

La Stag e la sua disavventura negli Stati Uniti

Di Chris Cowin

La [Triumph Stag](#) aveva il potenziale per sfondare sul mercato americano – aveva fascino, stile ed eleganza eppure fallì miseramente.



PRIMAVERA 1971: LA STAG AMERICANA

Lavorare per la British Leyland negli Stati Uniti all'inizio del 1971 doveva sembrare affascinante.

Nel marzo di quell'anno, i dirigenti si recarono a Palm Springs per la presentazione alla stampa dell'imponente Jaguar E-type Serie III con motore V12 al prezzo di 6.950 dollari (per la versione decapottabile) – insieme alla Triumph Stag con motore V8 che, a 5.773 dollari (compreso l'hardtop, opzionale), non era molto più economica.

Si trattava di auto costose: una MGB costava 2.875 dollari e una Triumph Spitfire 2.649 dollari (e un TR6 3.275 dollari). La Triumph Stag portò i concessionari Triumph della British Leyland – che erano abituati a vendere auto sportive a prezzi accessibili a giovani (per lo più) – in un settore di mercato completamente nuovo, nel quale molti venditori non si sentivano a proprio agio.

Ma la Stag fu sviluppata pensando al mercato statunitense fin nei dettagli, come le luci di posizione laterali ben integrate: con una combinazione seducente di potenza del motore V8 e una carrozzeria decappottabile a quattro posti, cosa sarebbe potuto andare storto? Purtroppo, quasi tutto – e, sebbene gli Stati Uniti dovessero essere il mercato principale per la Triumph Stag, assorbono meno di 3.000 delle 26.000 auto costruite.



TRE ANNI? CHI LO SAPEVA...

Dopo meno di tre anni dal lancio fu ritirata, cosa che permise alla British Leyland di evitare di apportare le modifiche necessarie per soddisfare le normative federali per il 1974 e oltre (quindi non abbiamo mai visto una Stag con il paraurti “americano”) – ma fu un’ammissione di sconfitta.

Quale fu il problema?

Si tratta di questioni che possono suscitare molte discussioni, quindi è meglio citare direttamente Michael Cook – all’epoca responsabile del marketing delle Triumph per gli USA. Come scrive nel suo libro *Triumph Cars in America*: “Tutto nella Stag era nuovo, compreso il V8 da 3,0 litri albero a camme in testa. Quando le Stag arrivarono nelle mani dei clienti e abbiamo iniziato a testarne l’affidabilità, le notizie non furono buone. Nel corso degli anni la Triumph aveva già cercato di vendere auto non adatte agli Stati Uniti. La Triumph 10 (Standard 10) e la prima Herald da 948cc

erano davvero a corto di potenza. Le Herald successive e la berlina 2000 (commercializzata nel 1966-67) avevano problemi di affidabilità.”

PROBLEMI, NIENT'ALTRO CHE PROBLEMI...

Cook continua: “Ma, prima della Stag, agli acquirenti e ai concessionari non era mai stata presentata un'auto che non potesse essere riparata! La Stag aveva più impianti elettrici delle altre Triumph e aveva problemi con tutti. Le Stag del 1971 avevano tutte le ruote a raggi (standard negli Stati Uniti) con conseguenti problemi di centratura e bilanciamento.

I motori V8 male assemblati si surriscaldavano, le testate si deformavano e perdevano liquido refrigerante. La prima voce della lista dei controlli pre-consegna del rivenditore era versare una lattina di Bar's Leaks [n.d.t un liquido sigillante] nel radiatore! L'elenco dei richiami includeva la possibilità che l'acceleratore si inceppasse completamente, che il tubo di rifornimento del carburante si rompesse e che il giunto a U nel piantone dello sterzo si rompesse.”

Oh, cielo...

Va detto che alcuni dei problemi in fase di assistenza potevano essere attribuiti a meccanici inesperti (che un addestramento migliore avrebbe potuto risolvere) e l'uso di refrigerante inappropriato era uno di questi – ma c'erano problemi di qualità costruttiva che arrivavano addirittura dalla fusione.

Come disse Spen King quando fu intervistato (molto più tardi) su questi problemi: “Furono costruiti male, temo”.

Stag. A new kind of Triumph.

For years, Triumph has been making fine sports cars for people who love cars. Now Triumph introduces a sports car which loves in return.

To all the things that make a true sports car good to drive, the Stag adds all the things that make a car good to ride in. Stag adds power to Triumph's rack and pinion steering and front disc brakes. It combines more room and comfort with Triumph's road hugging, independent suspension.

The engine is a big, smooth V-8, making the Stag the fastest car in the line. There's true 2 plus 2 seating, electric windows and a solid, padded roll bar, even when the top is down.

Big, wide doors make it easy to get in and out, controls are in easy reach of your fingertips, and both the reclining bucket seats and the padded steering wheel are fully adjustable.

The Stag is a new kind of Triumph, a powerful over-the-road car built by the biggest maker of sports cars in the world.

Base price is \$5525* including chrome wire wheels and radial ply tires.

Options include a detachable hard top with a heated rear window, automatic transmission, air conditioning, and the pleasure of test driving the Stag at your nearest Triumph dealer.

Stag 

For the name of your nearest Triumph dealer, call 800-631-1971 toll free. In New Jersey, call 800-962-2803.

*Optional, detachable hard top \$248 extra. All prices manufacturer's suggested retail, P.O.E. Optional equipment, destination charges, state and local taxes, if any, not included. British Leyland Motor, Inc., Lomas, NJ 07035.



UNA MANCANZA DI COMPrensIONE DA PARTE DELLA GRAN BRETAGNA DEL MERCATO STATUNITENSE

A ostacolare la Stag negli Stati Uniti non c'erano solo la qualità e l'affidabilità. Non era la prima volta che l'industria automobilistica britannica aveva costruito un'auto che doveva corrispondere al supposto gusto americano – e che mancò di parecchio l'obiettivo – come era successo nel corso degli anni, fin dalla Austin Atlantic [n.d.t. lanciata nel 1949].

In Gran Bretagna una decappottabile V8 a quattro posti era un'auto quasi unica, ma negli Stati Uniti del 1971 era qualcosa proposto da tutti i produttori nazionali in varie declinazioni, dalla Ford Mustang alla Ford LTD – spesso a un prezzo molto più basso e con più potenza sotto al cofano.

La Mustang decappottabile del '71 partiva da soli 3.322 dollari e, se sceglievi bene (e pagavi un po' di più), veniva fornita con un V8 da 5,7 litri (351 ci). Perfino la magnificamente sgargiante Buick Riviera (una coupé "a coda di barca" con il suo V8 da 7,5 litri (455 ci) aveva un prezzo base (\$ 5253) inferiore alla Stag. In quell'era precedente alla crisi petrolifera, il consumo di carburante (relativamente) buono della Triumph contava poco.

In termini di marketing, la "proposta di vendita unica" della Stag non era così unica negli Stati Uniti e il suo prezzo era elevato. Alcune concorrenti tedesche avevano sufficiente prestigio da poter chiedere cifre simili ma, nell'America del 1971, la Triumph non l'aveva. E, aggiungendo il cambio automatico e l'aria condizionata, una Stag avrebbe toccato i 6.000 dollari.

UNA DISCREPANZA DI STILE

Lo stile della Stag con il roll-bar integrale (necessario per la rigidità) non incontrò il consenso negli Stati Uniti. I produttori statunitensi stavano ancora costruendo decappottabili grandi, audaci, con scocca e telaio separati e senza roll-bar, che alcuni vedevano come sintomatici di una regolamentazione strisciante e indesiderata. In questo segmento lo stile è tutto e la Stag sembrò una conversione piuttosto goffa di una berlina preesistente (e in un certo senso lo era), condividendo molti spunti stilistici con l'umile e banale [Spitfire MkIV](#) (le berline [2000 Mk2](#) e [2.5 PI](#) disegnate da Michelotti con uno stile simile non furono mai vendute negli Stati Uniti).

Con la British Leyland che portava negli USA quantità relativamente grandi di altri modelli Triumph (Spitfire, GT6 e TR6), la Stag non poteva sperare di ricevere molte attenzioni.

Sebbene i modelli successivi furono leggermente rivisti (i problemi di raffreddamento per lo più risolti, le ruote a raggi sostituite con cerchi in lega GKN Kent), la Stag era ormai una "figlia problematica" che la maggior parte dei concessionari sarebbe stata sollevata nel vedere ritirata dopo il 1973.

Stag. A new kind of Triumph.



For years, Triumph has been making fine sports cars for people who love cars. Now Triumph introduces a sports car which loves in return.

To all the things that make a true sports car good to drive, the Stag adds all the things that make a car good to ride in. Stag adds power to Triumph's rack and pinion steering and front disc brakes. It combines more room and comfort with Triumph's road hugging, independent suspension.

The engine is a big, smooth V-8, making the Stag the fastest car in the line. There's true 2 plus 2 seating, electric windows and a solid, padded roll bar, even when the top is off.

Big, wide doors make it easy to get in and out, controls are in easy reach of your fingertips, and both the reclining bucket seats and the padded steering wheel are fully adjustable. Also standard are chrome wire wheels and long-life radial ply tires.

The Stag is a new kind of Triumph, a powerful over-the-road car built by the biggest maker of sports cars in the world.

Options include overdrive, automatic transmission, air conditioning, and the pleasure of test driving the Stag at your nearest Triumph dealer.

Stag 

For the name of your nearest Triumph dealer,
call 800-631-1972 toll free.
In New Jersey call 800-962-2803.

SVUOTARE GLI SCAFFALI

Altre Stag avrebbero potuto raggiungere il Nord America se fossero state commercializzate in Canada – dove le auto britanniche avevano vita più facile e altre Triumph non commercializzate negli Stati Uniti (come la 1300) erano già state offerte in passato.

La Stag e la sua disavventura negli Stati Uniti

Tuttavia, la British Leyland Canada (come mi è stato detto da un ex dirigente) decise di non importare la Stag dopo aver valutato il veicolo e concluso che avrebbe avuto difficoltà a trovare acquirenti al prezzo previsto.

La triste storia della Stag nel Nord America gettò un'ombra scura sull'intero progetto. Destinata ad essere una vincente sul campo delle esportazioni, la maggior parte delle Stag rimase in realtà nel Regno Unito con solo 6.780 delle 25.877 costruite vendute all'estero – un altro parallelo con l'Austin Atlantic.

UN AIUTO DALLA SORELLA MINORE

Con esportazioni deludenti (anche se l'Australia ne prese parecchie) la produzione della Stag, che continuò fino al 1977, scese molto al di sotto dei previsti 12.000 esemplari all'anno. Per confronto, più o meno nello stesso periodo, la [Triumph TR6](#) veniva prodotta in circa 12.000 esemplari all'anno – grazie soprattutto al successo negli Stati Uniti, che ne assorbirono la maggior parte, con una produzione totale (1969-76) quasi quattro volte maggiore di quella della Stag.

Qualcosa l'hanno azzeccata.

Spen King supervisionò le ultime fasi dello sviluppo della Triumph Stag, mentre Rover e Triumph venivano fuse nella *Specialist Division* della British Leyland. Fu intervistato da Keith Adams di AROnline nel dicembre 2002 e non usò mezzi termini.

Adams: *"Presumo che il motore V8 Stag non avesse presentato tutti quei problemi durante i test."*

King: *"No, il problema è che furono costruiti male, temo. Il che era dovuto all'assurda mentalità della forza lavoro, che in Triumph era un problema piuttosto grave."*

Adams: *"Canley?"*

King: *"Sì. E l'altro problema fu che le cose hanno cominciato a prendere forma a Liverpool. Lì c'era una forza lavoro ancora più ostinata e non addestravano le persone a svolgere il loro compito correttamente prima di farlo."*

Sebbene l'assemblaggio finale della Stag avvenisse a Canley, le carrozzerie furono prodotte, verniciate e rifinite a Speke n.2 (Liverpool), meglio conosciuta come la fabbrica (iniziale) della TR7. Venivano poi spostate a sud in appositi trasportatori, un processo che continuò fino alla fine della produzione nel 1977, dopodiché le linee di produzione della Stag rimasero inutilizzate fino alla chiusura di Speke n.2 nel maggio 1978.

NOTE DEL TRADUTTORE

La versione originale dell'articolo, in inglese, si trova a questo indirizzo: <https://www.aronline.co.uk/opinion/triumph-stag-in-the-usa/>