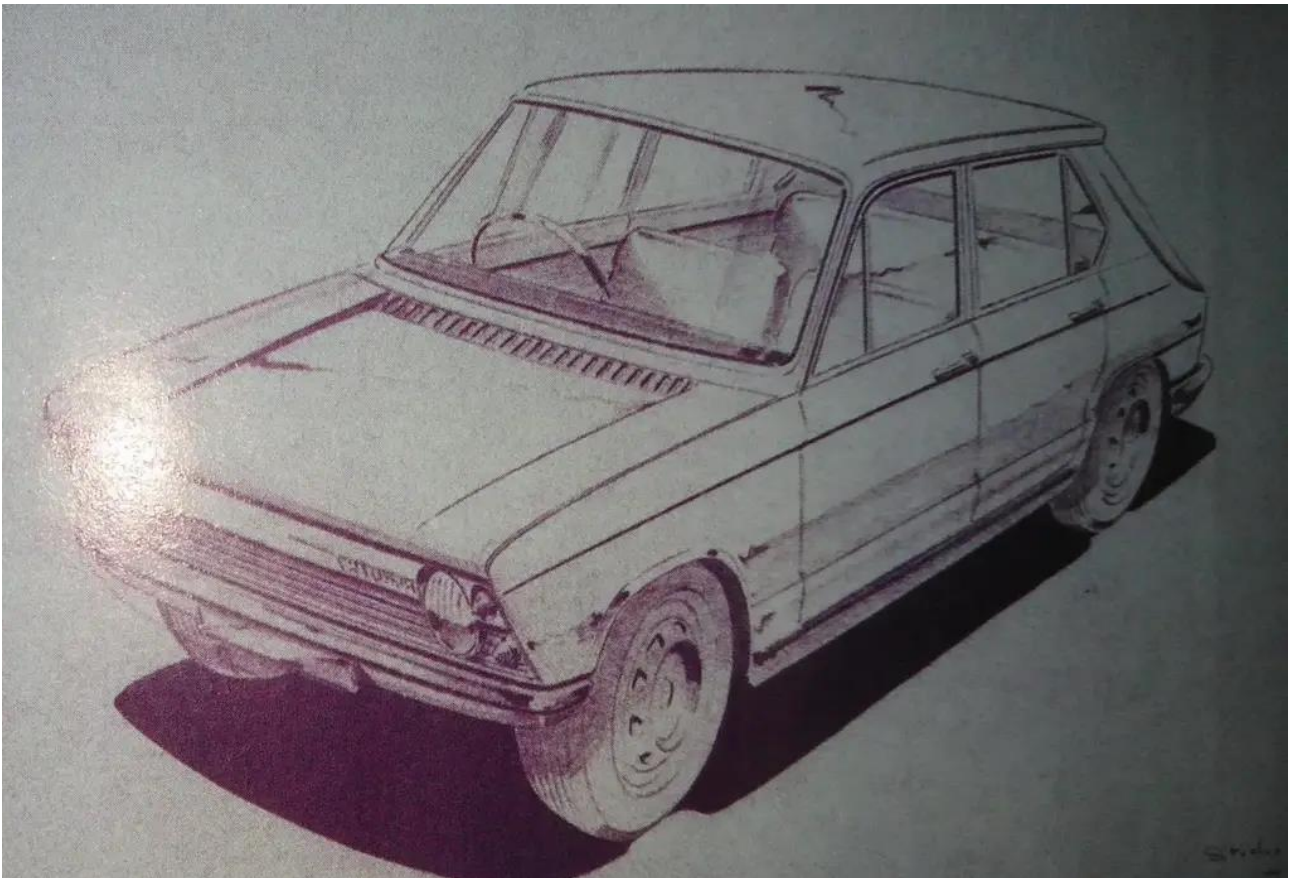


## L'occasione persa della "supermini"

Di Keith Adams

Ecco un caso interessante recentemente giunto alla nostra attenzione. Il collaboratore di *AROnline* David Harvey ci ha ricordato che la BMC non fu l'unica a perdere l'occasione di sostituire la Mini e l'ADO16 con qualcosa che assomiglia a ciò che oggi chiamiamo "supermini", nella categoria della Golf.



A metà degli anni '60, Harry Webster della Triumph chiese a Michelotti di abbozzare un'idea di come sarebbe stata una [Triumph 1300](#) accorciata a cinque porte e l'immagine sopra è ciò che ne resta. Le origini di questa vettura sono facili da riconoscere – sospetto che le portiere dei passeggeri nello schizzo provengano direttamente dall'auto su cui si basa. E, almeno in questo disegno, l'aspetto non sembra affatto peggiorato, nonostante alcune sfumature che richiamano la Simca 1100.

Il progetto fu avviato già nel 1964 e questa immagine, tratta dal numero di aprile 1998 della rivista *Classic Cars*, mostra quanto fosse effettivamente premonitore. Basata sul motore e sulla meccanica della Triumph 1300 a trazione anteriore, la "1300 corta" – come era conosciuta da Webster – sembrava avere un futuro.

UNA TRIUMPH DI "CLASSE GOLF" PRIMA DELLA GOLF?

La Triumph è nota per realizzare versioni a due volumi delle proprie berline e trasformarle in prototipi... per poi abbandonare l'idea. Lo aveva fatto con la Herald e avrebbe proseguito costruendo anche una Stag a due volumi, ma questo fu un caso a parte perché, come si vede dal modello in scala nella foto seguente, finì per allontanarsi dal concetto iniziale di 1300 senza coda.



Nel numero del 1998 di *Classic Cars*, Harry Webster ricordò: *"Ah, sì, la 1300 corta. Abbiamo impostato un passo lungo a sufficienza da ospitare quattro adulti, abbiamo tracciato una linea proprio davanti alla ruota anteriore e una proprio dietro quella posteriore e poi detto a Michelotti: 'Progetta un'auto attorno a questo – dimentica lo spazio per i bagagli'."*

Webster continuò: *"Un prototipo fu effettivamente costruito su uno dei progetti di Michelotti, ma non giunse alla produzione. Ironicamente, uno dei progetti del 1964 somigliava molto alla Renault 5 del 1972, mentre un altro somigliava di più alla Citroen LNA del 1983."*

LA SUPERMINI TRIUMPH CHE NON È MAI ESISTITA

Forse la Triumph e Michelotti avrebbero potuto battere Autobianchi e Dante Giacosa nella costruzione della prima supermini al mondo prima della A112, alla fine degli anni '60? Basata sulla meccanica della Triumph 1300, ma con una gamma di motori che includeva anche i più piccoli 948cc e 1147cc della Herald, avrebbe potuto davvero toccare un punto scoperto del mercato perché gli acquirenti della Mini erano alla ricerca di qualcosa di più grande come loro prossima auto.

In quanto Triumph, sarebbe forse stata venduta a una cifra superiore a quella che BMC avrebbe normalmente chiesto per un'auto simile, ma l'aspetto importante da berlina e l'elegante stile italiano avrebbe giustificato il sovrapprezzo.

Un'altra considerazione interessante è questa: se Leyland Motors avesse trovato i fondi per permettere alla Triumph di portare questa vettura sul mercato, avrebbe fornito alla società una buona ragione per respingere le insistenze del governo a favore della fusione con BMC?

ALLORA PERCHÉ NON È STATA COSTRUITA?

Molto semplicemente si trattò di costi e capacità. Harry Webster dichiarò nel servizio *Classic Cars* del 1998: *"I costi delle attrezzature sono sempre stati un problema. Avevamo un sacco di grandi idee ma non siamo mai riusciti a metterle in produzione."*

Potrebbe sembrare proprio uno di quei casi, ma potrebbe anche essere stata tagliata dalla politica interna e dalla perdita di interesse per il marchio Triumph man mano che il gruppo diventava più grande e sempre più ingombrante. Graham Ariss, collaboratore del sito ed esperto del settore, ha dichiarato: *"I costi dell'attrezzatura sono una spesa significativa nella produzione automobilistica e in quell'epoca precedente al CAD/CNC era di gran lunga la spesa più grande per portare un nuovo modello in produzione, ecco perché c'era così tanto riciclo di pannelli tra le auto."*

Ma potrebbe anche esserci stato un altro problema. Graham continua: *"La Triumph 1300 era ormai orfana, con il padre Harry Webster mandato a Longbridge, e poi affidata a nuovi genitori che si presero poco cura di lei: Spen King, era ansioso di esprimere le sue idee su come dovevano essere le auto e poco interessato a svilupparla oltre il necessario."*

In breve, lo sviluppo di questa vettura non era abbastanza progredito per farne rimpiangere la mancata messa in produzione – ma indubbiamente fa ipotizzare scenari allettanti e ancora una volta ci spinge a chiederci cosa sarebbe successo se...

NOTE DEL TRADUTTORE

Questo articolo è stato tradotto con il permesso dell'autore.

La versione originale in inglese si trova qui: <https://www.aronline.co.uk/opinion/triumph-supermini/>