

## GUIDA AL COLLEZIONISMO

# MG TRIUMPH

# 6





LA MG C MONTA UN SEI CILINDRI IN LINEA DI TRE LITRI DA 147 CV. PROPOSTA IN VERSIONE SPIDER E COUPÉ, SI DISTINGUE SUBITO PER LA VISTOSA GOBBA SUL COFANO ANTERIORE

# RULE BRITANNIA

Quando si parla di roadster, le inglesi MG e Triumph dominano la scena. Le due Case hanno firmato sportive iconiche, che hanno attraversato i decenni incuranti delle mode, senza lasciarsi scalfire dallo scorrere del tempo. Con elegante snobismo

Testo di **Massimo Condolo**



**Le MG B prodotte ad Abingdon hanno conquistato il mondo**



**La Spitfire è una delle più iconiche spider della Triumph**

**G**li inglesi sono differenti. Ribadiscono appena possibile che il loro stile non è quello di noi continentali. Flemma, pacatezza, passione per le cose durevoli, conservatorismo e naturalmente guida a destra sono stereotipi che affibbiamo spesso ai sudditi di Sua Maestà Britannica, ma hanno un solido fondamento. Certo sanno anche essere innovativi, e molto, ma non bisogna toccare le loro icone di stile. I veicoli fanno parte di queste: potremmo mai immaginare Londra senza i taxi Carbodies neri e gli autobus Routemaster rossi? Tra le auto, poi, ci sono quelle più iconiche delle icone: Daimler, Jaguar e Rolls-Royce se pensiamo alle grandi berline, le Mini se consideriamo le utilitarie. Ma se intendiamo il genere d'auto che rappresenta il Regno Unito nel mondo, la roadster di media cilindrata, le MG

e le Triumph sono senza ombra di dubbio le più note, amate e, di conseguenza, collezionate.

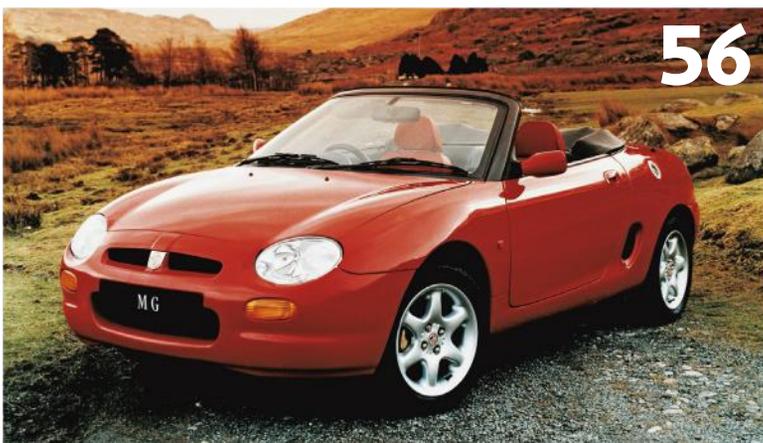
## **PIOVE? FA PARTE DEL GIOCO**

Un altro luogo comune vero è che gli inglesi abbiano un brutto tempo. "The best English clothing for the worst English weather" non a caso è lo slogan della Barbour, marchio che è sinonimo in tutto il mondo di giaccone in tela ingrassata. Eppure sono tra i più grandi acquirenti di spider e cabriolet al mondo, gli unici che le guidano scoperte sotto la pioggia, forse perché sono i soli ad aver sperimentato che basta un minimo di velocità e i flussi aerodinamici spingono le gocce fuori dall'abitacolo. Ma anche perché a loro, esposti come sono ai capricci del tempo sull'Atlantico che cambia più volte al giorno dal sole ai diluvi, due gocce non fanno certo paura. MG e Triumph

hanno prodotto anche vetture chiuse, certo. E nella nostra galleria sono presenti infatti coupé (ma sempre derivate da roadster) e berline. Tuttavia nell'immaginario collettivo le due Case sono legate a doppio filo a vetture sportive scoperte. I due marchi hanno avuto destini molto diversi: prodotta nel 1984 l'ultima Acclaim, il nome Triumph è rimasto a identificare le moto, divisione autonoma dal 1936 e che oggi, dopo un fallimento e la rinascita negli anni 80, vive una seconda giovinezza. La MG è tornata a nuova vita sotto una nuova proprietà cinese, il gruppo Shanghai Automotive Industry Corporation (Saic). Oggi la gamma MG è fortemente incentrata su modelli a propulsione elettrica e ibrida. Chi ha i capelli con più di qualche striatura grigia si sorprende a vedere l'amato Ottagono con le iniziali Morris Garages su delle Suv. **RC**

# RUOTECLASSICHE

MG - TRIUMPH

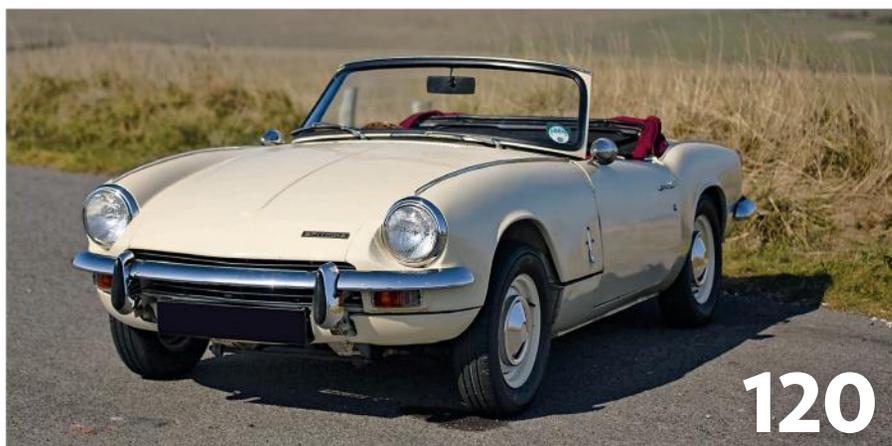




86



106



120



140

## SOMMARIO

<b>3</b> EDITORIALE	<b>72</b> ZT
<b>6</b> INTRODUZIONE MG	<b>76</b> INTRODUZIONE TRIUMPH
<b>10</b> A	<b>80</b> TR3 A
<b>18</b> MIDGET	<b>86</b> TR4
<b>24</b> B	<b>94</b> TR 250
<b>32</b> B GT	<b>100</b> TR6
<b>38</b> B GT V8	<b>106</b> TR7
<b>42</b> C	<b>114</b> SPITFIRE 4
<b>48</b> RV8	<b>120</b> SPITFIRE MK 3 MK IV - 1500
<b>52</b> MONTEGO TURBO MAESTRO TURBO	<b>128</b> GT6
<b>56</b> F	<b>134</b> STAG
<b>62</b> TF	<b>140</b> DOLOMITE SPRINT
<b>68</b> ZR - ZS	<b>146</b> STORIA DEL LOGO

### Galleria Ruoteclassiche

Numero 152 - Luglio 2023  
Periodico mensile

*Direttore Responsabile* Gian Luca Pellegrini

Registrazione del Tribunale di Milano n. 85 del 11/02/2002

### GUIDA AL COLLEZIONISMO MG - TRIUMPH

*A cura di* Fabrizio Greggio

*Testi di* Roberto Bruciamonti, Massimo Condolo, Marco Di Pietro

*Impaginazione* Daniele Velini

*Fotolito Editoriale* Domus

*Stampa* Elcograf S.p.A., stabilimento di Bergamo (BG).

### EDITORIALE DOMUS S.p.A.

*Presidente* Giovanna Mazzocchi Bordone

Via Gianni Mazzocchi, 1/3, 20089 Rozzano (Milano)

Telefono 02 824721 - Fax 02 57500132 - redazione@ruoteclassiche.it

www.edidomus.it

Distribuzione per l'Italia  
S.O.D.I.P. "Angelo Patuzzi" S.p.A.

Via Bettola, 18 - 20092 Cinisello Balsamo (Milano)

tel.02 660301, fax 02 66030320

Copyright © 2023

Editoriale Domus S.p.A. Rozzano (MI)

Titolare del trattamento dei dati personali raccolti nelle banche dati di uso redazionale è Editoriale Domus S.p.A.

Gli interessati potranno esercitare i diritti previsti dal D.Lgs. 196/2003 in materia di protezione dei dati personali, telefonando al numero 0282472459  
E-mail: responsabledati@edidomus.it

È vietata la riproduzione, totale o parziale, del contenuto della pubblicazione senza l'autorizzazione preventiva dell'editore

# IMPRESINDIBILE LEGAME

Quando si parla di spider è impossibile non riferirsi alla Casa inglese. Il marchio dell'Ottagono si identifica con le iconiche A e B. Ma non dimentichiamo la Midget e la F, la scoperta a motore centrale del 1995. E neppure le berline di derivazione Rover

Testo di **Massimo Condolo**

**T**utto inizia a Oxford nel 1913, quando William Richard Morris espone nel salone-officina di sua proprietà una nuova insegna: Morris Garages. Consegna anche la sua prima Morris Oxford, una vetturetta realizzata assemblando componenti in gran parte di provenienza esterna. La svolta avviene nel 1922, quando diviene responsabile commerciale dell'azienda Cecil Kimber, il quale sviluppa una serie di allestimenti speciali per uso sportivo; sulle vetture compare la dicitura "The M.G. Super Sports", riportata su una corona circolare montata all'esterno dell'originale stemma rotondo delle Oxford. Il celeberrimo Ottagono con le iniziali MG viene registrato nel 1924, ma sulle vetture comparirà successivamente. Per tutti la prima MG della storia, cronologia peraltro avallata dalla stessa Casa, è la "Old Number One" del 1925, con la quale Cecil Kimber vince la Land's End Trail. Nel 1929, a seguito della necessità di maggior spazio in vista dell'incremento della produzione, la MG si trasferisce ad Abingdon, che diviene la patria d'elezione della marca; lo sarà fino al 1980, quando a ottobre lo stabilimento viene definitivamente chiuso dopo aver sfornato le ultime MG B. Con il 1930 la MG diventa una società autonoma, inizialmente di proprietà personale di William Morris (visconte di Nuffield), il quale nel 1935 la cederà al gruppo Morris Motors.

## LA PRIMA MIDGET

La Morris produceva vetture senza particolari ambizioni a livello di prestazioni; naturale, quindi, che

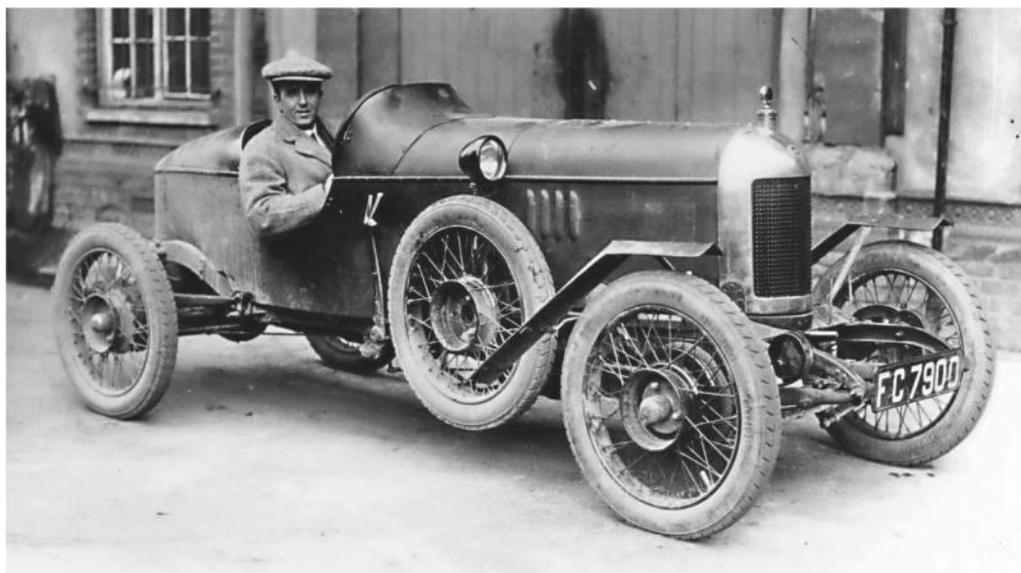


il prodotto più interessante fossero le roadster compatte, le quali costituiranno il pilastro portante della produzione MG. Del resto le spider da sempre rappresentano al meglio il concetto di velocità. Una pietra miliare nella storia della Casa è certamente la M Type, meglio conosciuta come Midget, un nome che la Casa utilizzerà fino al 1979; presentata nel 1928, è una delle prime sportive proposte a un prezzo contenuto. Si tratta quindi di una sorta di manifesto programmatico di quella che sarà l'essenza stessa della produzione MG. Alla M Type seguono la J Type (1932), la P Type (1934) e infine la T Type (1936), capostipite di una famiglia di spider molto longeva: l'ultima

versione, la TF (1953-1955), cederà il testimone a un'icona non solo del marchio dell'Ottagono bensì delle roadster tout court: la MG A.

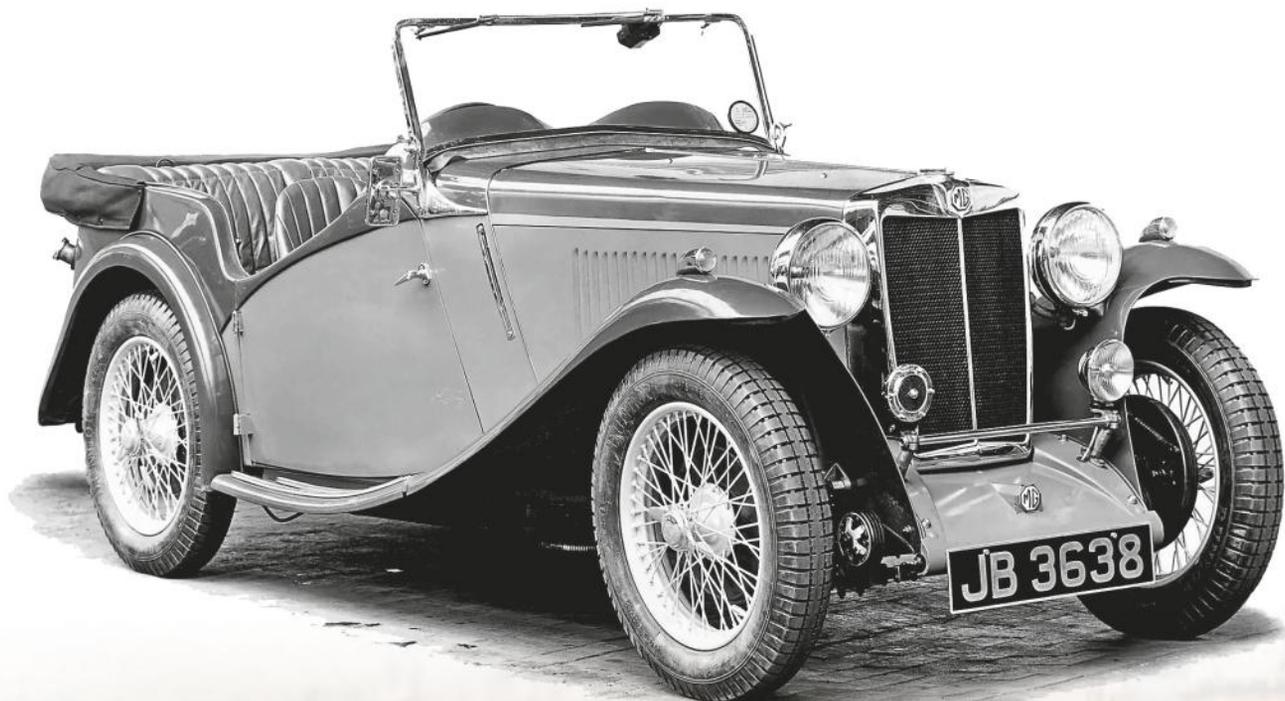
## UN NUOVO CORSO

Il 1952 è l'anno della fusione della Morris motors (gruppo Nuffield) con la Austin: nasce la British Motor Corporation (BMC). Dal punto di vista societario i 17 anni tra il 1935 e il 1952 sono stati il più lungo periodo di tranquillità della MG. La nuova proprietà porta dinamismo e nuove possibilità di sinergie. Nel 1953 viene prodotta l'ultima berlina Y Type: progettata alla vigilia dello scoppio del conflitto, entra in produzione ➔



### La prima MG

Nella pagina accanto, la Morris Oxford del 1913. Qui a fianco, il fautore della MG, Cecil Kimber, al volante della "Old Number One" del 1925, considerata la prima MG della storia. Sotto, la N Type del 1934; più in basso, una TB del 1939.



# LE ROADSTER DELLA CASA RIMANGONO ANCORATE A STILEMI ANTEGUERRA FINO ALL'ARRIVO NEL 1955 DELLA MG A



→ nell'immediato dopoguerra, precisamente nel 1947. Nel 1948 la Y viene declinata anche in versione torpedo; il modello però non incontra i favori del pubblico e già nel 1950 termina il suo ciclo vitale, dopo circa 900 esemplari allestiti. Nel 1955 esce dagli stabilimenti l'ultima TF, massima evoluzione della serie T, la cui carrozzeria con i parafranghi ben distinti dal corpo vettura denuncia l'età di un design ancora fortemente influenzato da stilemi in voga negli anni 30. Il testimone è preso dalla MG A, il cui stile segna una netta rottura col passato; non a caso viene presentata con lo slogan "First of a new line", a sottolineare l'inizio di un nuovo corso. Che, si badi bene, riguarda il design, ma non la meccanica, che rimane molto tradizionale, a partire dallo schema

costruttivo con telaio a longheroni separato. E la nostra galleria di modelli che presentiamo nelle prossime pagine parte proprio da qui. Un palpito di innovazione tecnica si ha nel 1958 con l'arrivo della MG A Twin Cam, ma la scarsa affidabilità del suo motore a doppio albero a camme in testa ne segna irrimediabilmente il destino: nel 1960 viene tolta dal listino dopo poco più di duemila esemplari costruiti. Un'altra raffinatezza della Twin Cam è l'impianto frenante con quattro dischi. La A è un successo e mette la MG in grado di progettare un modello completamente nuovo. Anzi, due.

### **ALTRO CHE SERIE B...**

Il gradimento della MG A, soprattutto della prima serie (quasi 59 mila unità prodotte su un totale di circa 101 mila A)

fa capire alla Casa come a inizio anni 60 serva un modello al passo con i tempi. Sei anni dopo la presentazione della A il nome Midget viene rispolverato per una nuova spider compatta a scocca portante (una novità per la MG), derivata nella meccanica dalla Austin Healey Sprite "Frogeye", ma con un disegno inedito, dominato da linee tese. La Midget, che nasce nel 1961 insieme alla Austin Healey Sprite Mk II, rimane in produzione fino al 1979, totalizzando circa 225 mila vetture ed evolvendosi in quattro serie. Ma è l'anno successivo che la MG tiene a battesimo la sua best seller, la B. Viene costruita per diciotto anni; dagli stabilimenti di Abingdon ne escono quasi 387 mila. Per la seconda volta viene scelto lo schema costruttivo a scocca portante. La nuova spider è la capostipite di una famiglia articolata di modelli: nel 1965



**Amore per le spider**  
 Nella pagina accanto, la MG TF, ultima evoluzione della famiglia T Type, nata nel 1936. Qui accanto, la MG A, che ha segnato una svolta nella storia della Casa; al centro, la Midget del 1961; sotto, la MG B, senza dubbio la sportiva più prodotta e di successo del marchio. In basso, la RV8, prodotta dal 1993 al 1995 sulla base della scocca della B.



arriva la versione coupé, la GT, il cui padiglione metallico ha linee disegnate dalla Pininfarina. Nel 1967 è il momento della MG C, ossia una B nella quale il quattro cilindri 1.800 lascia il posto a un 3.000 a sei cilindri in linea da 147 CV; il nuovo propulsore obbliga a ridisegnare la sospensione anteriore, che abbandona le molle elicoidali per adottare le barre di torsione longitudinali. Nel 1973 si esagera e sulla MG B GT viene montato addirittura il V8 di 3.5 litri. La B vede il passaggio dalla BMC all'effimera British Motor Holding (BMC + Jaguar, 1966) e quindi alla British Leyland Motor Corporation (BMH + Leyland Motors, 1968). Nel 1980 chiude Abingdon e cessa la produzione della B, nel 1982 la BL diventa Austin Rover e inizia una serie di traversie societarie e industriali che vedono sparire

e riapparire il marchio su vetture Austin e Rover: cessione alla British Aerospace (1988) e quindi alla BMW (1994), la quale la rivende ai manager che formano la Phoenix (2000) che a sua volta la rivende alla Nanjing Automobile e questa alla Saic, che ne è proprietaria dal 2007. La nostra carrellata di modelli comprende anche le vetture nate nei momenti più turbolenti e incerti: le spider MG F e TF, le berline compatte ZR e ZS (rivisitazioni sportive delle Rover 25 e 45) e l'ammiraglia ZT (derivata dalla Rover 75). Se nella scoperta a motore centrale presentata nel 1995 e nata sotto l'egida BMW l'essenza MG è ancora ben presente, nelle ultime vetture "chiuse" tale linfa vitale si attenua progressivamente, ma conferisce comunque a queste derivate una spiccata personalità.

## INIZIARE COL PIEDE GIUSTO

Le MG costituiscono una scelta ideale per entrare nel mondo delle storiche (ma, si badi bene, sono amate e ambite anche dai collezionisti "navigati"). Le A e le B sono sportive intramontabili, divertenti da guidare, facili da restaurare e mantenere grazie all'ottima disponibilità dei ricambi e alla meccanica semplice; inoltre hanno quotazioni abbordabili, quasi sempre ben al di sotto dei fatidici 40.000 euro, il limite di budget fissato nella nostra collana Guida al collezionismo. A queste doti si aggiunge una rete di club e registri molto attivi nell'organizzare raduni ed eventi; tali sodalizi costituiscono inoltre una fonte preziosa a cui attingere per ottenere consigli e indicazioni sui restauri e sulla manutenzione. Benvenuti in paradiso. **RC**

# FIRST OF A NEW LINE

Lo slogan del lancio è eloquente: la nuova spider segna una svolta nella storia del marchio. Linea aerodinamica e motori inediti ne decretano un grande successo e ne fanno un'icona della sportività d'Oltremanica. Ancora oggi...

Testo di Massimo Condolo e Marco Di Pietro



## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Perché è un'icona tra le icone: è una delle più belle e storicamente significative spider inglesi. Albert Sidney ("Syd") Enever ne aveva abbozzata la linea nel 1951 disegnando la carrozzeria per la TD (la EX172, conosciuta anche con la sigla della targa: UMG 400) che George Phillips avrebbe guidato alla 24 Ore di Le Mans. La linea stravolgeva completamente quella anni 30 a parafanghi separati della TD e introduceva i canoni dello streamlining e lo stile ponton. Da quell'esperienza nascono due prototipi (EX175), di cui uno

pronto per i test su strada e targato HMO6. Tuttavia, ogni ulteriore sviluppo viene bloccato dal presidente della BMC Leonard Lord, che non vuole creare una concorrenza interna con la Austin Healey 100, per la cui produzione aveva siglato nell'ottobre del 1952 un accordo con Donald Healey. Ma il crollo delle vendite dalla TF, ultima



evoluzione della famiglia T, rende urgente l'arrivo di una spider del tutto inedita. Per promuoverne il debutto, la Casa in vista della partecipazione alla 24 Ore di Le Mans allestisce quattro prototipi denominati EX182 (tre per correre e uno di riserva): due giungono al traguardo, conquistando il 12° e il 17° posto in classifica. Pochi mesi dopo, al Salone di Francoforte debutta la MG A, denominazione scelta per sottolineare come la vettura segni un nuovo inizio ("First of a new line" recita lo slogan del tempo). Il motore è il quattro cilindri 1.500 Austin serie B alimentato da due carburatori; il telaio deriva dalla serie precedente, ma la distanza tra i longheroni longitudinali viene allargata per consentire di abbassare i sedili (e quindi il baricentro).

## QUOTAZIONI

Il valore più basso è quello della Coupé con motore 1.600 prodotta tra il 1959 e il 1961: 27.000 euro per la label AB. La A Coupé TC è l'unica con motore Twin Cam a rientrare, sia pure per il rotto della cuffia, nel nostro budget: la sua quotazione è infatti di 40.000 euro (label AB).

Valore minimo € (label AB)

**27.000**

Valore massimo € (label AB)

**40.000**

## 2 RESTAURO

Scelti con cura vettura, professionisti e ricambi, il restauro di una MG A non è impossibile e può rivelare anche un bilancio economico sostenibile. Ne sono stati prodotti più di 100 mila esemplari: capita anche di trovarne con targhe italiane originali. I punti da controllare sono il telaio, che ha una certa propensione ad arrugginire (meglio, da questo punto di vista, gli esemplari degli Stati centrali degli Usa o quelli australiani) e le battute delle porte. Le vetture provenienti dalle zone umide possono addirittura avere la carrozzeria che si separa dal telaio. Spesso il cofano è deformato; lo si nota dalle "luci" laterali impossibili da rendere simmetriche. Il pavimento poggia su tavole in legno facili a marcire, specie se i tappetini bagnati non vengono rimossi; su molte vetture, in fase di restauro, le tavole originali sono state sostituite con il più resistente compensato marino. La meccanica è semplice e sincera, avvisa sempre quando

un problema sta per manifestarsi; le MG A viaggiano anche se il motore fa qualche rantolo, fuma un po' troppo, il cambio ha le prime due marce che grattano e si sente qualche "clac" di troppo dall'avantreno (a causa dei cuscinetti in bronzo). Un po' meno affidabili degli altri è il motore Twin Cam: alcuni dei problemi (surriscaldamento, foratura dei pistoni, usura delle fasce, sfilamento delle bussole guida valvola ecc.) vengono parzialmente risolti dalla Casa abbassando il rapporto di compressione, ma la nomea rimane. Il surriscaldamento si "sconfigge" definitivamente sostituendo i carburatori SU con dei Weber oppure lavorando i condotti degli SU d'origine in modo da poter montare degli o-ring al fine di ottenere un accoppiamento elastico tra carburatore e testa del motore: si elimina quindi la causa prima dell'anomalo innalzamento della temperatura ovvero le forti vibrazioni delle vaschette, che provocano formazione di schiuma e la conseguente immissione nei cilindri di una miscela troppo ricca di aria.



## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>RADIATORE</b>	€ 219
<b>KIT FRIZIONE</b>	€ 288
<b>HARDTOP</b>	€ 2.000
<b>RETROVISORE</b>	€ 20
<b>STEMMA ANTERIORE</b>	€ 40

### ● I club



#### MG Car Club d'Italia

Fondato nel 1973 su mandato dell'MG Car Club inglese, ha la sede centrale a Roma e conta

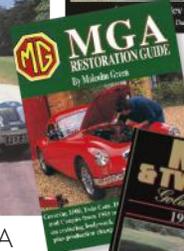
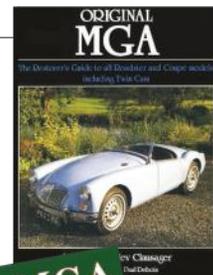
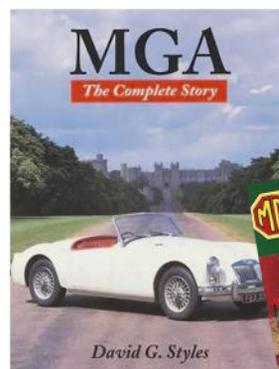
diverse sezioni regionali. Cura il Registro Italiano MG.

Sito [mgcarclubitalia.org](http://mgcarclubitalia.org)

#### MG Club Schweiz

Sito [mga-club.ch](http://mga-club.ch)

### ● I libri



Tra i molti titoli, "MGA The Complete Story" di David G. Styles (Crowood Press); "Original MGA" di Anders Ditlev Clausager (Herridge & Sons); "MGA Restoration Guide" e "MGA & Twin Cam Gold Portfolio 1955-1962" (Brooklands Books); "The MGA 'First of a new line'" di John Price Williams (Motorbooks International).

### ● Specialisti

#### Anglo Parts

Sito [angloparts.com](http://angloparts.com)

#### MGOC Spares & Accessories

Sito [mgocspares.co.uk](http://mgocspares.co.uk)

#### Moss Europe

Sito [moss-europe.fr](http://moss-europe.fr)

#### SC Parts

Sito [scparts.co.uk](http://scparts.co.uk)

## 3 SU QUALE PUNTARE

Limitandoci alle roadster, la scelta è fra quattro versioni di motorizzazione e, per le due serie della 1600, due livelli di allestimento. La 1500, denominata semplicemente MG A, nasce nel 1955 con il motore tipo 15GB di 1.489 cm<sup>3</sup> da 68 CV; il cambio è a quattro marce e i freni sono a tamburo. La sospensione anteriore è a ruote indipendenti, mentre dietro figura un classico ponte rigido con balestre. Nel 1956 la gamma si amplia con la Coupé, introdotta contemporaneamente alla disponibilità di un hardtop di fabbrica per le roadster.

La versione chiusa, oltre ai deflettori e ai finestrini discendenti, è meglio rifinita e leggermente più veloce. Nel 1957 (secondo alcune fonti nel 1956) il motore viene aggiornato portando la potenza a 72 CV. Questa prima serie rimane in produzione dal 1955 al 1959, totalizzando 58.750 esemplari costruiti, di cui 52.478 spider. A partire dal 1958 il catalogo si amplia con una versione destinata principalmente all'impiego agonistico: la Twin Cam, con il motore portato a 1.588 cm<sup>3</sup> (sigla 16GB) e dotato di una inedita testa d'alluminio con distribuzione a doppio asse a camme. Esteriormente non è distinguibile dalla 1500 se non per gli stemmi "Twin Cam" sul cofano del baule e su quello del motore, vicino alle piccole prese d'aria. I cerchi sono a disco con gallettone centrale (simili a quelli montati sulla Jaguar D-Type) e l'impianto frenante conta su quattro dischi Dunlop. Il cruscotto è rivestito in vinile e i sedili DeLuxe offrono un confort superiore. La BMC corre ai ripari abbassando il rapporto di compressione da 9,9:1 a 8,3, escamotage in parte efficace (ma da 108 si scende a 100 CV), tuttavia la cattiva nomea e i costi per i continui richiami inducono la Casa a eliminare la Twin Cam, tolta di produzione nel 1960 dopo soli 2.111 esemplari allestiti (1.788 roadster; 323 coupé). Questa versione è certamente la più interessante, ma anche la più rara e capricciosa. Se però non si resiste al richiamo di un motore da corsa, la scelta deve per forza orientarsi sulla Coupé, la sola a rimanere entro i fatidici 40.000 euro, soglia di spesa massima fissata in

**MG A 1955-1959**



**MG A TWIN CAM COUPÉ 1958-1960**



## MG A 1600 1959-1961



questa collana (la roadster ormai veleggia verso i 50.000 euro). Nel 1959 la 1500 cede il testimone alla 1600, riconoscibile per gli adeguamenti alle normative che entrano in vigore in molti Paesi europei: luci di posizione posteriori separate dagli indicatori di direzione (che hanno ora una copertura arancione) e anteriori unite agli indicatori in un solo gruppo. I cofani recano la scritta "1600". Il motore tipo 16GA ha la medesima cilindrata della Twin Cam (1.588 cm<sup>3</sup>), ma ovviamente è monoalbero ed eroga 80 CV. All'avantreno monta i freni a disco, mentre dietro conserva i tamburi. Ne saranno prodotte in tutto 31.501; di queste, un esiguo lotto (70 coupé e 12 roadster) è nella versione denominata De Luxe, allestita sui telai rimasti della Twin Cam e distinguibile a colpo d'occhio dalla 1600 "normale" per i cerchi ruota a disco con gallettone di fissaggio centrale. Il 1961 è l'anno di uscita dell'ultimo modello, la 1600 Mk II, che monta il motore 16GC: derivato

**SE NON SI RESISTE  
ALLA TWIN CAM,  
OCCORRE  
"ACCONTENTARSI"  
DELLA COUPÉ,  
L'UNICA ENTRO  
I 40.000 EURO**

## MG A 1600 MK II 1961-1962



dal 1.600 prima serie raggiunge i 1.622 cm<sup>3</sup> e i 90 CV grazie alle valvole di aspirazione allargate e a un nuovo disegno delle camere di scoppio. Due particolari estetici sono però controversi: la mascherina, le cui bacchette non seguono più la curvatura della carrozzeria ma sono verticali e creano uno scalino alla base della cornice, e i fanali posteriori a sviluppo orizzontale. Ma al di là di questi aggiornamenti non proprio riuscitissimi, la linea della MG A, impostata dieci anni prima, risente un po' del tempo. La clientela quindi accoglie con una certa freddezza questa ultima serie, i cui numeri sono davvero esigui: 8.198 roadster e 521 coupé, di cui 331 esemplari in versione De Luxe (290 spider e 23 coupé) sempre costruiti sui telai avanzati della sfortunata Twin Cam. Ormai i tempi sono maturi per la moderna MG B.

## NOI CE L'ABBIAMO

Come per la maggior parte delle spider britanniche, molte MG A provengono dagli "States". Così è stato per gli esemplari di Enzo e Giovanna. Romano invece ne possiede una che conserva tuttora la prima targa di Torino.



ENZO FRISONI  
 MGA  
 1959

GIOVANNA RIVA  
 MGA 1600  
 1959

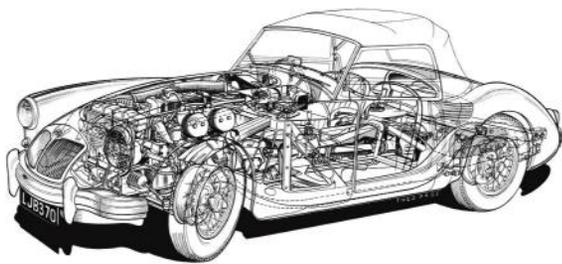
**Arrivata dagli Usa nel 1990**, è stata acquistata da Enzo nel 2015 da un amico restauratore, che l'aveva rimessa a nuovo. È una delle ultime 1500 (è del settembre 1959) e ha una combinazione cromatica particolare, carrozzeria rossa e interni coordinati; monta le ruote a raggi e l'impianto di riscaldamento. "Dal 2000 non veniva più usata regolarmente", racconta Frisoni, "ma era assolutamente perfetta. Ora la uso io per i raduni, o per uscire qualche volta la domenica". Enzo, socio del Piemonte Club Veteran Car, cura personalmente la manutenzione essendo appassionato di meccanica. "Ho smontato il motore e i carburatori, cambiato i segmenti e le guarnizioni e smerigliato le valvole, poi ho sostituito la pompa dei freni e i silentblock dell'avantreno. È un'auto vecchio stile, rigida e anche un po' disagiata quando si deve entrare con la capote chiusa, specie se si passa il metro e 80 di altezza".

**Il colore particolare**, il celeste chiaro, è stato la ragione del colpo di fulmine per questa A importata in Europa dagli Stati Uniti anni fa e rimasta con la fanaleria posteriore rossa come in origine. "L'ho trovata in Olanda con un annuncio", racconta Giovanna. Accompagnata da mio figlio Gabriele e da due suoi amici, sono andata a prenderla, caricandola sul carrello: era di un collezionista che l'aveva restaurata anni prima. Anche se ho tardato molto il ritiro per ragioni familiari, il venditore è stato molto corretto e ha aspettato che potessi organizzare il viaggio, fatto nella brutta stagione: in Svizzera, al ritorno, abbiamo trovato il diluvio universale". Benché meccanica e carrozzeria fossero perfette, l'interno presentava qualche licenza e quindi ho provveduto a farlo rifare ex novo in Italia. È seguita la trafila per immatricolarla, partendo da un'omologazione Asi che non ha riscontrato difetti. Ora Giovanna la usa esclusivamente per i raduni. "Prediligo quelli che impegnano per qualche giorno; nonostante le partecipazioni a eventi a lungo raggio la MG A non ha percorso molti chilometri: circa cinquemila da quando è con me. Non ha quindi subito riparazioni importanti e su strada si comporta molto bene, anche se gli anni del progetto, rispetto per esempio alla Triumph Spitfire 1500, si sentono. Ma il piacere di guidare un'icona come questa", continua Giovanna, "è impagabile". Infine, agli incontri, ammette con malcelato orgoglio Giovanna, la sua livrea è sempre ammirata, tanto dai conoscitori del modello quanto dagli altri appassionati.

ROMANO SBODIO  
 MGA 1600 MK II  
 1962

**"Negli ultimi tempi l'ho usata molto poco"**, esordisce Romano, che l'ha acquistata trent'anni fa. L'auto è conservata, a parte il legno del pavimento che è stato sostituito, e porta ancora la targa di prima immatricolazione originale di Torino e il copriauto verde e oro con cui era stata consegnata da nuova. "Ha qualche piccolo bollo, tra cui uno sul paraurti posteriore che è colpa mia". In trent'anni la MG ha subito, oltre a una revisione della testa, solo manutenzione ordinaria, tra cui il cambio di un treno di gomme. Quest'estate la vettura tornerà in strada, usata in alternativa con le altre storiche della collezione di Romano, tra cui figurano una Fiat 600 coupé Allemano, una Lancia Fulvia Coupé e una Simca 1200 Bertone. "Anche solo per qualche giretto la domenica, come facevo un tempo, per mantenerla efficiente".





# 1955

## INNOVAZIONI SIGNIFICATIVE

La carrozzeria è del tutto inedita, ma è ancora montata su un telaio separato come quello delle precedenti T, da cui viene ripreso con qualche modifica. I motori sono completamente nuovi; il più interessante è certamente il bialbero della Twin Cam, rimasto in produzione per poco tempo. Raffinata la scelta di montare i quattro freni a disco sulla Twin Cam. La 1600 li adotta solo all'avantreno.

• Anno di nascita

• Totale esemplari prodotti

# 101.081

• Totale esemplari prodotti per serie

**MGA**  
1955-1959

58.750

**MGA TWIN CAM**  
1958-1960

2.111

**MGA 1600**  
1959-1961

31.501

**MGA 1600 MK II**  
1961-1962

8.719

• I principali modelli



**MGA**  
1955-1959

Esordisce con il 1.500 da 68 CV, che divengono quasi subito 72.



**MGA 1600**  
1959-1961

Medesima cilindrata della Twin Cam, ma testa monoalbero: 80 CV.

**MGA TWIN CAM**  
1958-1960

Motore 1.600 da corsa con nuova testa a doppio asse a camme. 108 CV (poi 100).



**MGA 1600 MK II**  
1961-1962

Nuova calandra e fanali a sviluppo orizzontale. Motore di 1.622 cm<sup>3</sup>: 90 CV.



• Tecnica

**Da uno a due e ritorno**  
La MG A è una sportiva di impostazione classica, con motore anteriore, trazione posteriore e cambio a quattro marce di cui le tre superiori sincronizzate. L'avantreno ha le ruote indipendenti, mentre il retrotreno è a ponte rigido. Il motore 1.500 ha la distribuzione ad aste e bilancieri; con la Twin Cam si passa al bialbero in testa per ritornare poi al 1.600 monoalbero.

## 4 IL MERCATO

Le MG A sono tra le più classiche vetture da collezione inglesi, con quotazioni che, dopo qualche anno di stabilità, hanno ripreso a salire. Il criterio di valutazione adottato dal Comitato Prezzi è di privilegiare le versioni roadster rispetto alle pur più rare Coupé. Le Twin Cam, note per la loro scarsa affidabilità e quindi prodotte in volumi ridotti per pochi anni, hanno quotazioni sensibilmente più alte. Al punto che soltanto la Coupé rientra nel limite dei 40.000 euro (label AB) fissato per figurare nella lista dei modelli trattati nella nostra collana Guida al collezionismo. Le roadster con motore 1.500 e 1.600 (queste ultime differenziate in prima serie e Mk II) hanno valori molto simili, con un leggero vantaggio per le originarie 1500 (1955-1959), che sono quotate 34.000 euro (label AB). A seguire le 1600 Mk II (1961-1962), quotate 33.000 euro e infine le 1.600 prima

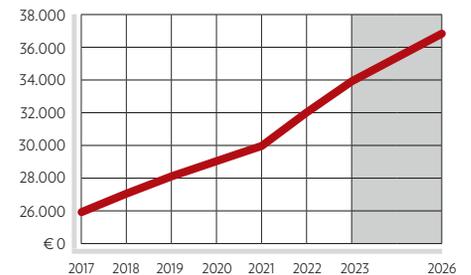
serie (1959-1961), cui è stato attribuito un valore di 32.000 euro. Per le Coupé, invece, le quotazioni sono inferiori di circa il 20%. Le 1500 sono quotate 28.000 euro, le 1600 prima serie 27.000 euro, mentre per le 1600 Mk II si torna a 28.000 euro, sempre nella fascia AB. La label A+ equivale a una maggiorazione del 50%, incremento giustificato dai costi di restauro per raggiungere la perfezione assoluta. È un mercato, quello delle MG A, ormai abbastanza stabilizzato come volumi di transazioni. Se ne effettuano un numero limitato all'anno, perché questo modello non è soggetto a scambi frequenti, in quanto non permette grandi speculazioni sul valore. In sostanza, quindi, le MG A sono auto da appassionati, non adatte a chi considera l'auto d'epoca un "mordi e fuggi". Non "inquinata" da mere considerazioni economiche, la MG A è un classico fuori dal tempo, un'auto significativa dal punto di vista storico, con un'importante carriera sportiva e un gradimento da parte dei

## LE MG A NON SONO STORICHE DA SPECULAZIONE. ATTIRANO I COLLEZIONISTI PIÙ "PURI"

collezionisti che si mantiene altissimo fin dagli albori del motorismo storico. La facilità di reperimento dei pezzi di ricambio, caratteristica che accomuna molte auto inglesi, è uno degli elementi che rende le MG A tra le protagoniste del mercato amatoriale. Anche se in circolazione ci sono molti esemplari che, restaurati qualche decennio fa, oltre a necessitare di ripristini abbastanza importanti, presentano errori filologici: una cosa comune a cavallo tra gli anni 80 e 90, quando la cultura per l'originalità non era assoluta. **RC**

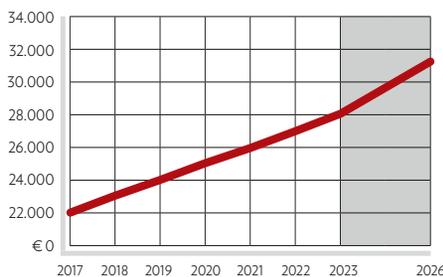


**MG A**  
1955-1959



**La prima 1500** è la più quotata tra le MG A "monoalbero", benché sia stata la più prodotta. Abbastanza facile da reperire, ha ottime prospettive di rivalutazione.

**MG A COUPÉ**  
1956-1959

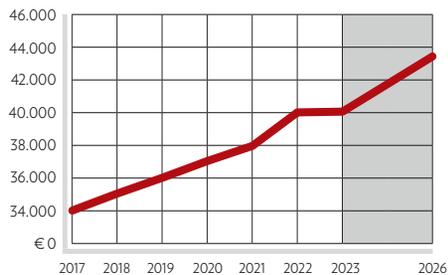


**Benché sia stata costruita** in meno di 6.300 unità, la sua quotazione è inferiore di circa il 20% rispetto a quella della roadster. Medesime prospettive di rivalutazione.



### ➔ MGA TWIN CAM COUPÉ

1958-1960

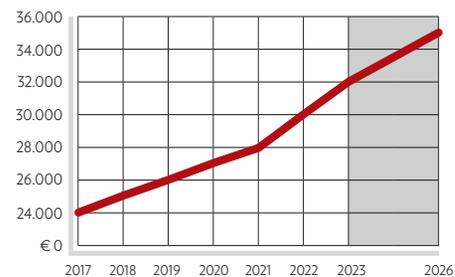


Si tratta dell'unica Twin Cam a rientrare nel nostro budget, il cui limite è fissato a 40.000 euro. Ma trovarne una è impresa ardua: ne hanno costruite appena 323.



### ← MGA 1600

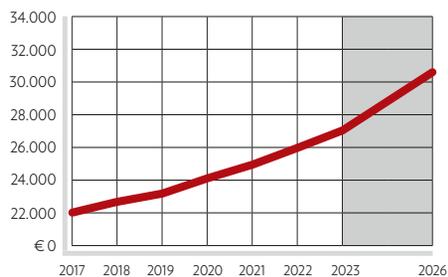
1959-1961



Con una produzione che sfiora le 29.000 unità, la 1600 di prima generazione è la più diffusa dopo la 1500. Davanti monta i freni a disco, che la rendono più fruibile nel traffico.

### ➔ MGA 1600 COUPÉ

1959-1961

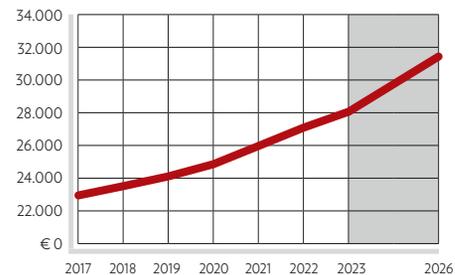


Vale quanto sottolineato a proposito della 1500 Coupé: è molto meno diffusa rispetto alla roadster della stessa serie (ne sono state costruite meno di 2.800), ma vale meno.



### ➔ MGA 1600 MK II

1961-1962



L'edizione finale monta un motore portato a 1.622 cm<sup>3</sup> e guadagna 10 CV. Ne sono stati costruiti circa 8.200 esemplari (8.198) ed è abbastanza facile da reperire.

# UN AMORE FACILE

In pratica, è la gemella delle coeve Austin Healey Sprite. Identica meccanica, carrozzeria ed evoluzione. Prestazioni, stile, facilità di manutenzione ed economia di esercizio sono le sue doti principali. Occorre però spirito di adattamento: il confort abita altrove

Testo di **Massimo Condolo** e **Marco Di Pietro**

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Le spider inglesi si scelgono per le emozioni che sanno dare. Se ne cerchiamo una molto, molto british, economica nel restauro e nell'esercizio, veloce e sincera nel comportamento stradale ma per noi anche le dimensioni compatte sono importanti, le Midget e le gemelle MG Sprite sono un'ottima soluzione. Anche perché sono più "casual" di altri modelli blasonati e possono talvolta sostituire l'auto quotidiana; quanto a meccanica e struttura della carrozzeria sono la stessa macchina, ma la MG è meglio rifinita e più facile da



rivendere grazie anche a un migliore appeal del marchio. Non solo, ma siccome la produzione dell'Austin è terminata nel 1971, l'MG offre anche versioni più aggiornate. La Midget è una piccola MG B, modello con cui ha un marcato family feeling, con i costi di gestione di una Mini o di una A40, con cui le prime tre serie

condividono i motori. Le minori dimensioni della scocca rispetto alle inglesi più amate come MG B e Spitfire sono compensate da ottime prestazioni, tanto che per tutta la sua carriera produttiva la dirigenza della BMC prima e della British Leyland poi sono state molto attente a ridurre la possibile concorrenza interna: se per esempio la terza serie avesse montato il motore Mini originale anziché quello depotenziato, la Midget sarebbe risultata più prestazionale della B. Certo, deve piacerci il concetto della spider pura, magari senza finestrini laterali discendenti e capote pieghevole: sulle prime serie si smontano e si ripongono nel baule. Posizionarli in fretta e furia sotto un acquazzone non è il massimo, ma se le intemperie ci preoccupano, forse nessuna spider made in England è fatta per noi.



MG MIDGET

## QUOTAZIONI

Le meno quotate sono le ultime versioni con i paraurti in materiale sintetico: 10.000 euro se in buone condizioni, 15.000 euro se perfette. La prima serie invece, se in stato corrispondente alla label AB vale 15.000 euro, per toccare i 22.500 euro nella fascia A+.

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

10.000

15.000



## 2 RESTAURO

Con circa 225 mila esemplari prodotti, la Midget non è certo un'auto rara. Trovarne una in buone condizioni è quindi abbastanza semplice, anche limitandoci al mercato italiano: qui si trovano soprattutto le Mk III e le 1500 importate nuove o le prime due serie arrivate da noi già come veicoli da collezione. L'alternativa è rivolgersi al mercato nordamericano, dove si trovano soprattutto le "rubber bumper" in qualsiasi condizione (ma attenzione a quelle restaurate in loco e anche a quelle da restaurare, spesso abbandonate alle intemperie o riparate adattando pezzi non compatibili) o a quello inglese con però i problemi dell'esposizione all'umidità e della posizione di guida (finché si viaggia a capote scoperta, il volante a destra è ben gestibile anche sulle nostre strade). La Midget non è un'auto complicata da restaurare: condivide praticamente tutti i componenti meccanici

con altri modelli inglesi, varia poco i lamierati negli anni e può contare su numerose aziende specializzate che replicano moltissimi componenti. Occorre però sempre porre molta attenzione alla qualità: dove è possibile, meglio scegliere fra i ricambi originali (ove disponibili) o quelli di qualità corrispondente prodotti da componentisti di primo impianto. Il problema casomai sono i prezzi, soprattutto dal momento che gli ultimi motori della famiglia che equipaggia la piccola MG (il 1.275 cm<sup>3</sup> in particolare) sono usciti di produzione circa 30 anni fa e quindi per trovare quanto serve per la manutenzione o la revisione occorre rivolgersi a fornitori specializzati. Premesso questo, qualsiasi meccanico con i capelli bianchi o comunque avvezzo alle auto d'epoca è in grado di metterci le mani. Nel controllare il conto economico del restauro bisogna sempre tener presente che le Midget spuntano quotazioni piuttosto basse, per cui è facilissimo che l'operazione si riveli antieconomica.

## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

PARAFANGO POSTERIORE	€ 203
DISCHI FRENO	€ 63
COPPIA CARB. (1.300)	€ 1.100
GUARNIZ. TESTA (950-1.100)	€ 23
RIVESTIMENTI SEDILI	€ 384

### ● I club



#### MG Owners' Club

Vanta il primato di più grande club monomarca al mondo e ha una sezione dedicata alla Midget.

Sito [mgownersclub.co.uk](http://mgownersclub.co.uk)

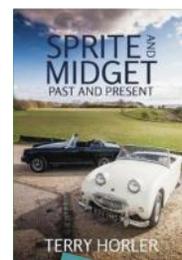
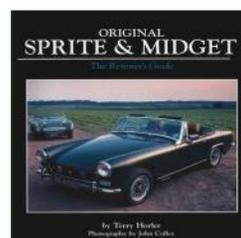
#### Midget Register

Sito [mgcc.co.uk/midget-register/the-register/](http://mgcc.co.uk/midget-register/the-register/)

#### MG Midget Owners

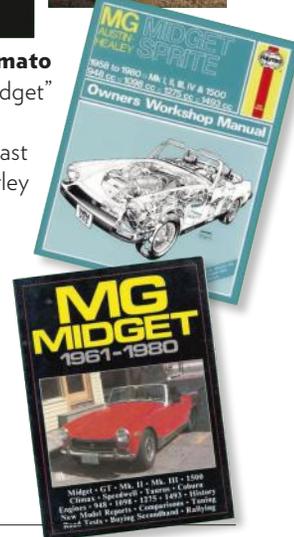
Sito [facebook.com/groups/mgmidgetowners/](https://facebook.com/groups/mgmidgetowners/)

### ● I libri



#### Terry Horler ha firmato

"Original Sprite & Midget" (Herridge & Sons) e "Sprite and Midget Past and Present" (Amberley Publishing). Della Haynes è il manuale "MG Midget / Austin Healey Sprite 1958 to 1980 Owners Workshop Manual". Immane "MG Midget 1961-1980" della Brooklands



### ● Specialisti

#### Anglo Parts

Sito [angloparts.com](http://angloparts.com)

#### Brown & Gammons

Sito [ukmgparts.com](http://ukmgparts.com)

#### Moss

Sito [moss-europe.fr](http://moss-europe.fr)

#### Sussex Classic Car Parts

Sito [sussexclassiccar.co.uk](http://sussexclassiccar.co.uk)

MG MIDGET 1961-1964



MG MIDGET MK II 1964-1966



MG MIDGET MK III 1966-1971



## 3 SU QUALE PUNTARE

La Midget nasce nel 1961 insieme all'Austin Healey Sprite seconda serie, di cui è in pratica la versione di lusso con una diversa calandra e finiture interne più curate. Monta il motore BMC di 948 cm<sup>3</sup> da 45 CV; è un'unità della serie A, un semplice e robusto quattro cilindri ad aste e bilancieri che spinge la spiderina a 141 km/h. La ciclistica è mutuata dalla Sprite "Frogeye", con la sospensione posteriore a ponte rigido con balestre a quarto d'ellisse. La struttura prevede sempre una scocca portante con longheroni longitudinali anteriori che supportano il gruppo motore-cambio e le sospensioni. Il disegno della carrozzeria (che ricordiamo è il medesimo della Austin Healey Sprite Mk II) pur presentando molte affinità con quello della Sprite prima serie risulta più squadrato nella sezione frontale e posteriore; i gruppi ottici a sviluppo verticale sono montati all'estremità delle pinnette dei parafranghi posteriori. Il parabrezza è piatto, i finestrini sono scorrevoli e di tipo amovibile, come la capote, che deve essere smontata dal telaio. Nell'ottobre 1962, per contrastare la Spitfire dell'allora concorrente Triumph che offriva migliori prestazioni, la meccanica viene rivista con l'aumento della cilindrata a 1.098 cm<sup>3</sup> per 56 CV; arrivano i freni a disco sulle ruote anteriori. I miglioramenti introdotti nel 1964 con la Mk II riguardano soprattutto il retrotreno, ora con balestre semiellittiche, che migliorano il confort e riducono la tendenza al sovrasterzo. Il parabrezza assume una leggera curvatura e sulle porte compaiono le maniglie, prima assenti, con serratura separata; sono introdotti i deflettori e i finestrini di tipo discendente (prima sono scorrevoli e amovibili). Rivista anche la plancia, con finitura nera effetto goffrato e con un inedito cruscotto; nuovo il volante a tre razze. Il motore viene migliorato nell'affidabilità con un irrobustimento del monoblocco e bronzine maggiorate; la potenza viene elevata a 59 CV. La Mk III del 1966 beneficia del motore di 1.275 cm<sup>3</sup>, versione depotenziata da 77 a 65 CV di quello montato sulla Mini Cooper S.

Finalmente la capote non è più rimovibile bensì pieghevole (l'operazione di apertura e chiusura rimane comunque piuttosto laboriosa). Col model year 1969 arriva una nuova calandra lievemente arretrata e di colore nero, con cornice lucida centrale; sempre neri divengono i brancardi, ove campeggia la scritta Midget, applicata tra l'arco passaruota anteriore e la porta. Nei primi esemplari è in nero anche la cornice del parabrezza, ma lo scarso gradimento induce subito a ritornare a quella d'alluminio spazzolato. I cerchi Rostyle divengono standard (le ruote a raggi sono optional). Dalla tarda primavera del 1971 i passaruota posteriori assumono un andamento a semicerchio (questa versione è nota come RWA, ossia Round Wheel Arch). Gli inglesi ritengono che queste siano in assoluto le migliori Midget mai prodotte. L'ultima versione, la 1500 (da molti soprannominata Mk IV), arriva nell'autunno del 1974. Il motore, che

## PER MOLTI LA MIGLIORE È LA MK III NELLA COSIDDETTA VERSIONE RWA, PRODOTTA DAL 1971 AL 1974

deriva dalla Spitfire (la Triumph si è unita alla BMC nel 1968 sotto le insegne British Leyland) è un 1.490 cm<sup>3</sup> da 70 CV; il cambio, a quattro marce sincronizzate, deriva da quello della Morris Marina. Lo stile della Midget viene appesantito dall'adozione di massicci paraurti ad assorbimento d'urto ("rubber bumper"); non solo, ma per ottenere l'altezza corretta dei paracolpi l'assetto viene rialzato di circa 5 cm, con effetti negativi sul comportamento dinamico della vettura (oltre che sull'estetica). Inoltre, il disegno dei passaruota posteriori torna alle linee squadrate. Nel 1976 i cerchi a raggi vengono eliminati dalla lista degli optional. La Midget 1500 esce di produzione nel dicembre del 1979; le ultime 500 vetture allestite sono nere e destinate al mercato inglese.

MG MIDGET MK III RWA 1971-1974



MG MIDGET 1500 1974-1979



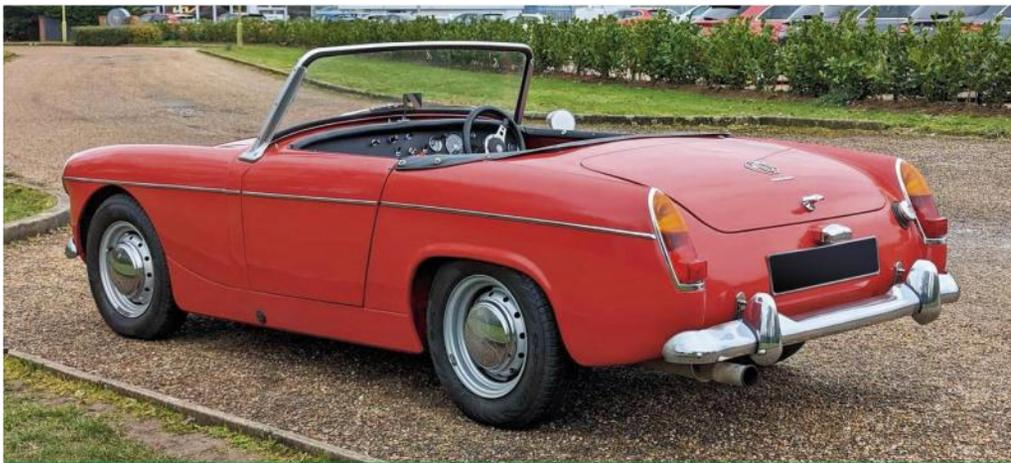
### 4 IL MERCATO

Le piccole MG spider costituiscono, assieme alle quasi gemelle Austin Healey Sprite e alle Triumph Spitfire, la proposta più economica sul mercato delle roadster in puro stile britannico. Logico, quindi, che le versioni più apprezzate siano quelle vicine a questo spirito: essenzialità, prestazioni divertenti, qualche cromatura scintillante, poca plastica e finiture di qualità. Ecco perché le prime serie sono più ricercate rispetto a quelle seguenti. Anche perché sono state prodotte in un numero di esemplari nettamente inferiore. Il vero successo commerciale delle Midget è iniziato quando la stella delle Sprite ha iniziato a spegnersi, fino a scomparire dal mercato nel 1971, ossia proprio mentre la gemella MG iniziava ad accelerare sul mercato. Se si confrontano i numeri delle Sprite (dalla Mk II, giacché la "Frogeye" è cosa ben diversa) con quelli della Midget,

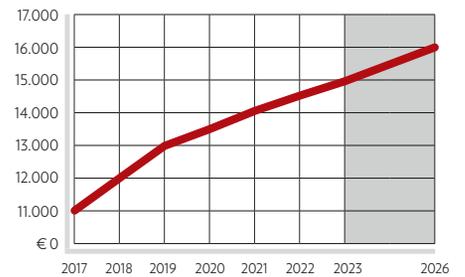
si può osservare che ne sono state prodotte circa 80.000 unità, mentre della versione MG ne sono state vendute 225.000. Delle quali oltre 170.000 appartengono alle serie dalla MK III alla MK IV con motori 1.300 e 1.500. Anche se non ha vissuto il confronto con un precedente come la "Frogeye", ossia il simbolo della spartanità assoluta, la Midget di prima generazione fa dell'essenzialità una delle sue caratteristiche più apprezzate che, unita alla produzione nettamente inferiore rispetto alle ultime serie, ne determina

### RAPPRESENTANO IL BIGLIETTO D'INGRESSO NEL MONDO DELLE SPIDER MADE IN ENGLAND

il valore più alto. Una Midget prima serie in buono stato (label AB delle quotazioni di Ruoteclassiche), vale 15.000 euro, cioè esattamente quanto una 1500 di fine produzione perfetta (label A+). È un rapporto che i collezionisti ritengono equilibrato. Come sempre avviene per le spider inglesi, la presenza della guida a destra è una limitazione che penalizza molto il valore: attorno al 30% di svalutazione. Mentre l'origine "americana" di un esemplare è considerato un "difetto" tollerabile, nonostante la minore brillantezza. Non sono rari i casi di conversione alle specifiche europee. Come per le sorelle maggiori MG B, la presenza dei paraurti ad assorbimento d'urto delle 1500 è un elemento che riduce la quotazione. Il valore più basso è dovuto però anche alla presenza di un maggior quantitativo di plastica nelle finiture e una qualità complessiva più scadente, tipica della produzione Leyland degli anni 70 e dell'industria britannica in generale. **R/C**

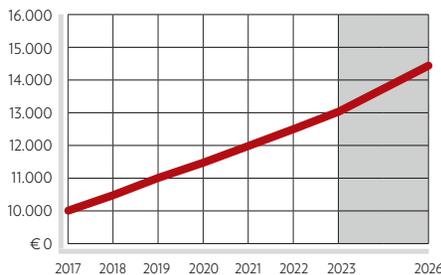


**MG MIDGET**  
1961-1964



**La Midget con motore** di 948 cm<sup>3</sup> da 45 CV è prodotta dal 1961 all'autunno del 1962, quando arriva il motore di 1.098 cm<sup>3</sup> con potenza elevata a 56 CV.

**MG MIDGET MK II**  
1964-1966



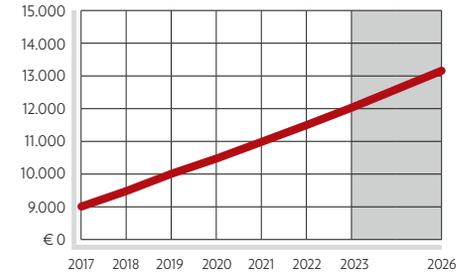
**Benché meno quotata** della prima serie, la Mk II offre un confort migliore grazie alle balestre semiellittiche. Anche i finestrini discendenti (con deflettore) sono un plus.





### MG MIDGET MK III

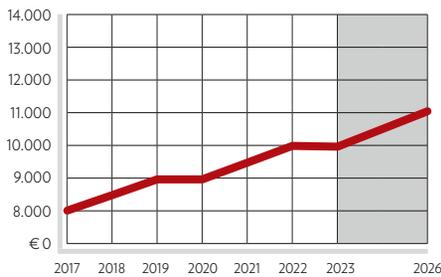
1966-1974



**La terza serie beneficia** del motore 1.300, lo stesso della Mini Cooper S, ma depotenziato a 65 CV. Nel 1971 arrivano gli apprezzati archi passaruota tondi.

### MG MIDGET 1500

1974-1979



**La meno amata** a causa dei massicci paraurti in materiale sintetico imposti dalle normative americane. Il motore 1.500 è quello della Triumph Spitfire. L'assetto è rialzato.



**L'ULTIMA SERIE DELLA MIDGET MONTA IL MOTORE 1.500 DELLA TRIUMPH SPITFIRE. I PARAURTI DI RESINA APPESANTISCONO LA LINEA**

# ICONA MONDIALE

Con quasi 390 mila esemplari costruiti dal 1962 al 1980, è la roadster per eccellenza. Facile da trovare, restaurare e mantenere, è la scelta ideale per chi entra nel mondo delle sportive scoperte. Ma anche per i collezionisti di lungo corso

Testo di Massimo Condolo e Marco Di Pietro



MGB

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Perché con la MG A e la Triumph Spitfire forma la triade più iconica fra le spider inglesi, ha il marchio che più di ogni altro è sinonimo di sportiva britannica e perché con circa 387 mila unità prodotte non è difficile da trovare nella combinazione di serie, colore e dotazioni che cerchiamo. La B ha una linea squadrata e classica che non ha fatto in tempo a passare di moda, virando repentinamente da vettura a listino a instant classic quando ancora questa tipologia di vetture non esisteva. Ha un'immagine raffinata e snob, da chi

non bada a un cavallo o a un chilometro/ora in più delle avversarie, ma guarda a uno stile solido e duraturo. La MG B offre tutto questo a un costo d'acquisto tutto sommato ridotto, con restauro e manutenzioni non impossibili né per il costo dei ricambi né per il loro reperimento, ed è sempre un assegno circolare che non rimane a lungo in vendita, se il prezzo è equo. È una sorta di "lusso per molti", che grazie alle buone prestazioni, al confort (per due, ovviamente) e al bagagliaio non piccolissimo (anche perché i finestrini sono discendenti e non amovibili) consente pure qualche viaggio slow su statali e provinciali. Anzi, è forse questo impiego che permette di assaporare di più lo spirito delle auto inglesi e l'equilibrio della MG B, che non è né troppo lenta né troppo veloce,



tiene la strada come ci si aspetta e ha una meccanica semplice e affidabile. Poi, ovviamente, c'è lo stile: perfetto per chi veste in tweed e il fine settimana ama frequentare i campi da golf e le loro club house. Con un avvertimento: la si può addirittura scegliere in colori diversi dal British Racing Green.

## QUOTAZIONI

**Le ultime B, le cosiddette "rubber bumper"** (1974-1980), sono valutate 16.000 euro se in buone condizioni (label AB) e 24.000 se in condizioni perfette (label A+). Le B ante model year 1975 hanno quotazioni rispettivamente di 21.000 euro e di 31.500 euro.

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

**16.000**

**21.000**

## 2 RESTAURO

Ogni tanto se ne trova qualcuna sana. Meglio cercarla in zone asciutte, come l'Italia dove tra esemplari immatricolati nuovi e quelli importati e poi restaurati l'offerta non manca. Se invece si ha il legittimo desiderio di trovarne una "barn find" e restaurarla completamente, anche per essere sicuri della qualità del lavoro, gli Stati centrali degli Usa sono il posto migliore; le californiane hanno spesso sofferto salsedine e raggi ultravioletti e magari sono state riparate alla bell'e meglio per viaggiare fino alla prima riparazione importante. Scegliendo una vettura inglese è meglio stare attenti a qualsiasi antro dove condensa e umidità possono lavorare: passaruota, brancardi, gocciolatoi. Anche le modanature sono un ricettacolo formidabile di acqua, e rimuoverle può riservare brutte sorprese. I fondi spesso sono in condizioni decenti anche su macchine molto "viaggiate"; certamente i lamierati portanti della base sono più

resistenti alle intemperie dei legni delle MG A. La meccanica è comune ad altri modelli, per esempio il motore a cinque supporti è stato usato anche sulla BMC 1800, ma sono proprio le oltre 386 mila MG B e il loro elevato tasso di sopravvivenza a fare massa critica per il reperimento dei ricambi. Regno Unito e Usa sono i principali bacini in cui cercare, e vi si trovano operatori organizzati per spedizioni e operazioni doganali in tutto il mondo. Attenzione alle unità prodotte fino al 1964: il motore a tre supporti di banco era debole, specie se veniva elaborato o maltrattato; potrebbe quindi richiedere una revisione profonda o, peggio ancora, essere stato sostituito con uno a cinque supporti durante la lunga carriera dell'auto. Gli interni sono semplici, alla portata di qualsiasi sellaio; ovviamente è più facile trovare la pelle o la finta pelle piuttosto che il velluto della fascia centrale delle versioni miste, ma anche questo con un po' di ricerche salta fuori. Semplice e di superficie ridotta anche la capote, che si trova facilmente riprodotta dagli specialisti del settore e a prezzi abbordabili.



## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>RADIATORE (MK III)</b>	€ 219
<b>CAPOTE IN VINILE</b>	€ 617
<b>CERCHIO A RAGGI</b>	€ 519
<b>MOTORE DI ROTAZIONE</b>	€ 2.490
<b>PORTA</b>	€ 640

### ● I club



#### **MGB Register**

Sodalizio nato all'interno dell'MG Car Club inglese. Censisce tutte le B esistenti, promuove raduni e incontri e ha una sezione

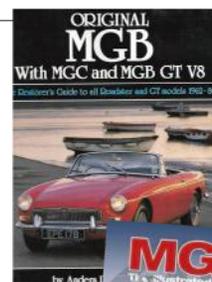
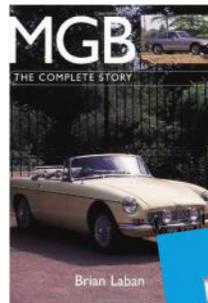
merchandising e mercatino per i soci.

**Sito** [mgb-register.org](http://mgb-register.org)

#### **MG Car Club d'Italia**

**Sito** [mgcarclubitalia.org](http://mgcarclubitalia.org)

### ● I libri



#### **Tra i numerosi titoli, indichiamo**

"MGB The Complete Story" di Brian Labin (Crowood Press),

"Original MG MGB With MGC and MGB GT V8" di Anders Ditlev Clausager (Herridge & Sons), "MGB The Illustrated History" di Jonathan Wood e Lionel Burrell e "MGB & MGB GT problems and how to fix them" di Roger Williams (Veloce Publishing).

### ● Specialisti

#### **MGOC Spares & Accessories**

**Sito** [mgocspares.co.uk](http://mgocspares.co.uk)

#### **MSC Parts**

**Sito** [msc.parts](http://msc.parts)

#### **Rimmer Bros**

**Sito** [rimmerbros.com](http://rimmerbros.com)

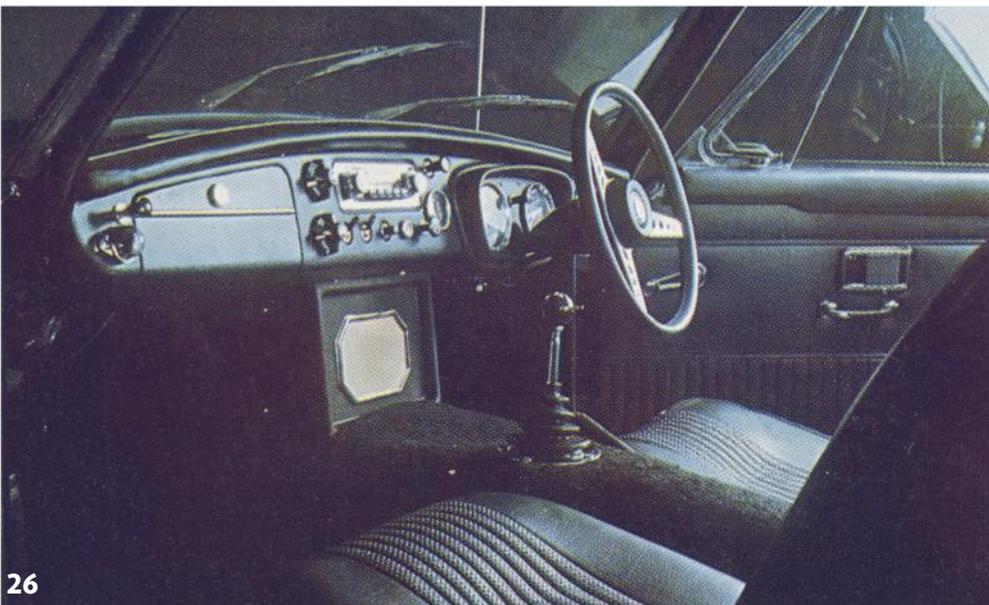
#### **SC Parts**

**Sito** [scparts.co.uk](http://scparts.co.uk)

**MGB 1962-1969**



**MGB 1969-1972**



## 3 SU QUALE PUNTARE

Questa celeberrima roadster a quattro cilindri si è evoluta in tre serie che differiscono principalmente per l'estetica e per qualche modifica meccanica. La MGB debutta al Salone di Londra del 1962; dal punto di vista costruttivo la principale innovazione rispetto alla A risiede nell'adozione della scocca portante in acciaio. La struttura è robusta e ben dimensionata, al punto da rimanere pressoché invariata per tutto il ciclo vitale della B. Nonostante sia più corta di circa 7 cm, la B è più spaziosa e confortevole. La B prevede deflettori orientabili e finestrini discendenti, mentre la capote è ancora di tipo amovibile; a richiesta viene proposta però la più comoda "versione" ripiegabile. Il motore è il quattro cilindri di 1.798 cm<sup>3</sup> con tre supporti di banco; alimentato da due carburatori SU HS4, eroga 95 CV. A questa unità è accoppiato un cambio manuale a quattro marce (I non sincronizzata); da gennaio 1963 viene proposto come optional un overdrive Laycock Type D su terza e quarta. Dal giugno dello stesso anno viene offerto un hardtop in vetroresina, prodotto dalla Denis Ferranti Laminations di Bangor. Tra gli altri optional, le ruote a raggi (su alcuni mercati di serie), barra antirollio anteriore (standard dalla fine del 1966), radio, specchietto retrovisore laterale e pneumatici a fascia bianca. I sedili rivestiti in pelle invece sono di serie. Nell'ottobre 1964 i supporti di banco diventano cinque: si può così aumentare il regime massimo di rotazione, ma i cavalli non variano; la sigla del nuovo motore è 18 GB. Il primo cambiamento subito visibile si registra nel maggio del 1965, quando le maniglie a leva lasciano il posto a quelle con pulsante. Alla fine del 1967 la B subisce il primo, importante aggiornamento con la cosiddetta Mk II. Compaiono due piccole luci di retromarcia ai lati della targa. Il tunnel della trasmissione viene ampliato in modo da poter ospitare sia il nuovo cambio a 4 marce, tutte sincronizzate (la sua presenza è subito visibile grazie alla leva con pomello tondo anziché di forma allungata), sia l'automatico Borg-Warner 35 a tre rapporti. La dinamo viene rimpiazzata dall'alternatore.

## ↓ MGB 1972-1974

Con il model year 1968 la versione per il mercato americano si differenzia da quella prevista per il Vecchio Continente. A partire dalla nuova plancia, di disegno differente e resa massiccia dal rivestimento antiurto, dai dispositivi per ridurre le emissioni inquinanti, dal piantone sterzo collassabile e dal circuito frenante sdoppiato.

Nell'ottobre del 1969 arrivano la mascherina nera e montata più incassata, le ruote Rostyle e la selleria in vinile (Ambla) anziché in pelle. Per ragioni di contenimento dei costi il cofano motore passa dall'alluminio all'acciaio. Con il model year 1973 la calandra presenta una cornice cromata, con una nuova griglia a nido d'ape nera. Il maggior aggiornamento estetico arriva nel settembre del 1974 a seguito dell'adozione dei massicci paraurti ad assorbimento d'urto, richiesti dalle normative americane. Inoltre, per ottenere l'altezza prescritta, l'assetto viene alzato, con conseguenze negative sul comportamento

## IL MOTORE 1.800 EROGA SEMPRE CIRCA 95 CV; DAL 1964 PERÒ BENEFICIA DI CINQUE SUPPORTI DI BANCO

della vettura in curva. Per minimizzare tali effetti, nel 1976 viene aumentato il diametro della barra antirollio anteriore e ne viene aggiunta una di serie al retrotreno.

Finalmente le due batterie da 6 volt vengono sostituite da una singola da 12. Nel model year 1978 viene rivisto l'abitacolo, nel quale spiccano la nuova plancia, il volante a quattro razze, i sedili rivestiti in tessuto e dotati di serie di poggiatesta (già previsti sui modelli Usa). Il comando dell'overdrive dalla plancia è spostato sul pomello del cambio; l'impianto di raffreddamento diviene sigillato. Ma ormai la MGB ha fatto il suo tempo. Esce di produzione nel 1980. Quale scegliere? Per i puristi quelle prodotte prima del maggio 1965, ossia con la maniglia a leva (57.885 unità costruite) sono le più ambite. Per noi tutte le B sono meritevoli, ma preferiamo quelle ante 1975.



## ↓ MGB 1974-1980



## NOI CE L'ABBIAMO

**La MG B combina** il gusto delle spider inglesi d'antan con la fruibilità di una vettura ben più moderna. Facile da guidare e da restaurare, si rivela anche affidabile. Molto indicata per viaggi anche lunghi, deve però essere equipaggiata con l'overdrive.



**SERGIO CAMPIA**  
 **MG B**  
 1965

**L'auto di Sergio è italiana da sempre** (è stata venduta nuova ad Asti) ed è stata acquistata cinque anni fa da un membro dello stesso club federato Asi di cui è socio, il Piemonte Club Veteran Car. "Parlatene bene, mi raccomando", esordisce, "L'ho comprata come regalo per mia moglie, a cui piaceva molto, quando è andata in pensione. Ora la usiamo solo per i raduni a corto raggio. Inizialmente pensavo a qualcosa di più sportivo, come una Lancia Beta Montecarlo o una Fiat X1/9, ma poi, si sa, le donne comandano... però non sono pentito della scelta: è una vettura moderna con cui tengo il passo delle altre, è molto divertente sui tornanti dove si apprezzano la leggerezza e lo sterzo che permette di girare strettissimo: sembra un kart".

**ERNESTO MELOSCIA**  
 **MG B**  
 1973

**Cercando una Midget**, Ernesto (segretario dell'MG Car Club d'Italia) si è imbattuto nel 2000 in una B per il mercato americano (guida a sinistra e strumentazione in miglia, tre tergicristalli) in arrivo dalla California e si è lasciato convincere dal commerciante che l'aveva in vendita. "Sono molto contento della scelta", racconta, "che è azzeccatissima anche perché ho preso un esemplare della serie meccanicamente più evoluta, con motore a cinque supporti di banco, ma ancora con l'estetica originale e con i suoi bei paraurti cromati". La vettura è British Racing Green con ruote a raggi, proprio come vuole l'iconografia classica, e non monta l'overdrive. "È il suo unico limite", osserva, "perché a 120 km/h in autostrada il motore girerebbe più basso di un migliaio di giri e si stancherebbe di meno: a chi vuole comprare oggi una B lo consiglio vivamente. L'auto ha cinquant'anni ma non li dimostra, né dal punto di vista estetico né da quello tecnico: la scocca portante si fa molto apprezzare nella guida rispetto al telaio separato. In compenso regala emozioni tipiche di una classica".



**GIULIO VANTINI**  
 **MG B**  
 1970

**Direttore dell'MG Car Club d'Italia**, Giulio in passato ha posseduto altre B, ma questa del 1970 in tinta Primrose Yellow con overdrive è quella definitiva. "È la più utilizzabile per i lunghi viaggi; proprio per la possibilità di inserire un rapporto più lungo si rivela adatta alla trasferte autostradali in Europa. Le B sono facili da guidare, con un buon handling e una inaspettata affidabilità; i ricambi si trovano e non costano una follia. Bisogna però usarle, perché a lasciarle ferme per troppo tempo si rovinano, in particolare a livello di impianto elettrico". La vettura è italiana dall'origine, anche se ritagata in passato per il cambio di provincia; ha subito soltanto una leggera velatura della vernice della carrozzeria; per il resto è conservata e monta optional dell'epoca, come le ruote a raggi e i poggiatesta, ma non ha nulla di non previsto dalla Casa. In tempi recenti sono stati sostituiti disco e reggispinta della frizione; nella brutta stagione viene installato l'hardtop, che Vantini utilizzava già con un'altra B anni 60, poi venduta.





# 1962

## INNOVAZIONI SIGNIFICATIVE

La **MG B** è stata la **seconda** vettura della Casa ad adottare la scocca portante. Il secondo prototipo della B, completato nel luglio del 1961, prevedeva le parti mobili della carrozzeria (cofani e porte) realizzate con pannelli d'alluminio. Per ragioni di costi si mantenne solo il cofano anteriore di lega leggera, poi sostituito da uno in acciaio con il model year 1970. La meccanica è molto tradizionale.

• Anno di nascita

• Totale esemplari prodotti **386.789**

• Totale esemplari prodotti per serie

**MG B**  
1962-1967

116.350

**MG B**  
1967-1974

147.216

**MG B**  
1974-1980

123.223

• I principali modelli



**MG B**  
1962-1967

Nell'autunno del 1964 i supporti di banco divengono cinque



**MG B**  
1974-1980

Restyling con adozione dei massicci paraurti. Assetto rialzato.

**MG B**  
1967-1974

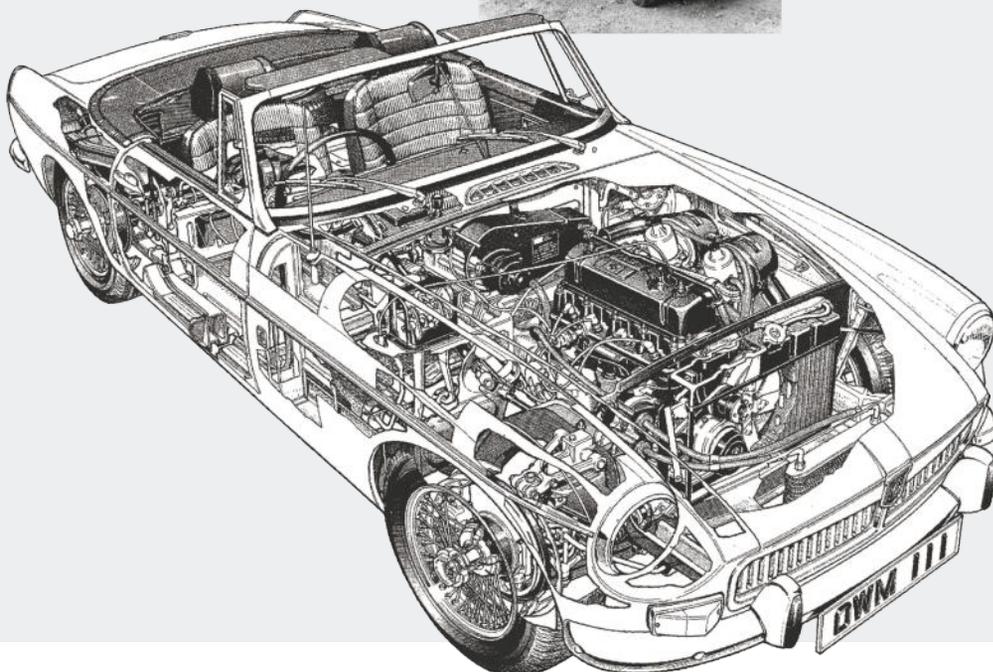
Nuovo cambio a quattro marce tutte sincronizzate. Automatico a richiesta.



• **Tecnica**

### Motore maggiorato

L'impostazione meccanica è molto old school. In un primo momento si era pensato di impiegare il motore 1.600 della MG A; si decise infine di montare un 1.800 in grado di assicurare un temperamento più sportivo alla B, che era più pesante. L'impianto frenante è di tipo misto, con dischi all'avantreno. La barra antirollio, inizialmente optional, nel 1966 diviene di serie.



## 4 IL MERCATO

Con quasi 400 mila esemplari prodotti, la MGB è in assoluto la roadster di maggior successo della Casa di Abingdon. Molto diffusa sul mercato, ha quotazioni molto differenziate. Le prime due serie, quelle con paraurti in metallo cromato (prodotte dal 1962 al 1974), sono le più apprezzate: 21.000 nella fascia di riferimento AB. Meno quotate, attorno al 25-30% in meno, le cosiddette "rubber bumper", ossia le B prodotte a partire dal model year 1975: la linea, infatti, risente dell'adozione dei massicci paraurti in materiale sintetico imposti dalle normative Usa. Molti collezionisti trasformano queste B riportandole alla configurazione precedente: una modifica tollerata dagli appassionati, purché il proprietario conservi i componenti originali a disposizione dell'eventuale acquirente.

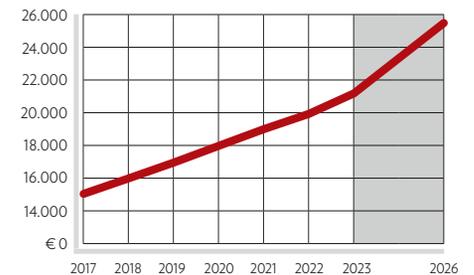
Un'altra differenza sensibile è quella che riguarda gli esemplari provenienti dagli Stati Uniti che, depotenziati, hanno un valore inferiore valutabile in ragione di un 20% circa. Infine, l'ultimo elemento che determina un sensibile deprezzamento riguarda le vetture provenienti dalla Gran Bretagna: la guida a destra costituisce un deterrente non trascurabile. Sono piuttosto diffuse anche in Italia e hanno una quotazione mediamente inferiore del 30% rispetto alle corrispettive versioni con volante a sinistra. Insomma, per

**LE "RUBBER BUMPER" SONO POCO APPREZZATE. BEN PIÙ AMATE SONO LE ANTE MODEL YEAR 1975**

acquistare una MGB roadster occorre mettere in preventivo una cifra compresa tra i 10-12.000 euro per un esemplare discreto con guida a destra, e gli oltre 30.000 euro per una prima serie immacolata. La MGB ha un buon mercato in Italia: è diffusa, disponibile in vari gradi di originalità, conservazione o restauro, è discretamente affidabile ed è facile da riparare, data l'ottima disponibilità di ricambi, proposti in un range di prezzo molto ampio a seconda della qualità. Chi si accinge ad acquistarne una, insomma, non fa mai un cattivo affare, a patto di investire la somma corretta, calcolata secondo i parametri riportati sopra. Tra le "rubber bumper", le più apprezzate sono le Limited Edition realizzate alla fine del 1980 per celebrare l'uscita di scena della B; secondo Ruoteclassiche meritano una quotazione a parte: 18.000 euro è il valore nella label AB (2.000 euro in più delle "normali"), cifra che sale a 27.000 euro per un esemplare perfetto. **RC**

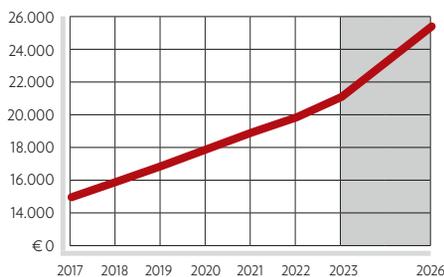


**MGB**  
1962-1967



**La prima serie**, che si distingue meccanicamente per il cambio a quattro marce con la prima non sincronizzata, è la più apprezzata dai collezionisti.

**MGB**  
1967-1974



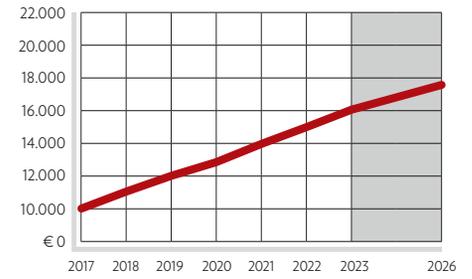
**La seconda serie** vanta un nuovo cambio sincronizzato. Progressivamente però adotta componenti più "poveri": perde per esempio il cofano motore d'alluminio.





### MG B "RUBBER BUMPER"

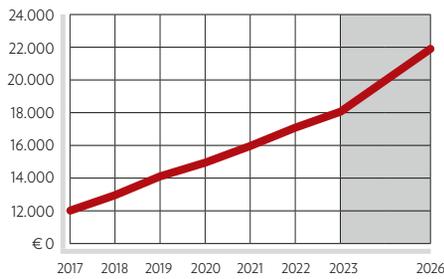
1974-1980



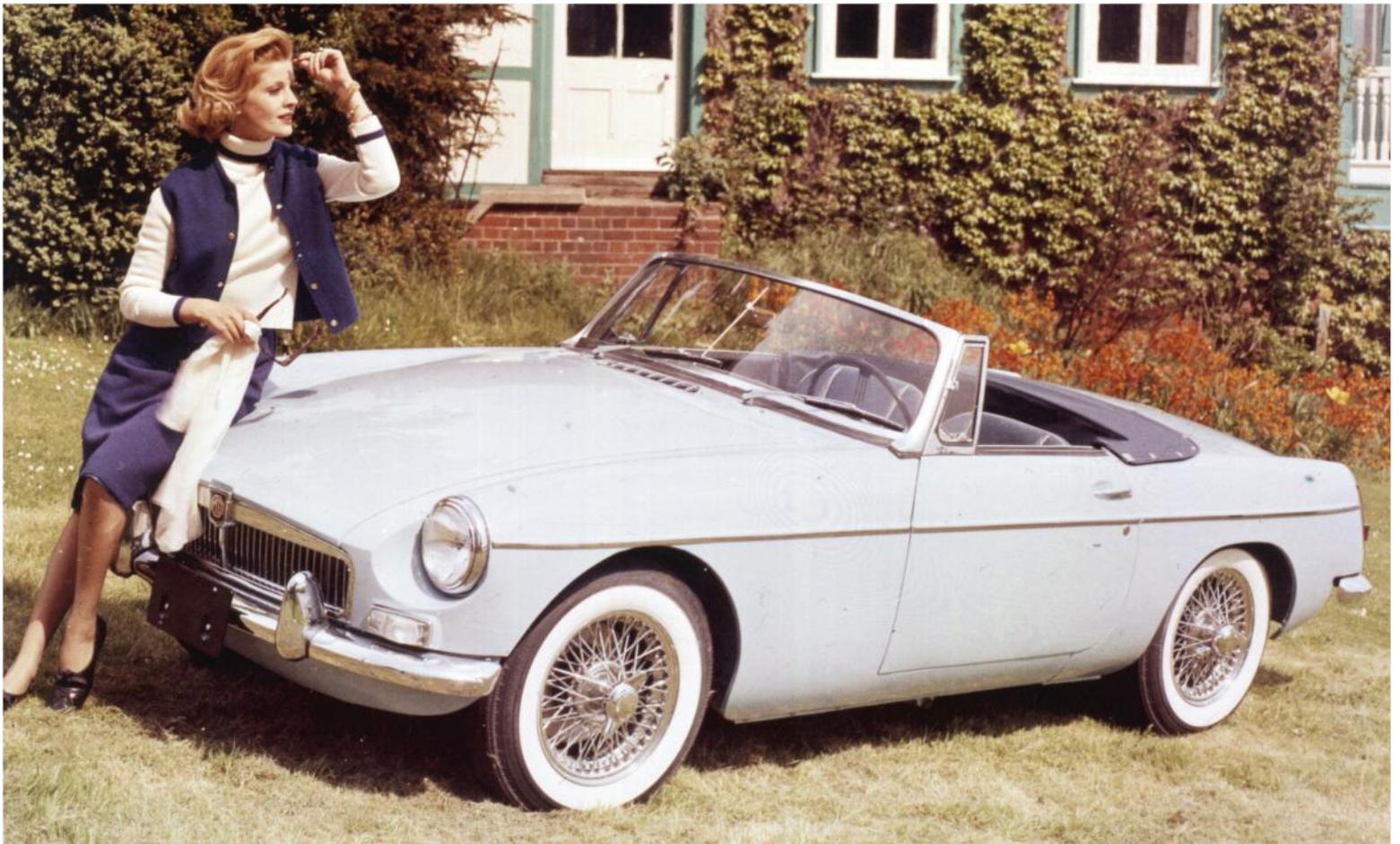
Le versioni con i massicci paraurti in materiale sintetico sono meno apprezzate. L'assetto rialzato non giova né all'estetica né alla tenuta di strada.

### MG B LIMITED EDITION

1980



La roadster Limited Edition è allestita in 421 unità, tutte in livrea bronzo metallizzato, tra agosto e ottobre 1980. Di queste, 208 sono uscite di fabbrica con i cerchi a raggi.



# LO ZAMPINO DI PININ

Per realizzare la versione coupé della celebre roadster la Casa si rivolge alla Pininfarina, che disegna una delle più belle sportive britanniche del decennio. La meccanica è la stessa, le prestazioni leggermente inferiori. A eccezione della velocità massima

Testo di Massimo Condolo e Marco Di Pietro



## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Perché le coupé a due volumi derivate dalle spider sono poche e hanno sempre una forte personalità: la BMW Z3, per fare un esempio recente. Se con una roadster può essere più difficile spiegare a un interlocutore non appassionato le ragioni della scelta di un modello specifico ("le auto scoperte sono tutte belle", ci si sente dire spesso), l'acquisto di un'auto come la B GT è un atto forte e inequivocabile. La MG B GT, che è una 2+2 e ha un padiglione uscito dalla matita di Pininfarina, "costruisce il tuo ego,

sviluppa il tuo autocontrollo, aguzza il tuo ingegno ed espande la fiducia in te stesso per soli 3.095 dollari: è una terapia viaggiante", recitava una pubblicità americana degli anni 60 - peraltro non la prima (c'era passata anche la Volvo) a consigliare l'acquisto di un'auto europea come alternativa alla psicanalisi. Oggi



come all'epoca in cui è stata presentata è una validissima alternativa alle coupé italiane. Sempre che le prestazioni non siano prioritarie. In questo caso le proposte made in Italy sono decisamente più allettanti. In effetti, come vedremo nelle prossime pagine, la GT non ha velleità corsaiole, risultando meno briosa della spider da cui deriva. Tuttavia la coupé di Abingdon, al debutto nell'ottobre del 1965, è senza dubbio una delle più belle sportive britanniche del decennio. E il tempo non ha scalfito la sua immagine. Inoltre il suo 1.800 da 95 CV è pur sempre capace di farle sfiorare i 170 km/h. Il che si traduce oggi in una velocità di crociera sui 130 orari: sufficienti per affrontare il traffico senza sensi d'inferiorità.

## QUOTAZIONI

Le "rubber bumper", prodotte dal model year 1975, sono valutate 12.000 euro se in buone condizioni (label AB) e 18.000 se in condizioni perfette (label A+). Le serie precedenti hanno quotazioni rispettivamente di 16.000 euro e di 24.000 euro.

Valore minimo € (label AB)

**12.000**

Valore massimo € (label A+)

**16.000**

## 2 RESTAURO

La carrozzeria chiusa protegge meglio la scocca rispetto alla roadster dalle colature d'acqua nella zona dell'abitacolo e sulla sezione centrale del pianale. Mediamente, quindi, le GT sono più sane delle spider; gli esemplari in arrivo dagli Usa, inoltre, sono di norma meno abusati. Ugualmente esposti alla corrosione sono invece i passaruota e i punti di ancoraggio delle modanature laterali, la base del parabrezza, la sezione inferiore delle porte e la scocca interna in corrispondenza degli archi ruota. Come per le roadster, esistono nel Regno Unito scocche intere di ricambio, ma il loro uso in Italia non è consentito. Nel caso si importi una vettura che ha subito il trapianto della struttura portante Oltremarina, quindi, occorre accertarsi sulla regolarità dei documenti e sul fatto che la nuova scocca sia stata correttamente ripunzonata. Sugli esemplari fino al 1970 bisogna stare attenti alle condizioni di portellone e cofano

in alluminio, più difficili dell'acciaio da raddrizzare, e accertarsi che la lega leggera sia stata ben isolata dall'acciaio, con il quale forma una coppia galvanica che corrode quest'ultimo. La nascita nel 1965 mette al riparo la GT dai problemi del motore a tre supporti di banco: monta solo quello a cinque, che è robusto. Tuttavia, sugli esemplari da restaurare (e quindi verosimilmente inutilizzati da almeno un decennio) è meglio aprire il motore e revisionarlo anche se sembra girare correttamente. I ricambio di meccanica, carrozzeria, impianto elettrico e arredamento interno si trovano tutti. Ci sono persino motori completi di rotazione, ma attenzione: i prezzi prevedono il rientro del motore da revisionare e quindi è meglio non scegliere quest'opzione se si ha un esemplare "matching numbers". I prezzi non sono elevati: la legge dei grandi numeri gioca qui a favore del cliente; siccome però i fornitori sono quasi tutti nel Regno Unito, meglio acquistare da uno solo per ridurre i costi di dogane e trasporto.



## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>PORTELLONE</b>	<b>€ 1.265</b>
<b>PANNELLO TETTO</b>	<b>€ 477</b>
<b>RIVESTIMENTO PELLE POST.</b>	<b>€ 1.067</b>
<b>BALESTRA POSTERIORE</b>	<b>€ 102</b>
<b>CAVO ACCELERATORE</b>	<b>€ 22</b>

### ● I club



#### **MGB Register**

Il sodalizio, nato alla fine degli anni 70, ha un sito completo. Interessante è la sezione "Tech Tips", con consigli su come risolvere i problemi

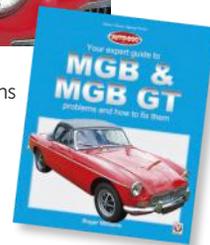
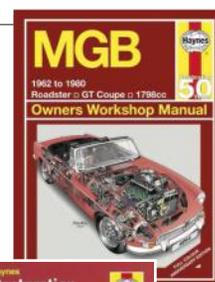
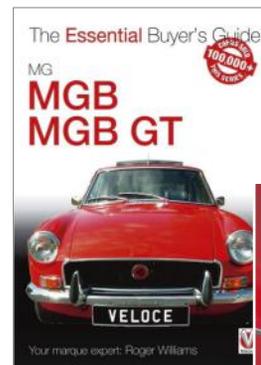
meccanici, elettrici e di carattere generale.

**Sito** [mgb-register.org](http://mgb-register.org)

**The MG Owners' Club**

**Sito** [mgownersclub.co.uk](http://mgownersclub.co.uk)

### ● I libri



**Segnaliamo** "The Essential Buyer's Guide MGB MGB GT" di Roger Williams (Veloce Publishing); i manuali Haynes "MGB 1962 to 1980" e "Restoration Manual MGB" di Lindsay Porter; "Your Experts Guide to MGB & MGB GT problems and How to Fix Them" di Roger Williams (Quail Ridge Books).

### ● Specialisti

**Brown & Gammons**

**Sito** [ukmgparts.com](http://ukmgparts.com)

**Limora**

**Sito** [limora.com](http://limora.com)

**MGB Hive**

**Sito** [mgbhive.co.uk](http://mgbhive.co.uk)

**Moss Europe**

**Sito** [moss-europe.fr](http://moss-europe.fr)

## 3 SU QUALE PUNTARE

Con oltre 125 mila esemplari prodotti, non sono le vetture disponibili a mancare. Occorre però fare una premessa. La GT va presa in considerazione in luogo della roadster per il design, cui ha messo mano la Pininfarina, per il confort superiore, per la maggiore fruibilità e per la disponibilità dei due strapuntini posteriori, ma non per le prestazioni. Contrariamente a quanto avviene di solito, infatti, la coupé non ha prestazioni più sportive rispetto alla versione scoperta. La prova condotta dalla rivista Motor nel febbraio del 1966 lo evidenzia senza mezzi termini: nella prova di accelerazione 0-60 miglia orarie la coupé spuntava 13,2 secondi contro i 12,6 della spider, un distacco che diviene abissale nello 0-90 miglia, dove i tempi sono rispettivamente di 35,8 e 30,9 secondi. Una piccolissima rivincita la coupé se la prende quanto a velocità di punta: 103,3 miglia all'ora anziché 102,8. Dal punto di vista meccanico e degli allestimenti la GT segue l'evoluzione della roadster. Con qualche piccola differenza. La GT entra in produzione quando le esperienze con la roadster sono già state compiute, e quindi con la modifica principale, il motore a cinque supporti di derivazione BMC 1.800, già implementata. Distintiva della coupé è il ponte posteriore Salisbury in luogo di quello tipo "banjo" impiegato sulla roadster (derivato dalla MG A), sulla quale sarà montato solo dall'aprile del 1967. Inoltre, per bilanciare il maggior peso della coda, la GT presenta un assetto più rigido della sospensione posteriore, scelta che aumenta la tendenza al sovrasterzo e che quindi impone di montare una barra antirullo anteriore (di serie sulla roadster dalla fine del 1966). A partire dal 1967 le modifiche della GT seguono di pari passo quelle della roadster. L'unico restyling significativo si registra in occasione del model year 1975 e vede l'adozione dei cosiddetti "rubber bumper": poiché i paraurti ad assorbimento d'urto sono richiesti dalla legislazione americana, la loro introduzione sulla GT, la cui commercializzazione Oltreoceano termina nel 1974, è giustificata soltanto dalla necessità di unificare i componenti

📌 MGB GT 1965-1967



📌 MGB GT 1967-1974



## MG B GT 1974-1980



con quelli della roadster, che ovviamente continua la sua presenza negli Usa. E proprio nel 1975, per i cinquant'anni del marchio MG, vengono prodotte 750 GT in allestimento speciale Jubilee. La livrea è British Racing Green con bande dorate sulle fiancate all'altezza della linea di cintura; i cerchi di lega sono quelli della MG B GT V8, ma verniciati in nero/oro. Sui parafranghi anteriori la decal riporta la scritta "MG 1925-1975": in realtà la Casa ha iniziato l'attività nel 1924, ma i vertici intendono celebrare la vittoria della "Old Number One" alla Lands End Trail nel 1925 con Cecil Kimber, il fautore della MG. Ciascun esemplare è munito di una targhetta col numero progressivo che deve essere applicata sulla plancia dal concessionario dopo avervi fatto incidere il nome del proprietario; pochissime Jubilee oggi hanno tale placchetta: poiché la numerazione era attribuita casualmente senza un riferimento al numero di telaio

## L'EVOLUZIONE DELLA COUPÉ SEGUE PASSO PASSO QUELLA DELLA ROADSTER. DUE LE SERIE SPECIALI

e non esistono registri, purtroppo in sua assenza è impossibile risalire al numero progressivo dell'esemplare. Una curiosità. In realtà, le Jubilee sono state 751: una infatti ha "compensato" quella andata distrutta durante le riprese di uno spot pubblicitario. Una seconda versione speciale è la Limited Edition commercializzata dal gennaio del 1981; segna la chiusura della storica fabbrica di Abingdon e l'uscita di scena della B. Le ultime due MG B vengono completate il 22 ottobre del 1980. Il lotto è composto da 580 GT e 421 roadster, le prime in livrea grigio metallizzato, le seconde in bronzo metallizzato. Il marchio MG è su fondo rosso (un nostalgico richiamo al passato) e i rivestimenti interni sono grigi per la coupé e arancioni per la spider. La GT ha cerchi di lega GKN con disegno a stella.

## 4 IL MERCATO

La MG B GT è stata costruita in circa 125 mila esemplari, circa un terzo rispetto alla roadster. La sua minor diffusione e la maggiore originalità della sua carrozzeria, una gradevole fastback 2+2 con pratico portellone, non sono però elementi sufficienti a farle raggiungere quotazioni similari. Le GT, infatti, valgono un buon 25% in meno. Questo però non significa che non sia apprezzata: sono molti gli appassionati di questo modello, che è considerato un classico della produzione britannica a cavallo tra gli anni 60 e 70. Oltre a vantare lo zampino di Pininfarina. Come per le versioni spider, gli esemplari con paraurti in metallo sono preferibili e hanno quotazioni nettamente più alte. Anche per la B GT la Limited Edition prodotta nel 1980 è considerata, tra le "rubber bumper", un'edizione di maggior pregio (+1.000 euro nella label AB, +1.500

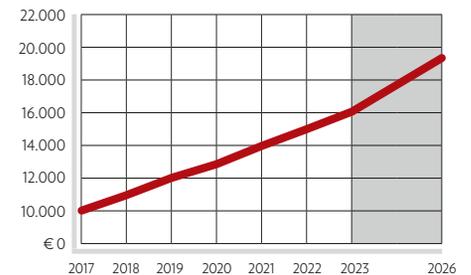
euro nella fascia A+). Anche per la GT si registrano differenze di valore per gli esemplari provenienti dagli Usa o dal Regno Unito: rispettivamente bisogna considerare una diminuzione di quotazione del 20% e del 30%, al netto dei costi di importazione e nazionalizzazione, naturalmente. La B GT piace ed è ricercata, anche se il suo bacino d'utenza è prevalentemente quello degli appassionati di auto inglesi, che in Italia costituiscono una vasta schiera. Se ne trovano in vendita in abbondanza, in condizioni molto variabili. Più facile è però reperire una B GT perfetta appartenente alle prime serie (il cui valore più elevato permette di ammortizzare meglio i costi di un restauro professionale), mentre è più difficile imbattersi in una "rubber bumper" immacolata. Anche nel caso delle coupé è frequente la sostituzione dei paraurti in gomma con le più affascinanti lame cromate. Le MG B GT di prima generazione, ossia quelle prodotte tra

## FACILE DA ACQUISTARE E MANTENERE, È L'IDEALE PRIMO PASSO NEL MONDO DELLE STORICHE

il 1965, anno del debutto, e il 1967, sono in prospettiva quelle che saliranno maggiormente di valore. È comunque un modello ideale per chi si accinge a diventare un collezionista di auto storiche: è accettato in tutte le tipologie di manifestazioni ed è anche apprezzabile nell'utilizzo sportivo, soprattutto nelle gare di regolarità. È facile da acquistare (con le dovute attenzioni, naturalmente) e facile da rivendere. E garantisce una giusta rivalutazione nel tempo, appena leggermente superiore alla media del mercato. **RG**

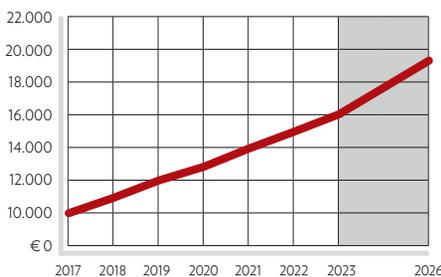


**MGB GT**  
1965-1967



**La prima serie** è la più apprezzata dai collezionisti, anche se in Italia non ce ne sono molte, specie se immatricolate all'origine nel nostro Paese.

**MGB GT**  
1967-1974

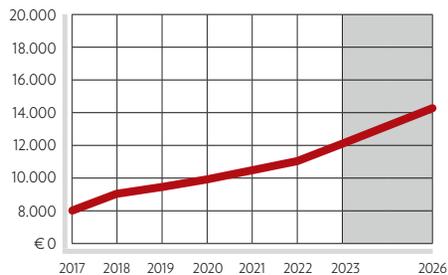


**La seconda serie**, che al momento ha la stessa quotazione della prima, presenta dettagli meno raffinati (componentistica in comune con altri modelli BMC e British Leyland).



➔ **MG B GT "RUBBER BUMPER"**

1974-1980

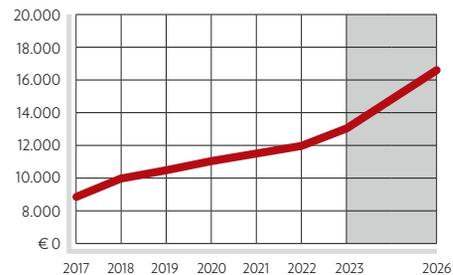


Le "rubber" anche in versione coupé piacciono meno. Nel 1975 viene utilizzata come base per l'edizione speciale Jubilee, che celebra i 50 anni della Casa.



← **MG B GT LIMITED EDITION**

1980



**Edizione finale prodotta** nel 1980: 580 vetture in grigio metallizzato, con interni coordinati e cerchi di lega GKN con disegno a stella. Buona caccia...



# BELLO ESAGERARE

Un V8 di 3.5 litri di origine Buick infilato in una compatta coupé britannica. Sembra una follia, ma non è poi così vero. La sonorità è inebriante, la velocità prossima ai 200 km/h. Una chicca che richiede però di adattarsi alla guida a destra

Testo di Massimo Condolo e Marco Di Pietro

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Perché un'altra compatta (3,8 m di lunghezza) spinta da un V8 non esiste. Il modello che le si avvicina di più è l'AMC Pacer, comparsa due anni dopo, ma più lunga di mezzo metro e più larga di altrettanto, molto meno sportiva e, infine, con un assetatissimo cinque litri. Insomma è un'americana, mentre la B rimane un'auto fatta per le strade europee. La MG B V8 sembrerebbe una follia: 3.5 litri di motore per una macchina nata con un 1.800. In realtà l'idea, scaturita dalla passione del preparatore Ken Costello, che nel 1970



inizia a montare sulle MG B dei suoi clienti il motore della Rover 3500, è meno balzana di quello che sembra, perché il V8 in alluminio di origine Buick, che la British Leyland ha iniziato a usare nel 1967 sulla Rover P5 B, è molto leggero: pesa addirittura 20 kg in meno rispetto al quattro cilindri di 1.8 litri. L'adattamento

del V8 al vano motore della B è stato semplice: le modifiche al parafiamma, ai lamierati interni dei parafanghi e ai supporti motore, un nuovo collettore di scarico più basso e il posizionamento dei due carburatori SU HIF6 dietro il motore consentono di effettuare l'"engine swap", richiedendo solo un cofano leggermente più bombato, condiviso con la 1.800. Con l'arrivo della versione "rubber bumper", nonostante l'abbandono del V8 sia vicino, i vani motore di tutte le B GT e roadster vengono unificati con quello adatto all'otto cilindri. Ne vengono costruite appena 2.591: la buona notizia è che sembra ne sopravvivano circa 2.100 (di cui 1.800 si trovano Oltremarica). Il rovescio della medaglia è che sono tutte con guida a destra (a parte sette esemplari preserie).



MGB GT V8

## QUOTAZIONI

La rara coupé **MG B** con motore Rover V8 di 3.5 litri ha quotazioni sostanzialmente più elevate rispetto alle GT a quattro cilindri: in buono stato (label AB) vale 27.000 euro, mentre perfetta (label A+) raggiunge i 40.500 euro.

Valore € (label AB)

**27.000**



## 2 RESTAURO

La scocca portante è esattamente la stessa della B GT 1.800, di cui mantiene anche la traversa anteriore cui è ancorato l'avantreno e, di conseguenza, le sospensioni. I relativi problemi di restauro, così come quelli dell'interno, sono quindi gli stessi delle 1800, così come le varianti di allestimento seguono quelle delle B GT di pari periodo. Concentrandosi sul motore, può destare qualche preoccupazione il fatto che negli Usa, dove è nato, il Buick 215 è rimasto in produzione pochissimi anni (dal 1960 al 1963) per problemi di affidabilità. Va anche detto, però, che l'utenza americana dell'epoca non era preparata né a un motore che richiedeva una manutenzione specifica né a una cilindrata così "bassa". Comunque, la versione Rover è stata profondamente rivista dai tecnici British Leyland e nella sua cilindrata inglese originale (3.5 litri) è affidabile. Sui motori molto stanchi, vuoi per chilometraggio vuoi per un uso

sportivo intenso, potrebbero manifestarsi perdite di olio e di liquido refrigerante. Queste ultime si verificano in particolare se non è stato usato un antigelo che reagisce con l'alluminio, consumandolo in particolar modo dove le camicie si uniscono con il basamento. Se ci sono perdite dalle teste, purtroppo quasi sempre spianare e sostituire le guarnizioni non dà risultati ma serve sostituire le camicie. I consumi di olio potrebbero portare alla fusione delle bronzine; va comunque detto che in molti casi questi motori possono percorrere tanti chilometri semplicemente con rabbocchi periodici - che non è il metodo corretto per preservare un veicolo storico, ma permette di pianificare con calma l'intervento di revisione. Data la grande diffusione di questo motore anche al di fuori del campo automotive (per esempio nella nautica) è facile trovare tutti i ricambi, dalle teste alle varie parti mobili. Il cambio, come si è visto, è il quattro marce sincronizzate usato sulla 1800, ma qui l'overdrive (Laycock LH), disponibile solo sull'ultimo rapporto, è di serie.

## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>STEMMA "V8"</b>	€ 16
<b>MASSA RADIANTE</b>	€ 83
<b>POMPA ACQUA</b>	€ 93
<b>GUARNIZIONE TESTE</b>	€ 32
<b>LINEA SCARICO</b>	€ 670

### ● I club

#### V8 Register

Tutto quello che l'appassionato della GT V8 può sognare: informazioni tecniche, registro, libretti uso e manutenzione, manuali, guida all'acquisto, ricambi, annunci di vendita e molto altro ancora.

Sito [v8register.net](http://v8register.net)

Swiss MG V8

Sito [swissmgv8.ch](http://swissmgv8.ch)

### ● I libri



#### David Knowles firma

"MG V8 (Crowood Press) e "MGB including MGC and V8" (Bay View Books). Utile guida al restauro è "Original MGB With MGC and MGB GT V8" di Anders Ditlev Clausager; immancabile "MGB MGC & V8 Gold Portfolio" della Brooklands Books.

### ● Specialisti

#### Abingdon Spares

Sito [abingdonspares.com](http://abingdonspares.com)

#### Anglo Parts

Sito [angloparts.com](http://angloparts.com)

#### Limora

Sito [limora.com](http://limora.com)

#### MG V8 Parts

Sito [mgv8parts.com](http://mgv8parts.com)

## 3 SU QUALE PUNTARE

La scelta è semplice e rischia pure di avere una risposta ovvia. Le versioni sono state due, entrambe equipaggiate con il V8 di 3.528 cm<sup>3</sup> da 137 CV a 5.000 giri: la prima del 1973, con i classici paraurti cromati

e la cornice lucida della calandra, e la seconda della fine del 1974, con paraurti "americani" e mascherina in plastica nera. Come per la B GT 1800, anche per la V8, che non verrà mai ufficialmente commercializzata negli Stati Uniti, l'adozione di questi massicci elementi ad assorbimento d'urto non si spiega se non con la volontà di uniformare i componenti con la roadster al fine di contenere i costi. Le "rubber bumper" sono veramente poco

amate e quindi rischiano di diventare difficili da rivendere. Esteticamente la V8 si distingue appena dalla normale GT col quattro cilindri: la discreta presenza della targhetta "V8" sulla calandra e sul portellone e i cerchi di lega con pneumatici 175-14 (anziché 165-14). Dal punto di vista meccanico, la V8 monta una frizione di diametro maggiorato, molle anteriori più rigide, balestre posteriori a tre foglie, dischi di maggior spessore e servofreno di serie.



**MGB GT V8** 1973-1974

## 4 IL MERCATO

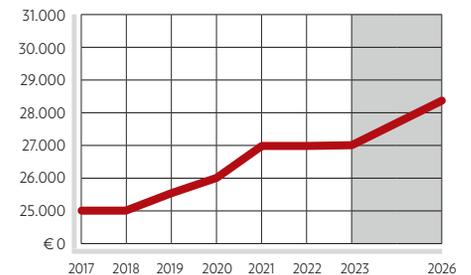
La MGB GT V8 è una elegante granturismo all'inglese, dotata di coppia generosa e di una elasticità eccellente, doti alle quali si aggiunge una potenza di quasi il 50% superiore a quella della GT con motore a quattro cilindri (95 CV). Tra le caratteristiche più apprezzate dai collezionisti, il rombo cupo e possente del suo "motorone". In sostanza gli appassionati la considerano una sorta di sorellina minore della Jaguar E-Type, il che ne determina l'alto valore economico, che è ben più alto rispetto a quello delle normali MGB GT 1.800. Ne sono state costruite poche, perché la nascita all'immediata vigilia della prima crisi petrolifera ne ha ostacolato la diffusione: ne sono state assemblate solamente 2.591 unità. Le GT V8 sono auto che erano cresciute tanto di valore oltre una decina d'anni fa. Poi si sono un po' fermate, e oggi le quotazioni sono sostanzialmente stabili, anche perché le transazioni sono poche

ed è quindi difficile stabilire una media rilevante dal punto di vista statistico. Gli esperti, però, sostengono che presto i e quotazioni potrebbero tornare a salire. Infatti la B GT V8 è un'auto con molte frecce al suo arco: è rara, è dotata di una motorizzazione importante, ma molto diffusa (e quindi facilmente riparabile o sostituibile), e ha prestazioni eccellenti, da vera granturismo. Consumi a parte, che sono un po' il suo tallone d'Achille, si presta anche a un utilizzo frequente e in ogni tipologia di evento dedicato alle auto storiche. Altro ostacolo: la V8 è solo con guida a destra, quindi occorre rassegnarsi. A differenza della MG C, che monta il sei cilindri, la B col V8 non è stata prodotta in versione roadster, ma la sua bella linea fastback si fa apprezzare comunque da tutti gli appassionati. Per trovarne una in vendita occorre estendere il monitoraggio a tutto il mercato europeo: è difficile che ne salti fuori uno proprio in Italia. Dalle indicazioni degli esperti risulta che i prezzi richiesti sovente presentano margini di trattativa. **RC**



**MGB GT V8**

1973-1976



**Le quotazioni**, piuttosto elevate, si sono stabilizzate negli ultimi anni, anche se gli esperti del Comitato Prezzi di Ruoteclasse pronosticano un incremento futuro.

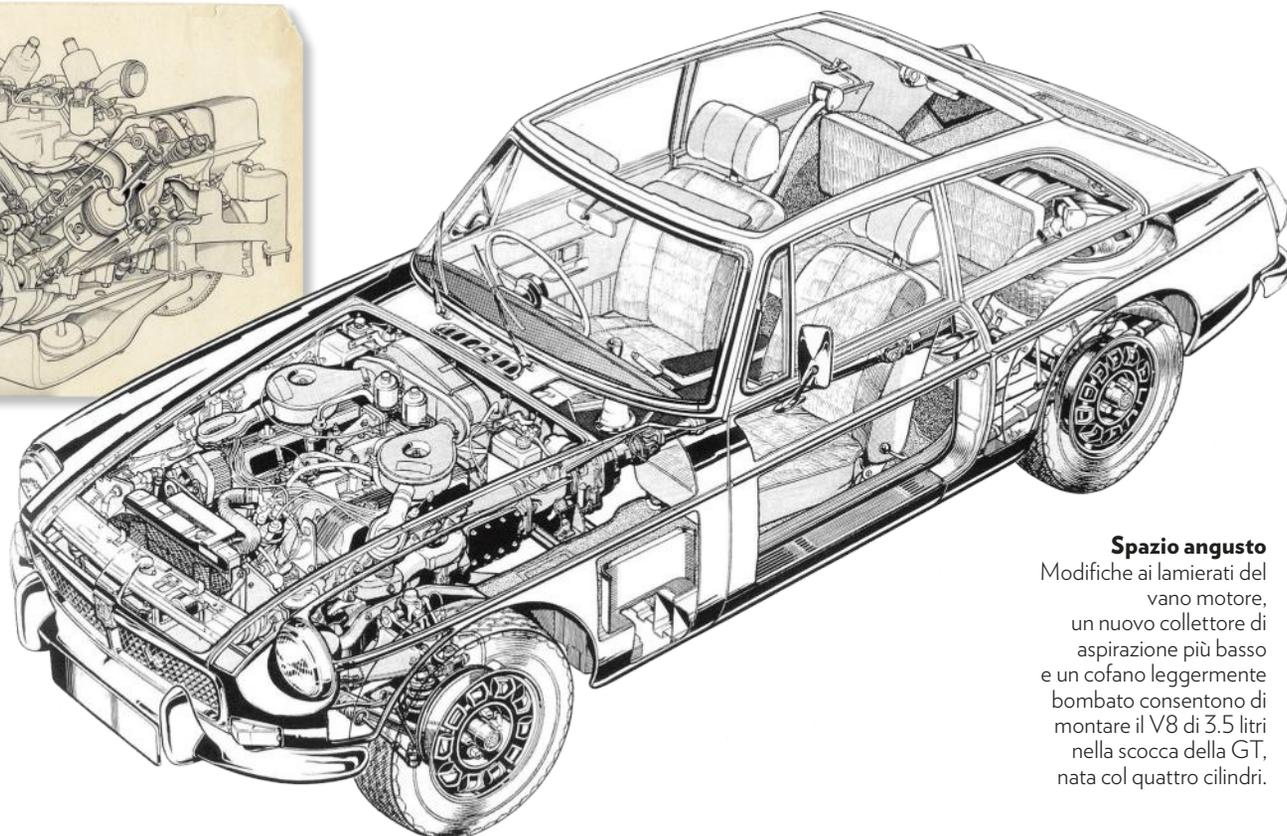
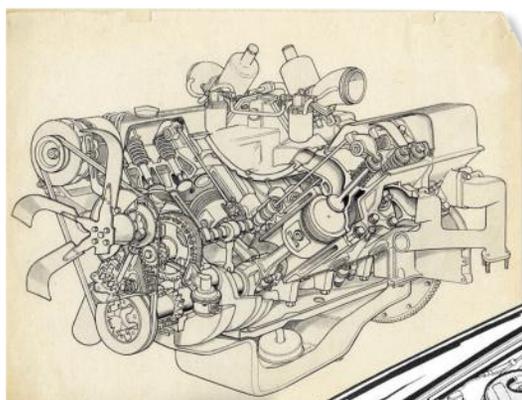
Sempre della dotazione standard fanno parte i vetri atermici e i sedili con poggiatesta. Il tachimetro, con fondo scala a 140 mph, e il contagiri hanno un diametro di 80 mm. Il V8 pesa circa 20 kg in meno del 1.800 grazie all'impiego della lega leggera, ma il risparmio viene annullato dai componenti accessori e dall'impianto di raffreddamento maggiorato (la capacità del circuito refrigerante è di 9,1 litri anziché di 5,7). Alla fine la V8 pesa a vuoto 1.100 kg,

## SE DESIDERATE UNA GT V8 NON CI SONO ALTERNATIVE: OCCORRE RASSEGNAarsi ALLA GUIDA A DESTRA

a fronte dei 1.025 fatti registrare dalla 1800. La produzione della V8 è esigua: 2.591 esemplari costruiti dal 1973 al 1976 (di cui circa 2/3 sono per fortuna ante model year e quindi con i paraurti cromati), tutti con guida a destra. Con l'eccezione di sette vetture allestite nel dicembre del 1972 per valutare la commercializzazione negli Usa, progetto subito abbandonato per i costi eccessivi imposti dall'adeguamento alle norme d'Oltreoceano.



↑ MGB GT V8 1974-1976



### Spazio angusto

Modifiche ai lamierati del vano motore, un nuovo collettore di aspirazione più basso e un cofano leggermente bombato consentono di montare il V8 di 3,5 litri nella scocca della GT, nata col quattro cilindri.

# VOGLIA DI CRESCERE

La piccola sportiva fa il salto e monta un sei cilindri in linea di tre litri da 147 CV. Il motore impone una nuova sospensione anteriore a barre di torsione. Inedito anche l'impianto frenante della Girling. Sfiora i 200 orari ed è molto rara. Una scelta fuori dal coro

Testo di Massimo Condolo e Marco di Pietro



MGC

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

“La modestia e la correttezza ti possono portare alla notorietà (...) Gentilezza e sobrietà sono rare in questa società”: la descrizione del gentiluomo inglese in un mondo moderno tratteggiata da Sting in “Englishman in New York” si adatta perfettamente alla MG C, un’auto dallo stile sobrio e pacato, pur essendo la MG B (il pianale e la carrozzeria sono esattamente gli stessi) più potente di sempre. Più anche della V8, nonostante i due cilindri e 500 cm<sup>3</sup> in più: 147 CV contro 137. Ma difficilmente chi fa questi ragionamenti si lascia sedurre

da un’auto così discreta, sobria e poco aggressiva. Da fuori, l’unico particolare che distingue a colpo d’occhio le C dalle corrispondenti B con motore 1.800 (la V8 non era ancora uscita) è il cofano con la bombatura centrale e la gobba sulla sinistra, entrambi resi necessari per ospitare, rispettivamente, il radiatore del sei cilindri in linea e i carburatori SU HS6. Anche le prestazioni sono dichiarate con un sottotono elegante e molto british: velocità massima di “circa 200 all’ora” e 0-97 km/h (dove il 97 è però dovuto alla conversione in sistema decimale delle 60 miglia) in 9,8 secondi. “Il sangue blu ci impone di stare sotto ai dieci ma non vogliamo essere volgari con valori eccessivi”, sembra sussurrare la scheda tecnica della C. Salendo a bordo un occhio allenato nota



il grande volante con corona rivestita in pelle, il tachimetro e il contagiri con scale diverse rispetto a quelle presenti sulla 1800. Se è possibile fare un’overdose di understatement, la MG C l’ha fatta. E forse per questo ha avuto poco successo in patria e ancora meno sui mercati d’esportazione.

## QUOTAZIONI

**Le C hanno quotazioni piuttosto sostenute:** la coupé vale 27.000 euro (nella fascia di riferimento AB) e vola a 40.500 euro nella label A+; la roadster viene quotata rispettivamente 32.000 euro e 48.000 euro.

Valore minimo € (label AB)

**27.000**

Valore massimo € (label AB)

**32.000**

## 2 RESTAURO

Scocche e interni delle MG C sono gli stessi delle B, con gli stessi problemi. Almeno a giudicare dagli esemplari in vendita nei primi mesi del 2023, si trovano facilmente auto di importazione americana, spesso trascurate o vissute sulla costa (dove si concentra la maggior parte delle auto europee); vale quindi la pena riepilogare i punti più soggetti a ruggine: montanti posteriori e portellone delle GT, passaruota, fiancate in corrispondenza della modanatura, base del parabrezza, brancardi. Zone, per fortuna, facili da controllare. Ottime notizie arrivano dal cambio manuale: tutte le versioni di B e C montano dalla comparsa della C un'unità a quattro marce sincronizzate irrobustita, sovradimensionata, in grado di sopportare la coppia dei sei cilindri. Tendenzialmente da evitare, invece, il Borg-Warner Type 35: una trasmissione automatica poco performante e costosa

da revisionare. Il motore (sigla 29GA) è l'ultima evoluzione dei BMC serie C; era nato nel 1954 alla Morris e quindi è sensibilmente diverso dai B montati sulle MG B a quattro cilindri. È un'unità studiata per essere montata sulla berlina Austin 3 Litre, quindi con l'affidabilità come focus principale. La sua potenza di 147 CV rapportata ai 2.912 cm<sup>3</sup> dà una potenza specifica attorno ai 50 CV/litro, che certo non stanca gli organi. L'ingombro del propulsore ha costretto a ridisegnare la sospensione anteriore: triangoli superiori, bracci inferiori e barre di torsione longitudinali. Quindi addio alle molle elicoidali e agli ammortizzatori a leva, sostituiti da quelli telescopici. Uno schema adottato solo sulla C; specifico di questo modello è anche l'impianto frenante, fornito dalla Girling e non dalla Lockheed. Al di là del fornitore sono le misure dei dischi e dei tamburi a variare: quindi addio all'intercambiabilità con i corrispondenti componenti impiegati sulle MG B 1800.



## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>AMMORTIZZATORE ANT.</b>	<b>€ 105</b>
<b>BRACCIO INFERIORE ANT.</b>	<b>€ 236</b>
<b>KIT REVISIONE CARBURAT.</b>	<b>€ 145</b>
<b>CERCHIO A RAGGI</b>	<b>€ 578</b>
<b>GUARNIZIONE TESTA</b>	<b>€ 113</b>

### ● I club



#### **MGC Register**

Associazione di modello nata in seno all'MG Car Club inglese. Il sito prevede un'area dedicata alla tecnica, accessibile però solo ai soci.

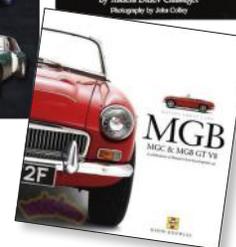
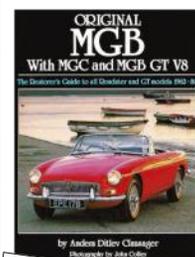
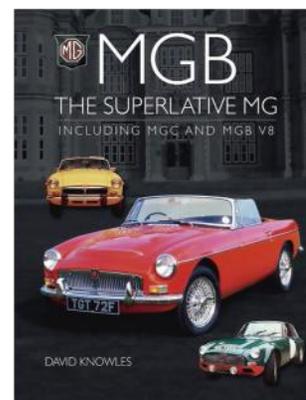
**Sito** [mgcc.co.uk/mgc-register/](http://mgcc.co.uk/mgc-register/)

#### **MGC Register**

Branca del North American MGB Register.

**Sito** [namgbr.org/registers/mgc-register/](http://namgbr.org/registers/mgc-register/)

### ● I libri



#### **Tutti i testi sull'MG C**

sono comuni alla B. Tra gli altri, "MGB The Superlative MG Including MGC and MGB V8", di David Knowles (Crowood Press); "Original MGB With MGC and MGB GT V8" di Anders Ditlev Clausager (Herridge and Sons); "MGB, MGC & MGB GT V8" ancora di David Knowles (Haynes).

### ● Specialisti

#### **Abingdon MG Parts**

**Sito** [abingdonmgparts.co.uk](http://abingdonmgparts.co.uk)

#### **Anglo Parts**

**Sito** [angloparts.com](http://angloparts.com)

#### **Brown & Gammons**

**Sito** [ukmgparts.com](http://ukmgparts.com)

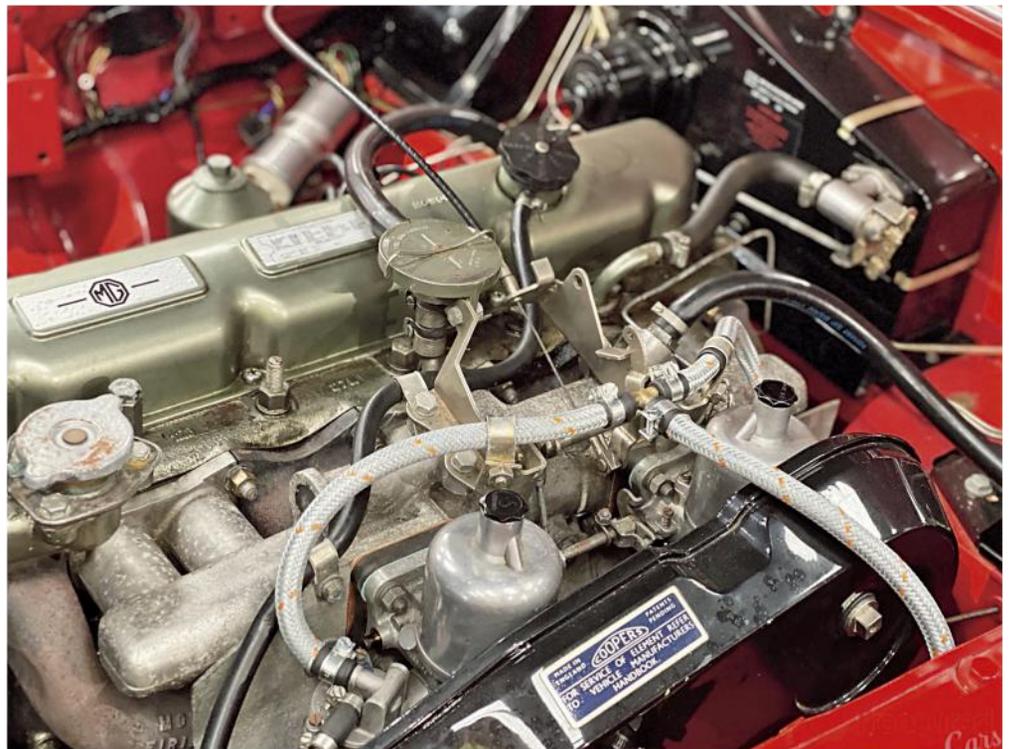
#### **MGOC Spares & Accessories**

**Sito** [mgocspares.co.uk](http://mgocspares.co.uk)

## 3 SU QUALE PUNTARE

Con 4.542 roadster e 4.457 coupé prodotte (non stupisce, vista la sobrietà della clientela, che le chiuse siano state richieste quanto le aperte) c'è ben poco da scegliere. Circa la metà, ovvero 2.483 roadster e 1.773 GT, è finita Oltreoceano, 1.306 si sono sparpagliate sugli altri mercati, mentre 3.437 sono rimaste in Gran Bretagna. Numeri che si traducono con "quando se ne trova una, meglio non lasciarsela sfuggire". Verrebbe quasi da consigliare di non sottolizzare troppo sul fatto che si tratti di una roadster o una coupé, perché chi cerca la C punta soprattutto alla raffinata meccanica e allo stile, ma capiamo che viaggiare con il vento fra i capelli o no è una questione da cui non si prescinde e chi cerca una non si accontenta dell'altra. Come accennato, la C impiega la medesima scocca della B, dalla quale si differenzia esteticamente per alcuni dettagli. In primis il cofano anteriore, che presenta una vistosa gobba centrale, sottolineata da un profilo cromato trasversale, necessaria per fare spazio al radiatore di maggiori dimensioni richiesto dal motore a sei cilindri. Sul lato sinistro è presente un'ulteriore protuberanza, imposta dai due carburatori SU HS6. E poi l'occhio più attento nota i cerchi ruota da 15 pollici anziché da 14; di serie sono in lamiera stampata con fori perimetrali e borchia centrale lucida, ma a richiesta sono proposti quelli a raggi. Nell'abitacolo si notano il grande volante (diametro 41,91 cm) con corona rivestita in pelle e le nuove maniglie e manovelle alzavetri. Le differenze meccaniche sono ben più sostanziose. Per ospitare il nuovo sei cilindri in linea di 2.912 cm<sup>3</sup>, pressoché identico a quello impiegato sulla berlina Austin 3 Litre, lanciata in contemporanea, sono infatti introdotti numerosi aggiornamenti. Il maggior ingombro del propulsore richiede di ridisegnare la sospensione anteriore, che adotta uno schema con triangolo superiore e singolo braccio inferiore direttamente collegato a una barra di torsione longitudinale regolabile. Tale soluzione impone l'impiego di ammortizzatori telescopici in luogo di quelli a leva, che vengono mantenuti

**MGC** 1967-1969





al retrotreno. Inoltre viene adottata una barra antirollio di diametro maggiorato rispetto a quella della B. L'impianto frenante, sempre di tipo misto, è prodotto dalla Girling e vede all'avantreno dischi di diametro maggiorato (281 mm anziché 273), mentre dietro i tamburi sono più piccoli (228 mm anziché 254), ma più larghi. Il servofreno fa parte della dotazione di serie. Il cambio è il manuale a quattro marce sincronizzate, con overdrive (Laycock LH) a richiesta su terza e quarta. Optional la trasmissione automatica Borg-Warner Type 35 a tre rapporti. Nonostante gli sforzi della Casa, la MG C risulta piuttosto sbilanciata, con una distribuzione dei pesi ben lontana dall'essere ottimale: 55,7% davanti e 44,3% dietro (ben più equilibrata la B: 52,5% e 47,5%). Questo si traduce in un accentuato sottosterzo. Al tempo la stampa specializzata enfatizza anche una certa mancanza di coppia ai bassi regimi e un consumo di benzina

## IL SEI CILINDRI IN LINEA DI TRE LITRI DA 147 CV APPESANTISCE L'AVANTRENO, ACCENTUANDO IL SOTTOSTERZO

davvero esagerato. Certo la velocità di punta intorno ai 195 km/h (circa 30 in più rispetto a quella della MG B) è un buon risultato. Ma non sufficiente. La clientela non accoglie la MG C con entusiasmo. L'ultima MG C, una GT con guida a sinistra, lascia lo stabilimento di Abingdon il 18 settembre del 1969. Oggi la C si prende la rivincita, suscitando grande interesse tra i collezionisti. I difetti sottolineati al tempo sono diventati di poco conto. Su tutto prevale l'impagabile soddisfazione di essere al volante di una vettura unica. Terreno di caccia ideale è ovviamente la Gran Bretagna, dove si concentra la maggior parte degli esemplari sopravvissuti. Se la guida a sinistra è "conditio sine qua non" è meglio rivolgersi ai Paesi Bassi, dove sono confluite diverse MG C provenienti da tutti gli altri mercati.

## 4 IL MERCATO

Con una produzione abbastanza bassa, 4.542 roadster e 4.457 coupé, la MG C è rara e molto apprezzata dai collezionisti di auto inglesi. Le quotazioni sono alte, ma non raggiungono i valori della Austin Healey 3000, modello di cui la C prese idealmente il posto sul mercato. Per uno strano scherzo del destino però la C sopravvisse alla "Big Healey" solo un paio d'anni. È un oggetto raro, la MG C, da veri intenditori: nulla a che vedere, tranne nelle forme, rispetto alla sorella B, da cui si distingue per la gobba sul cofano necessaria a ospitare il radiatore per raffreddare il sei cilindri in linea di oltre 2.9 litri. A differenza della MG B, che è una maratoneta, nel senso che è adatta a lunghe percorrenze ad andatura media, la C è una sprinter a tutti gli effetti, capace di viaggiare molto veloce, anche se richiede capacità di guida

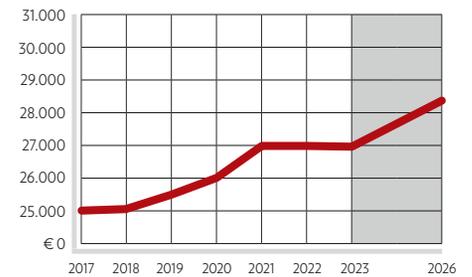
superiori alla media per essere condotta sportivamente. Il maggior peso sull'avantreno la rende infatti molto sottosterzante e impegnativa. Sul mercato collezionistico la C è molto apprezzata anche in virtù della sua rarità. Nel Regno Unito, per esempio, risulta sopravvissuta soltanto una cinquantina di esemplari in regola con il Mot, il test di revisione periodico. Secondo gli archivi del Pubblico Registro Automobilistico italiano, invece, le C, sia roadster che coupé, esistenti dovrebbero essere soltanto sette, cui potrebbe aggiungersi qualche altra vettura non immatricolata in Italia. Numeri modestissimi, insomma, che non permettono un accurato monitoraggio delle quotazioni, dato che ogni esemplare che spunta sul mercato è oggetto di trattativa particolare. Le quotazioni delle C GT sono identiche a quelle delle successive B GT V8: 27.000 euro per vetture in buone condizioni, 40.500 euro se perfette. Più elevate

## LA QUOTAZIONE DELLA GT È IDENTICA A QUELLA DELLA COUPÉ CON MOTORE V8

le valutazioni dei listini di Ruoteclassiche per le C roadster, che si avvicinano molto alla soglia dei 50.000 euro (esattamente 48.000 euro) nel valore massimo, la label A+. Per un esemplare in buono stato, la nostra stima è di 32.000 euro, ossia un valore assai simile a quello della ben più conosciuta MG A, vera e propria icona tra le spider del marchio dell'Ottagono. Secondo gli esperti del Comitato Prezzi, le quotazioni delle MG C sono destinate a salire ancora, in maniera più elevata per l'edizione scoperta. **RC**

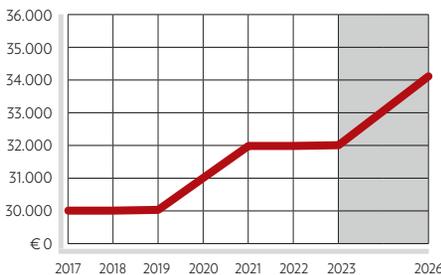


**MG C GT**  
1967-1969



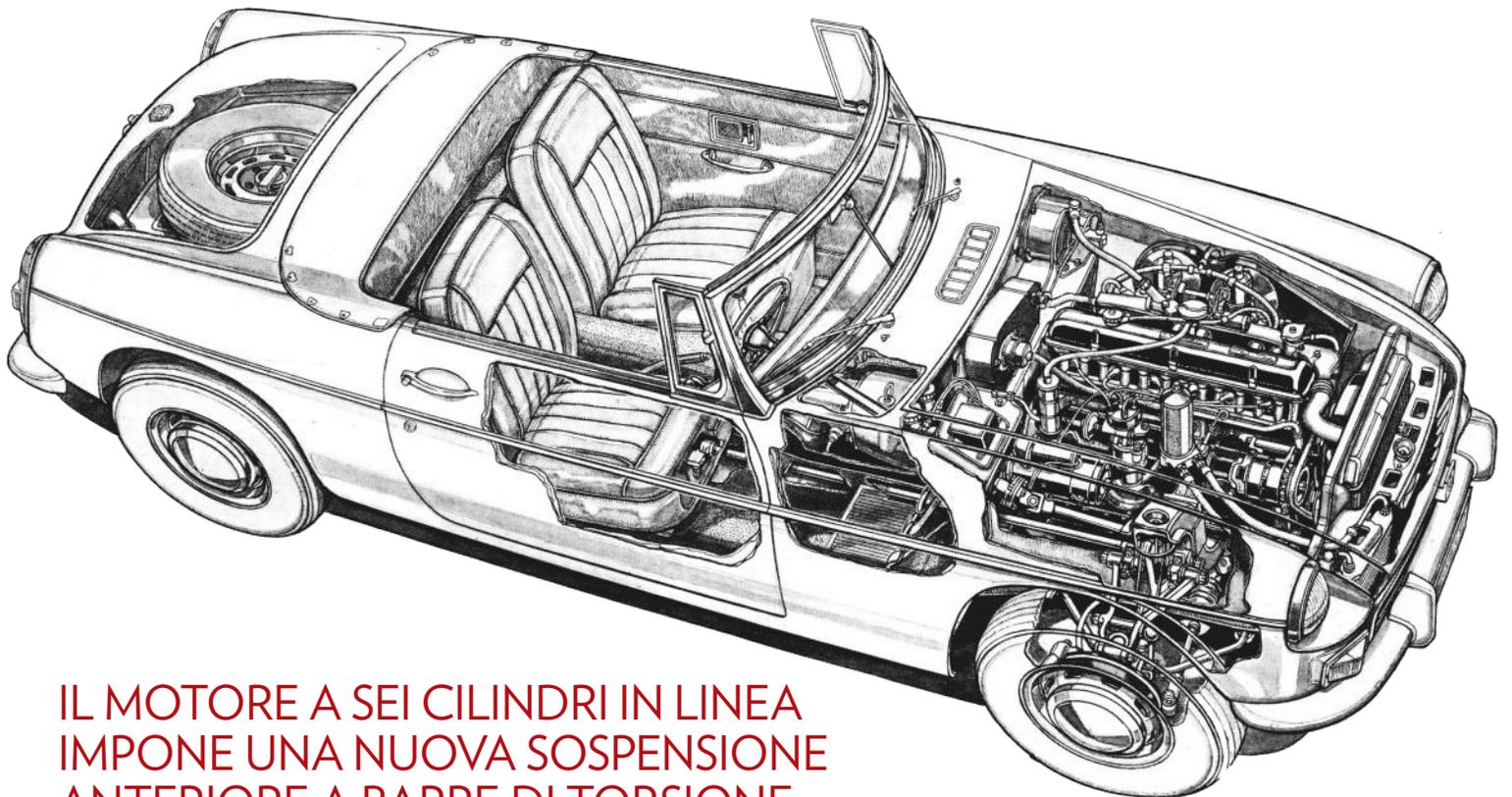
**Le quotazioni delle C coupé**, già piuttosto alte, sono rimaste al palo negli ultimi anni, in conseguenza a un incremento elevato nei decenni precedenti.

**MG C**  
1967-1969



**La versione scoperta** vale di più rispetto alla coupé. Tuttavia la C rimane ben lontana dalle Austin Healey 3000, che ormai valgono di 60 ai 70 mila euro.





IL MOTORE A SEI CILINDRI IN LINEA  
IMPONE UNA NUOVA SOSPENSIONE  
ANTERIORE A BARRE DI TORSIONE  
LONGITUDINALI

# NOSTALGIA CANAGLIA

Sulla scocca della B roadster riprodotta dalla British Motor Heritage viene montato il V8 di 4 litri. I parafranghi assumono un look più muscoloso, i paraurti sono integrati nel corpo vettura e le carreggiate sono allargate. Ne vengono prodotte meno di 2.000

Testo di **Massimo Condolo** e **Marco Di Pietro**



## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Se dietro alla follia c'è logica, la RV8 è un'auto molto logica. Nel 1988 la British Motor Heritage Limited, reparto nato nel 1975 con l'intento di fornire lamierati per i modelli britannici d'antan, decide di rimettere in produzione le scocche dell'MG B roadster da fornire ai proprietari di vetture ormai logore e compromesse nella struttura portante. Nel Regno Unito si può, come dimostrano i telai di ricambio per le Lotus. Nel 1992, per rivitalizzare il marchio MG in vista del lancio della nuova spider TF (l'ultima vera MG era stata la B nel 1980), poi

l'Ottagono era finito a contraddistinguere le versioni sportive delle Austin Metro, Maestro e Montego), il gruppo Rover escogita una folle operazione. Sulle scocche dell'Heritage monta l'ultima evoluzione del V8 ex Buick, arrivato a 3.948 cm<sup>3</sup>, e gli ammortizzatori telescopici in luogo di quelli a leva della B originale. All'avantreno



compaiono i dischi ventilati, dietro sono mantenuti i tamburi, una scelta decisamente fuori tempo massimo su una sportiva anni 90. Del tutto anacronistico il retrotreno a ponte rigido con balestre. Il cofano presenta una gobba all'incirca come quella della MG C; inediti i proiettori e i gruppi ottici posteriori. L'interno è un trionfo di materiali lussuosamente british: legno di olmo lucidato e pelle Connolly. I parafranghi sono un po' più muscolosi, i paraurti si adeguano al gusto del tempo integrandosi con la carrozzeria, di cui riprendono la tinta. L'impressione è quella di trovarsi di fronte a una MG B sottoposta a una cura a base di steroidi. Al tempo la RV8 non trova molti estimatori; tuttavia oggi l'occhio è più indulgente e si apprezza questa operazione nostalgia.

## QUOTAZIONI

La **MG RV8** inizia a crescere sensibilmente, anche se gli esemplari in circolazione in Italia si contano sulle dita di una mano. I valori, quindi, si basano su valutazioni internazionali. Una vettura in buone condizioni è quotata 22.000 euro, 33.000 quando perfetta.

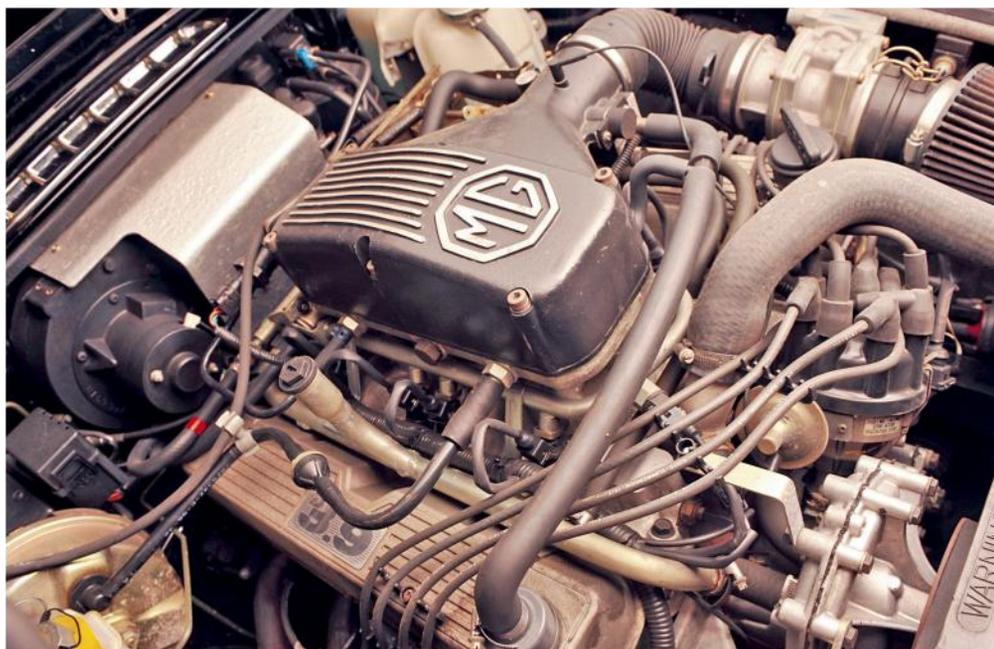
Valore € (label AB)

**22.000**

## 2 RESTAURO

C'è chi si stupirà pensando che un'auto del 1993 prodotta come pezzo da collezione debba essere restaurata. Non si tratta dei lamierati che marciscono: sono trattati in elettroforesi e quindi ben resistenti alle intemperie anche se un controllo al sottoscocca e alla cornice del parabrezza è opportuno. Secondo il bollettino di uno dei registri di modello, però, pare sia vero che il restauratore serve: gli appassionati parlano delle "tre W" come punti deboli: wheels, wood, windscreen (ruote, radiche e parabrezza). Alle pannellarie in radica hanno fatto male i raggi ultravioletti, che le scollano dalla base e rendono opaca la copertura trasparente. Le ruote possono essere danneggiate nei raggi, intaccate dalla polvere delle pastiglie del freno od ossidate nelle componenti in alluminio. Il parabrezza può aver sofferto gli urti con pietrine e altri oggetti, ma anche della torsione della scocca: siamo pur sempre su un'autoportante scoperta progettata nel

1961. La meccanica è affidabile; il motore a iniezione elettronica (Lucas multipoint) è lo stesso delle contemporanee Range Rover e ha unico punto da controllare: le guarnizioni del collettore di scarico possono avere crepe che si dilatano con la temperatura del monoblocco e la pressione dei gas e le viti del collettore tendono a svitarsi. I club di modello segnalano alcuni ricambi più resistenti degli originali, prodotti da specialisti. Nella trasmissione è il differenziale autobloccante a destare qualche preoccupazione. Nessun problema per la pelle Connolly, molto robusta, ma soggetta a naturale invecchiamento, che è una caratteristica e non un difetto. Bisogna però diffidare di interni riverniciati, che durano poco nel tempo. I siti dei registri forniscono molte informazioni su riparazione e restauro e alcuni indirizzi utili in particolare per la ricerca dei ricambi. I danni, anche circoscritti, sulle verniciature perlescenti impongono quasi sempre di riverniciare l'intero lamierato. Gli attuali sistemi tintometrici consentono per fortuna di riprodurre qualsiasi tonalità.



## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>GUARNIZIONE PARABREZZA</b>	<b>€ 103</b>
<b>PARAURTI ANTERIORE</b>	<b>€ 467</b>
<b>CAPOTE</b>	<b>€ 1.120</b>
<b>GRUPPO OTTICO POST.</b>	<b>€ 684</b>
<b>SILENZIATORE</b>	<b>€ 454</b>

### ● I club

#### **MG RV8**

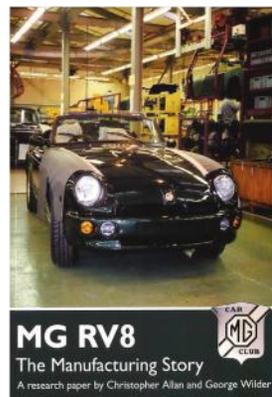
Non è propriamente un club, ma un sito australiano molto completo con qualsiasi tipo di informazioni sulle RV8: dati tecnici, censimento, consigli sulla manutenzione, links, bibliografia e quant'altro.

**Sito** [mgrv8.com](http://mgrv8.com)

#### **MG RV8 Word Owners Association**

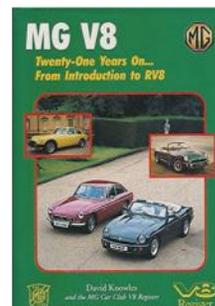
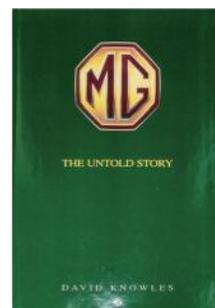
**Sito** [facebook.com/groups/42361917784/](https://www.facebook.com/groups/42361917784/)

### ● I libri



#### **"MG RV8 The Manufacturing Story"**

di Christopher Allen e George Wilder, edito dall'MG Car Club, è un lavoro di ricerca su come le RV8 sono state studiate e poi costruite. Indichiamo poi "MG The Untold Story" e "MG V8 Twenty-One Years On..." entrambi firmati da David Knowles.



### ● Specialisti

#### **AM Car Parts**

**Sito** [amcarparts.co.uk](http://amcarparts.co.uk)

#### **Brown & Gammons**

**Sito** [ukmgparts.com](http://ukmgparts.com)

#### **Limora**

**Sito** [limora.com](http://limora.com)

#### **MG V8 Parts**

**Sito** [mgv8parts.com](http://mgv8parts.com)

## 3 SU QUALE PUNTARE

Ne sono state prodotte certamente più di 1.900 e meno di 2.000: le fonti più accreditate riportano 1.982 esemplari, altre ne conteggiano 1.999. Quello che è certo è che la produzione è stata limitata

ed è durata due anni; altrettanto noto è che la maggior parte delle RV8 costruite ha preso la via del Giappone: 1.583 pezzi, auto più auto meno. Altre 307 sono riservate al Regno Unito e quindi le speranze di trovare un esemplare con la guida a sinistra sono veramente poche: ne sono stati realizzati meno di cento. Anche tra i colori ce n'è uno dominante: un sacrilego verde scuro simil British Racing Green ma perlescente (Woodcote

Green), scelto per 1.269 esemplari. Al secondo posto figura l'Oxford Blue (258 vetture) e al terzo l'immane British Racing Green (205 unità). Il più raro è l'Old English White, scelto da cinque clienti. Indipendentemente dalla livrea, la selleria interna è in pelle Connolly color Stone Beige; plancia e porte esibiscono pannelli in legno di olmo lucidato. Ma veniamo alla meccanica. Come accennato, sotto il cofano si cela il poderoso



**MG RV8** 1993-1995

## 4 IL MERCATO

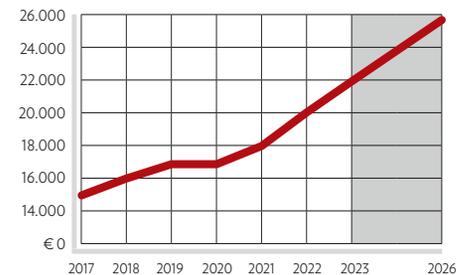
Con una produzione di soli 1.983 (o 1.999) esemplari, quasi tutti con guida a destra, la RV8 è rara e inizia a essere molto ricercata. Anche perché buona parte del lotto è stata commissionata dal mercato giapponese. In Europa qualche esemplare in vendita è reperibile in Olanda, dove però le RV8 con guida a destra non si trovano a meno di 30.000 euro, mentre le più rare versioni con guida a sinistra possono raggiungere quotazioni superiori anche del 50%. Sono cifre che, sul nostro mercato, non hanno senso. Alla fine del 1992 la Rover Italia annunciò durante il Motor Show di Bologna l'imminente commercializzazione della RV8 anche in Italia, a partire dalla primavera seguente. Non si sa però se qualche esemplare sia stato effettivamente immatricolato nel nostro Paese. Tutte le MG RV8 di cui la redazione è a conoscenza sono di importazione più recente. Il valore di mercato considerato

ragionevole in Italia è attorno ai 22.000 euro (label AB), ma tutte le RV8 in circolazione sono in condizioni eccellenti, quindi ha più senso prendere come riferimento la fascia A+, per la quale il valore indicato è 33.000 euro. Quasi un restomod della MG B, la RV8 mantiene il fascino d'antan anche dal punto di vista meccanico: impianto frenante misto (però i dischi anteriori sono autoventilanti), trazione posteriore e ponte rigido con balestre. Il motore è un V8 di 4 litri nettamente più potente rispetto all'edizione di 3.5 litri della vecchia MG B GT V8 ed è accoppiato a un più aggiornato cambio manuale a cinque marce. In termini di prestazioni, il peso ridotto (meno di 1.100 kg) permette alla RV8 di raggiungere i 215 km/h: una sportiva d'altri tempi... Secondo gli esperti, la RV8 ha eccellenti probabilità di rivalutazione: nei prossimi anni la sua quotazione potrebbe decollare. A patto che si riesca a reperire qualche esemplare in vendita che possa essere preso come parametro di riferimento valido a livello nazionale. **RC**



**MG RV8**

1993-1995



**Scocca aggiornata della MG B** e meccanica vecchia scuola: trazione posteriore e retrotreno a ponte rigido con balestre. Meno di cento le RV8 costruite con guida a sinistra.

Rover V8 di 3.948 cm<sup>3</sup> da 190 CV; distribuzione a singolo asse a camme centrale. Il cambio è solo manuale, a cinque marce; la trazione è posteriore, con differenziale autobloccante. La sospensione anteriore è a triangoli sovrapposti, mentre al retrotreno è mantenuto il classico ponte rigido con balestre semiellittiche longitudinali (sì, avete letto bene...). Davanti e dietro sono montati ammortizzatori telescopici Koni. L'impianto frenante,

## IMPOSTAZIONE CLASSICA, CON RETROTRENO A PONTE RIGIDO E BALESTRE. FRENI A DISCO SOLO DAVANTI

sviluppato con la Automotive Product Racing Division, è di tipo misto, con dischi (diametro 270 mm) autoventilanti. I cerchi sono di lega e calzano pneumatici 205/65 VR15. La capote è manuale, ma la movimentazione risulta semplice e non fa rimpiangere (troppo) l'azionamento elettrico. Le prestazioni sono più che soddisfacenti: la RV8 oltrepassa i 215 km/h e accelera dal 0 a 100 km/h in 5,9 secondi. Non male per una spider uscita nel 1962.



# PER DISTINGUERSI

Una compassata berlina a tre volumi nasconde un motore 2.000 sovralimentato da 152 CV, sufficienti a spingerla oltre i 210 km/h. Stessa meccanica, ma look decisamente più vistoso per la versione hatchback, costruita in 505 unità, tutte per il mercato britannico

Testo di **Massimo Condolo** e **Marco Di Pietro**

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Per le prestazioni? Forse la ragione è proprio questa: la Maestro Turbo era all'epoca la MG più veloce mai costruita e la Montego era stata presentata come "faster than a Ferrari" giocando sui 6,7 secondi da 0 a 60 miglia orarie contro i 7 impiegati dalla Mondial 3.0. Sono però due modelli che fanno storcere il naso ai puristi, siano cultori del marchio inglese o delle "bombe" anni Ottanta. Maestro (sigla di fabbrica LM10) e Montego (LM11) nascono senza troppa convinzione nell'interregno in cui l'ex British Leyland è stata della British



Aerospace, che la rivenderà alla BMW; le due berline dei segmenti B e C - una la proliferazione a tre volumi dell'altra, come Lancia Delta e Prisma o Volkswagen Golf e Jetta - non hanno uno stile convincente. I contenuti non mancano: sono le prime auto inglesi progettate al computer grazie ai CAD e CAM; sempre all'elaboratore si sono

svolte molte simulazioni di crash test; per prime hanno visto l'impiego di robot di saldatura sulle linee di montaggio. Ma le finiture lasciano a desiderare, tanto che la gamma Maestro venderà meno dell'Allegro che andava a sostituire. Aver rivitalizzato il marchio MG (operazione condotta a partire dal 1982, a circa 18 mesi dalla chiusura dello stabilimento di Abingdon) destinandolo alle versioni sportive delle Austin non ha giovato. Il disegno di queste versioni, pur avendo in qualche caso un padre nobile (il kit aerodinamico della Maestro era progettato e montato dalla Tickford), non conquista. Peccato, perché il 2.000 turbo a carburatore con intercooler eroga ben 152 CV, sufficienti a spingere la compassata berlina Montego oltre i 210 km/h.



**MG MONTEGO TURBO**

## QUOTAZIONI

Si tratta di modelli molto rari in assoluto, ma mosche bianche in Italia. Ruoteclassiche indica per la Montego Turbo (1985-1991) un valore di 6.000 euro nella fascia AB. La Maestro, che ricordiamo è prodotta in 505 unità solo per il mercato britannico, arriva a 7.000 euro.

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

6.000

7.000



## 2 RESTAURO

Preparatevi a una caccia al tesoro paneuropea. Gli esemplari in vendita non abbondano, specie se cercate la guida a sinistra e quindi, di fatto, la Montego, considerando che la Maestro è stata prodotta solo per il mercato britannico. Entrambe montano un quattro cilindri di 1.994 cm<sup>3</sup> turbocompresso da 152 CV, quindi siamo di fronte a una potenza specifica di 75 CV/litro, oggi assolutamente ordinaria ma all'epoca relativamente elevata e quindi potenziale fonte di usura delle parti in moto. Il cambio Honda PG1 a cinque marce è invece molto affidabile. Non ci sono sostanziali differenze tra driveline e sospensioni di Montego e Maestro, perché la seconda è una serie speciale nata dall'applicazione della meccanica della tre volumi all'hatchback. A preoccupare sono le finiture dell'interno: per quanto le versioni turbo né della Montego né della Maestro abbiano mai

avuto il cruscotto assemblato delle prime Maestro ma sempre quello monoblocco, le plastiche si usurano facilmente: a farne la spesa è soprattutto il volante, che diventa presto liscio, e i rivestimenti in vellutino che perdono consistenza e formano pieghe che presto si trasformano in tagli. Trovare i ricambi specifici non è semplice né presso gli specialisti né dai demolitori - in Italia in particolare. Meglio controllare anche che le appendici aerodinamiche (spoiler anteriori e posteriori, minigonne) siano in buone condizioni o comunque riparabili. Vale soprattutto per la Maestro, che monta un kit in cinque pezzi (paraurti anteriore e posteriore, minigonne, spoiler posteriore montato a prosecuzione del tetto) prodotto e messo in opera dalla Tickford: le auto venivano inviate dalla fabbrica di Cowley alla carrozzeria prive dei paraurti, allestite con il kit e le vistose scritte "Turbo" sui sottoporta e reinviolate all'Austin. Cristalli e lamierati comuni alle versioni normali sono difficili da trovare sul nostro mercato, ma relativamente comuni Oltremarica.

## DA SAPERE

### • Prezzi dei ricambi

DISCO FRENO	€ 57
KIT FRIZIONE	€ 186
POMPA OLIO	€ 100
GUARNIZIONE TESTA	€ 146
SET BRONZINE DI BANCO	€ 50

### • I club



#### MG Maestro Turbo Register

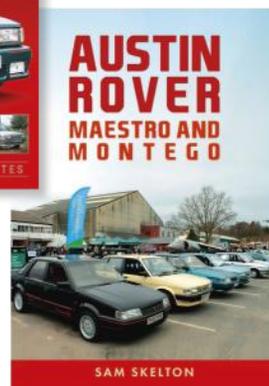
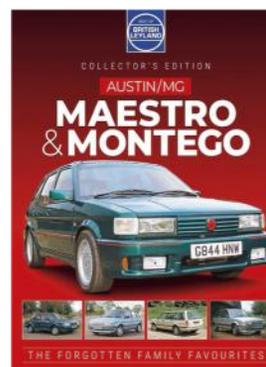
Registro inglese con galleria fotografica e informazioni tecniche e commerciali sul modello.

Sito [maestroturbo.org.uk](http://maestroturbo.org.uk)

#### Maestro & Montego Owners Club

Sito [maestro.org.uk](http://maestro.org.uk)

### • I libri



#### La letteratura

in materia è molto

scarna. In pratica questi modelli sono trattati in due monografie, peraltro non specifiche:

"Austin/MG Maestro & Montego The Forgotten Family Favourites" (Kelsey Media) e "Austin Rover Maestro and Montego" di Sam Skelton (Amberley Publishing).

### • Specialisti

#### Classic Car Parts

Sito [classic-car-parts.nl](http://classic-car-parts.nl)

#### MG M Group

Sito [mg-cars.org.uk](http://mg-cars.org.uk)

#### Rimmer Bros

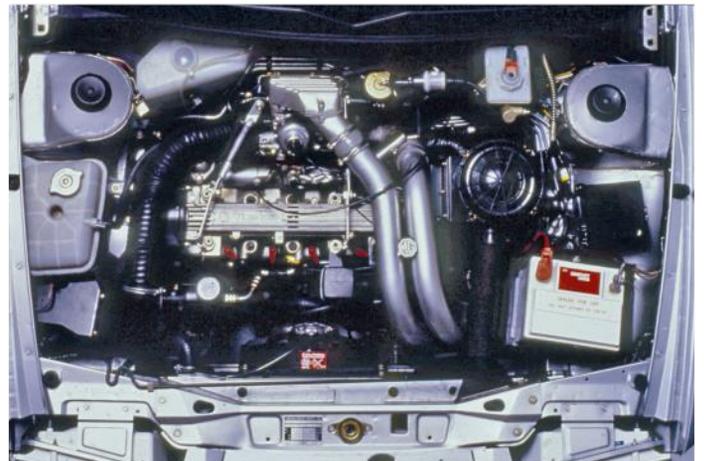
Sito [rimmerbros.com](http://rimmerbros.com)

## 3 SU QUALE PUNTARE

Cercate un'auto divertente a un prezzo accessibile? La Montego. Volete un pezzo da collezione? La Maestro. La ragione della differenza è semplice: la tre volumi è stata un'auto di normale produzione, con 7.276

pezzi realizzati e distribuiti su molti mercati, anche quelli con guida a sinistra; la compatta è invece un'edizione limitata prodotta a partire dalla fine del 1988 in 505 esemplari, tutti per il mercato inglese: 500 venduti, uno usato per la presentazione al Salone di Birmingham del 1988 e quattro per le prove stampa. 215 erano rossi, 149 British Racing Green, 92 bianchi e 49 neri. Anche nel caso di questa edizione limitata, di cui il registro inglese di modello stima

siano sopravvissuti circa 250 esemplari, però, non si prevedono rivalutazioni molto sensibili a causa della scarsa popolarità della vettura d'origine e della mancanza di un'attività sportiva come è stato per Lancia o Peugeot. Se l'elaborazione estetica Tickford della Maestro è decisamente vistosa (in particolare per la scritta "Turbo" stile Porsche sui sottoporta), ma non priva di grinta, quella della Montego risulta fin troppo compassata, al limite del banale,



**MG MONTEGO TURBO** 1985-1991

## 4 IL MERCATO

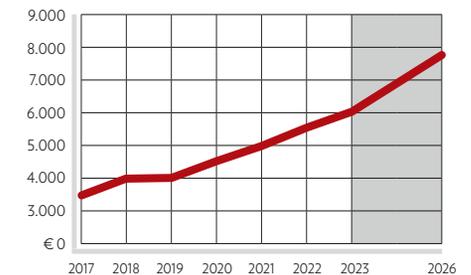
Le sportive della Austin (dal 1988 inserite nel listino Rover) con cui viene riesumato il marchio MG dopo la chiusura di Abingdon sono state importate anche in Italia, tranne ovviamente la Maestro MG Turbo, che è una serie limitata solo per il mercato britannico. Nel listino di Ruoteclassiche appaiono dunque sia la Maestro MG 1.6, commercializzata nel Belpaese dall'ottobre 1983 al dicembre 1985, sia le Montego 2.0 EFI e 2.0 Turbo, vendute dalla rete Austin Rover nei periodi gennaio 1985-luglio 1987 (l'aspirata), e ottobre 1985-ottobre 1988 (la sovralimentata). Quotata è anche la Maestro 2.0 EFI, che però non risulta mai venduta ufficialmente nel nostro Paese. I valori sono bassi in relazione alla rarità. Trovare una di queste sportive marcate MG è più difficile che fare 6 al Superenalotto. La Maestro con il 1.600 a carburatori è quotata da 4.000 a 6.000 euro (rispettivamente per la label

AB e per quella A+). La Maestro 2.0 EFI ha le stesse valutazioni, mentre la Maestro 2.0 Turbo raggiunge i 7.000-10.500 euro. Quotazioni intermedie per le Montego: la 2.0 EFI vale da 5.000 a 7.500 euro, la 2.0 Turbo da 6.000 a 9.000 euro. Chi volesse una di queste berline pepate a tutti i costi dovrebbe scandagliare tutti i mercati del continente (UK per la Maestro Turbo, quindi solo con guida a destra), peraltro con poche speranze di successo, poiché sono quasi del tutto scomparse dalla scena, data la difficoltà di reperimento dei dettagli specifici delle versioni MG, indispensabili per un corretto restauro, e la qualità non eccelsa della componentistica utilizzata. Secondo gli esperti del Comitato Prezzi, questi modelli hanno scarso valore storico: si tratta di una delle tante operazioni di badge engineering compiute dall'industria inglese. Le prospettive di rivalutazione quindi non sono eccezionali. Le versioni su cui concentrare l'attenzione, per i nostri specialisti, sono unicamente le Turbo. **RIC**



**MG MONTEGO TURBO**

1985-1991



**Quando esce** è la MG più veloce mai prodotta: oltre 210 km/h. In Italia, pur importata regolarmente, è ormai pressoché scomparsa dalle strade.

peccato mortale per una versione sportiva: il tocco in più è affidato a un discreto filetto rosso che percorre i paraurti e le modanature laterali e all'alettone posteriore. Tratti peraltro presenti anche sulla MG Montego EFI (aspirata a iniezione elettronica da 115 CV). La meccanica è la medesima per entrambe le sovralimentate del marchio. La Montego debutta nel 1985 e si pone come la MG più veloce mai prodotta fino a quel momento: 212 km/h. Un dato tra

**LA MAESTRO È RARISSIMA E SOLO CON GUIDA A DESTRA. LA MONTEGO È PIÙ BANALE, MA È ARRIVATA IN ITALIA**

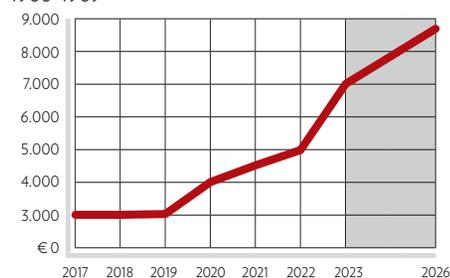
i migliori della categoria, come sottolineato da Quattroruote nella prova pubblicata a dicembre del 1985. A spingerla il quattro cilindri 2.000 delle serie O, sovralimentato da un turbo Garrett T3 con intercooler aria-aria e singolo carburatore SU HIF44. Assetto irrigidito, barre antirollio e pneumatici 190/65VR completano il pacchetto. La gamma colori comprende nero, rosso, verde, quattro diversi blu, due bianchi e due grigi metallizzati.



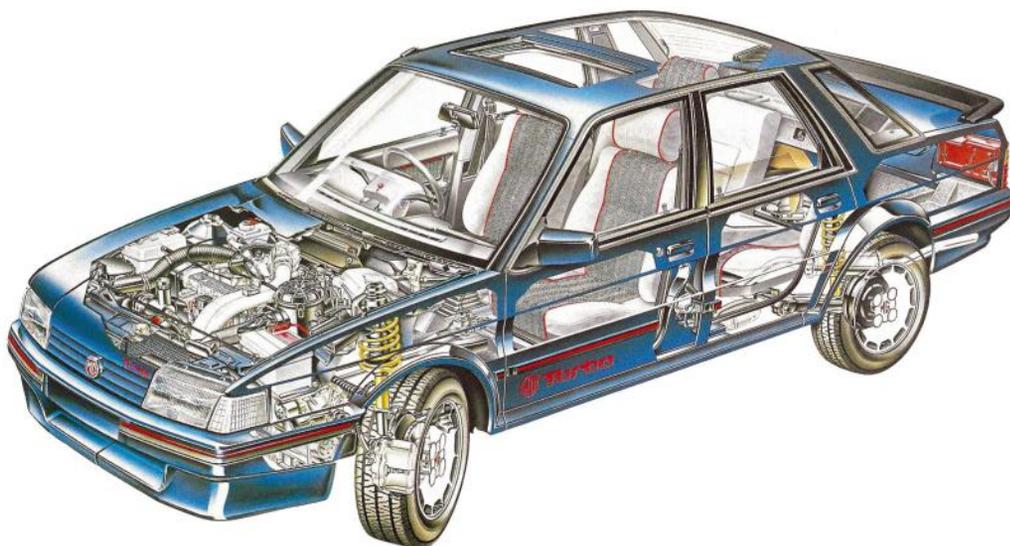
↑ **MG MAESTRO TURBO** 1988-1989

↓ **MG MAESTRO TURBO**

1988-1989



**Monta la stessa meccanica** della Montego. Viene prodotta in poco più di 500 esemplari solo per il mercato interno. Caratterizzazione sportiva vistosa.



**LA MONTEGO TURBO RAGGIUNGE I 212 KM/H E ACCELERA DA 0 A 100 KM/H IN 7,6 SECONDI. I RAPPORTI AL CAMBIO SONO SPORTIVI, CON LA QUINTA DI POTENZA**

# ESSENZA INGLESE

Si tratta dell'ultima spider della Casa progettata Oltremanica. Un concentrato di scuola britannica: propulsore centrale, componenti derivati dalla grande serie e sospensioni Hydragas. Il motore d'elezione è il 1.800, al quale si aggiunge un 1.600

Testo di Massimo Condolo e Marco Di Pietro



## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Se col marchio identifichiamo una spider progettata e costruita in Inghilterra, la F è l'ultima MG e non dobbiamo lasciarcela scappare. Nata dopo qualche tentennamento per cercare di arginare il successo della Mazda MX-5, è l'erede quasi diretta della B, con un legame che passa attraverso l'operazione RV8 di cui è la sostituta - anzi, come si è visto, la RV8 è stata proprio un'operazione per tirare la volata al nuovo modello. È molto inglese non solo nell'impostazione e nello stile concepito da Stephen Harper e sviluppato

da Gerry McGovern, ma pure sotto il profilo tecnico, grazie alle sospensioni Hydragas che sono un'evoluzione delle leggendarie Hydrolastic della Mini e di altri modelli British Leyland. Riedizioni a parte, nel 1995 quando esce è quindici anni che il marchio MG non compare su una vettura non derivata da un modello Austin e la F fa sperare in una nuova era. È una roadster leggera e a motore centrale, proprio come la Lotus Elise con cui condivide il motore Rover serie K. Il progetto era nato in era British Aerospace mentre la vettura esce sotto la gestione BMW, che terminerà poco gloriosamente nel 2000 con la divisione dei marchi tra la stessa Casa bavarese, la Ford e la neocostituita Phoenix. Nonostante veda la luce in tempi grami è un modello riuscito, con un buon successo commerciale: ne



sono state prodotte 77.269 unità dal 1995 al 2002. La stampa dell'epoca ha elogiato l'ottimo compromesso tra tenuta di strada e confort; le sospensioni Hydragas sono tuttavia semplici da settare diversamente per privilegiare l'uno o l'altro aspetto. Della TF escono due serie, lievemente differenti per l'estetica e per la gamma motori.

## QUOTAZIONI

**Il gradino di accesso** è occupato dalla 1.6 da 112 CV: 6.000 euro (9.000 nella label A+). La rara serie speciale Trophy 160 SE, con motore 1.800 da ben 160 CV, vale esattamente il doppio: 12.000 euro (AB) e 18.000 euro (A+).

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

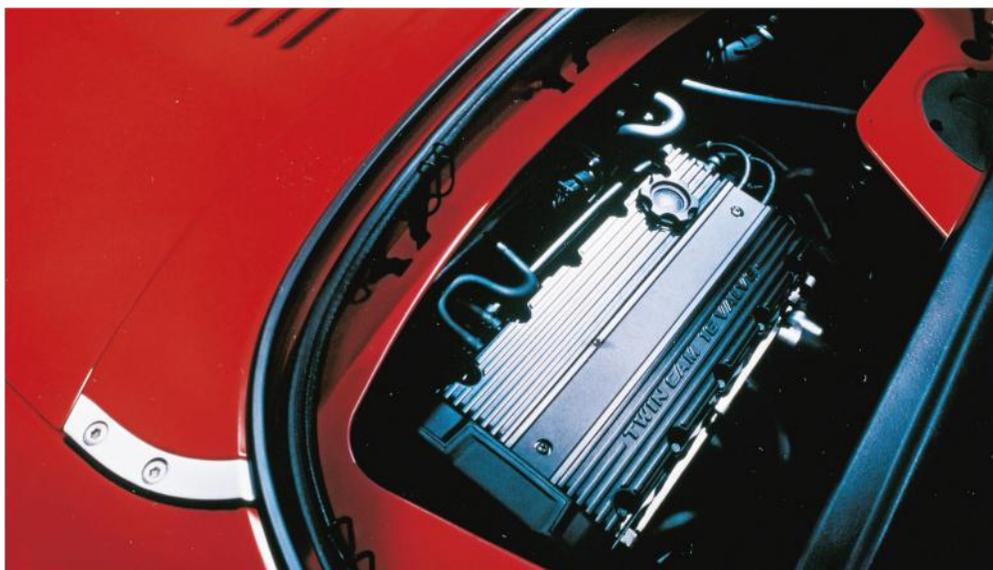
**6.000**

**12.000**

## 2 RESTAURO

La MG F è un po' come quei personaggi leggendari che nascono vecchi e muoiono bambini: le prime serie sono decisamente migliori, almeno sotto il profilo della ruggine. La stampa inglese stima che una prima serie mostri tracce di corrosione su supporto del motore ed elementi del sottoscocca dopo quindici anni o 75 mila miglia (120 mila km), una Mk II inizi già a dodici e 60 mila miglia (96.500 km) e le successive TF facciano ancora peggio. Il motore serie K è un mulo da oltre 200 mila km (del resto le prestazioni qui sono ottenute "alla Chapman", eliminando il peso e non attraverso potenze specifiche mostruose), ma soffre il caldo e tende a bruciare la guarnizione della testa se si trascura la manutenzione ordinaria; in caso di sostituzione, vietato riutilizzare i vecchi prigionieri. A seconda dell'uso anche snodi sferici, cuscinetti e boccole possono dare problemi; bisogna tenere conto che durano da un minimo di 40 mila

a un massimo di 120 mila km. L'impianto Hydragas è problematico perché la produzione degli accumulatori di gas, marchiati Dunlop e costruiti dalla BTR AVS, è cessata. Controllare bene il motore non è semplice: bisogna infatti smontare la copertura svitando le viti di fissaggio; da osservare bene sono i trafilaggi di olio e refrigerante. La perdita di pressione dell'impianto di raffreddamento è un altro difetto ricorrente dopo qualche anno, così come i valori eccessivi di inquinanti rilevati in sede di revisione; il servosterzo ad assistenza variabile, di cui la F è stata pioniera e che non è stato molto gradito dagli utenti, è cagionevole. Le chiavi d'avviamento incorporano un chip e ottenere un duplicato non è semplice, ma diventa ancora più complesso se non si possiede almeno una di quelle fornite con l'auto. L'interno può soffrire per l'usura precoce dei rivestimenti dei sedili; il lunotto in plastica della capote si rovina facilmente, ma per fortuna la presenza della cerniera consente una rapida ed economica sostituzione.



## DA SAPERE

### • Prezzi dei ricambi

<b>TESTA RICONDIZ. (136 CV)</b>	<b>€ 378</b>
<b>RADIATORE</b>	<b>€ 134</b>
<b>CUSCINETTO RUOTA ANT.</b>	<b>€ 29</b>
<b>GRUPPO OTTICO POST.</b>	<b>€ 42</b>
<b>CAPOTE</b>	<b>€ 523</b>

### • I club



#### **MGF Register Holland**

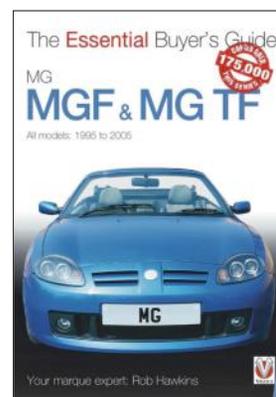
Sezione dei Paesi Bassi che accoglie tutti i modelli F e TF; il sito è molto completo, con numerose informazioni storiche.

**Sito** [mgfregister.com](http://mgfregister.com)

#### **MGF & MG TF Passion Club Italia**

**Sito** [facebook.com/groups/226820374033784/?locale=it\\_IT](https://www.facebook.com/groups/226820374033784/?locale=it_IT)

### • I libri



#### **Le guide all'acquisto sono**

"The Essential Buyer's Guide MGF & MG TF" di Rob Hawkins (Veloce Publishing) e "MGF & MG TF The Ultimate Guide", speciale della rivista MG Enthusiast. Firmati da David Knowles, "MGF" (Haynes) e "MGF and TF: The Complete Story" (Crowood Press).

### • Specialisti

#### **MGFnTFBITZ**

**Sito** [mgfntfbitz.co.uk](http://mgfntfbitz.co.uk)

#### **Moss Europe**

**Sito** [moss-europe.co.uk](http://moss-europe.co.uk)

#### **Rimmer Bros**

**Sito** [rimmerbros.com](http://rimmerbros.com)

#### **We Love MGFs**

**Telefono** +44 1543 377174

## 3 SU QUALE PUNTARE

Va innanzitutto premesso che un esemplare in buone condizioni è sempre da valutare, anche se appartiene a una versione con meccanica meno interessante, ossia col motore 1.600 o col 1.800 abbinato al cambio Steptronic - che comunque rimane la più rara anche fra le sopravvissute. All'iniziale 1.800 a iniezione (1.796 cm<sup>3</sup>, 120 CV a 5.500 giri, 193 km/h) si aggiunge per il 1996 il 1.800 con variatore di fase VVC (145 CV a 7.000 giri, 209 km/h). Con humour tutto inglese un giornalista locale ha definito le prestazioni delle due versioni senza variatore di fase "degne di un pedone"; rovescio positivo della medaglia è che le potenze specifiche di 70-75 CV/litro sono rassicuranti per l'affidabilità del motore in alluminio, mentre le velocità massime rimangono di tutto rispetto. Certo, le motorizzazioni con variatore di fase sono le più divertenti e quindi le più ricercate e consigliabili. Tutte le MG F montano le sospensioni Hydragas, evoluzione delle Hydrolastic (impiegate per esempio sulle Mini dal 1964 al 1971), in cui delle "bottiglie" accumulatrici d'azoto svolgono la funzione elastica normalmente deputata alle molle elicoidali. A tenere in pressione il gas pensa un fluido idraulico; sulla MG F figura il sistema adottato sulla Metro del 1990, dove l'assale anteriore e posteriore sono interconnessi sul medesimo lato al fine di garantire un ottimo confort di marcia. La sospensione Hydragas, ideata da Alex Moulton e comparsa per la prima volta sulla Austin Allegro nel 1973, è concettualmente simile a quella delle Citroën, ma più semplice sia nella costruzione sia nella manutenzione. La MG F sarà l'ultima vettura a montarlo. La prima serie della F conta due serie speciali, la Abingdon LE del 1998 (Brooklands Green, interni e capote beige, cerchi a sei razze), e la 75th Anniversary del 1999: le livree sono Mulberry Red con capote nera (solo per il mercato interno), Solid Black e Silver Platinum, entrambe con capote bordeaux (Granadine Red). Nell'estate del 1999 arriva un restyling, che riguarda essenzialmente l'allestimento e piccoli dettagli. All'esterno spiccano

MG F (I SERIE) 1995-1999



MG F 1.8 VVC (I SERIE) 1995-1999



## MG F (II SERIE) 1999-2002



## MG F TROPHY 160 SE 2001



il telaio del parabrezza in tinta con la carrozzeria e non più nero e gli indicatori di direzione anteriori fumé anziché arancioni. Nell'abitacolo i sedili con fasce esterne in pelle diventano di serie sostituendo quelli completamente in tessuto. La carrozzeria non viene toccata, e il musetto rimane quello con le due grandi feritoie ai lati del marchio MG, che stilizza il motivo delle B "rubber bumper" e della RV8 ed è certamente più riuscito di quello della successiva TF. Il quadro strumenti rimane lo stesso, di impostazione sportiva con tachimetro e contagiri di grande diametro e su fondo bianco, livello carburante e temperatura acqua in due strumenti più piccoli sempre bianchi e compresi nel cluster e una serie di spie tra i due quadranti principali. Termometro olio e orologio, sempre rotondi e su fondo bianco, si trovano invece sulla console centrale che ospita i comandi della climatizzazione, la radio, i pulsanti degli

## DAL 1995 ALL'INIZIO DEL 2002 CAMBIA POCO. LA PIÙ AMBITA È LA TROPHY: 1.800 DA 160 CV E ASSETTO RIBASSATO

alzacrystalli elettrici e quello dell'hazard. Dal punto di vista meccanico viene introdotto il cambio CVT a sei rapporti denominato Steptronic (sarà poi ribattezzato Stepspeed) e disponibile solo col motore 1.800 da 120 CV. Nel 2000 ecco la serie speciale Wedgwood, con spoiler posteriore di serie, interni in pelle e cerchi Multispoke da 16 pollici. Nella primavera del 2001 la gamma motori si amplia col 1.600 da 112 CV. Contemporaneamente viene introdotta la serie speciale Trophy 160 SE: motore 1.800 VVC con potenza di 160 CV, assetto ribassato, impianto frenante maggiorato e appendici aerodinamiche; la velocità massima è di 225 km/h. Il canto del cigno è la Freestyle dell'autunno 2001: estetica della Trophy, ma motore 1.800 da 120 o 145 CV.

## 4 IL MERCATO

La F è una sportiva inglese che inizia a essere ricercata dai collezionisti per le sue peculiarità tecniche (il motore centrale), lo stile originale e il fascino del made in UK. Rimane però pur sempre in una fascia di prezzo accessibile, anche se le versioni più performanti, le 1.8 VVC da 145 CV e le 1.8 VVC Trophy da 160 CV, sono ormai inserite nel segmento delle spider da 10-20.000 euro, in concorrenza con le avversarie del tempo (Fiat Barchetta e Mazda MX-5 NA). La MG F ebbe un discreto successo anche in Italia: ne furono vendute circa 2.500 unità (su una produzione complessiva attorno ai 77.000 esemplari, di cui 800 della rara versione Trophy). Non è difficile reperirne una in vendita, anche se gli esemplari veramente in ordine sono pochi. Le più facili da trovare sono le 1.8 da 120 CV con cambio manuale, cioè la versione che ha costituito

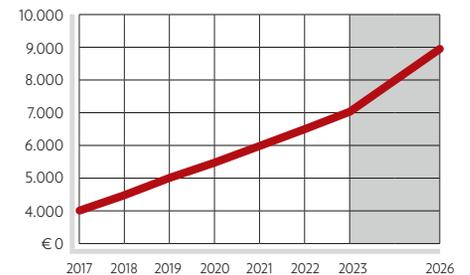
l'ossatura della produzione. Sono quotate 7.000 euro se in buone condizioni, 10.500 euro se perfette. Rare, e poco affidabili, le 1.8 120 CV Steptronic (poi Stepspeed), che hanno un valore leggermente superiore a quello delle 1.8 con cambio manuale (8.000-12.000 euro a seconda delle condizioni AB o A+). Più interessanti, ma meno frequenti sul mercato, le 1.8 VVC con il motore potenziato a 145 CV. Il valore riportato nei listini di Ruoteclassiche è compreso tra i 10.000 euro (label AB) e i 15.000 euro (label A+). Non sono moltissime le 1.6, una versione che ha debuttato nella parte finale della carriera della MG F, al contrario della successiva MG TF con la quale questa entry level è stata la motorizzazione più diffusa. La 1.6 da 112 CV si colloca sul gradino più basso delle quotazioni: 6.000 euro (label AB) e 9.000 euro (label A+). Come detto in precedenza, la qualità delle MG F sul mercato non è eccezionale: sono più gli esemplari in condizioni appena discrete rispetto a quelli in buono o perfetto stato.

## GLI ESEMPLARI BEN CONSERVATI SONO RARI. IL RESTAURO CONVIENE SOLO IN UN'OTTICA DI LUNGO PERIODO

Molte presentano i frequenti problemi alle sospensioni Hydragas (poi sostituite nelle MG TF) ed evidenti guasti all'impianto di raffreddamento, con conseguenze costose sulla testata del motore. Per questo è facile imbattersi in esemplari di MG F proposti a cifre molto basse (dai 2.000 ai 3.000 euro). Ma le riparazioni meccaniche necessarie e quelle di carrozzeria (frequenti anch'esse) rendono antieconomico l'acquisto, a meno che si tratti di un progetto di restauro da ammortizzare nel lungo periodo. **RC**

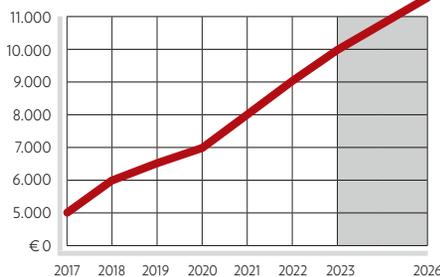


**MG F 1.8**  
1995-2002



**Il modello dell'esordio** è anche il più facile da reperire. Consigliabile esaminare diversi esemplari prima di procedere all'acquisto. La rara 75th Anniversary vale il 20% in più.

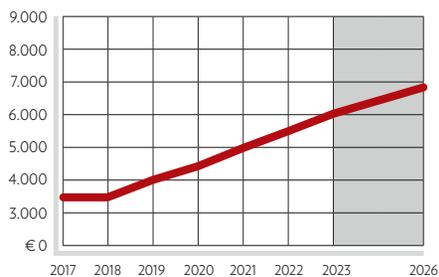
**MG F 1.8 VVC**  
1995-2002



**È questa la versione** più interessante tra i modelli normalmente a listino. Il motore 1.800 a fasatura variabile da 145 CV assicura buone prestazioni e una discreta affidabilità.



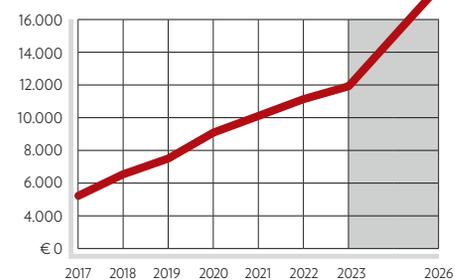
➔ **MG F 1.6**  
2001-2002



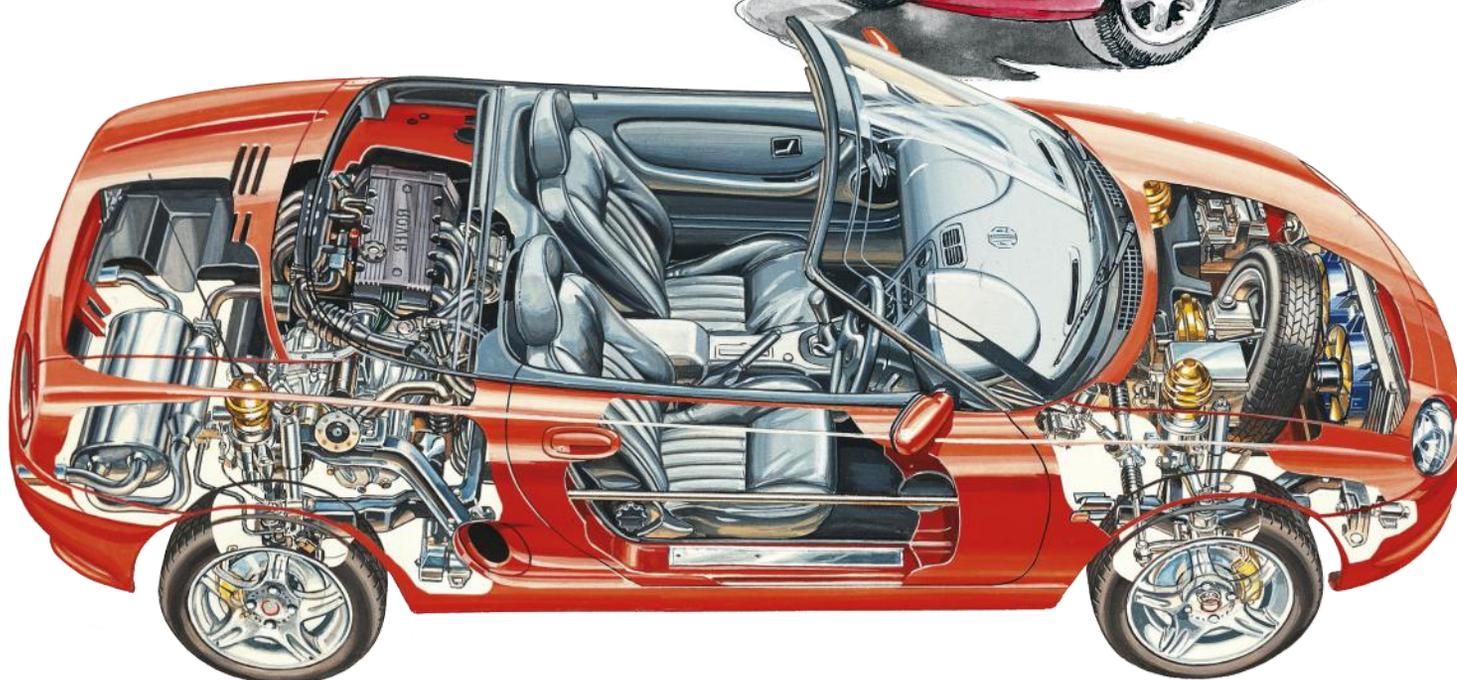
**Lanciata nella primavera del 2001**, la entry level 1.6 da 112 CV ha prestazioni del tutto simili a quelle del 1.800 da 120 CV. Tuttavia la dotazione è più spartana.



← **MG F TROPHY 160 SE**  
2001



**Edizione limitata**, è il modello top di gamma. Il motore 1.800 tocca i 160 CV, l'impianto frenante è maggiorato, l'assetto rivisto e monta specifiche appendici aerodinamiche.



# ADDIO EUROPA

L'ultima evoluzione della spider presentata nel 1995 chiude un'era: con lei la Casa abbandona il Vecchio Continente per trovare una nuova identità in Cina. Quattro versioni e potenze da 115 a 160 CV. Motore centrale e cubature di 1.6 e 1.8 litri

Testo di **Massimo Condolo** e **Marco Di Pietro**



## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Perché è sempre lei, la MG F del 1995, con la scocca irrobustita e le sospensioni più affidabili: non ci sono più le unità del sistema Hydragas, ma convenzionali molle elicoidali; in particolare al retrotreno c'è un moderno ponte multilink che non fa rimpiangere il sistema molto british mutuato dalle Mini. Certo, nata com'è nel 2002, la TF ha vissuto la fase più triste della vita della MG, quando, sotto la gestione BMW, il gruppo Rover ha conosciuto notevoli difficoltà finanziarie che hanno portato

il marchio MG nelle mani dei nuovi proprietari cinesi: la Nanjing Automotive Corporation prima e poi la Shanghai Automotive Industry Corporation, che ha assorbito la Nac. Rispetto alle F, le TF hanno comunque qualche anno di meno, e quindi se pensiamo a un uso quasi quotidiano sono meno problematiche,



anche per la classe ecologica dei loro motori. Lo sterzo è più diretto e quindi adatto a un'impostazione sportiva. Ai puristi non piacciono né il revival del nome TF (ultimo modello della serie T, prodotto dal 1953 al 1956) né la nuova mascherina che a forza di stilizzare la divisione orizzontale della calandra l'ha trasformata in due feritoie: sulle serie speciali si tornerà al disegno più arrotondato visto sulla F. La scocca non cambia, il restyling è concentrato sugli elementi mobili o smontabili della carrozzeria come cofani, gruppi ottici (anteriori, con doppi fari) e paraurti per trasformare le linee molto morbide in qualcosa di un po' più "tagliante", tirato con la spatola. Il risultato non è sgradevole, ma nemmeno eclatante.

## QUOTAZIONI

I valori sono in crescita, specie negli ultimi mesi. Alla base del listino la TF 115: un esemplare in condizioni AB è quotato 6.000 euro; 9.000 nella label A+. Al vertice c'è ovviamente la TF 160, che vale rispettivamente 10.000 euro (AB) e 15.000 euro (A+).

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

6.000

10.000

## 2 RESTAURO

Occupandoci della F abbiamo rilevato come la stampa inglese avesse notato un calo di qualità dei lamierati passando dalla F Mk I alla Mk II. Con le TF pare, secondo le stesse fonti, che la situazione sia ancora peggiorata: i lamierati del sottoscocca iniziano ad arrugginire mediamente dopo dieci anni o 50 mila miglia (80.000 km circa) sulle TD di produzione Rover Group e dopo 7 anni o 25 mila miglia (40.000 km circa) su quelle nate sotto la proprietà cinese, la cui produzione era ripresa nel 2008 dopo tre anni di fermo dovuto al contenzioso tra Nanjing Automotive e Saic. Queste, fra l'altro, erano sì assemblate in Inghilterra a Longbridge dalla società di diritto inglese Nac MG UK, ma sulla base di kit CKD (Completely Knocked Down, "Completamente smontati") in arrivo dalla Cina. Lo stabilimento cinese era avviato e diretto da tecnici inglesi reclutati a Longbridge, ma evidentemente questo non è bastato per

mantenere la qualità al livello europeo. Per il resto, sospensioni a parte le TF riprendono completamente la meccanica della F Mk II e mostrano gli stessi problemi: a migliorare sono le emissioni grazie a un sistema di abbattimento più evoluto che si stacca meno facilmente e la qualità dei sedili in pelle e di quelli misti pelle/tessuto o pelle/Alcantara, dai quali è piuttosto raro il distacco dei cadenini che caratterizza invece quelli in tessuto. Questi ultimi hanno spesso il rivestimento che diventa molle, forma pieghe che poi con lo sfregamento diventano tagli, mentre l'Alcantara tende a formare i caratteristici pallini. Al solito, prima dell'acquisto è meglio rimuovere il coperchio che chiude il motore e controllare l'assenza di trafileggi di olio e liquido refrigerante (in particolare dalla guarnizione della testa). Delicati sono anche gli snodi sferici, i cuscinetti e le boccole degli assali, che con un uso molto attento arrivano anche a 120 mila km, ma nel caso di uso intenso della vettura possono richiedere la sostituzione anche dopo 40 mila.



## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>COFANO ANTERIORE</b>	€ 245
<b>DISCO 304 MM + PASTIGLIE</b>	€ 124
<b>SET GUARNIZ. TESTA</b>	€ 153
<b>KIT FRIZIONE</b>	€ 307
<b>CAPOTE (M.Y. 2005)</b>	€ 852

### ● I club

#### **MGF Register Italia**

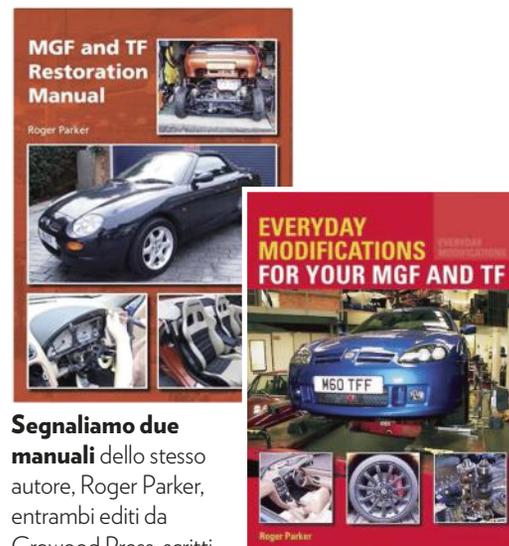
Sezione nata in seno all'MG Car Club d'Italia. Direttore del registro è Massimiliano Rizzetto. L'iscrizione è gratuita, anche per i non soci dell'MG Car Club.

**Sito** [mgcarclubitalia.org/registo-italiano-mg-ftf-post-classiche.html](http://mgcarclubitalia.org/registo-italiano-mg-ftf-post-classiche.html)

#### **Club MG F-TF**

**Sito** [clubmgftf.com](http://clubmgftf.com)

### ● I libri



#### **Segnaliamo due manuali**

dello stesso autore, Roger Parker, entrambi editi da Crowood Press, scritti però seguendo filosofie antitetiche: "MGF and TF Restoration Manual" è infatti una guida per effettuare un restauro filologico, mentre "Everyday Modifications for your MGF and TF" riguarda l'elaborazione.

### ● Specialisti

#### **Abingdon MG Parts**

**Sito** [abingdonmgparts.co.uk](http://abingdonmgparts.co.uk)

#### **Brown & Gammons**

**Sito** [wukmgparts.com](http://wukmgparts.com)

#### **MGFnTFBITZ**

**Sito** [mgfnftbitz.co.uk](http://mgfnftbitz.co.uk)

#### **SC Parts**

**Sito** [scparts.co.uk](http://scparts.co.uk)

## 3 SU QUALE PUNTARE

Come è facile immaginare, nonostante le critiche mosse dagli appassionati, le più ricercate sono le TF prodotte fino al 2005. L'erede della F viene lanciata sul mercato mondiale nel febbraio del 2002. Si distingue subito per un look più aggressivo e filante. La rivisitazione della F è affidato a Peter Stevens, il quale ha maturato una notevole esperienza nel design di vetture sportive. Nuovo il frontale, nel quale spiccano gli inediti gruppi ottici e il fascione paraurti, sviluppato per minimizzare il sollevamento della vettura ad alta velocità. In coda, ecco lo spoiler integrato nel cofano e che incorpora il terzo stop a led. Ingrandite le prese d'aria laterali, davanti ai passaruota posteriori, per far respirare meglio il quattro cilindri, da sempre soggetto a surriscaldarsi. La scocca, oltre che meglio profilata aerodinamicamente, è irrigidita grazie all'impiego di elementi tubolari, che aumentano la rigidità della struttura di circa il 20% rispetto alla F. Per aumentare il piacere di guida anche lo sterzo servoassistito EPAS viene modificato: il rapporto volante/ruote passa da 19:1 a 17,5:1. Dal punto di vista meccanico, la novità più rilevante riguarda le sospensioni, completamente riviste. Le tipiche unità Hydragas vengono sostituite da molle elicoidali. All'avantreno figura uno schema a doppi trapezi, mentre dietro viene adottato un raffinato multilink in luogo del sistema a ruote interconnesse. L'assetto della MG TF risulta più basso di 10 mm, con benefici effetti sulla stabilità e sulla maneggevolezza. Oltre che a conferire alla spider un aspetto ancora più sportivo. I motori, montati trasversalmente in posizione posteriore-centrale, sono sempre i quattro cilindri della serie K, nelle cilindrata 1.600 e 1.800. La gamma prevede quattro versioni, denominate secondo la potenza del propulsore. Entry level è la TF 115, con il 1.6 litri da 116 CV. Seguono la TF 135, con motore 1.8 da 136 CV e la TF 120 Stepspeed, il cui 1.800 da 120 CV è accoppiato a un cambio automatico sequenziale. Al top si pone la TF 160: il suo 1.8 VVC (Variable Valve Control) eroga ben 160 CV a 6.900 giri.

MG TF 135 2002-2005



**MG TF 160 2002-2005**



Tocca i 220 km/h e accelera da 0 a 100 km/h in 7,6 secondi. L'impianto frenante, dotato di ABS (dispositivo di serie anche sulla Stepspeed), prevede dischi anteriori autoventilanti con diametro di 304 mm e pinze a quattro pistoncini. La dotazione della TF 160 comprende anche cerchi in lega da 16 pollici a 11 raggi con pneumatici anteriori 195/45 e posteriori 215/40. A richiesta figurano lo Sports Pack I, con assetto ribassato di ulteriori 10 mm, il Leather Pack (sedili, inserti delle porte, coperchio vano console centrale e leva del freno a mano rivestiti in pelle), Alcantara Pack, Oxford Leather Pack e Bright Pack (dettagli della carrozzeria e degli interni cromati). Per prestazioni e dotazioni, la TF 160 è quindi la nostra prima scelta. Certo, le finiture non sono sempre impeccabili e alcuni dettagli appaiono un po' posticci. Inoltre la capote, manuale, non ha una manovrabilità esemplare. La 160 è una sportiva vera. Nel caso sia

**LA PRIMA DELLA LISTA È LA TF 160 CON MOTORE DI 1.8 LITRI DA 160 CV: 220 KM/H E DA 0 A 100 KM/H IN 7,6 SECONDI**

presente lo Sports Pack I (disponibile anche sulla TF 120 e TF 135), aspettatevi il confort di una panca; ma a onor del vero anche senza questo pacchetto le sospensioni di serie si rivelano abbastanza secche. Non a caso col model year 2005 si interviene proprio per renderle un pochino più benevole verso guidatore e passeggero. Sempre in quell'anno modello viene introdotto finalmente il lunotto in cristallo con sbrinatori. Valida alternativa alla 160 è la 135, la cui potenza è più che sufficiente per togliersi parecchie soddisfazioni: 205 km/h e da 0 a 100 km/h in 8,8 secondi. Tra le serie speciali, sicuramente da non farsi scappare la 80th Anniversary del 2004, specie se su base TF 135 e 160. Tre le livree proposte: Pearl Black e Starlight Silver (con capote bordeaux) o Goodwood Green (capote beige).

## 4 IL MERCATO

Meno di 40.000 esemplari prodotti tra il 2002 e il 2005. La TF è una MG F migliorata sotto alcuni aspetti, ma banalizzata nello stile (anche se non è affatto disprezzabile, a detta di molti appassionati). Le 115, cioè le versioni dotate del 1.6 16V, sono abbastanza comuni, mentre è già più difficile imbattersi nelle 135 (1.8 16V) e, più ancora, nelle 160 dotate del 1.800 con variatore di fase. Per questo motivo le quotazioni iniziano ormai a differenziarsi parecchio. Le 120, dotate del 1.8 16V senza variatore di fase abbinato al cambio Steptronic, sono una curiosità assai rara e quindi le quotazioni sono a metà strada tra quelle delle 115 e quelle delle 135. Anche se le prospettive di rivalutazione sono modeste, come per le 1.6 16V. Da segnalare anche la serie speciale LE (Limited Edition), già nella

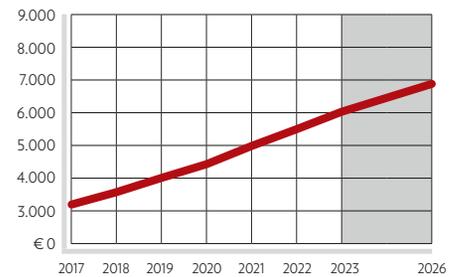
gamma model year 2003 per la 115 e con l'anno successivo proposta anche su base 135 e 160. Sempre col model year 2004 arriva la 80th Anniversary (in Italia disponibile sulle 115, 135 e 160). Per queste due serie speciali è lecito aggiungere un 20% in più di valore, un sovrapprezzo giustificato dalla rarità e dalle dotazioni esclusive. In linea generale imbattersi in una TF ben conservata e originale non è semplice. Sono numerosi, infatti, gli esemplari in condizioni scadenti o appena discrete. Chi l'ha comprata in ottica collezionistica la possiede ancora e non se ne disfa facilmente. Gli altri esemplari hanno quasi sempre una storia fatta di tanti passaggi di proprietà, con una lenta discesa verso l'inferno (nel senso di poca cura nella manutenzione e scarsa attenzione allo stato della carrozzeria). Per questo è abbastanza frequente imbattersi in MG TF proposte a prezzi quasi ridicoli, anche inferiori ai 2.000 euro.

## SALIRANNO SOPRATTUTTO LE TF 160, SEGUITE DALLE 135. IN CODA LE 120 STEPSPEED E LE 115

Prima di farsi attirare, però, occorre verificarle con mille occhi. Perché i difetti più costosi da riparare non sono quelli che appaiono al primo sguardo, bensì quelli nascosti sotto il cofano. Insomma: chi più spende per l'acquisto di una TF, meglio spende. Una manutenzione documentata e certificata è sicuramente un valore aggiunto da considerare, che mette al riparo da spiacevoli sorprese. Le MG TF saliranno, soprattutto le 160, seguite dalle 135. Meno favorevole il destino delle 115 e delle 120 Stepspeed. **RC**

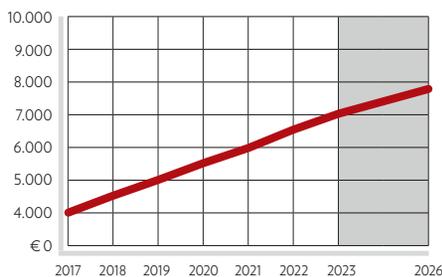


**MG TF 115**  
2002-2005



La più diffusa delle MG TF è facile da trovare, ma gli esemplari in buono stato sono piuttosto rari. La presenza di climatizzatore e hardtop merita un apprezzamento economico.

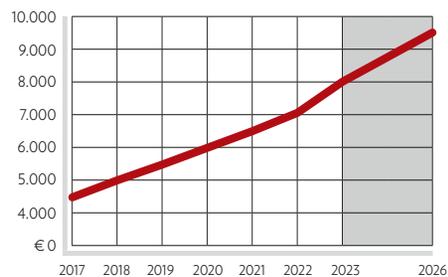
**MG TF 120 STEPSPEED**  
2002-2005



Il cambio Steptronic, un sequenziale a 6 rapporti, non è un fulmine di guerra ed è poco gradito. Ma è una vera rarità e quindi merita un apprezzamento rispetto alla 115.



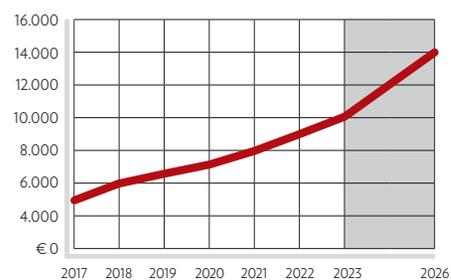
**MG TF 135**  
2002-2005



**Il motore 1.800** da 136 CV rende la 135 una versione appetibile dal punto di vista collezionistico. La presenza dell'ABS (optional) è un elemento qualificante.



**MG TF 160**  
2002-2005



**Il top di gamma** è una instant classic fin dal debutto: per questo è raro imbattersi in un esemplare in vendita. È questa la versione giusta su cui puntare.



# TANTO, CON POCO

Prendi due berline Rover, metti un marchio sportivo blasonato, monta motori pepati, aggiungi qualche tocco estetico corsaiolo e voilà. Questa in sintesi la ricetta. Il risultato è tutt'altro che banale. Se poi vediamo che a listino c'è anche un V6 da 177 CV...

Testo di **Massimo Condolo** e **Marco Di Pietro**

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Le prestazioni a prezzo di saldo sono un'ottima ragione, ma non la sola. Una MG ZR o ZS si sceglie per omaggiare un filone molto inglese: vetture dalle performance notevoli con un disegno che le dissimula. Hillman Imp, Triumph Dolomite, Chrysler Sunbeam avevano tutte versioni con ottime possibilità agonistiche ma dall'estetica quasi ordinaria, che soltanto un occhio allenato distingueva. Le ZR e ZS portano questa filosofia nel nuovo millennio. Partono dalle Rover 25 e 45, due medie del segmento C, di cui una è la proliferazione



a tre volumi dell'altra: nate nel 1995 come serie 200 e 400 (e a loro volta derivate da un progetto Honda di cui la Rover aveva acquisito i diritti), offrono una cavalleria a tre cifre e velocità dai 180 all'ora in su. I benzina a quattro cilindri sono gli stessi delle MG F e TF, ma montati davanti e abbinati alla trazione anteriore; per la sola

ZS c'è anche un V6 da 2.5 litri, molto fluido, ma dalla potenza non esorbitante di 177 CV; la spinge a oltre 220 all'ora ed è abbinato ad assetto specifico e freni maggiorati. Anche i cambi appartengono alla stessa serie, la PG1 di origine Honda, usata sulle roadster. Il marchio MG è pienamente giustificato, e al contrario della generazione precedente delle Maestro-Montego cambia anche il nome del modello. Meno felice è stata la scelta di utilizzare l'Ottagono anche per due motorizzazioni diesel da due litri con 100 e 113 CV. Curiosa la furgonetta derivata dalla ZR, la Express, van a due porte con finestrini posteriori lamierati: era disponibile anche con il motore da 160 CV, potenza che la rendeva il furgone più performante dell'epoca.



## QUOTAZIONI

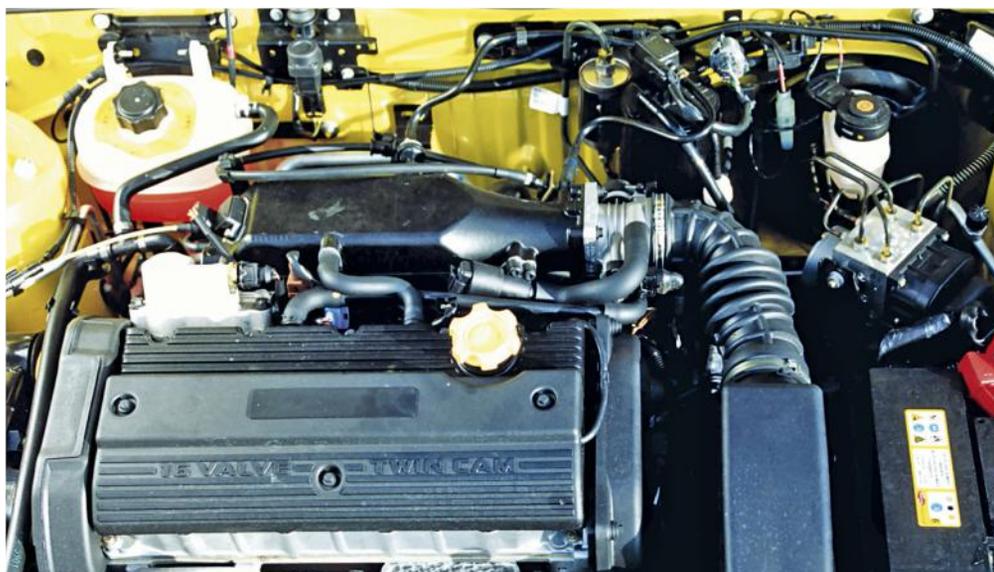
Le versioni marcate MG delle Rover 25 e 45 hanno quotazioni a partire dai 2.000 euro per le ZR 105-120 in buone condizioni (3.000 euro se perfette), fino ad arrivare ai 5.000 euro per una ZS con motore V6 di 2.5 litri da 177 CV.

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

2.000

5.000



## 2 RESTAURO

Se un'auto appena ventennale è da restaurare non vale la pena sceglierla, verrebbe da dire. Vero, se non si trattasse di modelli già rari all'epoca. Le Rover corrispondenti avevano venduto discretamente fino agli anni 90, poi le traversie del marchio avevano allontanato molti clienti. L'operazione MG non era stata pienamente compresa dal pubblico italiano, da cui il marchio mancava da troppo tempo, e per assurdo aveva avuto più successo fra i più colti clienti della 75-ZT che non fra quelli delle medie, dove l'insossidabile fama della Golf GTI e le prestazioni delle giapponesi erano un ostacolo difficile da scavalcare. Di buono c'è la base giapponese del progetto, che fa delle ZR e ZS auto fondamentalmente affidabili ed equilibrate. La stampa inglese consiglia di controllare le guarnizioni della testa (verrebbe da sottolineare che il motore non è made in Japan) e le boccole dell'avantreno, semplici da sostituire

ma che peggiorano sensibilmente il comportamento su strada se usurate. I lamierati non soffrono di corrosione precoce; in linea di massima se qualcuno fosse da sostituire per un urto ci si può rivolgere a un pezzo Rover nuovo o da demolizione, che non richiede adattamenti se non il cambio di qualche particolare di abbigliamento come le maniglie o gli stemmi. Lamierati e cristalli rimangono identici prima e dopo il restyling del 2004 e in tutti e due i casi uguali fra le versioni MG e Rover con l'eccezione del cofano baule, comunque invariato fra i due marchi a parità di serie. Gli scudi paraurti sono invece diversi sia tra una serie e l'altra sia tra Rover e MG. L'interno denuncia un po' le origini asiatiche del progetto e come in molte auto anni 90 ha plastiche non eterne. I sedili sportivi hanno dei buoni supporti laterali e sulle versioni top di gamma (ossia le ZR 160 e ZS 180) sono di serie con la parte centrale in tessuto e i fianchetti in pelle (che però tende a screpolarsi con l'uso).

## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

GUARNIZIONE TESTA (4 CIL.)	€ 40
ALTERNATORE	€ 266
DISCO FRENO	€ 81
KIT ALZACRISTALLO	€ 93
BADGE POSTERIORE	€ 29

### ● I club



#### MG ZR Club Italia

Associazione sorta all'epoca in cui la ZR era ancora una vettura di uuo quotidiano. Il sito

non è aggiornato, più seguita la pagina Facebook.

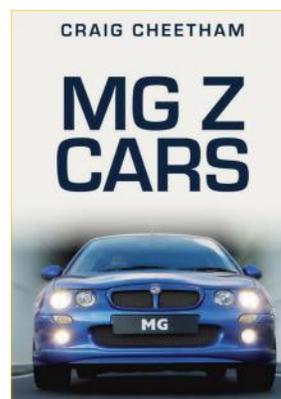
Sito [mgzrclubitalia.com](http://mgzrclubitalia.com)

#### ZR/ZS/ZT Register

Nato in seno all'MG Car Club inglese.

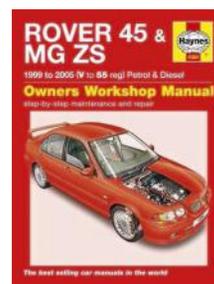
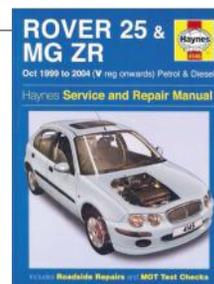
Sito [mgcc.co.uk/zedregister/](http://mgcc.co.uk/zedregister/)

### ● I libri



#### La monografia di Craig Cheetham "MG Z Cars"

(Amberley Publishing) tratta tutti e tre i modelli della serie Z (quindi anche la ZT). I manuali Haynes sono invece due: "Rover 25 & MG ZR Oct. 1999 to 2004 (V reg onwards)" e "Rover 45 & MG ZS 1999 to 2005 (V to 55 Reg.)".



### ● Specialisti

#### K Motor Shop

Sito [kmotorshop.com](http://kmotorshop.com)

#### MGOC Spares & Accessories

Sito [mgocspares.co.uk](http://mgocspares.co.uk)

#### Motaclan

Sito [motaclan.com](http://motaclan.com)

#### Rimmer Bros

Sito [rimmerbros.com](http://rimmerbros.com)

## 3 SU QUALE PUNTARE

Due su tutte: la ZR 160 (motore 1.800 da 160 CV) e la ZS 180 (V6 di 2.5 litri da 177 CV). E potendo scegliere, metteremmo in garage la ZR in versione a tre porte (c'è anche a cinque), mentre per la ZS

opteremmo per la classica carrozzeria berlina a tre volumi (a listino c'è anche la cinque porte). Per entrambe le vetture parlare di understatement appare un po' fuori luogo. La ZR 160 col suo spoiler "biplano" posteriore e le varie appendici aerodinamiche non fa nulla per passare inosservata. Il motore è quello della MG F Trophy 160 SE; è accoppiato a un cambio manuale a cinque marce con rapporti ravvicinati. L'impianto frenante, dotato

di ABS, prevede dischi maggiorati (anteriori 282 mm; posteriori, 260 mm). Ben in evidenza i cerchi ruota di lega Straights da 17 pollici con pneumatici 205/45. La dotazione di serie comprende sedili sportivi con parte centrale in tessuto Monaco e fianchetti in pelle, climatizzatore, corona del volante e pomello del cambio rivestiti in pelle. I colori da prediligere? I perlescenti Trophy Blue e Le Mans Green o i pastello Trophy Yellow e Solar Red. E veniamo alla



↑ MG ZR 160 2001-2005



## 4 IL MERCATO

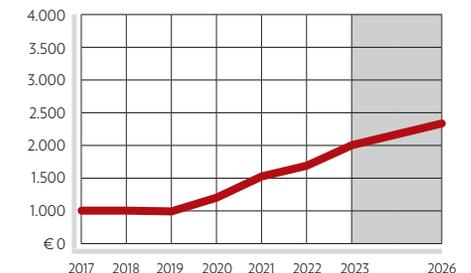
Nonostante le vicissitudini, soprattutto nel periodo seguente l'abbandono da parte di BMW, le MG ZR (derivata dalla Rover 25) e ZS (clone MG della Rover 45) ebbero un discreto successo anche in Italia, dove in particolare le ZR furono apprezzate dai giovani. Numeri di vendita dignitosi, soprattutto per le ZR 105, con il 1.400 della serie K in comune con l'edizione Rover; meno diffuse le 160 con il motore 1.800 VVC. Le 120, con il 1.800 più tranquillo, non furono invece mai importate ufficialmente. Le 160 sono sportive molto divertenti e nervose, che possono costituire un'alternativa economica alle hot hatch di pari epoca, con buone prospettive di rivalutazione, a patto di essere conservate in stato originale (il che accade poco di frequente). Una 105 ha valori ancora molto modesti (compresi tra i 2.000 e i 3.000 euro, se in stato corrispondente alle label AB e A+), mentre una 160 vale quasi il doppio (rispettivamente 3.500

e 5.300 euro). Una discreta quota di ZR fu venduta con motorizzazione a gasolio, ma non ha alcun interesse collezionistico. Per le ZS, invece, le 180, alias V6 2.5, sono delle vere e proprie mosche bianche, che meritano un'attenzione superiore a quella che ottengono attualmente. Sono delle berline di classe media con un grosso motore, paragonabili, per intenderci alle Alfa Romeo 156 V6 2.5 24V. Ma dalla quotazione nettamente più bassa: se in condizioni pari al nuovo, valgono al massimo 7.500 euro. Sono difficili da scovare e quindi chi si dovesse imbattere in un esemplare non se lo lasci sfuggire. Più comuni (ma meno diffuse delle diesel, che anche in questo caso non sono da prendere in considerazione), le ZS 120, il cui valore si attesta tra i 3.000 e i 4.500 euro. Cosa riserva il futuro a queste berline, tra le ultime rappresentanti del marchio MG originale inglese? Sicuramente le ZR 160 e le ZS 180 potrebbero essere una bella sorpresa per chi le possiede. Ma occorre avere molta pazienza. **RC**



↑ MG ZR 105-120

2001-2005



**Le 120 sono virtuali**, perché mai importate ufficialmente in Italia. Le 105 da cercare sono quelle con il ricco allestimento Plus. È difficile però trovare un esemplare in ordine e originale.

ZS 180. Allestimenti interni e dotazioni sono pressoché identici a quelli della compatta ZR 160. A fare la differenza è quindi il V6 di 2.497 cm<sup>3</sup> da 177 CV a 6.500 giri. La 180 raggiunge i 224 km/h e passa da 0 a 100 km/h in 7,7 secondi. La sua indole tutt'altro che tranquilla viene subito tradita dallo spoiler posteriore. Certo, tali appendici non possono definirsi eleganti, tuttavia regalano una spiccata personalità, pur senza eccedere. Qualche riserva invece

**PER LA COMPATTA ZR, LA VERSIONE È LA 1.800 DA 160 CV; PER LA ZS, COME NON AMARE LA V6 DI 2.5 LITRI DA 177 CV?**

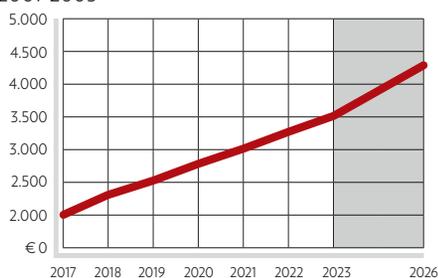
riguarda il restyling introdotto per il model year 2005: vistosi codolini e nuovi fascioni alterano l'estetica della ZS, rendendo meno immediato il legame con il modello d'origine, la Rover 400 del 1995. Considerata la rarità della ZS 180 (ma il discorso vale anche per la ZR), disquisire sulla livrea da preferire sembra eccessivo, ma nella remota possibilità di avere una scelta, punteremmo sul Trophy Blue, sull'antracite o sul Platinum Silver.



↑ **MG ZS 180** 2001-2005

↓ **MG ZR 160**

2001-2005

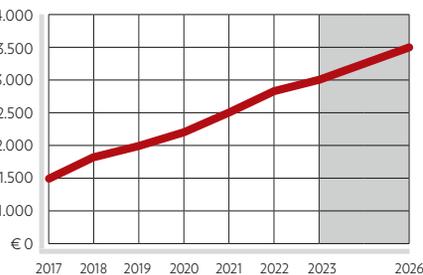


**Una hot hatch** su cui è tollerabile anche un tuning, a patto che sia leggero. Il motore da 160 CV è quello della spider MG F Trophy. Prospettive di crescita interessanti.



↑ **MG ZS 120**

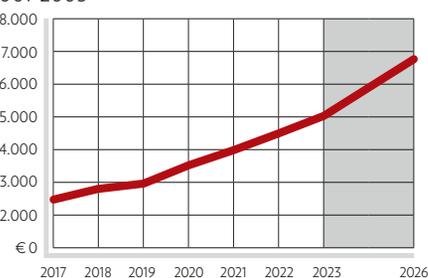
2001-2005



**Escludendo le turbodiesel**, sono le ZS più diffuse in Italia. Qualcuna è sopravvissuta, in genere ben tenuta e con pochi km. A prezzi simbolici, è un acquisto da considerare.

↓ **MG ZS 180**

2001-2005



**Un lupo travestito da agnello:** sportiva con sembianze compassate e finiture di buon livello. Secondo gli esperti, è tra le poche auto made in UK da salvare dei primi anni 2000.



# SALSA PICCANTE

La Rover 75 in versione pepata. Motori a quattro cilindri, V6 e addirittura un V8 prelevato dalla Ford Mustang. Le potenze vanno da 120 a 277 CV. Il tutto con linee rétro in perfetto stile Old England. Però trovarne una è impresa ardua

Testo di **Massimo Condolo** e **Marco Di Pietro**



## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Un'inglese da viaggio, di dimensioni importanti e con più di quattro cilindri ha sempre il suo fascino anche se non si chiama Daimler Double Six e non è un trionfo di pelle e radica. Certo, un'auto di questo tipo non è nelle tradizioni della Morris Garages, che quanto a berline aveva prodotto tutt'al più le modeste Magnette e non si era mai lanciata in una station wagon. Il suo cliente-tipo va piuttosto ricercato in quello della Rover P5, ormai fuori produzione da anni senza una vera sostituta: un'auto che offriva confort

di viaggio e raffinatezza di finiture notevoli e che non sarà mai un fenomeno di moda, ma tuttalpiù un oggetto di culto di una clientela snob. Rispetto alle tante auto inglesi che corrispondono alle caratteristiche elencate, però, la ZT (berlina) e ZT-T (Tourer, familiare) sono ben più moderne sotto il profilo sia delle prestazioni sia della sicurezza, ancora oggi valida per un uso in lunghi viaggi. Più che l'aficionado dei raduni, è quindi il turista che può apprezzare questa ammiraglia. Si acquista a prezzi che si ricorderanno come i minimi della sua storia, e cercando le motorizzazioni V6 e V8 facilmente si trovano esemplari con pochi chilometri. La ZT è anche l'unica MG al cui sviluppo hanno partecipato i tecnici BMW, così come la 75 è l'unica Rover ad avere subito



quest'influenza. Influenza che non è arrivata alla trasmissione: la Rover di proprietà bavarese sviluppava infatti vetture a trazione anteriore, e così sono tutte le 75 e ZT con motori a quattro e sei cilindri. La V8 no, ma è arrivata dopo, con gli zampini della Prodrive che l'ha sviluppata e della Ford che ha fornito il motore Mustang.

## QUOTAZIONI

Il listino parte dai **5.000 euro** necessari per acquistare una MG ZT in buone condizioni con il motore quattro cilindri 1.8 turbo (la 160) o con il V6 di 2.5 litri (le 180 e 190). La rarissima V8 (denominata 260) sale a 10.000 euro (label AB) e 15.000 euro (label A+).

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

**5.000**

**10.000**

## 2 RESTAURO

I rapporti della stampa britannica sull'affidabilità promuovono le V6 e le diesel (115 o 130 CV), "capaci di oltre 300 mila miglia" (482.000 km!), e dicono di stare attenti alle quattro cilindri (le 160). Da un punto di vista collezionistico, tuttavia, queste ultime sono da considerare solo se si trovano esemplari perfetti e con basso chilometraggio e le diesel possono essere tutt'al più una curiosità per completare una collezione, anche in questo caso da prendere in considerazione solo davanti a un'auto perfetta e con pochi chilometri. I 1.800 turbo sono dei Rover serie K e come tali possono avere commistione di olio e acqua, la classica "maionese" nel filtro dell'olio che indica bruciature della guarnizione della testa. Il difetto si manifesta verso i 65 mila km; i punti da controllare sono l'alloggiamento in plastica del termostato e le guarnizioni del condotto d'aspirazione. Il circuito di raffreddamento delle 1.800 è stressato

perché contiene poca acqua, quindi una verifica costante del livello è fondamentale. Le cinghie della distribuzione delle 1.800 vanno sostituite entro i sei anni e non oltre i 95.000 km; quelle delle V6 arrivano a 145.000 ma richiedono sei ore di manodopera. Della V8 gli inglesi parlano poco, probabilmente perché è troppo rara anche in patria per fornire una buona base statistica. Il motore di origine Ford Mustang dovrebbe comunque essere una garanzia di affidabilità, anche perché un 4.601 cm<sup>3</sup> da 260 CV non è certo tirato. Gli unici commenti della stampa britannica sono il cambio "robusto ma degno di un trattore" e il consumo d'olio del differenziale. Che, su questa versione, sta dietro: fino a sei cilindri le ZT e ZT-T hanno motore anteriore trasversale e trazione anteriore, la V8 monta invece il motore in posizione longitudinale e le ruote motrici sono dietro, il che ha costretto a ridisegnare la sezione centrale della scocca (in produzione venivano riadattate a mano quelle nate per la trazione anteriore) e ad adottare un nuovo retrotreno multilink.



## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>KIT GUARNIZ. TESTA (1.800)</b>	€ 145
<b>COPPIA DISCHI ANT.</b>	€ 110
<b>MOLLA SOSPENSIONE ANT.</b>	€ 140
<b>COPPIA FENDINEBBIA</b>	€ 89
<b>BADGE ZT 190</b>	€ 12

### ● I club



#### The Rover 75 and MG ZT Owners Club

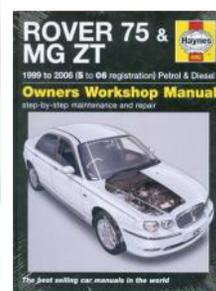
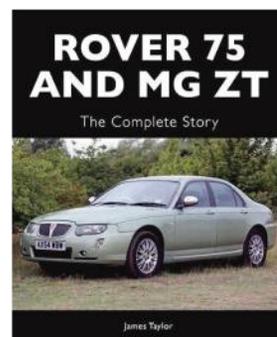
Club inglese con oltre 40 mila utenti iscritti al forum, dove si possono trovare molte informazioni tecniche, il mercatino e il calendario degli eventi.

**Sito** [the75andztclub.co.uk](http://the75andztclub.co.uk)

**Rover 75 & MG ZT Enthusiasts' Club**

**Sito** [facebook.com/75ZTEnthusiastsClubLtd/](https://facebook.com/75ZTEnthusiastsClubLtd/)

### ● I libri



#### La bibliografia conta

"Rover 75 & MG ZT - The Complete Story" di James Taylor, monografia pubblicata nel 2014 da Crowood Press, e il manuale "Rover 75 & MG ZT 1999 to 2006 (S to 06 registration) Petrol & Diesel", pubblicato da Haynes nella collana "Owners Workshop Manual".

### ● Specialisti

**Brown & Gammons**

**Sito** [ukmgparts.co.uk](http://ukmgparts.co.uk)

**MG Obsession Parts**

**Sito** [mgobsessionparts.co.uk](http://mgobsessionparts.co.uk)

**Motaclan**

**Sito** [motaclan.com](http://motaclan.com)

**WH Brand**

**Sito** [whbrand.co.uk](http://whbrand.co.uk)

## 3 SU QUALE PUNTARE

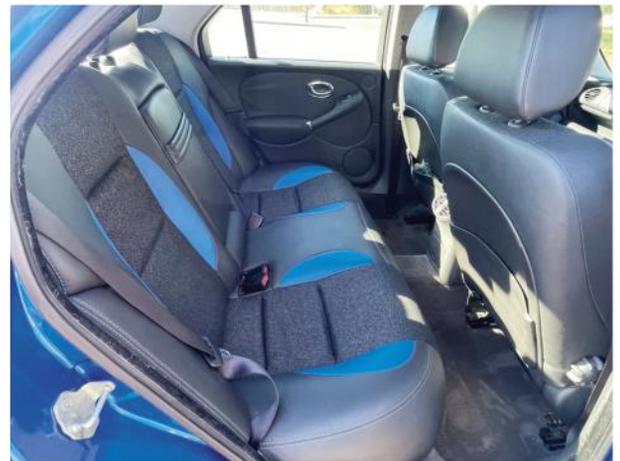
Con 27.149 ZT tra cui scegliere, suggeriamo una mosca bianca: la ZT 260 con guida a sinistra. Non importa che sia una berlina o una Tourer, l'importante è che sia precedente al restyling del 2004 perché

la mascherina delle ultime versioni non dona alla linea classica della ZT. Curiosamente, a listino non figurava l'allestimento Plus, il più richiesto sulle versioni a quattro o sei cilindri; va tuttavia detto che le amplissime possibilità di personalizzazione fanno sì che le 260 siano uscite praticamente tutte con dotazioni al top, specie se destinate all'Europa continentale. Del poderoso motore V8 a tre valvole per cilindro (due di

aspirazione), preso a prestito dalla Ford Mustang, abbiamo già parlato. A questa unità viene accoppiato un cambio manuale Tremec TR 3650 a cinque marce; completa il reparto trasmissione un differenziale autobloccante Dana Hydratrac. Inedito anche il retrotreno a bracci multipli. L'impianto frenante vede dischi di 325 mm davanti e da 332 mm dietro. Rivista anche la scatola dello sterzo. In tutto sono state prodotte 883 vetture dei tipi X12 e X13 (ZT



↑ **MG ZT 190** 2001-2005



## 4 IL MERCATO

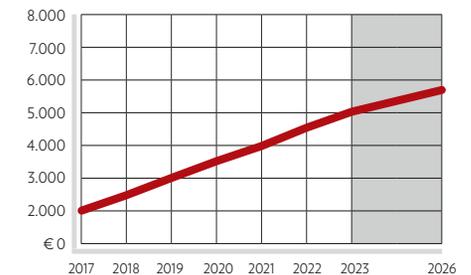
Di fatto la MG ZT e la sua declinazione wagon ZT-T (cioè Tourer) sono delle Rover 75 con qualche dettaglio sportivo in più. La vera differenza, a livello collezionistico, è la maggiore rarità delle versioni con il marchio dell'Ottagono, che portano a quotazioni sensibilmente più elevate. Di Rover 75, infatti, ne sono state assemblate complessivamente oltre 211.000 unità, mentre la produzione MG si è fermata a 27.149 esemplari. Posto che le ZT a gasolio (con motori BMW a quattro cilindri), che sono le più diffuse in Italia, non hanno alcun rilievo amatoriale, il listino di Ruoteclassiche si concentra sulle motorizzazioni a benzina: il quattro cilindri turbo 1.800 e il V6 2.500 (proposto con cambio manuale - la 190 - o automatico - la 180). Le quotazioni sono di 5.000 euro per tutte (label AB), con una punta massima di 7.500 euro. Tali indicazioni sono valide per le berline; le Tourer valgono qualcosa in più, rispettivamente 5.500

e 8.300 euro. Le 160 1.8 turbo a quattro cilindri sono nate successivamente alla presentazione delle MG ZT V6 (che sono del 2001), e sono rimaste in listino dal 2003 al 2005. Per i collezionisti risultano più interessanti le V6 e quindi, in prospettiva, è ipotizzabile che salgano maggiormente di valore rispetto alle 160. Ovviamente le 260, con motore V8 Ford di 4.6 litri e trazione posteriore anziché anteriore, sono ben più ricercate. Sono state commercializzate anche in Italia (sebbene la notizia sia passata quasi sotto silenzio, poiché all'epoca MG-Rover era in crisi e prossima alla chiusura) in pochissime unità, rimanendo in listino soltanto dal luglio 2004 al novembre 2005, quando l'attività di importazione di tutti i modelli venne interrotta. Oggi una MG ZT 260 (e la Tourer) è quotata 10.000 euro (label AB) o 15.000 euro (label A+), con prospettive di rivalutazione nettamente più interessanti rispetto alle altre motorizzazioni a benzina. Reperirne una, però, non è affatto facile. Sono almeno un paio d'anni che non se ne vede una inserzionata in Italia. **RC**



↑ **MG ZT 180 - 190**

2001-2005



**Le berline 190** sono le più diffuse anche in Italia; le 180 con cambio automatico, invece, non sono mai state importate ufficialmente. Saliranno di più rispetto alle quattro cilindri.

260 berlina e Tourer rispettivamente) delle due serie; la prima è composta esclusivamente di MG ZT 260, mentre nel totale della seconda serie vanno comprese tra le 75 e le 100 unità uscite come Rover 75 V8. Per aver qualche chance di trovarne una, meglio tenere sott'occhio il mercato tedesco. Se la V8 non si trova ci sono sempre le X10 e X11 (quattro porte e familiare) col V6 di 2.497 cm<sup>3</sup>, a listino sin dalla presentazione del modello nel

## LA 260 MONTA IL MOTORE V8 DELLA FORD MUSTANG ED È A TRAZIONE POSTERIORE. CON 277 CV SI VIAGGIA EN SOUPLESSE

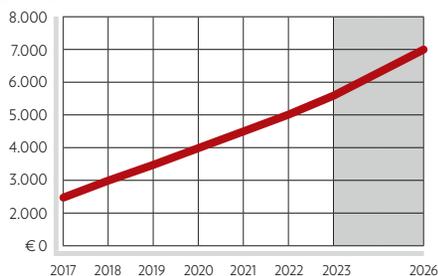
2001 in tre versioni: 160 CV, 180 CV (solo cambio automatico) e 190 CV. Quest'ultima è la più equilibrata. Nel 2003 arriva il quattro cilindri di 1.976 cm<sup>3</sup>, proposto nella versione 120 CV e in quella sovralimentata da 160 CV. Per tutte le ZT è meglio, se possibile, scegliere un esemplare ante model year 2005, quando viene apportato un restyling che vuole ammodernare una linea che nasce barocca e rétro, con dubbi risultati.



↑ **MG ZT-T 260** 2003-2005

### ↓ **MG ZT-T 160 - 180 - 190**

2001-2005

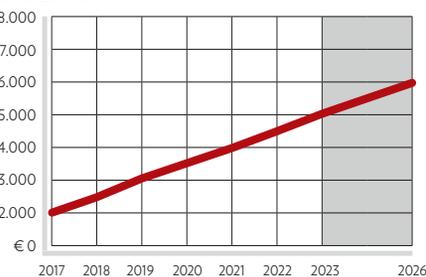


L'accattivante stile delle Tourer, che rende questa MG una sportwagon molto gradevole, merita un apprezzamento del 10% rispetto alla berlina.



### ↑ **MG ZT 160**

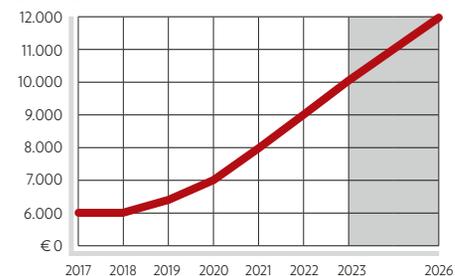
2003-2005



Le 1.8 turbo vengono lanciate qualche mese prima del restyling model year 2004 e dunque sono molto rare. Al momento hanno quotazioni identiche a quelle delle V6.

### ↓ **MG ZT 260 - ZT-T 260**

2003-2005



Una follia dal punto di vista industriale e commerciale, la MG ZT con il motore V8 è oggi molto ambita dai collezionisti di inglesi e ha interessanti prospettive di rivalutazione.



# VESTE ITALIANO

I suoi best seller sono le spider: le TR e le Spitfire sono sempre nel cuore degli amanti della guida a cielo aperto. Ma il marchio firma anche la prima vettura al mondo di grande serie a 16 valvole: la berlina Dolomite Sprint. Lunga e proficua la collaborazione con Michelotti

Testo di **Massimo Condolo**

**S**ono trascorsi quasi quarant'anni da quando l'ultima Triumph a quattro ruote è stata prodotta. "Triumph? Come la moto? Non sapevo che avesse fatto anche auto". Non è una citazione del famoso sketch di Aldo, Giovanni e Giacomo in cui Aldo si fingeva grande conoscitore di teatro pur non sapendo chi fosse Giorgio Albertazzi, ma una scena che molti possessori di TR4 o Spitfire hanno vissuto in prima persona, magari durante l'esposizione dei veicoli in occasione di un raduno. Potrebbe essere addirittura capitato che qualcuno più anziano dicesse "Ah, come la macchina per scrivere", ricordando le Triumph-Adler che ancora ticchettavano in molti uffici negli anni 70. Bene, in questi "intenditori" c'è un pizzico di ragione, perché queste tre tipologie di oggetti hanno una radice comune.

## INIZIO A PEDALI

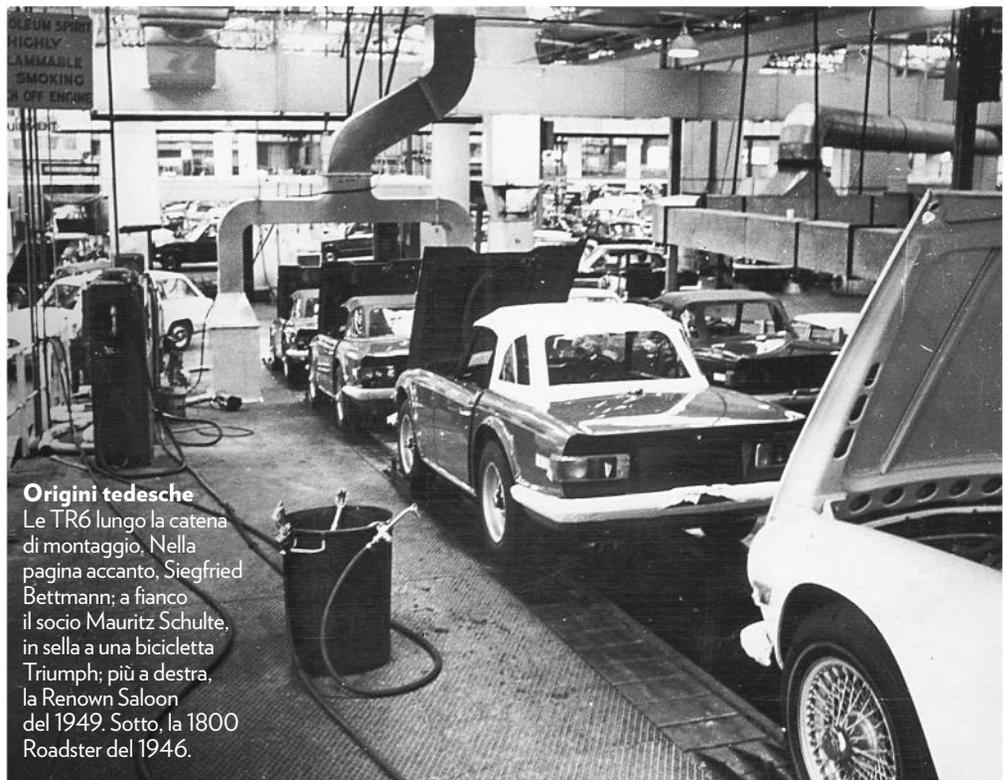
Siegfried Bettmann, originario di Norimberga, nel 1883 si stabilisce a Coventry. L'anno dopo fonda un'agenzia di import-export: acquista nella zona di Coventry biciclette che esporta, mentre importa in Inghilterra macchine per cucire tedesche. La società è battezzata "S. Bettmann & Co. Import & Export Agency"; il nome però è difficile da ricordare e poco dopo nasce il marchio Triumph. Nel 1887 l'amico Mauritz Schulte, suo connazionale, entra in società e convince Bettmann della necessità di produrre in proprio le biciclette, un passo reso possibile dall'ingresso dei capitali della Dunlop. Sotto l'impulso di Schulte, nel 1889 la Triumph inizia a produrre direttamente le biciclette a Coventry,

mentre nel 1896 aprirà una seconda società a Norimberga. La prima motocicletta viene studiata a partire dal 1898 e vede la luce nel 1902; è una bici con motore belga Minerva. Già nel 1905, però, la Casa si affranca totalmente dalle licenze e produce una moto interamente sviluppata e costruita con forze proprie. Nel 1907 lancia un marchio di biciclette di secondo livello, Gloria. Per evitare confusione tra la produzione britannica e tedesca di moto, quelle prodotte a Norimberga furono ribattezzate Oriol; ma poiché esisteva già un'altra Oriol, francese, su alcuni mercati

la produzione bavarese viene ribattezzata TWN, Triumph-Werke Nürnberg.

## ARRIVA LA STANDARD

Finita la prima guerra mondiale, Schulte vede nella produzione automobilistica il futuro dell'azienda, ma Bettmann è di diverso parere e i due si dividono. Poco dopo lo stesso Bettmann si rende però conto delle potenzialità dell'automobile; nel 1921 acquista la Dawson Car Company. Ed ecco nel 1923 la prima vettura, la 10/20, sviluppata dalla Lea-Francis. Nel 1929 avviene



### Origini tedesche

Le TR6 lungo la catena di montaggio. Nella pagina accanto, Siegfried Bettmann; a fianco il socio Mauritz Schulte, in sella a una bicicletta Triumph; più a destra, la Renown Saloon del 1949. Sotto, la 1800 Roadster del 1946.



la separazione dalla Triumph di Norimberga, che continua a produrre moto con il marchio TWN (cesserà nel 1957) e si fonderà nel dopoguerra con la Casa automobilistica Adler per formare appunto la Triumph-Adler, che cambierà settore dedicandosi alle macchine per ufficio; sarà ceduta alla Grundig e da questa alla Olivetti. La produzione di vetture Triumph, dalla prima metà degli anni 30 sviluppate sotto la direzione di Donald Healey, non sarà mai redditizia; la diversificazione di modelli costruiti in piccoli lotti infatti non consente di impostare politiche volte al contenimento dei costi. Nel 1936 il reparto moto viene scorporato e acquistato da Jack Sangster, che già possedeva la Ariel; la divisione auto (la Triumph Motor Company) rimane autonoma fino all'estate del 1939, quando viene rilevata dalla Thomas W. Ward di Sheffield; nel 1944 il controllo è assunto da Sir John Black, direttore generale della Standard Motor Company (fondata nel 1903 a Coventry). Ecco spiegate le omonimie non casuali tra auto, moto

## DALLE BICICLETTE ALLE MOTO, DALLE MACCHINE PER UFFICIO ALLE AUTO. AGLI INIZI UN FIL ROUGE UNIVA TUTTE QUESTE ATTIVITÀ

e macchine per ufficio, ma anche il luogo comune che vuole che la vera Triumph sia quella delle moto e che quella delle auto sia la Standard Triumph.

### TRIUMPH ROADSTER

All'inizio degli anni 50 viene deciso di focalizzare l'attenzione sui modelli sportivi, anche sull'onda del successo che le spider europee stanno riscuotendo Oltreoceano, che diviene il mercato d'elezione per molti costruttori del Vecchio Continente. Al Salone di Londra del 1952 viene svelata la 20 TS, prototipo di una roadster compatta, con meccanica derivata dalla Triumph Mayflower. L'accoglienza di pubblico e stampa non è entusiastica. Oltretutto durante le prove su strada la TS evidenzia molti limiti. Tuttavia la strada

imboccata è quella giusta. Dopo un anno di affinamenti, ecco la TR2, le cui iniziali indicano, guarda caso, Triumph Roadster. La TR2, la cui produzione viene avviata nell'agosto del 1953, è la capostipite di una famiglia di sportive scoperte (ma la TR7 nascerà come coupé) molto longeva: l'ultima TR verrà prodotta nel 1981. La TR3 che segue è di fatto la versione migliorata della TR2, più potente e con freni più efficaci. E il nostro viaggio alla scoperta della Casa prende le mosse proprio da qui; anzi per essere più precisi da quella che viene convenzionalmente denominata TR3 A, commercializzata nel 1957. Perché non dalla prima serie? Il motivo è semplice: la TR3 d'esordio (1955) è quotata ben 45.000 euro e quindi supera il limite del nostro budget, per questa collana ➔



### Niente telaio

Nella foto, la Mayflower presentata nel 1949. Il disegno ripropone gli stilemi del cosiddetto "razor edge". Si tratta della prima Triumph a scocca portante. Viene prodotta fino al 1953 in circa 34 mila esemplari.

➔ di fascicoli fissato a 40.000 euro. Proprio su questa ideale linea di confine si ferma invece la TR3 A. Vi è poi anche una ragione meno scontata: la TR3 A è quella più nota, entrata nell'immaginario collettivo per essere stata "compagna" di Mastroianni nel film "La dolce vita". Per molti le linee della TR3 sono la quintessenza della spider d'Oltremarica: stile rétro, porte basse, allestimento spartano, meccanica semplice, buone prestazioni e confort che definire limitato è un eufemismo. Per gli amanti del genere, un concentrato di qualità unico, al quale è impossibile resistere.

### LO STILE DI MICHELOTTI

La TR4 del 1961 è una rivoluzione di stile; via le linee morbide, sostituite da altre tese: l'unica reminiscenza curvilinea sono i fari che entrano prepotentemente nella base del cofano motore, sporgendo. Un tratto molto british, che ricorda una lunga serie di auto inglesi con i proiettori montati su ogive, dalle stesse TR3 alle Jaguar XK 120 e alle Austin Healey Sprite "Frogeye", inserito ad arte in un corpo

vettura di chiaro stile italiano, con linea di cintura alta e baule squadrato. L'artefice è Giovanni Michelotti, che inizia con questo modello una lunga e proficua collaborazione con il marchio inglese. La matita di Michelotti plasmerà anche le successive TR5 e TR6, mentre la TR7 (e TR8) esibirà un disegno a cuneo che segna una decisiva cesura con l'era Michelotti. Sempre dello stilista italiano è un'altra icona nel mondo delle spider, la Spitfire, sulla breccia dal 1962 al 1980. La "Spit", nomignolo affettuoso dato alla spider, viene proposta anche in versione coupé, sulla quale viene però montato un sei cilindri, da cui la sigla GT6. Nella nostra galleria non poteva mancare l'originale (e per certi versi folle) Stag, una spider tipo "Targa", sempre disegnata da Michelotti. In vista della commercializzazione negli "States" viene sviluppato appositamente (ed ecco la follia) un V8 di tre litri, frutto di un progetto modulare da cui nasce anche il noto Slant-four, un quattro cilindri che debutta nel 1967 sulla Saab 99, per essere poi utilizzato

per la prima volta in casa Triumph sulla Dolomite del 1972. Questo V8, che non avrà altre applicazioni, si dimostra davvero poco affidabile, al punto da pregiudicare seriamente il successo della Stag, che dal 1970 al 1977 viene costruita in poco meno di 26 mila esemplari. Il nostro viaggio si conclude con la Dolomite Sprint, entrata nella storia per essere la prima vettura di grande serie a montare un motore a sedici valvole. Nel 1968 la Leyland si era unita alla BMC nella British Leyland, che non saprà dare eredi alle TR, Spitfire e Dolomite. Con l'Acclaim, una Honda Ballade (Civic a tre volumi) costruita su licenza dal 1981 al 1984, si conclude così la storia del marchio. Da questo rapido excursus risulta chiaro come la Triumph offra all'appassionato di storiche una gamma molto ampia di modelli tra cui scegliere. Per motivi di spazio non abbiamo potuto includere le berline 2000 e 2500, anch'esse degne di attenzione. Ci siamo concentrati in particolare sulle sportive, spider e coupé, quelle che più fanno sognare. Buona lettura. **RC**



**Non solo spider**

In alto, il depliant della 20 TS, prototipo del 1952. Qui sopra, il disegno della TR2 del 1953; a sinistra, la TR3. Sotto, la Spirtfire Mk 3; sotto, a sinistra, la TR4. In basso, l'ultima Triumph, la Acclaim del 1981; sotto, a sinistra, la Dolomite Sprint del 1973.



# LA DOLCE VITA

Evoca subito le atmosfere glamour fra gli anni 50 e 60. La sua linea rétro ha conquistato registi, attori e piloti. E il fascino della sua fiancata sinuosa con le porte basse ammalia ancora oggi. Ed è anche una sportiva molto divertente

Testo di **Massimo Condolo** e **Marco Di Pietro**

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Perché è una star del cinema, o meglio per gli stessi motivi che l'hanno fatta diventare una star del cinema. La TR3 A, ha scritto una rivista americana, "ha traghettato nell'era moderna la roadster a porte basse": grazie a una meccanica performante e alle linee rétro ha fatto breccia nel cuore di molti, a partire dai cineasti. È stata la protagonista de "La dolce vita", guidata dal fotografo interpretato da Marcello Mastroianni che vi scorazzava (anche) Anita Ekberg, e di "Le piace Brahms?", riduzione cinematografica del romanzo



di Françoise Sagan interpretata da Anthony Perkins e Ingrid Bergman. In entrambe le pellicole è sinonimo di edonismo e raffinatezza, è il giusto complemento a due città - Roma e Parigi - dove arte, cultura e moda avevano creato il mito di quegli anni irripetibili fra i 50 e i 60. Periodo storico, segmento di mercato

e stile di vita evocato sono gli stessi della MG A, abbinati a prestazioni superiori perché "no replacement for displacement", "non c'è alternativa alla cilindrata".

Lo dicevano gli americani, i principali acquirenti della TR3 A: solo il 10% rimarrà nel Regno Unito, e a fare la parte del leone tra i clienti stranieri saranno proprio statunitensi e canadesi. Possono però esserci ragioni meno filosofiche e più storiche per scegliere la TR3 A: per esempio la sua carriera agonistica. Tra i risultati della stagione 1958 va ricordata la vittoria assoluta di Paddy Hopkirk in Irlanda; buoni piazzamenti anche nel 1959 nelle competizioni più prestigiose. E la TR3 A continua ad essere utilizzata in gara anche nel decennio successivo, a riprova della sua competitività.



TRIUMPH TR3 A

## QUOTAZIONI

La **TR3 A** rientra per un soffio nel limite massimo imposto in questa collana Guida al collezionismo: il suo valore AB è esattamente 40.000 euro, che salgono a quota 60.000 nel caso di un esemplare pressoché pari al nuovo (label A+).

Valore massimo € (label AB)

**40.000**



## 2 RESTAURO

Il consiglio, per necessità, verrà disatteso da molti: scegliere un esemplare europeo in buone condizioni. La gran parte di quelli in vendita in Italia arriva dall'America, in particolare dalla costa californiana; corrosione, riparazioni improvvisate e sostituzioni di pezzi con altri più moderni o addirittura le modifiche sono all'ordine del giorno. Non è una cosa del passato, quando le Triumph cambiavano di mano per poche centinaia di dollari e finivano davanti ai peggiori bar di Los Angeles: in rete si trovano consigli come "il quattro marce con prima non sincronizzata consuma facilmente i sincronizzatori, è duro di manovra e costoso da riparare: un'alternativa affidabile è adattare un Toyota a cinque marce, che costa la metà". Altre modifiche consuete sono l'adozione di un radiatore senza foro passante per la manovella d'avviamento d'emergenza (aumenta del 16% la capacità di raffreddamento), la sostituzione della

dinamo con un alternatore (che comporta la modifica dell'impianto elettrico con la messa a terra sul negativo), l'accensione elettronica e la ventola per il radiatore (quest'ultima di fatto necessaria e, se fatta bene, reversibile). Molti, specie negli Usa, sostituiscono le canne cilindro con altre dall'alesaggio maggiorato - da 83 mm si passa così a 86, 87, 87,5 o 89 - per aumentare cilindrata e prestazioni. Verificato che tutto sia originale, bisogna controllare che la struttura che sorregge la carrozzeria e l'area del vano ruota di scorta, così come i pianali, la zona del parafiamma e la base dei passaruota non abbiano inneschi di corrosione e che i supporti delle sospensioni, in particolare le anteriori, non abbiano piegature da urti. Ci sono anche buone notizie: diversi specialisti inglesi e americani riproducono praticamente qualsiasi ricambio. Non è raro dovere intervenire sui lamierati riprodotti per assicurare un montaggio perfetto. Ci sono poi componenti ricostruiti con licenze, che li rendono inutilizzabili per un restauro filologicamente ineccepibile.

## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>FRIZIONE E SPINGIDISCO</b>	€ 272
<b>KIT REVISIONE SU H6</b>	€ 159
<b>DISCO FRENO GIRLING</b>	€ 56
<b>CAPOTE IN VINILE</b>	€ 816
<b>ROSTRO PARAURTI</b>	€ 118

### ● I club



#### TR Register Italy

Il club vanta un completissimo sito web e una pagina Facebook dedicata a post ed eventi. Organizza raduni e pubblica la rivista sociale TRavelling.

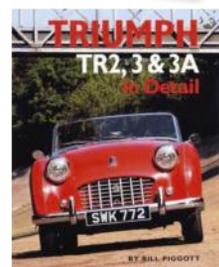
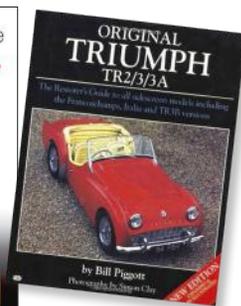
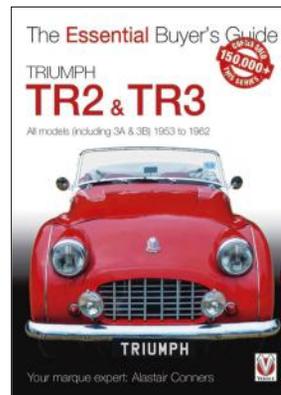
**Sito** [tr-register.it](http://tr-register.it)

#### Triumph TR Roman Club

Sodalizio romano dedicato a tutte le TR.

**Sito** [triumphromanclub.it](http://triumphromanclub.it)

### ● I libri



#### La guida all'acquisto

è "The Essential Buyer's Guide Triumph TR2 & TR3" (Veloce Publishing); firmati da Bill Piggott sono "Triumph TR2, 3 & 3A in Detail" (Herridge & Sons), "Original Triumph TR2/3/3A" (Bay View Books) e "How To Restore Triumph TR2, TR3 & 3A" (Veloce Publishing).

### ● Specialisti

#### Anglo Parts

**Sito** [angloparts.com](http://angloparts.com)

#### Bastuck

**Sito** [bastuck.de](http://bastuck.de)

#### British Parts Northwest

**Sito** [bpnorthwest.com](http://bpnorthwest.com)

#### GMA Classic

**Sito** [gmajag.com](http://gmajag.com)

TRIUMPH TR3 A 1957-1961



## 3 SU QUALE PUNTARE

Prima premessa: quella targata in origine Roma 324229, importata nuova in Italia, immatricolata il 6 febbraio 1958, bianca e poi riverniciata in nero per le esigenze della produzione de "La dolce vita", ha già un proprietario, che l'ha ritrovata casualmente nelle Marche anni fa. Ai cacciatori di celebrità non rimane che cercare quella immatricolata a Parigi 1733 TT75, colore medio-scuro, utilizzata per "Le piace Brahms?". Seconda premessa: la TR3 A, così come la successiva B, non esiste. Non è la versione automobilistica della boutade sul Molise: i suffissi non compaiono in nessun documento ufficiale né tantomeno sulle punzonature del numero di telaio e della targhetta riassuntiva. Ufficialmente esistono solo TR3, prodotte dal 1955 al 1962; è però una convenzione, accettata da tutto il mondo dell'auto, quella di denominare "A" le vetture con le modifiche introdotte nell'estate del 1957 sulla TR3 e costruite fino all'autunno 1961, quando arriva la TR4, che beneficia di un design totalmente inedito (firmato da Giovanni Michelotti), di un motore di 2.1 litri e di un cambio interamente sincronizzato. Per convenzione, quindi, definiamo TR3 A la variante con la calandra larga sormontata dalla scritta cromata Triumph, le maniglie alle porte, la chiusura a chiave del cofano baule, i paraurti di nuovo disegno, i sedili più imbottiti, la plancia con inserto centrale nero opaco, l'inedita fanaleria posteriore e la cassetta degli attrezzi fornita di serie. Non ci sono state varianti significative di carrozzeria, solo piccoli dettagli: nell'aprile del 1958 vengono eliminati gli attacchi per gli aeroscreen, a inizio 1959 lo stemma anteriore smaltato diviene blu/rosso anziché rosso/nero, nel 1959 il vano ruota di scorta è ingrandito. Dal punto di vista meccanico, il motore rimane il quattro cilindri Standard Vanguard di 1.991 cm<sup>3</sup> da 100 CV, alimentato da due SU H6. Il cambio è un quattro marce, con prima non sincronizzata; a richiesta viene offerto l'overdrive elettrico Laycock de Normanville, inseribile con i tre rapporti superiori e adottato da circa il 20% delle

vetture costruite. La sua presenza è ancora oggi un elemento qualificante in quanto fa riposare motore e trasmissione nelle lunghe trasferte autostradali. L'impianto frenante prevede all'avantreno i dischi Girling da 11", comparsi già nel settembre del 1956, innovazione che aveva reso la TR3 la prima vettura inglese a montare i dischi di serie. Le carrozzerie venivano costruite dalla Mulliner a Birmingham e poi verniciate, rifinite, abbigliate e abbinare al telaio nello stabilimento Triumph di Coventry. Il telaio, rimasto quello della TR2, ha una struttura a longheroni longitudinali, collegati da traverse e da un crociera centrale a X. La sospensione anteriore adotta uno schema a trapezi sovrapposti, molle elicoidali e ammortizzatori telescopici; dietro figura un tradizionale ponte rigido con balestre semiellittiche. La TR3 A è stata prodotta in oltre 58 mila esemplari, così tanti che a

## IL MOTORE 2.000 DA 100 CV REGALA UNA GUIDA BRIOSA. NEL 1962 PER GLI USA VIENE PROPOSTO ANCHE IL 2.100

un certo punto della produzione (siamo nel 1958) gli stampi dei lamierati hanno dovuto essere sostituiti per usura. Si stima che ne siano sopravvissute 10 mila circa; in particolare negli Stati Uniti è ancora possibile che salti fuori qualche "barn find". A proposito: Oltreoceano nel 1962 viene commercializzata, a fianco della nuova TR4, un'evoluzione della TR3 A, voluta per accontentare quei clienti nostalgici che giudicano troppo moderne le linee della spider disegnata da Michelotti. Si tratta della TR3 B: un primo lotto (sigla TSF) è equipaggiato col motore 2.000, mentre un secondo (TCF) adotta il 2.100; entrambi sono accoppiati al cambio con la I marcia sincronizzata. Viene prodotta da marzo a ottobre 1962, totalizzando 3.331 unità. Alcune vengono successivamente importate nel Vecchio Continente.



### 4 IL MERCATO

La TR3 A è una TR3 dalla “bocca larga”, ed è una versione migliorata e potenziata della prima serie. È anche la più conosciuta, perché ne sono state prodotte tra il 1957 e il 1961 ben oltre le 58.000 unità (la TR3 originaria è stata assemblata dal 1955 al 1957 in circa 13.000 esemplari). La TR3 A è stata resa immortale da Marcello Mastroianni nel film “La dolce vita” e questo ha contribuito a innalzarne il valore storico ed economico. Che oggi è di 40.000-60.000 euro (a seconda dello stato di conservazione o restauro, buono o eccellente). La più rara TR3, invece, ha superato ampiamente questo limite (vale rispettivamente 45.000 e 67.500 euro) e quindi non è oggetto di trattazione in questa Guida al collezionismo. Parlando di quotazioni, non può non essere citata quella serie

finale, prodotta quando la TR3 A era già stata sostituita dalla TR4, venduta esclusivamente ai clienti nostalgici americani che non si erano ancora adattati alle “modernità” delle forme della TR4, e soprannominata TR3 B, denominazione oggi ormai comunemente acquisita quasi fosse ufficiale. La presenza del cambio interamente sincronizzato e la disponibilità del motore di 2.1 litri (entrambi derivati della TR4) portano questa rara versione (costruita solo nel 1962 in poco più di 3.300 unità)

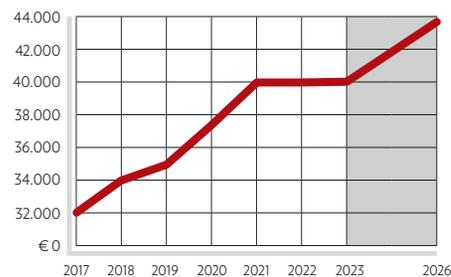
**RIENTRA PER UN SOFFIO NEL NOSTRO BUDGET: VALE INFATTI 40.000 EURO. E SALIRÀ ANCORA**

allo stesso livello economico della TR3 A. Un certo numero è stato in anni recenti importato in Europa e quindi Ruoteclassiche ha ritenuto opportuno indicarne una quotazione ufficiale. Il trend di mercato che gli analisti vedono per i prossimi anni è un consolidamento delle quotazioni, che sono rimaste un po’ “in naftalina” negli anni scorsi, ma che ora è presumibile tornino a salire. È già oggi difficile, infatti, imbattersi in una TR3 A, anche lungi dall’essere perfetta, in vendita attorno ai 40.000 euro. Il nostro consiglio è di valutare bene i ripristini necessari per riportarla allo splendore d’origine. Un’operazione sempre possibile, perché i ricambi ci sono tutti, ma comunque costosa in termini di manodopera. Ma richieste troppo esose in questo momento non hanno ragione d’essere. Secondo gli esperti del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche, la differenza di valore tra TR3 e TR3 A è destinata a mantenersi costante nel tempo. **RIC**



**TRIUMPH TR3 A**

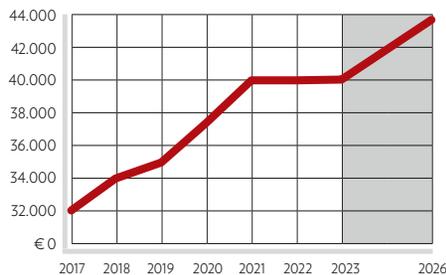
1957-1961



**Nell’immaginario collettivo** è la roadster inglese per eccellenza, anche grazie alla notorietà derivata dal ruolo da protagonista ne “La dolce vita”.

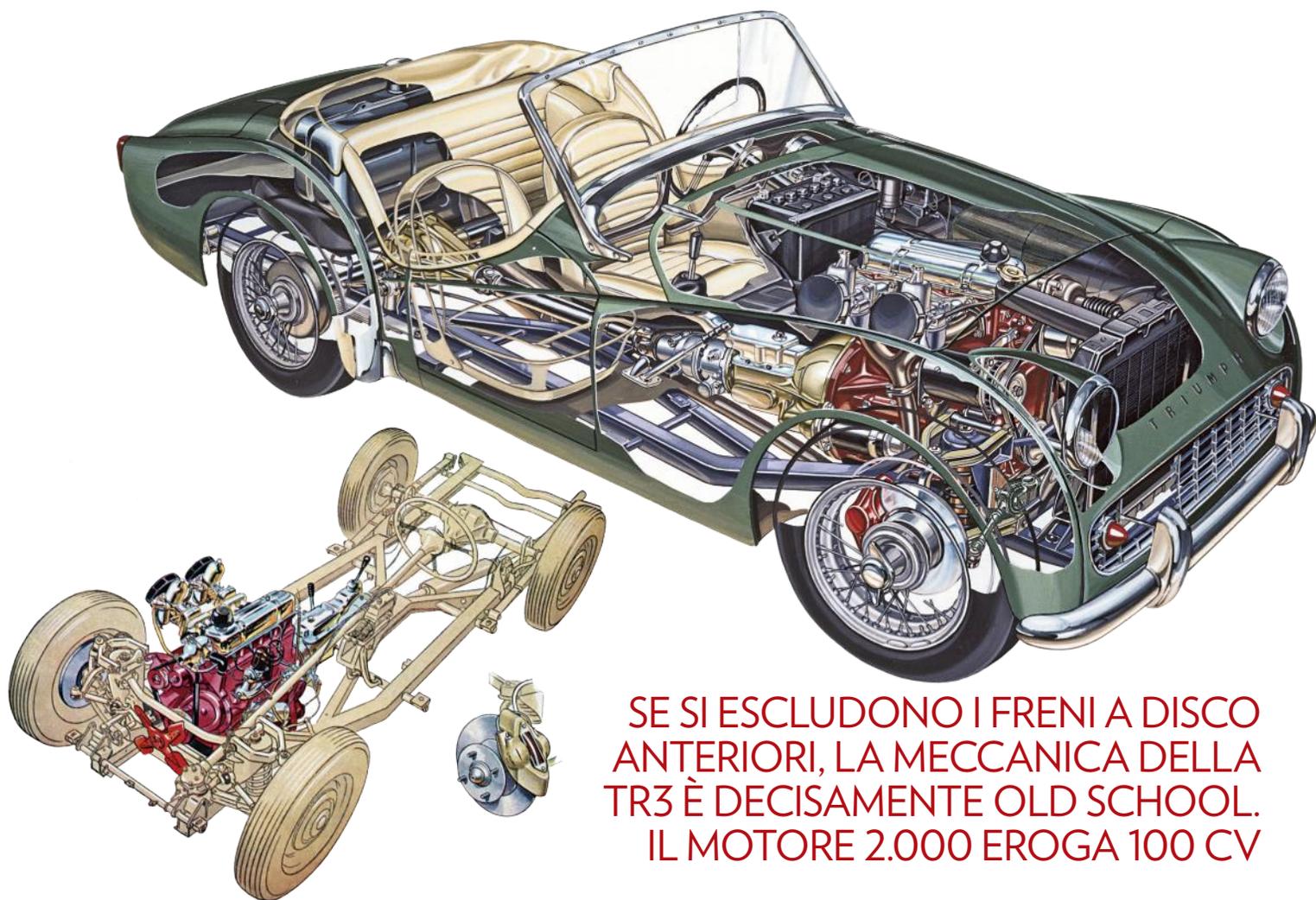
**TRIUMPH TR3 B**

1962



**Versone allestita nel 1962** solo per gli Usa; motore di 2 e 2.1 litri e produzione di appena 3.331 unità. Alcune sono state importate in Europa nel corso degli anni.





SE SI ESCLUDONO I FRENI A DISCO ANTERIORI, LA MECCANICA DELLA TR3 È DECISAMENTE OLD SCHOOL. IL MOTORE 2.000 EROGA 100 CV

# MICHELOTTI DOCET

Lo stilista italiano svecchia la spider della Casa. Sotto un vestito alla moda, nasconde una meccanica tradizionale. Ma nel 1965 viene adottata una moderna sospensione posteriore a ruote indipendenti. E poi c'è un hardtop che anticipa la Porsche Targa

Testo di Massimo Condolo e Marco Di Pietro



TRIUMPH TR4

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Perché tra le spider inglesi della sua epoca non è la più iconica, ma certamente è la più elegante. Non potrebbe essere altrimenti, dal momento che la linea è uscita dalla matita di quel mago delle proporzioni che è Giovanni Michelotti, in grado di fondere un elemento tipico delle vetture sportive inglesi come i fari rotondi e prominenti con le linee tese delle carrozzerie italiane dell'epoca. Ad anticipare l'andamento alto della linea di cintura era stata la Triumph Italia 2000, una coupé costruita da Vignale proprio su disegno di Michelotti e montata

su telai TR3, ideata dall'allora importatore italiano della Casa inglese, ma venduta anche all'estero. E poi perché è una Triumph, Casa che già con le precedenti TR (Triumph Roadster) ha proposto il giusto compromesso tra l'essenzialità delle MG, a volte fin eccessiva, e le prestazioni delle Jaguar, che però erano molto più care.



Pazienza, allora, se il telaio è ancora una struttura a longheroni separata dalla carrozzeria nonostante siamo nel 1961. Rispetto alla TR3, proprio per il design italiano, inizialmente non è piaciuta molto al pubblico più tradizionalista, quello americano, che però è anche quello che vuole i finestrini discendenti e non amovibili. Gli statunitensi si lamenteranno anche del retrotreno a ruote indipendenti della TR4 A al punto che i concessionari convinceranno la Casa a proporre la vettura con il vecchio ponte rigido e le balestre semiellittiche, a listino a un prezzo concorrenziale. Qualcuno lamenterà persino la cilindrata elevata a 2.138 cm<sup>3</sup>, che non permette di correre nella classe fino a 2.000 (e per questo il due litri sarà offerto in opzione).

## QUOTAZIONI

Dopo qualche anno di stasi, le TR4 hanno ricominciato a salire. Attualmente una TR4 prima serie vale 33.000 euro (label AB) e sfiora i 45.000 euro se perfetta. La più pregiata TR4 A IRS vale invece 38.000 euro (AB) o 57.000 euro (A+).

Valore minimo € (label AB)

**33.000**

Valore massimo € (label AB)

**38.000**

## 2 RESTAURO

“Auto inglese degli anni 60” non è un’espressione molto rassicurante sulla tenuta nel tempo. Lo è molto di più se invece pensiamo alle riparazioni, perché inglese significa grande disponibilità di ricambi replicati e l’età si collega immediatamente a una semplicità costruttiva tale per cui qualsiasi meccanico un po’ avvezzo alle auto da collezione riesce a fare un buon lavoro. La ruggine può aggredire un po’ tutta la carrozzeria, a partire dalle zone più soggette agli accumuli di acqua, sia essa in caduta dal cielo o sollevata dalle ruote. Fondo del baule, passaruota posteriori, porte, montanti, pianale in corrispondenza dei passaruota anteriori sono i punti da controllare. Il telaio non ha normalmente ruggine passante, ma considerato l’uso agonistico che una TR4 può avere avuto, è opportuno controllare che gli elementi siano diritti, sollevando l’auto sul ponte e verificando almeno le diagonali

simmetriche. Il cambio non registra casistiche di anomalie, ma se l’overdrive non entra è meglio indagare: discontinuità elettrica (facilmente risolvibile) o livello dell’olio basso (che richiede la sostituzione delle guarnizioni e una verifica dell’usura degli ingranaggi)? Per fortuna trovarne uno usato è semplice e non dispendioso. Gli ammortizzatori di serie hanno vita breve e, sulle TR4 con ponte rigido, fanno rimbalzare il retrotreno; montare un assetto più rigido migliora la tenuta di strada. L’impianto elettrico è semplicissimo, ma è facile che sia stato rappezzato e quindi abbia interruzioni. Indispensabile il controllo dell’olio e della vaschetta d’espansione, che potrebbero rivelare la “maionese” nata dalla commistione di acqua e olio dovuta alla bruciatura della guarnizione della testa; una prova della compressione non fa mai male, mentre i trafilaggi d’olio, purché non eccessivi, sono comuni sui motori inglesi. Le capote non assicuravano una perfetta tenuta stagna: per fortuna quelle confezionate oggi dagli specialisti sono migliori delle originali.



## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

MOTORINO AVVIAMENTO	€ 302
SILENZIATORE CENTRALE	€ 277
PARAFANGO ANTERIORE	€ 990
TELINO SURREY TOP	€ 534
POMELLO CAMBIO	€ 45

### ● I club



#### TR Drivers Club

Sodalizio inglese fondato nel 1981, con soci in tutto il mondo.

Organizza raduni e partecipazioni ad eventi.

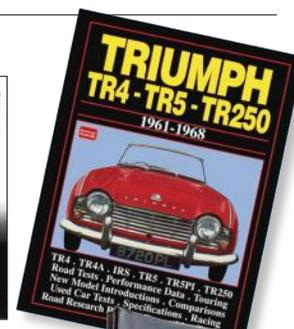
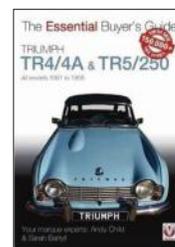
**Sito** [trdrivers.com](http://trdrivers.com)

#### Vintage Triumph Register

Associazione americana con sezione dedicata alla TR4.

**Sito** [vintagetriumphregister.org](http://vintagetriumphregister.org)

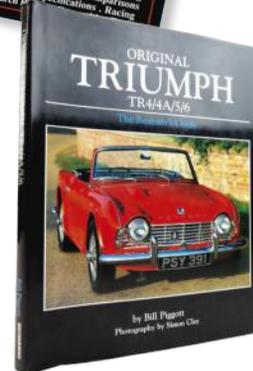
### ● I libri



#### La guida all’acquisto

è di Andy Child e Sarah Battyll: “The Essential Buyer’s Guide Triumph TR4/4A & TR5/250 (Veloce Publishing). Brooklands Books ha pubblicato la raccolta di prove su strada

“Triumph TR4-TR5-TR250 1961-1968”. Di Bill Piggott è “Original Triumph TR4/4A/5/6 The Restorer’s Guide”.



### ● Specialisti

#### Bastuck

**Sito** [bastuck.de](http://bastuck.de)

#### Moss Europe

**Sito** [moss-europe.fr](http://moss-europe.fr)

#### Rimmer Bros

**Sito** [rimmerbros.com](http://rimmerbros.com)

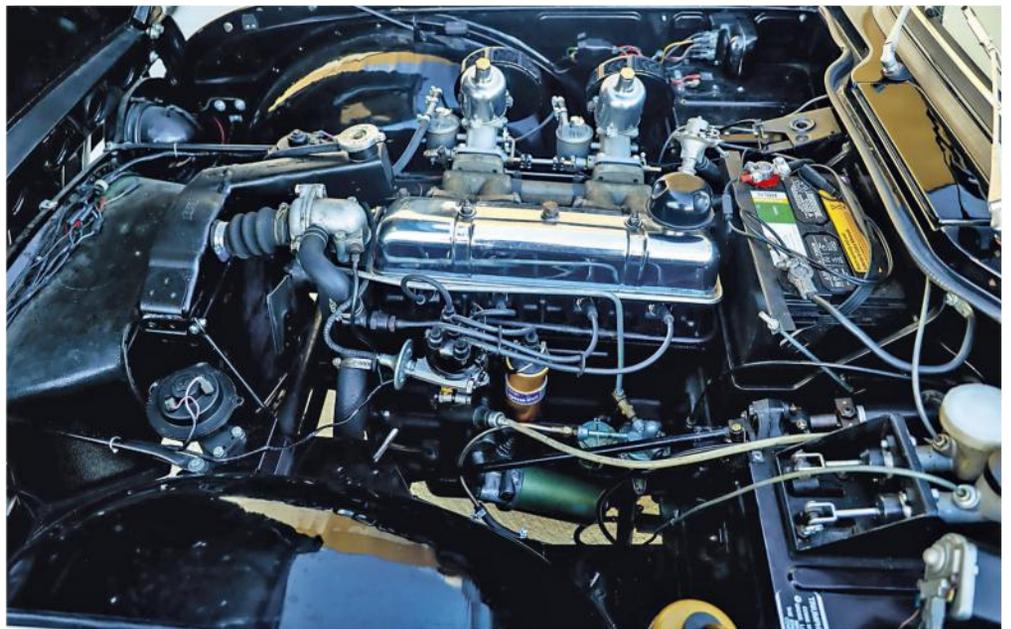
#### TRGB

**Sito** [trgb.co.uk](http://trgb.co.uk)

## 3 SU QUALE PUNTARE

Prodotta dal 1961 al 1967 in circa 69 mila esemplari, la TR4 offre sempre un discreto numero di alternative per l'acquisto. Questa splendida spider disegnata da Michelotti viene declinata essenzialmente in tre versioni: la TR4 del 1961, la TR4 A IRS uscita nel 1965 e distinta dal retrotreno a ruote indipendenti e la TR4 A, con ponte rigido, voluta dai concessionari americani, timorosi che l'innovazione meccanica non fosse gradita alla clientela d'Oltreoceano, in genere piuttosto tradizionalista. Il motore della TR4 è sempre lo stesso Standard Vanguard ad aste e bilancieri delle serie precedenti, ma la cilindrata è elevata da 1.991 a 2.138 cm<sup>3</sup>, incremento ottenuto aumentando l'alesaggio da 83 a 86 mm. La potenza però rimane invariata: 100 CV. Il vecchio due litri rimane comunque disponibile per i clienti che intendono competere nella classe sportiva corrispondente. Altra novità è il cambio con prima sincronizzata; optional l'overdrive elettrico su II, III e IV. Invariato lo schema costruttivo, con telaio a longheroni longitudinali con crociera centrale, sul quale è fissata la carrozzeria. A cambiare radicalmente è il design, come accennato affidato a Giovanni Michelotti. Il risultato è una spider che combina mirabilmente il gusto italiano con alcune peculiarità della Casa britannica. La TR4 è più bassa, larga e meglio rifinita. L'abitacolo risulta più spazioso e confortevole: i finestrini sono discendenti, la plancia include le bocchette di aerazione, la capote è più protettiva e a prova d'acqua (quasi...) e finalmente si ha a disposizione un bagagliaio degno di tal nome. Un optional decisamente costoso è l'hardtop, ideato dallo stesso Michelotti. Montato in fabbrica, è composto da una sezione posteriore con lunotto panoramico imbullonata e da un tettuccio centrale rigido amovibile di lega leggera (poi viene costruito in acciaio). In pratica anticipa la configurazione che nel 1965 la Porsche avrebbe battezzato Targa. Poiché il tettuccio non trova posto nel bagagliaio,

TRIUMPH TR4 1961-1965



## TRIUMPH TR4 A IRS 1965-1967



viene proposta una sezione morbida in vinile (Surrey Top) che consente di viaggiare a cielo aperto senza patemi di improvvisi acquazzoni. La prima TR4 esce dagli stabilimenti nel luglio del 1961, l'ultima viene allestita nel gennaio del 1965. Anno in cui vede la luce la TR4 A: a differenza della TR3 A, il suffisso A questa volta non è una convenzione ufficiosa ma è una denominazione ufficiale, tanto da comparire anche sul badge posteriore. Sotto il quale compare anche sigla la IRS, che indica "Independent Rear Suspension". Una dicitura che declama subito l'innovazione meccanica più rilevante, ossia la presenza del retrotreno a ruote indipendenti. Una soluzione che la Casa ha già sperimentato sulla berlina 2000 del 1963. Qui però gli ammortizzatori non sono telescopici, bensì rimangono a leva. Per adottare la nuova sospensione, il telaio viene ridisegnato, ma le misure e i punti

**SE DESIDERATE UNA MARCIA PIÙ CONFORTEVOLE, SCEGLIETE LA TR4 A, CON RETROTRENO A RUOTE INDIPENDENTI**

di ancoraggio degli organi meccanici rimangono i medesimi. Come accennato, sul mercato Usa figura a listino anche la TR4 A con la vecchia sospensione a ponte rigido con balestre semiellittiche longitudinali, proposta ad un prezzo conveniente. Piccoli interventi riguardano anche il motore di 2.1 litri, la cui potenza sale a 104 CV grazie alla distribuzione e ai collettori di scarico rivisti. La TR4 A si riconosce per la calandra con un singolo elemento verticale anziché tre, per la modanatura laterale lucida, per la diversa disposizione degli stemmi sul cofano, per gli inediti ripetitori laterali e per la nuova capote, non più smontabile ma solidale agli archi di sostegno. Nell'abitacolo la plancia è ora rivestita con un pannello di legno e la leva del freno a mano è spostata sul tunnel centrale.

### NOI CE L'ABBIAMO

**Sono tutti d'accordo:** la linea di Michelotti fonde il gusto italiano con lo spirito delle spider made in England. Il restauro di meccanica e di carrozzeria è semplificato dall'ottima reperibilità dei ricambi. E poi la sua semplicità fa sì che in caso di panne si riesca sempre a tornare a casa, in qualche modo. E si conferma un'ottima compagna di viaggio.



#### MASSIMO PORTA ▲ ▼ TRIUMPH TR4 1962

**“Della TR4 ho sempre apprezzato** la linea di Michelotti, che è riuscito a disegnare a Torino un'auto così inglese”, esordisce Porta. “Con la mia l'errore è stato voler spendere poco all'inizio: probabilmente scegliendo un esemplare migliore in partenza alla fine del progetto avrei speso meno”. L'auto, venduta nuova Oltreoceano e poi approdata in Europa attraverso il Regno Unito, è arrivata in Italia nel 1993 acquistata da un privato che l'aveva trascurata. Il primo passo è stata la revisione della catena cinematica, anche con l'aiuto di meccanici e carburatoristi amici; i primi risultati non sono stati esaltanti ma sono serviti da esperienza. Finita la cura di motore, cambio e assali l'attenzione si è spostata sulla carrozzeria, dove purtroppo la ruggine era avanzata. Il primo restauro è stato condotto nel garage di casa, con l'aiuto di un vicino ex carrozziere; in quel frangente si è optato per dei parafanghi in vetroresina. Il risultato non è proprio soddisfacente, ma intanto la TR4 è tornata in strada.

Porta ha avuto così modo di conoscerla bene e apprezzarla, anche con raduni lunghi come il Roma-Cartagine e diverse manifestazioni in Sardegna. Nel 2012 un carrozziere esperto l'ha ripresa in mano, risanata completamente con pezzi originali e riverniciata in Conifer Green; cruscotto e fascia poggiatesta sulle porte sono rivestiti in radica. Da allora l'auto viene usata meno, per il comprensibile timore di rovinarla.

Ma Massimo non la risparmia: “I cavalli si sentono ed è bello guidarla in derapata controllata”.



#### VINCENZO CARIANI ▲ TRIUMPH TR4 A IRS 1966

**“È una macchina meravigliosa** per viaggiare”, esordisce Cariani, vicepresidente del TR Register Italy, che ha acquistato 25 anni fa questo esemplare British Racing Green con interni in pelle Connolly nera per gareggiare. “Per fare la Coppa d'Oro delle Dolomiti, a essere precisi. Ho sempre ammirato il mondo delle corse d'epoca e al momento dell'acquisto avevo già un'altra vettura classica, una Lancia Ardea. È stato un meccanico restauratore a propormi la Triumph; ci ho pensato molto perché la cifra era importante. Era stata di un ingegnere di Bologna”, racconta, “ed era in ottime condizioni”. Alle prime vacanze utili, la macchina accompagna Vincenzo in Provenza: “Poi sono andato spesso anche in Gran Bretagna, raggiungendo la Scozia, a volte da solo, altre con gruppi di amici. Ho percorso finora oltre 100 mila chilometri, rifacendo una volta il motore e due il cambio, ma solo perché la prima revisione non aveva dato gli esiti sperati. La TR4 dà qualche problema ogni tanto, ma sono malfunzionamenti risolvibili e si torna sempre a casa. Grazie all'overdrive si viaggia bene in autostrada, a 130 all'ora il motore lavora a 3.000 giri e non si affatica”. I ricambi sono facili da reperire e arrivano sempre puntuali. “In così tanti chilometri qualcosa mi è servito e non ho mai avuto problemi a livello di reperibilità. Quando sento qualche rumore intervengo subito per cercare la causa ed eliminarla: ogni tanto succede anche perché mi capita di guidare un po' da birichino”.





# 1961

## INNOVAZIONI SIGNIFICATIVE

**Dal punto di vista meccanico** la TR4 beneficia del motore portato a 2.1 litri e del cambio con anche la prima marcia sincronizzata. Ben più interessante è il retrotreno a ruote indipendenti (IRS) introdotto con la TR4 A. Una felice intuizione è l'hardtop concepito da Michelotti, con sezione centrale asportabile: anticipa una configurazione che la Porsche renderà celeberrima a partire dal 1965 con la Targa.

- Anno di nascita

- Totale esemplari prodotti

# 68.718

- Totale esemplari prodotti per serie

**TR4**  
1961-1965

40.253

**TR4 A IRS - TR4 A**  
1965-1967

28.465

- I principali modelli



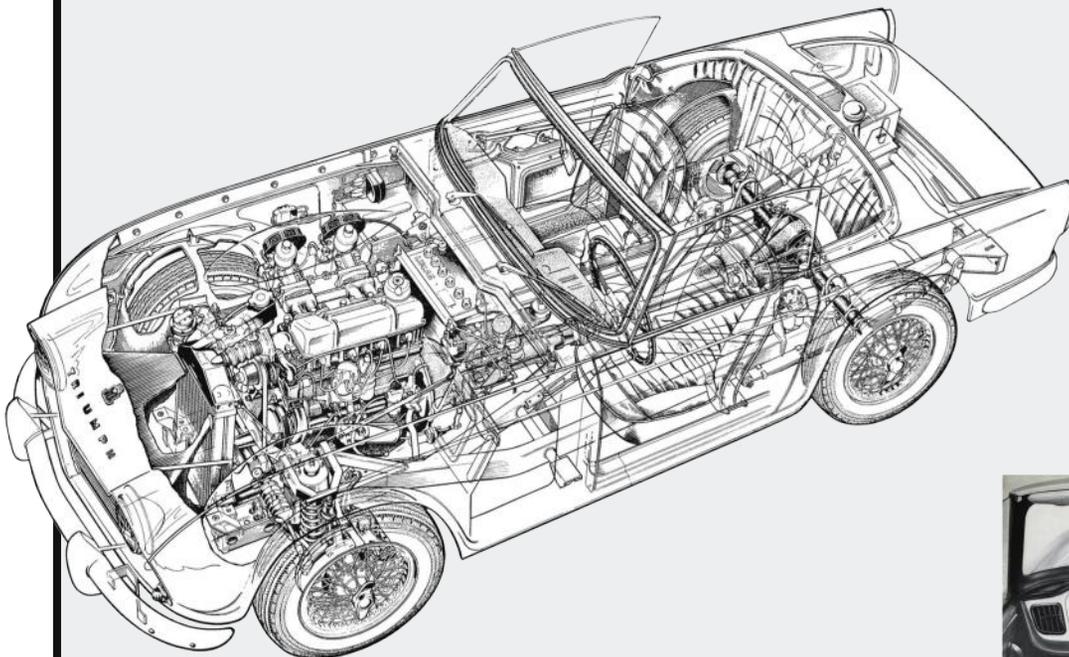
**TR4**  
1961-1965

Motore di 2.1 litri da 100 CV e cambio a 4 marce, tutte sincronizzate.



**TR4 A IRS**  
1965-1967

Potenza elevata a 104 CV. Retrotreno a ruote indipendenti.



- Tecnica

### Mix curioso

La struttura è piuttosto datata: il telaio a longheroni, per quanto piuttosto ricercato nel disegno, è ormai sorpassato e risale ai tempi della TR2. Nella norma il motore ad aste e bilancieri a corsa lunga, che nonostante queste caratteristiche si rivela performante. Al passo con i tempi i freni a disco anteriori. Moderne le sospensioni a quattro ruote indipendenti della TR4 A.



### 4 IL MERCATO

La TR4 rappresenta un cambiamento epocale rispetto alle precedenti TR3. Più grande, comoda e con prestazioni superiori, grazie al motore che sale di cilindrata da 1.991 a 2.138 cm<sup>3</sup>. Delle due serie prodotte, la prima con retrotreno ancora a ponte rigido e balestre e la seconda a quattro ruote indipendenti, è quest'ultima (chiamata TR4 A IRS) a essere più apprezzata, con conseguenti quotazioni più alte, anche perché ne sono state costruite meno: circa 28.000 unità (dal 1965 e al 1967) a fronte delle oltre 40.000 TR4 (dal 1961 al 1965). La TR4, in linea generale, è una delle spider inglesi più amate, anche in Italia dove le quotazioni, dopo una breve pausa durante la pandemia, sono tornate a salire, facendo registrare proprio quest'anno un buon +10%. Sono auto che, se perfette, toccano ormai i 45.000 euro.

Superano invece i 50.000 euro le TR4 A IRS. C'è poi un discreto numero di esemplari "americani" che, nonostante appartengano alla serie TR4 A, adottano, per volere dell'importatore Usa, ancora il vecchio ponte rigido al retrotreno. Non è possibile stabilire l'esatta quotazione di questa versione "ibrida". Ma per gli esperti è molto simile a quella delle precedenti TR4. Tutte le TR4 "italiane" sono sicuramente nelle mani di "triumphisti" doc, quindi il volume delle transazioni è modesto. Il terreno di caccia ideale è costituito dalle aste oppure dai commercianti specializzati in sportive inglesi. Generalmente, però, la qualità di questi esemplari è inferiore a quella delle vetture che sono nelle mani dei privati. Occorre quindi tenerne conto prima di procedere all'acquisto e valutare con molta attenzione lo stato di effettiva conservazione o la qualità del restauro. Secondo gli esperti del Comitato Prezzi, il trend di mercato delle TR4 è senz'altro

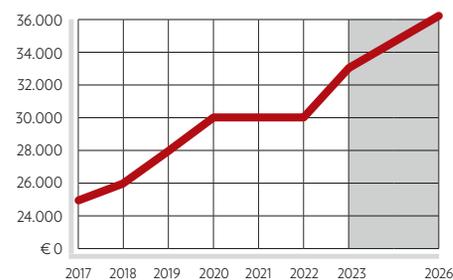
### LA IRS TENDERÀ A DISTANZIARE LA "NORMALE" TR4 CON IL PONTE RIGIDO AL RETROTRENO

al rialzo, con una forbice che, col passare degli anni, dovrebbe allargarsi a favore delle più godibili TR4 A IRS, che garantiscono una guida più dinamica, facile e confortevole. Senza però avvicinarsi ai valori delle rarissime TR5. In ogni caso, le TR4 sono l'anello di congiunzione tra le Triumph Roadster degli anni 50, le TR2 e TR3, e i modelli successivi. E quindi ne rappresentano una sintesi quasi perfetta. In prospettiva economica tale considerazione contribuisce a elevarne lo status. **RC**



**TRIUMPH TR4**

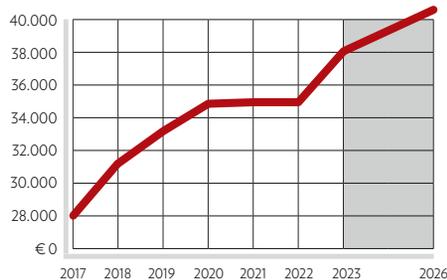
1961-1965



La linea disegnata da Michelotti è uno dei motivi di successo della TR4. Nell'acquisto, occorre valutare la presenza di accessori qualificanti, quali le ruote a raggi o l'hardtop.

**TRIUMPH TR4 A IRS**

1965-1967



Ben più guidabile e confortevole, la TR4 A con retrotreno a ruote indipendenti ha quotazioni più alte. Secondo gli esperti la forbice è destinata ad allargarsi.





SOTTO UNA  
CARROZZERIA  
COMPLETAMENTE  
NUOVA SI CELA  
UNA STRUTTURA  
OLD SCHOOL,  
CON TELAIO  
A LONGHERONI  
SEPARATO

# L'AMERICANA

Per gli "States" la TR5 col sei cilindri di 2.5 litri a iniezione è troppo costosa. Ecco che per quel mercato viene sviluppata la versione alimentata con due carburatori. Più affidabile, meno onerosa da mantenere e dal prezzo abbordabile, è una valida alternativa

Testo di **Massimo Condolo** e **Marco Di Pietro**



TRIUMPH TR 250

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Perché è un modello in stato di grazia, cui l'essere un interim tra la TR4 A e la TR6 ha portato i pregi di entrambi: la linea molto originale di Michelotti, che molti preferiscono al più razionale, ma anonimo disegno Karmann della TR6, e il nuovo motore a sei cilindri derivato da quello della berlina 2000 e della coupé GT, ma portato a 2.5 litri. Allora perché non puntare sulla TR5 P.I. (Petrol Injection) da 152 CV anziché sulla TR 250, versione della TR5 P.I. alimentata a carburatori e realizzata per il mercato

Usa? La risposta è semplice. Purtroppo la TR5, prima inglese dotata di impianto a iniezione (Lucas) esula dal tema della nostra monografia in quanto le sue quotazioni, da sempre superiori a quelle della gemella americana, oggi veleggiano verso i 60.000 euro. Chi vuole il sei cilindri e la linea originale deve quindi rivolgersi alla versione yankee TR 250. Certo la sua potenza è di gran lunga inferiore, mancano all'appello circa 40 CV, ma la velocità massima non è poi così distante: 172 km/h anziché 188. Una differenza al tempo significativa, ma oggi pressoché trascurabile. A favore della TR 250 c'è però la semplicità dell'alimentazione, affidata a due carburatori Zenith-Stromberg 175CD. L'impianto a iniezione infatti si dimostra



piuttosto capriccioso e di manutenzione onerosa. Per il resto la TR5 P.I. e la TR 250 sono assolutamente identiche, compresi i side marker, mantenuti probabilmente per non prevedere due diversi lamierati: del resto per una vettura ormai giunta alla fine del suo ciclo vitale sarebbe stato un costo del tutto inutile.

## QUOTAZIONI

La versione americana della rara TR5 P.I., chiamata TR 250, è un'alternativa decisamente economica. Ruoteclassiche le attribuisce un valore di 30.000 euro (label AB), che può salire fino a 45.000 euro (label A+). Quasi la metà rispetto a una TR5.

Valore € (label AB)

**30.000**

## 2 RESTAURO

La TR 250 non è diversa dalle TR4 A, quindi i punti da controllare sono simili. La struttura è sempre a telaio separato, su cui appoggia una carrozzeria piuttosto massiccia che infatti collabora alla rigidità dell'insieme. Il punto critico del telaio sono i braccetti di supporto del differenziale, ma non per la corrosione: la coppia trasmessa al propulsore è molto superiore a quella delle TR4 e quindi i supporti presentano rotture da fatica precoci. Debolezze strutturali ai longheroni e alle traverse non sono comunque da escludere, e vengono evidenziate dalle "luci" delle battute delle porte che si aprono passando dal basso all'alto. Anche un consumo irregolare dei pneumatici può essere sintomo di problemi al telaio. Una "luce" eccessiva o asimmetrica (più stretta su un fianco che sull'altro) può invece essere indice di una cattiva riparazione. Il telaio, pur irrobustito rispetto al disegno originale, può avere sofferto anche in

seguito a piccoli urti da parcheggio. Gli elementi della carrozzeria su cui si può innescare la corrosione sono molti. In particolare vanno controllati quelli che possono intrappolare acqua e umidità come i passaruota, il montante centrale, la base del parabrezza; verificare che i fori di scolo previsti in vari punti della carrozzeria non siano otturati. Un check completo è opportuno anche sulle vetture restaurate: vanno esaminate la precisione e la bontà delle saldature. Soprattutto controllate che i lamierati del pavimento siano stati saldati dopo avere rimosso quelli arrugginiti e non sopra questi. Se così fosse, non solo si creerebbero delle tensioni anomale sulla scocca, ma non si eliminerebbe il problema della ruggine, che continuerebbe a lavorare. I ricambi di carrozzeria sono comunque facili da trovare a prezzi ragionevoli. Il difetto più comune del motore riguarda invece i giochi all'albero a gomiti. Possono essere verificati spingendo dal basso la puleggia della cinghia di distribuzione o premendo e rilasciando la frizione.



## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>KIT FRIZIONE</b>	€ 347
<b>GRUPPO OTTICO POST.</b>	€ 299
<b>MOTORINO AVVIAMENTO</b>	€ 177
<b>LAMIERATO EST. PORTA</b>	€ 366
<b>CATENA DISTRIBUZIONE</b>	€ 24

### ● I club

#### TR5 Passion

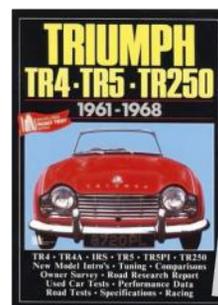
Non si tratta di un club, ma di un sito in francese ideato da appassionati transalpini come punto d'incontro virtuale per i cultori di TR 250 e TR5, su cui si trova un completo forum tecnico e molte informazioni.

Sito [tr5passion.com](http://tr5passion.com)

#### TR Register Italy

Sito [tr-register.it](http://tr-register.it)

### ● I libri



#### Segnaliamo

"Triumph TR4-TR5-TR250 1961-1968"

della Brooklands Books e "Triumph TR4, TR5, TR6" di Michael Richards, in tedesco (Verlag Schrader). "How To Improve Triumph TR5, 250 & 6" di Roger Williams (Veloce Publishing) è invece una guida alla preparazione.



### ● Specialisti

#### Anglo Parts

Sito [angloparts.com](http://angloparts.com)

#### Revington TR

Sito [revingtontr.com](http://revingtontr.com)

#### TR Bitz

Sito [trbitz.com](http://trbitz.com)

#### TR GB

Sito [trgb.co.uk](http://trgb.co.uk)

TRIUMPH TR 250 1967-1968



## 3 SU QUALE PUNTARE

Rispetto alle TR4 la carrozzeria è variata pochissimo: scompaiono le scritte Triumph dai cofani in favore di un piccolo badge TR 250 a scudetto sull'anteriore e due scritte a biscottino con marca e modello su quello del baule. La TR 250, i cui numeri di telaio hanno il prefisso CD mentre le TR5 P.I. sono siglate CP, non ha avuto varianti di carrozzeria, allestimento o meccanica. La differenza di potenza tra TR5 e 250 è di 39 cavalli - che su un motore a corsa lunga generoso nella coppia ma non veloce a salire di giri sono una perdita sensibile. Ma come è nata l'idea della TR 250? Fondamentalmente per ragioni economiche. Che sorpresa! Il distributore negli Stati Uniti considera la nuova TR5 P.I. troppo costosa. Anzitutto la sospensione posteriore a ruote indipendenti, optional sulla TR4 A, è divenuta ora dotazione di serie con conseguente aumento di prezzo. L'impianto di iniezione porterebbe a un ulteriore incremento sul listino, valutato intorno ai 400 dollari. Non solo. Ma per rispettare le norme americane sulle emissioni inquinanti si dovrebbe aggiungere un dispositivo per smagrire la miscela, con un ulteriore aumento dei costi. Ecco quindi che si opta per i due carburatori Zenith-Stromberg. Una soluzione che oltretutto mette al riparo da problematiche legate alla manutenzione e ai richiami in garanzia connessi a un sistema Lucas poco conosciuto e costoso. Certo la perdita di potenza è considerevole, da 152 si scende a 111 CV, ma è un sacrificio compensato dai vantaggi, almeno secondo i vertici della Casa. Per rendere più appetibile la TR 250 e conferirle al contempo un aspetto più sportivo, una banda traversale a contrasto è applicata nella parte frontale. Inoltre vengono montati pneumatici 185SR-15 invece dei 165HR-15 previsti per la TR5 e un rapporto finale di 3,70:1 (lo stesso della TR4) anziché di 3,45:1. La TR 250 entra in produzione nell'agosto del 1967. Le prestazioni sono del tutto analoghe a quelle della TR4 A, e non potrebbe

essere diversamente visto che i cavalli in più sono appena 7. Tuttavia la guida risulta più piacevole grazie alla pastosità del sei cilindri. Del resto la stampa del tempo, pur delusa da prestazioni non certo sportive, giudica la TR 250 un "onesto pacchetto con un buon comportamento stradale e freni eccellenti". Viene costruita dall'agosto del 1967 al settembre del 1968, per un totale di 8.484 esemplari, molti se confrontati con le appena 2.947 TR5 P.I. allestite nello stesso lasso di tempo. Sembra che le 250 sopravvissute siano circa 1.300, molte delle quali residenti nel Vecchio Continente. Gli optional da ricercare sono l'overdrive (sette marce con la coppia di un 2.5 litri a sei cilindri in linea non sono la perfezione, ma ci si avvicina molto) e l'hardtop scomponibile, pressoché identico a quello della TR4. Quest'ultimo, che può essere montato pure su esemplari usciti dalla fabbrica con

## RISPETTO ALLA TR5 PERDE CIRCA 40 CV, MA GUADAGNA IN AFFIDABILITÀ. LE PRESTAZIONI NON SONO POI COSÌ DISTANTI

la capote in vinile, viene replicato da aziende specializzate, che hanno introdotto alcune migliorie, soprattutto per quanto riguarda la tenuta all'acqua della sezione asportabile. Consente di impiegare la TR 250 anche nella brutta stagione, ma a dire il vero questa inglesina andrebbe goduta a cielo aperto, beandosi della sonorità del sei cilindri. Il colore da scegliere? Considerando la rarità del modello forse porre la questione della tinta appare eccessivo. Ma la gamma comprende livree che difficilmente scontentano. Troviamo il New White, il Conifer Green, il Signal Red, il Jasmine Yellow, il Royal Blue e il Valencia Blue. La TR 250 monta di serie dei cerchi in lamiera con copricerchi cromati, ma molti clienti o la ordinano già con quelli a raggi o li sostituiscono poco dopo.



## 4 IL MERCATO

Con una produzione inferiore ai 3.000 esemplari tra il 1967 e il 1968, la TR5 P.I. non è semplicemente un modello di transizione tra la TR4 IRS e la TR6, bensì una delle più affascinanti spider Triumph (e inglesi in generale) di sempre. Perché unisce la linea classica e grintosa della TR4 a prestazioni decisamente più interessanti perché erogate da un motore sei cilindri di 2.5 litri, abbinato (ed era la prima volta in un'auto di serie britannica) a un impianto di iniezione della benzina. Di TR5 ne sono state prodotte poche e sono nelle mani di affezionati collezionisti che, piuttosto che venderle, si farebbero tagliare un braccio. Ma soprattutto hanno raggiunto quotazioni di mercato quasi inavvicinabili per gli appassionati che non dispongono di budget importanti: gli esemplari migliori ormai superano di gran lunga gli

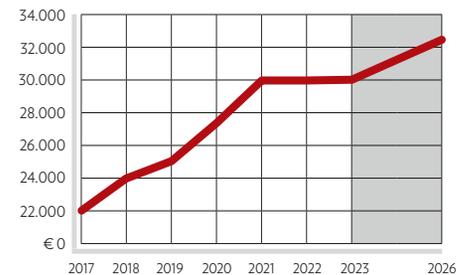
80.000 euro. L'alternativa della TR 250, costruita contemporaneamente nello stesso biennio, ma in circa 8.500 esemplari, è più che giustificata e interessante, perché il suo valore in Italia è compreso tra i 30.000 euro (label AB) e i 45.000 euro. Ma soprattutto è anche relativamente facile da scovare in Italia (e nell'Europa continentale in generale) perché da tempo numerosi commercianti hanno provveduto a importarne molte anche su questo lato dell'Atlantico. Insomma, rinunciare

**BENCHÉ RISERVATA AL MERCATO AMERICANO È OGGI ABBASTANZA DIFFUSA ANCHE IN EUROPA**

a qualche cavallo di potenza per la presenza dei più convenzionali carburatori significa risparmiare bei soldoni e quindi far rientrare la "copia" della TR5 nel budget ipotizzato. Quanto alle trasformazioni in P.I., trovando un impianto Lucas originale, è sempre un'opzione possibile, ma da scartare perché si va ad alterare l'originalità della vettura e quindi a comprometterne il valore storico (e oltretutto è un intervento illegale). Qual è il destino commerciale delle TR 250 nel prossimo futuro? Saliranno di valore, parallelamente alle TR5, ma rimarranno sempre ancorate su quotazioni dimezzate rispetto a quelle della P.I. Rimane infine da definire dove reperire una TR 250. Recarsi negli Stati Uniti oppure acquistare sul web è un'opzione sconsigliabile. Anche perché una TR 250 già nazionalizzata, oppure targata in un Paese della UE, è abbastanza semplice da trovare. E a prezzi in linea con le quotazioni di Ruoteclassiche. **RC**



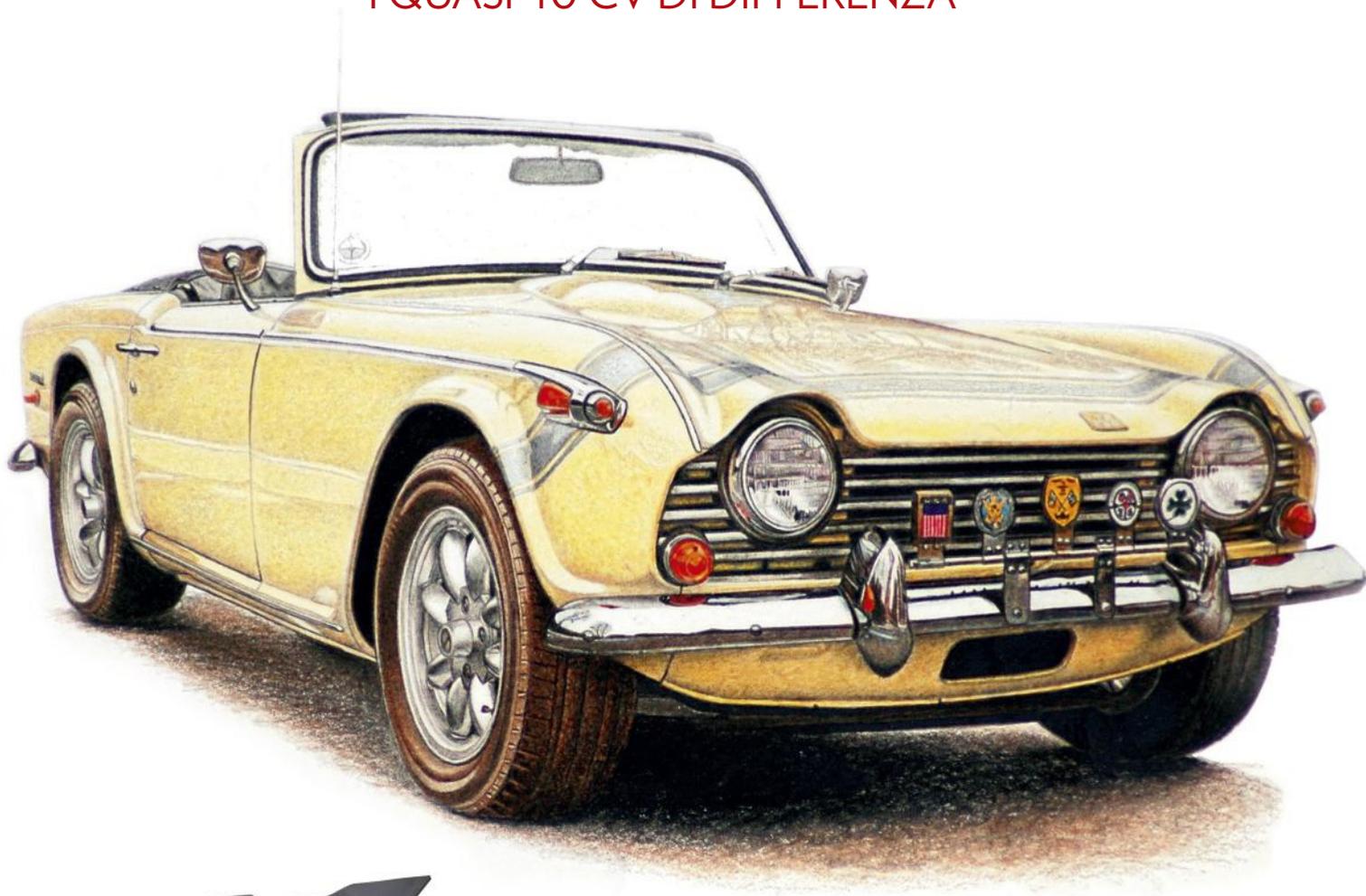
**TRIUMPH TR 250**  
1967-1968



**Vale quasi la metà** della più pregiata TR5. Ma è l'unico modo per avvicinarsi, spendendo il giusto, alla massima evoluzione della roadster disegnata da Michelotti.



LA TR 250 TOCCA I 172 KM/H  
CONTRO I 188 DELLA TR5, UN BUON  
RISULTATO CONSIDERANDO  
I QUASI 40 CV DI DIFFERENZA



# BEST SELLER

Nonostante abbia forse una minor personalità, è la spider TR più venduta della Casa. E a ragione. La tedesca Karmann è intervenuta sul disegno di Michelotti ammodernando il frontale e la coda, ora tronca. Il motore è sempre il sei in linea di 2.5 litri

Testo di **Massimo Condolo** e **Marco Di Pietro**

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Se dicessimo “perché è la TR più venduta della storia”, qualche storico un po’ snob ribatterebbe che raramente le masse fanno la scelta giusta. In effetti, per comprendere appieno la TR6 - che sostituisce in Europa la TR5 e in America la TR 250 - va premesso che è stata sviluppata con risorse molto ridotte. Il lavoro è stato commissionato alla carrozzeria tedesca Karmann, famosa all’epoca per le tante realizzazioni sulla base del Maggiolino e, di lì a poco, della Golf cabriolet. I designer tedeschi non



eccedono in fantasia ma capiscono le potenzialità del disegno di Michelotti, che con qualche ritocco si presta a una linea più moderna e grintosa. Non toccano quindi il disegno del fianco e dell’abitacolo, come parabrezza e porte testimoniano a un occhio attento. Rendono invece tronca la coda, che perde

le pinnette e il cofano che si abbassa a livello del paraurti, e rivoluzionano il frontale raccordandolo con linee tese al corpo vettura. La calandra è pulita e lineare, ma decisamente meno espressiva e personale di quella delle TR precedenti. Nel complesso la TR6 presenta linee più morbide e coerenti col periodo storico, che preferiva vetture dall’aspetto meno aggressivo. Tuttavia la nuova spider piace, come dimostrano i quasi 92.000 esemplari costruiti (per la precisione 91.850) tra la fine del 1968 e l’estate del 1976. E in questo lasso di tempo il disegno TR6 non subisce modifiche, solo piccoli interventi di dettaglio. Certo, la TR4 firmata da Michelotti ha un fascino impagabile, tuttavia la TR6 ne è una degna erede.



**TRIUMPH TR6 P.I.**

## QUOTAZIONI

La **TR6 P.I.**, pur continuamente aggiornata negli anni, ha un'unica quotazione riportata nei listini di Ruoteclassiche: 25.000 euro è il valore per un esemplare nelle condizioni previste nella fascia AB; una vettura immacolata raggiunge 37.500 euro.

Valore € (label AB)

**25.000**



## 2 RESTAURO

Ancora una volta siamo davanti a una vettura che è fondamentalmente la stessa dai tempi della TR4 (se non della TR2) e quindi con le stesse problematiche. Certo, sembra strano che nel 1976 si possa ancora acquistare una vettura con telaio a longheroni, soprattutto considerate le elevate prestazioni della TR6, ma è proprio così. In fase di restauro la separazione tra struttura portante e carrozzeria diventa un vantaggio, ma ad ascoltare i restauratori inglesi lo è soltanto in apparenza: staccata dal telaio, la carrozzeria tende a chiudersi verso l'alto quando viene sollevata, e quindi a rendere vano il lavoro di allineamento e registrazione delle parti mobili, porte in particolare. Il loro suggerimento è infatti di riparare la carrozzeria lasciandola montata e separarla solo una volta risanata. Se bisogna intervenire sui lamierati del fondo, in particolare per la loro sostituzione, invece, è opportuno lasciare

la meccanica montata: l'assenza di parte delle masse sospese potrebbe "chiudere" il telaio avvicinando i longheroni di una distanza non apprezzabile a occhio nudo per poi strappare le saldature (o anche solo deformare le lamiere) quando il peso della meccanica lo "apre" nuovamente. La ruggine, osservano invece gli specialisti americani, è connessa alla TR6 (anche sugli esemplari che avevano ricevuto trattamenti anticorrosione in fabbrica) così come lo era sulle TR precedenti. Come sovente accade, i danni ai lamierati della scocca sono spesso dovuti ai fori di drenaggio otturati, che causano un deleterio ristagno dell'acqua. I punti critici del telaio sono il fissaggio del differenziale già visto sulla TR5 e i bracci inferiori dell'avantreno. I cardani rumorosi sono indice di un'usura al limite, mentre il 90% dei problemi all'impianto elettrico ha una ragione banale come una massa non collegata. Un treno di pneumatici moderni, rileva più di un restauratore, assicura alla TR6 una tenuta di strada degna di un kart.

## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>DISCO FRENO ANTERIORE</b>	€ 40
<b>SERBATOIO BENZINA</b>	€ 650
<b>CALOTTA SPINTEROGENO</b>	€ 18
<b>PROFILO FISSAGGIO CAPOTE</b>	€ 117
<b>TELO COPRICAPOTE</b>	€ 377

### ● I club



#### **Triumph Club de France**

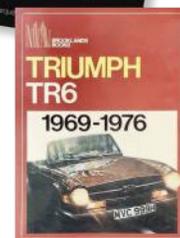
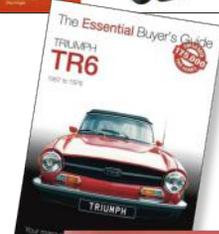
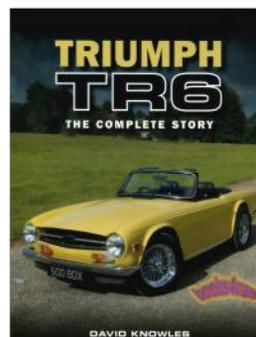
Sodalizio d'Oltralpe molto attivo. Nel sito è consultabile una completa sezione storica su tutti i modelli della Casa. Presente anche un mercatino con annunci di ricambi e vetture.

**Sito** [triumph-club-de-france.fr](http://triumph-club-de-france.fr)

#### **The Vintage Triumph Register**

**Sito** [vintagetriumphregister.org](http://vintagetriumphregister.org)

### ● I libri



#### **Iniziamo con "Triumph TR6**

The Complete Story" di David Knowles (Crowood Press). Veloce Publishing ha pubblicato "Triumph TR6 (1968-76) Your Expert Guide to Common Problems and How to Fix Them" di Paul Hogan e "The Essential Buyer's Guide Triumph TR6 1967 to 1976" di Roger Williams; della Brooklands Books "Triumph TR6 1969-1976".

### ● Specialisti

#### **Anglo Parts**

**Sito** [angloparts.com](http://angloparts.com)

#### **British Parts Northwest**

**Sito** [bpnorthwest.com](http://bpnorthwest.com)

#### **James Paddock**

**Sito** [jamespaddock.co.uk](http://jamespaddock.co.uk)

#### **Rimmer Bros**

**Sito** [rimmerbros.com](http://rimmerbros.com)

## 3 SU QUALE PUNTARE

La TR6 rimane in produzione nove anni e attraversa un periodo storico decisamente complicato, che ha cambiato il mondo. Compare infatti nel 1968, l'anno dell'assassinio del leader della non violenza Martin Luther King (4 aprile), del maggio francese, con l'inizio delle contestazioni studentesche, e dell'invasione della Cecoslovacchia. Gli anni successivi sono all'insegna di continui rivolgimenti sociali e politici. E poi nell'ottobre del 1973 arriva la Guerra dello Yom Kippur che, con la conseguente crisi energetica, per la prima volta rivela le fragilità dell'economia mondiale basata sul petrolio. Un brusco risveglio che scuote fin dalle fondamenta l'industria automobilistica. Non solo, ma fa sorgere una nuova sensibilità verso le tematiche ambientali e sulla necessità di contenere le emissioni inquinanti. Di pari passo cresce l'attenzione verso la sicurezza, argomento che negli Stati Uniti era balzato agli onori delle cronache dopo la pubblicazione nel 1965 del saggio "Unsafe at Any Speed" di Ralph Nader, avvocato, politico e attivista originario del Connecticut (Usa). La TR6 attraversa tutti questi anni quasi con nonchalance, accompagnata dal suo "sei in linea" da 2.5 litri. La versione americana è stata la più longeva: la sua produzione inizia nel settembre del 1968 (due mesi prima dell'europea) e termina nel luglio 1976 (l'ultima TR6 per il Vecchio Continente viene costruita nel febbraio del 1975). Gli esemplari prodotti complessivamente sono 91.850, di cui appena 8.370 rimangono in patria; il resto della produzione finisce soprattutto in Nordamerica, dove approdano circa 78.000 vetture. La differenza principale tra i due lati dell'Atlantico, come avvenuto per la TR5 e TR 250, è l'alimentazione: a iniezione Lucas per l'Europa, da cui la denominazione TR6 P.I., e a due carburatori Zenith-Stromberg per gli "States". Il motore quindi rimane il medesimo: il sei cilindri in linea di 2.498 cm<sup>3</sup>, che eroga 152 CV SAE con l'iniezione e 104 nell'edizione a carburatori. Il cambio rimane il quattro marce sincronizzate, con a richiesta l'overdrive Laycock

**TRIUMPH TR6 P.I. 1968-1975**





de Normanville sui tre rapporti superiori. Le TR6 allestite nel model year del 1969 si riconoscono a colpo d'occhio per la cornice del parabrezza in tinta con la carrozzeria; l'anno successivo diverrà nera opaca, scelta che richiama il lamierato della coda, fin dall'esordio in tale colorazione. La selleria è in finta pelle (Ambla) traforata, per migliorare la traspirabilità. La plancia è rivestita da un pannello in legno con finitura antiriflesso, nel quale sono incassati gli strumenti con fondi e cornici neri. Sempre per il 1970 vengono adottati nuovi cerchi in lamiera con 15 fori perimetrali, più larghi e dal look più grintoso rispetto ai precedenti con borchie Rostyle, e volante con razze argento anziché nere. A richiesta rimangono i cerchi a raggi, ma sono poco richiesti, tanto che nel corso del 1973 escono dalla lista degli optional. Col 1973 la potenza della TR6 P.I. scende a 125 CV DIN al fine di diminuire i consumi

## NOI PUNTEREMMO SU UNA TR6 P.I. ANTE 1973: È BEN PIÙ POTENTE E NON MONTA IL VISTOSO SPOILER ANTERIORE

e si adotta l'overdrive Laycock Tipo J, operante su III e IV marcia. A livello di carrozzeria, compare un vistoso spoiler nero anteriore, un'aggiunta poco felice. Nell'abitacolo arriva un nuovo volante, non più a calice. Alla fine del 1974 la TR6 americana risulta appesantita dall'aggiunta di rostri ad assorbimento d'urto; successivamente la lama anteriore viene montata più in alto, variazione che impone di collocare gli indicatori di direzione sotto il paraurti. L'europea TR6 P.I. esce di scena. Optional qualificanti sono l'hardtop (in un pezzo unico in acciaio - il Surrey Top non è arrivato sulla TR6) e il citato overdrive. Nella gamma colori, solo il nero e il bianco rimangono per l'intero ciclo vitale della TR6; altre livree hanno vita breve, come gli effimeri Russet Brown, Tahiti Blue e Inca, proposti solo nel 1976.

## 4 IL MERCATO

Per molti appassionati di auto inglesi è la meno bella delle Triumph TR. Ma la realtà commerciale dice tutt'altro: la TR6 è stata la più venduta di tutte le serie TR (Triumph Roadster). Ne sono state costruite quasi 92.000, di cui oltre il 90% è stato venduto al di fuori della Gran Bretagna, con particolare successo soprattutto negli Stati Uniti, da sempre mercato d'elezione per le inglesi. Oggi è considerata un gradino al di sotto, come immagine, rispetto alla rara TR5 P.I., ma anche rispetto alla TR4 e alle più classiche TR2 e TR3. Occorre però valutarne attentamente il rapporto qualità-prestazioni-prezzo: è veloce quanto una celeberrima Austin-Healey 3000, ma costa meno della metà. E, secondo gli esperti, è un modello che ha ampi margini di miglioramento a livello di rivalutazione. Qual è la TR6 giusta da comprare? Quella

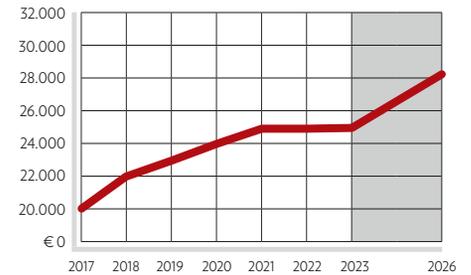
nel migliore stato di forma. Poi i superesperti discutono sulle differenze di potenza dei motori utilizzati a partire dal 1973, la cui potenza scende a 125 CV DIN a seguito della necessità di ridurre le emissioni e i consumi. La vera differenza, in realtà, è quella tra le versioni europee, che adottano la pur poco affidabile iniezione Lucas, e quelle per il mercato d'Oltreoceano, le quali alimentano il sei cilindri in linea di 2.5 litri mediante due carburatori Zenith-Stromberg. Poiché queste ultime sono molto più diffuse (ne hanno costruite oltre 78.000), facili da reperire e più economiche da acquistare, numerosi proprietari hanno convertito questi esemplari alle specifiche europee, un intervento abbastanza costoso (ma fattibile), che però non può essere considerato, in termini di valore dell'esemplare, alla stessa stregua di una TR6 P.I. originale europea. Quanto vale una TR6 americana? Attorno al 30% in meno. Cioè, se in buono stato,

## LE VERSIONI AMERICANE VALGONO CIRCA IL 30% IN MENO. E SONO MOLTO PIÙ FACILI DA REPERIRE

non andrebbe pagata, compresi costi di trasporto, dazi doganali, tasse d'importazione e immatricolazione, più di 17-17.500 euro. E una TR6 inglese (con guida a destra)? Ancora meno. Il che è quasi impossibile perché nel Regno Unito, dove peraltro è un modello raro (ne sono state vendute soltanto 8.000 circa), le quotazioni sono ben superiori. In ogni caso, le prospettive di rivalutazione delle TR6 sono molto interessanti, anche se negli ultimi anni i prezzi sembrano essersi stabilizzati. **R/C**



**TRIUMPH TR6 P.I.**  
1968-1975

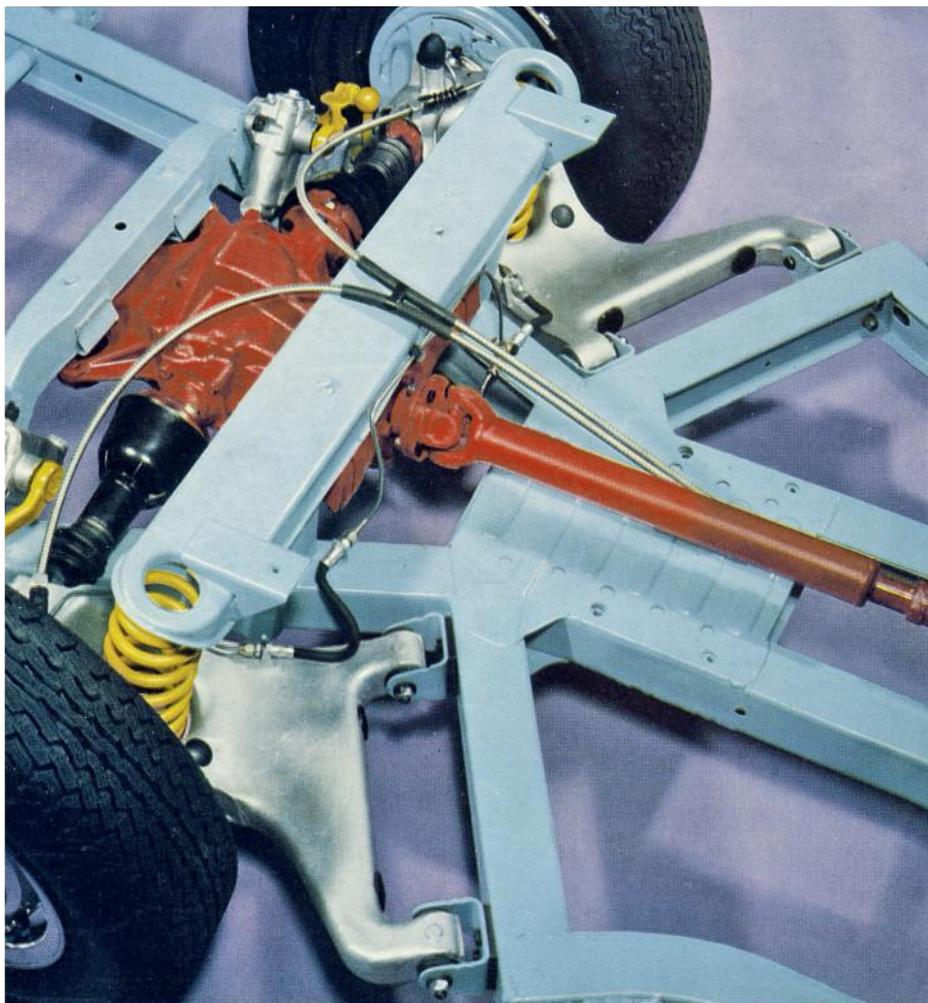


**Il suo valore è più contenuto** rispetto a quello delle TR disegnate da Michelotti perché il restyling operato dalla tedesca Karmann viene giudicato meno originale.

### Diversa alimentazione

La TR6 P.I. (Petrol Injection) è destinata al Vecchio Continente. Il suo motore eroga 152 CV. Nella versione per il mercato d'Oltreoceano (circa 78.000 esemplari su un totale di 92.000) il sei cilindri di 2.5 litri è invece alimentato da due carburatori: la potenza è di 104 CV.





LA TR6 ADOTTA IL RETROTRENO A RUOTE  
INDIPENDENTI, INTRODOTTO NEL 1965  
CON LA TR4 A IRS, SIGLA CHE INDICA  
INDEPENDENT REAR SUSPENSION



# LUCI E OMBRE

La sua linea a cuneo non conquista. Tuttavia ha dalla sua il fatto di essere la prima della famiglia TR a scocca portante e con carrozzeria coupé. La roadster arriva quattro anni dopo. Per gli Usa viene anche sviluppata la versione col V8 di 3.5 litri

Testo di **Roberto Bruciamonti** e **Marco Di Pietro**



**TRIUMPH TR7**

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

La Triumph TR7 (e la TR8) è una vettura ricca di contraddizioni. Quando debuttò sul mercato, nel 1975, allo "zoccolo duro" degli appassionati del marchio non piacque, tanto che fu accusata di non essere un'autentica Triumph... La leggenda vuole che Giorgietto Giugiaro, quando nel 1975 vide la vettura esposta al Salone di Ginevra, la squadrò su entrambi i lati e, dopo aver esclamato "Mio Dio, è così da tutte e due le parti!", domandò ai responsabili Triumph se davvero quello fosse il modello definitivo destinato alla produzione. A contribuire

a questa tiepida accoglienza contribuì anche il fatto che, in barba alla denominazione TR (TR sta per Triumph Roadster), in realtà la TR7 nacque soltanto con carrozzeria coupé, mentre l'elegante roadster divenne disponibile solo nella seconda metà del 1979 negli "States" e dal 1980 in Europa. Inoltre la sua linea a cuneo molto moderna per l'epoca (opera di Harris Mann) rappresentava una rottura col passato. Sotto una linea avveniristica nascondeva la più classica meccanica "made in England", con un motore a quattro cilindri di 1.998 cm<sup>3</sup> montato anteriormente (105 cavalli per l'Europa, 92 per il mercato americano), accoppiato a un cambio manuale a quattro marce (a richiesta erano proposti un automatico a tre rapporti o un manuale a cinque marce,



quest'ultimo offerto di serie dal 1978); la trazione era posteriore, l'impianto frenante "misto", le sospensioni erano a ruote indipendenti all'anteriore (MacPherson) e a ponte rigido dietro: le caratteristiche dinamiche erano adeguate alle aspettative della clientela, in particolare di quella statunitense, target principale del progetto.

## QUOTAZIONI

L'ultima sportiva Triumph ha quotazioni di basso livello: la più diffusa coupé vale, se in buone condizioni, 7.000 euro (10.500 euro se perfetta). La Roadster, invece, ha una quotazione AB di 9.000 euro, che sale a di 13.500 euro nella label A+.

Valore minimo € (label AB)

7.000

Valore massimo € (label AB)

9.000

## 2 RESTAURO

Il fatto che le TR7, dal punto di vista meccanico, fossero affini alle tradizionali spider britanniche faceva sì che le sospensioni, i freni e il gruppo motopropulsore derivassero senza grosse modifiche da quelli utilizzati sulle coeve berline Triumph e su altri modelli dell'allora gruppo Leyland pertanto, con un controllo incrociato dei codici, non è troppo difficile ottenere le parti meccaniche o idrauliche di ricambio a prezzi ragionevoli: d'altra parte, il quattro cilindri con testata a 8 valvole era di derivazione Dolomite, come pure il cambio a quattro marce e il ponte posteriore. Lavorare sulle cross-reference risulta più difficile per i componenti dello sterzo e, ancor di più, per quelli della carrozzeria, per via del fatto che la produzione della TR7 venne ripetutamente spostata, passando dallo stabilimento Speke No. 2 della British Leyland, situato a Sud-Est di Liverpool, alla vecchia

fabbrica Triumph di Canley (Coventry) nel 1978, per approdare infine nella struttura Rover di Solihull nel 1980, ciò che comportò l'impiego di lamierati e componenti provenienti da fonti diverse, compatibili tra loro ma non identici, un fatto del quale occorre tener conto nelle riparazioni e per un restauro a regola d'arte, ed è un ottimo motivo per puntare fin da subito su una vettura in condizioni molto buone e il più possibile originale. Un notorio punto debole delle TR7, in particolare per quelle prodotte fino al 1978, è l'impianto elettrico, noto per invecchiare particolarmente male. Nel caso si opti per una Roadster, scelta sicuramente indovinata sotto tutti gli aspetti, c'è da aspettarsi che la capote e, in particolare, i trasparenti, possano non essere in perfette condizioni, un problema che non deve preoccupare in quanto il mercato propone riproduzioni di qualità sovrapponibile o superiore a quella delle capote originali, a prezzi non eccessivi: in molti casi quindi non è opportuno pensare alla riparazione del soft top di fabbrica.



## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

FARI (COPPIA)	€ 250
PARAURTIANI.	€ 110
LOGO TR7	€ 16
KIT FRIZIONE	€ 150
SILENZIATORE FINALE	€ 156

### ● I club

#### TR7-TR8 Owners Club

Sodalizio britannico che, dal 1999, è un riferimento internazionale per gli appassionati dei modelli TR7 e TR8.

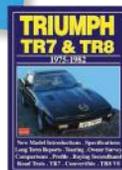
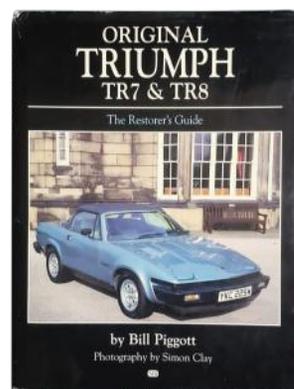
Sito [tr7tr8.com](http://tr7tr8.com)

#### TR Drivers Club

Ha una sezione dedicata alla TR7.

Sito [trdrivers.com](http://trdrivers.com)

### ● I libri



Interessante il volume di James Taylor "Triumph TR7 & TR8 1975-1981"

(Yesteryear Books);

immancabile la raccolta di

prove su strada proposta dalla

Brooklands Books "Triumph

TR7 TR8 1975-1982". Utile guida al restauro

è "Original Triumph TR7 & TR8" di Bill

Piggott. Un classico il manuale Haynes

"Triumph TR7 all models 1975 to 1982".

### ● Specialisti

#### Carrozzeria Boccarossa

Sito [carrozzeriaboccarossa.it](http://carrozzeriaboccarossa.it)

#### Carrozzeria Franco

Sito [carrfranco.it](http://carrfranco.it)

#### Cacciani Restauri

Sito [restaurautodepoca.it](http://restaurautodepoca.it)

#### Tecnauto

Sito [officinaautodepoca.pordenone.it/](http://officinaautodepoca.pordenone.it/)

## TRIUMPH TR7 1975-1981



## 3 SU QUALE PUNTARE

Prima di entrare nello specifico, occorre una premessa. I cultori del modello mettono in guardia contro la difettosità e l'assemblaggio approssimativo che caratterizzano le TR7 prodotte a Liverpool (settembre 1974 - maggio 1978, contraddistinte da un piccolo badge quadrato British Leyland sul parafrangente anteriore), considerano mediocre la qualità di quelle prodotte a Canley (1978-1980), caratterizzate tra l'altro dal cambio a cinque marce di serie, mentre reputano meglio riuscite quelle dell'ultima serie provenienti da Solihull (autunno 1980 - ottobre 1981), riconoscibili per il badge di plastica "2.0 litre" sui parafrangenti anteriori. Detto questo, è bene ricordare che la produzione della TR7 coupé (definita dalla Casa FHC, Fixed Head Coupé) si è fermata a quota 99.237 esemplari, ai quali occorre aggiungere le 13.138 unità roadster, con carrozzeria aperta (DHC, Drop Head Coupé). A rigore, alla famiglia TR7 appartengono anche le rarissime e desiderabili TR7 V8 e TR8 (circa un centinaio le prime, 2.715 le seconde; ma i numeri possono lievemente discostarsi da questi a seconda delle fonti), spesso definite le Corvette inglesi: in ambedue i casi si tratta in buona sostanza di TR7 equipaggiate con il motore V8 di 3.528 cm<sup>3</sup> di origine Buick utilizzato all'epoca dalla British Leyland sulle Rover SD1, sulle Range Rover e sulle Land Rover Stage One (ovvero Land Rover Serie III V8). Le TR8 vennero proposte con carrozzeria coupé e roadster e, seppure difficili da scovare vista la rarità, possono rappresentare una divertente forma di investimento. Bisogna considerare che, ai numeri di TR7 costruite, in assoluto modesti (ma molto interessanti per un prodotto di nicchia) e alla elevata "mortalità giovanile", ha corrisposto, con il passare degli anni, una buona sopravvivenza, dovuta tanto al genere di utilizzo al quale è destinata la vettura quanto (e soprattutto) all'impiego di una meccanica collaudata, oltre che al tipo di proprietari di "lungo corso". Si possono ancora trovare TR7 mai passate di mano o con un solo o,

al massimo, due passaggi di proprietà, macchine di solito curate con affetto e competenza e con percorrenze contenute, che è bene non farsi scappare, soprattutto se con carrozzeria roadster. Quest'ultima è la più desiderata e desiderabile e, ovviamente, anche la più cara nonché quella che mantiene meglio il proprio valore sul mercato, mentre le coupé sono meno apprezzate, in particolare in Italia, ma a nostro avviso non sono da sottovalutare per chi desideri una vettura classica dal look non banale, ancora utilizzabile anche tutti i giorni e con quotazioni per il momento accessibili. Proprio le quotazioni accessibili, unite alle peculiarità costruttive del modello, alle sue buone caratteristiche dinamiche e, non da ultimo, alla tipologia di appassionati del modello e a un esordio sul mercato accompagnato dalla partecipazione a numerosi eventi sportivi, in particolare nel settore dei rally, hanno fatto sì che nel corso degli anni, insieme

## UNA LINEA A CUNEO MODERNISSIMA. VOLETE ESAGERARE? ALLORA CERCATE LA VERSIONE COL MOTORE V8

alla necessaria manutenzione, molti degli esemplari ricevevano modifiche più o meno estese alla meccanica, preparazioni che in Italia si sono nella maggior parte dei casi limitate alla installazione del cambio a cinque marce al posto del quattro marce o alla sostituzione della testata a 8 valvole con quella a 16 valvole di una Triumph Dolomite Sprint: si ottiene così una potenza che passa da 105 a 125 CV. Più raro, ma fattibile, il trapianto del V8 Rover di 3,5 litri al posto del due litri originale: in questo caso, oltre al piacere dell'otto cilindri, si guadagnano 30 CV. Sulla carta sono interventi allettanti, ma alterare le caratteristiche costruttive di una vettura è illegale, compromette il valore storico dell'esemplare e, in caso di incidente, comporta non pochi problemi assicurativi. Quindi non fatevi tentare.

📌 TRIUMPH TR7 ROADSTER 1979-1981



📌 TRIUMPH TR8 ROADSTER 1979-1981



## NOI CE L'ABBIAMO

**La TR7 grazie** alla sua linea particolare mantiene un buon appeal sia nell'ambito degli appassionati di macchine britanniche sia agli occhi del grande pubblico, quest'ultimo incuriosito in particolare dalla linea inconsueta che rende difficile darle una collocazione temporale pur indicandone chiaramente la natura "classica".



**ROBERTO ZAFFALON**  
 ↑ ↓ **TRIUMPH TR7 ROADSTER**  
 1980

**Roberto conosce bene le Triumph:** è il presidente del Dolomite Sprint Club Italia. "Guido auto inglesi dal 1989; possiedo anche una Dolomite Sprint, protagonista di un servizio pubblicato da Ruoteclassiche nel maggio 1998. La TR7 ha lo stesso motore, ma senza la testa a 16 valvole. Di meccanica la mia macchina non ha mai avuto grossi problemi, anche se la plastica di alcuni componenti interni tende a cuocersi e diventare friabile, come su un po' tutte le auto di questo periodo. Anche i paraurti in plastica col tempo hanno perso la resistenza e basta niente per produrre una crepa. La TR7 l'ho vista da nuova (ero giovanissimo e ancora senza patente), quando era considerata come una brutta copia delle spider inglesi; poi col tempo la linea è entrata nel quotidiano e oggi i giovani la guardano con ammirazione: ci è voluto tempo per farla digerire, però alla fine piace. Un po' meno riuscita è forse la coupé, che con quel taglio del lunotto molto ardito... Tuttavia se ne trovasse una a prezzi decenti oggi la prenderei. Sono vetture per le quali è facile trovare i ricambi e con una meccanica semplice; inoltre sono diventate rare. E sono divertenti da guidare, soprattutto in montagna dove, grazie al passo molto corto, affrontano i tornanti con grande disinvoltura. Questa è la mia seconda TR7; la prima, bianca, adesso è a Roma; a me piaceva in Titanio con gli interni blu come quella della presentazione...."

**ALBERTO PASI**  
 ↑ ↓ **TRIUMPH TR7 ROADSTER**  
 1981

**"L'ho acquistata nell'autunno del 1992,** investendo i 10 milioni di lire che costituivano il risarcimento per un incidente stradale in motocicletta. Dopo una attenta ricerca ho individuato una TR7 Roadster del 1981, bianca e con circa 90 mila chilometri sulle spalle. Da allora non me ne sono più separato, conservandola con cura. Ho rivisto l'assetto, in origine piuttosto morbido, mediante la sostituzione degli ammortizzatori con elementi più sportivi, associandoli a molle più rigide e a una barra antirollio di maggior diametro. Sono poi intervenuto anche sui freni, potenziando l'impianto e utilizzando dischi di maggior diametro. Per il resto la mia TR7 è rimasta sostanzialmente immutata: la trovo confortevole, anche nei trasferimenti di un certo impegno, grazie alla posizione di guida indovinata e alla adeguata conformazione dei sedili. Voglio sottolineare che per me la TR7 rappresenta una sorta di valvola di sicurezza: anche nei giorni difficili, se il clima lo consente, mi basta abbassare la capote e percorrere qualche chilometro al volante della Triumph per riacquistare di nuovo il sorriso..."





# 1975

## INNOVAZIONI SIGNIFICATIVE

Per la prima volta su una TR (Triumph Roadster) viene adottato lo schema costruttivo a scocca portante in luogo di quello con telaio a longheroni separato. Altra novità è un design del tutto nuovo, a cuneo, che segna una netta rottura con le TR precedenti. Last but not least, la TR7 è la prima TR a debuttare con carrozzeria coupé; la versione roadster arriverà solo nel 1979.

• Anno di nascita

• Totale esemplari prodotti **115.090**

• Totale esemplari prodotti per serie

**TR7**  
1975-1981

99.237

**TR7 ROADSTER**  
1979-1981

13.138

**TR8**  
1979-1981

2.715

• I principali modelli



**TR7**  
1975-1981

Scocca portante e moderno design a cuneo. Motore 2.000 da 105 CV.



**TR8**  
1979-1981

Con carrozzeria coupé e roadster. Motore V8 di 3.5 litri da 135 CV.

**TR7 ROADSTER**  
1979-1981

Commercializzata prima negli Usa. Medesima meccanica della coupé.

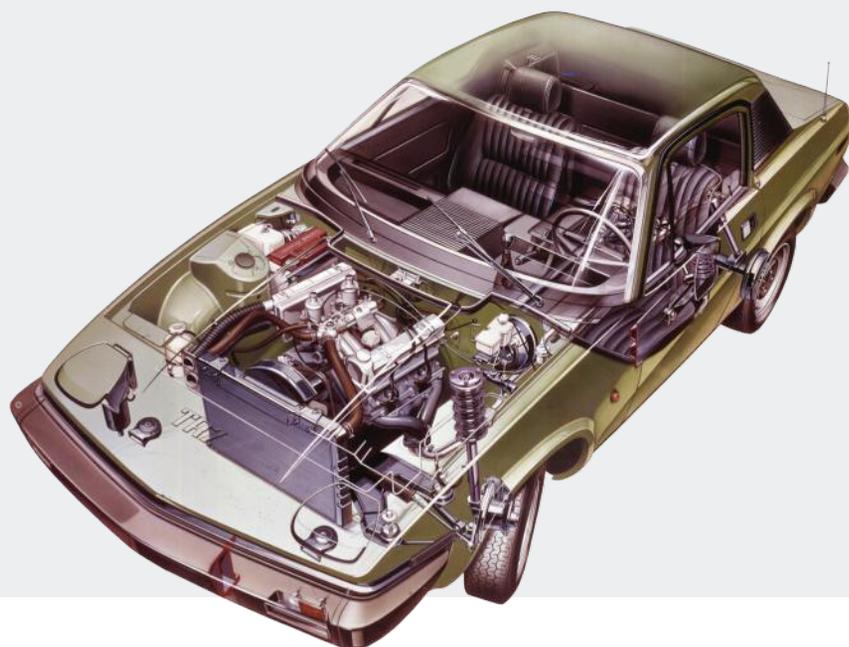


• Tecnica

### Struttura portante

La TR7 adotta la struttura monoscocca, che sostituisce lo storico layout con telaio e carrozzeria separati.

Il quattro cilindri di 1.998 cm<sup>3</sup> (105 CV), così come il cambio (a quattro marce) e il ponte posteriore, sono presi a prestito dalla berlina Dolomite. La sospensione anteriore MacPherson permette di alloggiare senza problemi il motore Slant-four (propulsore che ha i cilindri inclinati di 45°) e avrebbe consentito, in un secondo tempo, di utilizzare anche un motore V8.



## 4 IL MERCATO

Con una produzione di più di 140.000 esemplari (quasi 100.000 Coupé e poco più di 13.000 Roadster), la TR7 non è stato un fiasco commerciale, ma avrebbe senz'altro potuto raggiungere risultati migliori, se non fosse nata in un periodo disastroso per l'industria automobilistica britannica. In pratica, è stata un'occasione mancata, con l'uscita tardiva della Roadster (presentata nel 1979, ma disponibile in Europa solo l'anno successivo e rimasta in produzione fino al 1981), con la cancellazione del programma Sprint (l'edizione con il motore 2.000 a 16 valvole montato sulla Dolomite Sprint) e della coupé fastback a passo allungato Lynx e con la scarsa convinzione con cui venne realizzata la TR8 (con il V8 Rover) per il mercato americano. A ciò si aggiunge la scadente qualità costruttiva e l'utilizzo diffuso

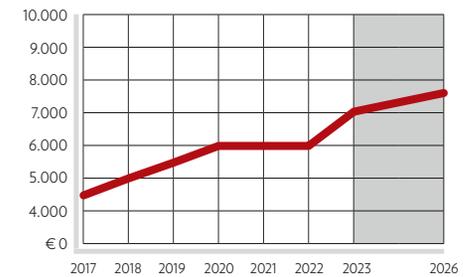
di plastiche economiche. La TR7, insomma, non ha lasciato un bel ricordo di sé e la sua immagine "cheap" è dura a morire anche dopo oltre 40 anni. Per questo motivo le quotazioni sono basse, con una tendenza alla crescita molto lenta, sia per la più originale e spiazzante coupé sia per la più gradevole spider, e nonostante i discreti risultati sportivi nei rally. In Italia le vendite furono dignitose e quindi ne rimane in circolazione un certo numero. Lo stato di conservazione medio

**LA ROADSTER HA IL FASCINO DI ESSERE L'ULTIMA SCOPERTA DELLA CASA. RARISSIMA ANCHE LA TR8 COL V8**

è discreto: è infatti difficile che qualche appassionato spenda cifre considerevoli per un restauro professionale, senza un ritorno economico prevedibile nemmeno sul lungo periodo. Per questo le TR7 si possono acquistare talvolta a cifre inferiori rispetto a quelle indicate da Ruoteclassiche. A un esame più approfondito, però, quasi sempre si tratta di esemplari bisognosi di attenzioni, che richiedono esborsi tale da riportare il prezzo in linea con il nostro listino. Le prospettive di rivalutazione non sono di grande livello. Le TR7 saliranno di valore molto lentamente, soprattutto la Roadster, meno diffusa e con l'appeal di essere l'ultima spider prodotta dalla Casa. Un accenno alla TR8: sviluppata per il mercato Usa e con una produzione di poco superiore alle 2.700 unità, non è quotata da Ruoteclassiche. Il suo valore indicativo può comunque essere stimato attorno ai 15.000-20.000 euro al massimo. **RG**

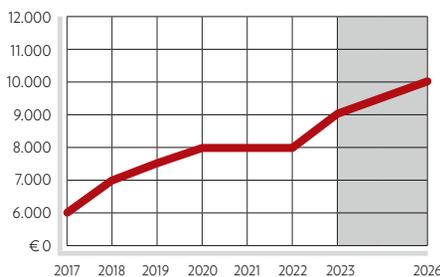


**TRIUMPH TR7**  
1975-1981



**Ha un suo perché collezionistico**, anche se gli estimatori non sono molti. Le sue quotazioni sono modeste e quindi è un "primo passo" furbo per entrare nel mondo delle storiche.

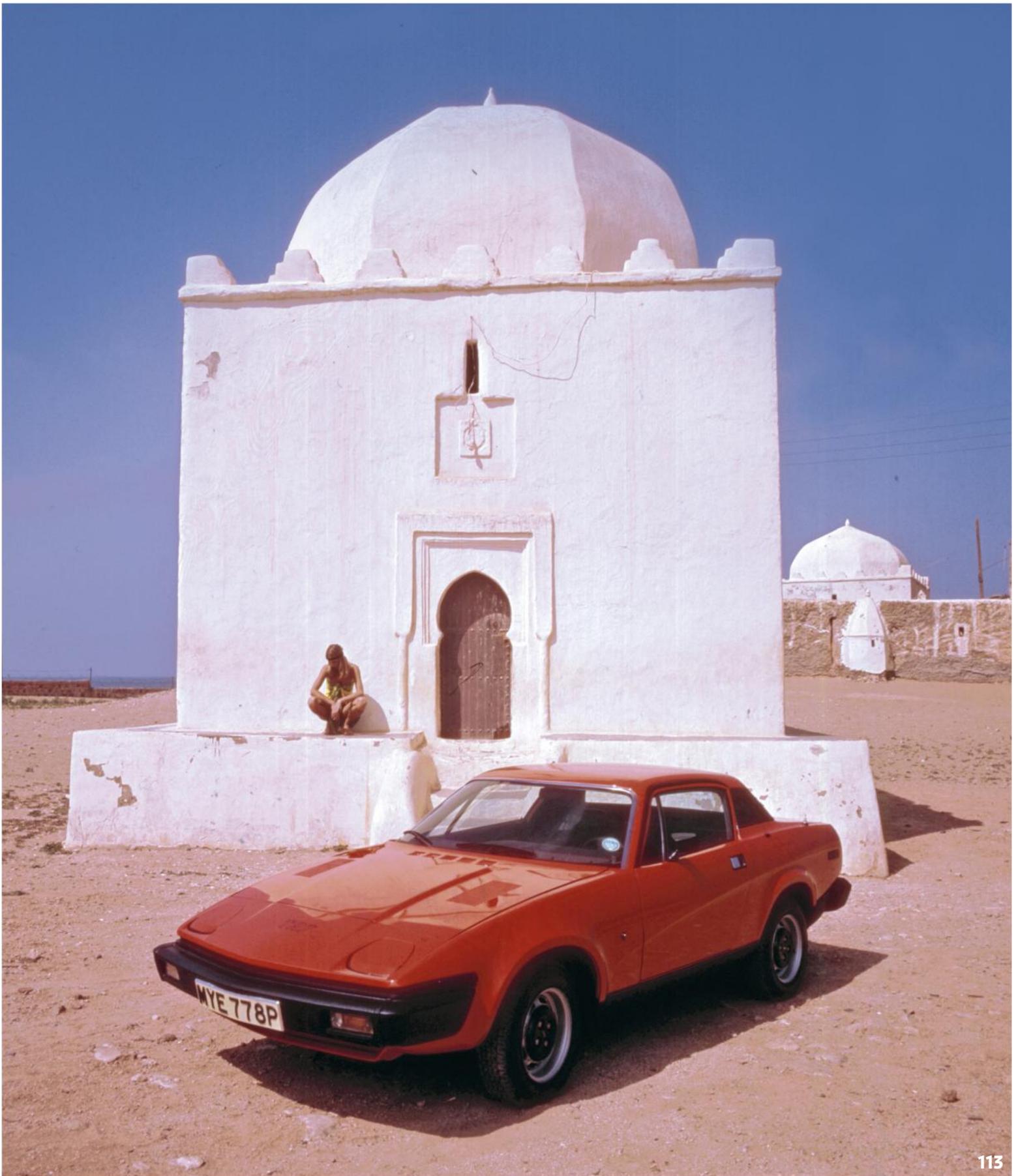
**TRIUMPH TR7 ROADSTER**  
1979-1981



**Difficile trovare una spider** over 40 a cifre così modeste: è quindi un'occasione interessante, anche perché si fregia di un marchio importante nella storia delle roadster inglesi.



DEBUTTA IN VERSIONE COUPÉ:  
LA SUA LINEA È DI ROTTURA  
CON IL PASSATO E LASCIA PERPLESSI.  
LA ROADSTER ARRIVA QUATTRO ANNI DOPO



# STILE ITALIANO

Per proporre una spider compatta, leggera ed economica la Casa chiama in causa Giovanni Michelotti, che firma un'icona. Motore 1.100 portato a 63 CV, poi elevati a 67, e sospensioni indipendenti. Interni spartani, ma tanto stile

Testo di Massimo Condolo e Marco Di Pietro

**TRIUMPH SPITFIRE 4**



## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Perché amiamo le inglesi e le italiane e non sappiamo deciderci, per esempio. La Spitfire ha tutto quello che una roadster britannica deve avere - linea bassa, peso contenuto, dotazioni spartane, meccanica semplice e affidabile - ma ha un'eleganza tutta italiana. È infatti uscita dalla matita di un geniale torinese: Giovanni Michelotti. La Standard Triumph pensa a una spider di cilindrata ridotta, da affiancare alle sue TR, alla fine degli anni 50, tanto che qualche storico data i primi studi di Michelotti al 1957. Il progetto viene accelerato quando

sul mercato esce l'Austin Healey Sprite, poi viene accantonato per le difficoltà finanziarie della Casa, che nel 1960 passerà alla British Leyland. La leggenda vuole che i responsabili della BL abbiano trovato il prototipo di Michelotti in stato di semiabbandono e, osservato, abbiano subito deciso di deliberarlo per



la produzione, avviata nel 1962. Forse l'iter è stato più complesso, ma ciò non toglie che la Spitfire 4 (e la Mk 2 che differisce per alcuni particolari estetici e piccole modifiche meccaniche) sia una delle poche auto che è entrata in produzione così come l'aveva concepita il suo designer: la variazione più di rilievo qui è il paraurti posteriore, disegnato in un pezzo unico ed entrato in produzione diviso in due sezioni, con lo spazio per la targa al centro. Certo con uno stile pratico e concreto come quello di Michelotti è più facile passare dal prototipo alla versione finale di serie. Ed è proprio in virtù della purezza delle linee di Michelotti che la Spitfire è divenuta un classico senza tempo più che, come molte altre, un bell'esempio dello stile di un'epoca.

## QUOTAZIONI

La prima serie della Spitfire 4, è quotata, se in buone condizioni, 17.000 euro, che salgono a 25.500 euro nel caso di una spider perfetta. La Mk 2 è valutata leggermente meno: 16.000 euro nella label AB, 24.000 nella fascia A+.

Valore minimo € (label AB)

16.000

Valore massimo € (label AB)

17.000

## 2 RESTAURO

Come le Austin-Healey e MG, la Spitfire nasce da una vettura di piccole dimensioni (seppure un po' più grande delle sue rivali) prodotta in grande serie: la Triumph Herald, altra opera di Michelotti. Per la meccanica è una garanzia, perché le potenze specifiche rimangono basse e non ci sono complicazioni: motore a quattro cilindri in linea nato per la Standard 8 negli anni 50, cambio a quattro marce (eventualmente con overdrive che è la massima complicazione che troviamo a bordo della Spitfire), trazione posteriore. Le sospensioni sono raffinate, a quattro ruote indipendenti, ma la struttura è a telaio separato: convincere la Standard alla scocca portante era evidentemente opera improba. Chissà se quello che la Casa dichiarava all'epoca ("il telaio separato è più sicuro, più robusto e permette un raggio di sterzo più ridotto") lo pensava veramente o era semplicemente la trovata di un bravo comunicatore chiamato a mettere una

pezza all'aspetto più rétro della produzione... Una cosa è vera, comunque: sostituire i pannelli della carrozzeria è più semplice con un telaio a longheroni, che per inciso è quello della Herald accorciato. I punti suscettibili di corrosione formano una linea quasi continua che corre in basso dal paraurti posteriore a quello anteriore e sale sulla battuta del cofano baule e delle porte, sulla base del parabrezza, nella zona dei fari e degli attacchi del cofano motore. La meccanica richiede una revisione a 150 mila km circa, ottimo risultato per l'epoca. Da controllare sono il solito passaggio tra acqua di raffreddamento e olio, che forma un'emulsione bianca nella vasca d'espansione, e i giochi all'albero motore che possono, a lungo andare, danneggiare il basamento. Il radiatore è da pulire ogni dieci anni, rumori allo sterzo potrebbero nascere semplicemente dall'usura del fine corsa in plastica; il differenziale che perde olio potrebbe essere causato dalla ventilazione otturata. Un po' più costosi da riparare sono i cuscinetti e i sincronizzatori del cambio.



## DA SAPERE

### • Prezzi dei ricambi

RADIATORE	€ 424
VOLANTE MOTO-LITA	€ 331
LAMIERATO SOTTOPORTA	€ 141
AMMORTIZZ. ANTERIORE	€ 46
FANALE POSTERIORE	€ 122

### • I club



#### Registro italiano Triumph Spitfire

Club fondato nel 1998

e dedicato a tutti i possessori

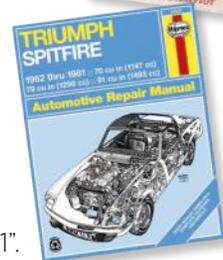
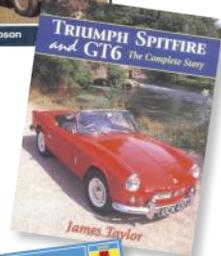
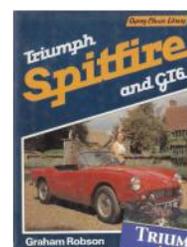
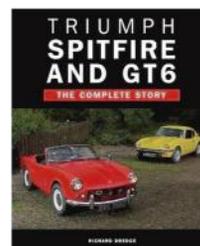
di Spitfire e GT6. Ha censito finora 1.762 vetture. Organizza raduni ed eventi.

Sito [registrosplitfire.it](http://registrosplitfire.it)

#### Triumph Spitfire Club Italia

Sito [facebook.com/groups/59145361768/](https://facebook.com/groups/59145361768/)

### • I libri



#### Fra i molti titoli proposti,

"Triumph Spitfire & GT6 The Complete Story" di Richard Dredge (Crowood Press),

"Triumph Spitfire and GT6", Graham Robson, "Triumph Spitfire and GT6 The Complete Story" di James Taylor.

Il manuale Haynes si intitola "Triumph Spitfire 1962 thru 1981".

Da Brooklands Books ecco "Triumph Spitfire 1962-1980".

### • Specialisti

GMA Classic

Sito [gmajag.com](http://gmajag.com)

Rimmer Bros

Sito [rimmerbros.com](http://rimmerbros.com)

Spit Bits

Sito [spitbits.com](http://spitbits.com)

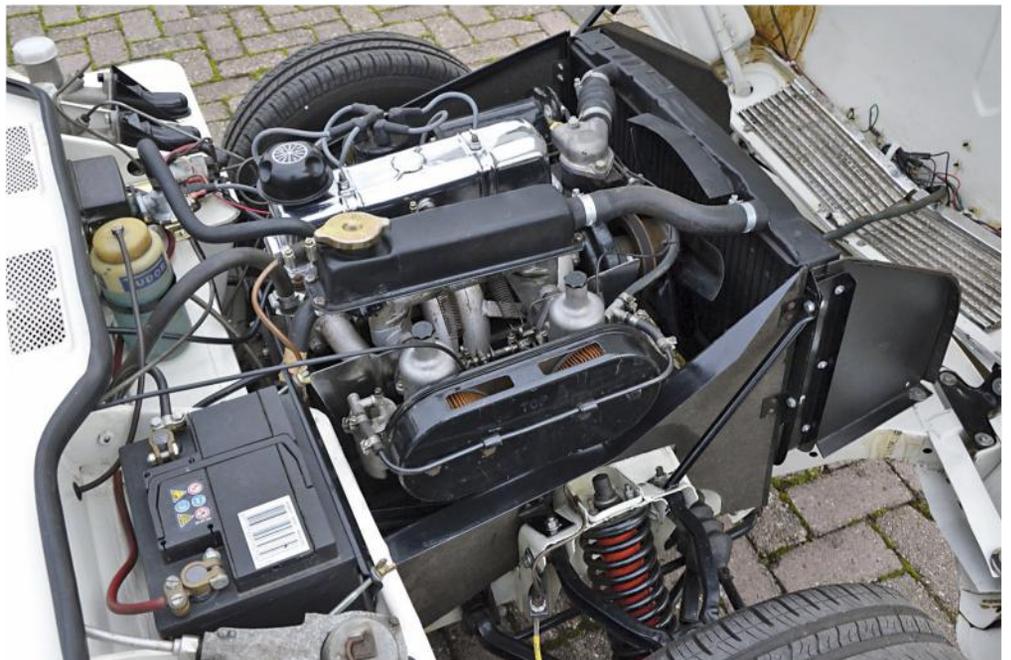
TD Fitchett

Sito [tdfitchett.co.uk](http://tdfitchett.co.uk)

## 3 SU QUALE PUNTARE

La vita produttiva delle prime due serie della Spitfire è stata piuttosto tranquilla. Il nome scelto è un tributo all'omonimo caccia inglese costruito dalla Vickers e protagonista nei duelli aerei durante la seconda guerra mondiale. Ma spitfire è anche un termine che nello slang americano indica una ragazza di forte temperamento. Nelle prime due generazioni al nome si affianca il numero 4, a indicare il motore a quattro cilindri, lasciando intendere che in origine la Casa prevedeva anche per la Spitfire un propulsore con diverso frazionamento. La Spitfire 4 monta il 1.147 cm<sup>3</sup> un'aste e bilancieri della Herald, portato da 39 a 63 CV grazie a due carburatori SU HS2 e ad altre modifiche; la velocità massima è di oltre 145 km/h. Il cambio è a quattro marce, con le tre superiori sincronizzate. La sospensione anteriore prevede trapezi sovrapposti, con molle elicoidali, mentre al retrotreno c'è uno schema a ruote indipendenti con bracci inferiori longitudinali e balestra trasversale superiore. L'impianto frenante è misto, con dischi davanti (9 pollici di diametro) e tamburi dietro. Il telaio, derivato dalla Herald 1200 (ma con interasse ridotto a 2.110 mm), è costituito da due longheroni sagomati. La carrozzeria, in acciaio, presenta l'intera sezione frontale costituita da un unico elemento, che ingloba cofano e parafanghi, incernierato davanti, in modo da consentire un accesso ottimale alla meccanica. Rispetto alle coeve spider MG offre un abitacolo più spazioso e la comodità dei finestrini discendenti. La strumentazione è riunita al centro della plancia (layout che consente di adottare la guida a sinistra o a destra senza apportare modifiche) e comprende tachimetro, contagiri, termometro acqua e indicatore livello carburante. La selleria è in similpelle, mentre il pavimento è rivestito in gomma. Le ruote di serie sono in acciaio, con coppe cromate. La seconda serie (Spitfire 4 Mk 2) arriva nel 1964 e introduce una mascherina lievemente semplificata (la griglia è a barrette trasversali) e sedili più imbottiti. Grazie a un nuovo albero

TRIUMPH SPITFIRE 4 1962-1964



## TRIUMPH SPITFIRE 4 MK 2 1964-1967



a camme e a condotti di scarico modificati, la potenza sale di 4 CV: la velocità di punta tocca i 154 km/h mentre gli 0-97 km/h (le fatidiche 60 miglia orarie) vengono raggiunti in 15,5 secondi anziché in 16,5. La frizione ha un inedito azionamento con molla a diaframma; cambia anche l'alloggiamento del relativo comando, ma curiosamente solo sugli esemplari destinati all'Europa: per Usa e Canada ci sono alloggiamento vecchio e comando nuovo. Il prezzo di vendita in Gran Bretagna è del 10% superiore a quello della Sprite e dell'8% a quello della Midget. La moquette sostituisce il rivestimento in gomma del pianale. Tra gli optional, c'è l'hardtop in acciaio: lo spider può essere ordinata con il tettuccio rigido e senza la capote, comunque acquistabile in un secondo momento. Lo stesso si può fare oggi. Complessivamente la Spitfire 4 è stata prodotta dall'ottobre del 1962 al dicembre del 1964 in 45.753 esemplari,

## IL MOTORE 1.100 EROGA 63 CV POI PORTATI A 67. IL RETROTRENO A RUOTE INDIPENDENTI È "BALLERINO"

mentre di Mk 2 ne sono state costruite 37.409 unità, dal dicembre del 1964 al gennaio 1967; in Italia ne sono arrivate nuove 1.188. L'80% della produzione è stato esportato in Usa; non essendoci all'epoca le normative antinquinamento e sulla sicurezza, che hanno cambiato volto e meccanica di molti modelli europei dopo il 1968, gli esemplari d'Oltreoceano sono equivalenti a quelli nostrani, fatte salve le ovvie differenze quali tachimetro e contachilometri in miglia. Indipendentemente dalla provenienza, si possono trovare vetture che hanno subito il trapianto del motore, sostituito con un due litri. Vanno evitate non soltanto perché non sono originali, ma perché un propulsore più potente e pesante dell'originale consuma rapidamente trasmissione e sospensioni.

## 4 IL MERCATO

Le prime due serie della Triumph Spitfire sono, dal punto di vista collezionistico, qualcosa di differente dalle generazioni successive. Innanzitutto nei volumi di produzione: la Spitfire 4, prodotta dal 1962 al 1964, è stata realizzata in poco meno di 46.000 esemplari; la Mk 2 (1964-1967) ha superato le 37.000 unità. Le Mk 3, Mk IV e 1500, invece, complessivamente non sono andate molto distanti dalle 250.000 unità. È logico quindi che se un collezionista si mette alla ricerca di una Spitfire 4, nonostante sia stata anche prodotta su licenza a Bologna dalla Ducati, non ha molte chance di successo perché gli esemplari in vendita in Italia si contano sulle dita di una mano. Ed è anche naturale che le cifre richieste siano nettamente superiori a quelle necessarie per mettersi in garage una ben più comune Spitfire degli anni 70.

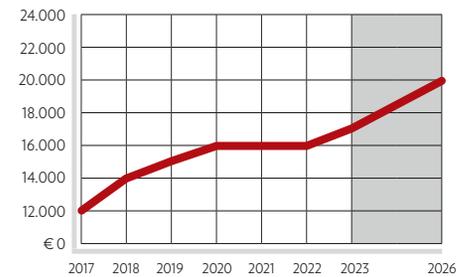
Il prezzo medio rilevato effettivamente nelle ultime transazioni di Spitfire 4 si aggira sui 20.000 euro, ossia più o meno a metà strada tra la quotazione AB e quella A+. In effetti si trattava di esemplari non perfetti, ma sicuramente in stato leggermente superiore a quello che si potrebbe definire buono. Vale la pena di spendere una cifra del genere per un'auto che, quasi fosse una Austin Healey "Frogeye", è di una spartanità quasi disarmante? La risposta è sì, perché la Spitfire è stata, tra le tre baby spider britanniche (Sprite e MG Midget), quella che ha riscosso il maggior successo commerciale. E dunque la prima serie è un modello di grande rilievo. La Mk 2 con le sue piccole modifiche di dettaglio (serratura esterna lato passeggero, sedili un po' più confortevoli e moquette al pavimento), oltre al motore potenziato con quattro salutar CV in più, non differisce sostanzialmente dalla Spitfire 4. Per questo la sua quotazione

## DOPO UN PERIODO DI STASI, LE PRIME DUE SERIE DELLA SPITFIRE HANNO INIZIATO DI NUOVO A CRESCERE

è solo simbolicamente inferiore. Quale sarà il futuro collezionistico delle Spitfire delle prime due generazioni? Secondo gli esperti i valori continueranno a crescere, come avvenuto già quest'anno (dopo un periodo di calma all'inizio di questo decennio). Le cifre raggiunte oggi potrebbero sembrare già molto alte, perché superiori (nella label A+) ai 20.000 euro: non è così perché, come già sottolineato, le Spitfire 4 sono oggetti ben diversi da una comune Spitfire Mk IV o 1500. **RG**

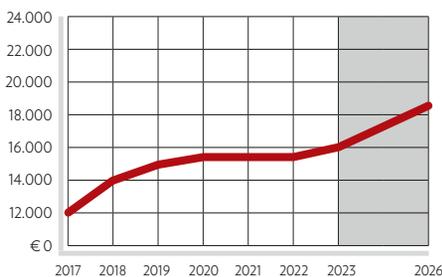


**TRIUMPH SPITFIRE 4**  
1962-1964



**La prima serie** è spartana come solo una pura roadster inglese sa essere. Persino il riscaldamento era optional. Il prezzo basso conquistò molti clienti. Oggi vale molto.

**TRIUMPH SPITFIRE 4 MK 2**  
1964-1967



**Le modifiche rispetto** all'originaria Spitfire 4 non cambiano il destino della seconda serie. Sul piatto mette 4 CV in più, sedili più confortevoli e rivestimento in moquette.





IL TELAIO A  
LONGHERONI È DERIVATO  
DALLA HERALD, MA L'INTERASSE  
È ACCORCIATO A 2.110 MM

# AL PASSO COI TEMPI

La piccola spider si evolve. Nel 1970 veste linee più tese, secondo la moda degli anni 70. Le cromature pian piano spariscono, alcuni dettagli divengono in tinta con la carrozzeria. Il motore arriva a 1.500 e migliora il retrotreno a ruote indipendenti

Testo di **Massimo Condolo** e **Marco Di Pietro**



TRIUMPH SPITFIRE MK 3

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Per giocare all'asso dell'aviazione militare come Snoopy sulla sua cuccia, con la seconda guerra mondiale al posto della prima e lo Spitfire al posto del Sopwith Camel? No, facciamo i seri... lo era persino la pubblicità della British Leyland nel 1972: "Cosa potete comprarvi con duemila sterline? Tanto così di Ferrari? Tanto così di Lamborghini? Tanto così di Porsche? O un'intera Spitfire?" Non era seria? Beh, si poteva, con humour inglese, fare pubblicità comparativa e senza il politically correct. "Inexpensive, fun machine" era la

definizione che la BL dava della "Spit", ed è valida ancora oggi. La sua seconda vita inizia nel 1967 con una rivisitazione che interessa soprattutto l'altezza dei paraurti per ottemperare alle normative americane sulla sicurezza: il restyling porta la lama anteriore a metà della mascherina, posizionamento che porta al soprannome "osso fra i denti". E prosegue con un intervento di Michelotti da cui nasce nel 1970 la Mk IV a coda tronca, che a fine 1974 genera a sua volta la 1500. Un arco di produzione dal 1967 al 1980 e una lunga permanenza nel paesaggio italiano (fino al nuovo millennio se ne vedono in uso quotidiano) fanno sì che un'ampia fascia di collezionisti la colleghi ai suoi ricordi di gioventù e quindi ad allegria e spensieratezza. Se invece siamo seriosi,



possiamo comprarla per portarci a casa uno dei disegni più iconici di Michelotti al prezzo di un'auto di grande serie quale effettivamente è, grazie ai 65.320 esemplari della Mk 3, ai 70.021 della Mk IV e ai 95.829 della 1500. Ah, e la si può anche dotare di hardtop per usarla pure in inverno e sta bene praticamente in qualsiasi colore.

## QUOTAZIONI

La meno apprezzata è la **Mk IV** con motore 1.300, che vale 10.000 euro (label AB); 15.000 nella fascia A+. La Mk 3 ha una quotazione di 14.000 euro se in buone condizioni e di 21.000 euro se perfetta.

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

10.000

14.000

## 2 RESTAURO

La Spitfire, in tutte le sue serie, è semplice tanto nella meccanica quanto nella costruzione e quindi riparazioni e restauro non presentano problemi insormontabili: si smonta e rimonta facilmente grazie ai componenti avvitati. Il motore è lo stesso dalla prima serie anche se la cilindrata sale. Le eventuali operazioni di ripristino sono tutte collegate all'usura e facilmente individuabili con un giro di prova e almeno due dei nostri sensi, vista e udito, ben allenati. La carrozzeria e il telaio sono, traducendo letteralmente un'efficace espressione inglese, "proni alla ruggine" ("rust prone"). Da esaminare con attenzione la presenza di eventuali ammaccature o segni di torsioni alle estremità dei longheroni, indici di incidenti. Evitare i cofani riparati alla base con vetroresina, che non supporta le cerniere. Per la scocca, "it's all about money": tutti i lamierati di ricambio si trovano facilmente, ma i prezzi non sono popolari. Idem

per sedili e capote: è facile trovare vetture che li hanno trasandati o addirittura spaccati; un giro in rete e si trovano rivestimenti completi già pronti, ma attenzione alle capote economiche: con 150 euro si rischiano pezzi che non calzano o che fanno passare aria e acqua. L'hardtop della Casa, in acciaio, spesso è aggredito dalla ruggine alla base del lunotto. Per tutti i motori le noie principali arrivano dalla benzina attuale, che non lubrifica sedi e guide valvole: con la "verde" durano sui 65 mila km, poi vanno sostituite e a quel punto è meglio montare materiali moderni. Il 1.500 necessita di attenzioni specifiche: consuma bronzine di banco, albero motore, pistoni e fasce. Se tutto ciò accade insieme, può valere la pena restituire il motore a una rettifica per acquistarne uno di rotazione: i costi sono praticamente uguali a una revisione completa ma i tempi si accorciano. Il componente più critico delle sospensioni sono i perni dell'avantreno, da lubrificare ogni sei mesi con grasso EP 90 pena la rottura delle boccole.



## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

<b>PANNELLO COFANO (MK 3)</b>	€ 696
<b>PARABREZZA (MK IV-1500)</b>	€ 100
<b>KIT FRIZIONE (MK 3)</b>	€ 113
<b>PARAURTI POST. (1500)</b>	€ 733
<b>PISTONI-FASCE (MK 3-IV)</b>	€ 165

### ● I club



#### The Triumph Sports Six Club

Sodalizio britannico fondato nel 1977. Accoglie tutti i modelli

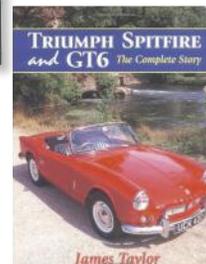
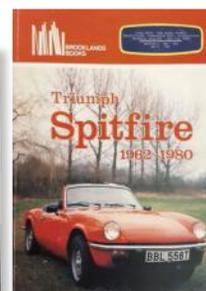
prodotti dalla Triumph, dalla 1800-2000 Roadster del 1946 alla Acclaim del 1981.

**Sito** [tssc.org.uk](http://tssc.org.uk)

#### Registro Italiano Triumph Spitfire

**Sito** [registrosplitfire.it](http://registrosplitfire.it)

### ● I libri



**Iniziamo** con un volume italiano: "Triumph Spitfire e GT6" di Eros Olivati (Giorgio Nada Editore). La Brooklands Books propone "Triumph Spitfire 1962-1980 A road test Portfolio"; interessanti "Triumph Spitfire and GT6 The Complete Story" di James Taylor (Crowood Press) e "Triumph Spitfire & GT6" di Adrien Cahuzac (Etai).

### ● Specialisti

#### Canley Classics

**Sito** [canleyclassics.com](http://canleyclassics.com)

#### Moss Europe

**Sito** [moss-europe.fr](http://moss-europe.fr)

#### Rimmer Bros

**Sito** [rimmerbros.com](http://rimmerbros.com)

#### Spit Bits

**Sito** [spitbits.com](http://spitbits.com)

### TRIUMPH SPITFIRE MK 3 1967-1970



### TRIUMPH SPITFIRE MK IV 1970-1974



## 3 SU QUALE PUNTARE

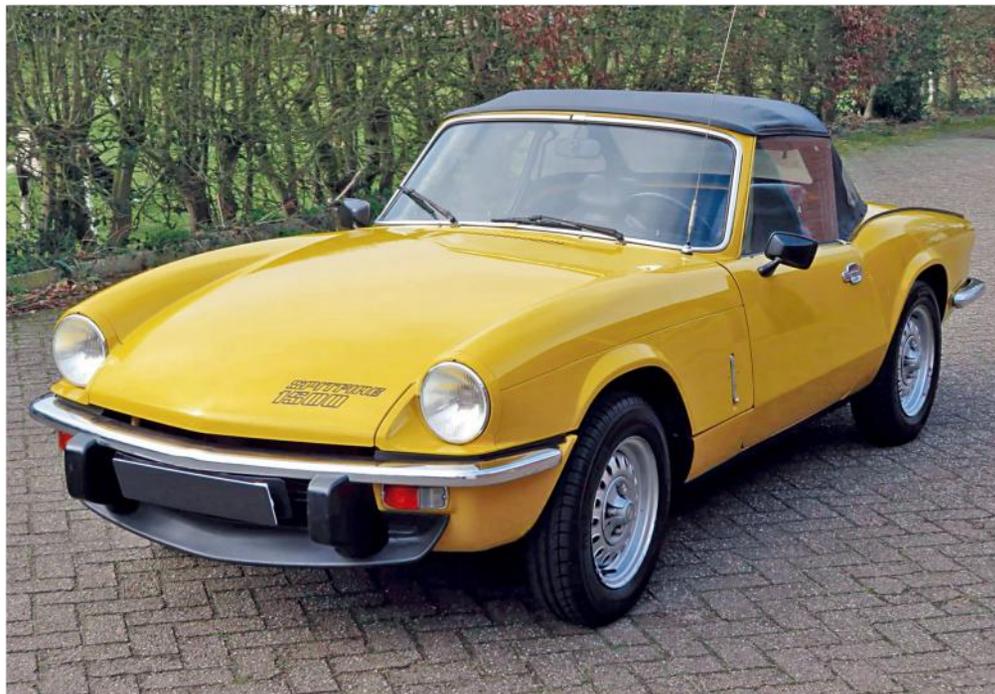
Dall'uscita della Mk 3 alla fine produzione della 1500 trascorrono tredici anni in cui cambiano sia l'industria automobilistica inglese sia il modo di progettare e costruire auto. Con il suo telaio separato la Spitfire è un dinosauro che però affascina fino all'ultimo europei e americani. Non cede alle mode e cambia il motore una volta sola, elevando la cilindrata a 1.500, scelta imposta dalla necessità di adeguarsi alle normative americane sulle emissioni inquinanti, che avevano costretto a ridurre il rapporto di compressione fino a trovarsi un improponibile 1.300 da 48 CV. Chi ama le linee rétro opta per una Mk 3, che conserva il disegno originale di Giovanni Michelotti. Si distingue subito per il paraurti anteriore montato in posizione rialzata (divide in due la calandra) e dotato di rostri con banda in gomma. Indicatori di direzione e luci di posizione non sono più distinti e fissati sul lamierato frontale, bensì riuniti in un unico gruppo ottico collocato sotto la lama cromata. Dietro, insieme al paraurti rialzato, compaiono le luci della retromarcia. La capote finalmente è di tipo ripiegabile. Nell'abitacolo il cruscotto che accoglie la strumentazione è ora rivestito da un pannello in legno. Il motore sale a 1.296 cm<sup>3</sup> (75 CV) e acquisisce un nuovo albero a camme, una nuova testata e valvole più larghe; l'impianto frenante beneficia di dischi anteriori maggiorati. A partire dalla fine del 1969 la cornice del parabrezza viene verniciata in nero opaco, la capote adotta lunotto con cerniera e cambiano le scritte. Il restyling di fine 1970 (Mk IV), sempre opera di Michelotti, porta una ventata di novità. La coda diviene tronca conferendo alla vettura un look più moderno pur senza snaturarne l'essenza: consigliato a chi ama il design di quegli anni, troppo spesso sottovalutato. Nel lamierato posteriore, incorniciato da un profilo lucido, spiccano i gruppi ottici a sviluppo orizzontale. Dal cofano anteriore scompare la caratteristica nervatura centrale. I paraurti divengono più avvolgenti, prolungandosi fin quasi agli archi passaruota. I parafranghi anteriori perdono le creste cromate e le ghiere dei

## TRIUMPH SPITFIRE 1500 1974-1980

proiettori divengono in tinta con la carrozzeria. Il telaio del parabrezza non è più amovibile, ma diviene parte integrante della scocca, al fine di aumentare la rigidezza dell'insieme. Sul versante meccanico, la Mk IV mantiene il motore 1.296 (63 CV); viene rivista la sospensione posteriore, da sempre al centro di aspre critiche per i repentini cambi di camber delle ruote. A tal fine viene introdotta una nuova balestra trasversale, nella quale solo la foglia inferiore è rigidamente collegata al differenziale, mentre le altre sono flottanti intorno a un perno centrale. Il cambio infine guadagna la I marcia sincronizzata. All'interno si nota la nuova plancia (in realtà già vista un anno prima sulla versione americana) con strumenti principali di fronte al guidatore. Nel 1973 arrivano come optional i sedili con poggiatesta integrato. L'anno dopo l'overdrive Laycock de Normanville Type D montato sino ad allora cede il posto al tipo

## IL RESTYLING PIÙ RILEVANTE ARRIVA ALLA FINE DEL 1970, CON LA MK IV: CODA TRONCA E PARAURTI PIÙ AVVOLGENTI

J, comune ad altre Triumph, quali Dolomite e Stag. L'ultima evoluzione è la Spitfire 1500 di fine 1974, equipaggiata col motore portato a 1.493 cm<sup>3</sup> (72 CV); tale unità aveva debuttato per il mercato americano già dal model year 1973. Il cambio è quello della Morris Marina, con retromarcia accanto alla prima. Esteticamente la cornice cromata del lamierato della coda diviene nera, mentre davanti viene applicato uno spoiler nero sotto il paraurti. Per la prima volta diviene disponibile un pacchetto di accessori denominato Luxury Pack, che comprende cinture di sicurezza inerziali, poggiatesta, luce di cortesia lato passeggero e specchietto retrovisore esterno. Negli anni seguenti si succedono piccoli aggiornamenti di dettagli. Fino all'agosto del 1980, quando la Spitfire 1500 esce di scena, dopo ben 95.829 esemplari allestiti.



## NOI CE L'ABBIAMO

**Per Gabriele la MK 3** mantiene il fascino del disegno originale di Michelotti presentando però un look più moderno. Giovanna invece cercava una 1500 con l'overdrive che l'accompagnasse nei raduni del Registro Italiano Triumph Spitfire.



**GABRIELE GHIRLANDETTI**  
 ⬆️ ⬆️ **TRIUMPH SPITFIRE MK 3**  
 1970

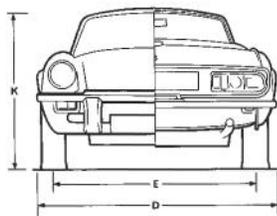
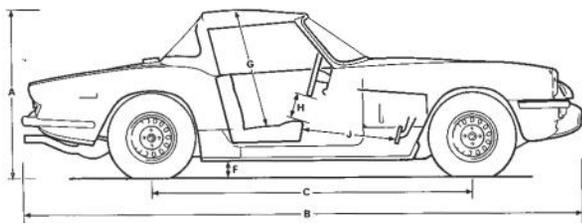
**Benché non conservi** più la targa di prima immatricolazione, quella di Gabriele è una Spitfire italiana all'origine, importata dalla Ducati e costruita negli stabilimenti belgi della Triumph. L'ha trovata da restaurare, con il cofano di una Mk 2: meccanica, carrozzeria, capote e interni sono quindi stati oggetto di un minuzioso lavoro di ripristino. "Ho cercato tutti i componenti originali e non ho voluto arricchirla come si vede talvolta", ci spiega, "mantenendo per esempio i cerchi in acciaio con i coprimozzi cromati e il cruscotto in legno; l'unica licenza è il volante Moto-Lita in alluminio con corona in legno e viti a vista, un classico per una vettura inglese. Sul certificato di identità, conseguito nel 2016, l'Asi lo ha riportato come 'non originale'. Non ho invece rimontato lo stemma 'Meccanica Ducati Bologna' in zama, che era montato quando l'ho acquistata ma che su questo modello non dovrebbe esserci". Oggi la "Spit", British Racing Green con interni neri e capote nera, è utilizzata per piccoli spostamenti (anche per mantenerla costantemente efficiente) e per i raduni, in particolare quelli organizzati dal Registro Italiano Triumph Spitfire, di cui Gabriele apprezza molto l'attività (è anche redattore del bollettino sociale Spit News). "È la Spitfire che preferisco", ci ha detto, "non soltanto perché è una delle prime auto storiche che ho avuto modo di guidare quando avevo 19 anni e perché è la più rara, ma pure perché rende più moderna la linea di Michelotti mantenendone evidenti i tratti più distintivi".



**GIOVANNA RIVA**  
 ⬆️ ⬆️ **TRIUMPH SPITFIRE 1500**  
 1975

**Questo esemplare** è stato immatricolato nuovo in provincia di Cuneo, dove Giovanna lo ha scoperto a fine 2018 grazie a un annuncio. Era in buone condizioni ed è doppiamente raro: per il colore Delft Blue, piacevolmente abbinato a interni beige chiari, e per la presenza dell'overdrive. "La cercavo proprio dotata di questo utile dispositivo e ci ho messo un po' di tempo, ma sono molto soddisfatta di averla trovata con questo optional ideale per l'utilizzo nelle lunghe trasferte perché consente al motore di girare tranquillo senza sforzo. Per questo è una delle mie preferite per partecipare ai raduni più distanti da casa". Tra gli eventi che vedono Giovanna in prima fila ci sono quelli del Registro Italiano Triumph Spitfire. "Sono la passione e lo spirito comune che mi legano molto al registro: mi piace che si faccia cultura storica in un'atmosfera amichevole e allegra, con serietà e senza inutili competizioni". Per il resto l'auto è un esemplare italiano di serie, con i cerchi originali in lamiera, il volante in alluminio rivestito in pelle e il cruscotto con pannello di legno. È conservato ed è stato rivisto nella meccanica. "L'ultimo intervento risale all'anno scorso e ha riguardato alternatore e cinghia", ci ha spiegato, "perché purtroppo mi ha lasciato a piedi proprio durante 'Eva al volante', in Toscana... uno scherzo che proprio la mia 'Spit' non avrebbe dovuto farmi, ma l'ho subito perdonata per le grandi soddisfazioni che sa regalarmi".





# 1967

## INNOVAZIONI SIGNIFICATIVE

**La Spitfire non si impone** per scelte meccaniche o costruttive all'avanguardia. Mantiene il telaio a longheroni per tutto il suo ciclo vitale. L'impianto frenante è di tipo misto, con dischi all'avantreno. Il retrotreno a ruote indipendenti non è al tempo diffuso, ma lo schema adottato con balestra trasversale superiore e bracci inferiori longitudinali fa rimpiangere il ponte rigido.

• Anno di nascita

• Totale esemplari prodotti

# 231.170

• Totale esemplari prodotti per serie

**SPITFIRE MK 3**  
1967-1970

65.320

**SPITFIRE MK IV**  
1970-1974

70.021

**SPITFIRE 1500**  
1974-1980

95.829

• I principali modelli



**SPITFIRE MK 3**  
1967-1970

Motore di 1.296 cm<sup>3</sup> da 75 CV. Paraurti anteriore montato più in alto.

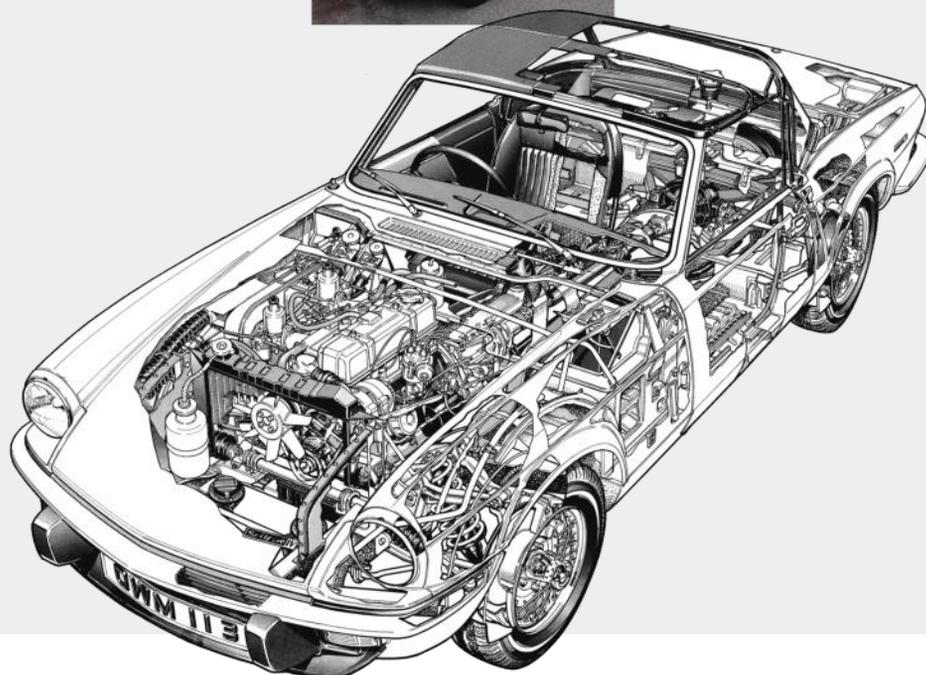


**SPITFIRE 1500**  
1974-1980

Motore di 1.493 cm<sup>3</sup> e nuovo cambio. Spoiler nero sotto il paraurti anteriore.

**SPITFIRE MK IV**  
1970-1974

Il restyling porta la coda tronca e paraurti più avvolgenti.



• Tecnica

### Nulla da segnalare

È una vettura di tipica scuola inglese, con struttura a telaio e disposizione della meccanica con motore anteriore longitudinale e trazione posteriore, che deriva da una berlina di grande serie.

La trasmissione si segnala per l'overdrive, optional, a inserimento elettrico, altro elemento tipico della produzione britannica dell'epoca.

## 4 IL MERCATO

Le Spitfire della fine degli anni 60 e quelle del decennio successivo sono nettamente più comuni rispetto a quelle che le hanno precedute. Se ne trovano molte sia in circolazione sia in vendita, a cifre molto variabili. Si va dai 5-6.000 euro per una Mk IV o una 1500 funzionante, ma da riprendere di carrozzeria e di meccanica, fino a 15.000 e oltre per un esemplare restaurato correttamente e con parti originali (o con riproduzioni di buona qualità). Naturalmente più si va indietro nel tempo, più il prezzo sale, anche se nei volumi di produzione non ci sono sostanziali differenze tra le Mk 3 (1967-1970) e le Mk IV (1970-1974): circa 65 mila unità prodotte della terza serie e 70 mila della quarta. La 1500, pressoché identica alla Mk IV, ma con motore maggiorato, si è avvicinata ai 96 mila

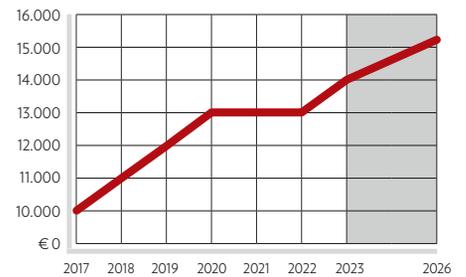
esemplari assemblati, ma il suo valore è più alto del 20% (nella label AB) rispetto alla Mk IV perché più fruibile nel traffico odierno. Le Triumph di queste tre serie sono auto che, con le dovute cautele, possono essere utilizzate con frequenza e si rivelano adatte a molte tipologie di eventi: dalle passeggiate alle prove di regolarità. La presenza dell'hardtop è un optional qualificante: comporta un apprezzamento di circa un migliaio di euro in più sulla quotazione base. Il mercato delle Triumph Spitfire

**MOLTISSIME DELLE VETTURE PROPOSTE SONO CONSERVATE O RIPRISTINATE IN MODO PARZIALE**

è caratterizzato da una scarsa considerazione economica per i restauri professionali: pochi sono gli acquirenti disposti a riconoscere il valore di un ripristino eseguito a regola d'arte e, di conseguenza, specie per i modelli più recenti, è ben difficile trovarne una immacolata sul mercato, mentre è nettamente più frequente imbattersi in auto conservate o ripristinate parzialmente. È questo il motivo per cui il prezzo medio delle Spitfire è più vicino ai 10.000 euro piuttosto che ai valori indicati da Ruoteclassiche per la label d'eccellenza A+. Nei prossimi anni le Spitfire più comuni saliranno di valore, ma molto lentamente: perché l'offerta sul mercato è uguale se non addirittura superiore alla domanda. In ogni caso, specie per chi si accinge a entrare nel mondo del collezionismo di auto storiche, la Spitfire è senz'altro uno dei modelli che può regalare più soddisfazioni e divertimento. **RG**

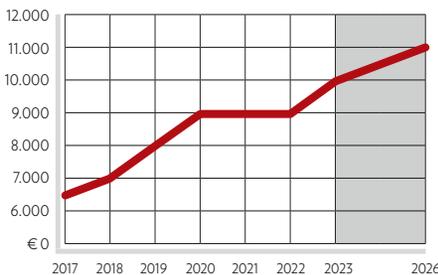


**TRIUMPH SPITFIRE MK 3**  
1967-1970



**Questa serie**, pur aggiornata (il paraurti anteriore è montato in posizione rialzata), mantiene l'impostazione del disegno originale. Perciò è più apprezzata delle successive.

**TRIUMPH SPITFIRE MK IV**  
1970-1974



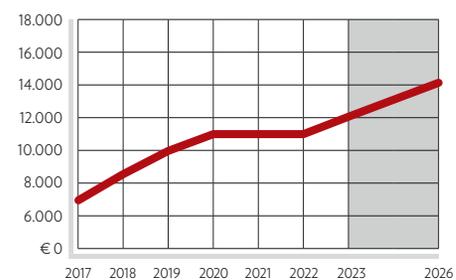
**È la Spitfire** con quotazioni più basse: per questo può essere una scelta interessante per chi dispone di un budget limitato. Le sue prospettive di rivalutazione sono simili alle altre.





## TRIUMPH SPITFIRE 1500

1974-1980



**L'ultima "Spit" è la più prodotta:** quasi 96.000 unità. Ben fruibile ancora oggi grazie al motore con cilindrata elevata a 1.493 cm<sup>3</sup>. Facile da trovare.



# INDOLE SPORTIVA

Sull'onda del successo della Spitfire, la Casa commissiona a Michelotti la versione coupé. Per bilanciare l'aumento di peso viene montato un 2.000 a sei cilindri da 95 CV. Costruita in tre serie per un totale di 41 mila unità, è oggi una chicca

Testo di **Massimo Condolo** e **Marco Di Pietro**

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Le ragioni per cui si acquista una roadster sono molte, magari legate semplicemente alla legittima voglia di divertirsi con il vento nei capelli. Una fastback derivata da una scoperta, invece, mostra la passione per una bella stagione dell'automobilismo agonistico, principalmente inglese ma non solo. La GT6 nasce infatti per appagare i gentleman driver, appassionati di motorismo sportivo che durante la settimana sono imprenditori o professionisti, ma nel weekend scendono



in pista per divertirsi e mettersi alla prova. Nella seconda metà del 1963 la Casa decide, sulla scia del successo riscosso dalla Spitfire, di avviare lo sviluppo di una versione coupé. Uno dei prototipi della roadster (immatricolato con targa 4305VC) viene quindi spedito a Torino affinché Giovanni Michelotti possa definire le linee

della nuova coupé. Il designer colpisce nel segno e la vettura è molto apprezzata. Tuttavia il padiglione metallico con un portellone migliora sì l'aerodinamica, però è pesante e le prestazioni risultano inferiori a quelle della roadster. Il reparto corse della Casa però fa tesoro del disegno di Michelotti e realizza un hardtop in vetroresina da applicare alle roadster destinate a partecipare alla 24 Ore di Le Mans: nel 1965 le Spitfire conquistano il 1° e il 2° posto di Classe. Sul fronte della produzione di serie, abbandonato l'originario motore 1.100, si opta per il 2.000 a sei cilindri in linea da 95 CV derivato dalla Vitesse. La GT6 debutta ufficialmente in ottobre al Salone di Parigi 1966. Ma i primi esemplari sono usciti dagli stabilimenti già a luglio.



TRIUMPH GT6

## QUOTAZIONI

La più quotata è la prima serie, che vale 25.000 euro se in buone condizioni e 37.500 se perfetta. Per la Mk 3, invece, il nostro listino indica 23.000 euro nella fascia AB e 34.500 nella label A+. A metà strada si colloca la Mk 2.

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

**23.000**

**25.000**



## 2 RESTAURO

La GT6 non è una Spitfire. Non stiamo parlando della scelta della Casa, che aveva deciso di non riprendere il nome della roadster per sottolineare le differenze, ma del fatto che in comune hanno solo il telaio, il ponte posteriore (per la sola prima serie) e parte della carrozzeria: cofano, parabrezza, porte, particolari vari dell'abbigliamento e dei gruppi ottici. La prima, grande differenza è il motore: il 1.100 usato all'epoca non riusciva a dare prestazioni decenti con il peso della nuova carrozzeria, allora si era deciso per il 2.000 a sei cilindri in linea della Vitesse, berlina anch'essa disegnata da Michelotti. Per reggere il 2.000, però, l'avantreno era stato irrobustito, mentre il retrotreno a balestra trasversale delle prime Spitfire, pur avendo dato problemi di sovrasterzo in rilascio pure sulla Vitesse, era stato confermato. Il cambio è specifico, progettato per coppie superiori, ma comunque non esente da usura specie

sull'albero primario e ai sincronizzatori delle marce basse; a richiesta c'è il solito overdrive inseribile con la terza o la quarta (di fatto utile solo con la quarta in quanto la terza "lunga" diventa uguale alla quarta normale), che allunga del 20% il rapporto su cui è inserito. Già durante la produzione della prima serie si passa a un cruscotto con fondi, interruttore e grafica degli strumenti più adatti all'impiego corsaiolo. Pregi e difetti sono quelli della Spitfire mentre i ricambi sono specifici e ovviamente meno facili da trovare, vista la produzione più ridotta. La ruggine attacca gli stessi punti, cioè all'atto pratico tutto il sottoscocca e gli scatolati; va posta attenzione all'allineamento e alla corretta chiusura del cofano perché è un elemento che da chiuso contribuisce alla rigidità dell'insieme. Il motore è diverso, ma appartiene alla stessa famiglia del quattro cilindri, riproponendo i problemi di usura della sede delle estremità dell'albero motore; da tenere sott'occhio anche fasce e pistoni.

## DA SAPERE

### • Prezzi dei ricambi

PARAFANGO POSTERIORE	€ 331
BADGE GT6	€ 42
KIT SELLERIA	€ 1.300
MANOMETRO OLIO	€ 126
DISCHI E PASTIGLIE ANT.	€ 216

### • I club

#### Registro Italiano Triumph Spitfire

L'associazione accoglie ovviamente anche la GT6, versione chiusa della roadster Spitfire.

Sito [registrosplitfire.it](http://registrosplitfire.it)

#### The Triumph GT6

Sito che contiene una miniera di informazioni su questa compatta coupé.

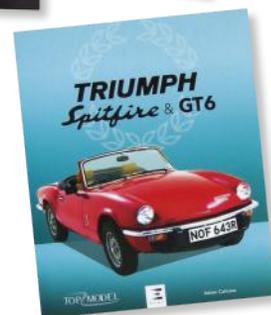
Sito [gt6mk2.com](http://gt6mk2.com)

### • I libri



#### I titoli sono comuni

a quelli visti per la Spitfire. Consigliamo anzitutto "Triumph Spitfire e GT6" di Eros Olivati (Giorgio Nada Editore). Interessanti "Triumph Spitfire and GT6" di Graham Robson (Osprey), "Triumph Spitfire & GT6" di John Nikas e "Triumph Spitfire & GT6" di Adrien Cahuzac.



### • Specialisti

#### Anglo Parts

Sito [angloparts.com](http://angloparts.com)

#### Bastuck

Sito [bastuck.de](http://bastuck.de)

#### Canley Classics

Sito [canleyclassics.com](http://canleyclassics.com)

#### Wins International

Sito [winsinternational.co.uk](http://winsinternational.co.uk)

## 3 SU QUALE PUNTARE

La GT6 è stata prodotta in tre serie derivate dalle contemporanee Spitfire. La prima, denominata semplicemente GT6, arriva sul mercato nel luglio 1966 e viene soprannominata "E-Type dei poveri" (è anche il titolo di una monografia di diversi anni fa, onore ancora una volta allo humour britannico!) per la proporzione dei volumi che richiama l'iconica Jaguar: cofano lungo e abitacolo raccolto in coda. È leggera (864 kg) e raggiunge i 171 km/h e i soliti 97 km/h (100 miglia orarie) in 12 secondi grazie al motore tarato a 95 CV a 5.000 giri; sono all'incirca le prestazioni dell'MG B, ma ottenute con un sei cilindri setoso anziché con un quattro nervosetto che gira alto. Come anticipato il motore è il sei cilindri di 1.998 cm<sup>3</sup> di derivazione Vitesse; ad esso è accoppiato un cambio a quattro marce, sincronizzate; come sempre è disponibile a richiesta l'overdrive. L'impianto frenante è maggiorato. L'estetica riprende fedelmente il concept di Michelotti; la base è quella della Spitfire 4 Mk 2, entrata in produzione nel 1964. Nuovi il cofano anteriore, distinto da una vistosa gobba centrale, e la calandra a listelli orizzontali. Nella parte posteriore, sulla sinistra, spicca il bocchettone del serbatoio della benzina. L'abitacolo presenta una plancia di disegno inedito; rivestita con un pannello di legno, ospita tachimetro e contagiri davanti al guidatore, mentre termometro acqua e indicatore livello carburante sono al centro, sopra i vari comandi, distribuiti a dire il vero un po' alla rinfusa. Davanti al passeggero è montata una maniglia. L'ultima GT6 esce dalle linee nel settembre 1968 dopo 15.818 esemplari, accavallando la produzione per due mesi con quella della Mk 2 (negli Usa è battezzata GT6+), avviata a luglio. Il motore mantiene la cilindrata di 1.998 cm<sup>3</sup>, ma grazie alle valvole più larghe, a nuovi collettori di scarico e aspirazione e a un diverso profilo degli alberi a camme sale a 104 CV; la velocità massima tocca i 172 km/h ma soprattutto l'accelerazione da 0 a 97 km/h passa a dieci secondi netti. Ma l'innovazione più rilevante riguarda la sospensione posteriore ampiamente

📌 **TRIUMPH GT6 1966-1968**



📌 **TRIUMPH GT6 MK 2 1968-1970**



## TRIUMPH GT6 MK 3 1970-1973



rivista, un passo necessario per smorzare le critiche dovute alla scarsa tenuta del retrotreno. Il nuovo schema adotta, in luogo dei bracci longitudinali oscillanti, dei triangoli inferiori con puntoni obliqui regolabili. L'elemento superiore della sospensione è sempre costituito da una balestra trasversale. La tenuta migliora sensibilmente grazie alla drastica diminuzione delle variazioni di camber. Inoltre alle estremità esterne dei semiassi vengono montate connessioni in gomma Rotoflex. Esteticamente la Mk 2 si distingue per il paraurti anteriore in posizione rialzata e per l'aggiunta di sfoghi per l'aria sui parafranghi anteriori e sui montanti posteriori. All'interno, la plancia è in legno, ma con un trattamento antiriflesso. Gli strumenti presentano una cornice nera opaca. Viene introdotto nella dotazione l'impianto di aerazione, con bocchette ai lati della plancia. Sempre di serie il lunotto termico. A richiesta

## LA PRIMA SERIE È LA PIÙ PURA; LA MK 2 BENEFICIA DEL NUOVO RETROTRENO E DEL SISTEMA DI AERAZIONE

è proposto un sedile posteriore di fortuna. Nel 1970 il telaio del parabrezza viene verniciato in nero opaco. La produzione termina nel dicembre di quello stesso anno (12.066 unità allestite). In ottobre è già uscita la Mk 3. Questa beneficia del restyling della corrispettiva Spitfire, i cui elementi più distintivi sono la coda tronca, incorniciata da un profilo lucido, e il telaio del parabrezza integrato nella scocca. Varia ancora una volta il retrotreno, che viene unificato a quello della Spitfire: ora la balestra trasversale presenta solo la foglia inferiore collegata al differenziale, mentre le altre sono flottanti. Il bocchettone del serbatoio viene spostato sul parafrango posteriore sinistro; inoltre gli sfoghi d'aria sui montanti divengono in tinta con la carrozzeria. La produzione termina a dicembre 1973, dopo 13.042 esemplari.

## 4 IL MERCATO

La GT6 non è stata un grande successo per la Triumph, perché costantemente surclassata dalla più economica MG B GT in termini di volumi di vendita.

Complessivamente, nelle tre serie prodotte tra il 1966 e il 1973, sono state costruite poco meno di 41.000 vetture. La prima GT6 è stata la più apprezzata (15.818 unità), seguita dalla Mk 3 (13.042) e dalla Mk 2, fanalino di coda con 12.066 esemplari. Dal punto di vista del mercato, sono pressoché equivalenti, specie in Italia dove la compatta GT inglese è piuttosto rara, ancor più negli esemplari con guida a sinistra. Leggere differenze di valutazione sono proposte dal listino di Ruoteclassiche, che premia la versione originaria (25.000 euro il valore per una in buono stato) e, a seguire la Mk 2 (24.000 euro) e la Mk 3 (23.000 euro). Sono differenze marginali che significano

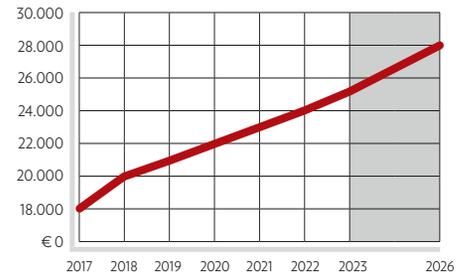
poco dal punto di vista concreto: molto più contano lo stato di conservazione o il livello del restauro eseguito (e documentato). Sul mercato gli appassionati di auto inglesi mostrano una particolare predilezione per questo modello, che fa presupporre un andamento delle quotazioni favorevole nei prossimi anni: è una sportivetta interessante e brillante, pesa poco e, nonostante una dotazione di potenza tutto sommato nella norma, garantisce prestazioni molto brillanti. La presenza di un motore a sei cilindri, inoltre, offre una sonorità difficile da trascurare. Le differenze tra una serie e l'altra indirizzano i potenziali acquirenti secondo i gusti personali, anche se la presenza di una sospensione posteriore migliorata, a partire dalla Mk 2, rende la tenuta di strada più efficace. Però nel nostro Paese ce ne sono così poche che occorre accontentarsi e acquistare quel che si trova. Offerta

## LE DIFFERENZE DI QUOTAZIONE TRA LE TRE SERIE SONO MINIME. QUALE SCEGLIERE? DE GUSTIBUS...

decisamente più abbondante nel Regno Unito, dove i valori di mercato più bassi compensano in parte le spese necessarie per il trasporto e la nazionalizzazione. Però la presenza della guida a destra decurta il valore in ragione del 20-30%. Dal punto di vista collezionistico, la GT6 non è semplicemente una Spitfire con tetto chiuso: è una sportiva più "strutturata", con un motore "oversize", capace di esprimere prestazioni nettamente superiori. Oltretutto è disegnata da Giovanni Michelotti. **RC**

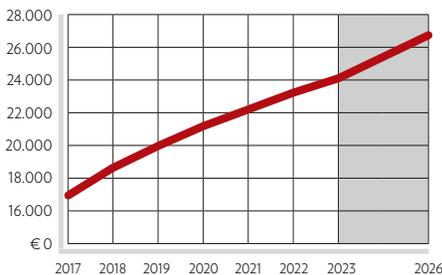


**TRIUMPH GT6**  
1966-1968



**È stata la più venduta** delle GT6, ma il suo discreto successo non è stato confermato dalle serie seguenti. La prima versione è la più ricercata dai collezionisti.

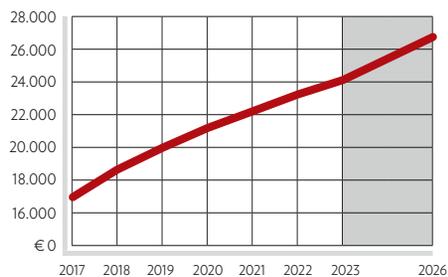
**TRIUMPH GT6 MK 2**  
1968-1970



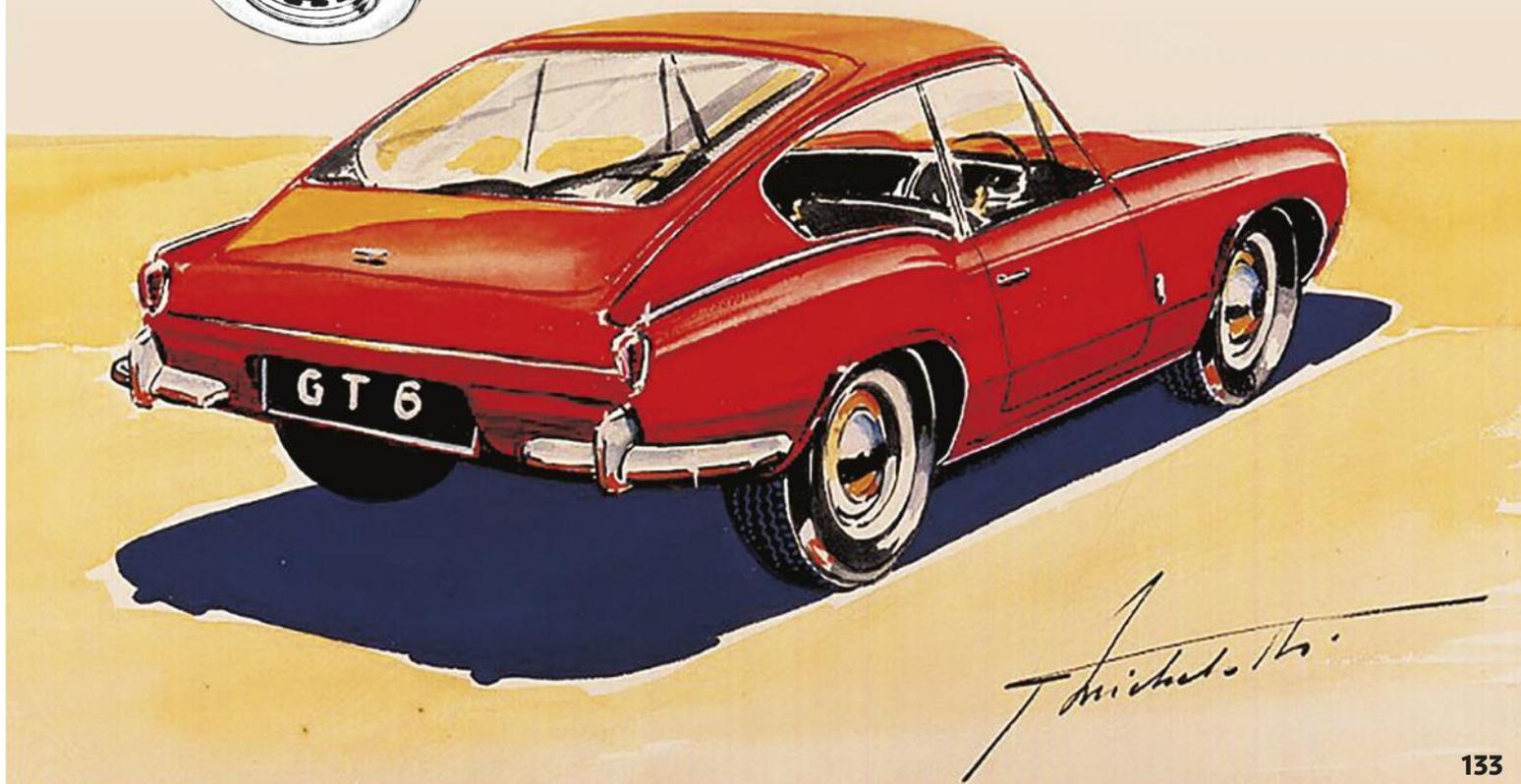
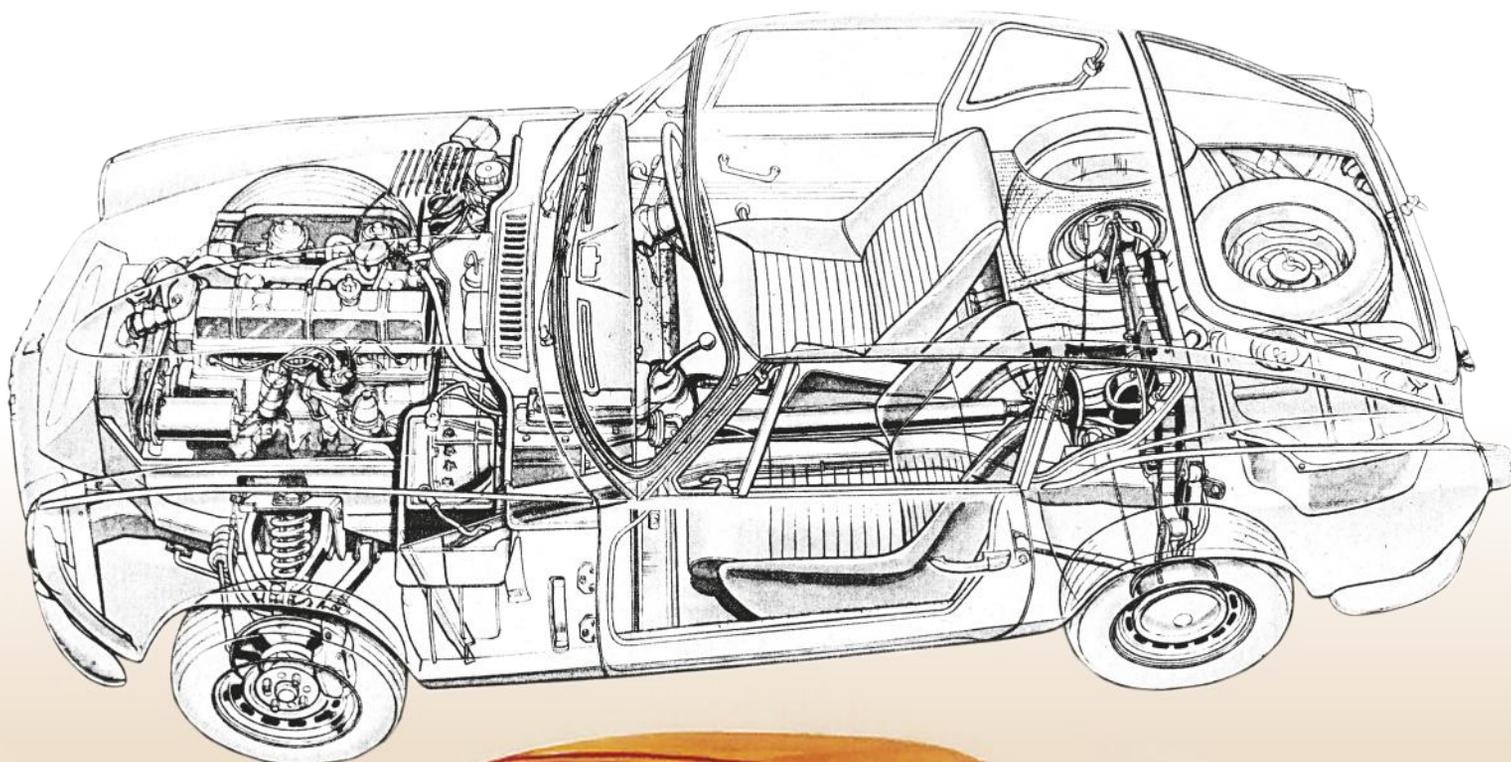
**Segue gli aggiornamenti estetici** delle Spitfire. A livello tecnico, la Mk 2 adotta un retrotreno rivisto per migliorare la tenuta di strada; la potenza sale a 104 CV.



**TRIUMPH GT6 MK 3**  
1970-1973



**Subito riconoscibile** per la coda tronca, il telaio del parabrezza integrato nella scocca, gli sfoghi d'aria sui montanti in tinta e il bocchettone del serbatoio laterale.



# IO BALLO DA SOLA

Il prototipo di Michelotti piace subito. La gestazione però è lunga, anche perché si decide di sviluppare ex novo un motore V8. Esce di produzione dopo sette anni nel giugno del 1977, senza lasciare eredi. Oggi questa originale spider è molto apprezzata

Testo di Massimo Condolo e Marco Di Pietro



## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Perché, come ha scritto uno storico inglese, “è più un felice incidente che un deliberato atto di pianificazione industriale”. La Stag nasce a Torino, negli studi di corso Francia di Giovanni Michelotti, e sotto la Mole avrebbe dovuto vivere la sua breve carriera di one off da esporre al Salone torinese. Ma in passerella non arriverà mai: Harry Webster, ingegnere capo della Triumph, durante una visita a Torino se ne innamora e la porta con sé in Inghilterra prima che il designer faccia in tempo a esporla. Michelotti aveva infatti chiesto a Webster

una berlina 2000 su cui realizzare il prototipo di una sportiva scoperta, con l'accordo che se il risultato gli fosse piaciuto avrebbe poi potuto utilizzarlo per sviluppare un modello di serie. Così non sarà, perché Webster apprezza talmente le linee da deciderne subito il futuro produttivo. La Stag (“Cervo”) non arriva sul



mercato prima del 1970, a causa di vari ritardi dovuti alla Triumph stessa, che fra l'altro deve sviluppare il nuovo motore V8 da tre litri che la spingerà. Webster rimane così convinto dello stile da assegnare a Michelotti anche il disegno della seconda serie della berlina e familiare 2000-2500, che nel 1969 ereditano muso e linea di cintura della Stag. L'intrigo internazionale tra Piemonte e West Midlands non vi ha convinto all'acquisto? Bene: ricordatevi che le classiche roadster inglesi non vi consentono di mettere su famiglia, la Stag sì. Ha infatti quattro posti, essendo nata con l'ambizione di contrastare sul mercato americano la Mercedes-Benz R107. Non ci è riuscita, certo. Ma gode di tutta la simpatia di una outsider, col pedigree che le deriva dalla firma di Michelotti e dal V8.

## QUOTAZIONI

La scarsa affidabilità della Stag non sembra influire sulla sua appetibilità a livello collezionistico. Oggi un esemplare in condizioni AB è quotato 25.000 euro, cifra che sale fino a 37.500 euro (+50%) se ci si imbatte in una Stag immacolata.

Valore massimo € (label AB)

25.000

## 2 RESTAURO

L'affidabilità è il punto dolente della Stag. Troppa innovazione in un colpo solo (motore V8 totalmente inedito), oltretutto in un'azienda che tra situazione finanziaria e agitazioni della forza lavoro non se la passava benissimo? Forse sì, ma la tecnologia odierna, l'uso ridotto e la cura che oggi vengono riservati a una storica rimediano a molti dei difetti al tempo rilevati. La fama della Stag è quella di surriscaldare, difetto acuito dalla posizione alta della pompa dell'acqua. Specie in coda, il surriscaldamento porta il liquido refrigerante a uscire dalla vaschetta d'espansione; il livello si abbassa e la pompa montata all'altezza delle testate si trova così a pescare nel vuoto impedendo il ricircolo. La situazione è aggravata dal motore, specifico per questo modello, con basamento in ghisa e teste in alluminio: se non viene impiegato un antigelo con inibitori di corrosione, la corrente galvanica che si innesca tra i due

metalli compromette la struttura dei componenti a contatto tra loro, inficiando la tenuta, con conseguenti perdite di liquido di raffreddamento all'altezza della guarnizione della testa. Particolare curioso: non c'era nessuna ragione tecnica per montare in alto la pompa, ma i motivi erano industriali. Il V8 nasceva infatti da progetto modulare con il quattro cilindri Slant-four (inclinati di 45°; in pratica una bancata dell'otto), utilizzato per la prima volta nella Saab 99 e poi sulla Dolomite e sulla TR7. Era stata proprio la 99 a richiedere il montaggio in alto per ragioni di spazio, e per semplificare le lavorazioni sulla fusione la posizione era stata mantenuta. Altro punto dolente è la catena della distribuzione, da sostituire ogni 40 mila km circa. Il cambio manuale è il classico Triumph relativamente robusto, i due automatici Borg-Warner (Type 35 prima, Type 65 poi) possono essere più problematici. La scocca ha i soliti inneschi di ruggine dall'interno, soprattutto in corrispondenza del montante anteriore e della base di parabrezza.



## DA SAPERE

### • Prezzi dei ricambi

<b>KIT LAMIERATI</b>	€ 2.700
<b>SERIE GANASCE E PASTIGLIE</b>	€ 55
<b>ALTERNATORE (LUCAS)</b>	€ 87
<b>CAPOTE (MK I)</b>	€ 649
<b>KIT FRIZIONE</b>	€ 243

### • I club



#### Stag Owners Club

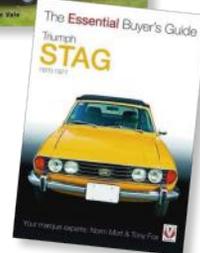
Club inglese fondato nel 1979 con soci in tutto il mondo. Organizza raduni, fra cui quello che ha portato a Silverstone 370 Stag; pubblica un magazine.

**Sito** [stag.org.uk](http://stag.org.uk)

#### Triumph Stag Fan Club

**Sito** [facebook.com/groups/74748428767/](https://facebook.com/groups/74748428767/)

### • I libri



**La Stag ha ispirato molte monografie**, fra cui "Triumph Stag The Complete History" di James Taylor e Dave Jell (Windrow & Greene); "Original Triumph Stag" di James Taylor (Bay View Books), "Triumph Stag An Enthusiast's Guide" (Crowood Press). La guida all'acquisto è "The Essential Buyer's Guide Triumph Stag", proposta dalla Veloce Publishing.

### • Specialisti

#### LD Part

**Sito** [ldpart.co.uk](http://ldpart.co.uk)

#### Limora

**Sito** [limora.com](http://limora.com)

#### Moss Europe

**Sito** [moss-europe.fr](http://moss-europe.fr)

#### Rimmer Bros

**Sito** [rimmerbros.com](http://rimmerbros.com)

### TRIUMPH STAG 1970-1972



## 3 SU QUALE PUNTARE

Le Stag non sono tutte uguali ma poco ci manca. Ufficialmente non esistono una prima e una seconda serie, ma i cambiamenti introdotti nel 1973 fanno classificare in due fasi la produzione, anche se purtroppo non migliorano l'affidabilità. Esteticamente sono ufficialmente individuate due serie principali. La prima (1970-1972) si distingue per la sottile modanatura lucida posta sul brancardo, per i cerchi in acciaio con calotte Rostyle, per il paraurti posteriore con luce targa incorporata, per il badge sulla calandra con fondo argento e per la capote con elementi angolari trasparenti. La seconda generazione arriva nel 1973, riconoscibile a prima vista per via dello specchio di coda e dei brancardi verniciati in nero opaco. Dal model year 1976 sui brancardi viene applicata una copertura in acciaio inossidabile, mentre il lamierato posteriore torna a essere in tinta con la carrozzeria. Altri elementi distintivi della cosiddetta Mk II sono lo scudetto frontale con fondo nero, la capote con lunotto notevolmente ampliato e priva dei trasparenti laterali, la luce targa posteriore integrata nel cofano bagagli, il profilo lucido sulla fiancata e i cerchi in lega (di serie dal 1975). Modificate anche la anche la strumentazione e la disposizione delle spie sul cruscotto. Come visto la Stag esordisce nel 1970, presentata dalla Casa come "Coupé 2+2 trasformabile in cabriolet". La carrozzeria è spider, ma con un arco centrale, collegato alla cornice del parabrezza attraverso un elemento longitudinale centrale: in pratica una configurazione T-Bar del tutto simile a quella della Corvette Stingray. La struttura è ricoperta da una imbottitura per aumentare la sicurezza degli occupanti. La Stag è disponibile con la capote ripiegabile, con l'hardtop in lamiera oppure con entrambe le coperture, comunque ordinabili in un secondo momento come accessorio (sulla MK II diventeranno standard). Della dotazione di serie fanno parte gli alzacristalli elettrici, il servosterzo e l'impianto frenante (misto, con dischi anteriori da 270 mm) con doppio circuito idraulico. Nella lista degli optional figurano

## TRIUMPH STAG 1973-1977

l'aria condizionata, l'overdrive e la trasmissione automatica (una Borg-Warner 35; col model year 1976 si passa alla Type 65). A proposito di overdrive: con la MK II il Laycock Type A viene sostituito dal Type J, che viene peraltro inserito nell'equipaggiamento di serie. Tra gli altri optional, portapacchi per il cofano baule e assetto Koni. I codici di produzione prevedono anche gli interni in pelle, mai pubblicizzati o inseriti a listino; il registro inglese di modello non ha mai rilevato una Stag con sedili in pelle montati all'origine, per cui si presume che le tante che oggi li esibiscono li abbiano adottati durante il restauro. Un altro optional "fantasma" è la griglia di protezione della coppa dell'olio, inserita probabilmente sull'onda dell'entusiasmo per i successi Triumph nei rally ma abbastanza privo di senso su una Stag. Il motore rimane sempre il V8 di 2.997 cm<sup>3</sup> da 145 CV; con la seconda serie il rapporto di compressione

## MOTORE V8 DI TRE LITRI DA 145 CV: COL MODEL YEAR 1973 CAMBIANO IL RAPPORTO DI COMPRESSIONE E IL FILTRO ARIA

viene elevato da 8,8:1 a 9,25:1 (ridisegnati cielo dei pistoni e camera) e cambia la scatola del filtro aria: la potenza però rimane pressoché invariata. Come già indicato, questo propulsore viene specificamente sviluppato per la Stag e non troverà altre applicazioni. La produzione si ferma nel giugno del 1977; la Stag non viene sostituita. In totale sono 25.939 le vetture allestite, di cui 17.819 rimangono in patria. Il Regno Unito costituisce certamente il terreno di caccia migliore per scovare una Stag: si stima che là ne siano sopravvissute circa 8.500. Ma non c'è rosa senza spine. Tralasciando la questione della guida a destra, si calcola che circa un quarto degli esemplari esistenti abbia subito un trapianto del V8 originale con motori a sei e otto cilindri di provenienza Buick, Ford e Rover.



## 4 IL MERCATO

Simbolo della confusione di idee e disorganizzazione generale che ha attanagliato l'industria automobilistica inglese negli anni 70, che nel volgere di un decennio l'ha portata a uno stato di crisi irreversibile, la Triumph Stag è un'auto molto particolare, con il suo stile inconfondibile (la matita è di Michelotti), le sue dimensioni molto generose per una "quasi-cabrio" 2+2 e il suo delicato motore V8, progettato espressamente per lei e rimasto inutilizzato in altri progetti. È proprio questo motore uno dei motivi per cui chi intende acquistare una Stag deve procedere con estrema cautela. Se non è in ordine, è meglio lasciar perdere l'esemplare e rivolgersi ad altro. Così come sono da sconsigliare quegli esemplari che hanno subito un "trapianto di cuore", con lo "swap" del motore Rover V8 di 3.5 litri, decisamente più affidabile, ma che fa

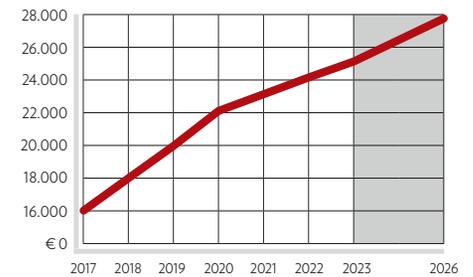
a pugni col concetto di originalità (e con quanto previsto dal Codice della strada che, ricordiamo, impone il collaudo in Motorizzazione dei veicoli le cui caratteristiche costruttive siano state modificate). È una scelta che ha una certa razionalità (lo stesso gruppo Leyland avrebbe potuto farla all'epoca, evitando lo spreco di denaro per la progettazione di un'unità completamente nuova, ma le rivalità intra brand portarono a questa disavventura), ma non accettabile sotto il profilo collezionistico. Le Stag

**ATTENZIONE:  
MOLTE VETTURE  
STRANIERE  
NON MONTANO  
PIÙ IL MOTORE  
V8 ORIGINALE**

veramente a posto in Italia sono pochissime, e quasi mai in vendita: chi ha investito una somma rilevante (almeno pari al valore massimo di oggi) per riportare una Stag alle condizioni d'origine (anzi, meglio, risolvendo definitivamente i problemi che l'attanagliavano), ben difficilmente rinuncia a godersi questa prestigiosa e inconfondibile "Targa" per tanti anni. Rivolgersi ai mercati esteri è poco consigliabile: sul Continente i valori sono superiori a quelli in vigore in Italia, mentre nel Regno Unito, dove la Stag è oggetto di culto maniacale (col vantaggio di una disponibilità di ricambi eccellente), le quotazioni sono sì inferiori alle nostre, ma occorre tener conto dello scoglio della guida a destra. La Stag ha comunque un suo perché, specie per gli amanti delle sportive made in England; inoltre in prospettiva dovrebbe garantire una costante rivalutazione anche nei prossimi anni. **RIC**



**TRIUMPH STAG**  
1970-1977



**Le poche presenti in Italia** sono nelle mani di estimatori della Casa. La Stag non è un assegno circolare, ma rimane una sportiva dalle prospettive interessanti.





IL MOTORE V8 DI TRE LITRI VIENE  
SPECIFICAMENTE SVILUPPATO  
PER LA STAG: LA SUA SCARSA  
AFFIDABILITÀ DIVENTA PROVERBIALE

# UNA TESTA CALDA

Per metterla in garage basta questo: è la prima vettura di grande serie a montare un motore a 16 valvole. Il quattro cilindri di due litri eroga 129 CV e regala prestazioni briose. Attenzione, però, a non farsi prendere la mano: dietro c'è ancora il ponte rigido

Testo di Massimo Condolo e Marco Di Pietro



TRIUMPH DOLOMITE SPRINT

## 1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Perché le berline di famiglia che vincono le corse le sanno fare anche gli inglesi. Beh... se le fanno disegnare dagli italiani, ovviamente da Giovanni Michelotti, però ci aggiungono pure, primi al mondo su una vettura di normale produzione e grande serie, la testata a sedici valvole. Quindi, se oggi tutte le vetture o quasi hanno quattro valvole per cilindro, una buona parte del merito va proprio alla Dolomite Sprint. Che nel 1973 si inserisce a pieno titolo tra le berline pepate da una firma famosa dei motori

da competizione, in quel filone che, per limitarci all'Inghilterra, parte con le Ford Cortina Lotus e De Tomaso e arriverà alla Opel Omega Lotus. Per il progetto di quel motore che doveva dare un po' di brio alla paciosa Dolomite e alla sua immagine altrettanto tranquilla, Charles Spencer ("Spen") King si era rivolto alla Coventry Climax, all'epoca parte della British Leyland (come la Triumph) e forte nel decennio precedente di molte vittorie in Formula 1. La base è il quattro cilindri Slant-four di 1.854 cm<sup>3</sup> della Dolomite, presentata a inizio 1972. La cubatura viene aumentata a 1.998 cm<sup>3</sup>, ma soprattutto viene montata la testa a sedici valvole, sempre realizzata di lega leggera. È la prima volta che tale soluzione viene applicata su un motore



di grande serie. Alimentato da due carburatori SU HS6 questo quattro cilindri eroga ben 129 CV a 5.700 giri. Dal punto di vista stilistico la Dolomite Sprint è personale e un po' snob, classica ma non canonica, come lo sono, più o meno negli stessi anni, le berline Rover della famiglia P6 e le Triumph 2000-2500.

## QUOTAZIONI

Attualmente una **Dolomite Sprint** in buone condizioni (label AB del listino di Ruoteclassiche) è valutata 12.500 euro. In stato di perfezione assoluta, ma gli esemplari conservati in modo maniacale o restaurati senza badare a spese sono mosche bianche, raggiunge i 18.700 euro.

Valore € (label AB)

12.500

## 2 RESTAURO

Una volta tanto di un modello inglese dobbiamo dire che il reperimento dei ricambi non è semplicissimo. Esistono varie aziende che producono repliche di buona qualità, ma diversi componenti della Sprint sono specifici. Quindi, pur con una produzione che ha raggiunto quasi i 23.000 pezzi, non c'è la legge dei grandi numeri a spingere la richiesta. La scarsità dell'offerta colpisce molti ricambi altrimenti banali, quali gli interruttori della plancia e il tessuto sintetico dei sedili. Come per altri modelli British Leyland degli anni 70, la qualità dei trattamenti anticorrosione peggiora con il passare del tempo. Le Sprint antecedenti al 1976, sottolinea un sito di appassionati di modello, arrugginiscono meno di quelle successive. Da controllare con particolare attenzione sono le infiltrazioni d'acqua nella zona della pedaliera, causate da problemi più gravi quali la

marcescenza del giro parabrezza o del parafiamma. Il rivestimento in vinile del tetto potrebbe nascondere inquietanti inneschi di ruggine. Le sospensioni sono a ruote indipendenti all'avantreno; dietro invece si mantiene il tradizionale ponte rigido, con puntoni e molle elicoidali. Il motore ha un problema comune a tutti quelli con monoblocco in ghisa e testa di lega leggera: la corrosione galvanica causa perdite di liquido di raffreddamento in corrispondenza della guarnizione della testa. Inoltre la tendenza al surriscaldamento innesca anomale dilatazioni del monoblocco, acuendo il fenomeno della formazione di "maionese" di acqua e olio. Sono più questi aspetti che non la testata a sedici valvole le cause della delicatezza della Sprint. Il cambio è invece piuttosto robusto, con una durata di oltre 150 mila km prima della revisione. Rumori dall'avantreno e imprecisione di guida possono essere causati dalla scarsa qualità delle bocche originali; i ricambi attuali risolvono il problema e sono più longevi.



## DA SAPERE

### ● Prezzi dei ricambi

PARAFANGO ANTERIORE	€ 157
GRUPPO OTTICO POST.	€ 156
TACHIMETRO	€ 328
KIT REVISIONE MOTORE	€ 1.425
DISCHI E PASTIGLIE	€ 140

### ● I club



#### Club Dolomite Sprint Italia

Il sodalizio ha festeggiato nel 2022 i 25 anni di attività. Punto di riferimento imprescindibile per gli

estimatori della Sprint.

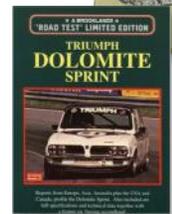
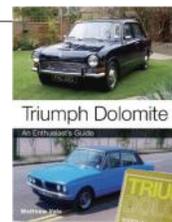
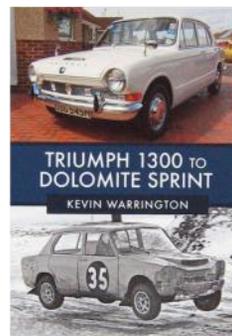
Sito [dolomiteclub.it](http://dolomiteclub.it)

#### Triumph Dolomite Club

Il sito contiene una sezione utile sui ricambi.

Sito [triumphdolomite.co.uk](http://triumphdolomite.co.uk)

### ● I libri



#### Ecco la top list:

"Triumph 1300 to Dolomite Sprint" di Kevin Warrington (Amberley Publishing); "Triumph Dolomite - An Enthusiast's Guide" di Matthew Vale (Crowood Press); "Triumph Dolomite 1972 to 1979" (Haynes); "Road Test Limited Edition Triumph Dolomite Sprint" (Brooklands Books).

### ● Specialisti

#### Canley Classics

Sito [canleyclassics.com](http://canleyclassics.com)

#### Rimmer Bros

Sito [rimmerbros.com](http://rimmerbros.com)

#### Sprintspeed

Sito [sprintspeed.co.uk](http://sprintspeed.co.uk)

#### Wins International

Sito [winsinternational.co.uk](http://winsinternational.co.uk)

## 3 SU QUALE PUNTARE

Non c'è molto da scegliere: la Sprint, presentata nel 1973, è sempre lei, con una sola carrozzeria, disegnata come di consueto da Giovanni Michelotti, e un solo motore, un quattro cilindri di 1.998 cm<sup>3</sup> a sedici valvole da 129 CV. Ma vediamo un po' più da vicino questa innovativa unità caratterizzata da un originale schema della distribuzione. Il singolo asse a camme in testa aziona direttamente la valvole di aspirazione; attraverso dei bilancieri le medesime camme comandano quelle di scarico. Il movimento dell'albero a camme è assicurato da una catena duplex. Le valvole sono più piccole e leggere di quelle convenzionali al fine di diminuire le sollecitazioni delle parti in movimento. Le candele sono state poste centralmente con l'obiettivo di ottenere una combustione ottimale. Il resto del motore è il medesimo Slant-four studiato dalla Triumph e adottato per la prima volta alla fine del 1967 sulla Saab 99. Il cambio è un quattro marce (tutte sincronizzate); a richiesta è disponibile l'overdrive, operante sui due rapporti superiori. Le sospensioni sono sempre a ruote indipendenti all'avantreno e a ponte rigido con puntoni longitudinali e obliqui e molle elicoidali dietro. Per adattarsi alle maggiori prestazioni della Sprint sono montate molle e ammortizzatori con diversa taratura. Barre antirollio sono presenti su entrambi gli assali. Interventi riguardano ovviamente anche l'impianto frenante: viene aggiunta una valvola limitatrice di pressione della Girling, si cambiano le pastiglie anteriori, i tamburi posteriori sono maggiorati (la superficie frenante totale è incrementata di circa il 10%) e si installa un servofreno più grande (da 8 pollici anziché da 7) per diminuire lo sforzo sul pedale. Esteticamente la caratterizzazione sportiva è molto discreta. A tradire l'indole corsaiola ci sono i cerchi ruota di lega da 5 pollici e mezzo, che calzano pneumatici 175/70 HR13, lo spoiler nero opaco sotto il paraurti anteriore e il minaccioso doppio terminale di scarico. Una curiosità: la Sprint oltre ad essere la prima 16 valvole di grande produzione è anche la prima inglese a vantare i cerchi

TRIUMPH DOLOMITE SPRINT 1973-1975



## TRIUMPH DOLOMITE SPRINT 1975-1980



di lega nella dotazione di serie. Dal maggio del 1975 compare sulla fiancata un profilo in gomma; lo specchietto retrovisore sinistro e l'overdrive divengono di serie; all'interno compare una vaschetta portaoggetti davanti alla leva del cambio. col marzo 1976 diventano standard i poggiatesta anteriori, il parabrezza laminato e la radio. Ma come va questa 16 valvole? Il motore si rivela dolce e progressivo fino al regime di coppia massima, attorno ai 4.500 giri. Dopo quella soglia rivela tutta la sua grinta sportiva in un crescendo di rumorosità (e ruvidità) fino ai 5.700 giri. Su una berlina così briosa si potrebbe essere tentati di considerare l'overdrive (di serie dal 1975) del tutto superfluo. Non è così. Tale dispositivo infatti rende la guida per nulla affaticante nelle trasferte autostradali e soprattutto non sollecita la meccanica. A questo proposito occorre ricordare che il motore tende a scaldare: la temperatura eccessiva può

## RIMANE SEMPRE UGUALE: DAL MAGGIO 1975 VIENE SOLO AGGIUNTO UN PROFILO IN GOMMA LATERALE

causare un disallineamento tra il monoblocco in ghisa e la testa di lega leggera, con gravi conseguenze. Gli esperti suggeriscono di verificare il serraggio della testa ogni 10 mila km e di sostituire il radiatore circa ogni cinque anni. Quanto al confort, che dire? Nell'abitacolo si è accolti dal più puro stile inglese, fatto di inserti in legno di noce, di comodi sedili imbottiti, di moquette. E il volante, con corona rivestita di pelle, è regolabile sia in altezza sia assialmente. La Sprint è molto divertente, soprattutto nel misto; segue le traiettorie con grande precisione, dimostrando un'agilità invidiabile. Le sospensioni filtrano bene, ma se il fondo diventa irregolare il ponte rigido tende a perdere aderenza e a saltellare. La Dolomite Sprint esce di produzione nel 1980, dopo 22.941 esemplari.

## 4 IL MERCATO

La Dolomite Sprint vanta il primato di essere la prima vettura di grande serie con un quattro cilindri a 16 valvole. Ed è anche la prima inglese a montare i cerchi in lega di serie. Tanto basta a farla entrare di diritto nella storia dell'automobile. Concorrente all'epoca dell'Alfa Romeo Alfetta e della BMW 2002 Tii, ebbe un successo più che discreto, anche nel nostro Paese dove veniva importata dall'organizzazione Koelliker. Era l'auto preferita dagli appassionati di vetture inglesi, appartenenti a un ceto sociale medio-alto, che volevano un'auto per distinguersi. Con una produzione che, dal 1973 al 1980, ha sfiorato i 23.000 esemplari, è oggi abbastanza facile da reperire anche se, come per quasi tutte le auto inglesi, si ha l'impressione che sia un po' meno in auge rispetto a qualche decennio fa. Questo però non ha influenzato il trend

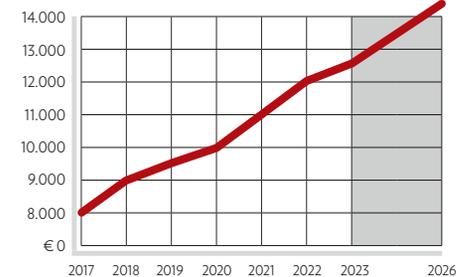
delle quotazioni, che salgono costantemente. La Dolomite Sprint racchiude in sé tutte le caratteristiche delle auto made in England: pregi (finiture all'inglese, con abbondanza di legno e tessuti ricercati, tetto in vinile, prestazioni sportive) e difetti (tendenza al surriscaldamento e impianto elettrico approssimativo). Una berlina pepata in grado di tenere testa alle avversarie del tempo. Il suo passato sportivo, di discreto livello, è un valore aggiunto. Non è difficile trovarne in vendita una in ordine (ma quasi mai si vedono esemplari immacolati) e coloro che riescono a portarsene una in garage fanno un affare, anche considerando quanto il valore delle concorrenti (Alfetta "scudetto stretto" e BMW 2002 Tii) sia cresciuto negli ultimi anni. È bella da guidare, potente (129 CV) e divertente. Insomma, una delle più gradevoli berline a quattro porte degli anni 70, una storica dalla linea originale, in puro stile british (con influenze di Giovanni Michelotti,

## NON È DIFFICILE TROVARNE UNA IN ORDINE; MA GLI ESEMPLARI PERFETTI SONO MOLTO RARI

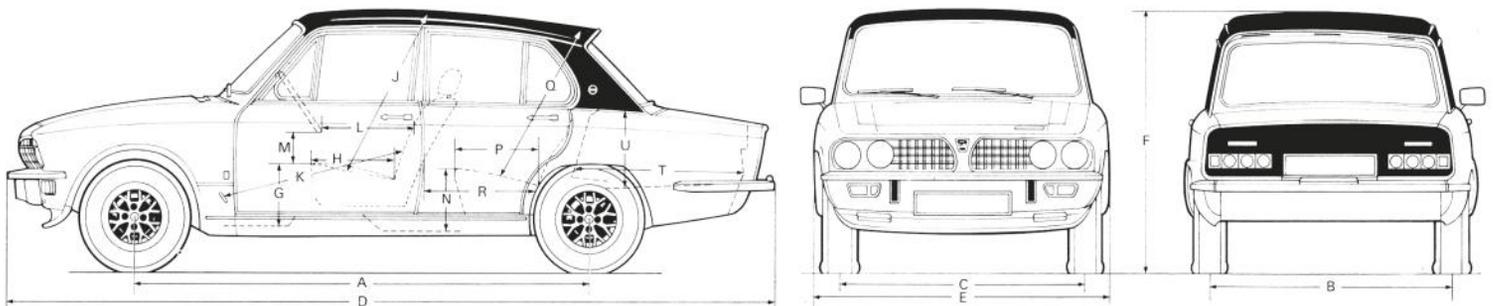
come da tradizione Triumph). Sono questi i motivi del suo successo, che spingono a delineare un futuro collezionistico sempre più importante. Le altre versioni, importate col contagocce in Italia, sono più rare, ma poco interessanti: pollice verso per le 1300 e 1500, qualche chance in più per la 1850 HL (con 91 CV), che è la versione da cui la Sprint origina. Il loro valore è più basso (da 7.000 a 10.500 euro per le label AB e A+), ma le prospettive di rivalutazione sono decisamente inferiori. Il numero delle valvole conta... **RC**



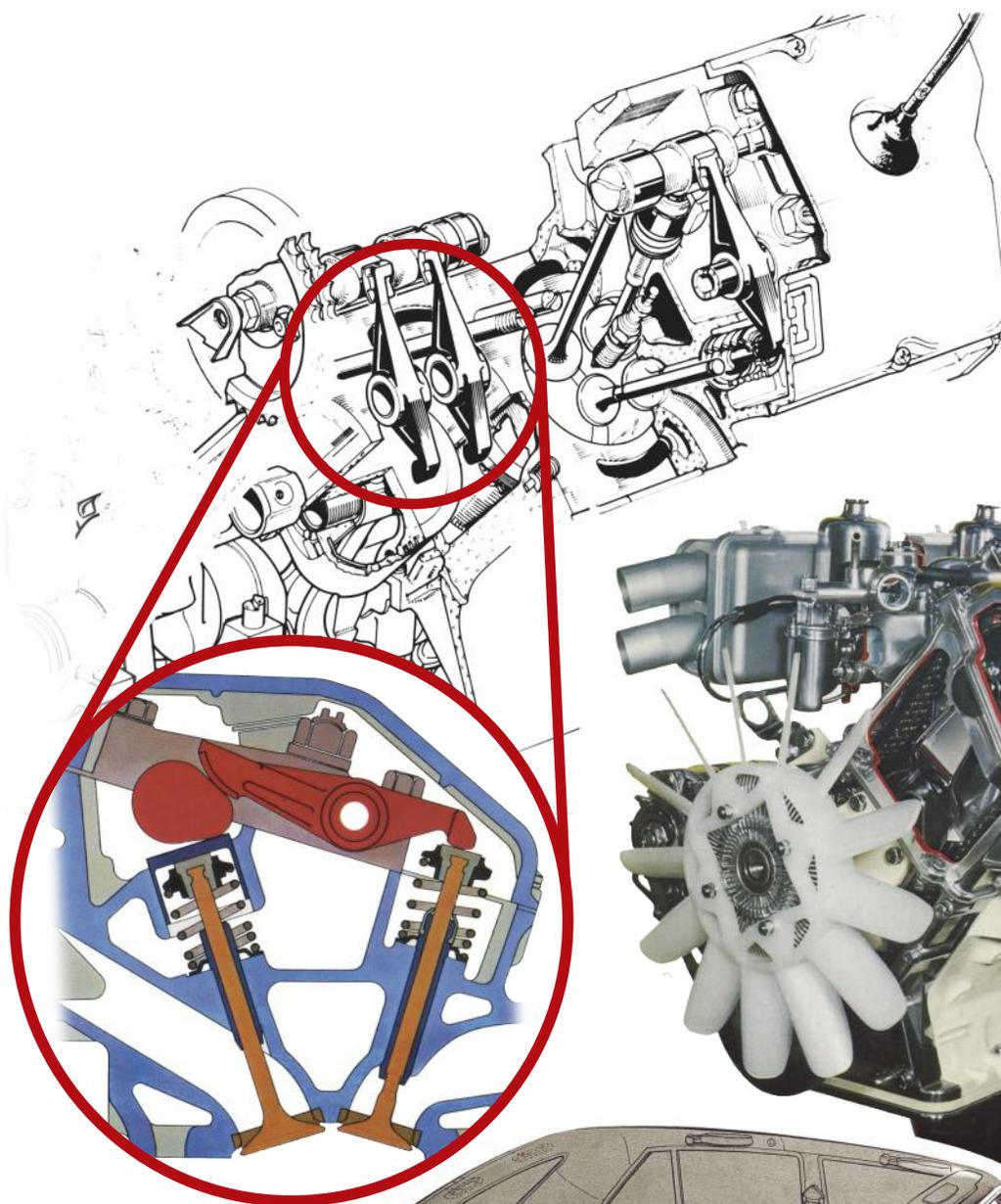
**TRIUMPH DOLOMITE SPRINT**  
1973-1980



**Prima vettura di grande serie** a 16 valvole, è una valida alternativa ad Alfetta e BMW 2002 Tii. Il suo valore ha un trend di crescita abbastanza accentuato.

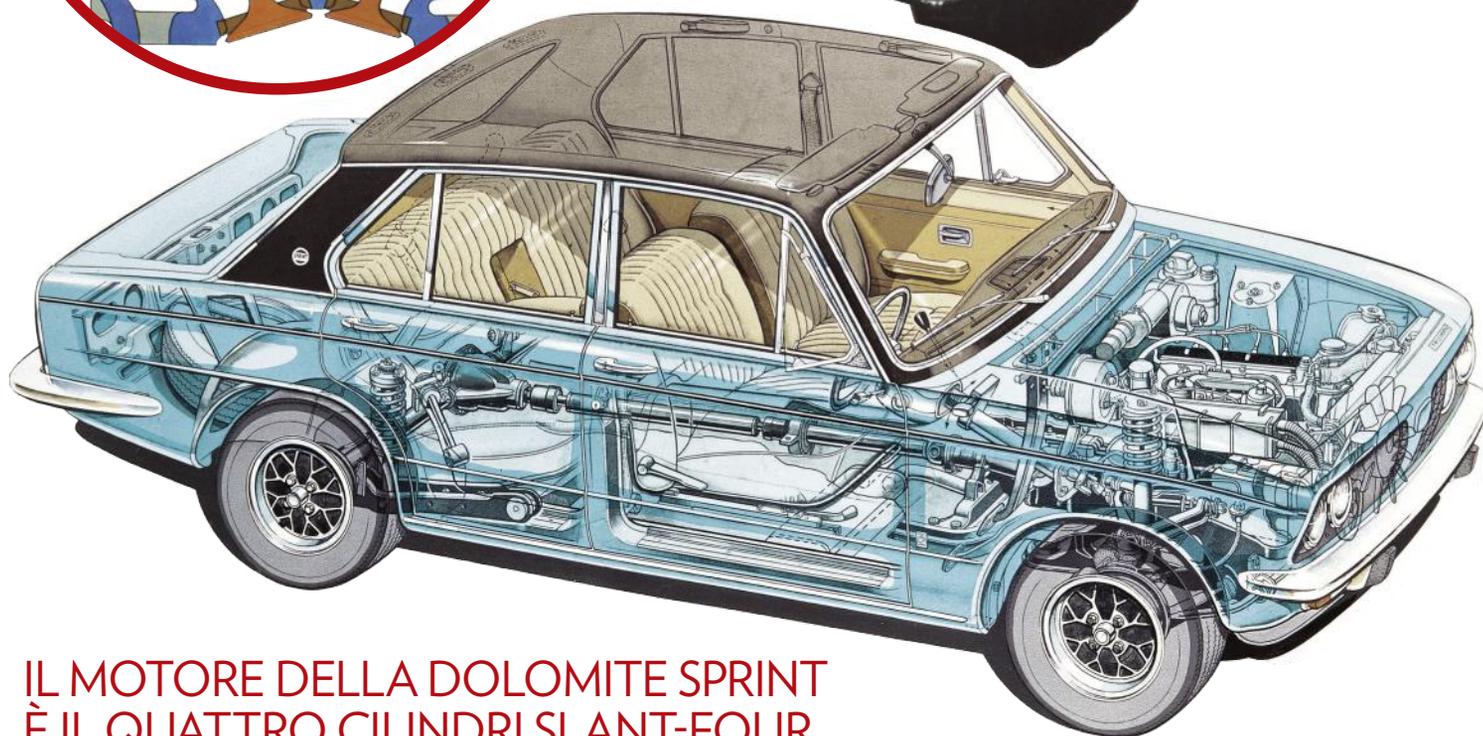
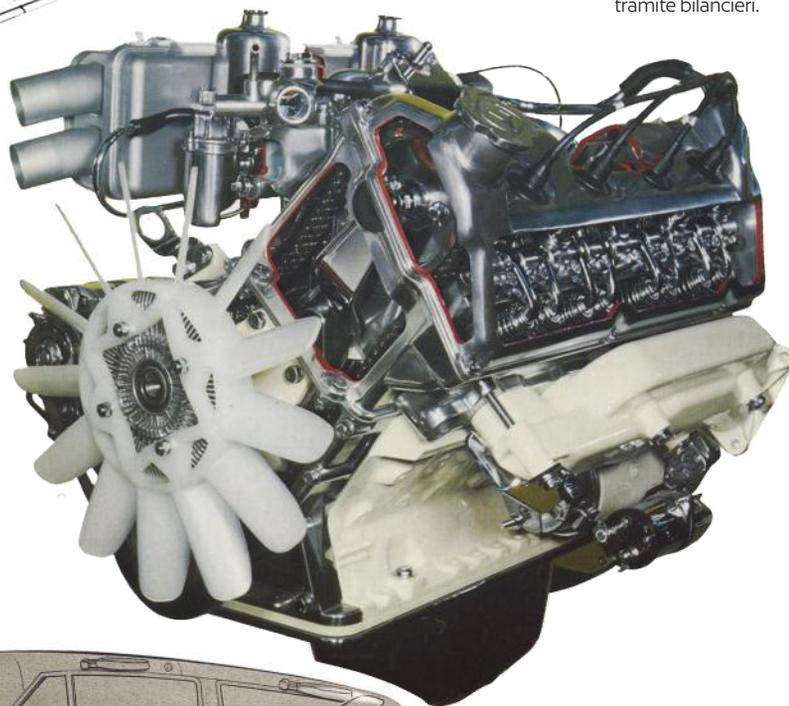


**A** - Passo 2.454 mm **B** - Carreggiata posteriore 1.290 mm **C** - Carreggiata anteriore 1.356 mm **D** - Lunghezza 4.115 mm  
**E** - Larghezza 1.568 mm **F** - Altezza 1.372 mm **J** - Altezza interna anteriore 965 mm **Q** - Altezza interna posteriore 914 mm



### Un solo asse a camme

Lo schema particolare della distribuzione a 16 valvole. Il singolo asse a camme aziona direttamente le valvole di aspirazione; quelle di scarico sono comandate dalle camme tramite bilancieri.



IL MOTORE DELLA DOLOMITE SPRINT È IL QUATTRO CILINDRI SLANT-FOUR, SUL QUALE PERÒ VIENE MONTATA UNA TESTA A 16 VALVOLE

# OFFICINE E DRAGHI

Morris Garages: ecco che cosa si cela dietro le iniziali MG. Il simbolo compare per la prima volta in una pubblicità nel 1924, ma sulle vetture arriva nel 1927. Per la Triumph l'emblema più curioso e conosciuto è quello impiegato dal 1953. Secondo fonti accreditate, rappresenterebbe in forma stilizzata le ali troncate di una viverna, sorta di drago a due zampe che dominava il regno la cui capitale era Coventry, sede della Casa automobilistica



1924



1927



1952



1962



1990



2010



2021



MG

TRIUMPH



1936



1953



1972



1977

LA TRIUMPH SPITFIRE 4 DEBUTTA NEL 1962  
E INAUGURA UNA FAMIGLIA DI ROADSTER  
DESTINATA A VIVERE FINO AL 1980



# 1 ALPINE RENAULT

# 2 SAAB VOLVO

# 3 FORD OPEL

Una collana di sei volumi dedicata alle auto straniere nella fascia di prezzo bassa e media, con un limite di spesa fissato a 40.000 euro. Ecco la nuova serie di allegati che vi accompagnerà da febbraio a luglio. Una carrellata particolarmente ricca, articolata in circa 140 modelli, suddivisi nei fascicoli Alpine-Renault, Saab-Volvo, Ford-Opel, Austin Healey-Lotus, Giapponesi e MG-Triumph. Una guida, un vademecum indirizzato soprattutto agli appassionati che desiderano entrare nel mondo delle auto storiche con cognizione di causa. All'aspirante collezionista vengono infatti fornite informazioni essenziali per andare a colpo sicuro: per ogni automobile sono indicate le versioni migliori su cui puntare, le analisi dei trend di mercato e le quotazioni. Non mancano i suggerimenti sul restauro, le liste dei punti deboli da esaminare con maggior attenzione e gli approfondimenti sulla disponibilità dei ricambi. Completano il quadro gli elenchi dei club più attivi e degli specialisti. Senza dimenticare i consigli sui libri da consultare per approfondire le proprie conoscenze sui vari modelli

# AUSTIN HEALEY LOTUS

# 4

# 5 GIAPPONESI

# 6 MG TRIUMPH

