

Car Assembly Ltd, le Triumph made in Malta

Di Giancarlo Cavallini

Sono oramai lontani e quasi dimenticati i tempi in cui l'industria automobilistica britannica era leader in Europa, un primato nato negli anni cinquanta e che trovò il suo periodo di maggior splendore nel successivo decennio.

Tanti marchi, gamme complete dei modelli, la giusta combinazione tra innovazione, eleganza, tradizione e, soprattutto, una intelligente politica di espansione delle vendite sui tutti mercati esteri furono i motivi di un incredibile successo che portò l'industria anglosassone ad essere in Europa un esempio e un punto di riferimento e confronto per tutti.

Ci è sufficiente osservare oggi le immagini in bianco e nero dei Saloni dell'automobile di Londra per renderci conto di quella che era la vivacità di un industria che era il vanto di un intero Regno.



Negli anni sessanta la sola Leyland, che controllava la Triumph, poteva contare nel mondo siti di produzione in 43 differenti nazioni. Alcune di queste fabbriche erano di proprietà della Leyland, altre erano partecipate e qualcuna semplicemente associata.

Gli alti dazi doganali di importazione, imposti da molte nazioni per favorire lo sviluppo di una industria automobilistica locale, avevano indotto molte aziende britanniche ad assemblare i loro modelli direttamente sui mercati esteri di vendita; era il sistema C.K.D., meglio conosciuto come Complete Knock Down. Le diverse parti venivano spedite dall'Inghilterra nelle diverse regioni di destinazione dove le automobili venivano assemblate da fabbriche locali.

Questo era un sistema che funzionava molto bene perché permetteva sia di salvaguardare i margini economici che di presidiare i vari e spesso molto lontani mercati di vendita.

Non dobbiamo quindi sorprenderci più di tanto se nel cuore del Mediterraneo nacque, nei primi anni sessanta, una piccola fabbrica di automobili, la *Car Assembly Ltd.*

A capo della iniziativa imprenditoriale c'era la famiglia Mizzi che poteva vantare una lunga esperienza nelle vendite di automobili con una tradizione che risaliva agli anni venti quando Spiro Mizzi aveva avviato un proficuo rapporto di collaborazione commerciale con la Fiat e con altri marchi europei per l'importazione a Malta di automobili.

Nel 1962 la Rambler, un marchio controllato dalla American Motor Corporation, costruì a Malta una fabbrica per assemblare con il sistema C.K.D. le proprie automobili destinate al mercato libico. Venuta a conoscenza di questa iniziativa, la famiglia Mizzi pensò che si potesse avviare una operazione analoga, orientata però a produrre automobili destinate principalmente al mercato maltese. Giuseppe Mizzi, il figlio secondogenito di Spiro, vedeva nella Herald l'auto giusta da costruire e nello stesso anno avviò quindi i contatti commerciali con la Triumph, facendo leva sull'ottima reputazione che la sua famiglia poteva vantare nel settore. *"Quell'auto era facile da assemblare,"* ricorda ancora oggi Maurice, il fratello di Giuseppe, *"era come il meccano"*. La Herald, con il suo telaio separato e portante e la carrozzeria tutta imbullonata, si prestava oggettivamente molto bene ad essere assemblata anche in industrie relativamente attrezzate. Le dimensioni e la cilindrata ne facevano l'auto giusta, così come il telaio che poteva garantire robustezza e un'ampia famiglia di modelli. Per la Triumph Malta rappresentava al contempo un'opportunità interessante: era ancora parte del territorio britannico con un importante presenza inglese sull'isola, mentre la posizione geografica nel Mediterraneo era strategica rispetto ai Paesi del nord Africa e a quelli del medio oriente.

Nel 1963 Giuseppe Mizzi ottenne dal Governo, con l'aiuto dell'Industry Ordinance, una fabbrica di tremila metri quadrati a Marsa, poco distante dalla capitale La Valletta, ed importò le prime 24 Herald da assemblare. Nasceva la "Car Assembly".



Maurice ricorda ancor oggi le prime dodici grandi casse arrivate in fabbrica dall'Inghilterra con tutti i componenti che erano ordinatamente suddivisi: una cassa conteneva i pannelli di lamiera stampati, una i motori, una i telai, una gli accessori elettrici, una tutte le componenti della tappezzeria....

Da Coventry giungevano quindi sull'isola i gruppi meccanici già assemblati e pronti per il montaggio finale, così come pronti erano i telai e gli impianti elettrici.

I pannelli stampati della carrozzeria venivano saldati tra loro nella fabbrica di Marsa con l'utilizzo di dime, fornite direttamente dalla Triumph, per realizzare le diverse componenti principali, come i cofani, i pianali, le portiere, a loro volta assemblati tra loro per comporre l'intera carrozzeria.



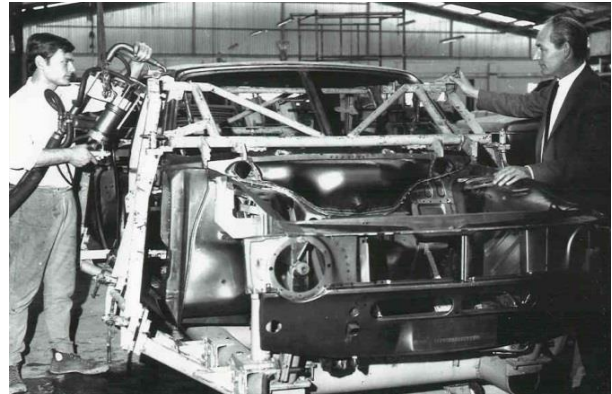
Durante una visita guidata due fasi della costruzione del cofano e una parte de pianale della carrozzeria della Herald.



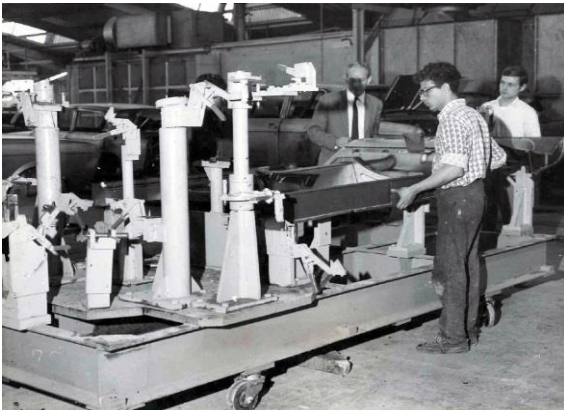
Ecco come giungevano dall'Inghilterra le diverse parti degli interni e come venivano assemblate.

Il sistema di produzione prevedeva dei semplici carrelli che erano spinti dagli operai da una stazione ad un'altra: in totale c'erano tredici stazioni, includendo le due dedicate alla verniciatura e il forno per l'asciugatura. Esisteva all'interno della fabbrica anche un reparto tappezzeria.

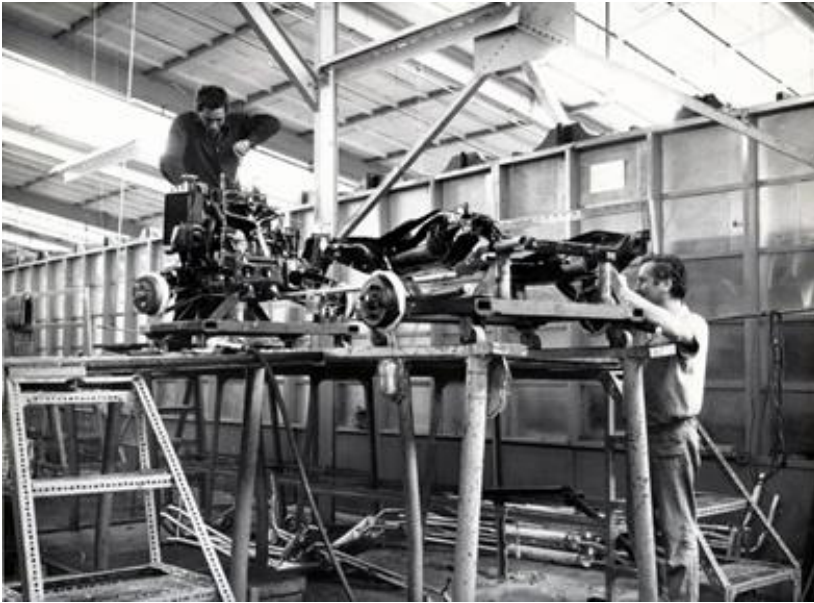
Le Triumph prodotte a Marsa dalla Car Assembly erano contraddistinte dal prefisso "5" nel "Commission Number" ed erano destinate non solo al mercato interno, di cui coprivano oltre il 50%, ma anche ai mercati della Grecia e di Israele: la fabbrica di Marsa era in grado di produrre quattro auto al giorno.



Fasi della produzione delle carrozzerie nella fabbrica di Marsa.



Non solo Triumph, perché a Malta la famiglia Mizzi riuscì nell'intento di anticipare la fusione tra i due maggiori produttori britannici, allora ancora acerrimi concorrenti: la Leyland e la BMC. Nella fabbrica maltese si iniziò infatti ad assemblare durante gli anni sessanta la famiglia 1100 della BMC, ad iniziare dalla Mini, e, per non far torto a nessuno, anche le Hillman Hunter del Gruppo Rootes.



Se la *Car Assembly* prosperava, altrettanto non si poteva dire della Rambler che fu chiusa a causa di una produzione di modelli di automobili completamente inadatte ad affrontare le dure condizioni delle strade e del clima della Libia.

Nel 1974 la direzione della azienda venne affidata a Maurice Mizzi: Maurice propose ai sindacati un innovativo modello di incentivazione che portò, in breve tempo, la sua fabbrica a raddoppiare la produzione e a produrre fino a otto automobili al giorno senza dovere fare nuovi investimenti in attrezzature o assunzioni di altro personale. La fabbrica era sempre in attività, anche la domenica, e questo permetteva di utilizzare al massimo tutti gli impianti.

La gestione di Maurice fu un vero successo e si protrasse fino ai primi anni ottanta, periodo durante il quale, grazie a accordi con l'Alfa Romeo, la *Car Assembly* produsse anche le Alfasud e le Giulietta.



Nel 1982 il premier maltese Perit Duminku Mintoff decise di aumentare i dazi sulle importazioni di componenti C.K.D., un atto politico che segnò il destino della Car Assembly in quanto rendeva antieconomico l'assemblaggio di auto a Malta; pochi mesi dopo la fabbrica fu chiusa con la dispersione di tutto il patrimonio di conoscenze tecniche e di esperienza accumulato in due decenni di attività.



Grand Harbour, La Valletta. Una Herald Estate costruita a Malta dalla Car Assembly con sullo sfondo Fort St. Angelo.

CREDITI

Desidero ringraziare Maurice Mizzi, Presidente del *Gruppo Mizzi Organisation*, per l'aiuto che mi ha dato nella preparazione di questo articolo e per la documentazione fotografica che ha reso disponibile a Triumph in Italy. Senza la collaborazione di Maurice non sarebbe stato possibile ricostruire la breve, ma intensa e interessante storia della *Car Assembly Ltd.* della quale lui fu uno dei protagonisti.

