

Triumph TRS “Sabrina”

Di Fabrizio Comi

Quando nell’aprile del 1959 la Standard-Triumph presentò la TR3S per la partecipazione alla 24 ore di Le Mans di quell’anno la sorpresa fu grande presso gli appassionati della marca. Fino ad allora la TR3, in varie configurazioni, aveva partecipato a molti eventi internazionali, ma principalmente in gare su strada.



Foto: Revs Institute for Automotive Research.

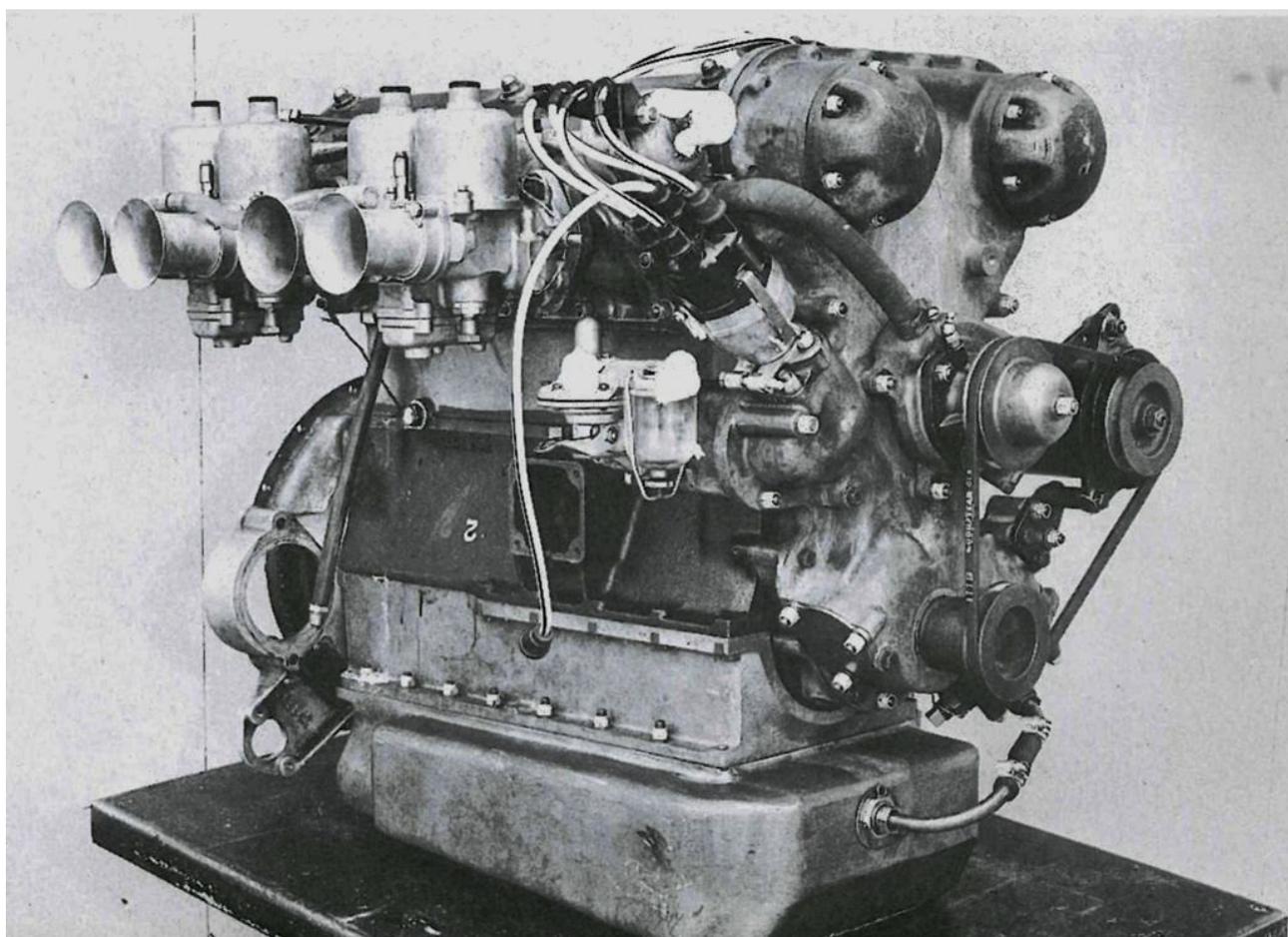
Quella TR3S fu pensata e costruita quasi a livello di prototipo, con una carrozzeria tutta in vetroresina e un motore completamente nuovo, costruito in piccolissima serie, che aveva la testata bialbero e basamento completamente ridisegnato rispetto a quello standard della TR3. L’aspetto esterno era molto simile alla TR3, ma l’alloggiamento del nuovo motore aveva costretto il Competition Department a modificare ampiamente il telaio della TR3; lo chassis venne allungato di oltre 15 cm e allargato di circa 6 cm per poter ospitare il nuovo basamento con conseguente aumento dell’interasse delle ruote e furono montati quattro freni a disco con barre antirollio maggiorate, sia sull’asse anteriore che su quello posteriore. In questo allestimento le TR3S presenti alla 24 ore di Le Mans pesavano circa 920 kg. Il motore bialbero era in grado di erogare una potenza di circa 148 cv. Questo permetteva alle TR3S di raggiungere le 135 miglia orarie (circa

218 km/h) sui lunghi rettilinei di Le Mans, migliorando le prestazioni del vecchio modello TR2 che nel 1955 aveva raggiunto le 120 miglia orarie. Il miglior tempo sul giro fu di 4'46"20 alla media di 170 km/h; le tre TR3S presenti a Le Mans avevano rispettivamente le targhe XHP 938, XHP 939 e XHP 940. Purtroppo tutte e tre le Triumph non videro il traguardo, principalmente per problemi di surriscaldamento e di lubrificazione. Questa fu la prima e unica uscita in gara della TR3S in quanto la Standard-Triumph aveva già in mente un nuovo progetto per l'annata 1960 e quindi tutte e tre TR3S vennero smantellate, recuperando da esse soltanto il telaio ed il motore.



Foto: Revs Institute for Automotive Research.

Il nuovo progetto fu denominato TRS "Sabrina", una nuova auto che univa elementi già esistenti come il telaio TR3S e il motore bialbero con una nuova carrozzeria, ancora in vetroresina, ma con forme decisamente più squadrate e moderne. La base di partenza per definire l'aspetto esterno della nuova race car fu il prototipo di Michelotti chiamato "Zoom", una moderna roadster che avrebbe poi dato i natali alla TR4. Dalle forme meno arrotondate, aveva degli elementi spigolosi come le pinne posteriori oppure i fare anteriori che dominavano i lunghi parafanghi, nonché il disegno rettilineo delle fiancate con le massicce portiere che univano lungo una ideale linea orizzontale tutti gli elementi della carrozzeria. Da quel prototipo nacque anche la Triumph "Italia", un bellissimo coupé due posti costruito poi in piccola serie, circa 300 esemplari, dalla carrozzeria Vignale.



Sopra, il prototipo "Zoom" disegnato da Michelotti che prefigurava nelle forme la futura TR4. Sotto, il motore 2,0 litri denominato "Sabrina" con gli sporgenti coperchi delle camme (Foto: Revs Institute for Automotive Research).

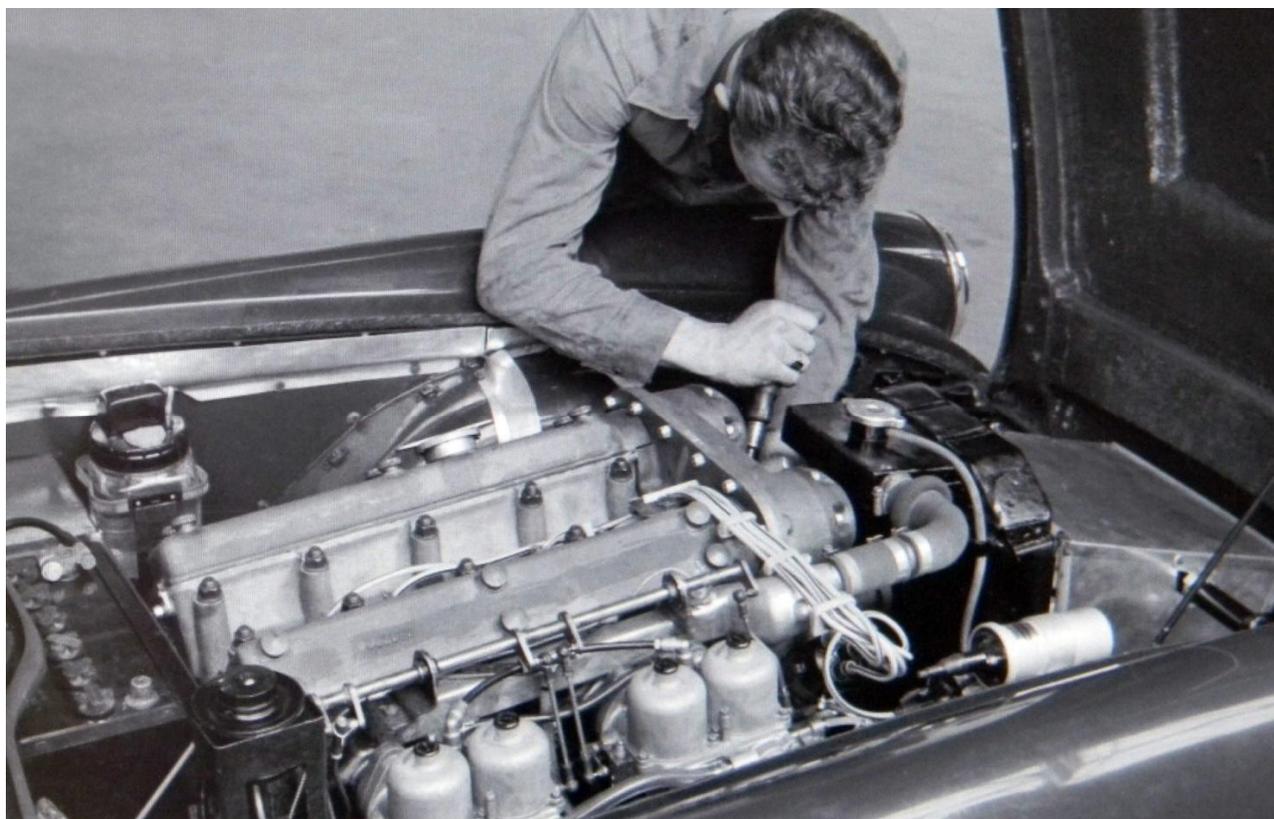
Le caratteristiche tecniche del motore bialbero da 2,0 litri che equipaggiava da prima le TR3S e poi le TRS erano state nel frattempo aggiornate, con nuovi alberi a camme e nuovi pistoni dal cielo molto pronunciato che garantivano un incremento del regime di rotazione e un maggiore rapporto di compressione. Questa unità motrice fu costruita con il meglio dei materiali allora disponibili, facendo largo uso di alluminio e di magnesio, nel rispetto delle consuetudini che riguardavano la progettazione dei motori da corsa. La potenza fu incrementata fino a raggiungere i 158 cv ad un regime di rotazione di oltre 6.500 giri/min mentre il rapporto di compressione arrivava a sfiorare i 10:1. Da notare che questo motore non aveva parti in comune con il precedente 2,2 litri della TR3; infatti di nuova progettazione erano il basamento, la coppa dell'olio, tutto l'impianto di lubrificazione e raffreddamento, la testata e la posizione dei principali organi accessori, praticamente un nuovo motore.



In queste foto sono visibili le differenze tra i pistoni della TR3 standard a sinistra e quelli del motore della TRS "Sabrina" nella foto a destra, molto alleggeriti nel mantello e ad alta compressione (Foto: Roadster Factory).

Nei primi mesi del 1960, il Competition Department fu impegnato alla realizzazione di quattro nuove auto da portare in gara alla 24 ore di Le Mans di quell'anno; queste speciali vetture portavano la targa 926HP, 927HP, 928HP e 929HP. Partendo dal telaio della TR3S, già modificato per ospitare il motore "Sabrina", si fece ricorso al fibreglass per la costruzione della carrozzeria. Tutti i pannelli furono costruiti in materiale composito, dalle portiere ai cofani, dai parafanghi a tutto il resto del body. La TRS in configurazione gara, con il serbatoio maggiorato posto sopra

l'assale posteriore e il motore bialbero, che pesava circa 15 kg in meno del suo predecessore, arrivò alla pesa di Le Mans a misurare 988 kg.



Sopra, l'interno del reparto corse con tecnici e meccanici al lavoro sulle TRS. Sotto, in bella vista, il motore bialbero 2,0 litri alimentato da una coppia di carburatori SU doppio corpo (Foto: Revs Institute for Automotive Research).

Dopo un periodo di collaudi, arrivò il giorno della gara; la 24 ore di Le Mans dell'anno 1960. Delle quattro TRS soltanto tre furono iscritte alla competizione: la 926HP, la 927HP e la 928HP. Sulla TRS numero 926HP i piloti assegnati furono Becquart-Ballisat, sulla 927HP i piloti Bolton-Sanderson e sulla 928HP i piloti Leston-Rothschild. Dopo una gara con molti problemi tra cui un inconveniente particolarmente grave legato alle sedi delle valvole, tutte e tre le vetture raggiunsero il traguardo, ma non vennero classificate perché a troppi giri di distanza dalla macchina vincitrice, la Ferrari 250 TR 59/60 dell'equipaggio belga Olivier Gendebien e Paul Frère. Infatti la prima delle TRS al traguardo, arrivò a ben 65 giri dal vincitore.



Foto ufficiale della presentazione della TRS in configurazione Le Mans. Nessun rollbar e nessuna cintura di sicurezza per i piloti. (Foto: Revs Institute for Automotive Research)

La direzione della Standard-Triumph aveva comunque capito che il potenziale della TRS era elevato e che le disavventure di quell'anno, legate a problemi di facile risoluzione, sarebbero state agilmente superate con un ulteriore lavoro di sviluppo. I tecnici si misero al lavoro e portarono a compimento un profondo upgrade che avrebbe garantito un deciso incremento dell'affidabilità delle vetture in vista del futuro impegno in gara, la 24 ore di Le Mans del 1961.



Foto: Revs Institute for Automotive Research.

Nell'immagine qui sopra, tratta dall'album fotografico della Triumph, sono raffigurate le tre TRS pronte a partire per Le Mans nel 1961. I tre personaggi a lato delle vetture sono dirigenti della Standard-Triumph, a testimoniare che la casa madre confidava in questa nuova avventura per consolidare lo spirito sportivo del brand Triumph a livello mondiale. Le tre TRS ufficiali furono iscritte con le targhe 926HP e numero di gara 27 per l'equipaggio Bolton-Ballisat, targa 927HP e numero di gara 26 per l'equipaggio Leston-Slotemacker e la targa 929HP e numero di gara 25 per l'equipaggio Becquart-Rothschild. Tutte le vetture furono iscritte nella categoria S 2,0 per vetture fino a 2.000 cc e le dirette avversarie erano le Maserati tipo 60, le Porsche 718 RS, le MGA e le Austin Healey tra le tante. Nell'anno del ritiro di tutte le Healey, le TRS raggiunsero il traguardo in posizioni di primo piano; nona posizione assoluta e quarta di categoria per la TRS numero 27 di Bolton-Ballisat, undicesima assoluta e quinta di categoria per la numero 26 pilotata dall'equipaggio Leston-Slotemacker e quindicesima assoluta e sesta di categoria per la numero 25 di Becquart-Rothschild. Un grande risultato, raggiunto grazie all'ottimo lavoro svolto nelle officine della fabbrica e alle grandi doti della TRS e dei suoi valenti piloti.



Foto: Revs Institute for Automotive Research.

Per completare questa bella storia di uomini e motori, non poteva mancare una figura femminile che in qualche modo contribuì alla buona riuscita del progetto: parliamo di Norma Ann Sykes, in arte Sabrina, famosa attrice inglese degli anni '50-'60, molto apprezzata oltre che per le doti professionali anche e soprattutto per le sue prorompenti forme. I tecnici Triumph, da bravi osservatori, accomunarono le forme dell'attrice a quella dei più modesti ma altrettanto prorompenti coperchi degli alberi a camme dei motori TRS e da qui nacque il parallelismo tra il motore e la modella. Guardare per credere...

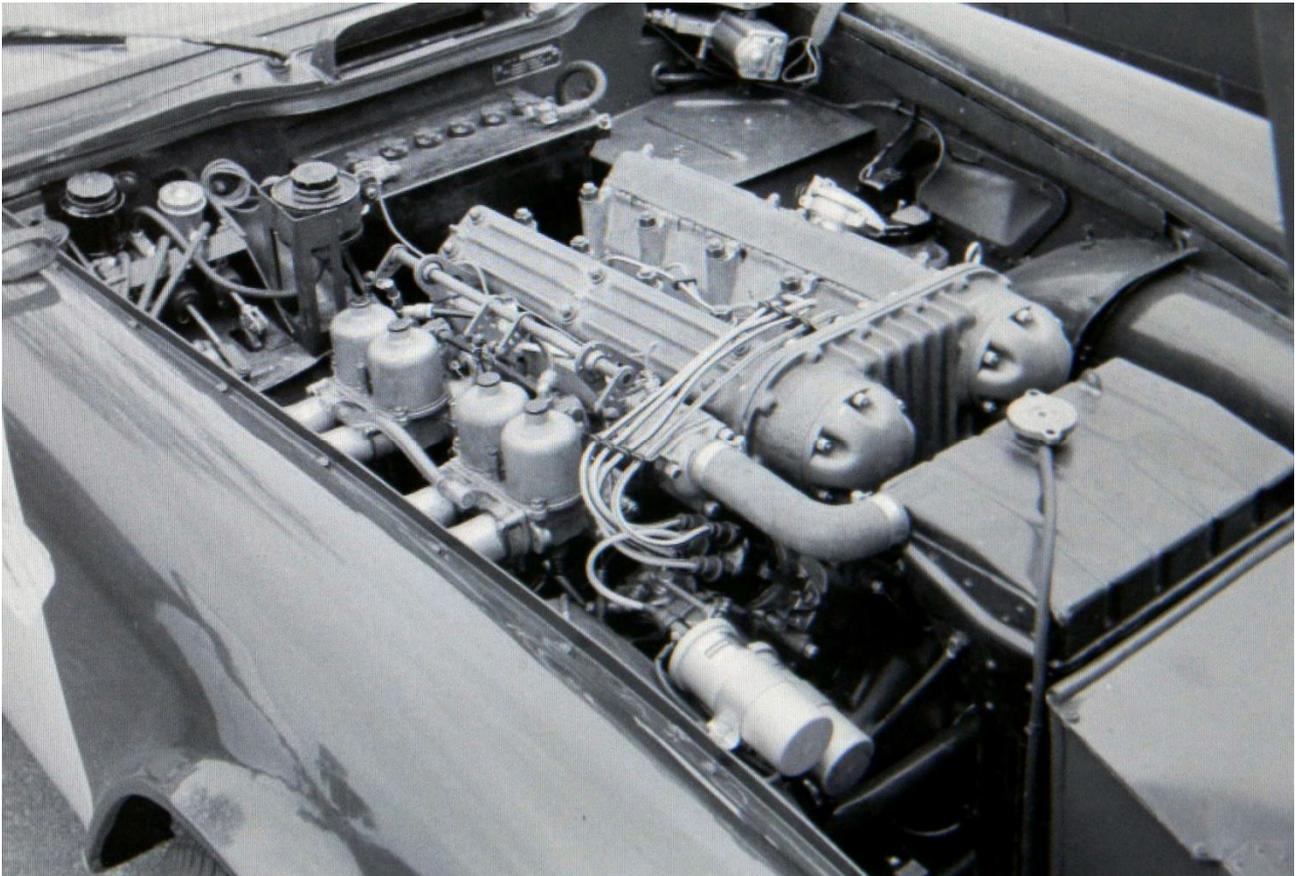


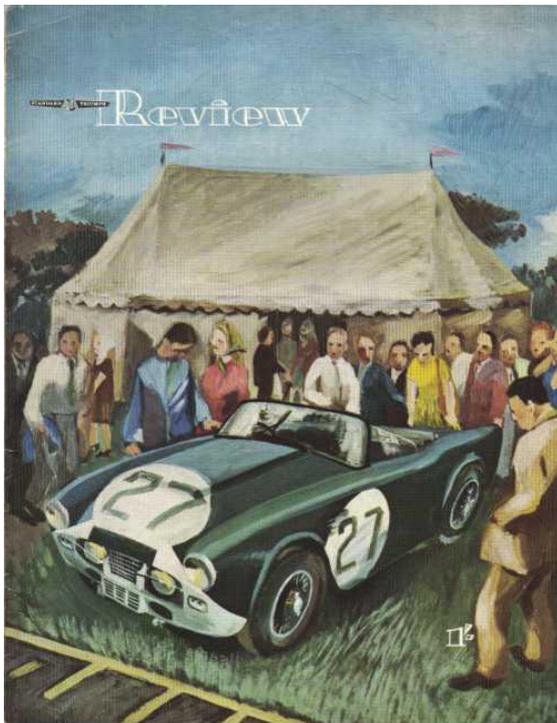
Foto: Revs Institute for Automotive Research.

Tutte le TRS prodotte sono ancora esistenti; due si trovano in Europa e precisamente in Germania e le altre due sono negli Stati Uniti. Tre TRS hanno ancora il loro originale motore "Sabrina" mentre la quarta ha visto il suo bel bialbero soppiantato da un più modesto motore TR4.

Seguiremo i lavori di restauro di una delle TRS ufficiali che attualmente si trova negli Stati Uniti e così potremo apprezzare ancora una volta queste stupende auto, costruite con la passione infinita degli uomini Triumph e che continuano a seminare altrettanta passione tra gli entusiasti della marca.



Norma Ann Sykes, in arte Sabrina.



Sopra, un'immagine reale delle tre TRS schierate nei box di Le Mans nell'anno 1961, quando raggiunsero il traguardo in ottime posizioni assolute. (Foto: Archivio Fred Nickling)

A lato, la copertina della rivista ufficiale della Triumph "Review" dedicata alla TRS, immaginata nel paddock di Le Mans e ammirata da un folto pubblico.