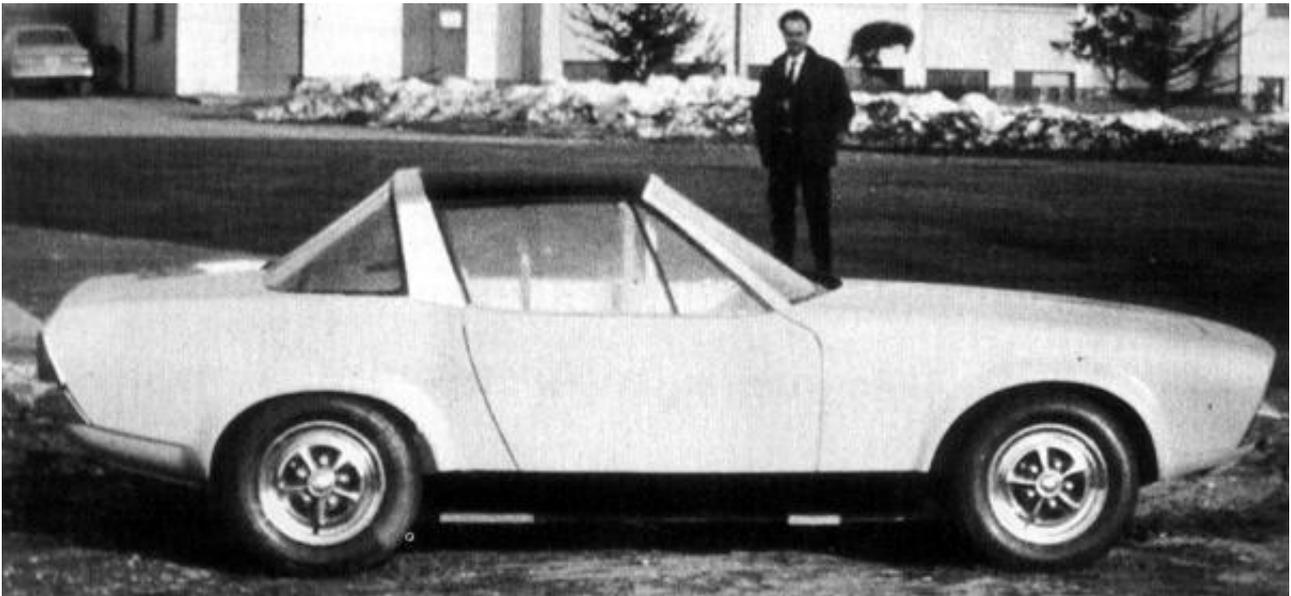


Triumph Bullet e Lynx, le ultime sportive di Canley

Di Keith Adams

L'originale Triumph Bullet "targa" e la sua cugina Lynx fastback furono originariamente concepite per sostituire la [GT6](#) e la [TR6](#). Tuttavia, dopo la fusione post-BLMC, lasciarono il posto alla [TR7](#) e allo stile più futuristico di Harris Mann.

LA TRIUMPH ANGLO-ITALIANA BOCCIATA A FAVORE DEL CUNEO DI MANN



La vista di profilo della Bullet mostra proporzioni raffinate. (Foto: MG: The Untold Story, di David Knowles)

All'inizio degli anni '70, la Triumph decise di attaccare su due fronti il mercato delle auto sportive: la Bullet doveva sostituire la TR6 e incorporava, come la [Stag](#), un roll-bar e una T-bar. La Lynx doveva essere una coupé chiusa destinata a sostituire la GT6. La storia completa è raccontata nell'eccellente libro di David Knowles, *Triumph TR7: The Untold Story*.

Il lavoro sui programmi Lynx e Bullet era iniziato a Canley prima della fusione nella British Leyland Motor Corporation nel 1968. L'idea era di creare una coppia di auto a trazione anteriore con lo stesso cambio adottato dalle berline. Le vetture erano disegnate a Canley, ma Michelotti venne massicciamente coinvolto nel processo di costruzione dei modelli in scala reale, così come dei prototipi marcianti.

Dopo la fusione, divenne chiaro che il progetto Bullet/Lynx e il promettente progetto MG ADO21 sarebbero stati in competizione presso lo stesso pubblico e questo li mise entrambi sotto esame. La direzione della BLMC sapeva di dover tarare con attenzione le nuove auto sportive su una clientela sempre più sofisticata. Negli Stati Uniti, il più grande mercato di esportazione della

società, sempre più acquirenti si rivolgevano alla Datsun 240Z e alla VW-Porsche 914, e la BLMC aveva l'obbligo di rispondere a tono.

GUARDANDO AL MERCATO AMERICANO DELLE AUTO SPORTIVE

A causa di queste pressioni commerciali sulla BLMC e del fatto che c'era un enorme bisogno di sviluppare una gamma valida di auto per famiglie, fondi e risorse sarebbero stati concessi per una sola auto sportiva per tutto il gruppo. Questo è il motivo per cui, secondo i documenti del consiglio di amministrazione della BLMC, tutti gli sforzi dell'azienda furono concentrati sulla Triumph, con il progetto MG cancellato nell'agosto 1970.



Il frontale della Lynx di Michelotti Lynx ha una notevole somiglianza con la proposta della Rover P10 del 1970. Come gran parte del lavoro di Michelotti dell'epoca, lo stile è molto attraente – da notare il lungo ed elegante cofano e la coda "Kamm". (Foto: MG: The Untold Story, di David Knowles)

Alla fine del 1970, Mike Carver, allora a capo del Central Product Planning, e Spen King si recarono negli Stati Uniti per sondare i rivenditori e cercare di capire quali fossero le richieste del mercato. Il fatto che King (all'epoca, ingegnere capo della Triumph) fosse così intimamente coinvolto nelle prime fasi di sviluppo della nuova vettura assicurava che il marchio Triumph avrebbe goduto di una corsia preferenziale all'interno dell'azienda in termini di sviluppo.

TRIUMPH BULLET VINCE SU MG – NONOSTANTE LE VENDITE

La preferenza ignorava il fatto che tra le auto sportive del gruppo quelle più richieste fossero le MG. Carver ha successivamente affermato che non si trattò in alcun modo di una vera e propria ricerca di mercato ma di una serie di "conversazioni approfondite con le parti interessate".

Il risultato di queste "conversazioni" fu sorprendente perché indicava che ciò che gli americani volevano davvero era un'auto convenzionale, a trazione posteriore con motore anteriore. Il

ragionamento alla base era che gli americani chiedevano affidabilità e la capacità di risolvere rapidamente i guasti dell'auto. Una volta tornati nel Regno Unito, i pianificatori di prodotto valutarono che tutto questo offriva anche dei vantaggi in termini di sviluppo e sarebbe stato meno costoso per l'azienda in termini di tempo e di impegno finanziario.

Donald Stokes voleva un prodotto pronto per la vendita entro la metà degli anni '70 e questa scadenza ravvicinata sarebbe stata più facile da rispettare se il prodotto avesse condiviso la piattaforma con le auto già in produzione.

TRIUMPH BULLET: SCADENZA NEL 1975

Stokes rese molto chiaro che la nuova auto doveva essere pronta per la commercializzazione nel 1975. La Bullet venne sviluppata come una versione con motore anteriore più economica della VW-Porsche 914 e, quindi, non era una decappottabile completa ma una "targa" come la Fiat X1/9 – questo lasciava un posto vuoto nella gamma per una decappottabile completa e quindi la MGB sarebbe rimasta in produzione fino a quando le leggi avessero permesso di vendere auto con tettucci in tela.

I pianificatori decisero poi che, anche se la nuova auto era concepita come un sostituto diretto per la MGB, avrebbe dovuto avere un prezzo superiore per non creare conflitti tra il vecchio modello e il nuovo. Anche la Bullet già in fase di pianificazione era stata spostata dal segmento di mercato che era originariamente previsto.



I modelli della gamma di auto sportive prevista da Triumph. Indubbiamente questa foto mostra che i programmi della società erano sensati. (foto: MG: The Untold Story, di David Knowles)

Spencer King fu incaricato dello sviluppo della nuova vettura e non presentò sorprese tecniche di alcun genere. Il motore sarebbe stato un'evoluzione del motore a quattro cilindri inclinati della Dolomite, inizialmente dotato di un cambio a quattro velocità e asse posteriore a ponte rigido. Ora che l'enfasi era sulla produzione di un'auto sportiva BLMC, l'opzione del motore Triumph a sei cilindri in linea fu abbandonata a favore del motore Rover V8, che all'epoca era utilizzato nella Rover P6B, P5B e Range Rover.

King era un esperto nell'affinare i componenti convenzionali fino a ottenere qualcosa di paragonabile alle rivali più esotiche e, anche se la sospensione posteriore non era indipendente, con uno sviluppo attento e una posizione ponderata dell'asse fu in grado di ottenere maneggevolezza e tenuta di strada al livello delle rivali straniere – e certamente migliori delle vecchie MGB e TR6.

ENTRA IN GIOCO LA TR7

A quel punto, Donald Stokes e i top manager BLMC iniziarono a essere insoddisfatti dello stile di quella che doveva diventare la nuova ammiraglia sportiva della società. Sebbene commercializzata come una Triumph, la nuova vettura avrebbe ricevuto un restyling pensato dal team di progettazione di Longbridge di Harris Mann, fresco del suo lavoro sul programma ADO71.

Fu un duro colpo per la Triumph e, in un tentativo tardivo di riprendere il controllo del design, Canley inventò una Bullet dal frontale più affilato (foto sotto). Ma Longbridge aveva vinto la gara grazie al sostegno di Stokes e così lo spettacolare cuneo della TR7 divenne l'auto che conosciamo e oggi amiamo.

Il nome Lynx sarebbe sopravvissuto nella mai realizzata versione coupé a quattro posti della TR7/TR8, scartata alla fine del 1977, ed essenzialmente i programmi Bullet/Lynx di Canley entrarono in produzione come TR7, ma con lo stile elaborato a Longbridge.



La Triumph Bullet offriva tutto ciò che gli americani avevano detto agli inglesi di volere dalle loro auto sportive: meccanicamente semplice (motore anteriore, trazione posteriore), che garantiva affidabilità nel tempo. Il modello in scala reale mostrato sopra era un ultimo tentativo di facelift della Triumph Bullet, prima dell'arrivo del cuneo di Harris Mann.



Il risultato del team di Longbridge guidato da Harris Mann, scelto in luogo dello schema più tradizionale della Triumph.

NOTE DEL TRADUTTORE

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