

Triumph TR250K

Di Fabrizio Comi

Niente di tutto questo era prevedibile. Questa è la storia di Kas Kastner e Peter Brock che con tenacia riuscirono a ottenere il nulla osta per questo programma.

“Io e lui avevamo spesso parlato di vetture prototipo, di quello che secondo le nostre idee doveva essere una vera sportiva per essere attraente, avere delle buone performance ma che al tempo stesso fosse anche confortevole e sicura. Peter aveva finito il suo lavoro di progettazione alla Shelby American”, spiega Kas Kastner, “ed era alla ricerca di un nuovo progetto per poter dimostrare la propria abilità. Io invece ero alla ricerca di una possibilità per affermare il marchio Triumph negli Stati Uniti”.

Il Peter a cui Kas si riferisce è Peter Brock, il più giovane progettista mai assunto presso il reparto General Motors Styling; quando entrò in azienda aveva solo 19 anni. Nel 1957, tra i suoi primi incarichi, disegnò la silhouette di quella che sarebbe diventata la Corvette Stingray uscita poi sul mercato nel 1963, anno in cui Brock iniziò la sua collaborazione con Carroll Shelby contribuendo a creare il marchio Shelby American. Anche se agli inizi il ruolo di Brock presso la Shelby era orientato più verso l'area commerciale attraverso la creazione del logo, livree, pubblicità e simili, grazie alle sue idee innovative si ritrovò a progettare quel grande esempio di sportiva che fu la Daytona Cobra Coupé che corse nel 1964-65. Alla fine del '65 egli costituì la sua prima azienda, la “Brock Race Enterprises” (BRE). Dai primi anni 1970, la BRE gestiva il team ufficiale Datsun nel campionato SCCA Trans-Am e Sport C/produzione, ma negli anni successivi ampliò la sua collaborazione anche con Hino e Toyota, utilizzando lo sport del motore come uno dei settori chiave per promuovere i loro marchi negli Stati Uniti.

Kas racconta: *“Noi continuavamo a parlare del nostro prototipo e avevo dato qualche informazione anche alla Direzione della Triumph in Inghilterra. Lui passava molte ore della settimana a pensare a questo progetto, ma il tutto era solo a livello di idee o al massimo di qualche schizzo. Niente di definitivo, soltanto bozze di idee che forse non sarebbero mai state realizzate”.*

Come Competition Manager della Triumph negli Stati Uniti, Kas era stato invitato a Coventry in Inghilterra in molte occasioni. Un giovedì arrivò una chiamata dal Management Triumph: *“Vorremmo che tu fossi qui lunedì prossimo”.*

“Controllai il mio passaporto e scoprii che mancava solo una settimana alla scadenza. Quindi mi precipitai in centro a Los Angeles per il suo rinnovo, per effettuare le prenotazioni e in quel poco tempo a disposizione potei raccogliere la mia personale ‘lista dei desideri’ da sottoporre alla Direzione Triumph. Chiamai Peter al telefono e gli dissi che avevo ricevuto un invito ufficiale e che stavo per andare a Coventry. Chiesi se fosse stato in grado di consegnarmi uno schizzo della

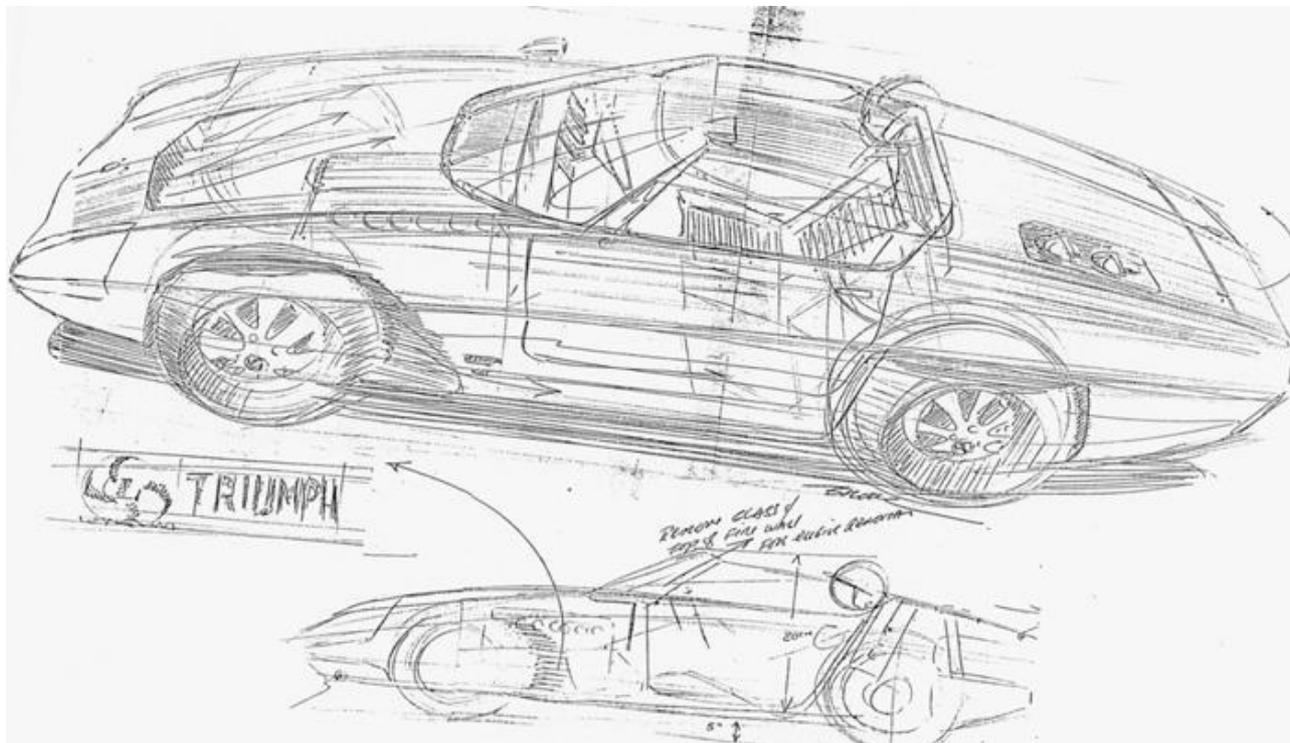
macchina e gli spiegai che avrei tentato di ottenere non solo il permesso di costruire quel prototipo, ma anche un aiuto economico per la sua realizzazione”.

In realtà l'elemento tempo fu così breve che Peter aveva solo circa un'ora per fare non solo il disegno, ma anche per arrivare nell'ufficio di Kas a Gardena in California.

“Io avevo un aereo già prenotato per l'Inghilterra”.

In circa 45 minuti Peter Brock si precipitò negli uffici Triumph di Kas e gli consegnò uno schizzo arrotolato su carta pesante circa 18"x 11".

“Srotolai la carta e vidi quel disegno davvero bello della nostra auto. La mia prima impressione sul disegno di Peter fu di una grande creatività; era un concetto così sorprendente che sembrava ripreso direttamente dallo schermo TV nei cartoni animati giapponesi degli anni '60 della serie tv "Speed Racer”.

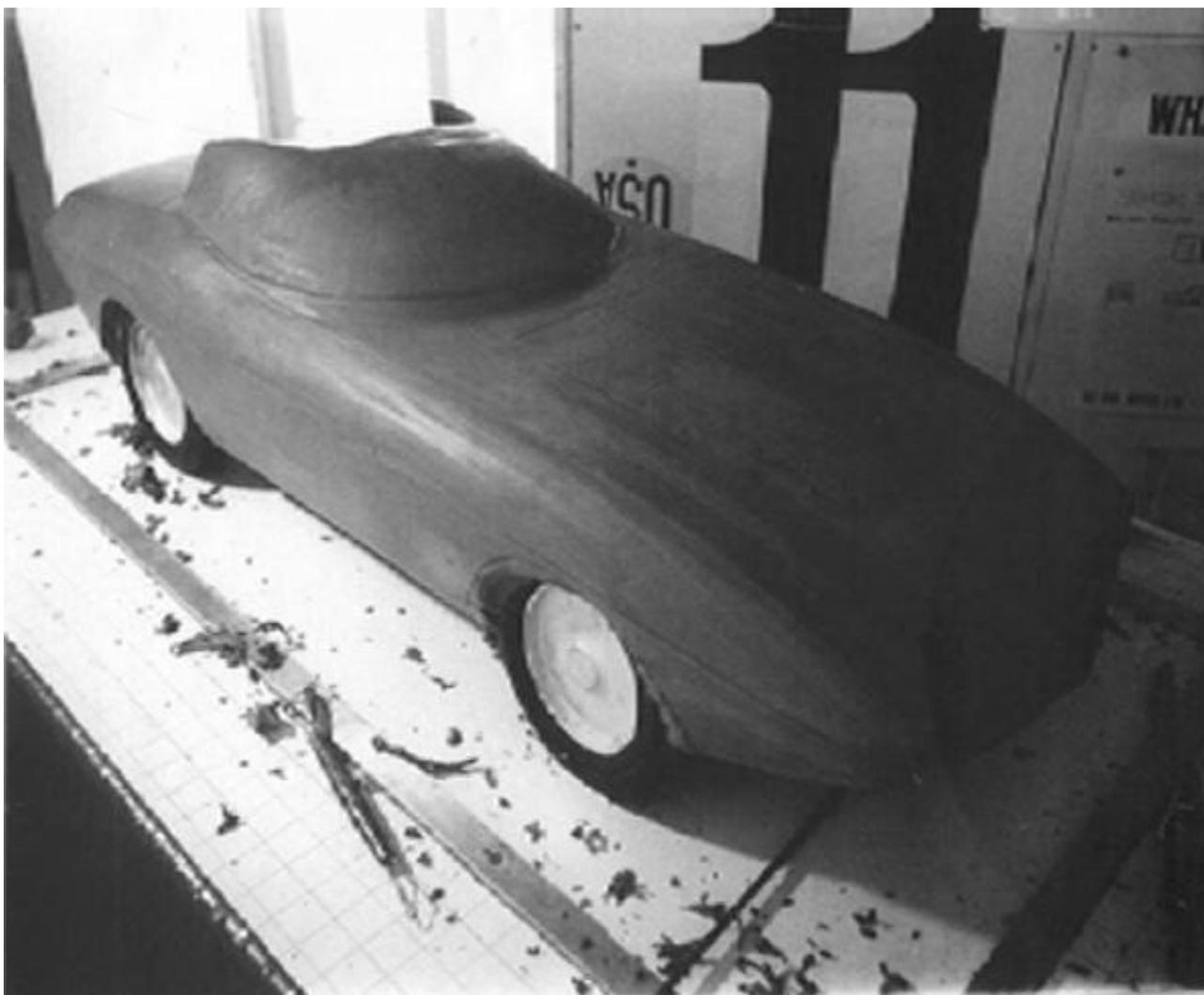


Per un costruttore di automobili molto radicato agli schemi classici nel modo di pensare un'automobile, questo schizzo era quanto mai futuristico e molto lontano dal solito standard. Nella stesura del bozzetto Peter accentuò con molta enfasi le prime interpretazioni della scienza per la ricerca aerodinamica, con lo scopo di poter scivolare attraverso l'aria molto più efficacemente di un modello TR standard. Nel complesso, un disegno con lo sguardo verso il futuro.

In quegli anni Kas non era solo un dipendente della Triumph ma soprattutto un grande appassionato della Triumph. Anche quando la Standard-Triumph fu acquistata nel 1960 dalla Leyland Motors, nei suoi riguardi rimase sempre il grande riconoscimento per le sue imprese

sportive compiute utilizzando il marchio Triumph e la consapevolezza che queste fossero una parte importante nella sua strategia di marketing.

Sulla strada per Coventry, Kas fece una sosta a New York per fare visita al suo buon amico Leon Mandel, editore della rivista *Car & Driver*. Kas mostrò a Leon il disegno della concept-car disegnata da Brock e chiese: *"Se riuscirò a costruire questa macchina mi darai la copertina del numero di Sebring la prossima primavera?"*. Leon dopo aver visionato con cura il bozzetto accettò la proposta un po' come se fosse una scommessa. Kas ora era in rotta verso l'Inghilterra, con il bellissimo disegno di Peter sotto il braccio e la garanzia di ottenere una prima pagina in una delle più influenti riviste automobilistiche, in caso di riuscita del progetto.



Nell'incontro avvenuto con l'amministratore delegato George Turnbull, a Kas fu dato il via libera non solo per costruire la vettura, ma anche per iscriverla alla 12 Ore di Sebring che si sarebbe svolta l'anno successivo in primavera, esattamente il 23 marzo 1968. Il budget stanziato dalla casa madre per questa avventura fu di US \$25.000 comprese le spese per l'iscrizione alla gara di Sebring. Non era molto anche per quei tempi, ma sufficiente a Kas per dare libero sfogo alla sua incontenibile passione e soprattutto per vedere realizzata quella stupenda auto. Subito fece

partecipe Peter della bella notizia, il quale si mise al lavoro per cercare di compensare con eventuali sponsorizzazioni il misero budget messo a disposizione dalla Triumph.

La futura TR250K, dove la "K" sta per Kastner, doveva essere costruita su un telaio esistente per cercare di contenere i costi ma soprattutto per consentire una più facile ed efficace messa in produzione di una eventuali piccola serie. A quel tempo, la Triumph esportava in USA la TR250, vettura basata sulla TR5 ma dotata di alimentazione a carburatori Zenith-Stromberg anziché di iniezione meccanica. Il primo passo fu l'acquisto di un telaio TR4A insieme ad un motore TR250 sul quale venne subito sostituito il sistema di alimentazione standard Zenit-Stromberg con un trio di Weber DCOE45. Per consentire il montaggio di quel cofano così basso e profilato, il motore fu arretrato nel telaio di ben 11" (equivalenti a quasi 28cm) guadagnando anche nella distribuzione dei pesi. Il lavoro meccanico sul telaio TR4A fu intrapreso dallo stesso Kas con l'aiuto degli amici Jim Coan e Bob Avery, nell'officina della Concessionaria Triumph di Gardena. Lo spettacolare sistema di scarico fu costruito in una officina esterna da Gorge Boskoff e fu una sorpresa vedere quel fantastico intreccio di tubi: sembravano le canne di un organo.



Peter invece iniziò ad occuparsi della carrozzeria che doveva essere in leggeri pannelli di alluminio. Prese contatti con la Borth&Rose in California per iniziare lo stampo della pannellatura. Per risolvere il problema del parabrezza, che nei suoi bozzetti aveva una forma aerodinamica estremizzata, fece ricorso alle sue conoscenze presso la Hino per ottenere il parabrezza della Samurai GT che aveva qualche somiglianza con quello da lui disegnato. Il lavoro andava un poco a

rilento in quanto tutto o quasi tutto sul telaio doveva essere adattato alle nuove forme; intanto il Competition Department ufficiale faceva pressioni per sveltire il lavoro.

Kas racconta: "A strappi e morsi riuscii a coinvolgere una decina di persone nel progetto perché dovevo finire l'auto; lavorammo fino a tutta la notte prima della presentazione al Forum per ultimare il prototipo".

Dave Kent fu l'artefice della bellissima verniciatura in blu e l'auto ormai era quasi pronta.

"Mancavano soltanto gli ammortizzatori e per questo il nostro prototipo era seduto sulle ruote e sembrava un dune buggy. Trovai delle vecchie molle e dei vecchi ammortizzatori e poco dopo, finalmente, la TR 250K era completa in tutto il suo splendore".

Il prototipo fu presentato alla stampa presso il nuovo palazzo del ghiaccio di Inglewood a Los Angeles, raccogliendo una grande affluenza di pubblico, addetti ai lavori e giornalisti della carta stampata.

"Il mio piano prevedeva che la TR250K facesse il suo ingresso nell'arena completamente al buio, illuminata soltanto da alcune luci che esaltavano il suo frontale. Il rombo del motore poi doveva fare il resto; fu una grande emozione e tutto filò liscio, tutto perfetto".



Meccanicamente, il prototipo fu costruito molto bene e garantiva già da subito una buona confidenza con il pilota; qualche problema all'impianto frenante fu risolto con la sostituzione della pompa dei freni, utilizzandone una diversa con il diametro del pompante maggiorato. La vita sportiva della TR250K fu praticamente condensata in una sola gara, la partecipazione alla 12 ore di

Sebring del 1968. Gli organizzatori, vista la vettura e le caratteristiche meccaniche, decisero di omologarla nella Categoria "Gruppo 6 Sport Prototipo", in cui risultavano iscritte altre quattro vetture tutte Porsche 907. Gli ultimi collaudi si svolsero praticamente ai margini della pista di Sebring, su un tratto rettilineo parallelo al circuito, dove l'auto fu messa a punto con le ultime regolazioni. Iscritta sotto la bandiera della Leyland Motor Corporation, venne assegnata ai piloti Jim Dittamore e Bob Tullius.

Kas racconta: "Stavamo testando la messa a punto del motore a Sebring su una strada accanto al rettilineo posteriore. Sul lungo rettilineo la TR 250K si rilevò molto veloce; soltanto qualche regolazione alla carburazione agli alti regimi e il motore era Ok. Alla fine del rettilineo c'era una curva molto secca e il pilota, dopo alcuni tentativi si rese conto che non sarebbe riuscito a compiere il raggio della curva in modo corretto in quanto l'auto era troppo leggera nel posteriore e aveva troppo sovrasterzo".

Peter Brock, durante il periodo trascorso alla corte di Shelby fu coinvolto nello sviluppo della Daytona Coupé per le piste europee ad alta velocità; per ottenere il massimo delle prestazioni sui tracciati veloci, la Shelby testò degli alettoni posteriori che servivano per incrementare il downforce delle Daytona alle alte velocità e in curva. Grazie a questa esperienza Peter aveva previsto nella nuova TR 250K un alettone posteriore a scomparsa, a filo della carrozzeria e assolutamente discreto, ma che in caso di necessità poteva fornire con opportune regolazioni, un buon carico aerodinamico.

"Abbiamo impostato lo spoiler di pochi gradi e Jim ha poi detto che la vettura curvava come su delle rotaie, senza nemmeno un accenno di lifting".

Per la gara di Sebring, la TR250K, malgrado continui problemi ai freni, si qualificò in 38ma posizione assoluta. Nel paddock, il prototipo di Kas e Peter fece un gran successo; molti gli estimatori, tra cui Donald Healey. Fu in quella occasione che disse a Kas che non aveva mai visto una auto da corsa così bella e proporzionata. Un gran complimento detto da un personaggio così noto. Allo start, il pilota designato per il primo turno fu Dittamore.



Kas racconta: *"All'inizio della gara tutto sembrava funzionare in modo ottimale; la TR250K si comportava benissimo. Decisi di allontanarmi dai box per raggiungere una curva a sinistra e vedere il comportamento dell'auto. Dopo un paio di tornate, vedo arrivare Jimmy; impostata la curva la macchina compie un 360° ed esce di pista senza la ruota posteriore destra. Il cerchio si era rotto. Fortunatamente la vettura rimase piatta e si fermò a bordo pista senza ulteriori danni, la carrozzeria non si era nemmeno danneggiata".*

La causa fu dovuta alla rottura di una delle ruote che erano provenienti dalla Chaparral Race Cars con i centri modificati per adattarsi al perno della Triumph. Nessun danno alla carrozzeria ma purtroppo questo incidente aveva irrimediabilmente danneggiato la sospensione. Il risultato fu il ritiro.

"Ho sempre sospettato che da qualche parte nelle prove libere l'auto avesse urtato violentemente su un marciapiede o una balla di fieno a bordo pista e questo avesse danneggiato la ruota senza che il pilota nemmeno se ne rendesse conto".



Dopo la sua unica uscita in gara, la TR 250K fu spesso presente a manifestazioni e motor show tra cui il Detroit Auto Show. La promessa di *Car & Driver* fu mantenuta e la bellissima forma della "K" fece bella mostra di se sulla copertina di Aprile 1968.

Peter Brock rimase proprietario della "K" per un breve periodo e solo per scopi promozionali. Dopo di lui, passò in mani diverse fino a quando venne acquistata dal museo Blackhawk; l'auto era nel frattempo stata verniciata di rosso. Successivamente, la famiglia Hart di Bill e Pat Hart, residenti in Oregon, riuscì ad accaparrarsi il prototipo di Kas e Peter e grazie alle cure di Tom Garney, della Horizont Racing, riportò l'auto nella configurazione originale di Sebring 1968. Fortunatamente Bill Hart è un patito delle corse automobilistiche e ancora oggi si diverte a portare la "K" sui circuiti del Nord America. Laconico il suo commento sulla vettura: *"Incredibile"*.

Purtroppo la TR 250K rimane un esemplare unico. La direzione della Triumph non proseguì con l'intento di farne una piccola produzione. Spiega Kas: *"Con nostro grande dispiacere, la fabbrica non prese atto dell'esistenza di questa automobile. Nessuna richiesta e nessun interesse. Avevamo costruito una bella macchina ad alte prestazioni con tutti i componenti prelevati dai magazzini della fabbrica. Telaio, sospensioni, motore, cambio, ecc. e nessuno sembrava preoccuparsi di questa vettura rivoluzionaria. Che delusione, la TR250K avrebbe potuto essere una vera e propria auto sportiva con gusto e flash"*.

I miei ringraziamenti a Kas Kastner e Tony Garmey per la partecipazione nella redazione di questo articolo. Tutte le foto d'epoca e gli schizzi di progetto di Peter Brock sono stati forniti da Kas Kastner. Le foto moderne sono opera di Curtis Jacobson di BritishRaceCar.com e sono state scattate a Road Atlanta il 28-29 Aprile 2012 .







CAR and DRIVER

ROAD TESTS:

APRIL 1966 / 50 CENTS

Toyota GT and Datsun PL510: Rise of the Rising Sun

BMW Does It Again—10 Million Americans Won't Even Know

RACING:

Gurney Turns Back the Legions of the South

