

Six appeal: Triumph GT6, nata sotto il segno di Venere

di Giancarlo Cavallini

Un lungo cofano accompagnato da una sensuale “gobba” che nasconde e fa immaginare la forza e la potenza del suo lungo sei cilindri, un abitacolo raccolto, quasi intimo, e infine una coda sfuggente, disegnata forse dal vento o, più semplicemente, dalla magica matita di quell’artista che fu Giovanni Michelotti. Questa è la Triumph GT6.

Mi sono a lungo domandato se la GT6 fosse una meravigliosa automobile con un bel motore o un meraviglioso motore su una bella automobile. Questo dubbio amletico ha trovato un giorno la sua risposta nel momento in cui girai per la prima volta la chiave di accensione, ascoltai per un attimo la sinfonia del suo sei cilindri in linea e ingranai la prima marcia che mi sembrava non finisse mai tanto era lunga. La GT6 è un’automobile da guidare, una bella donna capace di farsi condurre ovunque e di accompagnarti, questa volta lei, con quella magica combinazione di dolcezza e di forza che solo le donne possiedono e sanno esprimere.

Sorella maggiore della Spitfire, la GT6, così ci racconta la storia, nacque dalla ennesima idea di Giovanni Michelotti e di Herry Webster: sulla scia del successo della Spitfire, il designer italiano e l’ingegnere l’inglese pensarono che una versione coupé, da loro subito chiamata *Spitfire Gt*, avrebbe potuto raccogliere altrettanti consensi della versione aperta. E’ probabile che a Coventry non fosse sfuggito che alcune piccole aziende artigianali erano riuscite a mettere in commercio, con discreto successo, una serie di hardtop in fibra di vetro per trasformare la Spitfire in una coupé.



L’hardtop della Fibrepar fu disponibile già dal 1963: venduto a 57 sterline trasformava la Spitfire in una coupé. La coda tronca si ispirava a quella inventata da Zagato per le Alfa Romeo, un’idea che non sarà seguita da Michelotti.

Webster propose al board della Leyland l'idea di una versione coupé nell'agosto del 1963, ma in attesa e prima ancora che una qualche decisione ufficiale venisse presa dalla direzione aziendale, di sua iniziativa chiese ugualmente a Michelotti di iniziare a lavorare sul progetto nell'ottica che questo nuovo modello fosse semplicemente la versione chiusa della Spitfire; l'obiettivo era di contenere al massimo l'investimento economico in attrezzature e stampi necessario alla sua entrata in produzione condividendo con la versione aperta il telaio, l'intera meccanica e tutti i principali lamierati.



Webster fece quindi inviare a Torino uno dei prototipi della Spitfire, precisamente quello con telaio X691 e registrato 4305 VC, in modo da permettere a Michelotti di andare oltre a dei semplici disegni. A Torino non delusero le aspettative degli inglesi: la Spitfire fu modificata con l'aggiunta di un hardtop molto filante, originale nell'idea del pratico portellone e nella forma dei finestrini posteriori: nulla lasciava intendere che quell'auto derivasse da una versione aperta tanto risultava perfetta, equilibrata e armoniosa in ogni aspetto della sua linea. Il cofano motore presentava una presa d'aria dal notevole impatto visivo, una soluzione stilistica che, negli anni sessanta, si ritrovava in molte Gran Turismo italiane.

La fiancata rimaneva immutata, percorsa da quella sua caratteristica linea orizzontale capace di creare un effetto ottico tale da farla apparire ancor più bassa di quanto già fosse e questo grazie a un gioco di luci e di ombre, un effetto ottico spezzato bruscamente prima del parafrangente posteriore che, con la sua curvatura, finiva per movimentare i piani.

La Spitfire, ora trasformata in coupé e riverniciata di rosso, tornò a Canley nell'autunno del 1963, giusto in tempo per essere visionata dal management che non solo approvò il progetto, ma si spinse oltre programmando per il Salone di Londra del 1964 il lancio della nuova coupé. L'idea approvata era quindi quella originaria di Webster e Michelotti, una coupé che semplicemente si

presentava come la variante chiusa della spider ed è per questo motivo che il progetto non venne mai codificato con alcun nome, come da tradizione della Standard Motor Company. Sembrava oramai tutto deciso e programmato e nessuno, in quel momento, avrebbe potuto immaginare che



La "Spitfire Gt" fotografata a Coventry dopo l'arrivo da Torino: la linea del tetto e la soluzione del portellone si ritroveranno identiche nella definitiva GT6; diversi invece saranno le soluzioni per i gocciolatoi, i finestrini delle portiere, adesso ancora privi di deflettori, e per la posizione del tappo di rifornimento del carburante.

sarebbero stati necessari altri tre lunghi anni di lavoro prima di vedere la futura coupé esposta in un autosalone. La *Spitfire Gt* si presentava già nelle forme della definitiva GT6 e concettualmente nel suo stile non c'era nulla di sbagliato. Era accattivante ed elegante, proporzionata nella linea e ben rifinita negli interni. Già nel maggio del 1964 il piccolo quattro cilindri veniva però rimosso e sostituito dal sei cilindri della Vitesse, quello da 1596 cc di cilindrata. Se infatti la *Spitfire Gt* si era dimostrata più veloce in termini di velocità di punta della versione aperta, non altrettanto si poteva dire quanto ad accelerazione e ripresa a causa del maggior peso. A Coventry erano consapevoli che sarebbe stato molto difficile vendere con successo un'auto più lenta a un

prezzo maggiore, da cui la decisione pragmatica di dotarla di una motorizzazione più potente. Scartata l'idea di equipaggiarla con una versione elaborata o maggiorata del piccolo quattro cilindri, che avrebbe richiesto lunghi tempi di preparazione, i tecnici di Coventry rivolsero la loro attenzione proprio al loro collaudato sei cilindri. L'idea di installare il più lungo motore sul telaio della Spitfire non intimoriva certamente gli ingegneri di Coventry che avevano già realizzato un'idea simile quando collocarono sul telaio della Herald, seppur modificato, lo stesso motore: il sei cilindri era parente del quattro con cui condivideva gli ingombri laterali, l'impostazione e il posizionamento di tutti gli organi accessori, ad eccezione del motorino di avviamento.



La proposta di Michelotti per gli interni che si presentano eleganti e ben rifiniti, con sedili avvolgenti e ispirati a quelli delle auto da rally del periodo. Il cruscotto è una versione modificata di quello della Spitfire 4, mentre il volante, a razze in alluminio forate, e l'abbondanza di strumenti rafforzava l'idea della Gran Turismo.

Con una coppia di carburatori Stromberg e un doppio scarico il sei cilindri di un litro e sei riusciva a erogare 89 bhp, che però si riducevano drasticamente a 77 adottando un più economico impianto singolo. In questa ultima configurazione la *Spitfire Gt* fece il suo primo viaggio nel giugno del 1964. Guidata da Graham Robson, allora manager del "Works Team" e oggi grande storico della Casa di Coventry, la 4305 VC fu portata prima a Le Mans e poi a Parigi per ottenere dagli organizzatori della classica corsa francese l'approvazione delle dimensioni del tetto e la fiche di omologazione per la partecipazione alla "24 Ore" nella "categoria prototipi" per le quattro Works Spitfire che erano state costruite e che avevano mutuato l'hardtop in fibra di vetro proprio da quello metallico del prototipo di Michelotti.

La maggiore velocità ottenuta, grazie anche all'applicazione del differenziale da 3.89:1, fece comunque emergere una serie di problemi, tra cui quello dei vetri dei finestrini che, ancora senza deflettori, in velocità tendevano, non avendo guide, a vibrare pericolosamente e a perdere l'aderenza con le guarnizioni. Non solo, l'aumento delle prestazioni imponeva una rivisitazione di diversi aspetti meccanici, da quelli legati all'assetto, per il maggior peso gravante sull'avantreno e

il diverso posizionamento del motore, a quelli dell'impianto frenante, necessariamente da potenziare, senza dimenticare infine l'impianto di raffreddamento che, con un radiatore molto avanzato e più basso della testa del motore, richiese un approfondito studio ingegneristico.

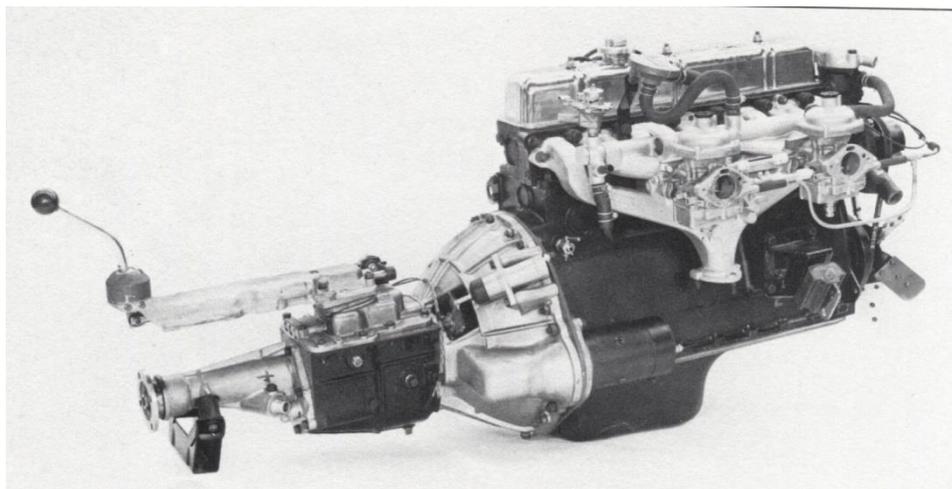


Il primo prototipo delle Works Spitfire usato per i primi test in vista della partecipazione della Triumph alla 24 Ore di Le Mans del 1964: l'hardtop è la copia in fibra di vetro di quello disegnato e costruito a Torino da Michelotti per la Spitfire Gt e dimostrerà di possedere una notevole efficienza aerodinamica mentre il cofano non è ancora dotato della carenatura ai fari.



Nei mesi seguenti iniziarono a circolare nell'ambiente della stampa specializzata inglese alcune indiscrezioni riguardo a una nuova MG in versione coupé, la futura MGB fastback; queste notizie non lasciarono indifferenti gli uomini della Triumph e a Coventry iniziò a maturare l'idea di installare la versione del sei cilindri più performante e potente a disposizione, quella da due litri e già utilizzata per la berlina Triumph 2000. Fu preparata una prima coppia di prototipi con la nuova motorizzazione due litri, un cambio più robusto e completamente sincronizzato e un nuovo differenziale con un rapporto portato a 3.27:1.

Il primo prototipo, l'X742 registrato come EVC 375 C, fu completato nell'aprile del 1965 mentre il secondo, l'X746 registrato come FWK 319 D, fu reso disponibile ai collaudatori per i test nel novembre dello stesso anno.



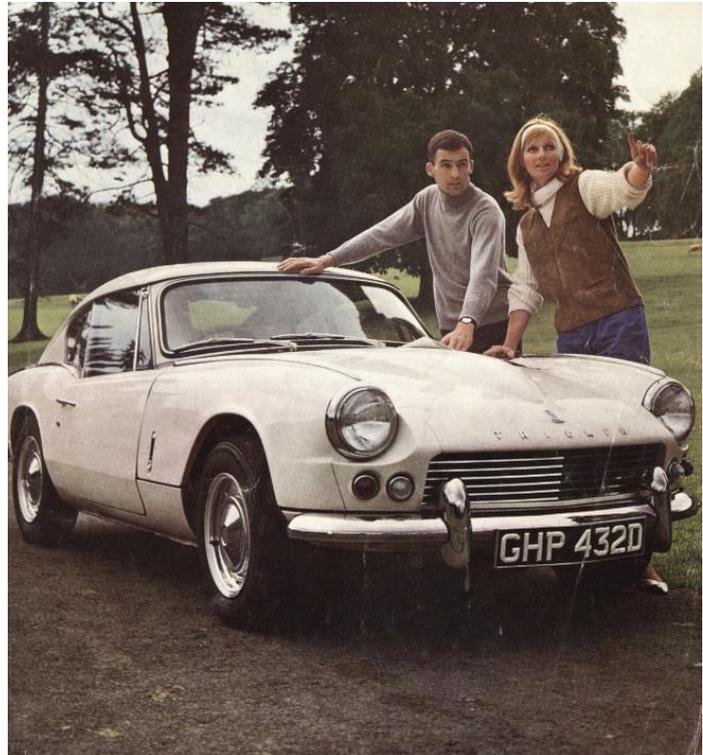
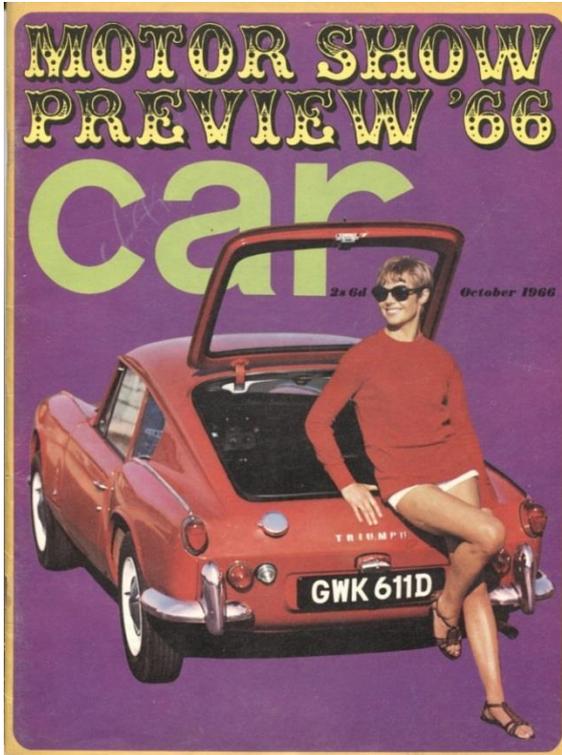
Il sei cilindri Triumph progettato da David Eley nella seconda metà degli anni cinquanta, qui nella versione da 2 litri con i due carburatori Stromberg CD 150 pronto per la GT6. Con un rapporto di compressione di 9,5:1, una potenza di 95 bhp a 5000 giri e una coppia di 16,22 kgm a 3000 giri avrebbe permesso alla GT6 un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 11 secondi con una prima marcia da 75 km/h.

A parte qualche dettaglio negli interni e la mancanza delle luci di retromarcia, i due prototipi esteticamente si presentavano già con tutte le soluzioni stilistiche definitive, ad iniziare dalla particolare gobba nel pannello superiore del cofano motore, ora dotato anche di feritoie per l'uscita dell'aria calda e di una nuova mascherina, dei nuovi deflettori e dei finestrini posteriori ora apribili a compasso. Se il telaio della Spitfire rimaneva praticamente invariato, a esclusione delle torrette delle sospensioni anteriori, altrettanto non si poteva dire delle sospensioni e dell'impianto frenante che, pur mantenendo lo stesso schema misto dischi - tamburi, veniva adesso fornito all'avantreno di pinze e dischi maggiorati e al retrotreno di tamburi di maggiore dimensione. I test furono affidati ai collaudatori guidati da Fred Nicklin mentre nel frattempo una piccola preserie di auto veniva preparata: tra quelle a guida sinistra la KC0007L fu inviata in Svezia per testare l'impianto di riscaldamento, le KC0008L e la KC0009L in California per provare l'impianto di raffreddamento e le emissioni. Le KC0001, 0002L e 0003L furono smantellate sul finire del 1966 dopo la conclusione dei collaudi e i loro pezzi, all'inizio del 1967, furono riutilizzati per creare due nuove macchine che ripresero i primi due "commission number".



La storia del prototipo FWK 319D dalla bianca livrea con interni blu che compare in molte brochure è invece avvolta nel mistero: fu inviato alla Lucas per provare il loro impianto di iniezione meccanica e non fece mai più ritorno in fabbrica. E' difficile invece credere come il grande tetto fosse fornito alla Forward Radiator di Birmingham, che costruiva la carrozzeria, dalla Pressed Steel di Oxford, di proprietà della concorrente BMC.

Nell'estate del 1966 iniziò la pre-produzione: nove GT6 furono costruite nel mese di luglio, diciassette in agosto e centoventi in settembre: la catena di produzione era stata attrezzata per essere capace di produrre tra le 25 e le 30 auto al giorno, un valore che resterà costante negli anni successivi perché capace di soddisfare pienamente la domanda del mercato.



La presentazione avvenne all'Earls Court Motor Show di Londra che si svolse dal 19 al 29 ottobre del 1966 dove la nuova arrivata, esposta in una livrea bianca, fu la protagonista dello stand della Triumph e riscosse un buon successo di critica.



Earls Court, 19 – 29 ottobre 1966: alla GT6 sono stati tolti i veli. Il prezzo di vendita in Gran Bretagna era di 985 Sterline e, tra i pochi optional, c'erano le ruote a raggi. Con un peso di 864 chili rispetto ai 712 della Spitfire, la GT6 vantava il 42% in più di potenza.



L'auto era bella e attraente, trasmetteva un'immagine di giovinezza e aveva un motore sufficientemente potente e dalla generosa coppia capace di darle un'accelerazione veramente bruciante. Il mercato a cui la Triumph puntava era e rimaneva sempre quello americano dove le vendite decollarono velocemente. La stampa oltreoceano non mancò tuttavia di esprimere non poche critiche sia all'impianto di aerazione, oggettivamente insufficiente nonostante i deflettori e i finestrini



La GT6 esposta a New York.

posteriori apribili a compasso, che al comportamento del retrotreno. In situazioni estreme e particolari lo "swing axle", ereditato dal telaio della Spitfire, portava l'automobile ad essere di difficile controllo in quanto entrambe le ruote posteriori potevano assumere un'eccessivo angolo positivo di camber. Questo comportamento era ben conosciuto a Coventry dove da anni era già pronta, ma non portata ancora in produzione, una nuova e migliorata versione dello "swing axle" chiamata "swing spring" e progettata da Ray Henderson dell' "Experimental Department".

Quello però che era successo è che il settaggio degli ammortizzatori per le auto destinate al mercato statunitense era stato reso più morbido per rispondere a una precisa richiesta della direzione commerciale americana della Standard Triumph e questa modifica dell'assetto aveva accentuato i limiti dello "swing axle" in situazioni di doppio cambio veloce di direzione, limiti che comunque potevano essere facilmente superati adottando un tradizionale compensatore di camber. Le vendite comunque non risentirono minimamente di queste osservazioni, decollarono velocemente e rimasero costanti per tutto il 1967 e il 1968 grazie anche alle qualità che la GT6 sapeva esprimere e che vennero comunque percepite e apprezzate. La rivista "Road & Track" completò l'articolo della prova scrivendo che "la GT6 [...] è qualcosa di abbastanza nuovo e distintivo ... non ha confronti, e vale il denaro che costa"; la rivista "Motor" sottolineò, nella sua prova su strada, come la GT6 accelerasse con "feroce serenità" e come il risultato di un motore 2000 su una Spitfire non potesse che creare una "supersonic Spitfire".



Sopra: una serie di sei inedite fotografie mai pubblicate e scattate durante la prova della GT6 della rivista "Motor".

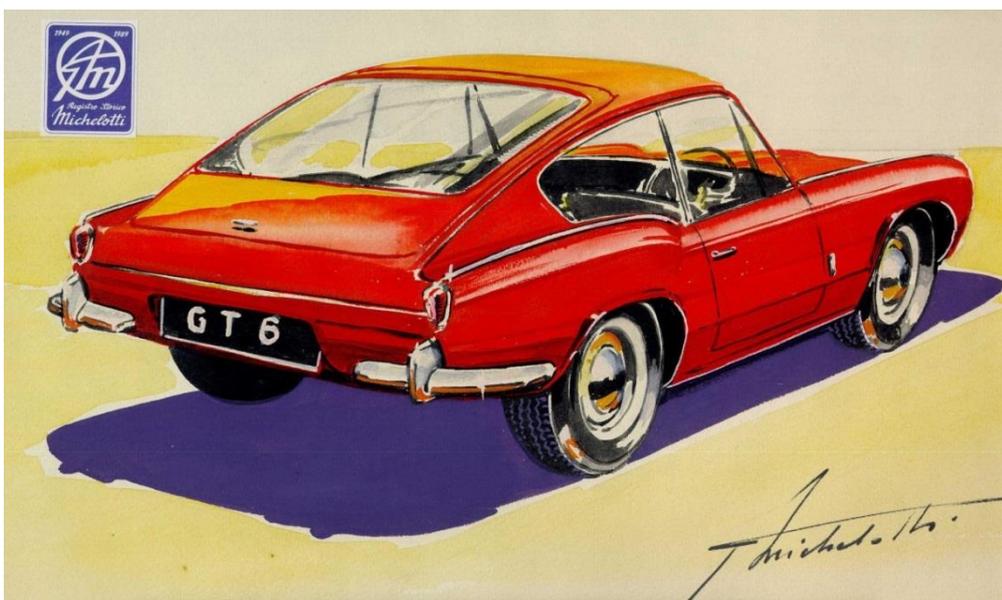
Sotto: la GVC 562D e la GHP 432D, due delle GT6 usate dalla Triumph per le fotografie promozionali.



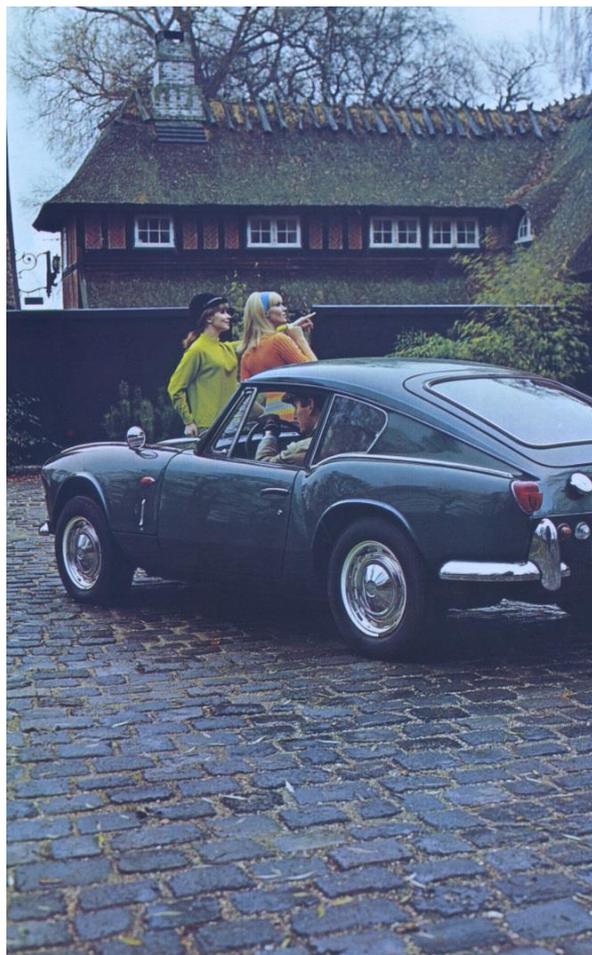
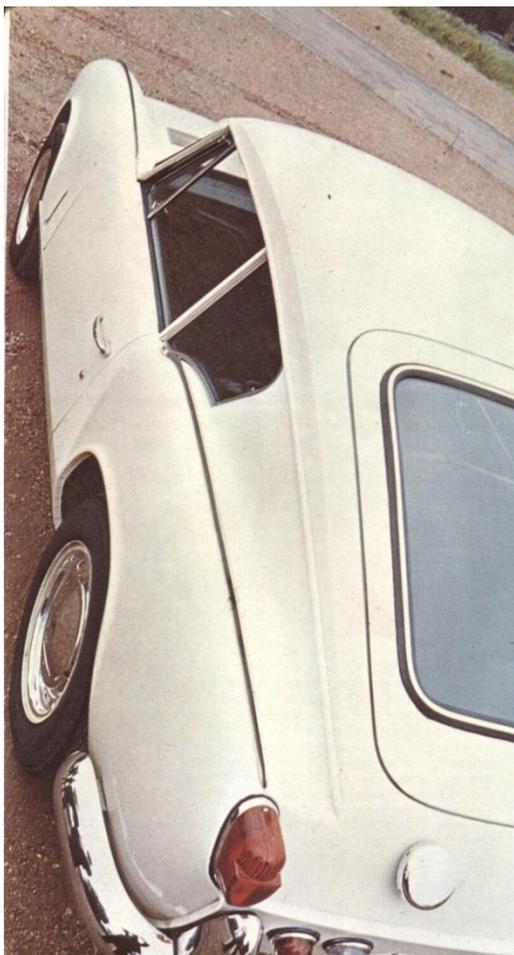
Gli interni della GT6 erano particolarmente curati e con un grado di finitura molto elevato; aveva buone misure di abitabilità, la plancia era in legno, i sedili ben rifiniti si ispiravano a quelli dei modelli da rally risultando al contempo comodi e capaci di offrire una ottima tenuta trasversale. Buona anche la capienza del bagagliaio grazie alla forma regolare e all'ampio portellone.



A sinistra la GT6 esposta al Salone di Ginevra nel marzo del 1967, a destra la rossa FKV 83D, un'altra delle GT6 usate dall'ufficio pubblicitario della Triumph.



La coupé in un disegno di Giovanni Michelotti dove è scomparso il nome "Spitfire GT" sostituito da "GT6" ritenuto più adatto a sottolineare sia le prestazioni elevate dell'automobile e la sua capacità di essere adatta alle lunghe percorrenze che la dotazione di un motore a 6 cilindri.



A sinistra la GT6 alla 24 Ore di Daytona del 4 febbraio 1968 guidata da Cline e Pickering.

Sotto: la GT6 dell'equipaggio Jean Jacques Thuner e John Gretener al Rally di Montecarlo del 1967 e in una foto pubblicitaria per l'olio Castrol.



A Coventry receperono tutte le critiche, sia quelle positive che quelle negative, quasi avessero letto tutte le recensioni delle riviste specializzate, e pur sapendo che quanto fatto era stato il massimo possibile in quel momento, vista la sovrapposizione dei lavori per preparare la terza serie della Spitfire. Il 1967 si presentava ancora più impegnativo con gli ingegneri che lavoravano a tempo pieno dividendosi tra il progetto del rinnovo della serie TR e quelli di altri modelli, mentre le indiscrezioni sulle trattative tra la Leyland e la BMC per una loro prossima fusione, che crescevano di giorno in giorno, non contribuivano a mantenere un sereno clima di lavoro. Già a gennaio del 1967 la Triumph aveva reso disponibile la terza serie della Spitfire che si distingueva esteticamente dalle due precedenti per il diverso posizionamento dei paraurti, una modifica resa necessaria per renderla conforme alle nuove normative americane sulla sicurezza e che valse alla piccola spider l'appellativo di "auto con l'osso tra i denti" ("bone in the teeth").

Questa modifica estetica fu adottata anche sulla GT6 nell'autunno del 1968 quando la Triumph



presentò la seconda serie dalla coupé, denominata Mk2. Esteticamente le differenze erano quindi limitate e circoscritte, ma a livello di meccanica gli aggiornamenti erano molto più significativi e sembrava che rispondessero, punto per punto, a tutte le critiche ricevute in passato: il motore si presentava più potente grazie alla adozione di una nuova testa, mentre il retrotreno era stato completamente riprogettato

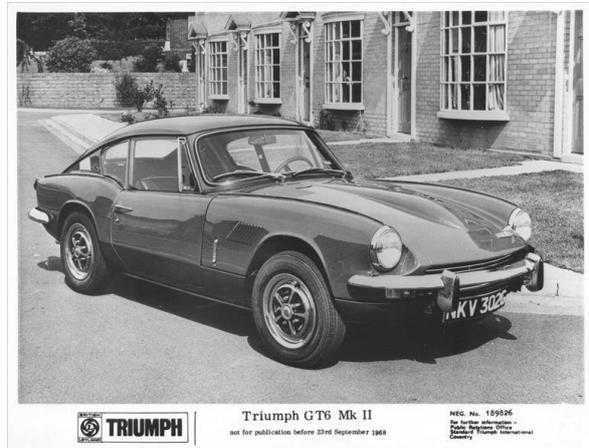
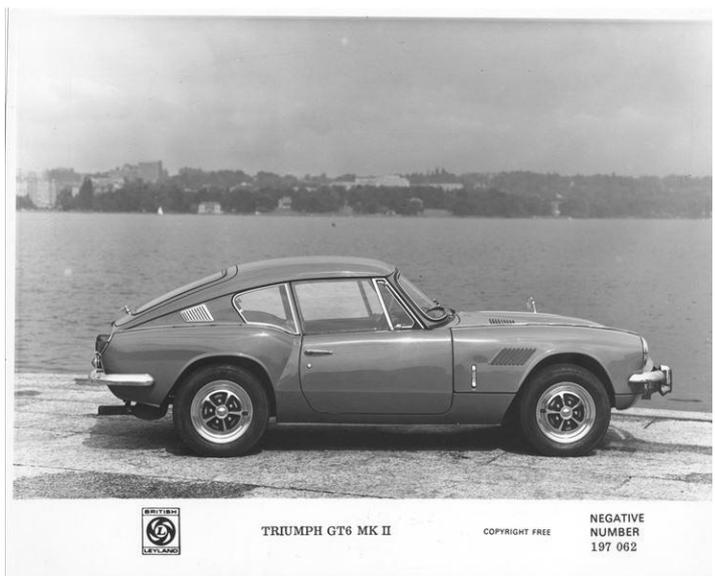
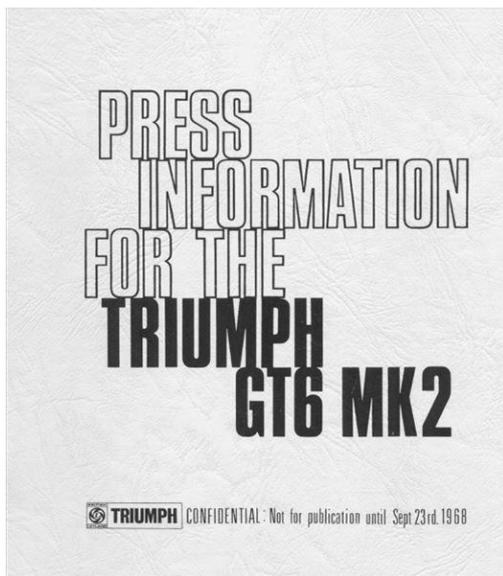
in modo da consentire un controllo della geometria del camber migliore grazie a nuovi bracci inferiori e a giunti elastici rotoflex sui semiassi.

Se la GT6 perdeva forse un poco della purezza della sua linea originale, ne guadagnava certamente in prestazioni e guidabilità.

Internamente le modifiche si limitarono al volante dal nuovo disegno e al cruscotto che presentava strumenti dalla nuova grafica, interruttori più razionali, leve di comando più funzionali e, soprattutto, nuove bocchette di aerazione.



Sopra: la nuova sospensione posteriore della GT6 con il braccio inferiore, il puntone di spinta regolabile e i giunti rotoflex sui semiassi il cui compito era di gestire le variazioni di lunghezza del semiasse. Questo sistema, non troppo sofisticato ma efficiente, era stato adottato sulla fine degli anni cinquanta dalla Cooper per le sue Grand Prix.





Kas Kastner, l'uomo che già aveva portato al successo le Triumph nei campionati automobilistici in America e fondatore del "Triumph Competition Department" negli Stati Uniti, e il Team Group 44 Inc. di Bob Tullius non tardarono a lanciare la nuova versione della GT6, chiamata in America "GT6+" (GT6 Plus) nella mischia delle corse americane e le vittorie non tardarono ad arrivare.

La GT6+ era potente, stabile, affidabile, veloce e divenne, in brevissimo tempo, così competitiva da vincere il Campionato Nazionale SCCA nella categoria E Production.

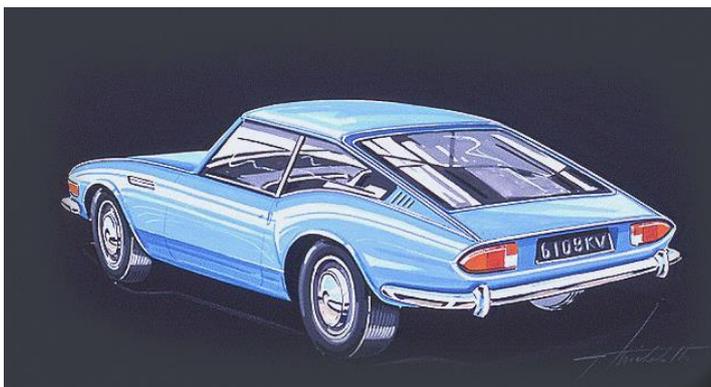




Con l'introduzione della seconda serie la GT6 acquistò quella competitività capace di renderla vincente nei Campionati SCCA: nella fotografia della pagina precedente il pilota Bob Tullius, nella fotografia sotto a sinistra il pilota Karl Swanson che a destra è a colloquio con il mito Kas Kastner.

Bisogna comunque ricordare che già nell'autunno del 1967 Michelotti aveva iniziato a lavorare su un progetto di completo restyling della GT6 e che porterà alla costruzione di un prototipo che si caratterizzava da un nuovo cofano con i fari a scomparsa privo della caratteristica gobba.

L'idea era piaciuta, ma la Triumph non si era azzardata a seguire quella strada. C'erano indiscrezioni che la soluzione dei fari a scomparsa poteva essere vietata da nuove normative americane in procinto di essere emanate e il rischio, per un'azienda che esportava la maggioranza della propria produzione negli Stati Uniti, era troppo elevato. Se la Triumph per la Mk2 decise infatti di percorrere una strada più conservativa ed economica, alcune delle idee proposte dal designer torinese nel suo prototipo saranno adottate nella successiva ed ultima serie, la Mk3. In essa si ritroverà, ad esempio, il nuovo disegno dei finestrini posteriori così come il taglio della coda e l'idea di evidenziarla e circoscriverla con una cornice cromata di finitura.



A sinistra il prototipo per GT6 con i fari a scomparsa: la fotografia è datata febbraio 1968; a destra il suo figurino che preannuncia la nuova soluzione stilistica della coda che sarà adottata nella successiva serie.

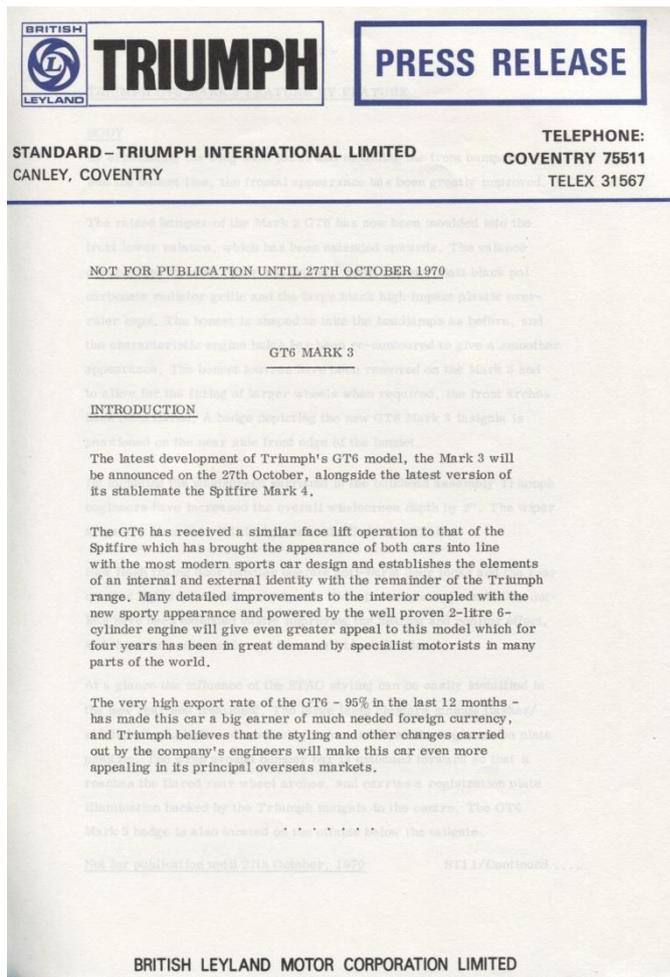
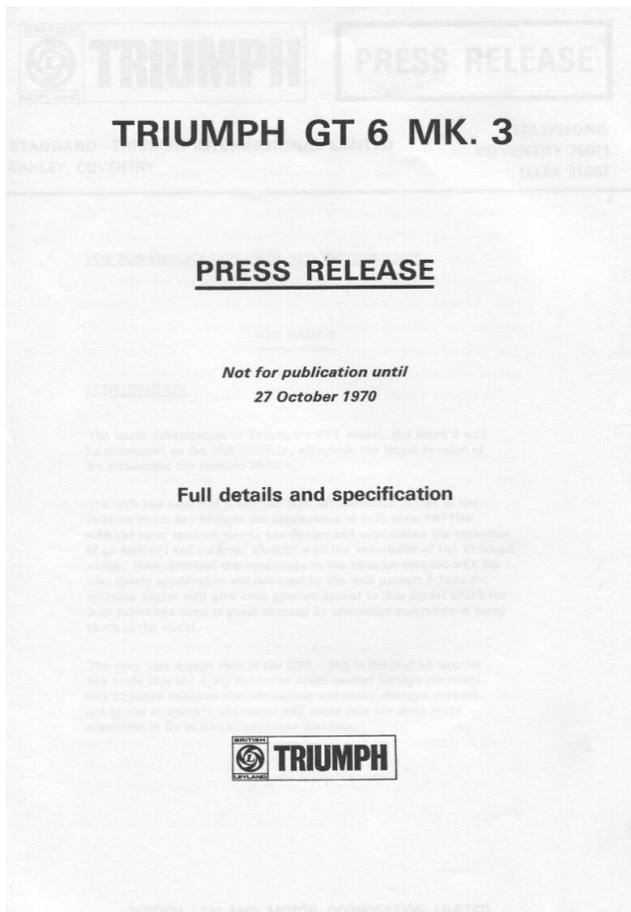
Sul finire del 1970 la nuova versione della GT6 era pronta, ma curiosamente l'annuncio fu dato solo dopo la chiusura del Salone di Londra di quell'anno. Come per la Spitfire MK IV, anche la GT6

presentava un profondo restyling sia nel cofano che nella coda, mentre solo la fiancata rimaneva in pratica immutata. I finestrini posteriori presentavano un disegno dalle curve più dolci e dalla coda scompariva il caratteristico tappo del serbatoio che trovava ora la sua collocazione sul lato sinistro della fiancata. Internamente era stato adottato un nuovo volante, l'interruttore dell'overdrive era stato collocato sul pomello della leva del cambio, i sedili erano reclinabili come quelli già adottati sugli ultimi esemplari della Mk2.

Molte altre migliorie facevano supporre che la Mk3 sarebbe potuta essere la versione di maggior successo della GT6, dopo i 15.818 e i 12.066 esemplari rispettivamente venduti della prima e della seconda serie. I primi commenti della stampa furono lusinghieri: "Autocar" promosse il design e, incredibilmente, registrò una velocità massima di 112 mph, ben superiore quindi a quella della due precedenti serie; le riviste "Motor Sport" e "Car" conclusero le loro prove con giudizi altrettanto positivi: la prima la definì *"good Value from British Leyland"*, mentre la seconda sottolineò che la nuova versione aveva un particolare *"fascino, soprattutto grazie alla sua struttura compatta e alle sue qualità di guida"*.

La Mk3 nei tre successivi anni si fermerà invece a totalizzare poco più di tredicimila esemplari prodotti. La produzione era destinata soprattutto al mercato statunitense dove i limiti delle normative anti inquinamento, sempre più stringenti, costrinsero la Triumph a diminuire di continuo negli anni la potenza del suo sei cilindri perché potesse rientrare nei limiti consentiti, fino a farlo scendere ai 79 bhp delle versioni in vendita nel 1972 e 1973.





Nel 1973, per diminuire i costi di produzione e di vendita, il sistema rototreflex fu abbandonato e la GT6 adottò lo "swing spring" già presente sulla Spitfire Mk IV. La GT6 era giunta al tramonto: nelle ultime due settimane di ottobre solo 34 auto lasciarono la fabbrica di Coventry, trentasei nelle prime due settimane di novembre e solo due negli ultimi quindici giorni del mese. Con 40.926 automobili costruite la GT6 fu un successo per la Triumph sia perché l'ottanta per cento della produzione fu esportata, sia perché fu un'auto dai costi contenuti e dalla grande marginalità.



TRIUMPH GT 6 MK. 3

For further information...
Public Relations Office
Standard Triumph International
Coventry

NEGATIVE
NUMBER
206267



TRIUMPH GT 6 MK. 3

Not for publication until 27 October 1979

Copyright free
For further information...
Public Relations Office
Standard Triumph International
Coventry

NEGATIVE
NUMBER
206272



LA GT6 MK4, IL SOGNO CHE VIVE IN TUTTI NOI

L'archivio di Michelotti a Torino conserva diversi studi stilistici di quella che sarebbe potuta essere la nuova versione della GT6, la Mk4: tra i numerosi disegni, databili tra la fine degli anni sessanta e i primi anni settanta, presentiamo questo dove la coda fastback e il disegno della fiancata "spezzata" ci confermano che il designer torinese avesse già pronta una valida proposta per la nuova serie della coupé, in continuità con le tre precedenti.

Questo disegno è focalizzato a definire una proposta per le linee della parte posteriore della coupé con una soluzione stilisticamente valida, moderna ed equilibrata.

La matita di Michelotti avrebbe probabilmente fatto ancora centro, ma negli anni settanta molto era cambiato a Canley e la Triumph perse probabilmente una grande occasione.



LA GT6 IN ITALIA

La storia della Triumph GT6 in Italia può essere raccontata in modo esaustivo con una sola frase: è stata un'automobile che non ebbe successo.

Sul finire degli anni sessanta la GT6 nel Bel Paese era un'automobile sconosciuta e per nulla pubblicizzata; aveva un prezzo di vendita elevato (2.090.000 di Lire) perché penalizzata sia dai dazi doganali che dalle elevate tasse automobilistiche che si abbatterono indistintamente su tutte le automobili con motori a sei cilindri.

La concorrenza delle coupé dell'Alfa Romeo, sinonimo di sportività, e della Lancia, sinonimo di eleganza e di qualità, fecero il resto.



La Ducati Meccanica prima e la British Leyland in seguito dimostrarono di non credere nella GT6, tanto che è noto come alcuni dei pochi esemplari importati rimasero per anni invenduti nelle concessionarie. Anche le riviste del settore, ad iniziare da Quattroruote, non dedicarono mai una sola prova completa alla coupé di Coventry e non furono neppure invitati a farlo. Pochi sono gli articoli che furono pubblicati, e sempre in forma sintetica e poco approfondita.

TRIUMPH « GT 6 »

Benché l'abitacolo sia un po' troppo contenuto rispetto alla cilindrata (e l'abbiamo precedentemente già notato) questa automobile è soddisfacente sia per il suo aspetto che per le sue prestazioni.

E' molto compatta, ha un volante decisamente sportivo, e una strumentazione tipicamente inglese. Elastico e abbastanza potente il motore (un 6 cilindri di 1998 cc.), efficienti i freni (il freno a mano si blocca solo premendo il pulsante, particolare che noi apprezziamo molto). L'overdrive non è pronto nel passaggio alle marce alte.

F. M.



L'interno della « GT 6 Mk 2 » è simile a quello della spider « TR 5 » con volante a tre razze imbottite e la leva del cambio a cloche.

Più bella e più veloce la « GT 6 »

La coupé sportiva « GT 6 » ha riportato nei primi due anni in cui è stata prodotta (venne presentata al Salone di Parigi del '66) un successo notevole: è stata costruita in oltre dieci mila esemplari. Per mantenere il successo la Triumph ha ora apportato una serie di miglioramenti. Invariate rimangono la linea e la compattezza del modello precedente nella attuale « GT 6 Mk 2 » (questo è il nuovo nome della macchina); nel motore, ancora 6 cilindri in linea di 1998 cc bicarburatore, la potenza è stata incrementata di circa il 10 %, passando così da 95 a 104 CV (DIN) a 5300 giri/min.; tale aumento è stato ottenuto con modifiche alla

testata cilindri e all'albero a camme. Sospensioni posteriori a ruote indipendenti ancora del tipo a balestra superiore, seppure modificate sono sempre del tipo a balestra superiore trasversale, bracci inferiori e puntoni longitudinali, e stessi freni, quelli anteriori a disco. I miglioramenti interessano soprattutto la carrozzeria: la parte anteriore è ora molto simile a quella della spider « Spitfire Mk III »; all'interno sono stati modificati la strumentazione e l'impianto di aerazione. Con l'aumento di potenza e del numero di giri la velocità è salita a circa 180 km/h. Sia la « 2.5 PI » che la « GT 6 Mk 2 » verranno importate in Italia.

IMPRESSIONI DI GUIDA

Triumph « GT 6 Mk 2 »

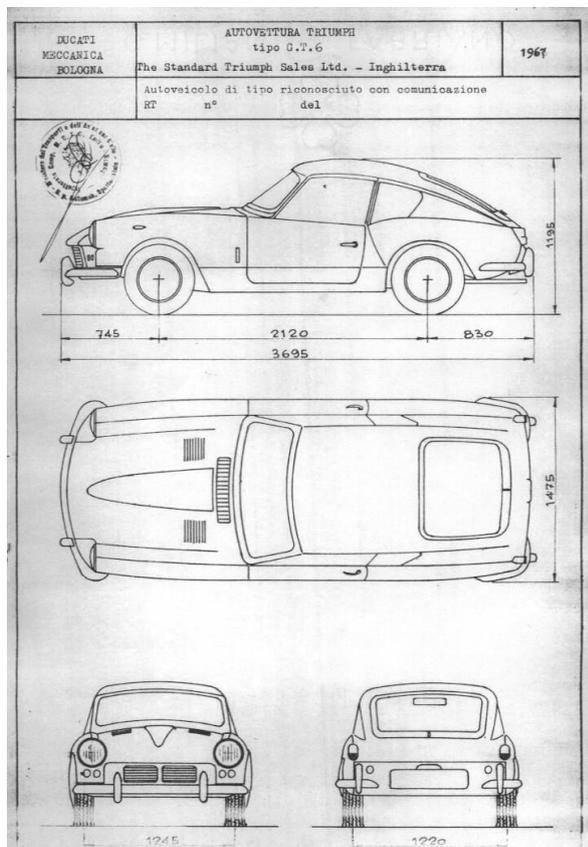
Evidentemente per gli inglesi una automobile non è sportiva se non è un po' scomoda. La comodità infatti non è dote dei due posti di questa coupé che ha per altro un motore da 2 litri: le sospensioni sono dure, il che è spiegabile date le caratteristiche della vettura stessa. Abbiamo avuto l'impressione, specie nelle marce basse, di un certo eccesso di potenza rispetto al peso caricato sulle ruote posteriori, che tende a far slittare e «barellare» il treno posteriore stesso. La vettura dà proprio le impressioni tipiche delle sportive inglesi per rumorosità, durezza, scatto: diciamo «l'impressione», in quanto per giudicarla esaurientemente occorrerebbero prove molto più complete e con le adeguate attrezzature. Probabilmente a causa di qualche inconveniente della macchina da noi provata, abbiamo notato che, spegnendo il motore, esso continuava a funzionare in auto-accensione (se pur per poco). Lo sterzo è pronto, però un poco brusco. Frenata buona e abbastanza ben ripartita.

F.M.P.

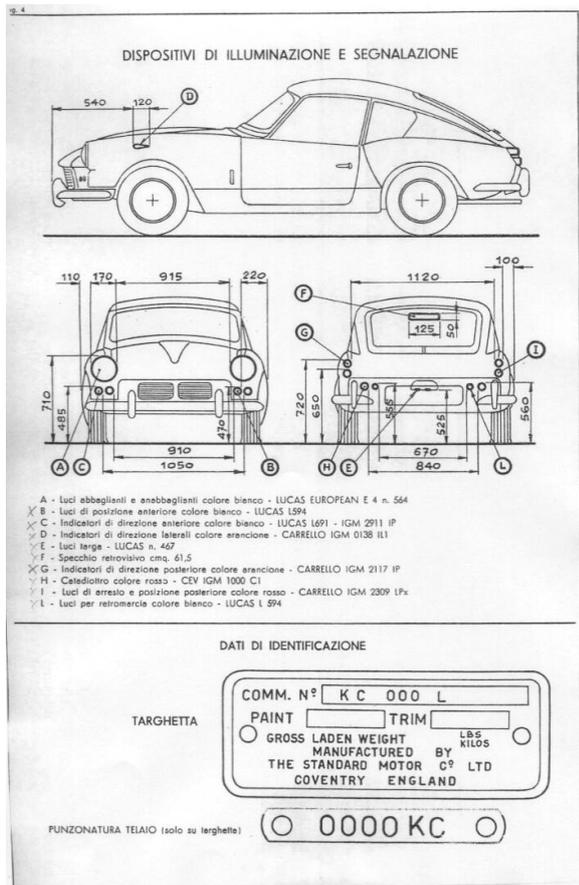
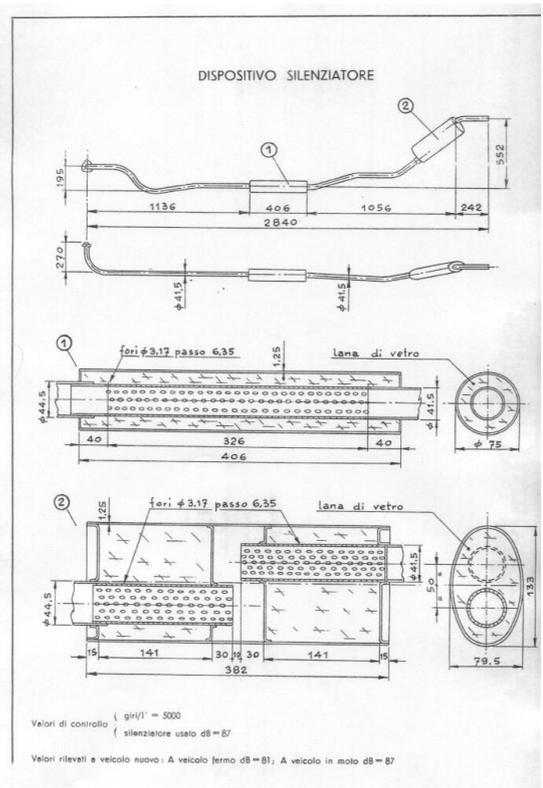
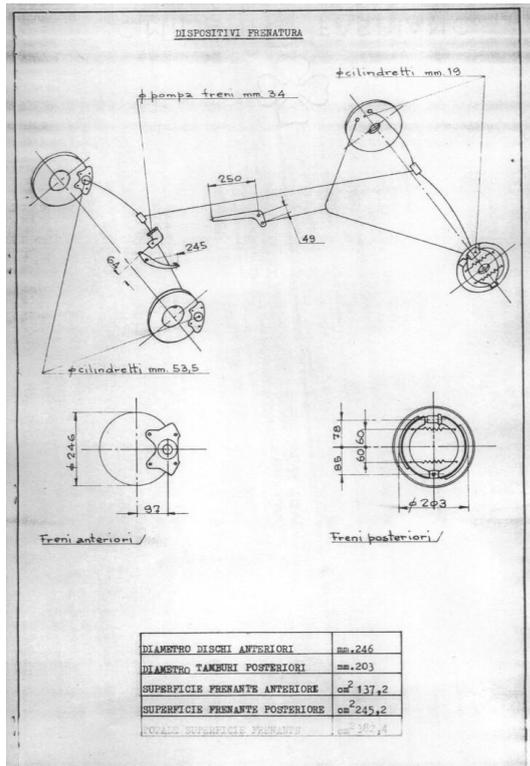
Quattroruote, dicembre 1966

Quattroruote, ottobre 1968

La prima GT6 importata in Italia dalla Ducati Meccanica fu la KC 369L che a Bologna, nel gennaio del 1967, fu sottoposta con esito favorevole a tutte le prove prescritte per ottenere l'omologazione il 9 marzo del 1967 dall'Ispettorato Generale della Motorizzazione Civile.



CARATTERISTICHE TECNICHE	
DEMONIAZIONE	TRIUMPH
Tipo	G.T.6
CARROZZERIA	Gran Turismo a 2 porte
Tipo della struttura	Telaio a doppio supporto centrale, con profilato ad U ed elementi laterali n° 2
Fusti	
DIMENSIONI	
Lunghezza max	mt. 3,695
Larghezza max	" 1,475
Altezza max (a scarico)	" 1,475
Passo (a carico)	" 2,120
Carreggiata anteriore	" 1,245
Carreggiata posteriore	" 1,220
Sbalzo anteriore	" 0,745
Sbalzo posteriore	" 0,830
PESI	
Tara + 70 Kg. conducente	Kg. 960
Peso complessivo	" 1050
Peso max ammesso su asse anteriore	" 565
Peso max ammesso su asse posteriore	" 505
CAPACITA' serbatoio carburante	lt. 44,3
STERZO (posizione)	sinistra
RUOTE MOTORICI	posteriori
PNEUMATICI anteriori e posteriori	155-13 4PR
SOSPENSIONI anteriori; a ruote indipendenti con bracci oscillanti, molle elicoidali e ammortizzatori teleidraulici.	
SOSPENSIONI posteriori; a balestra trasversale con ammortizzatori teleidraulici.	
FREMI servizio	idraulico
soccorso e stazionamento	meccanico
IMPIANTO ELETTRICO dinamo	12V-300W
batteria	12V-56 Ah
MOTORE	
Denominazione o modello	KC 0000 E
Posizione	anteriore
Funzionamento	a ciclo Otto
Tempi	n° 4
Cilindri	" 6
Alésaggio	mm. 74,7
Corea	" 76
Cilindrata totale	cm ³ 1998
Rapporto di compressione	9
Potenza max dichiarata	HP 95 a 5000 giri/1'
Potenza fiscale	CV 23
Raffreddamento	ad acqua
FRIZIONE	monodisco a diaframma con comando idraulico
CAMBIO DI VELOCITA'	n° 4 marce in avanti e retromarcia
Rapporti cambio prima	112,65
seconda	111,78
terza	111,25
quarta	111
retromarcia	111,10
Rapporto al ponte	112,27



Ministero dei Trasporti
 edili Assicurazione Civile
 ISPIRITORE GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE
 E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE
 ISPettorato COMPARTIMENTALE
 PER L'EMILIA E ROMAGNA - BOLOGNA

Alla Spett.le Ditta **DUCATI Meccanici**
 via Cavalieri Ducati n° 3
BOLOGNA

P.c. R.A.S. Bologna, **13 MAR. 1967**
 N° **5109** 165.1
RICOGNIZIONE del tipo autoveettura TRIUMPH GT6
 e autorizzazione al collaudo del 1° gruppo di 10 esemplari

Vista la comunicazione RAS n° **757/11(12)** del **9.3.1967** ed il
 corrispondente verbale n° **47651/BO** del **17.1.1967** ;

AI SENSI delle circ. (139/1960 del Min.Trasporti e A.C.
RICOGNOSCE il tipo del veicolo in oggetto e pertanto
SI AUTORIZZA il collaudo presso l'Ufficio Provinciale sotto
 indicato del sopradetto primo gruppo di 10 esemplari.

DIRETTORE SUPERIORE COMPARTIMENTALE
 (Ing. Stefano Ruocco)

Auto 305 A

All'Ispektorato Provinciale della
 Motorizzazione Civile
BOLOGNA

