

Crayford Engineering TR7 Tracer: la Triumph sportiva che non riuscì a fare la differenza

Di Declan Berridge

La Crayford Engineering tentò di produrre un'interessante variazione sul tema TR7, dando alla luce questa piccola gemma. Ora restaurata e di proprietà di Chris Turner, presidente del TR Drivers Club, ha fatto il suo debutto al Practical Classics Restoration Show.

LA TRIUMPH A DUE VOLUMI CHE NON C'ERA



Nella prima metà degli anni '70 la Crayford Engineering si affermò come uno dei principali produttori britannici di versioni station wagon e decappottabili di auto prodotte in serie. Quando l'azienda rivolse la sua attenzione alla [Triumph TR7](#) [n.d.t. inizialmente disponibile nella sola versione chiusa] ci si poteva aspettare che producesse una decappottabile, data la sua esperienza nel campo. Non accadde e fu un peccato, perché la roadster prodotta dalla BL sarebbe arrivata solo dopo diversi anni e la Triumph TR7 aveva il potenziale per essere un modello vincente, una volta privata del bizzarro tetto a torretta. La Crayford, invece, presentò una curiosa familiare sportiva, sviluppata nel 1976-77, che battezzò TR7 Tracer.

Nonostante le linee tutt'altro che attraenti, risultava comunque interessante e potenzialmente pratica. Oltre al tetto allungato e al piccolo portellone, la Tracer beneficiò di un sedile posteriore ribaltabile che la rendeva una 2+2 un po' più pratica del modello originale.

LA TRACER NON ERA LYNX – E NESSUNA DEI DUE CE L'AVREBBE FATTA...



È interessante notare che sia il tetto allungato che il portellone della Tracer anticiparono ciò su cui gli ingegneri Triumph stavano lavorando a Canley. La versione a tre porte e 2+2 della TR7, nome in codice [Lynx](#), sembrava avviarsi rapidamente verso la produzione; tuttavia, né questo né il successivo progetto Triumph Broadside videro mai la luce.

La Crayford sperava di costruire un numero ragionevole di esemplari, dato che l'auto era stata commissionata dal rivenditore Page Motors Limited (da cui il logo sulla fiancata), ma non fu così. Nonostante le numerose apparizioni ai saloni dell'auto e sulle riviste automobilistiche la Tracer non decollò, forse vittima del suo design infelice.

Se anche fosse entrata in produzione non avrebbe avuto vita facile, dovendo fare i conti con la concorrenza interna e con le infinitamente più belle Reliant Scimitar GTE e Lancia Beta HPE. Ad ogni modo il progetto si chiuse con la produzione di un unico esemplare.



Questa vettura è oggi di proprietà di Chris Turner, il presidente del TR Drivers Club, e ha fatto il suo debutto al *Practical Classics Restoration Show* al NEC nel marzo 2023. È stata oggetto di un epico restauro durante il biennio 2022-23 e, come si può vedere dalle immagini seguenti, è stata ridipinta della giusta tonalità di giallo Inca dopo aver trascorso gran parte della sua vita in rosso.

Chris ha scritto [sul forum del TR Register](#): *“Ho sentito molti commenti su come poteva essere migliorata, è facile dirlo adesso ma è stata costruita 45 anni fa con un budget limitato. Ho atteso a lungo per acquistare l’auto e ne sono molto contento. Il Crayford Club la vorrebbe nel proprio stand in una fiera in futuro, spero che la maggior parte dei commenti dei visitatori sarà favorevole.”*

Sul cambio di colore, ha aggiunto: *“Quando è stata costruita dalla Crayford, la Tracer era giallo Inca con il tetto in vinile nero ma senza tetto apribile. Quando il secondo proprietario, un medico, l’ha acquistata, ha cambiato il colore in rosso, ha fatto montare un tetto in vinile rosso e un tetto apribile Tudor Webasto Riviera abbinato. Dato che mi piace che le mie TR7 abbiano il tetto apribile, ho fatto ricostruire da uno specialista un tetto Webasto che sarà montato la prossima settimana.”*





NOTE DEL TRADUTTORE

La versione originale dell'articolo, in inglese, si trova a questo indirizzo:
<https://www.aronline.co.uk/the-converters/crayford/tr7-tracer/>