

La Vitesse “Trans Am”

Di Fabrizio Comi

I primi anni settanta furono quelli in cui la British Leyland, nata dalla fusione tra la Leyland e la BMC, iniziò la politica di consolidamento e razionalizzazione della gamma, cercando di crescere soprattutto nel difficile mercato statunitense.

Il listino del marchio per quei tempi, poteva contare sulle berline 2000/2500, sulle Vitesse e sulle piccole sportive Spitfire e GT6. Queste ultime, avevano già avuto modo di catalizzare l'attenzione dei media e del pubblico americano grazie soprattutto alle competizioni nelle quali avevano riscosso molti successi sul territorio statunitense.

Ricordiamo la partecipazione della Spitfire Macau ai campionati nazionali SCCA, la 12 ore di Sebring del 1965 con le “Le Mans Spitfire”, oppure le tante vittorie del team “Group 44” di Bob Tullius con le Spitfire, le TR6 e, ancora prima, con le TR3 e TR4.

Grazie a questa immagine sportiva nata dalle partecipazioni alle competizioni, la British Leyland decise di tentare la strada della promozione in ambito sportivo anche per la sua Triumph Vitesse, una paciosa berlina derivata dalla Herald, nata negli anni sessanta con un motore 6 cilindri in linea da 1.600cc poi maggiorato a due litri, e che nel vecchio continente poteva contare su una buona schiera di estimatori



Dalla linea spigolosa e dalle dimensioni contenute, questo modello poteva fare concorrenza alle vetture di gamma medio-piccola che a quel tempo cominciavano ad affacciarsi, provenienti anche dal mercato orientale.

A causa del contingentamento che vigeva negli States relativamente alle importazioni di auto dall'estero, la British Leyland si inventò lo stratagemma di importare un prototipo di Vitesse passando dal Canada, paese non sottoposto ad limitazioni.

Un esemplare di "Works Vitesse" arrivò in California presso la struttura di Kas Kastner, con l'obiettivo di ricavarne una race car che potesse competere con le "Trans Am" americane oltre che alle Datsun 510, le Alfa Romeo e le BMW. La casa madre pianificò l'avventura sportiva della Vitesse mettendo a disposizione di Kas la rispettabile somma di \$ 75.000; questo doveva servire a realizzare una sportiva leggera e potente, con un motore da 2.000cc derivato dalla Triumph GT6, opportunamente elaborato.



Il grande Kas, come solo lui sapeva fare, riuscì a realizzare un motore molto prestazionale; al banco prova infatti venne misurata la rispettabile potenza di oltre 210 cv.

Raggiungere e superare i 100 Cv/litro con un motore ad aste e bilancieri, lungo come un sei cilindri e figlio di un progetto piuttosto anziano, fu un risultato sicuramente degno di nota.



La dotazione tecnica della “Candy box”, soprannome della Vitesse voluto da Peggy, la moglie di Kas, poteva contare su un cambio a 5 rapporti ravvicinati “Houseman”, quattro freni a disco (gli anteriori ventilati), nuove sospensioni racing, serbatoio fuel tipo corsa da 13 galloni e differenziale Quaiff con rapporto al ponte pari a 4,11:1.

L’alimentazione venne garantita da una batteria di tre Weber DCOE45 doppio corpo, l’impianto di scarico progettato e costruito da Bob Wagner, le bielle marcate Carrillo, i pistoni Arias e le valvole di origine Porsche.



Durante la stagione 1971, l’unica disputata con la bandiera della British Leyland, il pilota designato a debuttare con la Trans Am, lo statunitense Carl Swanson che già faceva parte della compagine di Kas Kastner e che l’anno prima aveva corso con la GT6, vennero disputate quattro gare.

Al debutto a “Road America” nel Luglio del 1971, la Vitesse sesta in qualifica, arrivò al traguardo in 11° posizione assoluta; nello stesso mese, sul circuito di Olathe invece non vide il traguardo per una uscita di strada e la medesima sorte anche sul circuito di “Laguna Seca” nell’Ottobre dello stesso anno.

A Riverside invece si guadagnò la prima “pole position” ma in gara fu costretta nuovamente al ritiro a causa di un problema questa volta dovuto ad un pneumatico.

Nel 1972 la British Leyland decise di ritirarsi in forma ufficiale dalla serie Trans Am America e il progetto “Vitesse” venne abbandonato. Il pilota americano Rick Cline, già tre volte campione nazionale SCCA, decise di acquistare la Vitesse per il suo team e la portò in Florida presso la sua struttura. Con questo team, la Vitesse corse le stagioni dal 1973 al 1976 nella categoria B-Sedan pilotata dallo stesso Rick Cline, da Roger Cook e da Mike Rockett e arrivò a vincere diverse gare come al Virginia International Raceway’s nell’Aprile del 1974.

Verso la fine degli anni 70’, la Vitesse cambiò proprietario finendo nelle mani del pilota Arno Fosh del South Carolina.

Nel periodo di appartenenza a Frosh, la Trans Am ricevette un motore da 2,5 litri in sostituzione del suo originale da 2,0 litri.

Questo nuovo motore da 2,5 litri, derivato dalla TR6, arrivò ad erogare quasi 240 hp; alimentato sempre da una batteria di Weber DCOE45, consentiva all’auto una elevatissima velocità di punta.





La "Trans Am" guidata dallo stesso Frosh, partecipò alle competizioni ininterrottamente per quasi tutti gli anni 80' con alterni risultati fino a che, nel 1988 venne venduta a Ralph Thomas.

Il nuovo proprietario decise allora di effettuare un completo restauro alla Vitesse che durò per un paio di anni.

Il debutto in gara, dopo i lavori di restauro, avvenne sulla pista di Road Atlanta per il "Walter Mitty Trophy" con un ottimo secondo posto assoluto sempre nella categoria B-Sedan.

La storia sportiva di questa special "race car" arriva a contare oltre cinquanta vittorie di categoria su tutti i circuiti del campionato nazionale, tra cui Mid Ohio, Road America, Watkins Glen, Road Atlanta ecc.

Dal 2009 la Vitesse "Trans Am" è di proprietà di Butch Gilbert che per averla sborsò la "modica" cifra di 29.000 dollari.

Speriamo presto di rivedere questa splendida opera di Kas Kastner sui circuiti americani per poter rivivere e risentire il rombo del suo bel motore sei cilindri.

