

Triumph Acclaim. La berlina anglo-giapponese fu un successo, ma senza lieto fine

Di Keith Adams

Era un mondo nuovo per BL: una Honda costruita nel Regno Unito. Ma, per molti versi, la Triumph Acclaim rappresentava molto di più.

Al momento del lancio, nel 1981, la Acclaim fu annunciata come la prima di una lunga serie di Honda/Rover ma, ancora di più, dimostrò una volta per tutte che i lavoratori delle catene di montaggio britanniche erano tra i migliori al mondo.



SALUTA LA GIAPPONESE

Nel 1978 Mark Snowdon, direttore sviluppo prodotti di Austin-Morris, aveva iniziato a considerare l'idea di collaborare con un'altra casa automobilistica. L'idea era quella di produrre una nuova auto media destinata non solo a sostituire la Triumph Dolomite, ma anche a dare alla BL un forte impulso nel mercato delle auto medie.

Il buon senso aziendale diceva che la BL non era in grado di sviluppare una nuova auto in modo sufficientemente rapido ed economico per entrare sul mercato prima del lancio delle vetture

Triumph Acclaim. La berlina anglo-giapponese fu un successo, ma senza lieto fine

derivate dal progetto LC10 [N.d.t. LC10 era il codice del progetto da cui derivò la Austin Maestro]. Il progetto Triumph SD2 era ormai cancellato e ogni ulteriore programma di sviluppo di nuovi modelli sarebbe stato una distrazione per l'azienda che stava mettendo tutti i suoi sforzi nello sviluppo della prossima generazione di auto medie.

Snowdon inizialmente considerò produttori europei, ma concluse che partner come Renault e GM, con le quali la società aveva avuto colloqui esplorativi, erano molto più grandi e presto avrebbero dominato sulla BL in qualsiasi futura joint venture.

JOINT VENTURES PER IL FUTURO

Fu condotta una lunga ed esaustiva ricerca di potenziali pretendenti e una seria indagine su quali concorrenti, con un'auto di medie dimensioni in via di sviluppo, avrebbero voluto collaborare con la BL senza sentirsi inghiottiti. In base ai documenti interni, le società considerate erano:

- Alfa-Romeo
- AMC
- BMW
- Chrysler (US)
- Chrysler (UK)
- Fiat
- Ford
- GM
- Honda
- Mazda
- Mercedes-Benz
- Mitsubishi
- Nissan
- Peugeot-Citroen
- Renault
- Saab
- Subaru
- Toyota
- Volkswagen

- Volvo

Come dichiarato all'epoca da Ray Horrocks, "Chrysler UK era in prima posizione e Honda in seconda." Molto lavoro preparatorio fu fatto per perseguire un accordo con Chrysler e il progetto, chiamato *Dovetail*, avrebbe comportato una collaborazione, una razionalizzazione delle fabbriche (Longbridge, Poissy, Cowley, Ryton, Solihull e Browns Lane) e una gamma ridotta di automobili.

La gamma combinata BL-Chrysler sarebbe stata qualcosa del genere: Metro (BL), Horizon (Chrysler), Alpine (Chrysler), Princess (BL) e C9/Tagora (Chrysler); Rover e Jaguar, auto sportive e veicoli fuoristrada.

BL AVREBBE DOVUTO UNIRSI ALLA LA CHRYSLER?

Considerando il programma, e mettendo da parte i meriti relativi delle auto in ballo, l'accordo sembrava avere una base solida. Ma l'accordo con Chrysler fallì quando la casa madre americana si ritirò dal Regno Unito, lasciando che la società fosse acquistata da PSA (Peugeot-Citroën).

I negoziati continuarono dopo la vendita, ma a seguito di un incontro finale tra Michael Edwardes, David Andrews e il presidente della PSA, Jean-Paul Parayre, il 6 settembre 1978, divenne chiaro che la PSA non era interessata a trasferire la sua filiale nel Regno Unito alla società britannica.

La delusione di avere perso Chrysler UK contro i francesi alla fine fu mitigata: una volta che PSA iniziò a gestire la società divenne presto evidente che la compagine anglo-francese era in condizioni peggiori di quanto sembrasse!

QUINDI BL AVREBBE DOVUTO METTERSI CON LA RENAULT?

Sin dall'inizio del 1977 ci furono seri colloqui con la Renault e, nell'estate successiva, le discussioni avevano portato alla finalizzazione di un piano di collaborazione. L'intenzione di Renault era offrire alla BL di produrre il futuro modello R9 in cambio dei diritti di commercializzazione per la Land Rover in Europa e negli Stati Uniti.

Tuttavia, Edwardes aveva l'impressione che la Renault vedesse la BL come un partner più debole e che i termini del loro accordo si andassero fortemente spostando a favore dei francesi. La Renault 9 sarebbe stata commercializzata come prodotto BL solo nel Regno Unito – e la società non avrebbe avuto alcun diritto di esportarla altrove con il proprio nome. Peggio ancora, alcuni pezzi grossi francesi pensavano che la Renault avrebbe dovuto avere il diritto di continuare a vendere la R9 con il loro marchio anche nel Regno Unito.

In effetti, parlando nei primi mesi del 1978, Michael Edwardes aveva dichiarato che gli sarebbe piaciuto aumentare i suoi legami di collaborazione con la Renault ma, a forza di ritardi, l'accordo non fu mai concluso e così il 1° aprile 1978 Edwardes scoprì, leggendolo sul *Financial Times*, che la Renault aveva deciso di collaborare con AMC negli Stati Uniti – e commercializzare Jeep in tutto il mondo. L'accordo era morto. C'era comunque sempre stata la sensazione che Renault avrebbe finito per inghiottire BL a causa delle loro diverse dimensioni – e questo era qualcosa che nessuno in BL voleva.



La versione Honda, la Ballade, dimostra quanto poco la British Leyland abbia contribuito al design della Triumph Acclaim. Come parte dell'accordo di licenza, la Ballade non fu commercializzata nel Regno Unito per non pestare i piedi al modello costruito in Gran Bretagna.

ENTRA IN GIOCO LA HONDA

Con i francesi fuori gioco divenne evidente che la seconda scelta di Ray Horrocks era ora la migliore opzione rimasta. Il management, quando venne presentata l'idea di una possibile collaborazione con la Honda – e dopo molta persuasione – si convinse che la società giapponese poteva essere un partner adatto con cui fare affari.

Non appena il consiglio di amministrazione BL diede il via libera per proseguire i colloqui con la Honda, Michael Edwardes sondò con discrezione in Giappone per capire come la Honda avrebbe visto una collaborazione. Avendo ricevuto feedback positivi, Edwardes chiese a Sir Fred Warner, ex ambasciatore a Tokyo e suo collega nel consiglio di amministrazione della Chloride [*NdT : Chloride era una grande azienda britannica produttrice di batterie e sistemi di alimentazione di emergenza, della quale Michael Edwardes era stato managing director*], di scrivere al presidente della Honda, Kyoshi Kawashima, e chiedergli di prendere in considerazione un accordo con la BL.

In breve tempo giunse una risposta positiva e vennero presi accordi per iniziare colloqui tra i team di gestione di entrambe le società su un terreno neutrale, a San Francisco. La delegazione della BL era guidata da Ray Horrocks, David Andrews e John Bacchus, che si imbarcarono per il Giappone nell'ottobre 1978 per iniziare colloqui formali con la Honda.

Questa fu una scelta di partner accorta perché, all'epoca, la Honda aveva circa le stesse dimensioni della BL ed era considerata una società innovatrice, nonché la più "europea" di tutte le case automobilistiche giapponesi.



Santo Stefano 1979: l'accordo è finalmente concluso. Le implicazioni di questa partnership furono di vasta portata, risultando in una gamma di auto con marchio Rover interamente influenzata dai giapponesi, una nuova fabbrica per Honda a Swindon, nel Regno Unito e l'adozione di migliori pratiche di lavoro nelle fabbriche British Leyland. Ma tutto finì con rancore nel febbraio 1994...

PARTE IL PROGETTO BOUNTY

I negoziati furono lunghi e difficili, ma vennero compiuti buoni progressi: al team che negoziava con la Honda venne mostrato il prodotto su cui si poteva basare la joint venture e le notizie che tornavano nel Regno Unito erano tutte buone. All'inizio del 1979, Mike Carver, capo della "Business Strategy" della BL, volò in Giappone per dettagliare piani più concreti con la Honda e scoprire quali prodotti potevano offrire e come si potevano adattare alla gamma BL.

Dopo aver visto il prototipo della Honda Ballade, allora ancora da lanciare, in pratica una versione a tre volumi della Civic di seconda generazione, Carver rimase soddisfatto e la considerava un prodotto che si sarebbe adattato perfettamente con la futura e “snellita” gamma della BL. Carver non fece assolutamente trasparire alla Honda il lieve senso di delusione che i negozianti BL avevano provato quando avevano visto la Ballade: la loro opinione era che un’autovettura a tre o a cinque porte sarebbe stata un’opzione preferibile.

La relazione tra i team di negoziazione e quelli di ingegneria delle due società rispecchiavano quella tra la Ballade e la gamma BL. In effetti, una volta stabilito un rapporto di collaborazione, i dettagli furono concordati in modo soddisfacente e molto rapido. Il traffico tra Birmingham e Tokyo fu intenso e veloce, al punto che, il giorno di Santo Stefano del 1979, Sir Michael Edwardes volò in Giappone per incontrare il presidente della Honda Kyoshi Kawashima e firmare ufficialmente l’accordo di collaborazione tra le due società.

AFFARE FATTO – HONDA E BL UNISCONO LE FORZE

Fu allora che nacque il progetto Bounty e iniziò il piano per trasformare la Ballade nella sostituta della Dolomite. La divisione Jaguar Rover Triumph (JRT) ebbe l’incarico di mettere a punto la Ballade per allinearsi a più gusti europei.

La produzione era destinata alla fabbrica di Canley, dove venivano costruite le Dolomite, ma ciò coincise con la razionalizzazione di Edwardes delle fabbriche della BL. La riorganizzazione interna che portò alla graduale eliminazione di JRT a favore della divisione “Medium Light” comportò l’incorporazione della Acclaim nella gamma Austin-Morris e la sua realizzazione nella fabbrica Cowley di Oxford, sottoutilizzata.

Le ricerche di mercato iniziali fecero diedero fiducia agli strateghi della BL sulle possibilità di successo del progetto Bounty sui mercati britannico e continentale. Di conseguenza, la BL aumentò i suoi obiettivi di produzione per la nuova auto. L’opinione all’interno dell’azienda era che questa macchina, destinata a essere commercializzata come Triumph Acclaim, fosse così complementare che non avrebbe sottratto quote di mercato alla Metro o alla LM10, entrambe berline a due volumi.

EMERGONO POTENZIALI OPPORTUNITÀ

La Acclaim appariva una buona auto, tanto da essere considerata molto più che il semplice tappabuchi che doveva essere. Poteva anche essere stata destinata a sostituire la Dolomite, ma gli strateghi del marketing sapevano che mentre la Morris Ital e la Austin Allegro stavano sparendo dal mercato, i potenziali clienti avrebbero considerato l’Acclaim come un’alternativa naturale alla concorrenza. O, almeno, quella era la speranza.

Ray Horrocks sapeva già che il “programma di collaborazione riservato” con la Honda sarebbe stato molto più ampio di un semplice accordo di licenza per costruire la Ballade nel Regno Unito. Era ovvio che l’auto avrebbe fatto parte della gamma di modelli dopo il lancio delle nuove vetture

britanniche di classe media. Gli obiettivi di produzione per l'Acclaim furono fissati a 1500 alla settimana.

La Acclaim avrebbe dimostrato di contribuire all'economia britannica più di quanto si potesse inizialmente prevedere, utilizzando l'80% di pezzi di provenienza britannica che contribuivano al 70% del prezzo franco fabbrica. Horrocks lasciò anche intendere che, sebbene il motore dell'auto da 1335 cc fosse prodotto in Giappone, avrebbe potuto essere costruito in Gran Bretagna se i volumi di produzione lo avessero richiesto.



L'interno beneficiava di nuovi sedili anteriori (con il telaio della Ford Cortina!) e materiali di rivestimento e combinazioni di colori più accettabili nel Regno Unito.

UNA METRO CON MOTORE HONDA? SE SOLO...

Horrocks lasciò anche intendere che era "concepibile" che il motore potesse essere utilizzato in altri prodotti BL. Il fatto che la Austin Metro necessitasse di modifiche importanti e costose al suo pianale per accogliere il motore Honda non fermò le valutazioni preliminari.

Prima del lancio della Acclaim, vennero elaborati piani per estendere l'accordo di collaborazione e furono assegnati nomi in codice: HD9 doveva essere una versione due volumi a tre o a cinque porte della Acclaim, HD14 doveva essere un'auto da città e HD17 un'auto "premium". L'HD9 e l'HD14 si rivelarono solo progetti sulla carta: non erano necessari nella gamma Austin Rover.

Tuttavia, l'HD17 sarebbe diventata la XX, o Rover 800 come sarebbe poi stata chiamata. È significativo notare che questi progetti indicavano che, già dal 1981, la BL guardava alla Honda per un aiuto nello sviluppo dei modelli futuri – e che, dopo la Montego nel 1984, non ci sarebbero più state berline interamente britanniche prodotte dalla BL.



Esternamente, la Triumph Acclaim era in pratica una Honda Ballade: solo minimi dettagli differenziavano le due e così fu anche nei mercati europei. (Fotografia: Rene Winters)

ARRIVA LA TRIUMPH ACCLAIM – FULL OPTIONAL...

Politicamente, la Acclaim era una proposta molto interessante. Negli anni '70, le case automobilistiche europee guardavano con grande sospetto alla marcia inesorabile dei giapponesi e, una volta che i piani di collaborazione della BL furono resi pubblici, i governi francese e italiano, in particolare, iniziarono a sollevare preoccupazioni sul fatto che "Project Bounty" fosse in realtà un "cavallo di Troia" giapponese, un modo in cui potevano eludere le quote di importazione stabilite dagli europei.

In una dura lettera pubblicata sul *The Times* appena una settimana prima del lancio ufficiale dell'Acclaim, Sir Michael Edwardes difese il suo prodotto in termini molto forti: *"Il lancio della Triumph Acclaim, che deriva da una collaborazione unica tra BL e Honda, causerà un dibattito acceso. Alcuni vedranno il progetto come una risposta realistica alla rapida evoluzione del mondo*

automobilistico, pienamente in linea con le esigenze commerciali e di mercato della BL. Altri lo troveranno inaccettabile e, per dirla rozzamente, lo descriveranno come dannoso per il nome Triumph, una 'svendita' ai giapponesi e in conflitto con l'opposizione della BL all'importazione di automobili giapponesi in Gran Bretagna".

EDWARDES: LA TRIUMPH ACCLAIM NON ERA UN CAVALLO DI TROIA

Quello che Edwardes stava dicendo, facendo leva sulle emozioni, era che la Acclaim era una "vera" auto britannica in quanto era direttamente responsabile del salvataggio di 2000 posti di lavoro nella fabbrica di Cowley e aiutava a mantenere innumerevoli posti di lavoro nel settore della componentistica del Regno Unito.

Questo era senza dubbio vero, ma nel 1981 la collaborazione con i produttori giapponesi su questa scala doveva ancora diventare di moda, e questo ragionamento non convinse concorrenti e giornalisti.

Quindi la Acclaim poteva essere politicamente una patata bollente, ma per quanto riguarda l'auto stessa? Bene, i progettisti BL della nuova fabbrica di Gaydon avevano lavorato febbrilmente alla Acclaim durante il suo periodo di gestazione per fare coincidere l'auto con i gusti della base di clienti prevista.

FASTIDI DURANTE IL TEST E LO SVILUPPO

Durante i test vi furono mormorii su "cose che si sono rotte" – le solite cose che accadono durante lo sviluppo di una auto, ma la Honda non avrebbe mai riconosciuto che qualcosa non andava anche se avrebbero volentieri condiviso l'intervento di correzione. Meccanicamente, la Acclaim era una Civic/Ballade con lo stesso motore da 1335 cc, cambio e sospensioni indipendenti McPherson sia all'anteriore che al posteriore.

Aveva un passo da 91 pollici (231 cm), appena più lungo di quello della Metro, e un tettuccio basso, il che significava che, in qualunque modo la si vedesse, l'interno della Acclaim era angusto.

Il contributo della BL all'auto furono i sedili riprogettati (che erano in realtà molto buoni – e usavano i telai della Ford Cortina) e la "europeizzazione" del rivestimento interno e dei colori. I sedili erano più piccoli di quelli originali Honda, ma non liberarono abbastanza spazio in un'auto che non ne aveva.

TRIUMPH ACCLAIM – SU STRADA

"Lettera di Edwardes" a parte, il lancio della Acclaim fu molto tranquillo e non riuscì a catturare l'attenzione del pubblico così come aveva fatto la Metro. Il pubblico la percepì come un'auto giapponese con il badge cambiato, come in effetti era, ma non condannò l'auto per questo, dato che, essendo costruita in Gran Bretagna, sarebbe stata britannica come la Ford Cortina (costruita in Germania) se non di più.

I tradizionalisti Triumph l'avranno osservata inorriditi, ma molti proprietari di Dolomite acquistarono una Acclaim quando venne il momento di cambiare la macchina. I giornalisti che conducevano le prove su strada scoprirono di avere un ulteriore prodotto BL che potevano testare senza essere imbarazzati dal fatto che c'era davvero poco per cui eccitarsi (come per la Morris Ital).

La Acclaim venne elogiata per le buone prestazioni, l'eccellente economia, gli alti livelli di qualità costruttiva e una natura accattivante e coinvolgente. Tradendo le sue origini giapponesi, aveva anche un eccellente livello di equipaggiamento – cose che sia i collaudatori che i clienti vedevano positivamente. La BL aveva ingoiato un po' di orgoglio e aveva imparato alcune lezioni dai giapponesi.

COSA DICEVANO I GIORNALI: PERLOPIÙ BUONE NOTIZIE



Nella prova su strada contro rivali affermate, la rivista *What Car?* riassunse il giudizio sulla macchina in modo molto favorevole: *“La nuova Triumph Acclaim è una buona nuova auto e presenta tutte le qualità necessarie per il successo in questo segmento di mercato; motore e trasmissione dolci e silenziosi, maneggevolezza eccellente, comfort apprezzabile e gestione economica.*

La ragione per cui la Acclaim non ha ottenuto il massimo dei voti dal panel dei clienti o da noi stessi potrebbe essere relativa alla sua immagine – l'auto è chiaramente un progetto giapponese mascherato molto sottilmente dallo strano badge Triumph in plastica, e alla BL va riconosciuto

poco merito nella sua progettazione, ma potrà avere merito nella produzione se manterranno gli elevati standard Honda.

L'attrattiva commerciale della Acclaim sembra essere piuttosto discutibile se si associa il marchio Triumph alle tradizionali auto britanniche, ma ovviamente questo è qualcosa che solo gli acquirenti possono giudicare."

ALLE PRESE CON LA QUESTIONE ANGLO-GIAPPONESE

Chiaramente i giornalisti di *What Car?* non potevano accettare un'auto "britannica" così orientale, ma ciò non impedì loro di essere colpiti dal modo in cui l'auto si comportava. *"...le qualità del motore della Acclaim sono già note, ed è anche dolce e reattivo. Gira bene a qualsiasi regime; accelera con prontezza raggiungendo 60 mph [N.d.t. circa 100 km/h] in 12,7 secondi e l'ago del contagiri arriva facilmente attorno alla sua linea rossa a 6000 rpm."* Inoltre, *"il cambio è molto leggero e diretto con rapporti ben scelti, sebbene la quinta sia un puro overdrive di scarsa utilità in qualsiasi condizione a parte alla velocità di crociera – la velocità massima in quarta è in realtà un miglio all'ora più veloce, a 90 mph"*.



La Honda Ballade ha ricevuto un lieve facelift nel 1982, di cui BL non venne messa al corrente...

AL LANCIO POSITIVO SEGUE IL SUCCESSO

La Acclaim comunque si rivelò popolare, raggiungendo una quota di mercato del 2,71% nel 1982, leggermente sotto la previsione aggressiva del 3% della BL una volta diventato un prodotto Austin-Morris a tutti gli effetti. In linea con le preoccupazioni interne della BL, rosicchiò in una certa misura il mercato della Allegro e della Ital, ma contribuì a ripristinare un certo orgoglio nei prodotti dell'azienda in difficoltà.

L'auto non ebbe problemi di affidabilità (come avrebbero spesso detto i commerciali "È una Honda!") e si assicurò una nicchia di mercato, essendo amata dalla fascia di utenti più tranquilli (per non dire dai pensionati...). Sopravvisse bene, senza tracce di ruggine e senza motori in cattiva salute, dimostrando così che la Acclaim era davvero una combinazione di aspetti positivi dell'ingegneria giapponese e della manodopera britannica.



Con uno stile del frontale semplificato, la Acclaim assumeva una personalità del tutto diversa: scompaiono griglia e fanali "precisini" della Honda Civic e, al loro posto, una disposizione in stile Colt Tredia / Cordia. Fare questi cambiamenti sarebbe stato un modo economico ma necessario per differenziare i prodotti BL e Honda.

La BL imparò molto dai giapponesi e acquisì molte conoscenze su come migliorare lo standard di assemblaggio delle proprie auto. Come spiegò qualcuno addentro alla BL *"Il suo risultato cruciale è stato dimostrare ai progettisti BL che i lavoratori BL potevano raggiungere una buona qualità se il prodotto fosse stato PROGETTATO PER LA COSTRUZIONE, cosa non accaduta per le auto precedenti"*.

ADDOLCIRE LO STILE DELLA ACCLAIM

Gli schizzi, redatti dal Dipartimento Stile della BL, mostrano chiaramente che inizialmente i designer lavorarono con la falsa convinzione che sarebbero stati in grado di modificare lo stile dell'auto – come nel caso della successiva avventura congiunta, la Rover 213/216. Questo però non sarebbe mai avvenuto.



Paraurti più lisci e luci posteriori oscurate: ancora una volta, modifiche economiche ed efficaci. L'immagine è stata creata da Gordon Sked nel gennaio 1981.

ADDIO TRIUMPH, CIAO RONDA

In ogni caso, sia BL che Honda erano contenti di ciò che avevano prodotto con la Triumph Acclaim che, come dimostrato, è stata la precorritrice di molto, molto di più a venire. Questa auto ha avuto un periodo di produzione di soli tre anni (1981-1984) ed è stata l'ultima auto con il marchio Triumph, ma non consideratela un fallimento, da nessun punto di vista.

La Acclaim può anche essere stata il prodotto di un matrimonio di convenienza, ma ha portato direttamente alla gamma di Rover degli anni '80 e '90 e a una partnership che ha portato alla costruzione di modelli Honda a Longbridge, di Rover in Giappone e all'apertura di uno stabilimento Honda a Swindon.

Sono stati realizzati un totale di 133.625 esemplari e, in definitiva, è stato l'inizio di una collaborazione duratura e in gran parte armoniosa tra Honda e BL – in seguito Rover Group. È una

tragedia industriale che British Aerospace abbia deciso di disperdere la joint venture Honda-BL ai quattro venti, quando ha venduto il Gruppo Rover alla BMW nel gennaio 1994.



La Acclaim ha una strana eredità: fu l'ultima Triumph o la prova che il Regno Unito poteva costruire auto affidabili e sulle quali contare, a seconda del punto di vista.

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/acclaim-development-story/>