

Triumph Roadster 1800, una bellezza tutta curve e regalità

Andrea Lovaldi è un autentico cultore dell'auto d'epoca: una passione, la sua, senza compromessi, distante come le galassie cui si frappono lo spazio siderale da quel collezionismo a meri fini economici che tanto corrompe la magia.

A queste vetture, dice, nulla conferisce più valore se non lo strato di storia che vi si adagia sulla carrozzeria e la consapevolezza di poterne affidare le sorti a mani esperte nel perpetuarsi delle generazioni; proprio come suo padre Egidio ha fatto con lui, in una bellissima epopea familiare costituita da lunghe, impalpabili ore chini su telai denudati fino all'osso delle loro parti da riportare alla vita. Di questo, tuttavia, parleremo in seguito; adesso, è tempo di salire a bordo della Triumph Roadster tipo 1'800 del 1947 cui Lovaldi ci ha introdotto: una fastosa, prorompente, seducente creatura decapottabile, figlia intempestiva degli anni Trenta. ► La Roadster fu realizzata per

un tempo assai breve, soprattutto se ne contestualizziamo la produzione a un'epoca nella quale l'avvicendamento dei brevetti non era certo vertiginoso come quello odierno. Debuttò nel 1946 e, fino alle soglie del '48, si fregiò d'un propulsore da 1.8 litri. Di questa prima serie ne furono assemblate 2'500 unità. L'ultimo biennio, fino al tramonto sia del modello sia del marchio nella sua strutturazione aziendale originaria, fu invece caratterizzato dalla 2 litri (della quale se ne fecero 2'000 pezzi). Per quanto concerne la 1'800, sfavillante protagonista del nostro scritto, ne sopravvivono a tutt'oggi circa 500. Un numero quasi irrisorio, figlio di un programma targato Triumph che non ebbe il successo sperato.

Roadster 1800 e Roadster 2000 ► Per la casa inglese fondata da Sir Bettmann, la cui attività automobilistica iniziò nel 1921, esse costituirono la ripresa del fervore commerciale dopo il periodo bellico; la loro configurazione, d'altronde,



de, ebbe un legame molto stretto con la guerra. Questo, sostanzialmente, per due motivi: il progetto risaliva alla fine degli anni Trenta e fu letteralmente congelato durante le ostilità. Ne risultarono quindi delle linee splendidamente anacronistiche. Poi, la loro scocca fu interamente forgiata in alluminio, materiale che abbondava rispetto all'acciaio soggetto a restrizioni, perché largamente utilizzato in ambito aeronautico (setto- re cui anche la Triumph fu temporaneamente convertita a fini militari). ► La decisione di concretare la Roadster fu adottata nel 1944, durante la fase d'acquisizione della Triumph da parte della Standard Motor Company. L'amministratore delegato di quest'ultima, John Black, desiderava infatti una vettura sport che incarnasse le doti necessarie per entrare in concorrenza con Jaguar.



Un po' di tecnica ► La 1800, a cui ci si riferiva anche come 18TR, sfoggiava motori pre-bellici siglati Standard Motor Company che, a loro volta, derivavano da un precedente 1.5 litri. Avevano un'architettura a quattro cilindri in linea da 1'776 cm³ ed erano alimentati da carburatori Solex. Vi era associato un cambio manuale a quattro marce, con i tre rapporti più alti sincronizzati. Di modellare la scocca, che come detto era interamente in alluminio, s'occuparono due designer distinti, Frank Callaby e Arthur Ballard. Questo, come ci racconta Lovaldi, portò ad un esito piuttosto sorprendente. La parte anteriore, che fu affidata all'uno, e la posteriore, siglata dall'altro, differivano per altezza, con una leggera curva in elevazione a caratterizzare lo svolgimento verso il retrotreno. La meccanica fu invece assegnata a Ray Turner; sul telaio tubolare in acciaio egli pensò d'installare sospensioni anteriori indipendenti a balestra trasversale e sospensioni posteriori ad assale rigido e balestra semiellittica. La carreggiata, dietro, era decisamente più stretta di quella davanti, la quale era larga a tal punto da obbligare all'installazione di tre tergicristalli. Questa soluzione fu poi applicata anche alla Jaguar E-Type. I freni erano idraulici.

Gli interni ► Siamo fermamente convinti che lo stile britannico, in questo ramo, non possa annoverare rivali di sorta. L'abitacolo, oltre che da un favoloso cruscotto in legno e da strumenti circolari di un'eleganza inarrivabile, era contraddistinto da un delizioso divanetto in pelle sul quale si potevano accomodare fino a due passeggeri accanto al conducente installato sulla destra. Grande particolarità della vettura è che, nei periodi più miti, nei quali era uso comune abbassare la capoté, il vano bagagli poteva essere trasformato in un alloggiamento agiuntivo per due ulteriori ospiti. Bastava



sollevare la metà anteriore del portello, che era vetrata e fungeva da parabrezza, e quella posteriore, su cui era installata la ruota di scorta, ed estrarre i due seggiolini pieghevoli per creare il cosiddetto "posto della suocera". Definizione assai ingrata, che oggi sarebbe considerata piuttosto offensiva, ma capace di suscitare un pizzico d'ilarità. L'accesso alla postazione supplementare non era agevole; in seguito, venne installato un predellino in corrispondenza dei paraurti.

LA NOSTRA VETTURA

Dicevamo, in apertura, della genuina passione d'Andrea Lovaldi verso le auto d'epoca, ma ciò che abbiamo trovato ancor più sorprendente è la condivisione di cui essa gode in famiglia; con il fratello Marco e, soprattutto, con il padre Egidio (una vera e propria istituzione nell'ambito). Proprio a questo proposito, oltre alla Triumph Roadster 1800 del 1947 di cui vi parleremo, Lovaldi ci ha voluto

mostrare la magnifica collezione privata gelosamente custodita. Ad accoglierci, sulla soglia della rimessa, proprio Egidio, classe 1935, che a sentir parlare di meccanica s'è illuminato d'una gioia che raramente abbiamo percepito nei nostri lunghi anni a discorrere con i proprietari. Egli, ci ha mostrato con orgoglio uno tra i pezzi più preziosi, quella FIAT 600 D del 1962 con le porte controvento che ha rappresentato il suo primo e unico acquisto a nuovo. Una macchina che la famiglia ha conservato e restaurato completamente e che ora è intrisa d'un valore affettivo non misurabile e superiore a tutti gli altri pezzi. A farle da degno contrappunto, tra molti altri gioielli, una FORD A del 1929: «È l'auto verso cui nutro i ricordi più intensi», ci spiega Andrea Lovaldi. «Assieme a papà, la risanammo spogliandola fino al nudo telaio, come fosse una bicicletta. Amorevolmente, ne abbiamo riportato agli antichi fasti ogni singolo bullone, durante i weekend o le



vacanze che mi erano concesse quando lavoravo e studiavo a Zurigo; per quattro, lunghi anni». ► I Lovaldi si sono sempre dedicati in prima persona alle loro vetture: «Una predilezione che ho avuto fin da piccino perché crebbi nel contesto d'una stazione di servizio, la "Esso" a Giubiasco, che i miei genitori possedevano. Il mio passatempo preferito era osservare i numerosissimi veicoli che tutti i giorni s'affacciavano al nostro piccolo mondo. Ne studiavo tutte le peculiarità e quando, per caso, arrivava un'auto d'epoca mi si illuminavano gli occhi e la mia giornata acquisiva un senso». Lovaldi, prima d'intraprendere una nuova carriera, apprese pure da meccanico, seguendo le orme del padre («per lui è stata la professione della vita»). ► Ma veniamo alla favolosa Triumph che abbiamo avuto l'opportunità di conoscere. Un mezzo, ci dice il suo detentore, molto bello da guidare, sul quale i progettisti vollero riproporre le comodità delle vecchie Jaguar; macchine d'un certo carattere, che ambivano a fette di mercato piuttosto altolocate. «Avevo avuto occasione di apprezzare le linee del modello molti anni prima dell'acquisto, su una rivista di settore. Poi, visitando il garage Belotti a Verscio, officina meccanica specializzata in auto d'epoca, ne vidi un esemplare in carne ed ossa e, devo ammettere, me ne innamorai perdutamente. Insistetti con il precedente proprietario, dapprincipio non propriamente incline alla vendita, per poterla comprare. Ce-



dette di buon grado quando capii l'entità mio entusiasmo e che ne avrei avuto una cura maniacale». ► La Roadster 1800 era già stata completamente restaurata da esperti professionisti (i quali, inoltre, avevano opportunamente documentato gli interventi). Le sue condizioni risultano a tutt'oggi esemplari. Come si comporta nel traffico moderno? «Una volta la guidai fino a Montreux e debbo dire che non diede alcun problema: è molto confortevole, parecchio ammortizzata. Il motore gira regolare e senza intoppi. L'emozione più bella l'ebbi quando, il secondo giorno dopo l'acquisto, la introdussi ai miei due ragazzi. Li feci installare nel posto della suocera e partii con la configurazione completamente aperta. Fu strano perché, malgrado fossero alloggiati in tutta sicurezza, mi sembrava di perderli a ogni curva». ► Lovaldi sfoggia spesso

la bellezza della sua Triumph ai raduni, cui partecipa con gli amici del TOP CLUB Ticino, un sodalizio verscese che annovera diverse centinaia di soci. Con esso, e in collaborazione con società del settore tra cui anche l'ACS, negli anni scorsi organizzava esposizioni tematiche al Centro Coop di Tenero. Tra le più memorabili: "Dalle due alle quattro ruote", "L'auto nel cinema", "L'auto nei fumetti" e "Auto d'epoca, che corsa". Tre, quattro settimane all'anno in cui era possibile ammirare dal vivo il lavoro certosino di collezionisti, appassionati e restauratori. ► Se sarete fortunati, tuttavia, potrete però magari apprezzare la Triumph 1800 anche lungo le vie comuni. Impossibile distogliere lo sguardo: quei parafanghi così prorompenti ne descrivono una bellezza un tantino altezzosa ma davvero senza eguali.

di Elias Bertini

SCHEDA TECNICA

Marca: Triumph / Modello: Roadster 1800 / Anno: 1947
 Carrozzeria: 2 porte roadster
 Colore: beige chiaro
 Motore: ciclo Otto / Cilindrata: 1'776 cm³
 Nr. cilindri e disposizione:
 4 in linea con valvole in testa
 Alesaggio: 73 mm
 Corsa: 106 mm
 Rapporto di compressione: 6-7 : 1
 Alimentazione: a benzina, carburatori Solex
 Potenza massima: 48 kW
 Cambio: manuale a 4 marce + retro
 Velocità massima: 120 km/h
 Freni: 4, a tamburo
 Sospensioni: a balestra
 Dimensioni (in mm):
 lunghezza 4'280 / larghezza 1'651
 passo 2'540
 Peso a vuoto: 1'115 kg
 Capacità serbatoio: 40 litri



Si ringrazia il garage Belotti di Verscio per la collaborazione e la consulenza nell'allestimento dell'articolo.