

Triumph Stag, il fallimento di un successo annunciato

Di Keith Adams

La storia della Stag è quella di un'occasione clamorosamente persa – aveva tutto: estetica, potenza, un rombo da far svenire e una nicchia di mercato tutta per sé. Eppure ha avuto vita breve e ha fatto arrabbiare molti dei suoi primi proprietari. La Stag fu uno dei primi modelli nati sotto l'egida della BL – fatta per conquistare il mondo, ma con un cuore fragile.



All'inizio del 1964 Giovanni Michelotti chiese a Harry Webster, il capo progettista della Triumph, se fosse possibile ricevere un esemplare della nuova Triumph 2000. Il motivo della richiesta era semplice – Michelotti voleva creare un modello unico da esposizione per il suo stand presso i vari saloni dell'auto.

In virtù degli ottimi rapporti tra Michelotti e la Triumph, Webster avrebbe concesso volentieri una delle auto di supporto del team corse, una volta assolto il proprio compito, ma a una condizione: se alla Triumph fosse piaciuto il design ne avrebbe opzionato la produzione.

Nel giugno di quell'anno la Triumph consegnò la 2000 al seguito della 24 Ore di Le Mans – poi toccò a Michelotti mettere all'opera il proprio talento.



L'originale convertibile creata da Michelotti sul pianale accorciato della Triumph 2000 rappresentò una tentazione irresistibile per Harry Webster.

IL CAPOLAVORO DI DESIGN DI MICHELOTTI

L'auto creata da Michelotti si basava su una versione ridotta del pianale della 2000. La differenza principale era il passo, accorciato di parecchi centimetri per donare all'auto forme più proporzionate. Motore, cambio e sospensioni erano quelle della Triumph 2000 – già rodiate nella sua vita precedente come auto di supporto alle gare.

Il frontale del prototipo aveva un design molto distante dallo stile di Michelotti dell'epoca ma che avrebbe influenzato i modelli Triumph a venire.

Inutile dire che la bella cabriolet a due posti conquistò i favori di Webster – il progetto fu di conseguenza rilevato dalla Triumph per un programma di sviluppo interno e a Michelotti non fu concesso di esporla al successivo Salone dell'Auto di Torino. All'inizio del 1966 al quartier generale di Canley iniziarono ufficialmente i lavori al progetto "Stag".

UNA QUESTIONE DI RISORSE LIMITATE

Il ritardo accumulatosi tra l'acquisizione del design e la partenza del progetto di sviluppo dipese dalle risorse limitate della casa di Canley. Harry Webster ne parlò in questi termini: *"Fu il solito problema di priorità e soldi per l'attrezzatura. Purtroppo rimase in attesa – al tempo eravamo concentrati su modelli come la 1300 e la TR5 e, naturalmente, sullo sviluppo dei nuovi motori."*

Grazie al successo della 2000, Webster riuscì a convincere la direzione della Triumph che la Stag sarebbe stata l'auto ideale su cui basare un aggressivo progetto di espansione negli USA.



Un'altra immagine del prototipo di Michelotti e i due uomini che decisero di metterlo in produzione. Harry Webster (a sinistra) portò il progetto a Coventry e lavorò duramente alla sua produzione, mentre Spen King (a destra) si assicurò che il motore per la Stag fosse da tre litri perché era convinto che l'auto avesse bisogno di più potenza.

HARRY WEBSTER ALLA RICERCA NUOVE NICCHIE DI MERCATO

Webster disse in seguito: *“La Triumph si rese conto che non potevamo competere con i grandi costruttori e dovevamo trovare una nicchia di mercato da occupare, e lì arrivò la Stag. Il target erano i giovani dirigenti, persone che avevano superato le fasi motocicletta/auto sportiva/famiglia e auto familiare, e adesso volevano qualcosa di diverso, sportivo ma comodo.”*

In origine la Stag era stata ideata per il sei cilindri in linea da 2 litri ma si passò presto alla versione da 2,5 litri. Furono costruiti molti prototipi con questa motorizzazione ma i piani dell'azienda erano in costante evoluzione e la motorizzazione della Stag cambiò con una certa regolarità.

I DUBBI SUL MOTORE: DAL SEI CILINDRI IN LINEA AL V8

Nel 1963, Lewis Dawtry, un elemento di spicco del team di ingegneri della Triumph, scrisse un rapporto che descriveva la sua proposta di sviluppo dei propulsori. In questo documento suggeriva che la famiglia di motori doveva consistere di solo due unità: un 4 cilindri in linea inclinato da 1,5 litri – espandibile fino a 2 litri – e un piccolo V8 che, essenzialmente, era formato dall'unione di due motori del primo tipo che avrebbero condiviso un unico albero motore.

La Stag dovette adattarsi a questa proposta e così, mentre il progetto iniziale dell'auto era incentrato sul sei cilindri in linea che sarebbe stato usato sulla 2500, le evoluzioni successive si basarono sul V8.

LO SVILUPPO DEL NUOVO V8

Webster era inflessibile sul fatto che, per sfondare negli USA, il motore da sei cilindri doveva essere rimpiazzato da un V8 – opzione di gran lunga più gradita oltreoceano. Con questa motivazione convinse la direzione Triumph a lanciarsi nel programma V8 così, nel 1966, il motore era già entrato nei primi stadi di sviluppo e sembrava la scelta più logica per la Stag.

Tuttavia, per uscire sul mercato entro tempi ragionevoli, la Triumph decise di lanciare il nuovo modello con il sei cilindri in linea da 2,5 litri per poter sviluppare con la dovuta calma il V8, sempre da 2,5 litri, che sarebbe stato introdotto in una fase successiva.

LE PECCHE NEL DESIGN DELLA STAG

Ci furono alcuni problemi nel programma di sviluppo della Stag, ma nulla di tanto rilevante da dissuadere l'azienda dal proseguire. La rigidità strutturale – o piuttosto la sua mancanza – preoccupava gli ingegneri di Canley, nonostante la successiva aggiunta di parti della carrozzeria a doppio spessore.

Tutto questo portò all'adozione della caratteristica più famosa della Stag, per quanto discutibile: la barra antiribaltamento a 'T'. Harry Webster ricorda: *"Dopo che Michelotti terminò il suo prototipo ne costruimmo qualcuno anche noi – e notammo moltissime vibrazioni! Cielo, era terribile! Si riusciva a fatica a impugnare il volante, se capisci cosa intendo! La rigidità torsionale della carrozzeria era compromessa, naturalmente, e l'unico modo per recuperarla era collegare il montante A al montante B con una solida barra anti-torsione nella parte superiore, ossia la barra a 'T'. Nominalmente è una barra antiribaltamento ma in realtà è parte integrante della struttura!"*



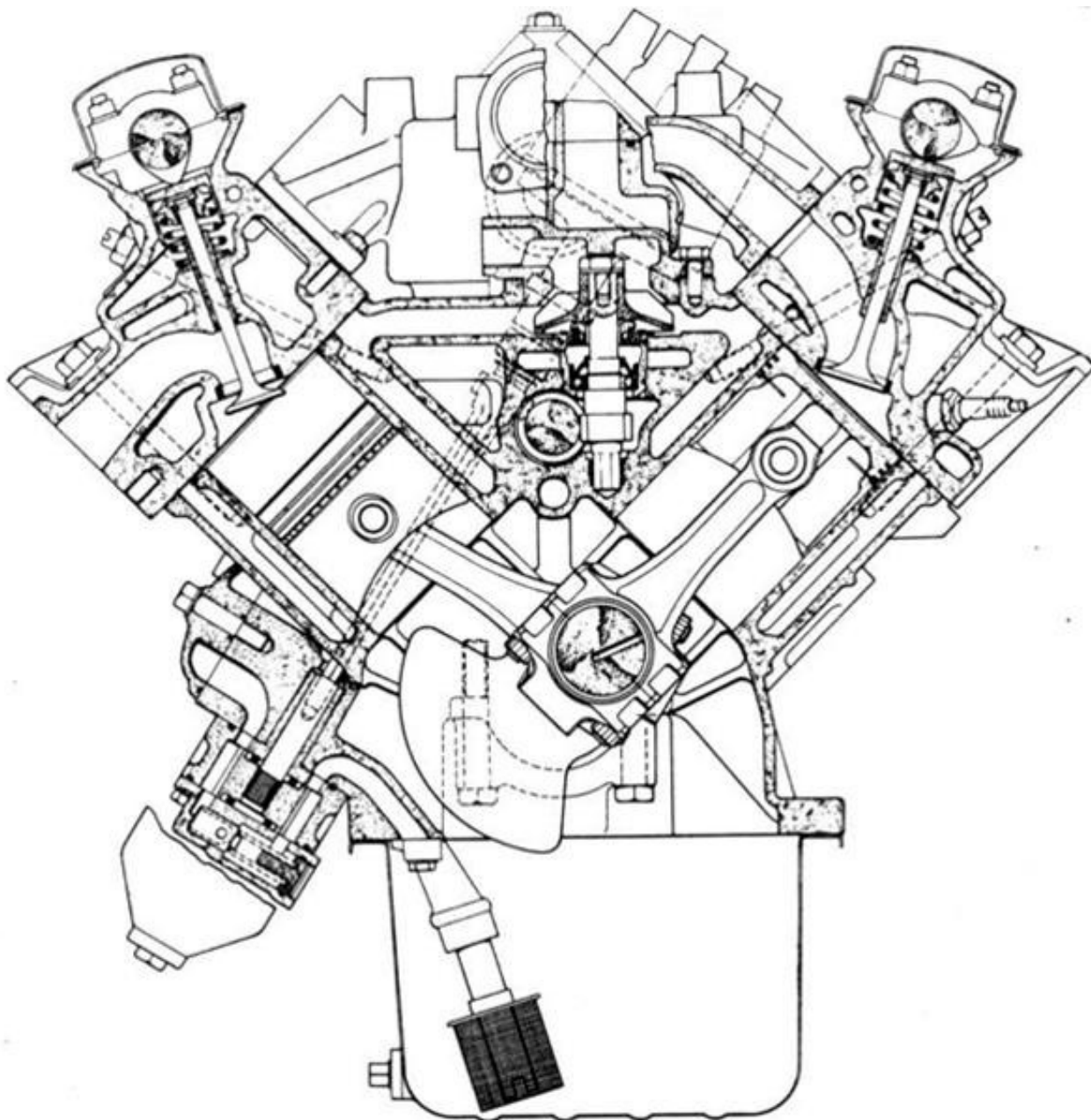
Anche col tetto chiuso la Stag era davvero bella. Quest'auto riassume sia gli aspetti positivi che negativi della BL: una brillante idea con un design magnifico – e un grosso difetto.

LA STAG NEL NUOVO SCHEMA DELLE COSE...

All'inizio del 1967, mentre lo sviluppo della Stag procedeva a passo spedito, la Triumph si fuse con l'arcirivale Rover nella Leyland Motor Corporation. Il risultato di questa assurda operazione fu che le due aziende facevano ora parte dello stesso gruppo – e modelli in competizione come la Rover P6 e la Triumph 2000 erano ora compagni di letto.

Le conseguenze dell'acquisizione iniziarono presto a farsi sentire e una delle risorse che Rover portò alla Leyland fu il magnifico motore V8 ex-Buick in alluminio. Tuttavia lo sviluppo del V8

Triumph era ormai talmente avanzato che la Triumph decise di usarlo comunque sulla Stag – nonostante la razionalizzazione con la Rover apparisse sensata.



Il nuovo V8 Triumph era compatto, efficiente e ragionevolmente potente. La decisione di montarlo sulla Stag al posto del V8 Rover già pronto all'uso fu facile da prendere per la Triumph – il suo sviluppo si era rivelato lungo e costoso e l'ultima cosa che l'azienda voleva era gettare tutto alle ortiche.

In seguito alla nascita della British Leyland nel 1968, Harry Webster passò alla Austin-Morris sostituito da Spen King. King aveva lavorato a lungo sulla Rover P8 e al suo arrivo alla Triumph pose subito il problema della motorizzazione della Stag. A causa del suo intervento – la sua idea era che il sei cilindri in linea da 2,5 litri non fosse sufficientemente potente – il motore V8 in sviluppo divenne la *sola* unità disponibile per il modello.

QUINDI, PERCHÉ LA STAG NON HA ADOTTATO IL V8 ROVER?

A quel tempo il V8 della Rover era già passato dai 2,5 ai 3 litri e i problemi di affidabilità dell'originaria iniezione di benzina avevano suggerito la conversione a carburatori.

Si trattava certamente di un motore compatto e leggero ma non privo di una certa quantità di problemi. Inoltre c'era ancora una grande rivalità tra Rover e Triumph ed è comprensibile che gli ingegneri Triumph fossero molto contrariati all'idea di usare sulla propria ammiraglia un motore costruito da quella che era ancora percepita come una concorrente.

King, tuttavia, era più pragmatico e sollevò la questione. A tal proposito ricorda: *“Mi dissero di aver provato a montarlo sulla Stag e che non entrava nel vano motore, ci ho creduto. Probabilmente non avrei dovuto.”*

UNA QUESTIONE DI CAPACITÀ PRODUTTIVA

Tuttavia la decisione non dipese solo dall'orgoglio della Triumph ma anche dalla capacità produttiva. King continua: *“Ci furono grossi investimenti fatti da entrambe le compagnie sullo sviluppo dei motori V8. E non c'era la possibilità di fornirli anche per la Stag. Se hai già organizzato la produzione, devi bilanciare la capacità di realizzarla con le previsioni di vendita (verosimilmente del tutto errate, perché è ciò che sbagliavano di più) dei modelli futuri. Da programma, se ricordo bene, non c'era sufficiente disponibilità di ricambi per fornire i V8 Rover anche alla Stag. È un fatto che la gente tende a non considerare.”*

La British Leyland pagherà un prezzo altissimo – in termini di immagine dell'auto – per questa decisione.

A quel punto la scelta di King di rimandare il lancio della Stag finché non fosse pronto il V8 fu solo l'ennesimo dei problemi per la Triumph – il peso dell'auto era leggermente aumentato e, poiché non c'era più la necessità di ospitare il sei cilindri in linea, il vano motore fu pesantemente rivisto. Alla fine la Stag avrebbe condiviso solo poche componenti interne con il prototipo da cui derivava.

TRIUMPH STAG: NELLA TRAPPOLA DELLA BL

I ben noti problemi aziendali afflissero anche il programma di sviluppo della Stag e, per questo, la British Leyland non voleva che il debutto venisse ancora rimandato. Nonostante in molti abbiano in seguito discusso della facilità con cui il V8 Rover entrasse nel vano della Stag, farlo alla fine del 1968 avrebbe sicuramente comportato un ulteriore ritardo.

I programmi di Rover e Triumph erano a quel punto sotto stretta analisi e la rivalità tra i diversi team di lavoro era alimentata anche dal fatto che sia Solihull che Canley erano consapevoli della necessità di una futura razionalizzazione. E tutto questo a scapito di uno dei due.



La Stag aprì nuovi mercati alla British Leyland – l'azienda aveva già a listino i modelli sportivi di Triumph e MG, ma la Stag era qualcosa di diverso: una grand tourer. Essenzialmente, la Stag creò una propria nicchia e, anche se uscì di scena nel 1977 dopo una produzione di quasi 26.000 esemplari, è considerata tuttora come la quint'essenza dell'auto sportiva britannica.

SUL LANCIO DELLA STAG

La Stag fu lanciata nel giugno del 1970 ricevendo subito l'accoglienza positiva della clientela che si innamorò delle linee eleganti e del motore, accompagnato dal suono basso e vigoroso dello scarico.

Le prestazioni erano all'altezza – il motore da 2.997 cc assolveva egregiamente al proprio compito e i 145 CV ben figuravano con i 143 CV del motore Rover da 3.528 cc. Le vendite iniziali furono buone e influenzarono quelle dell'intera gamma Triumph la cui immagine risentì positivamente dell'esclusività del nuovo modello. La stampa però non ne fu altrettanto colpita.

Il redattore di *Motor Sport*, William Boddy, non fu entusiasta dalla Stag della quale parlò in una lettera aperta a Lord Stokes. *“Nonostante la Stag venga superata da quasi tutte le altre GT come la Ford Capri 3000 GT, la Reliant Scimitar GTE, la Citroen SM e l'Alfa Romeo 1750 GTV, appare*

comunque più veloce di quanto effettivamente sia e si muove agevolmente nel traffico lento. Un tempo 0–60mph [N.d.t. da 0 a 100km/h] di 10.7 secondi non impressiona su un motore 3 litri del 1970 e i 145 cv di potenza classificano la Stag come una tourer piuttosto che una GT.”

LA CONCLUSIONE DI *MOTOR SPORT*: SERVE PIÙ IMPEGNO

Boddy concluse in questo modo il suo accorato appello: *“Ho provato a farmi piacere la Stag, ma avrebbe bisogno di uno sterzo migliore, un cambio migliore e più verve – come l’uomo inglese di Eartha Kitt, alla Stag servirebbe altro tempo [N.d.t. ‘An Englishman needs time’ è una canzone del 1963 dell’americana Eartha Kitt]. Con queste modifiche, e un meccanismo di apertura del tetto più semplice, la Stag potrebbe diventare un grande successo; nonostante il motore non sia particolarmente ‘morbido’ con vibrazioni che si ripercuotono sulla leva del cambio, la Stag è una bella cabriolet a 2+2 posti, con un prezzo di £2.173 sterline che appare ragionevole per un’auto con motore V8, servosterzo, alzacristalli elettrici, tetto apribile a scomparsa e design italiano.”*

Anche la luna di miele con i clienti non durò a lungo e chi optò per una Stag nel 1970 ebbe modo di disamorarsi presto della propria auto.

PRESTO INIZIANO I GUAI

Nonostante le ambizioni della Stag, la Triumph faticava a mantenere un adeguato livello qualitativo – e non aiutava la linea di produzione “dispersiva” (carrozzeria costruita a Speke, Liverpool, e assemblata a Canley). Le voci sulle pecche di assemblaggio e di affidabilità iniziarono a girare velocemente e appena la BL riusciva a correggere un problema ne emergeva subito un altro. Per quanto i problemi di assemblaggio e finitura irritassero i clienti, tuttavia, non erano nulla rispetto ai problemi al nuovo motore che sarebbero arrivati a breve.

Nonostante Spen King riferisse di pochi inconvenienti in fase di sviluppo, una volta in produzione la cose andarono diversamente. Secondo gli specialisti odierni, i difetti intrinseci erano numerosi. La catena di trasmissione era troppo lunga e risultava poco tesa – e per scongiurare danni doveva essere sostituita ogni 25.000 miglia [N.d.t. circa 40.000 km] – cosa che appare senza dubbio come un errore di progettazione.

Altri problemi di costruzione invece non possono essere imputati a errori di progettazione: cuscinetti inadeguati, deformazioni alla testata causate da fusioni scadenti e rotture della pompa dell’acqua. Chiunque ne fosse il responsabile, la reputazione dell’auto fu irreparabilmente compromessa e al diffondersi delle voci sulle rotture del motore le vendite crollarono.

UN’AUTO UNICA...

Quando la Stag giunse sul mercato non aveva concorrenti. Nelle pubblicità dell’epoca, la Triumph ne evidenziava la natura “glamour” paragonandola – in meglio – ai modelli della Mercedes-Benz e dell’Alfa Romeo... Il reparto marketing era nel giusto, trattandosi di una GT davvero piacevole da guidare.

Data la natura da passista della Stag, non sorprende che molti acquirenti optarono per il cambio automatico Borg-Warner a tre velocità. Le sue cambiate morbide si adattavano bene all'indole dell'auto, molto più della trasmissione manuale che derivava dall'obsoleta Triumph TR2. Fortunatamente l'elenco degli optional disponibili includeva l'overdrive che ne migliorava il comfort alle alte velocità.

STAG: SOTTO IL FUOCO INCROCIATO DELLA BLMC

Quando alla BL giunse la crisi finanziaria che ne rese necessario il salvataggio da parte del governo inglese nel 1974, lo sviluppo della Stag perse di importanza – e per questa ragione non beneficiò di grosse modifiche nel corso dei sette anni di produzione. Furono prodotti due modelli, la MkI (1970-73) e la MkII (1973-77), che si distinguevano per pochi dettagli.

Alla fine furono costruiti appena 25.877 esemplari. La Stag morì per la semplice ragione che non era rimasto nulla nelle casse della BL – e un'auto che adottava un solo motore e che vendeva così poco era un lusso che un'azienda in perenne lotta per la sopravvivenza non poteva permettersi.

Quando scomparì silenziosamente nel nulla, la Stag fu rimpianta da pochi – ma nell'arco di alcuni anni si guadagnò una cerchia di ammiratori diventando un simbolo delle auto britanniche e raggiungendo MGB e Morris Minor nell'Olimpo delle auto più iconiche di tutti i tempi. Cosa che spiega l'incredibile percentuale di esemplari sopravvissuti.

Chissà come sarebbero andate le cose se fosse stato usato il V8 Rover... e se gli operai della BL fossero stati obbligati a costruire un numero di motori sufficiente per tutti i modelli...

NOTE DEL TRADUTTORE

La versione originale, in inglese, si trova qui: <https://www.aronline.co.uk/cars/triumph/stag/>



 **Triumph Stag**