

Sulla fine della Triumph

Di Patrick Bedard

Pat Bedard, pilota e giornalista molto noto negli USA, scrisse nel 1981 questo articolo che, prendendo le mosse dalla cessazione della produzione dell'ultima "Sport Car" Triumph, parlava di cosa una Sport Car significasse negli anni d'oro di queste auto ('50 - '70). Sono considerazioni che forse spiegano il fascino che anche oggi troviamo nelle auto classiche.

L'articolo originale, che includiamo, è stato pubblicato nel numero di Settembre 1981 della rivista "Car and Driver" a cui vanno i nostri ringraziamenti per l'autorizzazione a tradurre e a pubblicare.

Prima di proseguire, mettetevi comodi. Sarei molto stupito se prima di avere finito di leggere queste pagine non fossimo avvolti in una melassa di nostalgia.

Ho appena saputo che la Triumph cesserà la produzione della TR7 e della TR8. Una volta finite di vendere le auto che gli sono rimaste, i concessionari toglieranno la insegna Triumph e butteranno via le brochure avanzate perché è così: addio, Triumph.

La tosta TR6 è stata tolta dalla produzione nel 1976. La capricciosa piccola Spitfire se ne è andata lo scorso anno. Ora anche le creature a forma di cuneo che vivono nei nostri garage se ne vanno. Presto non ci sarà nulla lasciato dalla Triumph, se non un gran mal di schiena e il ricordo di una linea di Sport Car sulla cui indole selvaggia potevi sempre contare.

La dipartita della Triumph, di per sé, probabilmente non significa molto. Ma arriva quando abbiamo ancora gli occhi umidi per la recente scomparsa della MG. E si intravede una tendenza. La Austin-Healey ha cessato la produzione negli USA con la ultima Sprite nel 1974. La Jaguar ha smesso di produrre spider circa nello stesso periodo. La Sunbeam si è spenta, La Jensen non c'è più. Non voglio fare l'allarmista, ma mi pare che le auto sportive inglesi siano passate direttamente dallo stato di specie in via di estinzione ad uno stato in cui sono più defunte di una batteria Lucas bagnata.

Ma no, ci deve essere un errore. Non c'è niente che non va nelle Sport Car, lo sappiamo. Quei carrozzoni (*NdT: l'Autore usa il termine "prairie schooners" che erano i carri usati dai pionieri Americani nella corsa all'Ovest*) della Oldsmobile sono sopravvissuti alla loro utilità, i pickup non sono più il mezzo di trasporto del futuro, un V-8 non è più così necessario come pensavamo, ma le Sport Car hanno ancora il loro perché.

Sono piccole. Consumano il giusto. Non hanno tanti cilindri con valvole da regolare. E in un paese (*NdT: gli USA*) la cui idea di progresso è il limite di velocità a 55 mph (90 km/h), chi può dire che non siano al passo con i tempi?

Tuttavia la Sport Car come era definita in origine (due posti, quattro marce, e una capote che si poteva ripiegare, in qualche modo) se ne è andata. Vent'anni fa (*NdT: 1960*) la spider era l'auto più

affascinante sul mercato, ora quasi non ne trovi una. Sta succedendo qualcosa di epocale, e dobbiamo allargare il punto di vista per capire cosa.

Se voi credete, come me, che le persone si esprimono attraverso le auto che guidano, è evidente che gli Americani negli ultimi anni hanno cominciato a dire con le loro auto cose molto diverse da prima. Se sia perché si sono stancati delle vecchie parole o perché le case automobilistiche hanno semplicemente smesso di proporre le vecchie scelte, non lo so. Sta di fatto che le auto che ieri ci eccitavano, non ci sono più. Non si può più comprare una auto che sia davvero veloce. Quei transatlantici terrestri di dimensioni grandiose non sono più in produzione. L'esotico menù italiano si è ridotto a un piatto dietetico di Ferrari e a qualche contorno poco saporito. E, naturalmente, niente Sport Car come si intendevano una volta. Ci rimangono variazioni sul tema del furgone, meravigliosamente efficienti ma con tanta personalità quanto un vestito da grande magazzino (*NdT: quanto Bedard fosse preveggenza lo dice il successo dei SUV...*).

La personalità è quello che definiva una Sport Car; bastava guidarla per andare al lavoro al mattino per eccedere la dose minima giornaliera di affermazione di individualità per un adulto. Erano veloci. Erano libertine. Erano un dire "io non seguo la massa" (*NdT: il testo originale ha un bellissimo "They were un-Detroit"*), e forse questo era il meglio. Le Sport Car erano la ribellione ai valori convenzionali; negli anni '70 era il Vietnam, negli anni '60 erano le Sport Car. Erano il catalizzatore di un movimento sociale, una fratellanza internazionale con i suoi incontri, i suoi gesti convenzionali, il suo armamentario, il suo galateo e le sue gerarchie. E (come avrei potuto dimenticarmene?) le sue riviste. La rivista dove sto scrivendo si chiamava Sports Car Illustrated (*NdT: ora Car and Driver*). Era esposta in edicola vicino a Road & Track, Sports Car Graphic e tante altre che ora sono sparite, assieme alle auto che le ispiravano.

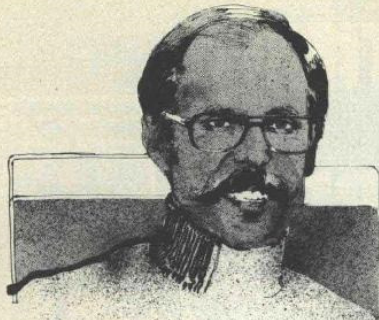
Ma la passione bruciava ardente, allora. Quando mi laureai la ebbi vinta sulle resistenze su mio padre e lo convinsi a firmare un assegno per una Sunbeam Alpine usata. Solo sfogliare il manuale era una introduzione ad una fraternità con il suo gergo che chiamava il tettuccio "capote" (*NdT: il testo originale gioca sui termini "faccia" per "dashboard", "nave plates" per "hub caps" intraducibili in Italiano*) e, se la batteria era scarica, andava nel bagagliaio a prendere la manovella per la messa in moto. Questa auto e questa fraternità mi accompagnarono quando entrai nel mondo del lavoro. Mi trasferii a Detroit, abbassai la capote e la tenni aperta fino ad autunno inoltrato. Il tonneau cover riparava dalla pioggia quando l'auto era parcheggiata ed una velocità minima frizzantina serviva allo stesso scopo su strada. Così rovinai un buon numero di acconciature bionde, vanificando i tentativi di seduzione che seguivano. Ma non tradii mai quello che sapevo era il Vangelo, cioè che un vero tipo da sport car sfidava gli elementi. Quello era un marchio di appartenenza.

In qualche momento negli anni che seguirono io, così come il resto della popolazione, raffreddai il mio entusiasmo riguardo alle Sport Car. L'idea era ancora attraente, ma non le vedevo più come il mezzo di trasporto principale. Forse mi ero stancato di affrontare gli elementi: non solo pioggia e vento, ma anche vibrazioni, rumore e in generale il disagio di viaggiare in una roadster angusta. È

difficile rimanere fedeli a una camicia di tela di sacco quando allo stesso prezzo puoi averne una di cotone (*NdT: il testo originale dice "poliestere". Molto americano*). Ma ogni volta che sento l'odore di pelle umida e di tappetini ammuffiti, mi torna il dolce ricordo della vecchia Sunbeam Alpine. La vita con la capote giù era meravigliosamente idealistica.

La fine della Triumph mi fa ricordare cosa abbiamo perso. E mi sento un po' in colpa perché temo che io (e tutti noi nella redazione di questa rivista) abbiamo affrettato la dipartita. La Sport Car è un'idea fragile. Se badi solo all'aspetto meccanico, come tendiamo a fare nei test su strada, sono vistosamente primitive, e lo diciamo. Ma nei loro riguardi c'è uno stato mentale che trascende la loro goffa tecnologia. Lo abbiamo sempre saputo, ma raramente abbiamo saputo gestirlo. Una volta mi cacciai in una terribile discussione, di quelle da fuoco e fiamme, con Davis, il mio editore, a proposito del test della TR6 che avevo scritto. Per me la TR6 era la celebrazione della ricerca di unicità dell'appassionato di Sport Car. Certo, scendevi ed eri tutto rotto. D'accordo, l'interno era umido e pieno di spifferi. E' per questo che non tutti ne guidavano una. Una sport car era un modo brillante di mostrare al mondo che tu eri uno di quei pochi che potevano permetterselo. Davis, se ho capito bene la sua posizione, sosteneva che accusare i possessori di una Triumph di godere di queste scomodità era come dire che erano come i maniaci attratti dalle ciccione. Nessuno di noi due cedette di un millimetro, ed è un tema intorno a cui giriamo ancora oggi con prudenza. Il punto è che se noi, i cosiddetti esperti, non riusciamo a metterci d'accordo sul perché le Sport Car attraggano, non ci si può sorprendere se abbiamo dei problemi a fare passare questa idea al pubblico. E questo è reso ancora più difficile, devo ammetterlo, dalle reazioni forti che le Sport Car provocano. Ai tempi in cui abitavo a Detroit, Howard Padgham (*NdT: in seguito diventerà un dirigente della Chrysler*) mi mise nella sua TR3 per farmi capire cosa volevano dire carburatori SU smorzati scorrettamente, un difetto che aveva faticato a sistemare per gran parte della settimana. Era una notte con le strade nere per la pioggia, la Triumph era una miscela folle di frizione brusca e risposta lenta dell'acceleratore, incontrollabile, e io procedevo a sbalzi per il viale lottando virilmente mentre le Buick e le Pontiac con nonchalance ci spruzzavano di acqua attraverso le portiere basse. Allora ero un ingegnere, che aveva studiato in due università e sapeva tutto di scienza e niente di letteratura, ma la assurdità di questa situazione era così evidente da ispirare anche un virtuoso del regolo calcolatore. Per la prima volta, volevo scrivere.

Ora, anni dopo, sono seduto davanti alla mia macchina da scrivere, scrivendo un necrologio per l'auto che ha fatto scattare un interruttore nel mio cervello, aprendomi ad una professione infinitamente più piacevole dell'ingegneria. Probabilmente dovrei essere grato, ma non è questa la prima sensazione che mi viene in mente. Piuttosto, è una perplessità sulla natura umana. Perché mai io, e presumibilmente anche tu che leggi, piangiamo la scomparsa di queste auto, che erano così svergognatamente ostiche?



PATRICK BEDARD

On the failure of Triumph.

• Before we go any further, why don't you slip into your old shoes. If we're not wading in puddles of syrupy nostalgia by the time we finish this page, I will be very surprised.

I just found out that the Triumph factory in England is ending production of the TR7 and TR8. When the cars in the pipeline are sold, your neighborhood sports-car store is going to take down the Triumph sign and throw away the brochures, because this is it: adios, Triumph time. The gristle-assed TR6 was discontinued in 1976. The whimsical little Spitfire went away last year. Now the denizens of the wedge-shaped garage are being put to sleep. Soon there will be nothing Triumph left but bruised kidneys and the memory of a line of sports cars whose truculence could always be counted on.

The demise of Triumph, by itself, probably wouldn't mean much. But it comes while we're still misty-eyed over the recently departed MG. There is a pattern forming here. The Austin-Healey line was discontinued in the U.S. with the last Sprite in 1974. Jaguar stopped building open cars about the same time. Sunbeam has faded. Jensen is gone. I hate to be an alarmist or anything, but it looks to me as though the British sports car has slipped right through the endangered-species stage and is now deader than an old Lucas wet cell.

Hey, there must be some mistake. Sports cars are okay, you know. Oldsmobile prairie schooners may have outlived their usefulness, half-ton pickups are no longer the personal-transportation wave of the future, and the V-8 engine is not nearly so necessary as we once thought, but sports cars still make a certain amount of sense. They're small. They're easy on gas. They don't have a lot of cylinders getting their valves out of adjustment. And in a country whose idea of progress is the 55-mph speed limit, who can say they haven't kept up with the times?

Nonetheless, the sports car as it was originally defined—two seats, four speeds, and a somehow put-downable top—is essentially gone. Twenty years ago the open two-seater was the most glamorous car in the market. Now you can barely find one. Something very drastic is happening, and we should all climb to the top of the observation platform for a broader view.

If you believe, as I do, that people express themselves with the cars they drive, it's clear that Americans have begun saying very different things with their cars in the past several years. Whether they were fed up with the old vocabulary or carmakers just stopped offering the old choices, I can't say. But the sorts of cars that thrilled us yesterday are gone. You can't buy a truly fast car anymore. Those land yachts of magnificent dimension are out of production. The exotic Italian menu is pared down to a low-cal Ferrari plate and a few halfhearted side dishes. And of course, no traditional sports cars. We are left with variations on the transit-box theme, marvelously efficient but packing no more individuality than a suit from Sears.

Individuality was the thing about sports cars; you exceeded the adult minimum daily requirement just driving to work in the morning. They were quick. They were rakish. They were Un-Detroit. Maybe this latter was the best part. Sports cars were a rebellion against conventional values; ten years ago it was Vietnam, twenty years ago it was sports cars. They were the catalyst for a whole social movement, an international fraternity with meetings, hand signals, paraphernalia, protocol, and pecking order. And—how could I forget?—magazines. This journal you are holding was formerly called *Sports Cars Illustrated*. It appeared on newsstands next to *Road & Track*, *Sports Car Graphic*, and a list of others that have now faded along with the cars that inspired them.

The flame burned fiercely at the time, though. When I graduated from college, I prevailed upon my father to cosign a note for the full amount of a used Sunbeam Alpine. Just paging through the owner's manual was an introduction to a brotherhood that referred to the dashboard as the fascia, to hub caps as nave plates, and, in the event of a "flat battery," reached into the trunk for the "starting handle." This car and the brotherhood were my companions as I entered the work force. I moved to Detroit and put the top down, and it stayed that way until well into autumn. A tonneau cover kept the rain out when the car was parked; a brisk minimum speed served the same purpose when in motion. A number of blond hairdos were ruined that summer, thwarting subsequent seduction attempts, but I never deviated from what I knew to be the gospel—namely, that a real sports-car guy braved the elements. That was a badge of membership.

Sometime in the intervening years, I, like the rest of the population, cooled off on sports cars. The idea of them still attracts, but I can't see owning one as primary transportation anymore. I think I tired of braving

the elements; not just the wind and the rain, but also the vibration and the noise and the general hardship of travel in those cramped roadsters. It's hard to stick with a hair shirt when you can have polyester at the same price. Yet every time I smell musty leather and mildewed carpet, I get a warm feeling for that old Sunbeam Alpine. Life with the top perpetually down was wonderfully idealistic.

The failure of Triumph reminds me of what has been lost. And I'm feeling a bit guilty at the moment because I fear that I—and we on the staff of this magazine—may have hastened the demise. The sports car is a fragile idea. If you look only at machinery, as we tend to do in road tests, they are conspicuously primitive, and we've said so. But there is a state of mind about them that transcends the clunky hardware. We've always known that, but could rarely handle it. Editor-publisher Davis and I fell into one of those terrible teeth-baring, nostrils-flaring arguments over the last TR6 test, which I wrote. I saw the car as a celebration of the sports-car guy's search for uniqueness. Sure, it has a damaging ride. Of course it's damp and drafty inside. That's what keeps everybody from driving one. A sports car was a jaunty way of showing the world that you were one of the few guys who could take it. Mr. Davis, if I understood his position correctly, held that accusing Triumph owners of enjoying such crudeness was the same as saying they sought pleasure in fat women. Neither of us would yield any ground, and it's a subject we walk delicately around to this day. The point is that if we so-called experts can't agree on the appeal of a sports car, it's not surprising we've had trouble conveying the idea to you.

The job is made harder, I submit, by the strong reactions sports cars produce. You never know when one of them will change your life. Back in the Detroit days, Howard Padgham put me into his TR3 so that I might properly experience the symptoms of incorrectly damped SU carburetors, a circumstance he had been laboring to repair for the better part of a week. It was one of those nights when the streets go black with rain. The Triumph was a crazy mixture of hair-trigger clutch and same-day throttle response—a real spastic—and I lurched up the avenue wrestling manfully with it as Buicks and Pontiacs nonchalantly splashed water in over the cut-down doors. I was an engineer then, carefully schooled in science and illiteracy by two institutions of higher learning, but the comedy of the scene was so sharply drawn it inspired even a slide-rule virtuoso. For the first time, I wanted to write.

Now, years later, I sit before my typewriter composing an obituary for a car that closed a circuit in my brain, awakened me to a profession infinitely more agreeable than engineering. Probably I should be thankful, but that's not the feeling that comes to the top of the pile. Instead, there is a puzzlement at human nature. Why do I—and presumably you—lament the passing of these cars that have been so unapologetically difficult? ●