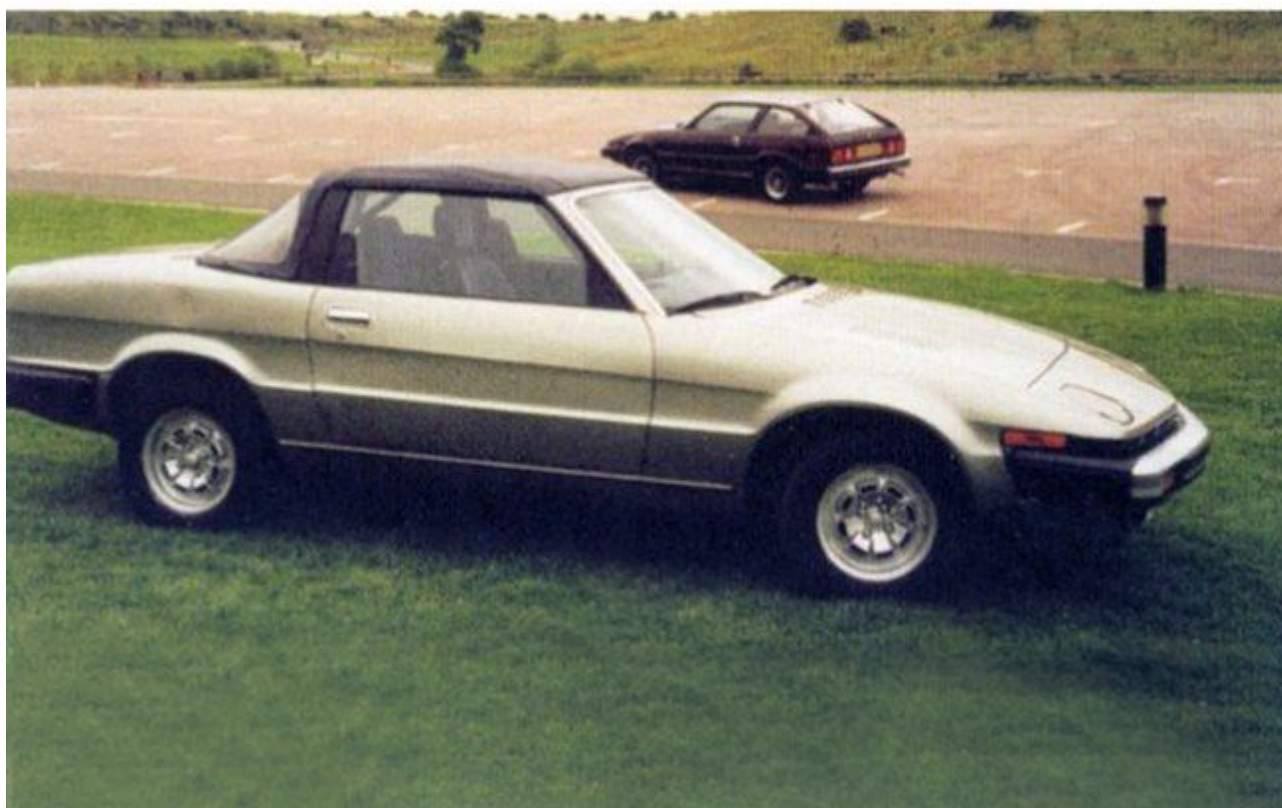


## Broadside – la sportiva che avrebbe dovuto salvare la Triumph

Di Keith Adams

La Triumph Broadside è stata una delle più grandi opportunità mancate dell'era British Leyland? Era stata progettata per prendere il meglio della TR7 e correggerne gli aspetti negativi per creare l'auto sportiva perfetta per il mercato statunitense. Tuttavia, gli eventi decisero altrimenti e, proprio nel momento in cui avrebbe dovuto essere pronta per la produzione, venne cancellata – e con essa le speranze e i sogni della Triumph.



BROADSIDE: IL REVIVAL DELLE AUTO SPORTIVE NAUFRAGATO PRIMA DEL LANCIO

La Triumph Broadside potrebbe anche essere considerata come figlia della [Triumph Lynx](#). La Lynx fu un ultimo disperato tentativo di trasformare la [Triumph TR7](#) in una gamma di auto di successo.

La Broadside fu progettata per essere venduta nel mercato degli Stati Uniti, favorevole alle versioni MG e Triumph, alimentata da una versione del motore Serie O<sup>1</sup> adattato alla legislazione locale sulle emissioni, nonché da un V8 Rover a iniezione. Il ragionamento che era dietro alla Broadside era valido: i progettisti Rover-Triumph avevano lavorato su diverse versioni della piattaforma Triumph TR7 in una varietà di passi, prendendo in considerazione sportive a quattro posti come la Triumph Lynx e la MG Boxer (RT078), la berlina [Triumph SD2](#) e il [programma TM-1](#) sostitutivo della Morris Marina. Quando ci si iniziò a rimboccare le maniche per lavorare sulla Broadside, Rover-Triumph sapeva esattamente cosa intendesse fare con la piattaforma TR7, semplice e scalabile.



La Broadside cabriolet in costruzione a Canley. (Foto fornita da Achim Küpper)

## QUINDI, COS'ERA LA TRIUMPH BROADSIDE?

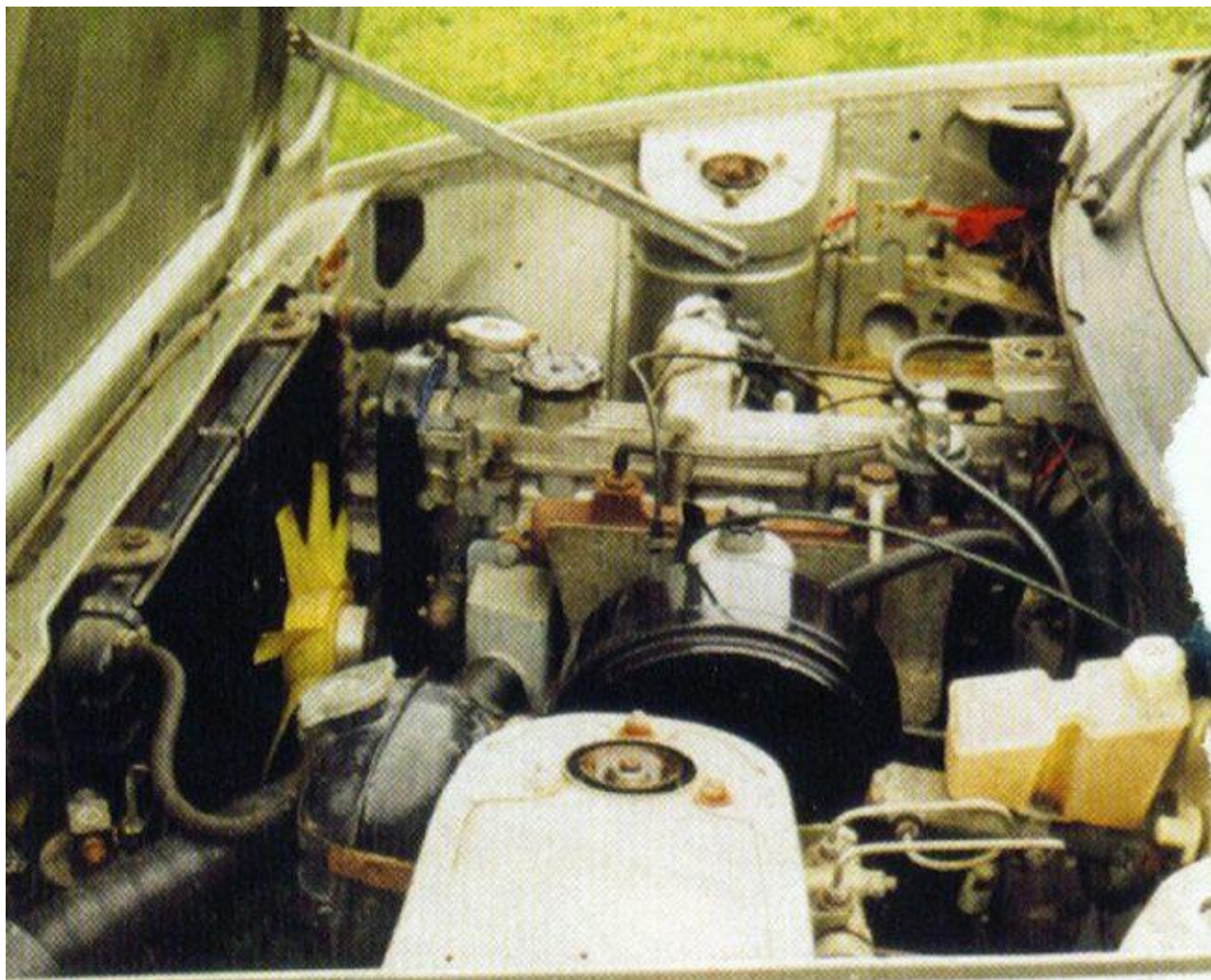
In poche parole, la Triumph Broadside doveva essere una coppia di auto, una coupé e una spider, basate sulla Triumph TR7 ma con un passo allungato, interni aggiornati, le portiere della Lynx e un nuovo stile del posteriore. All'inizio del 1979, i principi di progetto vennero redatti e identificati dal codice RT061, poi iniziarono i lavori per creare le nuove coupé e spider. La prima menzione della vettura appare nel *Jaguar Rover Triumph Product Plan* del 1979, dove era definita come SC1 (Sports Car 1). Era pianificata una "introduzione graduale" per la coppia di vetture, inizialmente progettate per rimpiazzare la Triumph TR7 ma anche per formare la base per la sostituzione della MGB e della Midget.

Fin dall'inizio era previsto "un alto livello di condivisione di componenti meccanici". In questa fase si discusse il lancio della versione più piccola, alimentata da un motore Serie O da 1.7 litri per

---

<sup>1</sup> La Serie O è una famiglia di motori a quattro cilindri in linea OHC (*overhead camshaft*, ossia ad albero a camme in testa) concepita a metà degli anni '70 dalla BL come evoluzione della precedente Serie B.





*Il motore Serie O nella Triumph Broadside – soluzione impossibile a causa della sua incapacità di soddisfare le normative statunitensi sulle emissioni.*

## LO SVILUPPO DELLA BROADSIDE NEGLI ANNI '80

Quando fu svelato il nuovo *Rover-Triumph 1980 Product Plan*, il progetto Broadside aveva già preso forma. Nonostante il lancio nella primavera del 1981 della MG Boxer per sostituire la MGB e la MGB GT e l'arrivo nell'autunno 1981 della TR7 motorizzata con il motore Serie O per sostituire l'esistente quattro cilindri in linea, la data di lancio per la Broadside fu anticipata alla primavera del 1983 e il piano per una Broadside da 1.7 litri fu abbandonato. Secondo il documento di pianificazione di progetto, la Broadside doveva essere la sostituta diretta della TR7/TR8 e della MG Boxer e doveva essere un'auto sportiva dalla linea innovativa basata su una meccanica esistente e un passo allungato di cinque pollici rispetto alla TR7. È interessante notare che era già stata programmata anche la sua evoluzione:

- Autunno 1984: introduzione di strumenti elettronici.
- 1985: aggiornamenti del motore per soddisfare requisiti sulle emissioni.

- 1986: ulteriori aggiornamenti del motore per soddisfare requisiti sulle emissioni.
- Autunno 1987, modelli in scadenza: futura possibile collaborazione con Honda per lo sviluppo di una nuova auto, insieme a un lancio di successo.
- Altre possibili opportunità: a seconda della strategia Austin-Morris sui motori, esiste l'opportunità di installare una versione turbo dei motori Serie O.



La Triumph Broadside.

## PROBLEMI CON IL MOTORE

Tony Cooke ha lavorato in BL alla conversione del motore Serie O della Broadside e non fu un'esperienza del tutto felice. *“Da qualche parte nella mia mente c'è l'immagine di un pomeriggio soleggiato al reparto progettazione”,* ricorda. *“Stavo lavorando alla TR7 Serie O e stavo controllando un'auto per finalizzare il sistema di raffreddamento, fuori nel parcheggio, quando un manager è venuto da me e mi ha dato la notizia. I motori Serie O non avrebbero superato i test per le specifiche sulle emissioni nordamericane e il progetto era cancellato. Fermare tutto subito. Apparentemente il fatto che il motore non avrebbe passato i test era noto anche prima che iniziassimo a lavorarci. Avevamo appena perso mesi. Le sensazioni negative generate da eventi come questo sono difficili da quantificare”.*

## TRIUMPH BROADSIDE: LA MORTE ARRIVA RAPIDAMENTE

Sfortunatamente, il progetto Broadside venne cancellato dalla direzione di BL insieme a progetti come l'AM2 (versione berlina della Metro) e la Princess station wagon. È stata una decisione difficile, nata dalle variazioni dei tassi di interesse che avevano reso l'esportazione di auto negli Stati Uniti non più redditizia, uccidendo così il più grande mercato di vendita della Broadside. La chiusura di Speke, Abingdon, Canley e – infine – Solihull significava anche che non c'era più la necessaria capacità produttiva. Inoltre, nel 1980 BL era in crisi e gli unici finanziamenti concessi alla società dal governo erano destinati allo sviluppo della LC8 e della LM10. Qualsiasi altro progetto in agenda era troppo in basso nella lista delle priorità e quindi doveva essere cancellato. In un colpo solo, si chiudeva il mercato statunitense dopo anni di forti vendite nel mercato delle auto sportive. La formazione della divisione Light Medium nel 1980 mise fine all'idea di autonomia di progettazione e sviluppo di Rover-Triumph e azzerò la probabilità di continuare nel settore delle auto sportive. Si sarebbe dovuto aspettare la metà degli anni 1990 e l'arrivo della MGF, prima che la TR7 e la MGB fossero sostituite – una tragedia.

## NOTE DEL TRADUTTORE

La versione originale dell'articolo, in inglese, si trova a questo indirizzo: <https://www.aronline.co.uk/concepts-and-prototypes/triumph-concepts-and-prototypes/triumph-broadside/>