

Triumph TR7, guida all'acquisto

Di Jason Human

Prima di tutto, non usate queste pagine come guida definitiva per acquistare una TR7 o una TR8! Si trovano molti buoni consigli in rete e si dovrebbe fare una ricerca accurata prima di prendere la decisione finale. È consigliabile contattare un club di proprietari di Triumph o di TR che potrebbe avere un socio nella vostra zona disponibile ad accompagnarvi a visionare l'auto, oppure un socio che vive vicino a dove si trova il veicolo nel caso fosse distante dalla vostra residenza. Altrimenti cercate informazioni su un sito internet dedicato alle Triumph... come il nostro!

QUAL È IL MODELLO MIGLIORE DA ACQUISTARE?

È innegabile che le prime TR7 soffrissero di una scarsa qualità costruttiva. Come ogni nuovo modello, le prime vetture prodotte tendevano a patire problemi di gioventù e questo è vero adesso come lo era negli anni '70. È meglio cercare un modello successivo rispetto a uno costruito nei primi 18 mesi, periodo durante il quale emergono le criticità e vengono apportati miglioramenti alle linee di produzione per risolverle. Nel caso della TR7 i problemi erano più profondi, l'auto era costruita in una fabbrica relativamente nuova a Liverpool (e non negli storici stabilimenti di Coventry dove erano prodotte le altre TR), dove lavoratori poco motivati e un controllo di qualità insufficiente portarono a un prodotto finito scadente. Il trasferimento a Canley (nel 1978) ha visto oltre 200 miglioramenti apportati al veicolo, incluso un nuovo fornitore per l'acciaio utilizzato per la carrozzeria. Verso la fine del suo ciclo di vita la produzione si è trasferita di nuovo, questa volta a Solihull¹. Questi ultimi veicoli sono considerati i migliori, con la versione cabrio [*N.d.t da qui in poi DHC, Drop-Head Coupé*] considerata la più desiderabile.

Generalmente la versione DHC ha un valore maggiore rispetto alla versione chiusa [*N.d.t da qui in poi FHC, Fixed Head Coupé*], che è abbastanza sottovalutata. Se non siete appassionati della guida "all'aria aperta", la versione FHC probabilmente vi consentirà di acquistare un'auto migliore a parità di spesa. Se poi avete intenzione di utilizzare l'auto regolarmente o per lunghi viaggi, la versione FHC può risultare anche più pratica.

Qualunque cosa stiate cercando – una cabrio, una coupé, un'auto da restaurare, un modello da concorso completamente restaurato o un veicolo per l'uso quotidiano – decidete cosa volete e attenetevi a questo. Ci sono abbastanza esemplari in vendita per trovare l'auto giusta al giusto prezzo. Considerate anche il costo e il tempo per un restauro! La maggior parte degli specialisti di auto storiche ha una lunga lista d'attesa: se vuoi restaurare un'auto e la vuoi sulla strada tra due o tre mesi, è meglio che inizi a telefonare molto presto!

¹ Potete leggere la storia completa della TR7 e delle sue vicissitudini aziendali [cliccando qui](#).

COSA GUARDARE

Prima di svolgere un esame approfondito ci sono alcuni controlli visivi di base che possono evidenziare problemi o una storia problematica. Gli adesivi sono una cosa da controllare. Durante la produzione della TR7 gli adesivi sono stati modificati in occasione di ogni cambiamento della catena di montaggio e già a un primo colpo d'occhio si può capire quanto l'auto sia originale – gli adesivi sono solo un aspetto minore ma possono rivelare un venditore di pochi scrupoli.



I diversi badge identificativi della TR7. In alto: gli adesivi frontale e posteriore delle auto costruite a Speke. Al centro: a sinistra il logo con l'alloro dei modelli costruiti a Canley, a destra il badge in rilievo di Solihull. In basso: il baule con la chiusura rientrante identifica probabilmente un'auto costruita a Canley.

Altri contrassegni sono le strisce lungo la fiancata, che terminano con "TR7" all'altezza del parafrangente posteriore. Le strisce erano disponibili in oro, argento o nero a seconda del colore del veicolo. I primi modelli avevano anche un piccolo badge quadrato "BL" sul parafrangente anteriore (vicino a dove le auto moderne montano le frecce laterali) che durante un restauro di solito viene

smarrito! Gli ultimi veicoli prodotti (quelli prodotti a Solihull) avevano un badge di plastica “2.0 litre” sul parafrangente anteriore.



Un esempio di striscia laterale in contrasto e scritta “TR7” all’altezza del parafrangente posteriore.

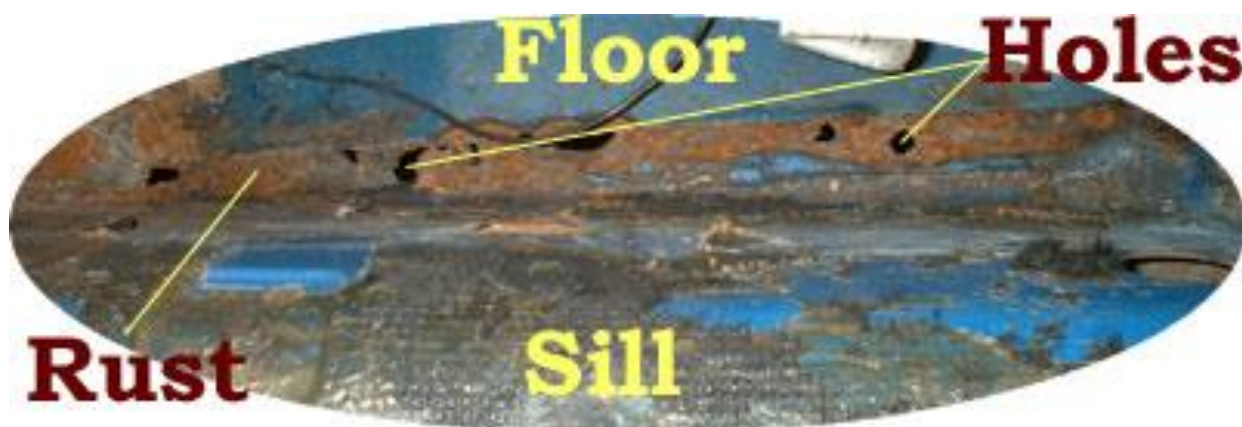
Sembra ovvio ma se l’auto è stata restaurata chiedete di vedere le foto del restauro. La maggior parte dei proprietari che hanno restaurato l’auto di persona o che si sono rivolti a professionisti avranno abbastanza fotografie da fare addormentare anche l’appassionato più insonne. Quello che di certo vorrete evitare è pagare una cifra elevata per un’auto completamente rifatta e ritrovarvi a spendere cifre altrettanto importanti un anno dopo, quando le scorticatoie prese durante nel restauro verranno alla luce.

IL PROBLEMA DELLA RUGGINE

La protezione dalla ruggine è migliorata incommensurabilmente sui veicoli moderni, ma negli anni ‘70 parlare di “garanzia anticorrosione” sarebbe stato aprire un vaso di Pandora! La TR7 era molto apprezzata dalla ruggine, lo slogan pubblicitario era “la forma delle cose che verranno” [N.d.t. “The shape of things to come”] ma non molti all’epoca si resero conto che la “cosa che stava per venire” era in realtà la ruggine. Per essere onesti, la TR7 non era peggiore delle altre auto prodotte dalla British Leyland e forse migliore della piccola rivale italiana nel mercato delle due posti a cuneo [N.d.t. la Fiat X1/9]. La ruggine era un problema più che altro a causa del poco credito che aveva la TR7, che non era apprezzata per via dei costi di manutenzione e dei problemi di affidabilità. I primi modelli in particolare passarono rapidamente di mano da una serie di proprietari, nessuno dei quali se ne prendeva davvero cura – ragione per cui una FHC del periodo iniziale di produzione in buone condizioni è abbastanza difficile da trovare. Quelle che ancora esistono tendono invece ad aver avuto solo uno o due proprietari da nuovi. Se l’automobile viene curata, come qualsiasi veicolo, la ruggine può essere tenuta a distanza. Cosa controllare quindi?

Ecco alcuni suggerimenti per la caccia alla ruggine:

1. Brancardi: qualcuno va al risparmio quando si tratta di sostituirli. Non lo fate! Il brancardo contribuisce molto alla resistenza e alla rigidità all'auto, quindi controllate che sia sano su tutta la sua lunghezza e non sia stato riparato solo con un pannello di rattoppo.
2. Brancardo interno: è un controllo standard anche sulle auto nuove, in particolare per verificare la presenza di danni da incidente. Sollevate un po' il tappetino se possibile – se è fissato bene e se è stato utilizzato un antirombo, potrebbe però essere impossibile! Se si riesce a sollevare il tappetino, date un'occhiata lungo la saldatura tra il fondo e il brancardo. L'immagine seguente è un po' estrema ma mostra ciò che potreste trovare.



3. Brancardo interno posteriore: può essere una via di ingresso per l'acqua, ma non è davvero un problema se i drenaggi sono liberi. Dietro le ruote posteriori ci sarà un "pozzo"... si spera non pieno d'acqua! È comune che i fori di drenaggio si ostruiscano, intrappolando così l'acqua. Assicuratevi che i fori siano puliti, non abbiate paura di curiosare cercando ruggine, soprattutto sul lato dell'antenna radio.
4. Vano della ruota di scorta: come per il punto precedente, dovrebbero esserci i fori di drenaggio all'interno della cavità, quindi rimuovete la ruota di scorta e date un'occhiata.
5. I punti di montaggio dei bracci oscillanti sono un problema noto e possono essere costosi da riparare (soprattutto se si deve intervenire solo su questi, e non come parte di un restauro). Dall'interno dell'auto si devono togliere i tappetini dietro ai sedili e cercare crepe lungo la paratia. Se possibile, controllate l'auto da sotto: uno specchietto angolato fissato su un bastone può aiutarvi nel caso molto probabile che il venditore non abbia un ponte sollevatore! (la maggior parte dei meccanici ha uno specchio simile, è una sorta di versione più piccola di quelli utilizzati dal personale di sicurezza nei porti per il controllo sotto i veicoli!)
6. Alcune zone dell'auto mostrano più problemi di ruggine rispetto ad altre... il bordo della cornice del faro anteriore è una di queste aree, così come la piastra posteriore che ospita il bocchettone della benzina. Quest'ultimo è un problema in particolare sulle FHC dove il parafrangente è più alto della piastra.

7. Sulla FHC controllate gli attacchi del tettuccio apribile – nel caso di un Webasto (tettuccio scorrevole in vinile) i problemi possono essere costosi da correggere a causa della mancanza di disponibilità di ricambi e specialisti. I telai utilizzati su questo tipo di tettuccio apribile sono in legno... appaiono bagnati o spugnosi? L'umidità intrappolata può far marcire il tetto, un controllo visivo potrebbe evidenziare macchie nel rivestimento interno in vinile.
8. Abbiamo quasi finito con questa sezione! Un'altra grande area problematica, difficile da individuare finché il problema non è troppo grave, è la cornice del parabrezza. Ci possono essere due problemi (o solo uno se state esaminando una spider!): il primo è nascosto dalle finiture cromate, con la pioggia l'acqua scorrerà sul parabrezza *verso l'alto* (beh... solo se vi state muovendo!) e andrà sotto questa guarnizione. Se la guarnizione non aderisce al parabrezza al 100% l'acqua penetrerà dentro l'auto o si accumulerà lungo la parte superiore del vetro, invitando così la ruggine a consumare il bordo anteriore del tetto. Controllate l'allineamento del profilo cromato, dovrebbe essere aderente al vetro in modo uniforme lungo tutta la sua lunghezza. L'altro problema può essere nascosto dalla striscia di finitura nera alla base del parabrezza: l'acqua si accumulerà qui dietro creando ruggine senza incontrare ostacoli (un buon consiglio è di fare un po' di strada con l'auto dopo averla lavata per eliminare l'acqua!). La corrosione può essere scoperta se, sollevando il cofano, le aree piatte su entrambi i lati mostrano tracce di ruggine. Anche l'appannamento del parabrezza può essere il sintomo di un problema più profondo.
9. E il cofano? La presa d'aria per il riscaldamento dell'abitacolo ha delle belle punte arrotondate e un retino... è diabolicamente difficile far aderire la vernice in queste aree e altrettanto complicato rimuovere la ruggine, così come per le prese d'aria su entrambi i lati del cofano. Controllate se c'è ruggine nella parte inferiore del cofano e guardate anche se la vernice in queste aree è scheggiata.

IMPIANTO ELETTRICO E MECCANICA

L'impianto elettrico della TR7 è stato messo insieme da un pazzo che probabilmente di mestiere faceva l'idraulico. Possiamo definirlo "volubile" e molti proprietari di TR7 sono stati visti ululare alla luna dopo una notte trascorsa a controllare la miriade di cavi. Non è possibile verificare tutti i problemi di cablaggio, quindi assicurati che tutto funzioni... e non solo singolarmente, ma anche in combinazione! Nonostante le voci maligne, i fanali retrattili sono molto affidabili. I problemi di sollevamento dei fanali sono spesso causati da nient'altro che un interruttore dispettoso o un relè difettoso: controlla comunque il sollevamento sia "uniforme" perché la regolazione potrebbe essere complicata (sulla mia restano leggermente aperti e così rimarranno!).

La meccanica è semplice, il che è uno dei grandi vantaggi delle auto storiche... la maggior parte dei problemi può essere facilmente diagnosticata senza il fastidio di cercare l'interfaccia diagnostica e un computer portatile. La TR7, come tutte le auto britanniche, è dotata di un sistema di lubrificazione esterna che protegge il motore, altrimenti noto come "sì, perde olio". Verificate

l'eccessivo consumo di olio, la perdita non dovrà essere tale da dover rabboccare settimanalmente ma da essere risolta con semplice un vassoio per non rovinare il pavimento del garage!



A sinistra: un altro esempio di adesivi laterali. A destra: il badge "2.0 Litre" applicato agli ultimi esemplari prodotti a Solihull.

Se il veicolo che state valutando è uno dei primi, avrà un cambio a 4 o 5 marce. La maggior parte dei primi esemplari a 5 marce sono stati venduti negli Stati Uniti; a causa di un problema di approvvigionamento i veicoli europei in quei primi tempi tendevano ad avere un cambio a 4 marce. Se state guardando un modello del 1976-78 e ha un cambio a 5 marce controllate la storia del mezzo – se il cambio è stato montato in un secondo momento, il veicolo ha il differenziale corretto?

DURANTE IL GIRO DI PROVA

In condizioni ideali dovrete fare un giro di prova ragionevolmente lungo, assicurandovi che l'auto vada in temperatura e con una buona varietà di condizioni di guida: città, strada aperta e superstrada. Non siate sorpresi da un cambio un po' "rude" quando il veicolo è freddo, il cambio (5 marce) è lubrificato a sbattimento e può essere piuttosto duro nei primi chilometri. Come con un'auto automatica non dovrete cercare di trainare una TR7 a 5 marce a meno che non si sollevino le ruote posteriori dalla strada. Se il veicolo scelto non può andare su strada, è meglio portarlo a casa su un carrello piuttosto che trainarlo con la vostra auto "quotidiana".

Sempre sul cambio a 5 marce... Quando si viaggia il cambio emette una specie di "lamento"? Se senti un rumore prova a inserire la 4^a marcia, il rumore sparisce? La quarta marcia è a trasmissione diretta e non dovrebbe "gemere" come le altre marce; se il vostro veicolo ha questo problema, potrebbe essere necessario sostituire/ricondizionare il cambio. I ricambi sono abbondanti e non troppo costosi, il costo è soprattutto nella manodopera. Un problema di questo tipo non dovrebbe precludere l'acquisto ma può essere utilizzato come motivo per fare calare il prezzo.



Il tetto apribile è un accessorio desiderabile sulle FHC ma richiede ulteriori controlli per scongiurare la presenza di ruggine.

Le teste deformate sono un problema difficile da individuare – quindi sarà necessario un buon giro di prova. Il problema è nella combinazione di un blocco in ghisa fuso con una testa in lega e i diversi coefficienti di espansione tra i due ne sono la causa. Se l'ago della temperatura sale a 3/4 (notevolmente prima del rosso) è troppo tardi e il danno è stato fatto. Prima di tutto controllate la presenza di un bypass sul riscaldatore... potreste non accorgervene finché non avrete bisogno di aria calda nell'abitacolo! Un riscaldatore bypassato è un buon indicatore di un tubo rotto e in tal caso il motore potrebbe essersi surriscaldato e avere deformato la testa. Il modo migliore per controllare è fare un giro con l'auto. Se possibile, viaggiate a 60-70 mph costanti [N.d.t 100-110 km/h] su una superstrada o autostrada per 10 miglia (se possibile 20!). L'auto dovrebbe comportarsi in modo impeccabile. Parcheggiate in una piazzola di sosta con il motore al minimo (o a circa 1500 giri/min), se la testa è deformata la temperatura dovrebbe salire in modo significativo verso la tacca di 3/4 entro 5 minuti. Non è un metodo infallibile, ma dovrebbe aiutarvi a individuare un problema.

Durante il giro di prova controllate se i dischi dei freni sono deformati, un altro test standard che dovrete fare per qualsiasi potenziale acquisto di veicoli.

Se sentite vibrazioni dello sterzo a 50-60 mph [*N.d.t 80-100 km/h*], non preoccupatevi! Questa sembra essere una “caratteristica” della TR7 e non è necessariamente sintomo di una ruota deformata o di un problema di bilanciamento.

RICORDATE...

Questa non è la “bibbia del compratore”, ma semplicemente una guida con alcuni suggerimenti... continuate a fare le vostre ricerche, chiedete consiglio ad altri proprietari e non abbiate paura di fare domande. Un venditore serio non si preoccuperà del tempo impiegato, dovrebbe anzi riconoscere che non siete dei perditempo. Se state acquistando da un rivenditore, fate un controllo! È un rivenditore di auto d’epoca, uno specialista Triumph o solo un tizio qualunque che per caso è entrato in possesso di questa sportiva degli anni ‘70? In quest’ultimo caso, saprà davvero qualcosa dell’auto? La TR7 è solitamente calunniata da chi non vi si è mai seduto, un rivenditore ignorante che vi lascia le chiavi per provarla da solo è probabilmente da evitare.

Considerate sempre le opzioni... è meglio acquistare un veicolo economico e malandato per eseguire (o commissionare) il restauro da solo oppure acquistare un veicolo già restaurato? Nel primo caso saprete che la macchina è solida e avrete anche una serie di fotografie da far annoiare a morte anche l’appassionato insonne di cui parlavamo all’inizio!

APPENDICE A: SPECIFICHE

I dati si riferiscono ai veicoli FHC costruiti a Speke, tranne dove indicato.

Prestazioni	0-100 Km/h	10,8 secondi
	1/4 miglia	18,5 secondi
	Velocità massima	178 km/h
	Potenza	105 cv
Sistema frenante	Anteriore: tipo	Dischi
	Anteriore: diametro	248 mm
	Posteriore: tipo	Tamburi autoregistranti
	Posteriore: diametro x larghezza	294 x 38 mm (cambio 4 marce e automatico) 299 x 44,5 mm (cambio a 5 marce)
	Tipo di servofreno	Azione diretta
Sistema elettrico	Voltaggio / Polarità	12V / Massa negativa
	Fusibili	3 x 50 A; 2 x 35 A; 1 x 15 A
	Alternatore	Lucas 17 ACR oppure 20 ACR
	Motorino di avviamento	ZM100PE
Telaio	Passo	2160 mm
	Anteriore: carreggiata	1409 mm
	Posteriore: carreggiata	1404 mm
	Convergenza all'anteriore, a vuoto	0-1,6 mm
	Raggio di sterzata	8,8 m
	Altezza da terra	100 mm
Dimensioni	Lunghezza	4173 mm
	Larghezza	1681 mm
	Altezza	1268 mm

Pneumatici					
Dimensioni	Condizioni di carico	Anteriori		Posteriori	
		Bar	Kg/cm ²	Bar	Kg/cm ²
175/70 SR13	Tutte	1.7	24	2.0	28
185/70 SR13 *	Tutte	1.7	24	2.0	28
* Montate sugli ultimi modelli, si adattano anche ai cerchi di serie dei modelli 1975-76.					
Nota: dimensioni e pressioni valgono per tutti i tipi di cambio (4 e 5 marce, automatico).					

APPENDICE B: CODICI COLORI

Di seguito sono elencati i codici colore usati dalla British Leyland sulla TR7. Questa tabella è una rielaborazione dell'elenco pubblicato dal TR Drivers Club basandosi sui dati ufficiali della BL e sulle informazioni raccolte dai loro soci.

Colore	Codice	Nome	Periodo di produzione
Argento	MCA	Platinum	1980
	MCB	Argent	1981
	MME	Silver Leaf	1981
Bianco	NAB	New White	1975-1978
	NAF	Leyland	1979
	NCC	Aran	1981
	NCE	Pendellican	1979-1981
	NCG	Porcelain	1980-1981
	NME	Ermine	1981
Marrone	AAC	Maple	1975
	AAE	Russet	1976-1978, 1980
Beige	LMK	Champagne	1981
Oro	GCC	Midas	1980-1981
	GCF	Pharoah	1981
	GMD	Cashmere	1981
Rosso	CAA	Carmine	1975-1979
	CAB	Pimento	1975-1976
	CAD	Flamenco	1975-1976
	CAE	Vermilion	1978-1980
	CCE	Richelieu	1979
	CCK	Bordeaux	1981
	CDE	Carnelian	1980-1981
	CMV	Monza	1981
Arancione	EAA	Topaz	1975
Giallo	FAA	Mimosa	1975
	FAB	Inca	1976-1980
Verde	HAA	British Racing Green	1975-1976
	HAB	Java	1975-1977
	HAD	Tara	1976-1979
	HAE	Brooklands	1977-1980
	HAF	Poseidon	1979-1981
	HAG	Triton	1980
Blu	JAA	French	1975
	JAB	Delft	1975

	JAE	Tahiti	1976-1977
	JAF	Astral	1977-1978
	JAG	Pageant	1978-1980
	JCJ	Cavalry	1981
	JMW	Persian Aqua	1980-1981

NOTE

I contenuti di questo articolo sono stati pubblicati per la prima volta in lingua inglese a questi indirizzi:

- Guida all'acquisto: <http://www.triumphtr7.com/documents/tr7info/buyguide.asp>
- Specifiche: <http://www.triumphtr7.com/documents/tr7info/spec.htm>
- Codici colori: <http://www.triumphtr7.com/documents/tr7info/paintcodes.htm>