un'auto di massa travestita da auto di lusso.

UN "PUMA" NEI GUAI

Ancor prima del debutto della Mk2, la Triumph stava già pensando a un suo possibile rimpiazzo, nome in codice "Puma", che avrebbe dovuto sostituire la Mk2 nel 1973. La "Puma", sempre

disegnata da Michelotti con input dal capo del design Triumph Les Moore, non avrebbe dovuto essere solo un secondo facelift, ma una piattaforma aggiornata che avrebbe dovuto avere punti di contatto significativi con le future Triumph.



La più performante della serie Mk2 era la Triumph 2.5 PI (marchiata "2500 Injection"). Come il nome suggerisce, la 2.5 PI aveva un motore di 2.498 cc (152 cid), sei cilindri, con iniezione meccanica Lucas. Al lancio, questo motore erogava 132 HP (98 kW) e una coppia di 207 Nm, ma i modelli dal 1973 in poi (come l'auto nella foto) avevano una diversa fasatura che ridusse la potenza di circa 10 HP (7 kW). Una caratteristica utile delle versioni a iniezione era il rapporto al ponte di 3,45, rispetto al 4,10 della 2000, il che garantiva una guida molto più rilassata ed economica — particolarmente nella versioni con overdrive, che divenne di serie nel 1973. (Foto: "Triumph 2500 PI Mk2 first reg May 1973 2498cc" © 2012 Charles01; modificata e usata nei termini della [Creative Commons Attribution-ShareAlike 3.0 Unported license](#) con le modifiche definite nella stessa licenza)

Nel 1970, tuttavia, il management BLMC stava cercando di venire a capo delle sovrapposizioni nella disordinata e confusa gamma di modelli, gran parte dei quali aveva necessità di aggiornamenti o sostituzioni. Lord Stokes era senza dubbio affezionato al marchio Triumph, ma le casseforti aziendali non avevano abbastanza capienza per finanziare tutti i progetti delle varie divisioni, in particolare i progetti in diretta concorrenza l'uno con l'altro.

Nel successivo anno e mezzo, il progetto "Puma" cambiò da un progetto Triumph sostanzialmente autonomo a una proposta di stile per un progetto congiunto Rover-Triumph che avrebbe dovuto rimpiazzare sia la 2000/2.5 PI che la P6. Nei primi mesi del 1971 il design della "Puma", ritoccato dal designer freelance William Towns, perse la gara interna con il progetto P10, una cinque porte slanciata progettata da David Bache della Rover che divenne nel 1976 la Rover SD1, e venne definitivamente sepolto.



Malgrado dal 1969 sia le grosse berline Triumph che la Rover P6 fossero prodotte dallo stesso Gruppo, esse rimasero commercialmente feroci rivali sino al termine della loro produzione nel 1977. Nella foto, una Rover 3500 del 1974 equipaggiata con il V-8 Rover da 3.528 cc (215 cid) in alluminio, ex-Buick. Con 153 HP (114 kW) e una coppia di 275 Nm, la 3500, anche con il cambio automatico, era più veloce della 2.5 PI, ma costava un 10% più della Triumph. (Foto: "Rover 3500 V8" © 2009 [The Car Spy](#); usata nei termini della [Creative Commons Attribution 2.0 Generic license](#))

Se anche avesse vinto la gara interna, la "Puma" probabilmente non sarebbe stata commercializzata con il marchio Triumph. Il consiglio di amministrazione della BLMC dell'epoca era dominato da manager provenienti dalla Rover e dalla Triumph che nel 1971 avevano confermato che la Triumph avrebbe dovuto focalizzarsi sulle auto sportive e sulle piccole berline, lasciando i modelli di lusso ai marchi Rover e Jaguar (il marchio Alvis, purtroppo, era andato perso nella riorganizzazione interna). La 2000 e la 2.5 PI sarebbero state prodotte finché non fosse stata disponibile la SD1, dopodiché la Triumph avrebbe dovuto abbandonare il settore delle berline di grossa cilindrata.

2500TC e 2500S

La 2.5 PI Mk2 continuò a vendere bene nonostante il continuo aumento dei prezzi; nel 1972, la 2.5 PI berlina costava £1.995 [in Italia circa 2.973.000 lire tasse incluse, NdT], mentre la familiare con servosterzo e overdrive saliva a £2.321 [la familiare non era a listino in Italia, NdT]. Nonostante il successo commerciale, non tutti erano soddisfatti della iniezione Lucas, cara ma inaffidabile e

costosa da riparare. I clienti si lamentavano anche del minimo irregolare della versione a iniezione, motivo che nel 1973 portò all'adozione di un albero con camme più dolci (condivise anche con le ultime TR6 PI) che comportò una riduzione della potenza massima a 124 HP (92 kW) e della coppia a 193 Nm. La 2000 era meno costosa e meno accessoriata rispetto alla versione a iniezione, ma il suo motore forniva ora solo 84 HP (62 kW), una potenza sottodimensionata per il suo segmento di mercato, specie nella versione con cambio automatico.

La soluzione ovvia fu offrire una versione a carburatori del motore da 2.498 cc (152 cid) come versione intermedia tra la 2000 e la 2.5 PI. Perché ciò non sia stato fatto sin dalla presentazione della Mk2 non si sa; la Triumph aveva in catalogo una versione a carburatori del motore 2.5 per le TR vendute negli USA già dal 1968 e nel 1972 i monoblocchi e le teste dei motori 2.0 e 2.5 erano stati unificati. Ciononostante fu la filiale Sudafricana della Triumph che nel 1972 installò per prima la versione a carburatori del 6 cilindri da 2.5 litri nella berlina assemblata in Sudafrica e venduta con il nome di "Triumph Chicane". Seguì a ruota (1973) la Australian Motor di Port Melbourne, che assemblava le Triumph per il mercato Australiano con la 2500TC e un modello simile fu infine introdotto anche nel mercato britannico nel 1974.

Il motore della 2500TC prodotta in UK era in linea di massima simile a quello della TR6 americana a eccezione delle modifiche per il controllo delle emissioni, con i carburatori Zenith-Stromberg delle auto statunitensi rimpiazzati da due S.U. HS4. Questa configurazione portò a una potenza poco brillante di 99 HP (73 kW), ma un utile incremento della coppia a 180 Nm. Tali valori, assieme al rapporto di trasmissione di 3,45 della 2.5 PI, fecero sì che il motore a carburatori marcase una netta differenza con il 2000 e il 2.5 PI sia come prestazioni che come prezzo, ma le prestazioni della 2500TC rimasero solo medie rispetto agli standard di questo segmento di mercato, sempre più competitivo.

La 2500TC e la 2.5 PI furono entrambe disponibili per circa un anno, ma la produzione del motore a iniezione, costoso e problematico, cessò all'inizio dell'estate del 1975 e di conseguenza cessò la produzione sia della TR6 PI che della 2.5 PI. Quest'ultima fu sostituita da un nuovo modello, la 2500S, anch'esso a carburatori, ma con collettori di aspirazione e scarico modificati e con carburatori S.U. HS6, più grandi, il che consentì di raggiungere una potenza di 106 HP (79 kW) e una coppia di 188 Nm. La 2500S aveva anche una barra antirollio anteriore (l'unica ad esserne dotata, oltre alle auto realizzate per la Polizia) e pneumatici da 175SR14 su cerchi in lega da 5.5Jx14, come quelli della Stag. L'overdrive era di serie e il servosterzo opzionale venne modificato per consentire una maggiore sensibilità. La 2500S aveva un comportamento su strada sensibilmente migliore della 2000 e della 2.5 PI, malgrado fosse meno confortevole e la tenuta dei millerighe dei semiassi posteriori rimanesse un problema fastidioso. La 2500TC era ancora disponibile così come la 2000, ora rinominata 2000TC (sebbene le 2000 fossero da sempre equipaggiate con due carburatori). Il venerando sei cilindri da 1.998 cc (122 cid) raggiungeva ora 91 HP (67 kW) e 151 Nm di coppia, rendendo finalmente la 2000 un'auto da 100 mph (161 km/h).



La Mk1 e le 2000 Mk2 del periodo 1970–1972 adottavano due carburatori Zenith-Stromberg 150 CD, ma successivamente furono adottati carburatori S.U.: gli HS4 per le 2000/2000TC e le 2500TC, i più grossi HS6 per le 2500S. I carburatori Stromberg CD erano stati sviluppati dai tecnici della Standard-Triumph per evitare gli esorbitanti aumenti di prezzo degli S.U. dopo l'acquisizione della S.U. da parte della BMC. Dopo la fusione nella BLMC questo non fu più un problema, ma le Triumph vendute negli USA mantennero i carburatori Stromberg perché consentivano di superare meglio gli standard di emissione federali. (Foto: "Hawkes Bay kerb 011"© 2013 Bryce Chessum; autorizzazione all'uso ottenuta)

Dato che i progettisti Triumph stavano lavorando allo sviluppo del nuovo motore OHC sei cilindri programmato per essere adottato nella SD1 e che quel motore era basato (anche se alla lontana) sul vecchio Triumph sei cilindri, la Rover-Triumph prese in considerazione l'ipotesi di installare il nuovo motore sulle 2000/2500, magari accompagnandolo con un ulteriore facelift. Furono realizzati alcuni prototipi, ma il progetto fu abbandonato a metà del 1973. Il nuovo motore stava rapidamente allontanandosi dalle sue origini e né l'ipotesi di riprogettarlo per renderlo compatibile con il vano motore della 2000 né quella di riprogettare la parte anteriore della berlina per ospitare un motore più lungo erano opzioni praticabili, particolarmente in un momento in cui la BLMC stava avviandosi verso l'insolvenza. Quindi le Mk2 tirarono avanti con una nuova calandra che assomigliava sempre più a quella della Stag, qualche leggero rimescolamento agli equipaggiamenti e le modifiche al modello descritte in precedenza. Anche un programma, nel 1975, di estendere la vita del modello rimpiazzando il sei cilindri OHV con il 2.227 cc (136 cid) "serie E" fu abbandonato.



Malgrado non avesse la potenza della 2.5 PI che l'aveva preceduta, la 2500S fu per certi versi la versione più sportiva delle grosse berline Triumph, con un migliore comportamento su strada della sua sorella più veloce, la 2.5 PI, dalla quale la 2500S non era tuttavia così lontana in termini di accelerazione probabilmente grazie al fatto di avere una coppia simile. (Foto: "1976 Triumph 2500S MkII Saloon" © 2012 Sicnag; modificata nel 2014 da Aaron Severson, usata nei termini della [Creative Commons Attribution 2.0 Generic license](#) con le modifiche definite nella stessa licenza)

Negli ultimi anni della Mk2 la British Leyland (come era ufficialmente chiamata la BLMC a seguito della nazionalizzazione avvenuta nel 1975) sembrò restia a investire le sovvenzioni pubbliche che ora riceveva per spingere sul mercato le grosse berline Triumph, ma la 2000 e la 2500 erano ancora ragionevolmente competitive nei confronti della massa crescente delle rivali continentali e delle berline da famiglia imbellettate come la Ford Granada Ghia. Per chi cercava qualcosa di veramente sportivo la Triumph non era probabilmente adatta, ma c'era ancora uno spazio di mercato per una berlina abbastanza grande con interni più raffinati e con più prestigio di una Vauxhall o della Princess della stessa Leyland.

La produzione delle 2000TC, 2500TC e 2500S proseguì anche dopo l'introduzione della SD1 V-8 a metà 1976, per terminare a maggio 1977; l'assemblaggio CKD all'estero proseguì ancora per circa un anno. Le Triumph furono commercializzate in UK sino al 1978 e sino al 1979 su alcuni mercati di esportazione. Al termine della loro vita, l'inflazione galoppante di metà anni '70 aveva portato il prezzo della versione base della 2000TC a più di £4.000 (\$7.000) e di una 2500S accessoriata a quasi £6.000 (\$10.500), una cifra con la quale due anni prima si sarebbe acquistata una Jaguar XJ6 4.2.



Come già la 2.5 PI, anche la 2500S era disponibile in versione familiare, ma dato che la familiare pesava circa 66 kg più della berlina, le prestazioni ne risentirono. Le familiari Mk2 erano di 127 mm più corte delle berline e avevano lo stesso frontale delle berline Mk2, mentre il posteriore era quello della Mk1, verosimilmente per motivi di economia di produzione (le carrozzerie delle familiari erano ottenute convertendo carrozzerie complete della berlina da una società esterna, la Carbodies Ltd. di Coventry) Da notare la griglia anteriore, adottata su tutti i modelli nella primavera del 1974. (Foto: "Triumph 2500S estate 2498cc 1976" © 2011 Charles01; modificata e usata nei termini della [Creative Commons Attribution-ShareAlike 3.0 Unported license](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/))

DA "TRIUMPH" A DISFATTA

Il piano della British Leyland di fare uscire la Triumph dal mercato "premium" per concentrarla sulle berline di piccola cilindrata e sulle auto sportive ebbe successo solo per metà: la Triumph in effetti lasciò il segmento delle berline di grossa cilindrata dopo la dipartita della Mk2, ma anche le piccole berline Dolomite e Toledo se ne andarono nel 1980, rimpiazzate mesi dopo dalla Acclaim (derivata da una Honda) che ebbe però vita breve. L'ultima auto sportiva Triumph sparì nel 1981 e il marchio Triumph, che vendeva circa 140.000 auto all'anno subito prima della nascita della BLMC, sparì completamente nel 1984.

La cosa più simile a un'erede delle Triumph 2000/2500 prodotta dalla British Leyland furono le SD1 a sei cilindri, le Rover 2300 e 2600, che furono presentate nel 1977. Le 2300 e 2600 erano equipaggiate dalle versioni da 2.350 cc (143 cid) e 2.597 cc (158 cid) del sei cilindri OHC che la Triumph aveva sviluppato, ma che non poté essere mai utilizzato sulle auto con il marchio Triumph. Così come per il V-8 della Stag, anche per il sei cilindri questo può essere stato un bene, dato il suo stato di servizio generalmente poco brillante.



La Rover 2600 rimpiazzò le Triumph 2500TC/2500S (in realtà la 2500S rimase ancora disponibile per qualche tempo), ma costava circa £400 (circa \$700) in più. Con 136 PS (100 kW), una coppia di 206 Nm e un motore sei cilindri 2.597 cc (1584 cid) OHC la Rover uguagliava le prestazioni della 2.5 PI, ma avendo lo stesso rapporto al ponte e 155 kg di peso in più non poteva uguagliare l'accelerazione della Triumph. La SD1 era anche proposta in una più economica versione 2300, con un motore sei cilindri a corsa corta di 2.350 cc (143 cid) e potenza di 123 HP (91 kW), e più tardi con un 4 cilindri 1.994 cc (121 cid) serie O, che riportò in vita la denominazione "Rover 2000". (Foto: ["1987 Rover 2600 Vanden Plas Auto"](#) © 2015 [Kieran White](#); usata nei termini della [Creative Commons Attribution 2.0 Generic license](#))

Col senno di poi, è chiaro che la decisione di abbandonare il mercato delle berline di grossa cilindrata fu un errore. Le 2000/2.5/2500 complessivamente vendettero circa 317.000 unità, suddivise grosso modo 40/60 tra le versioni Mk1 e Mk2 (le nostre fonti non chiariscono se queste cifre includano o meno le auto prodotte CKD in Sud Africa e in altre nazioni). La Rover P6 vendette tra 325.000 e 330.000 auto nello stesso periodo, ma circa 80.000 di queste furono le versioni equipaggiate con l'otto cilindri 3500, parecchio più care. Se si considerano solo le versioni a quattro cilindri della Rover P6, più simili alle Triumph per prezzo e prestazioni, risulta che le Triumph superarono la P6 nelle vendite del 30% circa; entrambe ebbero ottimi risultati considerando il loro prezzo e il segmento di mercato a cui si rivolgevano. È difficile capire perché un acquirente di uno di questi due modelli diversi (anche se egualmente di successo) potesse come per magia essere convinto a spostarsi su un solo nuovo modello, in particolare uno molto differente da entrambi i suoi predecessori.

Pur essendo critici come chiunque altro verso la tradizionale passione dell'industria automobilistica britannica verso la pratica del "badge engineering" [commercializzare la stessa vettura sotto due o più marchi diversi, NdT], va detto che sviluppare versioni separate della SD1 con i marchi Rover e Triumph non sarebbe stata un'idea così ridicola. La linea a due volumi della

SD1, con reminiscenze Ferrari, faceva colpo, ma ci sarebbe stato probabilmente spazio per una tre volumi più tradizionale, che avrebbe potuto aumentare il profitto complessivo della piattaforma. Il management della BLMC dei primi anni '70 apprezzava le proposte stilistiche non convenzionali, e per questo privilegiarono il progetto P10 (e la proposta di Harris Mann che poi divenne la Triumph TR7), ma le loro opinioni su questi aspetti non erano affatto condivise da tutti. I loro successori furono più cauti: la Rover-Triumph pianificò una versione quattro porte e tre volumi della "Bravo", l'erede della SD1 (progetto poi abortito) e le successive Rover 800 vennero proposte nelle versioni sia a 4 che a 5 porte.



Le berline 2000/2.5 PI/2500 Mk2 invecchiarono molto bene durante gli 8 anni della loro vita, merito dell'abile facelift di Michelotti. Le Triumph non sfiguravano a fronte delle contemporanee berline BMW E20 Serie 5 o E23 serie 7. La grande superficie vetrata della Triumph può essere un po' goffa da un punto di vista estetico, ma garantisce una buona visibilità. (Foto: "Triumph 2000" © 2010 Mike Fosh; modificata 2013 by Aaron Severson e usata nei termini della Creative Commons Attribution 2.0 Generic license con le modifiche definite nella stessa licenza)

Si sarebbe tentati di dare la colpa di questi errori di valutazione al caos gestionale e finanziario della BLMC di metà anni '70 ma, come già notato in precedenza, la Leyland aveva in programma di cessare la produzione di berline di grossa cilindrata con il marchio Triumph prima ancora che la BLMC fosse creata. Certo, per la Triumph trovarsi incastrata in mezzo alla sgangherata gerarchia dei marchi BLMC non fu di aiuto. Essendo parte della British Leyland, la Rover-Triumph (le due società furono formalmente fuse nel marzo 1972) non poteva estendere la sua gamma troppo in una direzione senza far saltare i nervi alla Austin Morris o avventurarsi in direzione opposta senza pestare i piedi alla Jaguar. In ogni caso, le condizioni finanziarie disastrose della British Leyland e la situazione politica complessa facevano sì che non vi fossero soldi da investire, un problema che condannò anche la SD2, che avrebbe dovuto essere l'erede delle Triumph Toledo e Dolomite. Peraltro, non ci sono ragioni per pensare che una versione Triumph della SD1 sarebbe sfuggita ai problemi di qualità che perseguitarono la Rover.

Il mercato che la Triumph aveva sfruttato con le 2000/2.5/2500 non scomparve con la loro dipartita, ma la British Leyland (dopo poco rinominata Austin Rover e poi Rover Group) gradualmente cedette gran parte della sua quota di mercato ai concorrenti europei, in particolare tedeschi. Da allora, la crescente popolarità in Europa e in UK di auto “premium” con marchi di prestigio — anche se con modelli entry level poco accessoriati — ha decimato il mercato per le grosse e profittevoli berline come la Opel Omega e la Ford Scorpio, ha falciato il segmento D, e più di recente ha lanciato un assalto al segmento C. Gli USA sono stati finora risparmiati da questo assalto, soprattutto perché i produttori europei tipicamente modificano per il mercato americano solo le versioni di punta, più care, di ogni modello, ma al momento di scrivere questo articolo non ci sono in vista segni di inversione di questa tendenza negli altri paesi.

Attribuire alla Triumph 2000 (e alla sua rivale Rover) il merito di avere iniziato questa tendenza sarebbe troppo, ma le “big Triumphs” prefigurarono la direzione verso la quale il mercato si stava orientando.

È un peccato che chi creò queste Triumph non sia stato in grado di mettere a frutto questa preveggenza.

NOTE DEL TRADUTTORE

L'intero testo è copyright ©2013–2016 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 04/08/2013 sul blog Ate Up With Motor ed è disponibile all'indirizzo <http://ateupwithmotor.com/model-histories/triumph-2000-2500-mk2/>.

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

I prezzi in sterline riflettono la situazione precedente alla “decimalizzazione” adottata nel Regno Unito nel 1972, quando una sterlina era composta da 20 scellini (s) a loro volta divisi in 12 pence (d). Quando le tasse sono incluse i prezzi non sono stati arrotondati. Dove possibile sono stati indicati i prezzi in lire presi dai listini di vendita italiani dell'epoca con l'aggiunta delle tasse di immatricolazione.