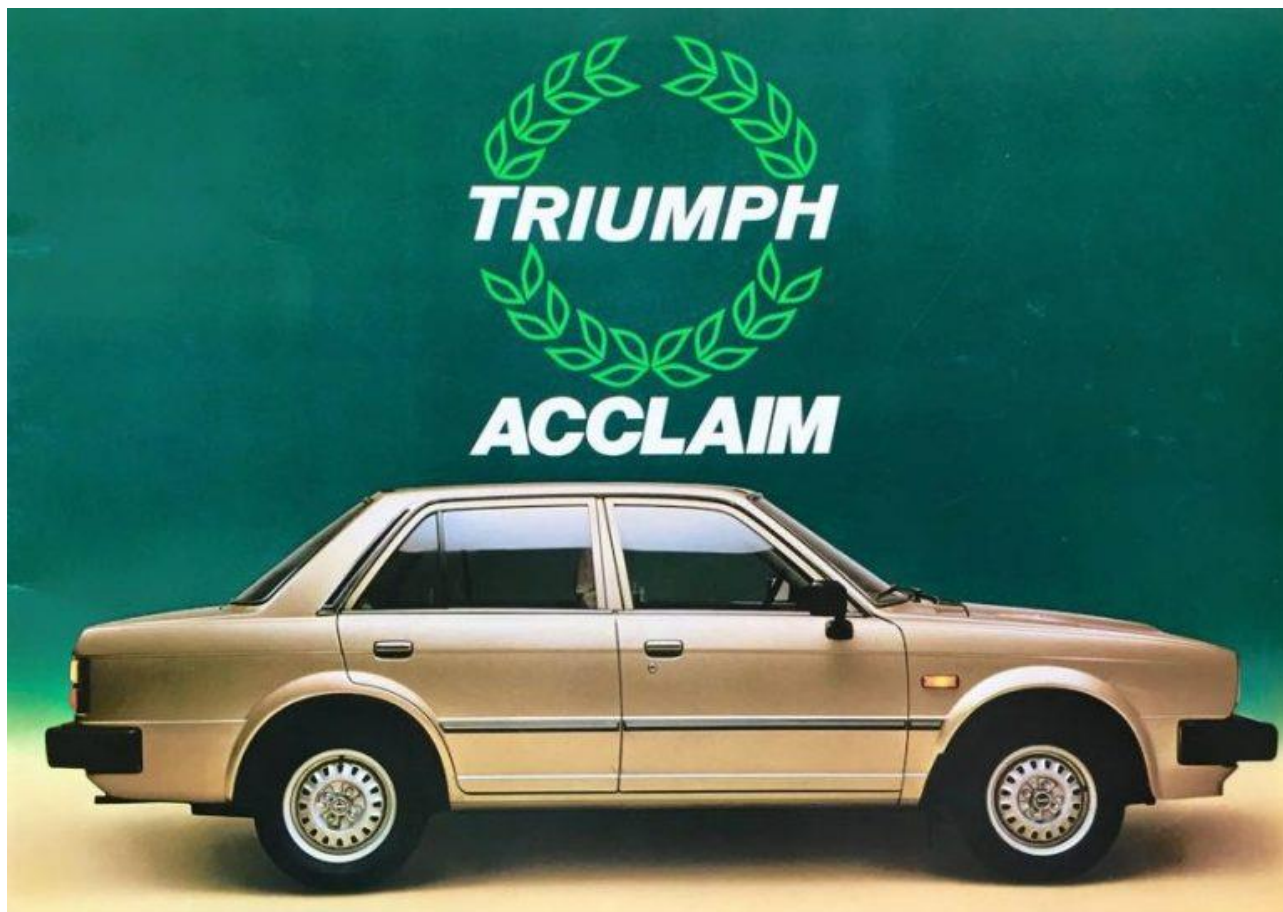


La Triumph Acclaim è un'auto inglese o giapponese?

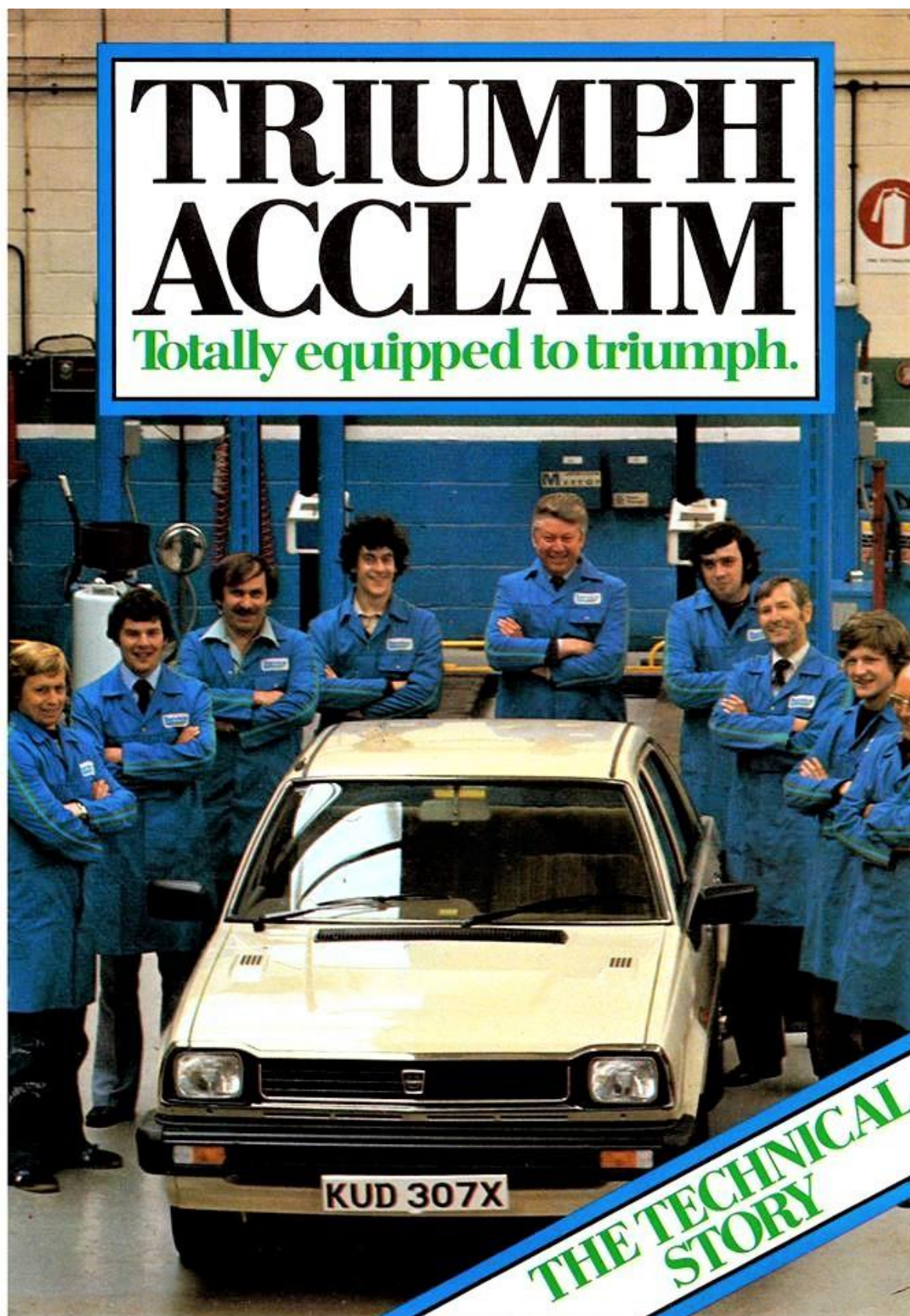
Di Chris Cowin

Chris Cowin approfondisce la storia della costruzione della [Triumph Acclaim](#) a Cowley, sfatando il mito che si trattasse semplicemente di disimballare e assemblare i kit giapponesi. Una convinzione piuttosto ingiusta nei confronti delle persone che lavorarono lì negli anni '80.



TRIUMPH ACCLAIM: TOTALMENTE EQUIPAGGIATA PER TRIONFARE

Entrambe le risposte alla domanda nel titolo sono corrette. Sebbene derivasse dalla Honda Ballade e fosse senza dubbio un'auto giapponese nella concezione, la Acclaim "totalmente equipaggiata per trionfare" *[n.d.t lo slogan originale include un gioco di parole: "totally equipped to triumph"]* aveva abbastanza "contenuti britannici" (soprattutto perché la carrozzeria era stampata in acciaio britannico a Cowley) per essere considerata una "auto britannica" ai fini commerciali. Ciò fu fondamentale per il suo successo, consentendole di non rispettare la soglia di importazioni dell'11% per le auto nipponiche nel Regno Unito e allo stesso tempo garantendole l'accesso senza ostacoli a tutti i mercati della CEE.



La nuova arrivata: la Triumph Acclaim entrò in produzione a Cowley nell'autunno del 1981.

In questo si distingueva dalle prime Nissan Bluebirds costruite nel 1986 a Washington, Sunderland, che erano (inizialmente) assemblate a partire dai kit *Knocked Down* (KD) giapponesi con componenti britanniche molto limitate e che, di conseguenza, rientravano nelle restrizioni imposte alle automobili asiatiche.

Molte cose stavano cambiando nel grande sito di Cowley nel 1981, mentre BL si preparava all'introduzione della Acclaim in ottobre e allo spostamento della produzione della Rover SD1 da Solihull entro la fine dell'anno. Oltre a questo, nel 1982 sarebbe iniziata la produzione della Austin Maestro, la prima della tanto attesa gamma LM.

Lo stabilimento Pressed Steel Fisher (PSF), situato dove oggi BMW produce le Mini, costruiva carrozzerie per una vasta gamma di auto BL tra cui le Morris Ital e Princess, nonché la carrozzeria della Rolls-Royce Silver Spirit. Fino all'ottobre 1980, una sezione dello stabilimento fu dedicata alla prima fase della produzione della MGB, con le scocche complete che venivano poi trasportate ad Abingdon già verniciate e rifinite.



**BL's Acclaim takes shape
on biggest press line
in Europe.**

For once, biggest is most beautiful too.
BL Cars' giant new presses at Cowley are able to turn out a complete Triumph Acclaim side panel in one piece.
This makes for much greater accuracy and cuts down the number of welds.

It also reduces production costs.
1500 truck loads of earth had to be removed from BL's Cowley plant just to accommodate the press line.
It incorporates the first large hydraulic press for production line use ever to

be built by the UK machine tool industry. And BL engineers encouraged two British companies - Wilkins and Mitchell and Hydraulic Engineering of Chester - to co-operate in its design and manufacture.

 **BL** **Fighting back**

Le carrozzerie della Acclaim erano stampate dalla British Steel a Cowley, come descritto con orgoglio in questa pubblicità.

La fine della MGB avrebbe potuto portare il silenzio in quei locali, ma iniziarono i lavori per installare le linee per la Acclaim. Quando il progetto fu concepito, la produzione della Acclaim era prevista a Canley, dove avrebbe contribuito a mantenere i posti di lavoro dei dipendenti della

Triumph. In seguito, tuttavia, Canley fu chiusa da BL nel processo di semplificazione della propria produzione e la costruzione della Acclaim a Cowley spostò molte persone dal costruire MG al costruire Triumph.



Una multisaldatrice all'opera sulla fiancata di una Acclaim.

QUANTO È BRITANNICO IL BRITANNICO?

Riallestire la PSF per la Acclaim faceva parte di un investimento di 70 milioni di sterline di cui BL andava molto orgogliosa e gli ascoltatori della trasmissione *The Reunion* di BBC Radio 4, nell'agosto 2020 – quando il giornalista Chris Goffey descrisse scherzosamente la produzione della Acclaim come un semplice “imbullonare” i kit giapponesi – dovrebbero leggere la seguente descrizione di come le carrozzerie furono effettivamente costruite (pubblicata in occasione del lancio):

“Sono state installate quattro linee, inclusa una completamente automatizzata con presse da 180 pollici, per la produzione del pannello singolo laterale e di altri pannelli principali. Queste presse sono state progettate in modo che il cambio degli stampi possa essere effettuato in meno di un ottavo del tempo convenzionale.

Lo sviluppo della linea di stampa ha creato per BL l'opportunità di partecipare a un'importante novità per l'industria britannica delle macchine utensili. Incoraggiata da BL Engineers, l'azienda di

Wilkins e Mitchell si è unita alla Hydraulic Engineering Company di Chester per progettare e produrre la prima grande pressa idraulica prodotta dall'industria britannica.

Dal reparto presse i pannelli vengono trasferiti all'area telai e assemblaggi. Qui il telaio, i pannelli laterali e il tetto sono uniti per formare la scocca. Questa struttura "body-in-white" presenta una combinazione di tecniche di saldatura manuale e automatica. Delle 2700 saldature necessarie per assemblare la carrozzeria completa, 550 vengono eseguite automaticamente. Il telaio dell'auto, costituito da quattro sottogruppi, viene assemblato da un robot saldatore e la scocca viene costruita prima che siano eseguite ulteriori operazioni di saldatura e siano montati i gruppi di porta, cofano e cofano del bagagliaio."

Nessun bullone coinvolto...

L'UNIONE DI CARROZZERIA E MECCANICA

A questo punto le scocche della Acclaim erano trasportate attraverso il ponte sopra la tangenziale di Oxford, dirette alla verniciatura. Potevano apparire giapponesi, ma in questa fase del processo erano di origine quasi al 100% britannica.

Il reparto verniciatura era nuovo di zecca e rappresentava 35 dei 70 milioni di sterline investiti per la Acclaim, sebbene la sua capacità di 3500 carrozzerie a settimana indicasse che avrebbe svolto un ruolo anche nella produzione di altri modelli. Il nuovo rivestimento elettrocatodico assicurava alla Triumph Acclaim una finitura paragonabile alle migliori concorrenti.

Da qui, le carrozzerie passavano alla catena di montaggio nello stabilimento North Works di Cowley dove venivano accoppiate alle componenti meccaniche ed elettriche e alle rifiniture che completavano l'auto. BL si è avvalsa di gran parte dell'esperienza produttiva di Honda per costruire la Acclaim, con il processo di produzione che coinvolgeva nuove tecnologie come il "riempimento" (come lo chiamavano loro) [n.d.t. "stuffing up"] dei propulsori nella scocca, che si traducevano in un'eccellente qualità costruttiva e in costi derivanti da interventi in garanzia molto inferiori rispetto ai modelli BL del passato.

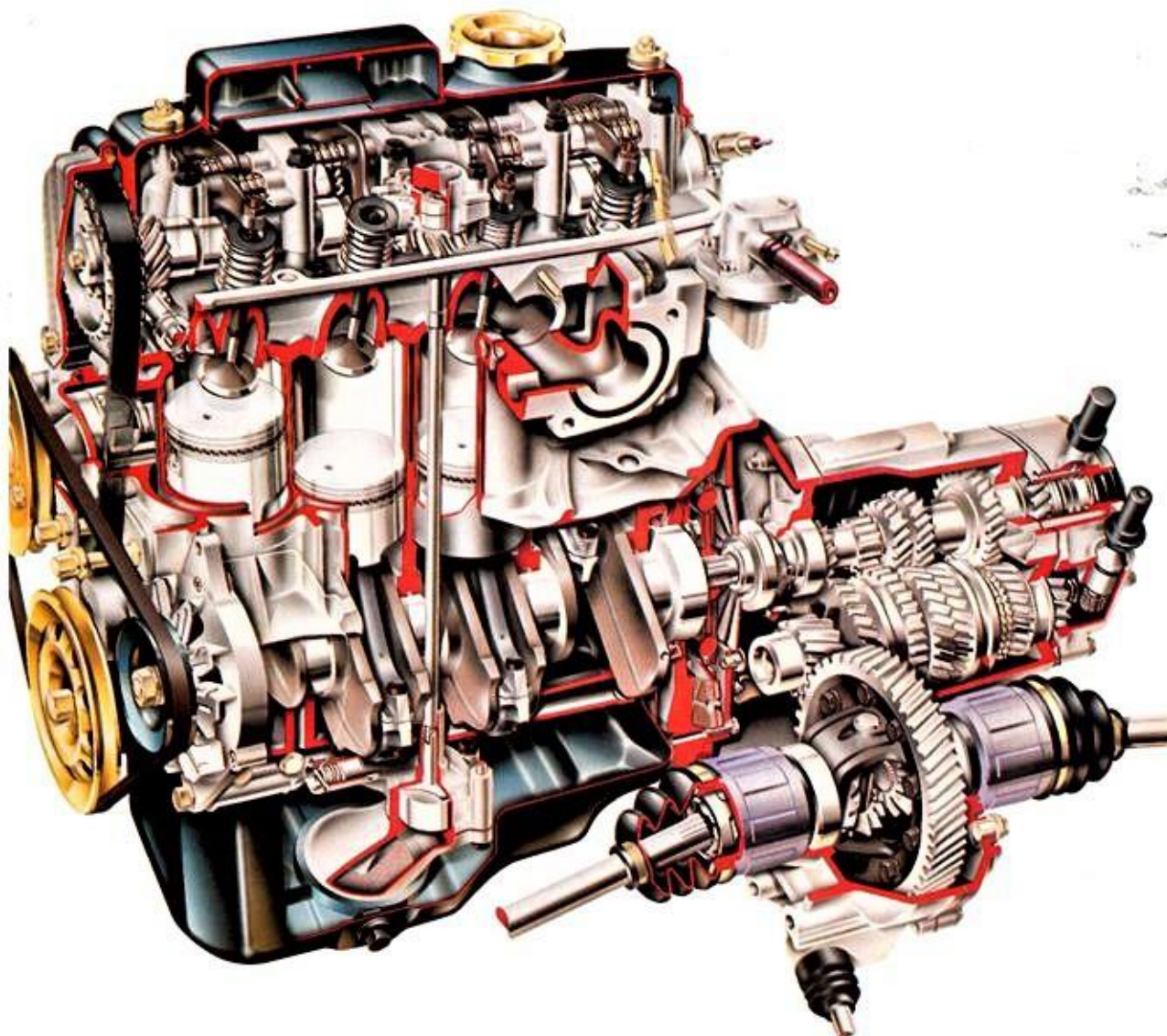
Molte delle componenti montate sulla linea erano giapponesi, spedite dalla Honda in casse consegnate a Tilbury che contenevano motori, cambi, sospensioni e il pannello del cruscotto. Ma molto altro di quanto componeva una Acclaim era di provenienza britannica, compresi gli alberi di trasmissione, i radiatori e i sedili. Questi si aggiungevano all'elenco di articoli facilmente reperibili e normalmente acquistati in loco anche nel caso di una classica operazione di assemblaggio CKD, come pneumatici, batterie, vetro, tessuto dei sedili e moquette. Tale lista di componenti britanniche permise al direttore Harold Musgrove di stimare che, mentre la produzione della Acclaim garantiva 2.000 posti di lavoro a Cowley, la conta dei lavoratori impiegati nell'industria delle componenti portava questa cifra a sfiorare i 10.000.

Nel complesso, BL poté affermare che solo il 30% del valore franco fabbrica di una Triumph Acclaim era giapponese, una cifra che il direttore della produzione Andy Barr affermò sarebbe scesa al 20% nell'immediato futuro, man mano che più articoli venivano reperiti sul mercato

La Triumph Acclaim è un'auto inglese o giapponese?

locale. Ci sono sempre state controversie su questa percentuale perché può essere calcolata in vari modi, ma fu chiaro che la Acclaim non era semplicemente un'auto "prodotta in Giappone ed esportata in kit per l'assemblaggio all'estero".

Ciò fu fondamentale perché, se giudicata come tale, sarebbe rientrata nelle restrizioni applicate alle importazioni di automobili giapponesi in Gran Bretagna.



I motori in alluminio da 1335 cc provenivano dal Giappone.

IL GENTLEMEN'S AGREEMENT GIAPPONESE

A partire dal 1975, e formalizzato nel Gentlemen's Agreement del 1977, i produttori automobilistici giapponesi accettarono di congelare la loro quota di mercato britannico all'11% raggiunto nel 1977, per dare alle aziende come BL un po' di respiro per ristrutturarsi. Tale moderazione, speravano i giapponesi, avrebbe scongiurato controlli più rigidi sulle importazioni che i sindacati britannici in particolare chiedevano a gran voce.

Si stimò che la sola Acclaim avrebbe conquistato il 3% del mercato (più o meno equivalente a tutto il volume delle vendite di Toyota nel Regno Unito) e rappresentato circa il 10% della produzione annuale di Austin Rover negli anni a venire. Non c'era modo di considerarla una parte dell'11% (il che implica che tutti i marchi giapponesi esistenti, compresa la Honda, avrebbero subito un taglio delle quote) senza che il sistema crollasse.

In molti previdero che tutto questo fosse comunque imminente, poiché i produttori giapponesi e i loro concessionari sostenevano che il loro autolimitarsi aveva semplicemente portato a più importazioni dall'Europa piuttosto che a una ripresa dell'industria automobilistica britannica. Un accordo parallelo riguardante i furgoni leggeri era già stato sciolto e, nell'immediato futuro, i giapponesi avrebbero abbandonato simili misure di restrizione volontaria anche negli Stati Uniti.

COS'È UN'AUTO GIAPPONESE?

Bob Edmiston, importatore inglese della Subaru, sollevò la questione prima del lancio della Acclaim, lamentandosi del fatto che BL era autorizzata a importare quelli che chiamava "kit per auto" al di fuori della quota dell'11%. Ma BL rispose (attraverso le pagine delle lettere del *Times*) che la Acclaim avrebbe avuto molto più del 50% di contenuti britannici e quindi non avrebbe potuto essere classificata come un'auto giapponese.

La restrizione volontaria dell'11%, che i produttori giapponesi rivedevano annualmente, continuò a essere rispettata negli anni '80 (con sollievo, tra gli altri, della Austin Rover). Quando Nissan iniziò a produrre la Bluebird per la prima volta nel suo nuovo stabilimento di Sunderland nel 1986, questa fu giudicata giapponese e quindi rientrò nella quota dell'11%, essendo la prima versione una mera operazione di assemblaggio. Per Nissan ciò non rappresentò un problema poiché stava semplicemente sostituendo il modello precedente, costruito in Giappone, con quello assemblato a Sunderland con le vendite che restarono sullo stesso livello e Nissan che occupava 6 degli 11 punti percentuali riservati alla quota giapponese, ribadendo così il primato (con il marchio Datsun) sugli altri marchi giapponesi nel Regno Unito nel 1977.

Ma se questo problema non fosse stato reso un non-problema dall'alto contenuto britannico della Acclaim, allora l'intero progetto avrebbe avuto poco senso sia per BL che per Honda.

Va forse aggiunto che, mentre Francia e Italia continuavano a imporre quote formali sulle importazioni giapponesi (che risalivano a molti anni prima), il governo britannico (anche sotto il partito laburista negli anni '70) credeva nel libero scambio e riteneva che l'introduzione di tali restrizioni protezionistiche violasse gli impegni presi nell'ambito dell'accordo GATT¹, e quindi il Gentlemen's Agreement fu negoziato a un livello inferiore tra gli organismi commerciali (SMMT e JAMA²) e su base volontaria.

Tuttavia, non fu solo la regola dell'11% a rendere fondamentale la definizione della Acclaim come vettura britannica.



La prima Nissan Bluebird a lasciare lo stabilimento di Washington a Sunderland. Nella prima fase della produzione, si trattava di un'operazione di assemblaggio meno ambiziosa dell'investimento di BL nella produzione della Acclaim.

COME LA ACCLAIM ARRIVÒ IN FRANCIA E IN ITALIA

Se la Acclaim fosse stata classificata come vettura giapponese, sarebbe stata difficile da esportare nei paesi che imponevano limiti all'importazione di automobili orientali tra cui, come già menzionato, Francia e Italia, ossia i due maggiori mercati di esportazione della BL all'inizio degli anni '80. L'intero progetto sarebbe stato quindi messo a repentaglio.

I francesi, o più precisamente la Renault, furono ostili fin dall'inizio al rapporto della BL con la Honda, e paragonarono le fabbriche automobilistiche britanniche a un sottomarino o a una portaerei giapponese. Furono altrettanto agitati quando la partnership con la Honda si espanse

¹ Il *General Agreement on Tariffs and Trade* (Accordo Generale sulle Tariffe Doganali e sul Commercio), è un accordo internazionale firmato il 30 ottobre 1947 a Ginevra, in Svizzera, da 23 paesi, per stabilire le basi per un sistema multilaterale di relazioni commerciali con lo scopo di favorire la liberalizzazione del commercio mondiale.

² SMMT (*Society of Motor Manufacturers and Traders*) e JAMA (*Japan Automobile Manufacturers Association*) sono le associazioni di categoria per l'industria automobilistica rispettivamente del Regno Unito e del Giappone.

per includere la produzione di automobili Honda negli stabilimenti BL (dal 1986), un'impresa descritta insieme alla Rover 800 come un "cavallo di Troia". Ciò ammetteva implicitamente che le auto di derivazione Honda costruite da BL con sufficiente contenuto britannico (quindi "europeo") avrebbero potuto eludere il rigido limite della quota di mercato del 3% imposto dalla Francia sulle importazioni di automobili giapponesi.

La Acclaim lo fece, dando un modesto impulso alle vendite dell'Austin Rover in Francia (che assorbì circa 3.000 Acclaim all'anno) e aprendo la strada alla sostituzione della Rover 200 che fece anche meglio (6.000 vendite francesi nel 1987). Nonostante le molte minacce, i francesi poterono fare ben poco per tenere lontane le Acclaim.

TRIUMPH ACCLAIM HLS :
Le nouveau luxe

La recherche automobile s'oriente, de plus en plus, vers une réduction des coûts de production et vers de plus grandes économies. Jusqu'à présent ceci impliquait des sacrifices en termes de performances, confort voire même sur les deux points ! Désormais, cette époque est révolue !

La TRIUMPH ACCLAIM HLS a l'aspect, le raffinement, l'habitabilité et les performances d'un véhicule d'une catégorie supérieure. C'est une véritable berline 3 volumes, 4 portes, 5 places comprenant un très vaste coffre à bagages.

Son originalité est révélée par des équipements "spécifiques" aux voitures luxueuses tels que :

- deux rétroviseurs extérieurs réglables de l'intérieur,
- vitres teintées,
- lève-vitres électrique,
- phare à iode avec possibilité de réglage en hauteur de l'intérieur de l'habitacle,
- une baguette de protection latérale complète le parfait esthétisme de la TRIUMPH ACCLAIM HLS.



Triumph Acclaim in Francia.

COSA AVEVA DI DIVERSO LA NISSAN BLUEBIRD

Va notato che le cose andarono diversamente con la Nissan Bluebird, che anche dopo l'inizio delle esportazioni da Sunderland nel 1988 fu vietata dai francesi a causa del contenuto non sufficientemente europeo, nonostante tale contenuto fosse aumentato nel 1988 con l'assemblaggio del motore a Sunderland e avrebbe presto superato la soglia dell'80%, oltre la quale nessuno avrebbe potuto cavillare.

Ma se i francesi abbaiano senza mordere, con gli italiani era diverso.

La Triumph Acclaim è un'auto inglese o giapponese?

GUIDARE NEL SEGNO DEL PIACERE. TRIUMPH 1.3 ACCLAIM.



COMPTON ITALIA

Il piacere di una meravigliosa accoglienza.



Si accomodi. Avrebbe mai immaginato quanto può essere accogliente la Triumph 1.3 Acclaim? Sembra una berlina di grossa cilindrata, vero? Si lasci conquistare dalla comodità dei suoi sedili e degli appoggiatesta. A proposito, preferisce il tweed o il velluto?

Il piacere di intelligenti soluzioni.

Ecco vede, questo sportello nel sedile posteriore mette in comunicazione bagagliaio e abitacolo. E' così comodo



per i carichi ingombranti. E poi guardi, c'è posto per ogni cosa, e ogni cosa ha il suo posto: le monete nel cassetto, e le carte in capaci tasche dietro ai sedili anteriori.

Il piacere di una dotazione più che completa.

Della dotazione che ne dice? Con questa centralina può azionare elettricamente i cristalli atermici su tutti e quattro i finestrini. E il trombettino per l'apertura del bagagliaio dallo sportello del serbatoio dall'interno: pratico vero? C'è anche la predisposizione per l'autoradio. E pensi: nessun optional, perché tutto è compreso nel prezzo.



Il piacere del tutto compreso.

Equipaggiamento di serie
Triumph 1.3 Acclaim HL:
Cambio a 5 marce.
Fari fendinebbia posteriori.
Lunotto termico. Contagiri.
Doppio specchio retrovisore esterno.
Cinture di sicurezza inerziali.
Appoggiatesta anteriori. Orologio digitale.
Regolazione livello fari dal posto di guida.
Comando interno apertura bagagliaio.
Antenna radio estraibile.

Il piacere di eccellenti prestazioni.

Andiamo! Che cambio, eh? Ha anche la quinta di serie. In 12,4 secondi siamo già a 100 km/h, e con un'accelerata filiamo a oltre 150 km/h. Silenzioso questo motore in lega leggera, vero? Pensi che ha l'accensione elettronica? La trazione anteriore, le sospensioni indipendenti sulle quattro ruote e i freni anteriori a disco servosterzati, le garantiscono una guida sicura e piacevole. La cilindrata? 1335 cc, con 70 CV DIN di potenza.

I consumi? Eccezionali: 17,2 km con 1 litro a 90 km/h, 12 km a 120 e 11,6 nel ciclo urbano per la HL e la HLS.



Prezzo da L.6.685.000

+ IVA franco Concessionaria.

TRIUMPH 1.3 ACCLAIM.1300 di cilindrata, superiore in tutto il resto.

 **Leyland**

Leyland è: Austin, Morris, Jaguar, Rover, Triumph, Land Rover, Sherpa.



Pubblicità italiana della Triumph Acclaim.

Durante la primavera del 1982, mentre la Gran Bretagna era concentrata sugli eventi nell'Atlantico meridionale [*n.d.t. la guerra nelle Falkland*], la BL stava combattendo un'altra scaramuccia con l'invasione (come alcuni la definirono) dell'Italia con un'auto dal design giapponese. L'Italia si attenne rigidamente ai termini di un accordo degli anni '50 che limitava il commercio automobilistico tra Italia e Giappone a 2.300 auto all'anno in entrambe le direzioni. Firmato in un momento in cui i giapponesi temevano che il loro mercato interno potesse essere invaso dalle Fiat, ora serviva a rendere le auto giapponesi praticamente introvabili in Italia. La Fiat fece pressioni affinché la Acclaim fosse considerata giapponese e il primo lotto di 88 vetture fu sequestrato a Milano.

La BL fu comunque in grado di fornire certificati di origine che dettagliavano il contenuto europeo della Acclaim e, dopo l'intervento del governo britannico e il pagamento di una tassa, le vetture furono rilasciate. Fu difficile per gli italiani averla vinta senza indebolire allo stesso tempo la pretesa dell'Alfa Romeo Arna (una joint venture tra Alfa Romeo e Nissan) di essere classificata come europea piuttosto che giapponese. (Fu venduta per un breve periodo anche nel Regno Unito come Nissan Cherry Europe).

Vinta quella battaglia, la Triumph Acclaim continuò a vendere bene in Italia. Fu un fattore che portò BL ad aumentare le vendite a 32.000 auto nel 1982, rappresentando il 2,2% del mercato, e seconda solo alla Francia, dove BL vendeva 37.000 auto (1,9%).

LA ACCLAIM AVANZA IN EUROPA

Con l'apertura di Francia e Italia, la Acclaim divenne un'utile freccia nell'arco delle esportazioni di BL nel continente. L'accordo con la Honda conferiva alla BL il diritto esclusivo di commercializzare la Acclaim in tutti i mercati CEE dove, classificata come vettura britannica, sfuggiva alle tariffe applicate alle importazioni di auto giapponesi.

Inoltre, sia la Spagna che il Portogallo (che chiedevano di aderire alla CEE) importarono la Triumph Acclaim, in quanto mercati sostanzialmente preclusi alla Honda. Negli anni a venire la Austin Rover (in seguito solo Rover) avrebbe visto crescere le esportazioni verso l'Europa. Le auto sviluppate in joint venture con Honda, che potevano eludere le restrizioni e le tariffe ancora applicate alle importazioni dal Giappone, si rivelarono popolari oltre Manica e, verso la metà degli anni '90, Rover vendeva tante auto nel continente quante nel Regno Unito.

La Triumph Acclaim diede il via a tutto ciò, anche se l'uso del marchio Triumph lasciò sconcertati molti appassionati poiché, nell'Europa continentale, era associato quasi esclusivamente alle auto sportive. Le berline Triumph erano scomparse dalla maggior parte dei mercati di esportazione europei all'inizio degli anni '70, ad eccezione delle Dolomite di maggiore potenza (Sprint e, talvolta, 1850HL) che in alcuni paesi erano ancora disponibili.

Ma, dopo aver chiarito i problemi logistici di produzione e commercio, com'era la Acclaim come automobile?

LA ACCLAIM È STATA UN SUCCESSO?

Fu presentata per la prima volta al Earls Court Motorfair, nell'ottobre del 1981. Il marchio Triumph era appropriato in Gran Bretagna poiché questa berlina compatta e ben equipaggiata puntava a un settore simile a quello della famiglia [Dolomite](#) (nelle versioni 1300/1500) che aveva abbandonato la scena nel 1980. L'auto che si avvicinava di più alla Acclaim era forse la vecchia Triumph 1300 a trazione anteriore, che era stata un grande successo per la Triumph negli anni '60. La Acclaim riscosse un successo analogo in termini di vendite, ottenendo il 3% negli UK, raggiungendo gli obiettivi di produzione con oltre 134.000 costruite in tre anni e incentivando le esportazioni europee di BL.



La Acclaim fu proposta inizialmente in tre versioni.

Tuttavia, mentre la Acclaim ebbe successo come modello, molti automobilisti lamentarono che il leggendario marchio fosse stato applicato a un'auto di concezione palesemente giapponese e che, data la contemporanea uscita di produzione delle sportive [Triumph TR7/TR8](#), questa sarebbe stata l'ultima Triumph costruita.

La Acclaim era una versione leggermente rielaborata della Honda Ballade a quattro porte, un modello a sua volta derivato dalla Civic a due volumi. Di conseguenza si rivelò una piccola berlina piuttosto angusta che offriva meno spazio interno di quello a cui molti clienti BL erano abituati. Con ogni probabilità, una ipotetica Metro tre volumi (se fosse stata costruita) avrebbe rivalessato con la Acclaim in termini di spazio interno, dato che il passo della Metro era solo di poco più corto di quello della Acclaim.



L'originale: la Honda Ballade in Giappone, dove veniva venduta attraverso l'esclusiva rete di vendita Verno della Honda e presentata come una piccola berlina piuttosto elegante.

PERCHÉ LA ACCLAIM FU UNA BUONA NOTIZIA

Lo svantaggio delle dimensioni interne ristrette fu però compensato dal volenteroso motore Honda in alluminio da 1.335 cc, accoppiato a un fluido cambio a cinque velocità (o Triomatic, come fu frettolosamente ribattezzato il cambio automatico Hondamatic). Offriva un eccellente livello di equipaggiamento e una superba qualità costruttiva, raggiunti quasi fin dall'inizio dalla linea di produzione di Cowley, dove (secondo l'ex dipendente Mark Etheridge) la Acclaim fu definita "la migliore auto che abbiamo mai costruito".

Anche se molte parti erano di provenienza britannica, i progettisti della BL ebbero poche possibilità di discostarsi dal design originale della Honda Ballade, con le differenze introdotte per la Acclaim limitate in gran parte a insonorizzazione, carburatori, sedili (che erano più ampi e basati su telai della Cortina), badge e rifiniture. In questo senso si trattava sicuramente di un'auto giapponese, con la Acclaim che sembrava quasi identica alla Honda Ballade "originale" (il che non

costituì un problema poiché le due non furono mai commercializzate parallelamente in nessun paese).

I livelli di equipaggiamento rendevano giustizia allo slogan di lancio “Totalmente equipaggiato per trionfare”, con la versione base HL che offriva caratteristiche solitamente non previste in quella categoria. Al momento del lancio erano disponibili tre modelli, gli altri due erano la HLS e la CD (una designazione di finiture eleganti mai usata prima o dopo da BL e generalmente intesa come *Corps Diplomatique*). Solo nel 1982 fu aggiunto alla gamma il modello L, più economico.

REALIZZARE UN SUCCESSO FINANZIARIO

Anche se BL stava pagando a Honda una royalty, i bassi costi di garanzia e gli sconti limitati suggeriscono che si trattò di un'impresa redditizia. Colin Thirsk all'epoca lavorava nel reparto ricambi di un concessionario BL e ricorda: *“Tutto ciò che abbiamo venduto per questo veicolo furono pacchetti di assistenza e pannelli della carrozzeria. Tutti i ricambi in magazzino che facevano parte del pacchetto iniziale dopo due anni divennero obsoleti e furono eliminati. Non avevamo mai visto niente del genere.”*

Certamente, il progetto fu un utile esercizio di apprendimento per BL che contribuì molto alla progettazione e alla produzione di veicoli, dimostrando che i lavoratori britannici potevano, nelle giuste condizioni, costruire automobili altrettanto bene delle loro controparti giapponesi.

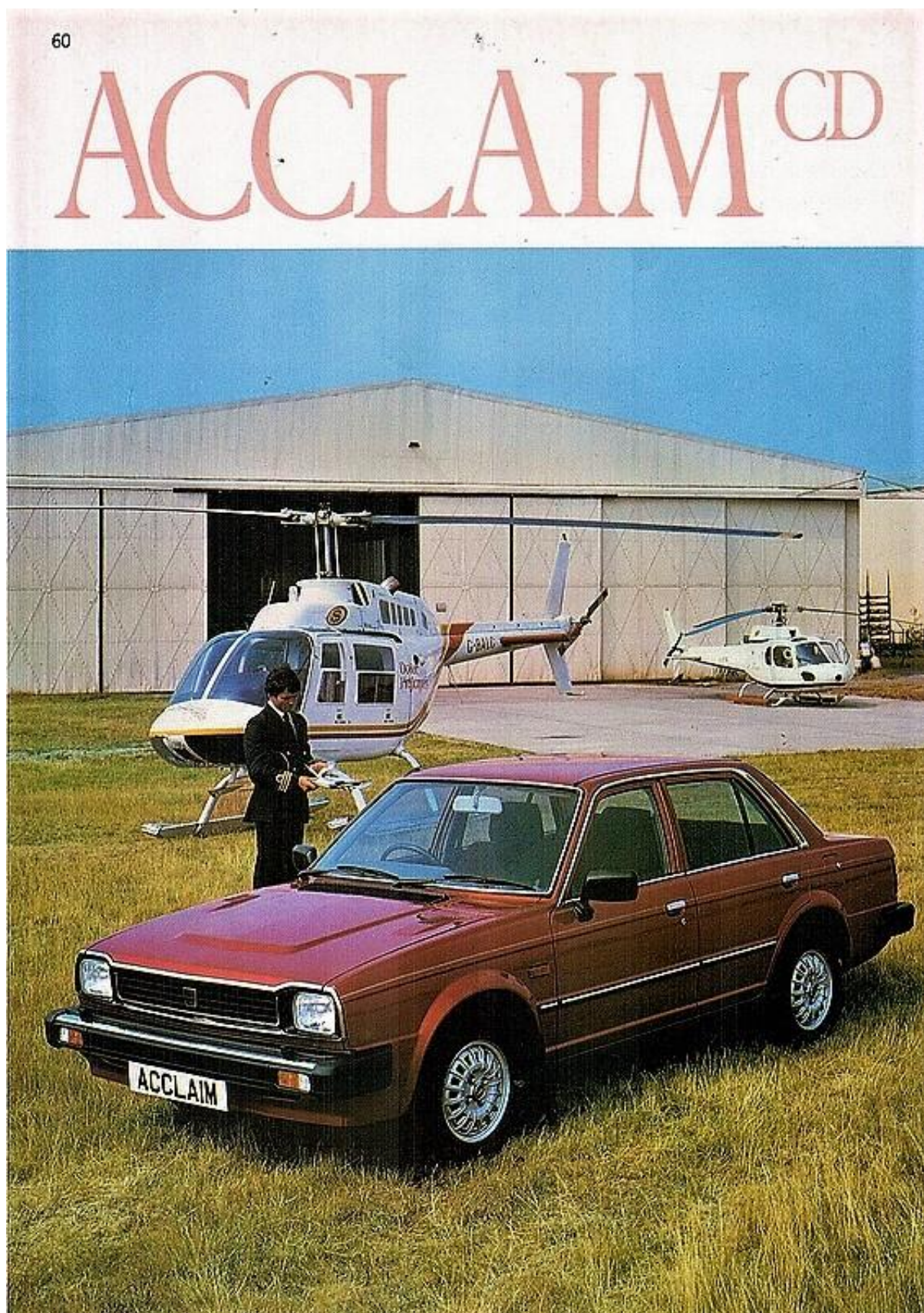
La Acclaim ebbe sicuramente successo come “tappabuchi” nei tre anni in cui fu in vendita, dato che molti clienti che avrebbero trovato sgradevole la prospettiva di una Austin Allegro o una Morris Ital, che furono tenute chiuse nell'ovile da questo ibrido anglo-giapponese. Ma non si possono negare i compromessi che loro e BL fecero nello scegliere la Acclaim.

NON IL PIÙ MODERNO DEI DESIGN

Honda ideò alcuni progetti molto moderni negli anni '80, ma questa berlina piuttosto basica e modesta non rientrò sicuramente tra questi (e in effetti vendette poco in Giappone). Un'auto più grande, potenzialmente una berlina, sarebbe stata preferibile per il mercato britannico (ed era l'obiettivo originale), ma BL dovette accettare ciò che le fu offerto.

Una “cugina” della Acclaim arrivò più tardi in Giappone come Honda Quint, ma fu resa disponibile solo ai clienti BL in Australia (come Rover Quintet, nel 1983-85).

Nel frattempo, gli osservatori del settore apprezzarono la Triumph Acclaim che, dopo aver superato alcuni problemi iniziali, si trasformò in un vero successo. La Honda valutò bene l'inizio della produzione nel Regno Unito rispetto al recente avvio della produzione della Accord negli Stati Uniti. Quella che sarebbe diventata la partnership Rover-Honda era iniziata con buone basi.



La CD, il top di gamma della Triumph Acclaim.

La Triumph Acclaim è un'auto inglese o giapponese?

Ma allora perché nel folklore automobilistico si diffuse l'idea che la Acclaim fu semplicemente assemblata da BL anziché costruita su licenza, descrizione che sarebbe stata più accurata?

In parte, ciò dipese dalla distinzione tra concezione e produzione. Era un progetto giapponese con pochissima influenza britannica e, in questo senso, un'auto giapponese. A meno di conoscere in maniera approfondita le complessità del commercio internazionale, sembra strano definire un'auto britannica solo in base all'origine dei suoi componenti, pur con la carrozzeria in acciaio a fare una grande differenza.

Questo dubbio non riguardò ovviamente solo la Acclaim. La Mini è senza dubbio un'auto britannica, ma quando fu costruita in Australia con parti prevalentemente australiane (con oltre l'85% di contenuto locale all'inizio degli anni '70) si qualificò come auto australiana (e sarebbe difficile convincere alcuni australiani che non lo fosse). Le Mini costruite dalla Innocenti avevano un contenuto meno locale, ma alcuni le chiamano ancora auto italiane.

Con poche eccezioni (come le prime Bluebirds), le auto costruite negli ultimi decenni negli stabilimenti Nissan, Toyota e Honda in Gran Bretagna sono state considerate "prodotte nel Regno Unito" e, in questo senso, sono state auto britanniche, non giapponesi. Quando si confrontano le diverse produzioni automobilistiche, queste vengono attribuite al Regno Unito e non al Giappone (cosa che accadrebbe se fossero semplicemente assemblati da kit: le auto "CKD" assemblate dalla British Leyland in Belgio fino al 1981 furono accreditate alla produzione automobilistica britannica). Tuttavia, portano nomi di marchi giapponesi quindi, a seconda della tesi da dimostrare, può fare comodo definirle giapponesi.

Forse il contributo britannico alla costruzione della Acclaim viene dimenticato perché la verità rovina una bella storia. Per molti l'introduzione della Acclaim come ultima vettura a portare il marchio Triumph fu vista come una forma di umiliazione nazionale e, se si sta raccontando una storia di umiliazione, raramente c'è spazio per le sfumature.

Nei pub e nelle chat, nel corso degli anni la storia della Acclaim è stata definita sbrigativamente come un semplice assemblaggio, un lavoro di cacciavite o di bulloni. In effetti, qualunque obiezione probabilmente riceverebbe la risposta: *"Tutti sanno che è solo una Honda giapponese con lo stemma della Triumph"* – cosa che, in un certo senso, era davvero. È una discussione difficile da vincere...

NOTE DEL TRADUTTORE

Questo articolo è stato tradotto con il permesso dell'autore.

La versione originale in inglese si trova qui:

<https://www.aronline.co.uk/cars/triumph/acclaim/japanese-or-british/>