



TRIUMPH TR

La serie **TR** una gamma di vetture sportive prodotte dalla Triumph Motor Company dal 1953 al 1981.

L'attività automobilistica della Triumph, azienda già attiva nel settore delle biciclette e delle motociclette, ebbe inizio nel 1921, quando il general manager Claude Holdbrook convinse Sir Bettmann (fondatore e proprietario dell'azienda) ad acquisire gli stabilimenti ed i locali di Clay Lane della Dawson Car Company. Il primo modello prodotto dalla Triumph fu la 10/20 con motore di 1,4 litri, che ottenne un buon successo (anche se la produzione non era su grande scala). Questa vettura era, in realtà, disegnata dalla Lea-Francis, che pretendeva una royalties su ogni unità venduta. La produzione di grande serie iniziò nel 1927, con la Super 7. Questo modello ottenne un successo tale che, nel 1930 venne creata la divisione autonoma **Triumph Motor Company**. La Super 7 rimase in produzione fino al 1934. Negli anni successivi vennero stretti accordi con la Coventry Climax per la progettazione di motori (comunque assemblati dalla Triumph). Negli anni trenta la società, composta ormai da 3 divisioni, Triumph Cycle Company, Triumph Motorcycle Company e Triumph Motor Company, in difficoltà finanziaria, cedette la divisione che produceva le biciclette (1932) e motociclistica (1936), per concentrarsi sulla produzione automobilistica. Nel 1937 venne nominato capo progettazione Donald Healey, che rese autonoma la Triumph nella progettazione dell'intera vettura (motori inclusi). Il primo modello progettato da Healey fu la Dolomite del 1938, spinta da un motore 8 cilindri in linea e ispirata, narra la leggenda, all'Alfa Romeo 8C 2300. Nel 1939 l'azienda venne ceduta alla TW Ward e Donald Healey divenne general manager. La seconda guerra mondiale tuttavia fermò la produzione e nel 1940, lo stabilimento venne distrutto da un bombardamento. Nel 1945 ciò che era rimasto della Triumph Motor Company venne acquistato dalla Standard Motor Company, che riavviò la produzione nel 1946, trasferendo alla Triumph la produzione di alcuni modelli Standard e lanciandone uno inedito: la Triumph Roadster 1800.

TRIUMPH DOLOMITE



TRIUMPH RENOWN



La Roadster 1800 aveva la carrozzeria in alluminio. Ad essa seguirono la Renown(1948), la più piccola Mayflower (1949) e la Triumph Roadster 2000 (1949). All'inizio degli anni cinquanta venne stabilito che la Triumph doveva essere la divisione sportiva del gruppo Standard Triumph. Furono gli anni dell'inizio della dinastia delle celebri roadster TR (acronimo di Triumph Roadster), che arrivò fino agli anni ottanta.

Quando, alla fine del decennio il marchio Standard venne soppresso, la gamma Triumph si ampliò con l'introduzione della piccola Herald (1959), la prima Triumph (di una lunga serie) disegnata dallo stilista Giovanni Michelotti.

Nel dicembre del 1960 il gruppo Standard Triumph venne acquisito dalla Leyland e Donald Stokes divenne general manager. La gamma venne ulteriormente ampliata col lancio delle berline a 6 cilindri Vitesse (1962) e 2000 (1963), della piccola spyder Spitfire (1963) e della coupé GT6 (1966). Tutte vetture disegnate da Michelotti. Venne anche lanciata (1961) una nuova generazione della serie TR, la TR4. Gli anni sotto l'egida della Leyland si conclusero col lancio della TR5 (evoluzione della TR4) nel 1967 e nel 1968 della berlina 2500 PI (evoluzione della 2000). Sempre nel 1967 venne presentata la berlina media 1300/1500, anch'essa disegnata da Michelotti.

Nel 1968 la Leyland e la **British Motor Corporation** si fusero, dando vita alla **British Leyland**.

In questi anni, oltre all'evoluzione delle sportive TR, Spitfire e GT6, vennero lanciate le nuove berline **Dolomite (1972)** e **Toledo (1970)** e alla **targa Stag (1971)**, spinta da un **V8** di 3 litri. A metà degli anni **settanta** la Triumph, insieme a **Rover** e **Jaguar** andò a formare la cosiddetta Special Division all'interno della British Leyland.

Il frutto, per Triumph, di questa unificazione fu la sportiva **TR7 (1976)**, evolutasi poi nel **1979** in **TR8** di cui, malgrado la linea completamente diversa e moderna, ne furono costruite più di 110.000 esemplari (battendo il record della TR6 che venne costruita in circa 94.000 esemplari).

TRIUMPH TR 2 e TR 3 - (1953-1962)

“È la peggior macchina che abbia mai guidato, una trappola mortale”, affermò Ken Richardson, esperto collaudatore, dopo aver testato a lungo la Triumph TR 20 TS, il prototipo, praticamente definitivo, della nuova roadster della Casa inglese, esposto già al London Motorshow del 1952. La nuova autovettura sportiva doveva essere quella del rilancio, ma l’esigenza di contenere i costi di produzione aveva imposto scelte obsolete: un telaio a longheroni e traverse separato dalla carrozzeria, un impianto frenante con tamburi su tutte le ruote, un retrotreno ad assale rigido con balestre semiellittiche a foglia e un motore 4 cilindri in linea. Il lungo lavoro di affinamento di Richardson e la linea riuscita fecero sì che al debutto (1953) la nuova spyder, ora denominata TR2 venisse accolta con entusiasmo da pubblico. La linea, del resto, ricordava vagamente quella della **Jaguar XK120 Convertible**, pur non mancando di una sua originalità nel frontale (mascherina incassata) e nella fiancata (con le piccole portiere, prive di maniglie), ma il prezzo era assai inferiore.

TRIUMPH TR A - 1958



TRIUMPH TR 2 - 1952



Grazie al peso contenuto e alla corretta rapportatura del cambio manuale a 4 rapporti, il pur non entusiasmante motore, un 4 cilindri in linea di 1991cc, alimentato con 2 carburatori SU da 90cv , consentiva buone prestazioni. La trazione era, ovviamente, posteriore. Nel 1956 venne introdotta la TR3. Nonostante il cambio di numero progressivo, le modifiche furono modeste: nuova mascherina, non più incassata, tergicristalli con ritorno automatico e motore potenziato a 95 CV. Grazie alla maggior potenza la TR3 toccava i 170 km/h.

Nel 1958 venne lanciata la TR3 A, con mascherina più ampia, fari leggermente arretrati, maniglie di apertura delle portiere e freni anteriori a disco: la prima auto al mondo a montarli di serie. Con questa vettura Andrea De Adamich iniziò la sua carriera automobilistica. Le Tr3A sono poi le protagoniste di film di successo: La dolce vita con al volante Marcello Mastroianni (che ne acquistò poi una per sé) ed anche in Le piace Brahms? con Anthony Perkins. L'ultima evoluzione del modello fu la TR3 B del 1960, con motore maggiorato a 2138 cm³ (potenza 105cv, già optional nella TR3A) e cambio della "TR4". Il modello uscì di scena nel 1962, quando era stata già lanciata una roadster completamente nuova: la TR4.

Dalla TR3 A la carrozzeria torinese Vignale derivò una versione coupé, la Italia, costruita dal 1959 al 1962 in 329 esemplari.

TRIUMPH TR 3 (BOCCA STRETTA) - 1956



TRIUMPH TR 3B - 1960



TRIUMPH TR 4 e TR 5 - (1961-1969)

Nel 1961 venne introdotta una nuova generazione di roadster: le TR4. Il telaio, sempre separato dalla carrozzeria, era di nuova concezione, così come il motore (sempre a 4 cilindri in linea), il cambio (a 4 rapporti con overdrive su 3° e 4°) e la linea (opera di Giovanni Michelotti). La TR4, apparve subito più moderna, meglio rifinita e più pratica delle precedenti TR3: il bagagliaio era assai più ampio, la capote in tela più facile da manovrare ed inoltre la vettura poteva essere dotata di un comodo hard-top. Il motore era un 4 cilindri (sempre con albero a camme laterale) di 2138cc da 102cv alimentato da 2 carburatori, i freni anteriori erano a disco, la trazione era posteriore, mentre il retrotreno rimaneva ad assale rigido.

L'impiego dell'auto in gara da parte di molti clienti e i piani di sviluppo della Casa (che prevedevano l'adozione di motori più potenti) indussero la Triumph a realizzare nel 1965 la TR4 A nelle versioni TR4A per il mercato USA e TR4A IRS con retrotreno a ruote indipendenti (IRS stava per Independent Rear Suspension) per l'Europa. La TR4 A aveva inoltre una serie di modifiche di dettaglio a interni e carrozzeria, tra le quali una nuova griglia frontale, l'applicazione delle frecce laterali sulle fiancate con striscie longitudinali cromate e un nuovo stemma sul cofano motore. Inoltre il cruscotto veniva fornito anche in legno con strumenti con cornici cromate.

TRIUMPH TR 4 - 1961



Sulla TR4A veniva anche fornito a richiesta come optional un tettuccio posteriore rigido chiamato “Surrey Top”, che in pratica chiudeva l’abitacolo nella parte posteriore della vettura (tipo vetture Targa), la quale poteva essere poi completamente chiusa con un tettuccio rigido centrale amovibile in vinyle. Il nuovo schema tecnico migliorava parecchio il comportamento stradale della spyder inglese. Nel 1967 la TR4 A IRS venne rimpiazzata dalla TR5 PI (petrol injection), dotata di motore a 6 cilindri di cilindrata 2498cc, impianto di iniezione Lucas e potenza di 150cv (ma la versione USA, denominata TR250 rimaneva alimentata a carburatori, con potenza inferiore di 110 cv). Esteticamente la TR5 era praticamente identica alla TR4 A IRS, ma all’interno le finiture erano state ulteriormente migliorate. La produzione della TR5 cessò nel 1969, col lancio della TR6.

TRIUMPH TR 4A - 1965



TRIUMPH TR 5 - 1967



TRIUMPH TR 6 - (1976-1981)

La TR6, lanciata nel 1969 era un restyling della precedente TR5, operato dalla carrozzeria tedesca Karmann, nota soprattutto per la costruzione di cabriolet per conto di Volkswagen. A cambiare furono il frontale (completamente rivisto), la coda (più massiccia e squadrata), i paraurti, il disegno dell'hard top e gli interni. La parte centrale della carrozzeria rimase, invece, invariata, come l'intera meccanica (incluso il 6 cilindri a iniezione meccanica Lucas da 150cv). Per il mercato USA il motore della vettura, per adeguamento alle severe norme sulle emissioni dei motori, era alimentato da carburatori (come nella TR250), differenziandosi dalla più potente versione PI (petrol injection) europea.

Il facelift aveva modernizzato la linea della roadster (comunque obsoleta col suo telaio separato dalla carrozzeria), togliendole però buona parte della precedente eleganza.

Nel 1973, a seguito della crisi petrolifera, la potenza venne ridotta a 125cv.

La TR6 ebbe un grande successo, ne furono costruite 94.600 esemplari di cui il 91% esportate all'estero (soprattutto USA), uscì di listino nel 1976.

Nel 1973, a seguito della crisi petrolifera, la potenza venne ridotta a 125cv.

La TR6 ebbe un grande successo, ne furono costruite 94.600 esemplari di cui il 91% esportate all'estero (soprattutto USA), uscì di listino nel 1976.

TRIUMPH TR 6 - 1969



TRIUMPH TR 6 - (1976-1981)

A metà degli anni settanta la British Leyland (di cui faceva parte la Triumph, raggrupata con **Rover** e **Jaguar** nella Special Division), avviò la progettazione di una sportiva totalmente nuova in grado di sostituire al contempo le MG B e le Triumph TR6. La linea della nuova vettura venne realizzata dallo stilista Harris Mann dello studio "Longbridge". La crescente attenzione per la sicurezza, la congiuntura poco favorevole alle vetture sportive e la crisi finanziaria della BL, suggerirono di limitare lo sviluppo alla sola versione coupé a 2 posti. Se la meccanica non concedeva molto alle novità (a parte la sospensione posteriore a ruote indipendenti con doppi bracci), la linea era totalmente nuova e assai originale. Anche gli interni erano molto moderni, sebbene privi di qualsiasi riferimento alla tradizione Triumph. La sicurezza era molto curata, con una robusta struttura scatolata che rinforzava i montanti del tetto e la scocca (finalmente di tipo portante, integrata nel telaio) a deformazione controllata. Meno esaltante la scelta del motore, il 4 cilindri monoalbero in testa alimentato a carburatori di 1998cc, in configurazione a 8 valvole da 105cv, abbinato ad un cambio era manuale a 5 marce. La trazione rimaneva sulle ruote posteriori, mentre l'impianto frenante restava di tipo misto. Ma il punto debole della TR7 (questo il nome della vettura, nonostante fosse una coupé), era la linea: originale ma poco riuscita, con quel tetto che sembrava posticcio (sembrava quasi un hard top) e quel montante posteriore verticale e rivestito in plastica nera. Quando la vide, per la prima volta al Salone dell'Automobile di Ginevra del 1975, Giorgetto Giugiaro, in visita allo stand Triumph, non voleva credere fosse un modello definitivo da produrre in serie. La produzione, invece, partì davvero nel 1976, ma la vettura non ebbe il successo sperato. Per correre ai ripari venne approntata una versione "Estate" ed un Coupé 4 posti denominato "Linx". Entrambe le versioni si fermarono allo stadio di prototipo definitivo, senza raggiungere la produzione di serie. Della "TR7 Estate" vennero costruiti alcuni esemplari dal carrozziere Crayford.

L'ultimo "esperimento" fu di affidare un nuovo progetto a Giovanni Michelotti, il quale approntò la "TR7 Broadside", un Coupé 4 posti di piglio particolarmente sportivo e linea cuneiforme. In fase di realizzazione del prototipo, il bozzetto originale venne talmente stravolto da risultare irriconoscibile e, sostanzialmente, impresentabile. Come amava ripetere il grande stilista, "il cammello è la forma assunta dal cavallo dopo la riunione dei direttori". Egualmente infruttuoso si rivelò il tentativo di rilanciare il modello installando sotto il cofano il solito V8 Rover di 3,5 litri da 150cv, dando vita, nel 1978, alla TR8.

Quando nel 1979 venne presentata la versione spyder, molti pensarono ad un pronto riscatto del modello: eliminato quell'orrendo tetto la vettura risultava elegante e moderna. Tuttavia quando venne avviata la commercializzazione in Europa (**marzo** 1980) era troppo tardi e anche la bella TR7 Roadster, con motore 2 litri da 105cv, non ebbe il successo sperato.

Nonostante ciò della TR7 ne furono costruite oltre 112.000 esemplari, mentre della TR8 2.750, battendo il record delle TR6 (94.600) La produzione cessò nel 1981.

TRIUMPH TR 7 - 1976



TRIUMPH TR 8 - 1978



TRIUMPH VERSIONE USA - (1965)

A partire dal 1965 le versioni destinate al mercato degli **Stati Uniti**, si differenziavano dalle corrispondenti versioni europee. La TR4 A per gli USA manteneva il retrotreno ad assale rigido, a differenza della TR4 A IRS per l'Europa che era equipaggiata con un retrotreno a ruote indipendenti. La TR250, versione USA della TR5 PI, aveva motore a carburatori (anziché a iniezione) da 110cv, rostri sui paraurti e sterzo più demoltiplicato, mentre la TR6 d'oltreoceano aveva i soliti rostri di gomma nera ai paraurti e motore a carburatori da 116cv. Anche la TR7 americana presentava paraurti maggiorati (ad assorbimento d'urto), motore depotenziato a 90cv (76 in **California**, dove le norme antinquinamento erano più severe), **sterzo** servoassistito e, a richiesta, **cambio automatico** a 3 rapporti. La TR7 Roadster venne commercializzata sul mercato statunitense nel **luglio** del **1979**, quasi un anno prima che in Europa.



LA PRODUZIONE TRIUMPH

La produzione complessiva di Triumph TR ammonta a 373.458 unità (contro le oltre 512 mila MG B, costruite in un arco temporale simile). La suddivisione fra modelli fu:

- **TR2: 8.628 esemplari**
- **TR3: 74.944 esemplari (di cui 58.236 in versione TR3A)**
- **TR4: 68.718 esemplari (di cui 28.465 di tipo IRS)**
- **TR5: 11.431 esemplari (incluse le TR250)**
- **TR6: 94.619 esemplari**
- **TR7: 112.368 esemplari (incluse le TR7 Roadster)**
- **TR8: 2.750 esemplari**



NASCITA DEL TR TRIUMPH ROMAN CLUB

E' nato a Roma il **“TRIUMPH TR ROMAN CLUB”** associazione di appassionati di auto e moto d'epoca , con particolare interesse per le Triumph TR.

E' da molto tempo che quest'idea era dentro di noi: la passione per le Triumph Tr, le spider inglesi più belle, la voglia di restaurarle per riportarle all'antico splendore e di far vedere, soprattutto ai giovani, quanto il design delle auto, un tempo, era una vera e propria arte, espressa da stilisti soprattutto italiani.

C'è anche la voglia di aiutare tanti amici a tirare fuori e dare nuova vita ad auto abbandonate in garage, magazzini, casali, locali di sgombero e lì dimenticati. Quante ce ne sono!.... un numero inimmaginabile.

Spesso questi amici non sanno cosa fare, a che rivolgersi, dove trovare i pezzi, dove avere un amico fidato che li possa aiutare e dove condividere e vivere questa passione. E' tanto “ l'amore” per queste macchine che siamo diventati dei veri e propri esperti. Alcuni di noi hanno restaurato da zero la propria Triumph cercando di riutilizzare il più possibile i pezzi originali per poter avere il più possibile la macchina autentica. Infatti, il sogno di ogni collezionista è quello di possedere una macchina perfettamente conservata ed originale in ogni sua parte e di farla continuare a vivere con la delicatezze che si ha per le cose care.

Spero che questa idea abbia successo ed incontri il favore degli appassionati.

Il Presidente: Arch. Roberto Bargagna



MEMBRI DEL TR TRIUMPH ROMAN CLUB

PRESIDENTE: ROBERTO BARGAGNA - Cel. 339.5910594

VICE PRESIDENTE: MASSIMO MANCORI – Cel. 335.8396070

SEGRETARIO-TESORIERE: ENZO RUSSO – Cel. 348.7230967

CONSIGLIERE: GIORGIO ONORI – Cel. 348.5405431

CONSIGLIERE: MAURIZIO GARGIULO Cel. – 347.7903180

E-MAIL: triumphtrromanclub@gmail.com