

La TR7 V8 di Simo Lampinen

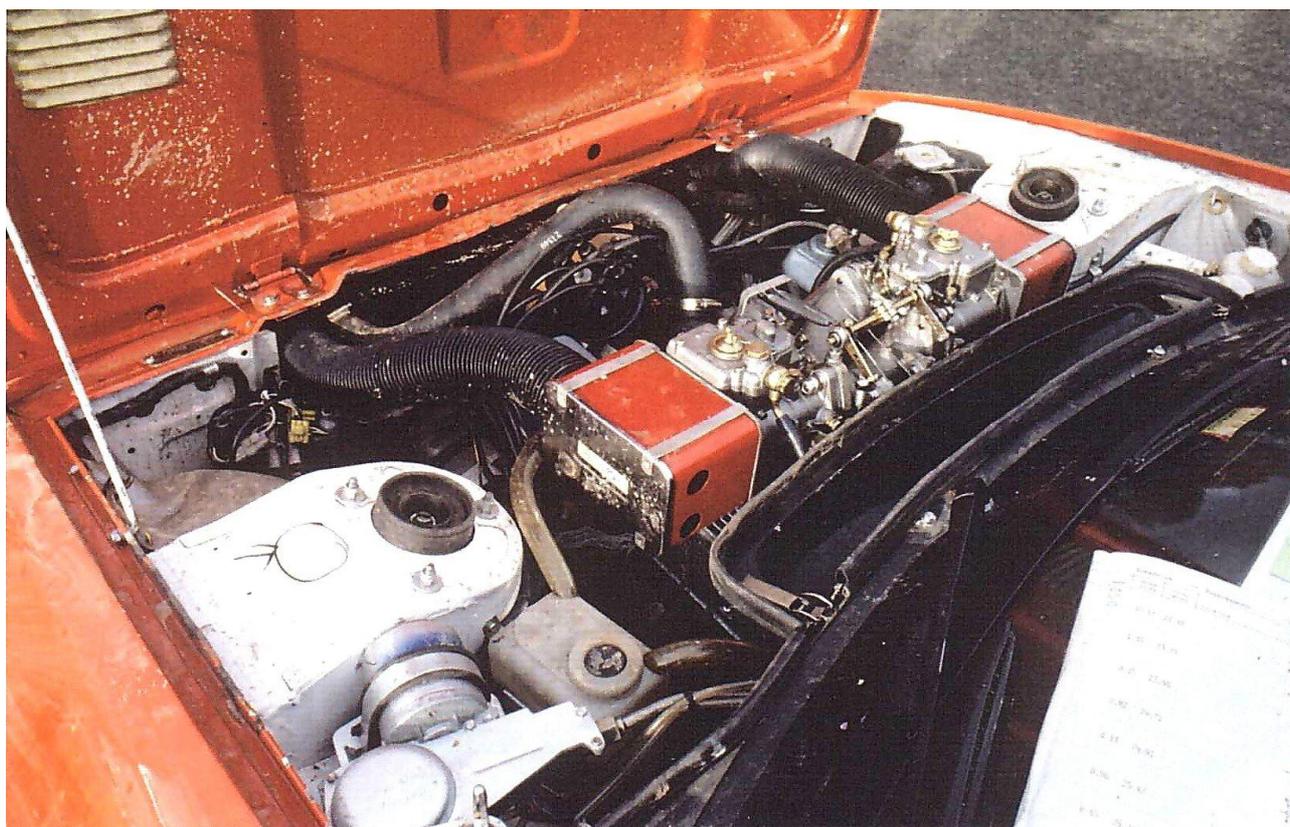
Di Fabrizio Comi

Questa è la storia della Triumph TR7 V8 targata SJW 548S, una Works rally car della British Leyland che in quel periodo affidava l'organizzazione del proprio racing department al team di John Davenport. La storia della TR7 nelle competizioni iniziò ufficialmente nel Maggio del 1976, quando il team ufficiale Triumph presentò al "Welsh Rally" una coppia di TR7 motorizzate con il 4 cilindri 16 valvole della Dolomite Sprint. Quelle due vetture furono assegnate agli equipaggi Culcherth - Syer per la TR7 con targa KDU497N e Pond - Richards per quella con targa KDU498N. Purtroppo il debutto non fu dei più incoraggianti, con il mesto ritiro di entrambe le vetture per la medesima rottura del motore. In quella stagione il Triumph Team poteva contare ancora sull'utilizzo in gara delle più affidabili Dolomite Sprint che riuscirono comunque, malgrado il progetto fosse ormai alla fine dello sviluppo, a portare a casa dei discreti risultati come il 4° assoluto di Tony Pond al "Granite City Rally" nel marzo del 1976 o il 2° assoluto di Culcherth in coppia con Hutton al "Tour of Britain" nel Giugno dello stesso anno.



Ma veniamo alla nostra SJW 548S. Questa Works Rally car venne costruita nel 1978 a seguito della omologazione da parte della BL del motore V8 di origine Buick-Rover di 3,5 litri che equipaggiava le berline Rover dell'epoca. Si trattava di un motore V8 con un albero a camme per bancata che, nella versione standard a carburatori (una coppia di SU H6) della berlina Rover, forniva la modesta

potenza di circa 130 cv. Dopo la cura di John Davenport e del suo team, la TR7 V8 fu preparata per le normative FISA di GR.4 che prevedevano anche la produzione di 500 esemplari dello stesso modello. In quel periodo le ispezioni FIA per la verifica della produzione erano fortunatamente molto scarse e poco approfondite e bastò un bell'elenco di numeri di telaio firmata da un importante manager della BL per superare l'ostacolo e ottenere l'omologazione. Di TR7 V8, poi denominata ufficialmente TR8 per il mercato americano, ne furono costruite effettivamente oltre 2600, ma questa è un'altra storia. Inizialmente, il motore V8 preparato per le corse poteva contare su una coppia di carburatori Weber DCOE50 e, accoppiato al cambio a 5 marce della Rover berlina, poteva fornire la rispettabile potenza di circa 280 cv.



In questa configurazione, la TR7-V8 targata SJW 548S iniziò la sua storia sportiva; il suo esordio avvenne al "Tour De Corse" del 1978, una gara tutta su asfalto, e per quella occasione venne affidata all'equipaggio J.L. Therier – M. Vial con il risultato di un ritiro per la rottura del cambio. Nello stesso mese di novembre, la vettura passò nelle mani di Simo Lampinen che in coppia con R. Broad disputò il "Lombard-RAC Rally". Anche in quell'occasione si profilò un altro ritiro per la rottura della frizione. Questo genere di problemi al gruppo cambio-frizione erano abbastanza frequenti e denotavano un sottodimensionamento di questi particolari che male sopportavano le potenze erogate dal V8 modificato. Per la cronaca sportiva, in quel RAC Rally le altre due TR7-V8 giunsero al traguardo in ottima posizione: la TR7-V8 pilotata da Tony Pond – F. Gallagher giunse 4° assoluta mentre quella di J. Haughland – I. Grindrod raggiunse il traguardo in 12° posizione.

Chiusa la stagione 1978 con alterne vicende, il team di Davenport iniziò un approfondito lavoro di affinamento delle prestazioni della TR7-V8, modificando il reparto "alimentazione" del motore e dotando il V8 di due coppie di carburatori Weber DCOE48 (due carburatori per bancata anziché uno solo) e soprattutto di un nuovo cambio a 5 marce riprogettato che avrebbe eliminato le problematiche patite la stagione precedente. La SJW 548S pilotata da J.L. Therier prese parte al "Boucles de Spa", nel febbraio del 1979 ma un problema al distributore dell'accensione pose fine alle velleità della vettura e del suo equipaggio. Finalmente, al "Mintex Rally" che si disputava nello stesso mese di febbraio, la nostra TR7-V8 raggiunse il traguardo in una ottima 2° posizione assoluta; in quella occasione era pilotata da Peter Eklund in coppia con Martin Broad. La seconda Works Rally car schierata, pilotata da G. Elsmore e navigato da S. Harrold, fu invece costretta al ritiro per la rottura del motore.



L'apparizione successiva fu al "Welsh Rally", disputato nel maggio del 1979. Proprio durante la ricognizione del rally, Simo Lampinen fu protagonista di un'uscita di strada con conseguente "toccata" al frontale dell'auto. Danni riparabili ma che costrinsero i meccanici del team ai lavori straordinari per approntare in tempo utile la Works car per la gara. In questa manifestazione, la SJW 548S conquistò un onorevole 12° posto nella classifica assoluta, conquistando l'unico piazzamento della squadra a quella manifestazione. Infatti le altre due TR7-V8 pilotate da Elsmore e da Eklund furono costrette al ritiro; la prima per un incidente e la seconda per noie meccaniche.



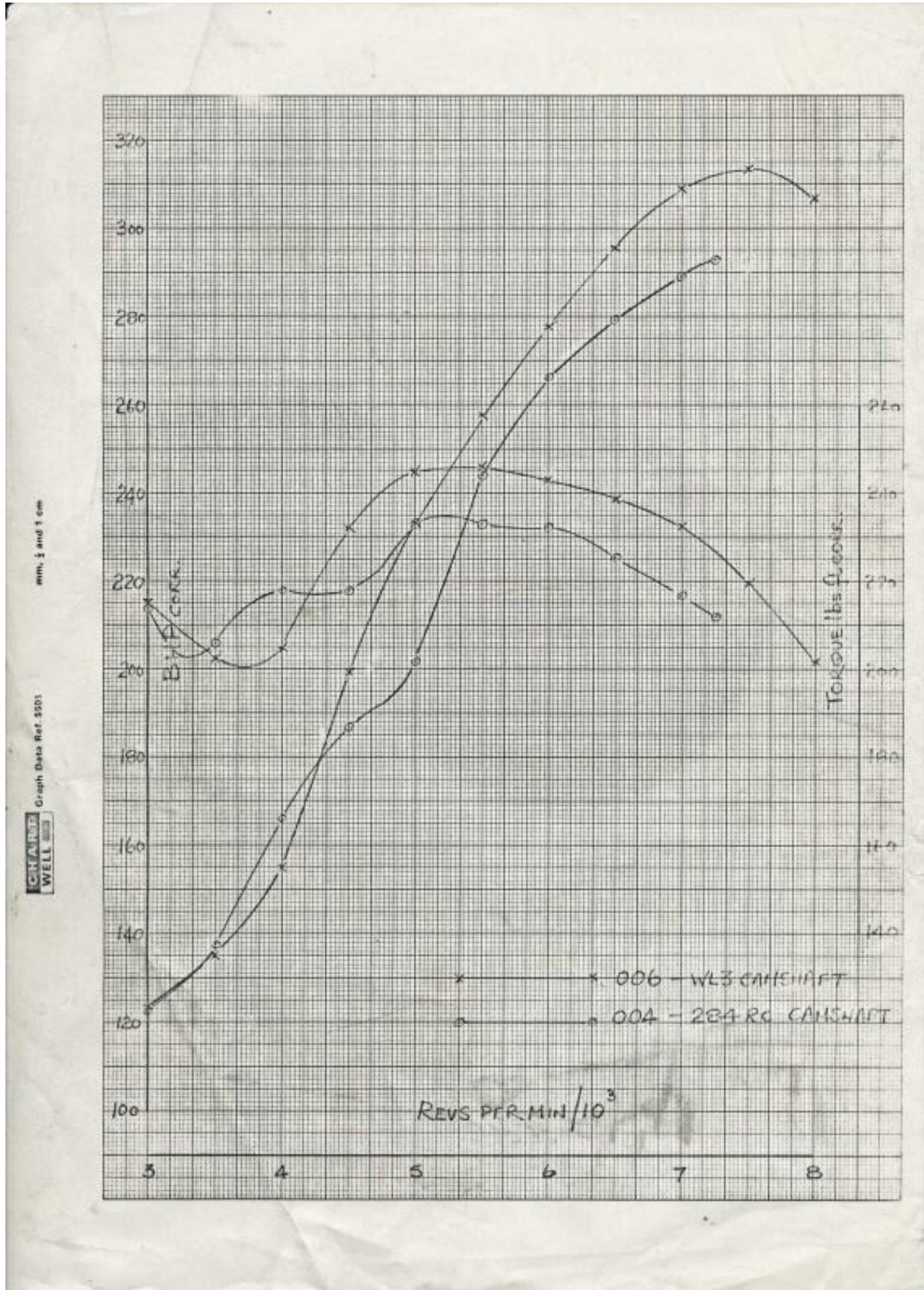
Identico copione per la gara successiva, lo “Scottish Rally” che si disputava nel mese di giugno. Simo Lampinen fu in grado di portare la TR7 al traguardo in 13° posizione mentre Elsmore ed Eklund subirono ancora un doppio ritiro. Fu questa l’ultima apparizione ufficiale della SJW 548S.

L’auto rimase ferma in deposito fino al 1981 quando, per opera del pilota privato Ken Wood navigato da Peter Brown, prese parte all’ “Abroath Stage Rally” e successivamente, nel 1982 allo “Scottish Rally”, sempre con il medesimo equipaggio.

Nelle ultime pagine mostriamo alcune recenti immagini della SJW548S, ora di proprietà di un collezionista inglese.



Due belle immagini della SJW 548S all'Abroath Stage Rally del 1981 (sopra) e allo Scottish rally 1982 (sotto).



Curve di potenza e coppia del motore V8 della TR7.



La TR7 V8 di Simo Lampinen





La TR7 V8 di Simo Lampinen