

1955, Triumph a Le Mans

Di Leonardo Fernández

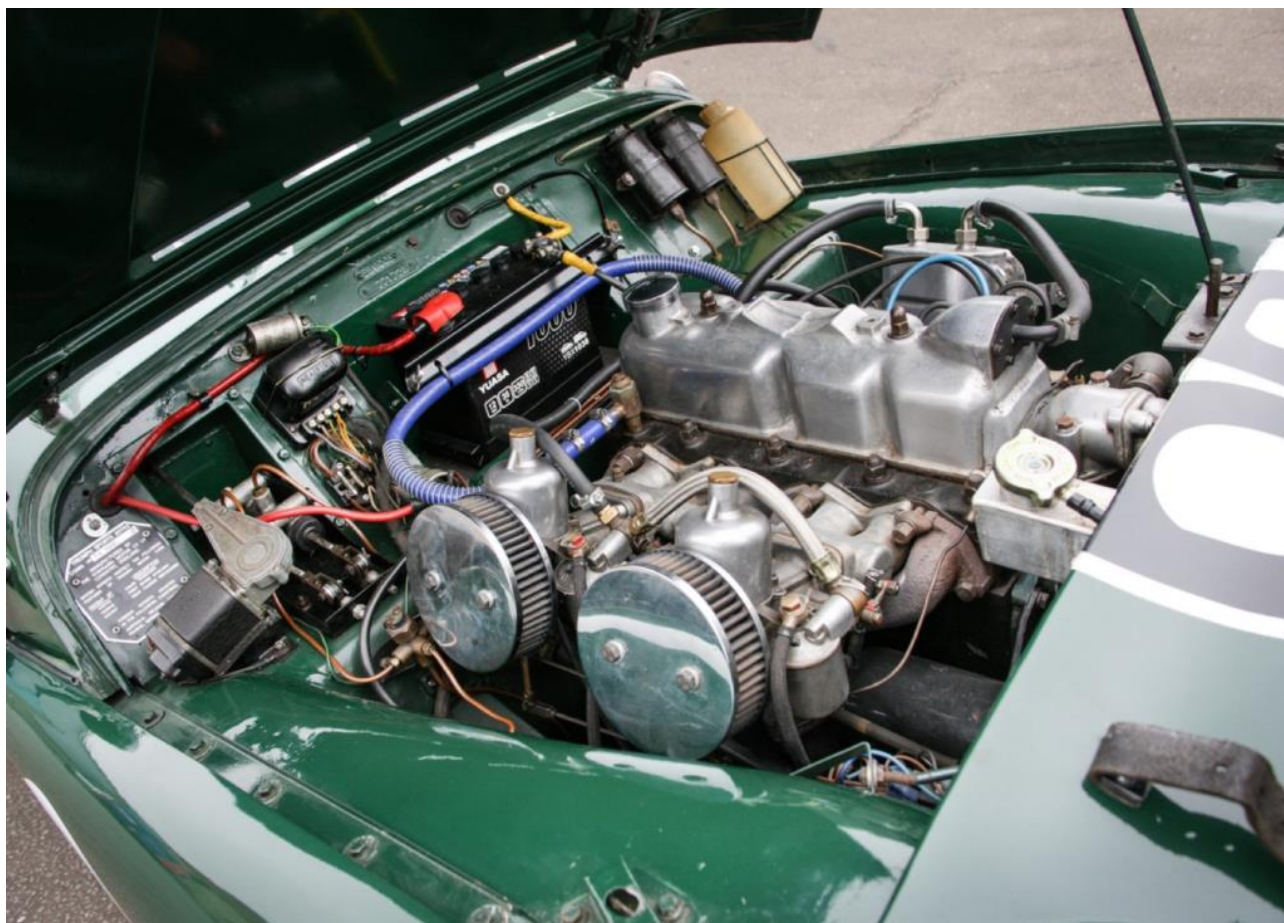
Domenica 10 novembre 2019, Jonathan Humbert – esperto banditore di Silverstone Auctions – ha battuto il martelletto sul tavolo esclamando “Venduta!”. Humbert appartiene alla quinta generazione di una famiglia di banditori ma nessuno dei suoi antenati ha stabilito un record analogo: 258.750 sterline per una TR2, una cifra mai raggiunta prima da una Triumph!



La PKV374 all'asta di Silverstone Auction.

In un [precedente articolo](#) abbiamo parlato del successo della TR2 nell'importante Rally RAC, ma la gara automobilistica per eccellenza dove costruttori, piloti e ingegneri cercavano la loro consacrazione era quella in cui si vinceva per aver percorso la maggiore distanza in un giorno: la 24 Ore di Le Mans.

Nel 1954, due piloti privati – E. Wadsworth e B. Dickson – con una TR2 di colore BRG¹ e tappezzeria rossa, percorse 2885,90 km in 24 ore che valsero un ottimo 15° posto nella classifica finale. La TR2 era disponibile a chiunque avesse 595 sterline da spendere e le uniche modifiche apportate rispetto al modello di serie erano le due cinghie di cuoio per fissare la chiusura del cofano, due fari a lungo raggio Lucas, un enorme specchietto retrovisore aerodinamico e la rimozione dei paraurti e del badge “Triumph” dal cofano. Questo risultato ovviamente non passò inosservato a Coventry e Ken Richardson, capo del reparto competizioni appena creato dalla Standard-Triumph, decise che tre auto ufficiali avrebbero gareggiato a Le Mans l’anno successivo, il 1955.



Tre TR2 furono prelevate dalla catena di montaggio, targate con numeri consecutivi PKV374, PKV375 e PKV376² e inviate al reparto corse di Banner Lane per la preparazione per Le Mans. Furono dotate di fari a lungo raggio, un piccolo parabrezza (denominato *aeroscreen*) e lo

¹ Il colore verde ufficiale sulle auto da corsa britanniche è noto come *British Racing Green* (BRG). La Triumph aveva un proprio verde da corsa, leggermente più chiaro di quello dei concorrenti, chiamato dalla casa madre *Triumph Racing Green* (in seguito *Conifer Green*) e disponibile anche per le TR, la Spitfire e la GT6.

² PKV374 aveva il numero di commissione (TS 5691 'O'), PKV375 (TS 5582 'O') e PKV376 (TS 5534 'O').

speciale specchietto retrovisore aerodinamico, ma stavolta mantennero l'emblema "Triumph" sul cofano per ovvi scopi pubblicitari. Per quanto riguarda il motore, furono installati gli SU H6 da 1,75", più grandi degli H4 delle TR2 standard che, di lì a poco, avrebbero adottato tutte le TR3; questo, insieme a una testata più elaborata, portò la potenza toccare i 100 CV (10 CV in più rispetto al motore standard). Ma il miglioramento più importante fu l'adozione dei freni a disco che avevano dato risultati così buoni nelle Jaguar C-Type vincitrici delle precedenti edizioni. Sulle tre Triumph furono montati due sistemi diversi: PKV374 e PKV375 avevano dischi anteriori Girling da 11" e tamburi al posteriore mentre PKV376 adottava un sistema sviluppato in collaborazione con Dunlop che prevedeva quattro dischi con servofreno.



Le TR2 schierate a Le Mans.

La prima prova ufficiale si tenne mercoledì 8 giugno 1955 dalle 21:00 all'1:00. Le tre TR2 si presentarono con carrozzeria di colore British Racing Green e *tonneau* marrone chiaro (che avrebbe virato con decisione verso il nero man mano che la gara andava avanti) e con le "labbra" della griglia verniciate di colori diversi: rosse sulla PKV376, bianche sulla PKV374 e verde inglese, come il resto della carrozzeria, per l'auto del boss, Ken Richardson, che avrebbe guidato la PKV375 con Bert Hardley; questo consentiva alle auto di essere facilmente distinguibili anche di notte. I tempi rilevati nei test non influivano sulla griglia di partenza che si basava sulla cilindrata dei

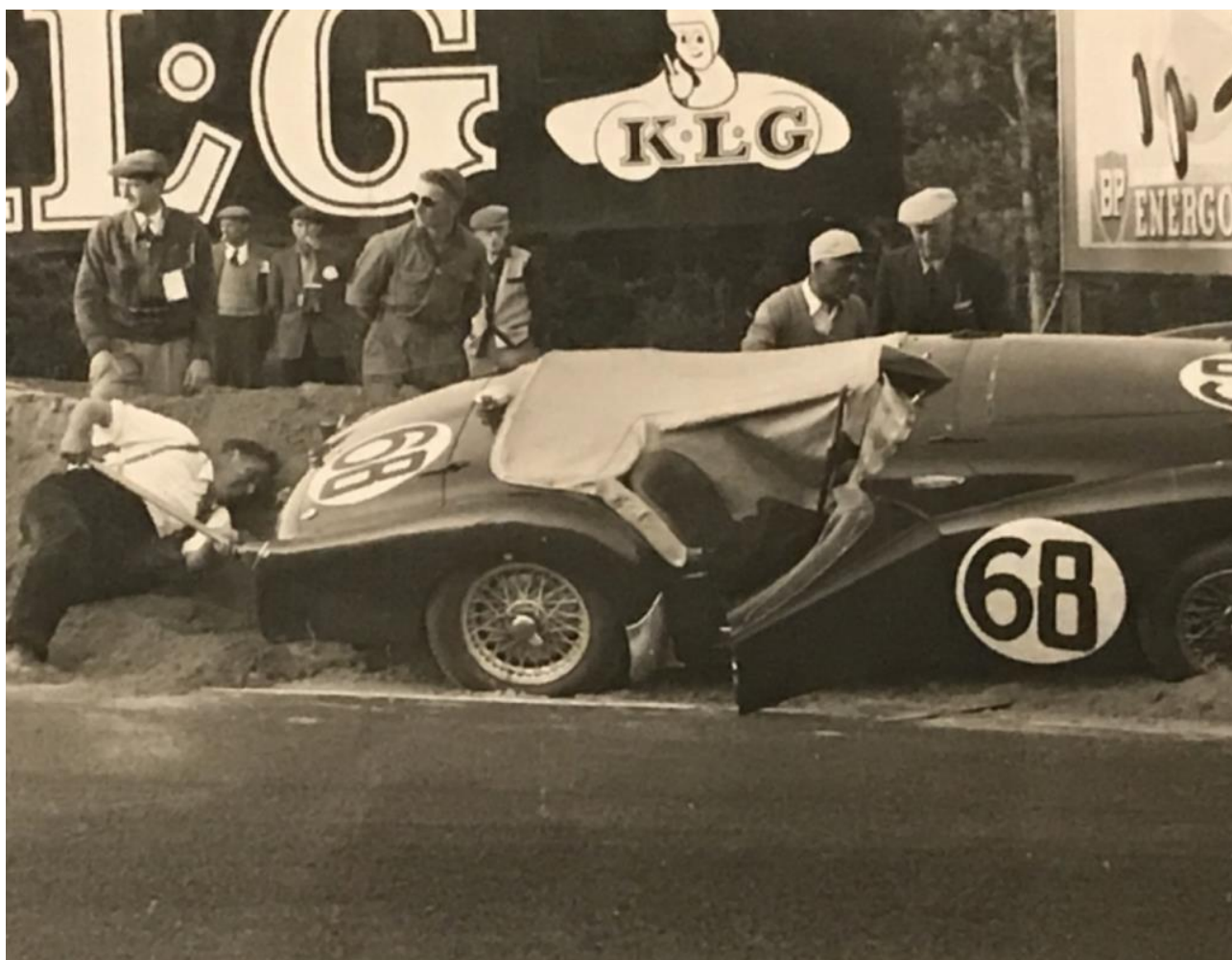
motori delle auto, in ordine decrescente. Le “nostre” 1.991 cc uscirono quindi assieme alle Bristol, alle Maserati e alle Gordini.



Oltre 300.000 spettatori presenziarono alla tradizionale partenza alle 4 del pomeriggio, con le vetture allineate da un lato della pista e i piloti dall'altro: quando venne sventolata la bandiera francese, i piloti corsero il più velocemente possibile per salire in macchina, accendere e partire; la cintura di sicurezza veniva allacciata solo dopo le prime curve. Nel 1970 questo tipo di partenza, nota come “partenza Le Mans”, fu abolito per ragioni di sicurezza.

A due ore dal via la PKV374 (#68) di Leslie Brooke era la più veloce delle Triumph, con una media di 145 km/h che la collocava provvisoriamente al 36° posto, ma alla fine della *Tertre Rouge* uscì di pista rimanendo intrappolata nel terrapieno di sabbia, costruito per impedire alle auto di raggiungere la zona spettatori. Nella precedente edizione una delle Ferrari ufficiali concluse la sua gara esattamente in questo modo, ma il pilota inglese non si perse d'animo e, dopo aver provato ad uscire dall'impasse inserendo ripetutamente la prima e la retromarcia, decise di smontare il tunnel del cambio e usarlo come pala per dissotterrare l'auto. Dopo alcuni minuti di lavoro ossessivo un gendarme lo vide talmente disperato da decidere di prestargli una pala; dopo un'altra ora e mezza passata a scavare freneticamente, dissetandosi dalla tanica d'emergenza che aveva per il radiatore, esausto e senza maglietta, Brooke riuscì finalmente a liberare l'auto ma la TR2 aveva ormai perso troppo tempo, scivolando al 50° posto.

Nel frattempo, in testa alla gara, Castellotti su Ferrari 735LM (#4) commise un errore di cui approfittarono la Jaguar D-Type di Mike Hawthorn e la spettacolare Mercedes SLR di Fangio. La Mercedes era probabilmente la migliore macchina da corsa mai costruita, la carrozzeria era in lega di magnesio ultraleggera – infiammabile! – e aveva un freno pneumatico idraulico che, quando il pilota voleva, sollevava un alettone che aiutava a frenare e migliorava la trazione in uscita dalle curve. La differenza nello spazio di frenata era tale che, quando vedevano la Mercedes iniziare a frenare molti metri dopo, i piloti Jaguar pensavano di avere un problema ai freni.



Leslie Brooke mentre scava per rimettere in pista la sua TR2.

Ma la Triumph non era in competizione con gli impressionanti prototipi Mercedes o Jaguar, che sovrastavano le TR2 in velocità massima di oltre 100 km/h (294 km/h contro 182 km/h) guadagnando 40 secondi al giro e doppiandole due volte ogni ora. La gara era con le MGA, anch'esse prototipi con corpi in alluminio leggerissimi e testate a flusso incrociato, a differenza delle Triumph, che erano praticamente standard.

Alle 18:26, al termine del 35° giro, le vetture iniziarono a rientrare ai box; Hawthorn, in testa alla gara con la sua Jaguar D-Type, viene richiamato all'ultimo istante e fu costretto a frenare improvvisamente, obbligando l'auto che lo seguiva, l'Austin-Healey di Lance Maklin, a sterzare a

sinistra tagliando così la strada alla Mercedes di Levegh, in sesta posizione a un giro dalla prima. A 240 km/h Levegh non riuscì a evitare la Healey, la sua ruota anteriore destra salì sul posteriore destro della vettura inglese facendo decollare la Mercedes, che atterrò nel terrapieno di sabbia che separa la pista dal pubblico. L'auto esplose e una palla di fuoco formata dal carburante e dalla lega di magnesio raggiunse gli spalti. Fu la più grande catastrofe automobilistica della storia, 83 spettatori morirono con il conducente della Mercedes, Pierre Levegh. Gli organizzatori della corsa decisero di non sospenderla per evitare che le strade di accesso al circuito venissero intasate dal pubblico in uscita e per consentire quindi ad ambulanze e mezzi di soccorso di raggiungere rapidamente i feriti.



Una TR2 all'inseguimento di una MGA.

La notte fu molto tranquilla per i ragazzi sulle Triumph che, ignari dell'accaduto, girarono a ritmo regolare guadagnando posti in classifica. Alle 2 del mattino la Mercedes decise di ritirarsi dalla gara in segno di protesta, abbandonando le competizioni fino al 1987; in quel momento le TR2 occupavano il 19°, 20° e 27° posto. La migliore Triumph era solo a un giro di distanza dalla migliore MG, al 18° posto, mentre un'altra MG fu vittima di un altro terribile incidente, rotolando più volte e terminando la corsa in fiamme e con le ruote all'aria; il suo pilota, Dick Jacobs, ne uscì gravemente ferito.

Al sorgere del sole grandi nuvole temporalesche iniziarono ad addensarsi e non impiegarono molto prima di scaricarsi con forza verso la fine della mattinata. Immaginate le vetture aperte con l'abitacolo allagato, la pioggia che colpisce il viso dei conducenti e la visibilità quasi nulla, un vero inferno! La pioggia concluse di fatto la gara, c'era poco da guadagnare e molto da perdere per cui l'imperativo divenne quello di portare tutte le vetture al traguardo.



Allo scoccare delle 24 ore giunse il momento tanto atteso, con le tre TR2 verde inglese insieme all'arrivo, pur con la PKV374 staccata in realtà di qualche giro: una splendida immagine per la Triumph.

La 24 Ore di Le Mans del 1955 fu vinta dalla Jaguar D-Type di Mike Hawthorn, seguita dalle Bristol, autentiche auto da corsa, al 1°, 2° e 3° posto nella categoria fino a 2.000 cc.

Le Triumph conquistano il 14° assoluto (PKV376) con 242 giri e 3.263,310 km alla media di 135.971 km/h, il 15° (PKV375) a soli 160 metri e 3.263,150 km e il 19° (PKV374) con 214 giri, 2.885,64 km e una media di 120.235 km/h. E le MG? Al 12° e 17° assoluto, il che lascia una sensazione agrodolce...

Al termine della gara, il futuro re Hussein di Giordania, impressionato dalle TR2, scese ai box della Triumph e fece un'offerta per una delle vetture, acquistando la PKV374 per portarla in Giordania. Un anno dopo la riportò in Inghilterra per venderla e l'auto passò attraverso diversi proprietari per finire in una discarica in uno stato pietoso, finché uno di noi, un fan(atico) di Triumph, intraprese un processo di restauro lungo dieci anni che la riportò al suo antico

splendore. Alla morte del suo salvatore, la famiglia decise di venderla tramite la Silverstone Auctions, la famosa casa d'aste, dove raggiunse il record di prezzo di cui abbiamo parlato all'inizio.



Le TR2 insieme all'arrivo.

Anche la PKV376 è stata restaurata da un appassionato di Triumph, un austriaco, che la possiede tuttora e la usa regolarmente.

Sapendo delle polemiche riguardanti le sorti della terza vettura, la PKV375, abbiamo consultato Mike Ellis, esperto di TR2/3/3A del Registro TR britannico, che ci ha detto:

“Per quanto riguarda la PKV375, negli anni '70 si trovava nello stesso deposito della PKV374 e stavano per essere comprate entrambe da chi poi restaurò la seconda, ma a causa del prezzo eccessivo pare fu acquistata da un'altra persona che ne mantenne la proprietà fino a pochi anni fa, quando fu finalmente venduta e restaurata, anche se mi è stato comunicato che rimane ben poco della vettura originale. Non posso attestare la veridicità di questo perché né io né Bill Piggott siamo stati autorizzati a ispezionare l'auto. Sappiamo che a un certo punto il numero di targa è stato trasferito su un'altra vettura ma il DVLA (Driver and Vehicle Licensing Agency) successivamente lo ha riassegnato all'auto di cui stiamo parlando.”

La Triumph tornerà a Le Mans anni dopo, stavolta con vere auto da corsa dotate di motori con doppio albero a camme (detti “[Sabrina](#)”) e carrozzeria in vetroresina; erano le TR3S e le TRS, ma questa è un'altra storia, che forse racconteremo in un prossimo articolo.



NOTE

La versione originale dell'articolo è in spagnolo e si trova a questo indirizzo: https://www.trclub-spain.com/tr_racing/triumph-en-le-mans-primera-parte-1955-por-leonardo-fernandez/

Si ringrazia Álvaro Toledo del TR Register España per aver concesso il permesso di tradurlo e pubblicarlo.

