

Triumph SD2, tutto quello che dovete sapere sulla sostituta della Dolomite

Di Keith Adams

Keith Adams fornisce il resoconto più dettagliato disponibile in rete sulla Triumph SD2: come sarebbe dovuta apparire, cosa si nascondeva sotto la pelle e, infine, perché il progetto venne annullato quando era in uno stato così avanzato.



La versione premium della Triumph SD2, con il pannello a feritoie dietro ai finestrini laterali posteriori (vedi immagine a pagina 10 per il confronto). Questo stile è stato deliberato per la produzione nel settembre 1973.

SD2: DAL "TRIONFO" ALLA TRAGEDIA

La Triumph SD2 è stata il logico passo successivo del piano di ringiovanimento della gamma di vetture della Specialist Division [N.d.t. la divisione comprendente Triumph e Rover all'interno della BL]. Il piano era stato avviato nel 1969/70 quando entrambe le realtà, Rover e Triumph, proposero il loro progetto di berlina di grandi dimensioni – competizione vinta dalla Rover P10, preferita alla Triumph Puma.

La vittoria del team di progettazione di Solihull in questa gara interna portò alla prima auto prodotta dalla Specialist Division, la Rover SD1. La formula era semplice, ma di successo – sposare il design di David Bache con la meccanica semplice, ma ben sviluppata, di Spen King per produrre un'auto che poteva essere considerata allo stato dell'arte... E la cosa funzionò, perché la SD1 divenne un riferimento – sia per la BL che per la concorrenza.



La Triumph SD2 fu concepita per rimpiazzare la Dolomite.

La SD2 venne concepita per sostituire la gamma delle piccole berline Triumph che all'epoca comprendeva le [Toledo/1500TC/Dolomite 1850 e Sprint](#). Queste vetture, risalenti al 1965, occupavano un'interessante nicchia di mercato, un po' al di sopra della gamma Austin-Morris in termini di costo ma non di dimensioni.

RIMPIAZZARE LA TRIUMPH DOLOMITE

In termini moderni queste auto sarebbero definite prodotti "premium" e Rover-Triumph desiderava capitalizzare la loro popolarità e proporre un'interpretazione aggiornata del tema. La SD2 fu progettata pensando anche alla razionalizzazione – le piccole berline della BLMC, sebbene esteriormente simili, erano un mix di motori e trasmissioni e stavano drenando liquidi dalle finanze dell'azienda.

Infine, e soprattutto, come spiegò Malcolm Harbour – capo progetto del programma SD2 – *“il concetto originale della SD2 fu approvato nel maggio 1972 dalla direzione Triumph e l'idea generale era quella di avere una sostituta per la gamma Dolomite nel settore medio-alto, inserendosi in quella nicchia del mercato in modo complementare alla SD1”*.

Nel documento di presentazione del concetto della Triumph SD2, la vettura era descritta di conseguenza: *“La strategia del prodotto di sostituire la gamma delle piccole berline Triumph con una berlina compatta posizionata un po' più in alto sul mercato, ma logicamente al di sotto della*

SD1, era di completare la razionalizzazione della gamma di berline di nicchia del gruppo, prevedendo una considerevole razionalizzazione dell'utilizzo dei componenti e delle strutture".

SOTTO LA PELLE

Tecnicamente, la SD2 ha seguito un percorso simile alla Rover SD1 presentando sospensioni convenzionali: sistema McPherson con molle e ammortizzatore da 28,6 mm di diametro all'anteriore, con braccio inferiore singolo e barra antirollio. Sul telaio ausiliario anteriore, condiviso con la TR7, sarebbero stati montati il collegamento delle sospensioni inferiori, la cremagliera dello sterzo e il motore.

Al posteriore ci sarebbe stato un assale rigido controllato da bracci trasversali e parallelogramma di Watt. Erano previsti ammortizzatori telescopici da 25,4 mm e molle elicoidali.

La gamma dei motori fu presto ampliata a seguito delle pressioni del Marketing Department, che riteneva che la piccola ma esclusiva SD2 non avrebbe costituito un'efficace sostituta per le Toledo e 1500TC. Per la versione entry-level è stato quindi scelto il motore della 1500TC e, al fine di non compromettere le possibilità dell'auto nei mercati di esportazione, la SD2 1500 sarebbe stata disponibile solo nel Regno Unito.

Tuttavia, il motore quattro cilindri inclinato non era la proposta avanzata in origine dai progettisti Triumph: all'inizio del programma, i motori a sei cilindri con albero a camme in testa che erano in fase di sviluppo per la SD1 furono considerati come una base adatta per sviluppare un motore più piccolo.



La versione entry-level della Triumph SD2 aveva un aspetto più pulito rispetto alle versioni superiori grazie alle sei luci. Questo era, in un certo senso, preferibile alla versione a quattro luci mostrata nella foto precedente, con le feritoie che coprivano le seconde luci posteriori. Secondo Spen King e Malcolm Harbour la proposta di Pininfarina era decisamente migliore ma venne bocciata a favore della versione sviluppata internamente (foto fornita di Ian Nicholls).

SI DECIDONO I MOTORI

Come riferito da Harbour, *“internamente alla Rover-Triumph c’era già una proposta per realizzare versioni a quattro cilindri di quel motore”*. Furono costruiti dei prototipi che avrebbero motorizzato la nuova auto, se il programma fosse andato avanti come inizialmente pianificato.

Il tema della *“SD1 in miniatura”*, come diceva Harbour, proseguiva con lo stile dell’auto. Lo studio di design di Solihull, guidato da David Bache, produsse un ridimensionamento piuttosto anonimo del modello più grande. C’erano molte caratteristiche interessanti nella SD2, in particolare lo stile dell’anteriore che dava all’auto un aspetto elegante e moderno, e il disegno dei passaruota anteriori e dei paraurti era particolarmente pulito.

Dove la SD2 deludeva era nella parte posteriore, con le ruote posteriori semi-nascoste e sezioni di plastica dietro i finestrini posteriori, montati sui modelli di fascia alta, che appesantivano la linea e stridevano con il resto dell’auto – la versione entry-level a sei luci era molto più pulita. Comunque sia, lo stile della SD2 fu approvato dall’azienda nel settembre 1973 e, a quel punto, sembrava scontato portarla in produzione.



La versione Pininfarina della Triumph SD2 era elegante, sebbene riprendesse poco della Rover SD1 o della Dolomite che doveva sostituire.

LO STILE ITALIANO SCARTATO A FAVORE DEL DESIGN INTERNO

Se dalle fotografie la SD2 sembrava poco attraente, dal vivo il design funzionava molto meglio. Secondo Harbour, allo stile della SD2 non si lavorò solo a Solihull: *“C’era un modello di design prodotto nello studio di design di Solihull dal gruppo di David Bache, ma c’era anche un progetto di stile alternativo prodotto da Pininfarina”*.

“Molte persone, tra cui il sottoscritto, preferivano lo stile di Pininfarina: era un po’ meno controverso rispetto allo design finale della SD2, con una sagoma molto pronunciata e i passaruota incurvati, e ci furono molte discussioni con la direzione su quale fosse la strada da seguire, ma alla fine prevalse lo stile interno”.

Oltre alla proposta di Pininfarina, anche la proposta di facelift della Dolomite del 1972 di Michelotti venne presentata come idea di stile per la Triumph SD2. È stato un tentativo prudente, in linea con il modello esistente ma con un’aria molto più “europea”. Confrontandosi con alternative più innovative, venne respinto senza difficoltà.

Secondo il documento di presentazione del concetto SD2, *“Lo stile del veicolo è stato approvato dall’azienda nel settembre 1973 e i dettagli della gamma di versioni proposte, con le informazioni allora disponibili sulle specifiche del veicolo, il piano di fabbricazione, le implicazioni di mercato e le valutazioni finanziarie sono stati esposti in una domanda provvisoria presentata nel dicembre 1973”*.



La proposta di Michelotti per la Triumph SD2 nacque come proposta di restyling per la Dolomite...

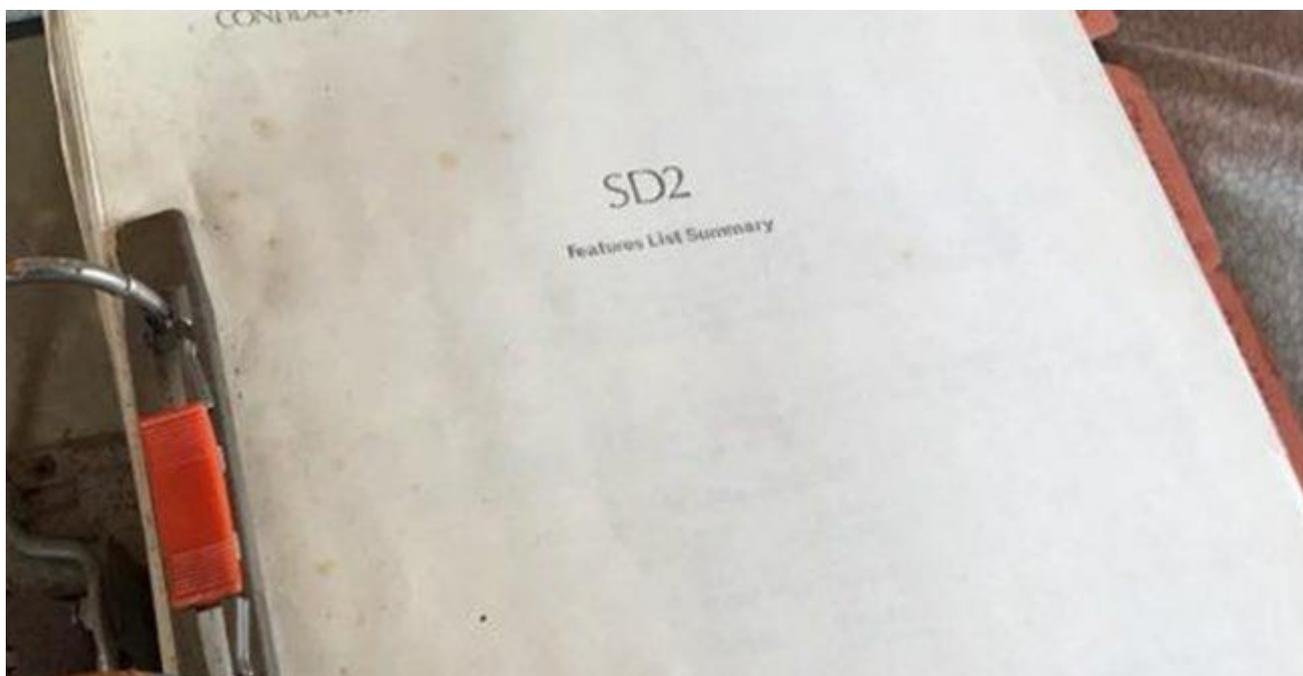
I DETTAGLI DEL PROGRAMMA TRIUMPH SD2

Nel novembre del 1974 il piano Triumph SD2 sembrava ormai completo. Secondo un documento interno ci sarebbero state quattro opzioni per il motore: i 1.5, 1.7, 2.0 litri a due carburatori e il 16

valvole da 2.0 litri (tutti i quattro cilindri inclinati sarebbero stati soggetti a un “programma di riduzione dei costi”).

In questa fase i motori erano tutti di derivazione Triumph (il Dolomite 1500 a valvole in testa per la versione base, una versione da 1,7 litri del quattro cilindri inclinato, il motore TR7 e i motori della Dolomite Sprint). Come vedremo, tutto questo divenne solo un bel ricordo quando il programma di razionalizzazione della British Leyland iniziò a prendere piede come conseguenza del Rapporto Ryder *[N.d.t. che portò alla nazionalizzazione della BLMC]*.

Secondo il documento di pianificazione del progetto Triumph SD2 (di cui abbiamo parlato sopra), le vendite sarebbero state modeste ma presumibilmente molto redditizie. I volumi previsti per il 1979/1980 sarebbero stati di 83.000 esemplari all’anno, con l’auto offerta in tutta Europa (tranne la Svezia) e in tutti i mercati BL oltreoceano eccetto l’Australia, la Nuova Zelanda e il Sudafrica, che offrivano tutti le proprie alternative prodotte localmente.



I PRIMI TEST ALIMENTANO L’OTTIMISMO

Il budget del programma di sviluppo era limitato a 20 milioni di sterline, cosa che comportò la riduzione del numero di versioni, il riutilizzo di parti di altri modelli e il fatto che la nuova piattaforma sarebbe stata utilizzata anche su altri modelli Rover-Triumph. Altri problemi riguardavano il costo del gruppo cambio/trasmissione e la possibilità di condividerlo con il progetto ADO77, che in quel periodo era in sviluppo a Longbridge.

Il nervosismo della direzione sulle possibilità di successo della SD2 riecheggia nei diversi documenti interni che sottolineavano come i costi di produzione fossero troppo alti per garantire un ritorno redditizio. Venivano anche fatti diversi confronti sfavorevoli con la Audi 80 e la Opel Ascona, il che portò a un’ulteriore analisi su come ridurre i costi della SD2.

Tuttavia, i documenti interni indicavano anche una risposta potenzialmente positiva sul mercato, sostenendo che *“la posizione della SD2 dovrebbe essere migliorata dalle prestazioni delle versioni 1800 cc e 2000 cc e da una maneggevolezza eccellente. La sospensione ha un design simile a quello della SD1, che sta offre una risposta eccezionale nella guida e nella maneggevolezza”*.

IL PROGRAMMA VIENE MESSO SOTTO ESAME

Le continue valutazioni sul programma e sulle sue implicazioni giunsero a un punto fermo il 16 settembre 1974, quando il direttore della Pianificazione Prodotti, John Bacchus, convocò una riunione con il team di progetto della SD2 per discutere il fatto che l'auto sembrava non in grado di garantire un profitto favorevole.

Le tempistiche dello sviluppo e dell'introduzione della SD2 furono descritte come segue:

- Fine dicembre 1974: termine della ingegnerizzazione della fabbricazione.
- Ottobre 1976: inizio della pre-produzione.
- Giugno 1977: inizio della produzione in massa.
- Ottobre 1977: lancio della versione 2000.
- Gennaio 1978: Lancio nel Regno Unito dei modelli con i nuovi motori “O-Series” [N.d.t. motori OHC sviluppati per sostituire i “B-Series” montati sulle Morris Marina e sulle MGB a partire dal 1978].
- Marzo 1978: lancio in Europa (modelli motorizzati “O-Series”).

I problemi principali erano che la macchina era ritenuta troppo pesante e che le modifiche necessarie per ospitare il nuovo motore “O-Series” avrebbero richiesto un'aggiunta di tempo e risorse al programma, già messo sotto pressione da altri settori della British Leyland.

Tuttavia nei documenti interni il progetto era descritto in termini molto positivi: *“La SD2 avrà un prezzo estremamente conveniente (con prezzi di listino previsti inferiori a quelli delle Alfa Romeo Alfetta, Audi 80, BMW Serie 3 e Lancia Beta) ed è posizionata nel mercato in modo tale da guadagnare il favore di un'alta percentuale dell'attuale clientela Triumph nel Regno Unito”*.

Inoltre, una nota interna intitolata *“Fattibilità di un programma di investimento minimo”* affermava: *“La SD2 è posizionata in quello che si prevede sarà il settore di mercato di più rapida crescita nei prossimi 5-10 anni. Inoltre, Rover-Triumph ritiene che la natura da compatta di lusso della SD2 la posizioni al meglio per completare la gamma con le auto compatte economiche e le auto più grandi a trazione anteriore prodotte da Austin-Morris”*.

DOVE AVREBBERO PRODOTTO LA SD2?

Dato il desiderio di limitare al massimo gli investimenti, la SD2 sarebbe stata realizzata presso gli stabilimenti BL esistenti. L'idea era quella di utilizzare essenzialmente le stesse linee della

Dolomite per la carrozzeria, la verniciatura, le rifiniture e l'assemblaggio. La suddivisione riportata di seguito dava alla società la capacità di costruire fino a 1950 SD2 alla settimana.

- Carrozzeria: Liverpool Wood End.
- Preparazione: Tile Hill.
- Verniciatura finale, rifiniture e assemblaggio: Canley.

Era un assetto che avrebbe impedito l'introduzione di carrozzerie diverse, l'aggiornamento delle strutture e soprattutto, se la SD2 avesse avuto un successo significativo, l'incremento dei volumi di produzione. Si prevedeva un costo di 20 milioni di sterline per preparare questi tre siti per la SD2, sebbene, come affermato nel documento, *“questo investimento potrebbe essere evitato se la produzione della [Stag](#) fosse interrotta prima del settembre 1976. Il futuro dello Stag è attualmente in fase di revisione...”*

QUANTO SAREBBE STATA REDDITIZIA LA SD2?

Secondo documenti interni del settembre 1974, basati sul piano di produzione, la SD2 sarebbe stata molto redditizia per BL. Tanto che, se le vendite nel Regno Unito e in Europa fossero state deludenti, la differenza sarebbe stata coperta dalle vendite negli Stati Uniti mantenendo i volumi di produzione richiesti di 50.000 unità all'anno.

“È ragionevole presumere che una redditività di ‘livello A’ non sia un obiettivo prudente per la valutazione finanziaria”, affermava un documento interno. *“All'altra estremità dello spettro, la redditività di ‘livello E’ probabilmente non è realistica. Il livello più ragionevole per una valutazione finanziaria prudente è tra questi due estremi, probabilmente intorno al 25%”.*



La Austin-Morris ADO71.

IL CONFRONTO CON LA AUSTIN-MORRIS ADO71...

È interessante notare che, nel giustificare il proseguimento dello sviluppo di SD2, venne prodotta una comparazione interna chiamata “*Confronto tra ADO71 e SD2*” che trovò alcune differenze molto interessanti tra le due auto apparentemente rivali:

- Nome e rete di vendita: marca differente e, nel Regno Unito, rete di vendita differente.
- Tipo di carrozzeria: la ADO71 è una berlina media da famiglia che compete principalmente con auto come la Ford Consul/Granada e la Vauxhall Victor, mentre la SD2 è una compatta di lusso, abbastanza unica tra i prodotti del Regno Unito.
- Dimensioni: la ADO71 è 8 pollici più lunga della SD2. Tuttavia, la ADO71 è in competizione con modelli più grandi e la sua lunghezza complessiva è in gran parte dovuta alla configurazione con motore trasversale e trazione anteriore. Visivamente, la SD2 sembra molto più compatta della ADO71.
- Spazio interno: sebbene la SD2 offra un sostanziale miglioramento rispetto alle attuali piccole Triumph, non è competitiva con la ADO71 che offre uno spazio posteriore per le gambe superiore di 5 pollici [N.d.t circa 13 cm]. La ADO71 ha anche un bagagliaio di grandi dimensioni, un prerequisito nella sua classe. La SD2 ha un bagagliaio più piccolo, ma offre l'importante vantaggio della quinta porta e dei sedili posteriori ribaltabili.
- Impostazione meccanica: la ADO71 ha un motore trasversale, trazione anteriore con sospensioni Hydragas e servosterzo su alcune versioni. La SD2 ha un motore in linea con trazione posteriore e ponte rigido posteriore.
- Prestazioni: la SD2 punterà molto sulle prestazioni, aidate dalla forma aerodinamica e dalle eccellenti velocità di punta e accelerazione della versione 2000. Saranno dedicate consistenti risorse per replicare l'eccezionale comportamento su strada della SD1.

Al momento della redazione di questo documento, i pianificatori della Rover-Triumph riconobbero chiaramente la sovrapposizione tra la Dolomite e la Allegro/Marina e conclusero che la SD2, posizionata più in alto nella gamma, avrebbe “*completato il riallineamento della gamma Rover-Triumph allontanandola dalla competizione diretta con la Austin-Morris*”.

La gamma di modelli prevista per la fine degli anni '70 sarebbe stata simile a questa: Mini, Allegro, SD2/Marina, ADO71, SD1 e Jaguar al top. Il documento proseguiva: “*La SD2 costituisce anche un importante passo avanti nella razionalizzazione a lungo termine della gamma di auto BL. Il pianale, le sospensioni e i componenti principali forniranno una base adeguata per la sostituzione della Marina in futuro*”. Tutto questo sarebbe effettivamente successo, anche se il progetto TM1 [N.d.t. per la sostituzione della Dolomite e della Marina, acronimo di Triumph-Morris 1] non entrò mai in produzione.

L'ARRIVO DEI CONTABILI

L'idea era di continuare con la SD2 ma risparmiando quanto e ovunque fosse possibile.

Non potendo espandere la produzione del quattro cilindri inclinato, la scelta del gruppo propulsore venne rivista per incorporare una versione da 1,8 litri a due carburatori del nuovo motore "O-Series" insieme alla versione 2,0 litri del 4 cilindri inclinato, ora non più "sottoposta a riduzione dei costi".

Riguardo al cambio, dopo molte discussioni si decise di adottare il modulo LT77 utilizzato nella SD1 insieme a un cambio automatico a tre velocità BorgWarner che poteva essere offerto su tutta la gamma. Gli obiettivi di produzione furono ridotti a 50.000 all'anno al fine di dare a Rover-Triumph la possibilità di vendere l'auto a un prezzo maggiore, aumentandone così la redditività.

Seguirono molte discussioni e, di fronte alla crescente resistenza interna, sembrò che il solo Spen King continuasse ad avere fiducia nel progetto SD2. Con il tracollo della BLMC nel dicembre 1974 e con il Rapporto Ryder che raccomandava la razionalizzazione di tutta la gamma, la condanna della SD2 fu inevitabile.



L'immagine sopra (1972 circa) mostra le due versioni SD affiancate per valutazione e confronto. Va detto che, in questa fotografia, lo stile non sembra così mal bilanciato come gli altri due ma, rispetto alla SD1, la SD2 non è ancora così ben proporzionata

PRIMAVERA 1975: LA FINE

Ci furono tentativi dell'ultimo minuto per rilanciare il progetto, suggerendo un'ampia condivisione dei componenti con la ADO77, ma il programma fu ufficialmente cancellato nella primavera del 1975.

Seguendo le direttive della Leyland e nello spirito di una maggiore collaborazione inter-divisionale, la SD2 venne sostituita dal progetto TM1. La proposta della TM1 venne formalizzata al

dipartimento di pianificazione nel settembre del 1975 e il ragionamento alla base della sua creazione fu così descritto: *“Le motivazioni per unire le forze sono ancora forti, anche se nel Regno Unito gli attuali modelli competono in settori di mercato ampiamente diversi. Inoltre, gli eventi recenti hanno chiarito che non esistono risorse per sviluppare due modelli distinti in tempi ragionevoli”*.

Trattandosi di un piano concepito in fretta non ci fu tempo per ricominciare da zero, quindi il modello congiunto Triumph-Morris avrebbe usato la SD2 come punto di partenza. La scelta appare sensata dato che erano stati costruiti diversi prototipi della SD2 mentre la ADO77 non sembrava aver superato lo stadio del modello in argilla.

VERSO UN FUTURO A TRAZIONE ANTERIORE

Nonostante ciò, all'interno dell'azienda si diffondeva la sensazione che la soluzione a trazione posteriore – per quanto ben sviluppata – non fosse ideale per l'assalto a un mercato di auto medie che si stava rapidamente spostando verso la trazione anteriore.

Malcolm Harbour dichiarò che l'argomento fu discusso molte volte all'interno della BLMC e che la trazione posteriore era probabilmente la strada da percorrere per un'auto con il marchio Triumph che stava *“posizionandosi contro la BMW, ma mancavano i volumi per giustificarlo”*.

Spen King lo sapeva, così come Gordon Bashford che, dalla metà del 1975, aveva lavorato su quella che sarebbe diventata la LC10. Ragionevolmente, il programma TM1 che avrebbe prodotto una Morris a quattro porte e una Triumph a cinque porte fu rapidamente superato a favore del nuovo modello a trazione anteriore.

CONCLUSIONE

La SD2 è stata un'occasione mancata per la British Leyland? In effetti lo fu, ma la Rover-Triumph sarebbe sempre stata vincolata nello sviluppo del modello dalla mancanza di due elementi essenziali: un motore 2,0 litri e un cambio pronti all'uso, che avrebbero potuto essere utilizzati senza obiezioni significative dell'azienda.

Anche i costi per lo sviluppo di una nuova piattaforma a trazione posteriore erano proibitivi, specialmente nel clima di austerità prevalente a quell'epoca. In condizioni più favorevoli la SD2 avrebbe potuto vedere la luce – e, dato il suo layout a cinque porte, il telaio ben sviluppato e l'interessante gamma di motori proposti, sarebbe stata un'auto davvero interessante.

Sulla strada la macchina prometteva bene e, secondo Malcolm Harbour, il prototipo guidato sulle strade dello Shropshire nell'oscurità notturna era un'auto davvero divertente.

Voi cosa ne pensate?



La SD2 vista dal suo angolo migliore: la parte anteriore. Il pacchetto complessivo era molto attraente e si potrebbe sostenere che, se BLMC lo avesse prodotto, avrebbe potuto essere all'avanguardia nel mercato emergente delle auto premium. Tuttavia il progetto è stato chiuso e, con esso, l'idea di una gamma aggiornata Triumph di fascia medio-alta.



Un logo Triumph sfacciato per la nuova auto, nonostante fosse un progetto della Specialist Division e dica "1500", quando invece era un 2,0 litri...



Il propulsore Triumph sembra perso nel vano motore: il prototipo utilizza la versione a iniezione del 4 cilindri inclinato a 16 valvole adottata nella Sprint.



Lo spazio per le gambe nei posti posteriori sembra stretto, soprattutto se paragonato a quello della trazione anteriore LC10 che la sostituì.



Il cruscotto mostra molti punti in comune con la SD1. Il design del volante e la strumentazione sembrano particolarmente interessanti, così come gli interruttori ausiliari multicolori.

Il contenuto di questo articolo è protetto dalla licenza definita a questo indirizzo: www.triumphitaly.it/disclaimer.html



NOTE DEL TRADUTTORE

Questo articolo è stato tradotto con il permesso dell'autore.

La versione originale in inglese si trova qui: <https://www.aronline.co.uk/concepts-and-prototypes/triumph-sd2/>