

Avon Acclaim: ritmo e lusso per la LC9

Di Keith Adams

La Ladbroke Avon creò un'interessante ed esclusiva versione della Acclaim. Inizialmente fu disponibile solo attraverso le rivendite della Henlys [n.d.t. una catena inglese di concessionarie], prima di essere offerta a un pubblico più ampio in occasione del lancio della versione Turbo nel 1983. La Avon Acclaim fu venduta in piccole quantità, una manciata delle quali sopravvive ancora.

AVON ACCLAIM: AGGIUNGE RITMO E LUSO ALLA LC9

Nel 1981 la Avon riceveva un flusso costante di ordini per la sua station wagon basata sulla Jaguar XJ6, ma il proprietario Graham Hudson aveva piani di espansione e decise di puntare a una fascia di prezzo più accessibile con una versione considerevolmente migliorata della [Triumph Acclaim](#), da poco lanciata sul mercato.



La vernice bicolore e il tetto in vinile sono i punti di riconoscimento della Avon Acclaim, ma osservandola più da vicino si nota anche l'interno sontuoso... sfoggiava sedili rifoderati in pelle Connolly e finiture in radica di noce sul cruscotto. Qualcuno ha detto Vanden Plas Acclaim?

L'auto fu sottoposta a un vero e proprio restyling, ricevendo molti miglioramenti tra cui la griglia del radiatore cromata, il tetto in vinile, la vernice bicolore e le esclusive finiture metalliche; all'interno, i sedili in pelle Connolly con bordini in tinta, il cruscotto e le coperture delle porte impiallacciate in radica di noce e i rivestimenti delle porte e i braccioli migliorati per adattarsi al resto degli interni.



La conversione fu resa disponibile tramite rivenditori ARG per £1365 e, grazie all'abbondante insonorizzazione, i livelli di rumore interno erano così bassi da quasi giustificare il costo aggiuntivo rispetto al modello di origine. La Avon confidava nelle vendite e annunciò una produzione di 25 esemplari alla settimana, ma presto divenne evidente che avevano sovrastimato la domanda.



La principale differenza estetica tra l'Avon Acclaim turbo e la versione aspirata era l'ampio spoiler anteriore e la non troppo discreta scritta "TURBO" sulla fiancata.

Imperterrita, la Avon andò avanti e sviluppò una versione turbo dell'auto che avrebbe esteso l'appeal dell'elegante Acclaim a un mercato completamente nuovo. La ragione che spinse la

società verso la produzione di un'auto così insolita era che la loro versione avrebbe trovato posto nel mercato dell'epoca in cui le auto aziendali erano state soggette a tassazione. Tale tassazione però si applicava solo al costo del modello base e non al prezzo aggiuntivo per la conversione quindi i potenziali acquirenti l'avrebbero preferita a modelli più grandi e potenti in virtù del minore carico fiscale.

Era un punto di vista sicuramente interessante e va riconosciuto che le prestazioni dell'auto erano effettivamente notevoli. La rivista *Autocar* valutò così la conversione: *"...le prestazioni del motore sono impressionanti nella gamma media e garantiscono all'auto un'accelerazione da 0 a 60 mph [n.d.t. 0-100 km/h] in 9,6 secondi, migliore della Renault 5 Gordini Turbo che utilizza un motore di cilindrata analoga"*.

Si trattava di un kit di conversione della Turbo Technics che, nel 1983, erano diventati molto abili in quest'arte. La potenza aumentò dai 70 CV ai piuttosto impressionanti 105 CV (su un motore da 1335 cc) ma, soprattutto, la rivista definì l'installazione come benedetta da una *"mancanza di turbo lag... molto potente ai medi giri"*.



Sfortunatamente, nonostante l'altezza da terra ribassata, le molle e gli ammortizzatori potenziati e gli pneumatici 205/60R13 su cerchi in lega Lunar, la manovrabilità fu descritta da *Autocar* come *"morbida"* e *"durante le forti accelerazioni, bisogna combattere contro il servosterzo..."*. Forse non era un problema per i piloti della domenica, ma un vero *gentlemen driver* non avrebbe apprezzato.

Come la normale versione aspirata, l'auto era disponibile tramite i concessionari ARG o direttamente dalla Ladbroke Avon al costo di £2990.

Nel 1984 la Avon non rimpiazzò la Acclaim con una versione basata sulla Rover 213/216 e tornò a concentrarsi sulle Jaguar "su misura". Probabilmente non ci sarebbe stata alcuna richiesta per una Avon-Rover 213 (anche se ARG l'avrebbe sostenuta come fece con la Acclaim) poiché la Rover colmò perfettamente questa lacuna del mercato con la propria versione Vanden Plas.



Dalla rivista Autocar: "La Acclaim Turbo si guida bene, anche se è un po' morbida. Potrebbe adottare una barra antirollio più rigida".

NOTE DEL TRADUTTORE

LC9 è il nome in codice della Triumph Acclaim.

La versione originale dell'articolo, in inglese, si trova a questo indirizzo:
<https://www.aronline.co.uk/cars/triumph/acclaim/avon/>