

Triumph-Morris TM1, l'erede mancata di Marina e Dolomite

Di Keith Adams

La Triumph-Morris TM1 fu l'ultima possibilità concessa alla sfortunata [piattaforma SD2](#): il suo destino era quello di sostituire le berline Morris Marina e Triumph Dolomite nel 1980.

TRIUMPH-MORRIS TM1: TROPPO POCO, TROPPO TARDI

La Triumph SD2 era morta, lunga vita alla SD2! Beh, quasi... Nel settembre 1975, sia lo sviluppo di questo modello a Solihull che il programma di sostituzione ADO77 della Morris Marina a Longbridge erano stati accantonati nell'ottica della riduzione dei costi.



Dopo il rapporto Ryder [n.d.t. un rapporto commissionato dal governo inglese e pubblicato il 23 aprile 1975 che definiva le linee guida per la sopravvivenza e la crescita della British Leyland], sia la divisione speciale di BLMC (Jaguar, Rover e Triumph, costituita nel 1968) e quella Austin-Morris furono abbandonate nonostante le molte promesse iniziali. Entrambe confluirono nella onnicomprensiva "Leyland Cars" nel 1975.

Il primo figlio di questa unione fu il progetto Triumph-Morris TM1, un modello destinato a sostituire sia la Morris Marina che la [Triumph Dolomite](#). In sostanza, l'auto era quasi interamente una SD2 – un modello caro a Spen King, il direttore tecnico – ma in una forma ridotta, tale da essere un'adeguata sostituta della Marina dalla meccanica tradizionale.

TRIUMPH-MORRIS TM1: UNA VITA DI SOLI TRE MESI

La storia ci dice che la TM1 non andò molto oltre il documento di pianificazione interna e è stato possibile reperire uno schema stilistico per la versione Morris, per non parlare di modelli o prototipi. La Triumph, come detto, sarebbe stata quasi totalmente SD2.

La decisione di eliminare la TM1 fu presa negli ultimi mesi del 1975 da Mark Snowdon, che riteneva inaccettabile lanciare un modello tecnicamente convenzionale nel 1978/79 (ammesso che il progetto rispettasse i tempi previsti) con il rischio che la BL restasse indietro rispetto alla concorrenza.

Lo scontro interno tra le gamme di Austin-Morris e Rover-Triumph si concentrava proprio sulla fascia media costituita dai modelli Allegro/Marina/Dolomite/Maxi. Come se non bastasse, il modello a trazione anteriore per sostituire le Maxi/Allegro era già in sviluppo per mano di Gordon Bashford e Spen King.

Secondo il documento di pianificazione del prodotto, la TM1 sarebbe arrivata sul mercato nel 1980.

IL VIA AL PROGRAMMA LONGBRIDGE LC10

Tuttavia, alla fine, la decisione di Snowdon di cancellare la TM1 e l'idea di concedere più autonomia a Solihull si rivelarono fondamentalmente corrette. Anche i più pessimisti pianificatori di prodotto della BL non avrebbero mai ipotizzato dei tempi di realizzazione così lunghi per il modello a trazione anteriore: l'auto conosciuta come ADO99, che divenne la LC10, che divenne la LM10, arrivò solo nel marzo 1983 come Austin Maestro, quasi otto anni dopo essere stata concepita.

Di seguito sono riportati alcuni estratti dal documento sulla gamma di modelli, come pubblicato internamente nel settembre 1975, che se non altro forniscono un'affascinante visione sullo sviluppo dei nuovi modelli.

LA GAMMA DI MODELLI TM1: INTRODUZIONE

British Leyland offre attualmente due berline a trazione posteriore della stessa categoria: la gamma Marina e la gamma Triumph Toledo/Dolomite. Entrambe presentano gravi carenze rispetto alla concorrenza e nessuna delle due ha vendite significative al di fuori del Regno Unito.

Sotto la precedente organizzazione BLMC, le divisioni Rover-Triumph e Austin-Morris hanno definito separatamente i requisiti per i loro modelli sostitutivi. Entrambe le proposte ipotizzavano veicoli molto simili, soprattutto per dimensioni e allestimento.

Sono state avanzate anche delle proposte per sviluppare congiuntamente questi modelli, ma non è mai stato adottato alcun piano e lo sviluppo della sostituta Triumph (SD2) è proseguito in maniera indipendente. Ciononostante, la ricerca di forme di condivisione non è venuta meno, anche se nel Regno Unito gli attuali modelli competono in settori di mercato molto diversi.

Inoltre, eventi recenti hanno mostrato chiaramente che non esistono risorse per sviluppare due modelli separati in tempi ragionevoli. È stata quindi avanzata la proposta di intraprendere un programma congiunto (TM1) per dotare la Marina e le Triumph compatte di modelli sostitutivi. Questo documento descrive la proposta.

PUNTI DI FORZA E DI DEBOLEZZE DELLE ATTUALI GAMME DI MODELLI

Concorrenza tra modelli BL

La British Leyland è rappresentata da un'unica linea di modelli, la Dolomite Sprint, solo nella categoria delle vetture compatte. Nelle categorie intermedie e alta gamma (rappresentanti nel 1975 oltre il 37% del parco circolante) BL ha quattro linee di modelli concorrenti tra loro.

Forza della Marina nelle categorie A e B

I modelli Super Marina sono le auto più vendute nella categoria intermedia dal 1973. Anche il modello DeLuxe è forte nel settore A sebbene superato da modelli più piccoli come Viva ed Escort.

Relazione illogica Allegro/Marina

Sebbene la Allegro sia più piccola rispetto alla Marina e con un prezzo base inferiore, le versioni derivate Allegro Highline superano per vendite la Marina in un rapporto di oltre 2 a 1. Al contrario, nella forma 1.3 DeLuxe, la Marina supera di molto la Allegro.

Modelli Triumph

La Triumph Toledo ha mantenuto una buona quota della categoria B (i dati del 1975 risentivano dei problemi di fornitura) competendo direttamente con i prodotti Austin Morris.

Fallimento della Marina TC nella categoria alta gamma

La Marina è l'unica vettura BL che può essere considerata una diretta concorrente della Cortina nella categoria C ma ha raggiunto meno del 10% dei volumi di vendita della Cortina.

In seguito all'annuncio della TM1 (riallineamento delle compatte Triumph e restyling di ADO73 Marina), alcune delle criticità nel mercato del Regno Unito sopra riassunte saranno ridotte. Tuttavia, è necessario un nuovo programma di modelli per migliorare significativamente il posizionamento di BL nel mercato delle berline medie.



ANDAMENTO DELLE VENDITE – EXPORT

Né la Marina né le Triumph compatte hanno avuto un impatto significativo sui mercati di esportazione, spesso nonostante i prezzi di mercato estremamente competitivi. In Europa, i bassi volumi di vendita sono in parte dovuti a problemi nell'organizzazione del marketing di BL.

Inoltre, la Triumph ha una pessima reputazione a causa dell'assistenza carente e dei problemi di qualità. La sovrapposizione della Marina con la Allegro è ancora più significativa in Europa, dove sono proposte nello stesso sistema di franchising.

Nei territori d'oltremare, l'inadeguatezza della Marina in condizioni operative gravose ne ha limitato le vendite ai soli mercati dove è presente un buon sistema stradale. Negli Stati Uniti, la Marina non può essere venduta con un profitto soddisfacente e verrà ritirata al più tardi entro la fine dell'anno modello 1976.

PUNTI DI FORZA E DEBOLEZZE DEI MODELLI

	<i>Punti di forza</i>	<i>Debolezze</i>
<i>Marina</i>	Buone prestazioni del motore 1300, buon risparmio di carburante con tutti i modelli, buona capacità di carico.	Maneggevolezza e guida migliorate con l'introduzione dell'ADO73, ma ancora al di sotto degli standard competitivi, ampio divario tra il motore 1.3 e 1.8, stile meno moderno delle concorrenti.
<i>Triumph compatte</i>	Specifiche molto complete soprattutto dei modelli Dolomite, buon design degli interni e buona posizione di guida, prestazioni buone (Dolomite), prestazioni eccezionali (Sprint), buona economia (tutti i modelli).	Stile datato, spazio interno limitato e scarso volume del bagagliaio, prestazioni delle sospensioni non particolarmente buone per la classe dell'auto (in particolare Sprint).

Questa tabella riassume i principali punti di forza e le debolezze dell'attuale gamma di modelli che il modello sostitutivo dovrà sviluppare o superare. Oltre a questi elementi di design, sarà necessario un reale miglioramento della qualità e dell'affidabilità per realizzare il pieno potenziale del nuovo modello. Ciò è particolarmente vitale per i territori di esportazione in cui i prodotti attuali hanno una cattiva reputazione.

STRATEGIA PROPOSTA PER LA TM1

In seguito alle considerazioni fatte a partire dai punti di forza e debolezza della Marina e delle compatte Triumph, è stata sviluppata una strategia per la sostituzione della gamma delle berline medie (TM1) per soddisfare le esigenze della British Leyland negli anni '80.

La proposta è di uno sviluppo congiunto dei modelli Morris e Triumph con un livello elevato di condivisione, utilizzando come base il lavoro finora svolto sul modello Triumph. I principali punti della strategia sono:

Dimensioni maggiori e allestimenti migliorati

Le dimensioni complessive proposte per la TM1 sono 168 pollici di lunghezza e 68 pollici di larghezza [n.d.t. 427×173 cm] (che si confronta con 169×64,5 pollici [n.d.t. 429×164 cm] per ADO73 e 162×62 pollici [n.d.t. 411×157 cm] per Triumph). Le ragioni che hanno imposto questi obiettivi sono:

- Essere competitivi in ogni aspetto dal punto di vista delle dimensioni.
- Fornire un sostanziale aumento dello spazio dei sedili posteriori, al momento a favore della concorrenza.

- Fornire un modello concorrenziale nella gamma 1.6-2.0 di alta fascia, dove la Marina è attualmente molto debole.
- Fornire uno spazio interno complessivo e un vano bagagli assolutamente competitivo con le altre berline.
- Fornire le basi per uno stile competitivo.
- Realizzare un'auto visivamente più grande per ridurre la sovrapposizione con la Allegro.

Requisiti per una maggiore ricercatezza meccanica

Si propone che la gamma TM1 sia progettata secondo standard molto elevati di rifinitura, sicurezza, guida, maneggevolezza e tenuta di strada. La definizione di standard elevati e la conseguente accettazione dei costi di progettazione aggiuntivi servono per fronteggiare i punti deboli delle gamme Marina e Triumph compatte.

Questa strategia implica che la versione Morris dovrebbe coincidere con gli standard necessari per la Triumph e dovrebbe anticipare l'attuale concorrenza di pari volume. Tuttavia, i recenti lanci di nuovi modelli mostrano che, nei mercati degli anni '80, gli standard elevati dovrebbero essere previsti fin dalle prime fasi di progettazione del modello.

Gli standard elevati di qualità e affidabilità sono un requisito importante per entrambi i modelli, poiché i prodotti attuali non godono di una buona reputazione sotto questi aspetti. I miglioramenti sono una parte determinante della strategia perché sono fondamentali per l'accoglienza da parte del pubblico e il conseguente successo del nuovo modello. Si propone di applicare gli stessi standard alle versioni Morris e Triumph.

Sovrapposizione ridotta con la Allegro

È evidente che è necessaria un'organizzazione della gamma più logica che eviti la concorrenza interna tra modelli con specifiche simili, così da dare a British Leyland una posizione di mercato più forte. Questo cambio di posizionamento è molto importante per British Leyland sotto diversi aspetti:

- Fornisce una gamma di modelli complementari, importante qualunque sia la struttura del franchising e vitale se si passerà a un franchising unico nel Regno Unito.
- Con un unico franchising già operativo nei territori di esportazione, una gamma di prodotti complementari è un requisito fondamentale per aumentare il volume di affari e ridurre i costi operativi (scorta ricambi, ecc.), particolarmente in relazione alla limitata rete di rivenditori e allo sforzo di vendita richiesto.
- Viene data l'opportunità alla Allegro e alla sua erede di raggiungere il volume di vendite che potenzialmente esiste per questo modello.

Maggiore varietà di modelli

Rendendo la nuova Marina un modello più appetibile nelle versioni da 1600-2000cc con specifiche elevate, esistono molte probabilità di spingere gli attuali proprietari verso una categoria superiore e convincere anche i proprietari di modelli concorrenti di quella stessa categoria. Ciò compenserà la probabile perdita di vendite nel settore 1300cc, che non dovrebbe però essere sostanziale e potrebbe essere parzialmente compensata dalla Allegro, dato che l'eliminazione della concorrenza interna con la Marina permetterà di concentrare gli sforzi di vendita sulla Allegro in questo segmento di mercato.



Il potenziale di profitto generato da questa scelta nel mercato del Regno Unito può essere illustrato dalle prestazioni della Cortina. Sebbene la fascia di prezzo della Cortina sia simile agli attuali modelli BL, la maggior parte delle sue vendite riguarda le versioni con i prezzi più alti della gamma. I prezzi medi di vendita sono: Marina e Triumph £ 1631, Cortina £ 1731.

OPPORTUNITÀ NEI MERCATI DI ESPORTAZIONE

La divisione marketing internazionale ha individuato notevoli opportunità di vendita per la nuova gamma sia nei mercati in cui attualmente vengono esportate Marina o Triumph compatte, sia in nuovi mercati in cui il potenziale del veicolo giustificherebbe un nuovo sforzo di marketing.

In Europa, le vendite potenziali, come per l'intera gamma British Leyland, dipenderanno dal successo degli sforzi compiuti per migliorare l'immagine e aumentare la forza dei concessionari di British Leyland. Se questo obiettivo sarà raggiunto, la TM1, la sua posizione di mercato, la competitività e la gamma di modelli dovrebbero offrire alla società una grande opportunità per ridurre la sua dipendenza dal mercato del Regno Unito.

Nei territori del resto del mondo, la TM1, in particolare con le sue sospensioni molto migliorate, è considerata avere un potenziale molto maggiore rispetto alla Marina, a condizione che possano essere mantenuti gli standard di durata richiesti in condizioni operative difficili. Il nuovo modello consentirà a BL di entrare in nuovi mercati dove l'attuale Marina non è adatta.

Nei principali territori di Australia, Canada e Sud Africa, la TM1 è considerata un'aggiunta molto competitiva alla gamma BL. Negli Stati Uniti, il settore delle utilitarie dovrebbe essere molto forte negli anni '80 con tutti i produttori nazionali statunitensi che offrono modelli di berline compatte. Si prevede di proporre il modello Triumph TM1 come alternativa alle offerte nazionali e anche di fornire un potenziale cambio per i proprietari di TR7 che cercano una berlina a quattro posti.

RISCHI DELLA NUOVA STRATEGIA

Standard richiesti non raggiunti

È fondamentale che TM1 soddisfi gli standard di guida, maneggevolezza, raffinatezza, comfort e stile degli anni '80. Il raggiungimento degli obiettivi di vendita, in particolare nei territori di esportazione, dipende dalle aspettative sul modello che saranno soddisfatte. La sezione successiva che descrive in dettaglio le specifiche della TM1 include un'analisi delle aree in cui ci sono rischi nel mancato raggiungimento degli standard.

Miglioramenti di qualità e affidabilità non raggiunti

Come evidenziato nelle sezioni precedenti, importanti miglioramenti rispetto ai modelli attuali sono fondamentali per il successo della TM1. Ancora una volta, questi fattori sono particolarmente importanti nei mercati di esportazione.

Mantenimento degli attuali proprietari di Marina e Toledo nel Regno Unito

Lo spostamento della TM1 verso la categoria superiore in termini di dimensioni, finiture e gamma di modelli implica che la lealtà dei proprietari delle versioni Marina e Toledo più economiche sarà messa a dura prova dall'aumento del prezzo richiesto per l'acquisto di una nuova Morris o Triumph TM1 equivalente.

La strategia TM1 presuppone che le perdite all'estremità inferiore del range di clienti saranno più che controbilanciate da un considerevole aumento all'estremità superiore, ma una ragionevole attività mirata a favorire la permanenza della clientela attuale ridurrà i rischi associati all'aumento di vendite dalla concorrenza.

È particolarmente importante che vengano intraprese azioni di marketing sulla Allegro per rafforzare la sua posizione nella fascia più economica del mercato 1300 abbandonata dalla TM1.

ADOZIONE DI SD2 COME BASE PER TM1

Questo documento ha finora delineato il contesto del mercato e del prodotto e sviluppato una strategia per una linea di auto medie aziendali ideali per gli anni '80. L'erede delle Triumph compatte, la SD2, è in fase di sviluppo da tre anni e possiede le seguenti caratteristiche principali:

- Lunghezza totale 167,5 pollici. [n.d.t. 425 cm]
- Larghezza totale 67,9 pollici. [n.d.t. 172 cm]
- Stile fastback [n.d.t. due volumi] a cinque porte.
- Gamma motori 1500cc-2000cc, 16 valvole, iniezione.
- Raffinato sistema di sospensioni con montanti MacPherson e ponte rigido posteriore.

Si ritiene che questo veicolo possieda tutte le caratteristiche di base richieste per una sostituta moderna della Marina, come delineato nel documento strategico. L'adozione del progetto SD2 esistente come base per la sostituzione della Marina comporta una valutazione dei vantaggi e degli svantaggi sopra discussi.

Per quanto riguarda il fatto che la SD2 è stata originariamente concepita come un'auto di nicchia, va notato il seguente punto: è già stata intrapresa una notevole riprogettazione della scocca per renderla adatta alla produzione di grandi volumi.



Triumph SD2.

Si ritiene che i vantaggi superino di gran lunga gli svantaggi. Si ritiene anche che la SD2 possa

costituire la base di una nuova linea di auto medie aziendali che soddisfi la strategia di modello richiesta in modo economicamente vantaggioso e che l'adozione comporterà vantaggi significativi in termini di tempistica e utilizzo delle risorse.

STILE ESTERNO

Triumph a cinque porte

Stile come già approvato per la gamma SD2: lo stile generale ha un'aria "familiare" con la SD1, ma mantiene un aspetto distintivo. Linea del cofano molto bassa (più bassa della TR7) e forma del muso ad alta penetrazione aerodinamica con spoiler anteriore integrato.

Vettura più bassa e più larga rispetto ai modelli attuali che conferisce un aspetto sportivo più moderno e una maggiore larghezza del sedile posteriore. Profondi paraurti anteriori e posteriori integrati nella linea dell'auto. Stile hatchback a sei luci con un esclusivo trattamento della parte posteriore che incorpora passaruota chiusi.



Immagine al computer puramente speculativa di come potrebbe essere apparsa la berlina TM1 se si considera la dettagliata descrizione dell'auto. La Triumph TM1 sarebbe stata pura SD2 e, dato il modo in cui è stato concepito lo stile dell'auto, sarebbe stato difficile per la versione Morris avere un aspetto molto diverso dalla variante Triumph.

Morris quattro porte e station wagon

Lamiera comune con la versione Triumph dal montante B/C in avanti. Pannello tetto comune.

Esclusiva tre volumi a quattro porte e posteriore da station wagon. Esclusivi trattamenti per griglia anteriore, fari e paraurti.

Una volta definito un accettabile "stile Morris", si ritiene che questa proposta fornirà il miglior compromesso tra il mantenimento di un alto livello di differenziazione per i modelli Morris e Triumph e il conseguimento di importanti vantaggi nella riduzione della complessità costruttiva e dei costi di allestimento della carrozzeria.

L'aspetto appariscente delle vetture, combinato con i vantaggi funzionali di un basso coefficiente di resistenza aerodinamica, dovrebbe consentire agli stili di essere competitivi con la concorrenza degli anni '80 e stabilire un'immagine distintiva di "alto livello" per le berline British Leyland RWD.

MOTORIZZAZIONI

Versioni Morris TM1 – motori e allestimenti

La gamma Morris comprenderà:

- 1.3 Base a quattro porte.
- 1.7 1.7 quattro porte.
- 1.8 Diesel a quattro porte.
- 1.3 Super a quattro porte.
- 1.7 Super a quattro porte.
- 1.7 TC quattro porte HL.
- 2.0 TC quattro porte HL.
- 1.7 Estate Base.
- 1.7 Estate Super.

La gamma motori comprenderà:

- Serie "A" potenziata da 1300 cc.
- Serie "O" da 1700 e 2000 cc a doppio carburatore.
- 1700 cc a carburatore singolo.
- Sarà offerta una versione 2000 cc a carburatore singolo.
- Serie "B" diesel da 1800 cc.

Il 1800 Diesel fornirà un importante modello aggiuntivo nella gamma, ma la sua adozione dipenderà dalla capacità di costruzione del motore disponibile.

Versioni Triumph TM1 – motori e allestimenti

La gamma Triumph sarà composta da:

Triumph-Morris TM1, l'erede mancata di Marina e Dolomite

- 1.5 cinque porte.
- 1.7 TC cinque porte.
- 2.0 TC cinque porte.
- 2.0 16V cinque porte.

La gamma motori comprenderà:

- Triumph OHV da 1500 cc.
- Serie "O" da 1700 e 2000 cc a doppio carburatore.
- Triumph 2000cc 16V in linea con iniezione Bosch.

La versione Triumph da 1500 cc viene proposta come modello provvisorio solo per aiutare a mantenere gli attuali proprietari di auto compatte dopo il lancio della versione Triumph. Saranno esaminate specifiche alternative che utilizzano la serie "O" da 1700 cc.

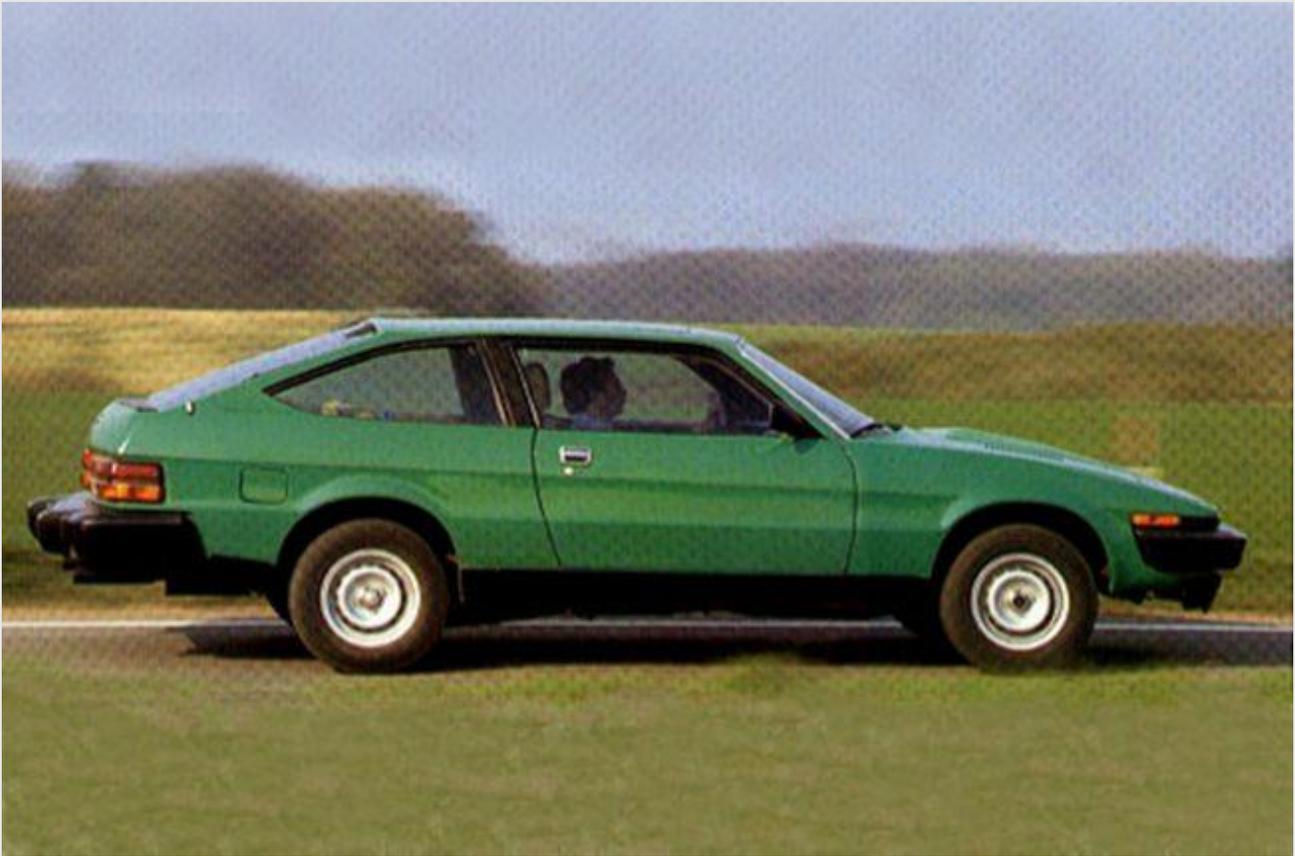
TRIUMPH-MORRIS TM1: PRESTAZIONI

Progetto TM1		0-60 mph [n.dt. 0-100 km/h]	30-50 mph [n.d.t. 50-80 km/h]	Velocità massima
Morris	1.3	16,7 secondi	11,3 secondi	92 mph
	1.7	13,4 secondi	8,6 secondi	100 mph
	1.7 HL	12,8 secondi	8,7 secondi	102 mph
	2.0 HL	11,6 secondi	8,8 secondi	106 mph
	1.7 Est	13.7 sec	8.9 sec	100 mph
Triumph	1.5	14,2 secondi	10,5 secondi	98 mph
	1.7	12,8 secondi	8,7 secondi	102 mph
	2.0 TC	11,6 secondi	8,8 secondi	106 mph
	4v PI	8,1 secondi	8,6 secondi	122 mph

La maggior parte dei modelli TM1 offre prestazioni competitive, ma è necessario evidenziare i seguenti punti: il modello 1300 proposto è competitivo in termini di prestazioni, ma è essenziale che il motore potenziato della serie "A" raggiunga il suo obiettivo di 67 CV.

Il modello Triumph 1500 è poco competitivo, ma si propone di eliminarlo gradualmente dopo un tempo relativamente breve. È improbabile che il Triumph PI a 16 valvole della 2000 venga

eguagliato nella sua fascia di prezzo. Per mantenere l'attuale politica del modello, le versioni con motore più grande saranno caratterizzate da cambi con rapporti lunghi per ottenere il massimo risparmio di carburante.



Triumph Lynx

TRIUMPH-MORRIS TM1: PIANO TEMPORALE

Uno studio delle implicazioni temporali mostra che la prima data possibile per l'annuncio ufficiale nel Regno Unito e in Europa è marzo 1980. La data originariamente identificata di settembre 1979 non è ora realizzabile per il seguente motivo:

La reintroduzione del programma Lynx come priorità rispetto alle versioni Triumph e Morris della TM1 comporta un ritardo di sei mesi nel completamento della progettazione della versione Triumph, a causa dei limiti delle risorse disponibili. Queste stesse risorse ingegneristiche sono necessarie anche per la versione Morris che non potrà essere completata prima di 12 mesi dopo la Triumph. Questo intervallo di 12 mesi si rifletterà ovviamente nella tempistica di tutte le altre attività critiche.

La progettazione ha consigliato i parametri per raggiungere questo programma, i principali fattori sono:

1. Che non si verificano cambiamenti o slittamenti importanti nel programma Lynx.
2. Che nel programma Triumph TM1 non si verifichi alcuna modifica o slittamento delle

Triumph-Morris TM1, l'erede mancata di Marina e Dolomite

specifiche principali, ovvero che si continui con le specifiche attuali.

3. Che i dettagli delle specifiche ancora in sospeso siano definiti entro la fine di aprile 1976.

NOTE DEL TRADUTTORE

La versione originale dell'articolo, in inglese, si trova a questo indirizzo:
<https://www.aronline.co.uk/concepts-and-prototypes/triumph-morris-tm1/>