

Triumph Lynx, l'erede della Stag cancellata dal conflitto industriale

Di Keith Adams

La Triumph Lynx è al centro di un'altra triste storia della British Leyland, vittima della mancanza di fondi ma anche della battaglia in corso tra Michael Edwardes e i sindacati. Il progetto era molto promettente e il mercato era in attesa di un'ammiraglia marchiata Triumph che fosse affidabile, a differenza della Stag che l'aveva preceduta. Vantava il motore Rover V8, quattro posti e ottime prestazioni.

LYNX: L'AVVERSARIA DELLA CAPRI CHE NON ARRIVÒ MAI...



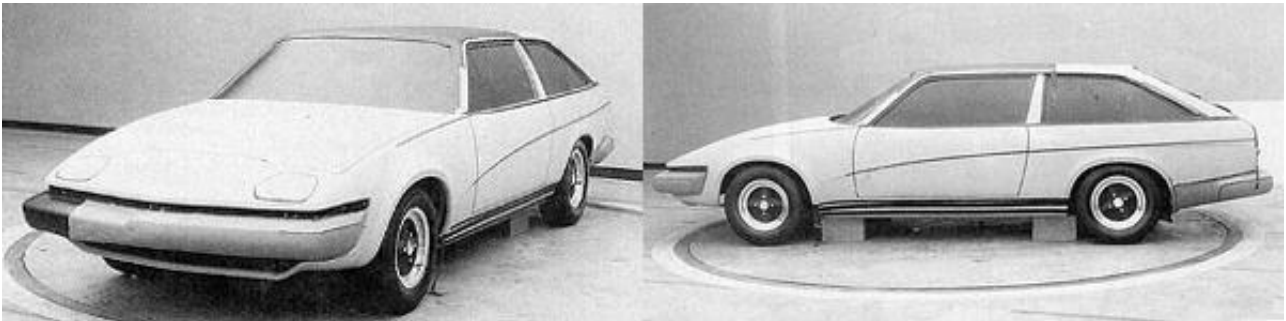
Lo stile della Triumph Lynx poteva sembrare un infelice mix tra l'anteriore di Harris Mann e il posteriore dello studio interno di Canley, ma il concetto di base era indovinato. La berlina Lynx con motore V8 avrebbe battuto comodamente la Ford Capri V6 al suo stesso gioco.

L'idea alla base della Triumph Lynx era abbastanza semplice – il fatto che gli strateghi della BL avessero identificato la necessità per l'azienda di produrre una coupé sportiva dimostra che stavano facendo bene il loro lavoro. Nel 1972, il progetto Lynx fu ripreso da un precedente progetto di auto sportiva che aveva lo stesso nome, ma disegnato da Michelotti.

La seconda incarnazione di questo modello nacque come una logica estensione della piattaforma della TR7. Non era elegante come [la Triumph Lynx originale](#), probabilmente perché il design della parte anteriore era stato mantenuto quasi inalterato mentre dalla portiera in poi era un'auto praticamente nuova. La Lynx divenne il fulcro dell'espansione della Rover-Triumph pianificata da Lord Stokes nel maggio 1973.



A sinistra: Il progetto Lynx fu riesaminato nel 1972, in seguito alla scelta della TR7 come modello sportivo della BLMC. A differenza della precedente Lynx, questa era imparentata con la coupé già in fase di sviluppo, con l'obiettivo di allungare la TR7 e migliorarne l'abitabilità. L'idea iniziale era quella di una station wagon sportiva, in qualche modo analoga alla Reliant Scimitar GTE. A destra: il tema della familiare sportiva si riscontra in questa proposta a due facce (l'altro lato è mostrato sotto). È interessante notare come la parte posteriore di questa versione fosse meno gradevole a vedersi (ricorda l'AMC Gremlin), ma più in linea con lo stile "razor edge" della parte anteriore. Ad ogni modo, questa ipotesi fu scartata a favore della coupé a tutto tondo nello stile della Ford Capri.



In questa versione della Lynx fu proposta una linea del tetto leggermente più spiovente – l'inizio dell'abbandono del concetto di station wagon sportiva – che portò all'ultima, definitiva versione coupé.



La Lynx era un'interessante coupé a quattro posti, disponibile nelle versioni sia a quattro cilindri che con motore V8, targata Triumph o MG. La foto mostra la versione MG, che secondo i piani sarebbe stata alimentata da una versione da 2 litri del motore O-Series, lasciando il V8 per la Triumph. Il piano prevedeva che la Lynx avrebbe sostituito la problematica Stag. (Foto: "MG: The Untold Story", di David Knowles).



La Lynx vista probabilmente dalla sua angolazione migliore. I paraurti e i gruppi ottici posteriori erano forse un po' pesanti, ma l'auto era di un altro pianeta rispetto alla TR7 (e alla MGB) per funzionalità. I sedili posteriori erano sorprendentemente pratici, così come il bagagliaio: l'unico aspetto negativo era la linea di accesso al bagagliaio un po' troppo alta... non un grosso problema, in un'auto sportiva! (Foto: "MG: The Untold Story", di David Knowles)

LO SVILUPPO DELLA NUOVA COUPÉ TRIUMPH

Il pianale della TR7 fu allungato di 12 pollici [n.d.t. circa 30 cm] e furono aggiunte portiere più lunghe per rendere più armoniosa la vista laterale dell'auto e migliorare l'accesso ai sedili posteriori. Il retro dell'auto era molto diverso da quello del modello di origine e appariva meno felice, perdendo la linea di cintura affusolata disegnata da Harris Mann.

L'obiettivo dell'auto era quello di essere una berlina a due volumi, come la MGB GT, e offrire il giusto connubio di eleganza e praticità.



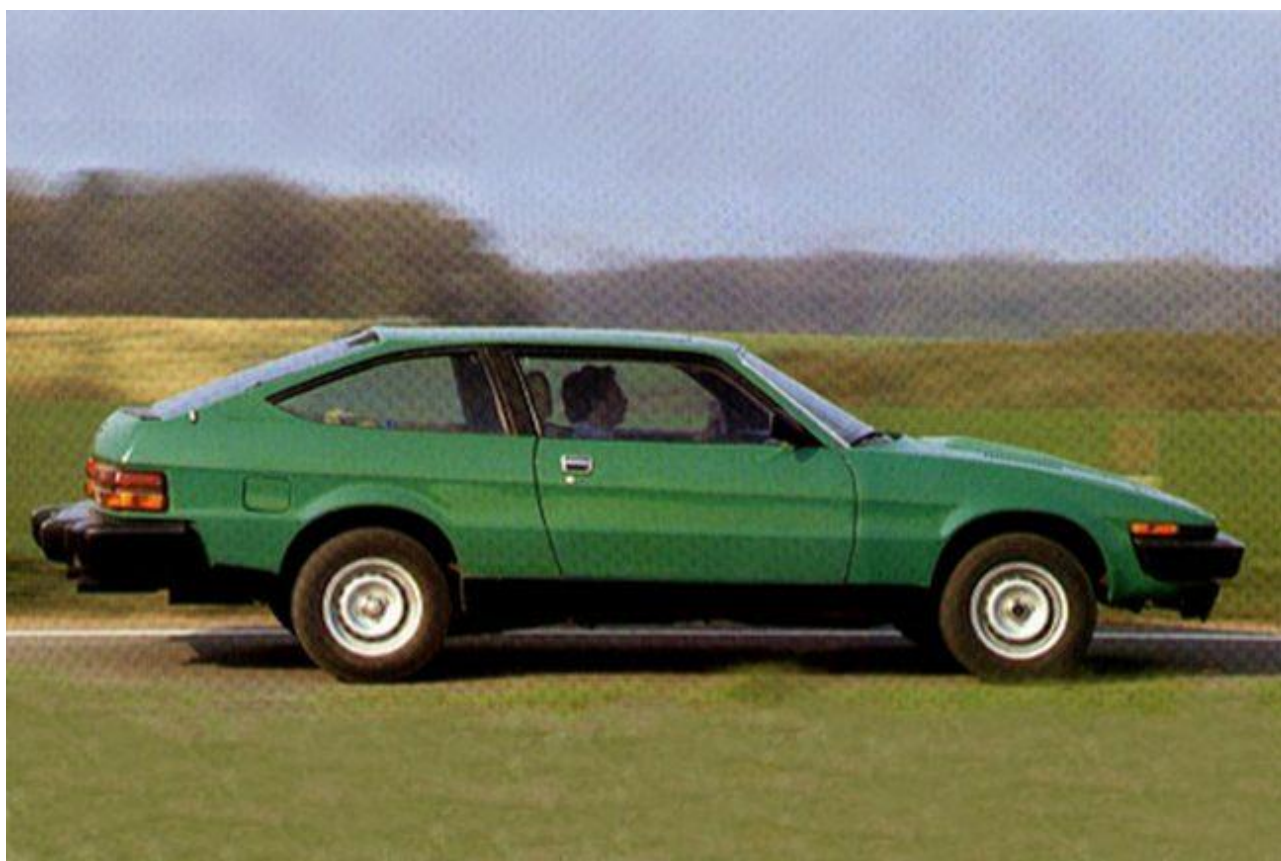
La Lynx era pronta per la produzione che, in questa forma, doveva iniziare entro la metà del 1978. Quando Michael Edwardes chiuse la fabbrica di Speke nella primavera del 1978, decretò anche la morte del progetto Lynx.

Lo sviluppo della Lynx fu intensificato dopo l'avvio della produzione della TR7 nel settembre 1974 e, ancora una volta, furono riciclate molte componenti BL. Il cambio sarebbe stato il LT77 a cinque marce previsto per la TR7 V8 da rally e per la Rover SD1. Ci sarebbero state due versioni della Lynx: la versione a marchio MG doveva essere alimentata dal motore O-Series e sostituire la MGB GT, mentre Triumph avrebbe avuto quella con il Rover V8, divenendo la sostituta della Stag. Anche la sospensione posteriore sarebbe stata condivisa con la Rover SD1.

CHE FINE HA FATTO LA TRIUMPH LYNX?

L'intero progetto appariva decisamente invitante e, una volta appurato che l'impianto di Speke era in grado di realizzarlo, il consiglio di amministrazione della BL diede il via libera alla produzione. Purtroppo, il momento in cui la linea di produzione fu finalmente pronta per l'installazione a Speke coincise con l'inizio di problemi di proporzioni bibliche nelle relazioni tra la forza lavoro della fabbrica di Liverpool e la direzione dell'azienda.

Nel 1978, l'impianto di assemblaggio della TR7 a Speke fu chiuso dopo il lungo e molto pubblicizzato sciopero scoppiato il giorno in cui Michael Edwardes divenne presidente della British Leyland (1° novembre 1977). E, assieme a Speke, morì la Triumph Lynx. Chiudendo la linea di produzione numero due di Speke, Michael Edwardes inferse un duro colpo alla cultura del "lavoro a vita" che permeava la BL.



La Triumph Lynx.

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-lynx/>