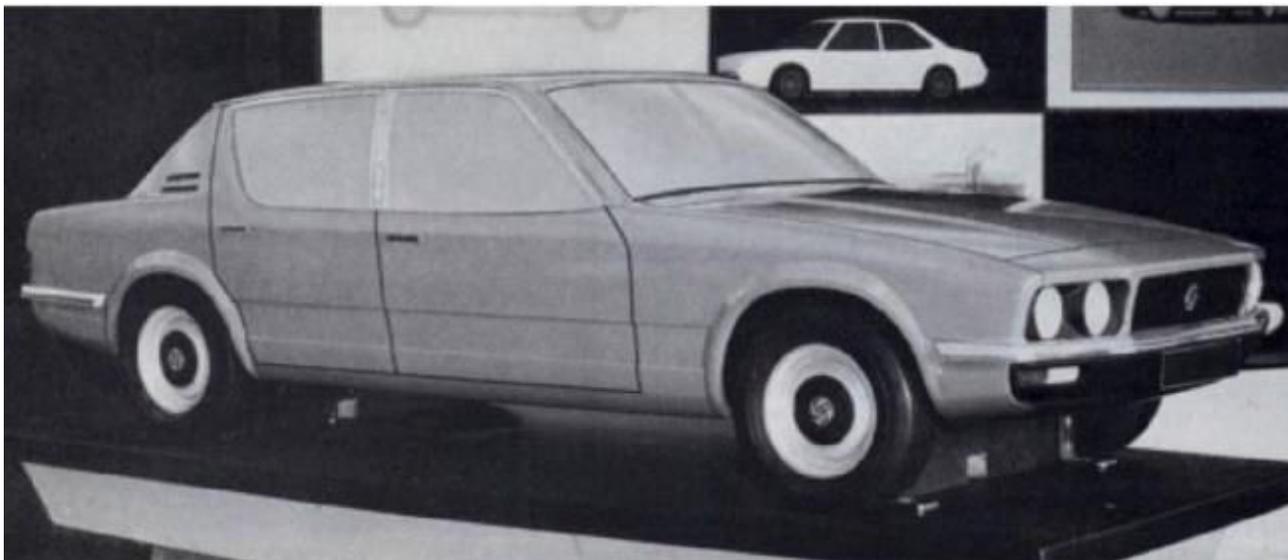


Triumph Puma, la promettente sostituta della 2000 scartata dalla BLMC

Di Keith Adams

La Triumph Puma era in fase di sviluppo come rinnovamento della gamma 2000/2500 prima della nascita della British Leyland e fornisce un'interessante visione di come la Triumph interpretava il proprio futuro nel segmento premium negli anni '70. Tuttavia, alla fine del 1970, il progetto fu chiuso a causa di rivalità interne con la Rover.

TRIUMPH PUMA: LA DIREZIONE DA PRENDERE DOPO LA "INNSBRUCK"



Il modello in gesso della Triumph Puma, che per molto tempo fu identificato erroneamente come una proposta di Michelotti per la Rover. (foto: The Rover SD1 story, di James Taylor)

La Triumph Puma e la sua sorella, la Lynx (foto sotto) erano state pensate per sostituire le berline [2000/2500](#) (nome in codice "Innsbruck") e le sportive [GT6/TR6](#), posizionandosi sotto la [Stag](#) in quella che sarebbe diventata la gamma Triumph completamente rinnovata per gli anni '70. Il progetto della Puma iniziò nel 1967 e fin dall'inizio fu concepita come una berlina a trazione posteriore disponibile con una gamma di motori più ampia di quella che alimentava i modelli che doveva sostituire.

I dettagli a riguardo sono vaghi, ma grazie al contributo di un ex progettista Triumph, Nigel Garton, è stato possibile mettere insieme un po' di informazioni su questo affascinante progetto. *"Le prime idee della Puma risalgono al 1966, quando venne formulato un piano per mantenere la straordinaria crescita della Triumph. Volevamo semplificare la gamma di modelli e razionalizzarla su tre sole auto di base: la "Bobcat" (in sostituzione della 1300), la "Puma" (in sostituzione della 2000) e la "Lynx" (in sostituzione della GT6). Avrebbero avuto uno stile moderno, italiano,*

Triumph Puma, la promettente sostituta della 2000 scartata dalla BLMC

sarebbero state progettate in modo convenzionale e spinte da una nuova gamma di motori sviluppati da unità Triumph già esistenti.”



La Triumph Lynx ha ben più di una somiglianza causale con la Puma, dato che erano pensate per essere commercializzate insieme. (foto: MG: The Untold Story, di David Knowles)

UNA TRIUMPH IN TUTTO E PER TUTTO

La sviluppo della Puma seguiva uno schema Triumph consolidato. Il reparto stile della Standard Triumph International (STI) fu assistito dal designer freelance William Towns nella definizione dell'aspetto dell'auto e, tra le proposte prodotte da diversi designer, quella di Michelotti venne preferita dalla direzione. Michelotti aveva avuto la sua parte di merito nella rinascita della Triumph negli anni '60 ed era naturale che continuasse la collaborazione anche negli anni '70. La Puma aveva una linea accattivante con un cofano lungo, abbastanza innovativo e moderno, anche se all'interno del team di progettazione alcuni ritenevano che non fosse abbastanza "Triumph".

Tuttavia, questo design rendeva bene nella versione a passo corto e sin dai primi modelli la coupé Lynx, strettamente correlata, sembrava destinata al successo. La Puma venne progettata da Harry Webster e sembra dovesse essere motorizzata dal V8 Triumph assieme a un nuovissimo sei cilindri in linea con albero a camme in testa, il cui sviluppo iniziò nel 1970. La "nuovissima" gamma dei sei cilindri era in realtà un'evoluzione del sei cilindri in linea delle 2000/2500 che sarebbe poi diventato il motore PE146/166 delle Rover SD1 2300 e 2600. Quello che non è ancora chiaro è se per la Puma fosse previsto anche un quattro cilindri – come il quattro cilindri inclinati che era in fase di sviluppo per l'imminente Dolomite.

Anche il resto della Puma sembrava piuttosto convenzionale e non era necessariamente un male. Le sospensioni sarebbero state quelle delle 2000/2500, il che significava una configurazione

completamente indipendente con montanti MacPherson con quadrilatero inferiore davanti e molle con sospensioni a bracci trasversali sul retro, e la trasmissione sarebbe stata il nuovo cambio a cinque marce sviluppato da Triumph che divenne in seguito il cambio LT77 utilizzato nella Rover SD1.

CHE FINE HA FATTO LA TRIUMPH PUMA?

La Puma finì per lottare per la propria sopravvivenza all'interno della British Leyland Motor Corporation. Questo perché, sebbene il suo sviluppo non si intrecciò con il programma P8 dopo l'acquisizione della Rover da parte della Triumph nel 1966, dovette confrontarsi con la nascente Rover P10 quando lo sviluppo dell'auto iniziò ad accelerare nel 1969/70.

Con i due progetti in competizione per lo stesso posizionamento di mercato all'interno dello stesso gruppo automobilistico, era solo una questione di tempo prima che finissero per essere razionalizzati. L'11 dicembre 1970 accadde l'inevitabile: il consiglio di amministrazione della Triumph si riunì con l'incarico di chiudere il programma Puma. Questa decisione intaccò seriamente il futuro di una Triumph indipendente, in quanto il progetto della piccola berlina "Bobcat" per sostituire la 1300/Toledo rimase l'unico sviluppo in corso.

Tuttavia, la Puma non era ancora del tutto morta. Sebbene l'ingegnerizzazione della nuova vettura Rover-Triumph fosse gestita da Solihull e non da Canley, lo stile della Puma era ancora in corsa. Entrambi i progetti furono presentati per essere valutati l'11 febbraio 1971, ma il consiglio di amministrazione optò per la due volumi Rover P10 invece della tre volumi Puma della Triumph. Si pensava che l'auto di Canley avesse uno stile troppo convenzionale per un modello premium di fine anni '70 e a quel punto la Puma venne effettivamente abbandonata. Ma non era completamente finita per l'ingegneria Triumph perché la sospensione anteriore, la trasmissione e i motori a sei cilindri della Puma sarebbero stati poi utilizzati nella Rover SD1 del 1976.



La vista posteriore della Triumph Puma mostra che un certo conformismo di Michelotti nei tardi anni '60. Non avrebbe fatto troppa paura alla BMW, vero? (Picture: The Rover SD1 story, di James Taylor)

NOTE DEL TRADUTTORE

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