

1953-1962

Triumph TR 3 {€ 30.000-50.000}



Questa roadster inglese degli anni Cinquanta oggi è uno dei più godibili investimenti fra le auto d'epoca

Testo e Foto Max Bontempi

Introduzione

Quando 'Octane' mi ha chiesto di scrivere un pezzo sulle Triumph "TR sidescreen" ho provato a ricordarmi di tutte le TR2, 3 e 3A che ho acquistato, guidato e venduto in questi anni, a cominciare dalla mia prima "long door", comperata a Londra trent'anni fa da un signore che se l'era dimenticata in garage, sino al "bocca larga" azzurrino con il quale portai mia moglie in vacanza da Brescia ad Edimburgo una quindicina d'anni or sono, per giungere alla scorsa settimana quando, con la TR2 acquistata più recentemente in Scozia da un gentleman driver che ci correva in pista, abbiamo affrontato sotto una pioggia incessante la seconda edizione della Targa Florio Classic. Pur avendo perso il conto, per ognuna di esse ho almeno un ricordo affettuoso ed ammetto che, sebbene il mio mestiere mi metta quotidianamente nella fortunata condizione di guidare automobili d'epoca più costose, importanti e blasonate, non c'è nulla di simpatico e divertente come una Triumph TR Sports. Icona tra le spider degli anni cinquanta per le sue forme tondeggianti ed il caratteristico

musone, sorridente ed 'occhiuto', più che un'automobile è un paradosso, nel quale si coniugano miticamente un motore prestante ma robusto ed un aspetto spartano ma elegante.

Il mercato

Declinata in tutte le sue versioni, che vanno dalla prima TR2 del 1953 sino all'ultima TR3B del 1962, stiamo parlando di un'auto costruita continuamente per oltre un decennio e prodotta in più di 80.000 esemplari; non si tratta dunque di una cosa rara e, forse proprio per questo, sino a pochi anni or sono, il suo valore collezionistico stentava a decollare, essendo questa una spider destinata quasi unicamente ad un nutrito gruppo di 'aficionados' iscritti al TR Register europeo e caratterizzati da un notevole quanto organizzato spirito di corpo. Questo

impasse era oltremodo enfatizzato dall'ampia disponibilità di ricambi ed accessori nuovi ancora in produzione, dall'offerta ingente e indiscriminata di brutte macchine provenienti dagli USA con parafanghi in vetroresina e selleria da buttare e dal proliferare di restauri piuttosto approssimativi tipici degli Anni 80 e 90. Una nuova presa di coscienza del valore collezionistico delle Triumph degli anni Cinquanta si deve oggi, oltre alla grande usabilità del mezzo che è assai apprezzato nelle più titolate gare di regolarità in Italia, ad un'iconografia più spinta e universale e, sicuramente, ad una maggior conoscenza della storia dell'auto in ogni sua epoca e nicchia produttiva. Ecco dunque che le primissime TR2, quelle a porta lunga prodotte tra Febbraio e Ottobre 1954, oggi introvabili, se ben restaurate e con motore e telaio d'origine, possono facilmente

La Storia

1952 In occasione del cinquantesimo compleanno della Standard Motor Company, nel corso del London Motor Show, viene presentato il prototipo Triumph Sports TS.

1953 A luglio viene prodotta la prima TR2 con numero di telaio TS1, ha porte lunghe a battuta sul telaio sottoscocca e cofano motore in alluminio.

1954 A febbraio, prodotti i primi 580 esemplari, le componenti in alluminio vengono sostituite da nuove parti in acciaio. A ottobre, dal telaio numero TS 4002, le porte lunghe vengono sostituite da porte più corte che ne facilitano l'assemblaggio ed è disponibile il pratico hard-top metallico.

1955 Col numero di telaio TS 8637, prodotto agli inizi di ottobre, inizia la nuova TR3, con motore potenziato ed una griglia anteriore più armoniosa. Sostituisce la TR2.

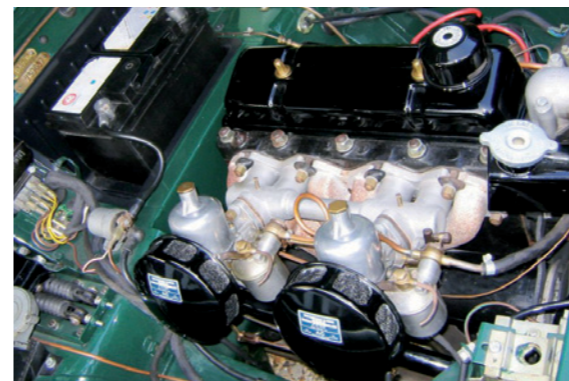
1956 Dopo aver esordito con successo a Le Mans, il tradizionale impianto frenante viene sostituito da un nuovo impianto Girling con freni a disco sulle ruote anteriori.

1957 Dal mese di Settembre esordisce il nuovo modello 1958 chiamato TR3 A, che ha la nuova mascherina anteriore (bocca larga) in alluminio anodizzato e viene prodotto sino al 1962.

superare la quotazione di 50.000 euro, mentre quelle successive assemblate sino all'esordio della TR3 con bocca stretta, valgono dai 40 ai 45.000 euro. La TR3, costruita in 13.377 esemplari sino a settembre 1957, vale invece circa 35.000 euro, così come molte delle TR3A, costruite in più di 58.000 esemplari dal 1957 al 1961, che sono, francamente, un po' sopravvalutate. Un discorso a parte meritano le poche TR3B, prodotte esclusivamente per il mercato americano da Marzo a Dicembre 1962 e dotate del motore da 2138 cm³ destinato alla successiva TR4 disegnata da Giovanni Michelotti, che aveva stravolto il concetto di 'roadster' così irrinunciabile per la clientela d'oltreoceano, la quale continuò ad ordinare alla casa di Coventry la TR3 sino alla fine del 1962!

In sintesi

Sicuramente un'auto da collezionare, non si tratta di un bene rifugio, né tantomeno di un investimento importante, anche se va detto che, come per le Jaguar della serie XK, è una vettura che non può e non deve mancare nel garage dei più avveduti gentlemen driver. Coloro che esigono un pezzo di valore destinato a rivalutarsi nel tempo devono naturalmente rivolgersi al mercato delle prime trecento vetture prodotte, le TR2 del 1953, semplici, armoniche e primordiali, ognuna unica e diversa da tutte le altre; chi invece non ha ambizioni collezionistiche, ma desidera una bella sport con un passato agonistico di tutto rispetto (Le Mans, Mille Miglia e Rally di Montecarlo), si accosti alle meno rare TR2 'short door' o TR3 prima serie (con i freni a tamburo). Con un budget di poco inferiore a quel che oggi serve per



un'orribile Lancia Flavia Cabriolet del 2012 (versione Marchionne), potrà disporre di una sportivissima sessantenne in forma smagliante, che ruggisce e borbotta quanto basta! Se invece, alla storia documentata ed al pregio collezionistico, si preferisce l'estetica esclusiva ed il piglio snob della 'british roadster' per eccellenza, l'auto più consigliabile è la TR3 A, che, con la capotta abbassata e le ruote a raggi, fa tanto Anthony Perkins ed Ingrid Bergman sugli Champs-Élysées del film 'Goodbye again' del 1961. O Mastroianni che ne guida una in numerose scene de 'La dolce vita' di Fellini. Per tutti gli interessati un'unica importante avvertenza, che va oltre le proprie disponibilità finanziarie e gli indiscutibili gusti personali: rispettate sempre la conformazione originale con cui la vostra 'sidescreen' è stata pensata. Niente TR2 blu scure, quindi, o interni in pelle color cognac sulle TR3 della prima serie; meglio se le auto più vecchie hanno le cerniere verniciate e le ruote posteriori coperte, evitando i cerchi a settantadue raggi cromati, che all'inizio degli Anni 50 dovevano ancor essere inventati! Per quanto riguarda gli strumenti e gli accessori, meglio se d'epoca o comunque conformi a quanto previsto dal catalogo Stanpart (disponibile anche in ristampa).

Conclusioni

Questa è la classica vettura d'epoca che può essere acquistata come pezzo unico, ovvero far parte di collezioni più allargate, senza sfigurare tra altre più importanti automobili degli anni trenta, quaranta e cinquanta. Proprio per questo, rappresenta per molti la chiave d'accesso in questo mondo ed, in tal senso, bisogna guardarsi dagli acquisti avventati che si possono effettuare a prezzi al di sotto delle nostre quotazioni. Soprattutto in questi casi, il buon affare cela sovente pessime opere di restauro, motorizzazioni non conformi, verniciature sbagliate o problemi documentari. Niente paura, però! Questa è una delle auto sportive d'oltremarica su cui sono state scritte più guide, leggendo le quali è facile documentarsi ed appassionarsi in maniera accurata e particolareggiata, trasformando l'entusiastico impulso di un capriccio in un acquisto avveduto, oculato e destinato a rivalutarsi nel tempo.

1957 TRIUMPH TR3

MOTORE 1991 cm³, quattro cilindri in linea, due carburatori SU H4 da 3,8 cm

POTENZA 100 cavalli a 4800 giri

TRASMISSIONE Cambio manuale a 4 marce di derivazione Vanguard, sincronizzato su seconda, terza e quarta. Overdrive opzionale, trazione posteriore

STERZO A vite senza fine e cremagliera

SOSPENSIONI Anteriori: indipendenti con ammortizzatori a molla. Posteriori: semiellittiche con molla a balestra

FRENI Idrraulici, anteriori a disco, posteriori a tamburo **PESO** 902 kg

PRESTAZIONI Vel max 170 km/h, da 0 a 100 km/h in 11,4 secondi

PREZZO DA NUOVA 976 Sterline

L'evoluzione della specie



Triumph TR2

(1953-1955, 1991 cm³ € 50.000)

Spartana e inconfondibile per quella bocca stretta, i pochissimi colori pastello, le porte senza maniglie e le ruote in lamiera stampata da 15 pollici, è la sport britannica per eccellenza, costruita in soli 8636 esemplari. Motore da 90 cavalli.



Triumph TR3

(1955-1957, 1991 cm³ € 35.000)

Forse meno affascinante, ma certamente più guidabile grazie ai carburatori più moderni ed ai freni a disco anteriori, che, prima auto di serie in Europa, ha adottato sin dall'ottobre del 1956, è stata prodotta in 13.377 esemplari. Motore da 100 cavalli.



Triumph TR3 A

(1957-1961, 1991 cm³ € 30.000)

La più diffusa e sicuramente la più appariscente della serie a causa di quella bocca larga esproporzionata, va comprata super accessoriata, con interno in pelle, ruote a raggi cromate ed il comodo portabagagli in tubolare inox. Ne sono stati venduti ben 58.309 esemplari. Anche qui motore da 100 cavalli.

Triumph TR3 B

(1962, 2138 cm³ € 35.000)

Praticamente introvabile, è esteticamente identica alla versione 3A ed è un po'avulsa dal contesto delle auto sportive della sua generazione, essendo di fatto una TR3 A costruita in soli 3334 esemplari nel corso dei cosiddetti 'tempi supplementari'. Motore da 104 cavalli.