

Un fascino **DISCRETO**

Nei primi Anni '60, Michelotti reinterpretò la classica roadster britannica. Sulla TR4 veniva concesso spazio alle comodità. Ecco quindi spiegati i finestrini laterali. L'impianto di riscaldamento con le bocchette orientabili. Il tettuccio "tipo Targa", che anticipava di oltre quindici anni l'analoga soluzione Porsche. Fu un grande successo, per un'auto che si può ancora usare come vettura di tutti i giorni. Come ci racconta la coppia di fortunati possessori dell'esemplare che abbiamo provato.



DI NICOLA MARRAS E PATRIZIA PICCHIETTI FOTOGRAFIE ZINI

■ Siamo appassionati di auto classiche. Cerchiamo di utilizzarle normalmente per i weekend e nelle vacanze, ovviamente con la prudenza e le precauzioni che l'uso di un mezzo vecchio di quarant'anni sulle strade moderne rendono indispensabili. Un giorno siamo entrati casualmente in possesso, senza davvero averla scelta, di questa TR4. È un'auto che nel tempo ci ha conquistato, in quanto animata da un fascino discreto. Reinterpreta le più tradizionali TR2 e 3, e si è dimostrata ricca di pregi che l'hanno pian piano resa la nostra favorita. Ma vediamo, più in dettaglio, qual è la sua storia.

La roadster mai vista

La TR4 fu presentata nel 1961, aveva una cilindrata di 2.200 cc, una moderna scatola di sterzo ed il cambio tutto sincronizzato. La carrozzeria disegnata da Michelotti era molto innovativa e, rompendo con la tradizione della roadster pura, aveva i finestrini laterali ed un efficace impianto di riscaldamento con bocchette orientabili: cose ancora mai viste nella produzione sportiva inglese. La sua buona abitabilità interna, unita ad un discreto bagagliaio, ne permettevano l'acquisto anche come

prima vettura e non solo come giocattolo sportivo. Michelotti disegnò persino un rivoluzionario tetto rigido. Era costituito da un lunotto posteriore imbullonato alla carrozzeria e da una sezione centrale rigida rimovibile, disponibile anche in tela e chiamata Surrey Top. Questa innovativa configurazione non ebbe purtroppo successo, a causa dell'alto prezzo di vendita. Non andò comunque dimenticata e venne ripresa, tale e quale, qualche anno dopo sulla Porsche Targa.

Senza concorrenti

Stranamente i concessionari degli Stati Uniti esitarono ad accettare questo nuovo modello, che rompeva con la concezione dell'auto inglese nuda e cruda, ed ordinarono un'ultima fornitura della vecchia TR3, dotata della nuova meccanica e chiamata TR3B. Si sbagliavano: la TR4 fu accolta con entusiasmo dalla clientela, in quanto aveva pochi concorrenti diretti ed era una valida alternativa per chi non poteva permettersi la più potente Austin Healey. I suoi principali avversari sul mercato erano la MG B e l'Alpine, di caratteristiche simili ma meno riuscite stilisticamente, mentre la Porsche Super 90, di uguali potenza e prestazioni, costava ben un milione di più (l'equivalente di una Mini!) pur essendo sprovvista di freni a disco.

*La Triumph TR4
utilizzata per la
nostra prova. Ha più
di quarant'anni ma è
ancora comodissima
da guidare tutti i
giorni, grazie ad
alcuni accessori
difficilmente trovabili
all'epoca su una
roadster made in
England.*





Per tutti, o quasi...

La Triumph cercò sempre di offrire il massimo ad un costo contenuto: la TR4 poteva essere acquistata anche a zero optional, senza neanche gli specchietti retrovisori e le alette parasole, ad un prezzo imbattibile. Le prestazioni ed il suo fascino tutto inglese le assicurarono un grande successo di vendita, con quasi 60 mila esemplari prodotti. La sua grande diffusione non le permise però di crearsi l'aura di vettura elitaria ed altamente desiderabile. In Italia, invece, fu penalizzata dalle forti tasse di importazione e dall'Ige al 30% che gravava sulle auto di oltre 2.000 cc. Completa di tutti gli optional, indispensabili per il nostro mercato, costava nel 1963 ben 2.700.000 lire, quando si poteva avere una Giulietta spider con meno di 2.000.000 e le concorrenti in quella fascia di prezzo erano tutte di classe e prestazioni superiori. Il bollo era molto elevato e la Triumph non aveva una buona rete di assistenza e così i ricambi erano costosi. Nel nostro Paese se ne vendettero quindi molto poche, circa una quarantina l'anno, per lo più ad amanti dello stile British. Nel 1963, per aggirare le imposte, si pensò di assemblare l'auto a Bologna, presso gli stabilimenti della Ducati Meccanica che all'epoca distribuiva il marchio in Italia, ma la produzione non ebbe mai inizio.

Fedeli alla linea

Nell'arco della sua vita la TR4 subì pochissimi cambiamenti. Nel 1965 si pose rimedio alla scarsa stabilità del retrotreno introducendo la TR4A, dotata di sospensioni posteriori indipendenti e molle elicoidali: la carrozzeria rimaneva invariata e le uniche differenze consistevano nella nuova griglia anteriore, più piatta, e negli indicatori di direzione situati sui passaruota. Diventavano invece di serie due "optional" come cruscotto in legno e alette parasole. La TR4A montava inoltre una nuova testata ed un sistema di riciclo dei fumi carter, fino al momento dispersi nell'atmosfera.



In alto, la TR4 con il tettuccio montato. Un accessorio costoso ma di infinità utilità. Nelle altre immagini, dettagli della bella linea disegnata da Michelotti: il tappo del serbatoio, il vano bagagli molto spazioso per la categoria.



Un'occhiata agli Interni. Il volante a tre razze con i due grossi "orologi" per il contagiri ed il tachimetro. La leva del cambio sulla "gobba" che ospita la trasmissione. La pedallera. Gli interni in pelle, con materiali e finiture che rispettano l'originalità.

Fedele alla propria politica, la Triumph ne commercializzò anche una versione più economica, col vecchio ponte rigido ma con le molle elicoidali, chiamata "live axle". I concessionari dovevano però avvertire la clientela che una trasformazione successiva a ruote pienamente indipendenti non sarebbe più stata possibile.

Quasi una "moderna"

Dimostrata, così, la ricchezza di comodità della nostra R4. Non potremmo infatti più intraprendere lunghi viaggi senza dei veri finestrini laterali, una buona tenuta all'aria ed all'acqua ed un discreto bagagliaio. La buona potenza ed il cambio con overdrive permettono veloci trasferimenti. Col servofreno gli spazi di arresto sono quasi moderni e, inserita l'elettroventola, possiamo resistere per ore nel traffico cittadino. Il motore è parco nei consumi, normalmente non ci pianta in asso e, grazie alla completa disponibilità di ricambi forniti dall'organizzazione Moss, molto ben rappresentata in Italia, non resta mai a lungo in officina.

Impermeabile da coupé

Ottima infine la tenuta di strada, dovuta alla moderna scatola dello sterzo ed ai pneumatici radiali, mentre l'impagabile tetto rigido tipo Targa ci fa correre senza vortici d'aria e, una volta chiuso, trasforma l'auto in un vero coupé. Il Surrey Top garantisce l'agognata impermeabilità. Quasi un sogno su una classica inglese! Poche o nessuna le note dolenti. Patrizia, che ama e guida forse meglio di me le auto d'epoca, elenca fra i difetti le mie lunghe ore passate in garage ed una sorta di mia fissazione monomaniaca che spesso mi consiglia di utilizzare più fattivamente. Quando siamo in viaggio, tutto questo però viene prontamente dimenticato. L'unico vero problema resta la guida sul bagnato, sempre difficile e che richiede molta attenzione. In sintesi la TR4, condotta con le dovute cautele, è ancora sicura nelle moderne condizioni di traffico, facile e divertente da guidare, relativamente economica da mantenere ed egregiamente supportata da un ottimo club di marca. Insomma, se volete un consiglio, correte subito ad acquistarla.

Consigli per gli acquisti

Trovarla non è troppo difficile e facciamo tesoro della nostra esperienza per dare qualche consiglio. La vettura, che vedete nelle fotografie di questo servizio, è un modello del 1963 e quindi ancora col ponte posteriore rigido. Forse è meno confortevole del successivo sistema a ruote indipendenti ma di più facile manutenzione. Fortunatamente questo esemplare fu ordinato dal primo proprietario con tutti gli accessori possibili. Si partiva infatti da un modello base, davvero spartano, in cui anche il parabrezza laminato era opzionale. Guidare quest'auto equipaggiata con tutti i "goodies" è un'altra vita: lavatergicristalli, riscaldamento, specchietti esterni, portapacchi, overdrive, servofreno, ruote a raggi e pneumatici radiali fanno davvero la differenza. Raccomandiamo, per non avere delusioni, di valutare soltanto esemplari ben equipaggiati ed originali. Noi abbiamo avuto fortuna: nonostante i diversi proprietari avuti, la "nostra" TR4 non aveva subito troppe modifiche e solo il rivestimento interno è di un colore diverso, anche se il materiale e le finiture sono corrette. Abbiamo quindi solo aggiunto l'elettroventola, indispensabile in città, adattato la testata per l'uso con la benzina verde e ripristinato il tetto rigido, che nel tempo era andato perduto, dipingendolo del corretto colore bianco in contrasto con la carrozzeria.

Qualità certificata

Fate comunque attenzione. Una scelta affrettata o impulsiva può rivelarsi una perdita economica e far vivere momenti di vera frustrazione. Leggetevi qualche libro che tratti della TR4 e qualche buon manuale tecnico. Non prendete mai in considerazione auto senza il certificato d'origine Hmc (potete richiederlo voi stessi durante le trattative), ricordando che è sempre meglio che sia



La TR4 si trova a suo agio tra i campi da golf e lo Yacht Club, come quelli sulla riviera del Conero dove è stato ambientato il servizio. Nelle immagini, la proprietaria Patrizia Plochietti. Qui a lato, dettagli che svelano ricercatezza delle linee di quest'auto.



LA SCHEDA TECNICA

Triumph TR4 (1963)

Motore	anteriore longitudinale, 4 cilindri in linea di 2.138 cc
Alesaggio e corsa	86 x 92 mm
Rapp. compress.	9:1
Potenza max	100 CV a 4.700 giri
Coppia max	17,5 kgm a 3.350 giri
Alimentazione	due carburatori
Distribuzione	albero a camme nel basamento, a due valvole in testa per cilindro comandate da aste e bilancieri
Corpo vettura	telajo a longheroni e traverse
Trasmissione	trazione posteriore. Cambio manuale a 4 marce sincronizzate. Disponibili overdrive sulle ultime tre marce e diversi rapporti al ponte
Freni	anteriori a disco, posteriori a tamburo
Serbatolo	53,4 litri
Sterzo	a cremagliera
Sospensioni	anteriori a ruote indipendenti; posteriori a ponte rigido con balestre
Lunghezza	3.962 mm
Larghezza	1.461 mm
Altezza	1.270 mm
Passo	2.238 mm
Carreggiata	anteriore 1.245 mm, posteriore 1219 mm
Peso	966 kg (a vuoto)
Velocità max	167 km/h



Qui sopra, due viste del motore, montato in posizione anteriore e longitudinale. È un quattro cilindri in linea raffreddato ad acqua, alimentato da due carburatori doppio corpo. È in grado di sviluppare una potenza di cento cavalli. Con l'aggiunta della elettroventola diventa facilmente gestibile anche nel traffico cittadino.

presente l'omologazione (o certificazione) Asi e non la semplice iscrizione. Adesso che finalmente siete pronti, ricordate che viaggiando con auto classiche, seppure ben restaurate, qualche problema è sempre possibile. Anche da nuove richiedono infatti un'attenzione costante per prevenire e riparare piccoli guasti, all'epoca reputati normali.

Avvertenze e modalità d'uso

Quando si avvia il motore, bisogna scaldarlo e non tirarlo mai a freddo. Controllare spesso la temperatura dell'acqua ed eventualmente inserire l'elettroventola. Verificare ogni tanto, come si faceva una volta, il livello del radiatore, dell'olio motore e delle pompe idrauliche. Queste semplici attenzioni sono in genere sufficienti per ottenere

buone soddisfazioni dalla nostra Triumph, sempre tenendo presente che è una vera "inglese doc". E quindi non sarà mai perfetta come un'auto moderna. Rassegnatevi di buon grado a qualche rumorino, ad una carburazione spesso lunatica, a piccole perdite d'olio ed a leggere vibrazioni dello sterzo. In compenso, difficilmente vi lascerà fermi per strada. Karen e David Liddell, partiti nel 2004 dall'Inghilterra con una TR4 del 1963, sono arrivati dopo 10 mesi a Sydney percorrendo più di 40 mila km e visitando 26 nazioni. Hanno avuto innumerevoli avventure: persi ad Istanbul, assaltati sulla strada in Cina, visitato l'Everest, quasi arrestati in Indonesia... Ma la TR4 non ha mai perso un colpo, rompendo solo sei volte le sospensioni. Più affidabile di così!