

La vita su una Triumph Italia è un viaggio, non una destinazione

Di Paul Harvey (traduzione di Alessandro Maschi)

Eccomi qui, alla fine del viaggio. E al suo inizio. Il viaggio per trovare LA macchina.

Il 12 aprile del 2013 vedo su eBay un'auto bianca che potrebbe essere una TR4 coupé. È mai esistita una cosa simile? Stesso rigonfiamento sul cofano. Stesso sbalzo nella fiancata in corrispondenza della maniglia della portiera. Stesso bagagliaio. È una Maserati? Aston? Lancia? Era bella da ogni angolazione. Linee semplici. Nessuna finitura stravagante. Montanti incredibilmente sottili. Cromature dove ha senso che ci siano. Un'auto completamente originale. Invecchiata ma usabile. Cosa può avere che non va?



Dopo una scrupolosa ricerca durata tutta la notte scopro la storia della Triumph Italia. La coupé che la Standard Triumph non produsse mai. Cuore inglese in un elegante abito italiano. Disegnata da Giovanni Michelotti al culmine del suo talento. Costruita dalla Carrozzeria Vignale a Milano sulla falsa riga della Maserati 3500GT e commercializzata da Salvatore Ruffino alle porte di Torino. Precedente alla una TR4, tuttavia. Telaio e motore della Triumph TR3 direttamente da Coventry. Concepita per una produzione di 1000 esemplari ma destinata a una chiusura anticipata quando la

Triumph cambiò idea. Conoscevo le TR. Avevo comprato una TR4A nel 1979 da squattrinato studente di medicina. L'ho guidata finché non si è rotta. L'ho riparata e poi abbandonata. Ho perso interesse quando ho iniziato a guidare le auto sportive moderne. E infine scoperta di nuovo quando la Ferrari si rompe e le spese iniziarono ad accumularsi. Dicono che sia più divertente guidare velocemente un'auto lenta che guidare lentamente un'auto veloce. E hanno ragione, la TR4 divenne la mia auto di tutti i giorni offrendo divertimento in ogni situazione.



Ma questa è qualcosa di diverso. Guardo anche i dettagli più piccoli. Devo avere quest'auto. Più bella della mia 550 Maranello ma sincera come la mia TR4. Nessun imbarazzo nel guidarla. Meglio fare la mia offerta. 50000\$ non bastano per superare il prezzo di riserva, l'uomo di Monaco e la sua Italia bianca scompaiono dalla mia vita. Dannazione. Nessun problema, ne troverò un'altra. Qui è dove il viaggio è iniziato – su Google. Ricerche, ricerche, ricerche. Ce ne sono alcune restaurate e a prezzi elevati, ma per varie ragioni non mi convincono. Un paio di casi disperati bisognosi di un rifacimento completo. Auto rare – poco più di 300 costruite. Meno di 100 si sanno essere sopravvissute. Forse una sessantina circolanti. Verifico ogni dettaglio. Controllo ogni direzione possibile. Vado al Coventry Motor Museum e ne trovo una rossa esposta su una base rotante. Piccola, pura, oltremodo bella dal vivo.

E poi c'è questo messaggio su un blog scritto da un venditore di auto storiche di San Luis Obispo, California, USA. "Italia di colore verde, auto originale, solo 6000 km" e un indirizzo email. I venditori sono inglesi e specializzati in quelle che gli americani chiamano LBC: Little British Cars, piccole auto inglesi. Conoscono la Triumph Italia – il loro blog è dedicato all'esemplare che stanno restaurando. Chiamo il figlio del proprietario per chiedere se hanno comprato la Italia verde. "No. Il tizio ci sta prendendo in giro, abbiamo visto alcune foto ma non vuole dirci un prezzo. Potrebbe essere una truffa." "Vi dispiace se ci provo io?" "Nessun problema, buona fortuna."



Così scrivo una email e aspetto. E aspetto. E alla fine arriva qualche immagine sfuocata – l'auto sembra restaurata, fin troppo in ordine per essere originale. E un video – con l'auto guidata sulla rampa di un garage. Le Italia non restaurate non sono mai guidabili ma questa sembrava a posto. Chiedo il prezzo, non ricevo risposta. Chiedo ancora, ottengo un prezzo troppo basso per un'auto originale. C'è solo un modo per chiarire la situazione. In aereo, Milano non è lontana da Birmingham e noleggiare un'auto è abbastanza economico. Andata e ritorno con 250£ e un giorno sulle Alpi italiane, vale la pena di rischiare. Trovo il piccolo paese di Casargo nei pressi del Lago di Como, una bella zona con panorami magnifici. L'auto potrebbe essere un imbroglio ma il viaggio vale il costo del biglietto. Ricorda il viaggio, dimentica la destinazione.

E alla fine trovo l'auto. Nascosta in uno squallido garage circondata da utilitarie italiane in manutenzione. Salta fuori che i gestori sono istruttori di sci in inverno e fanno i meccanici in estate per pagare le bollette. Sono padre e figlio più una splendida figlia che parla un buon inglese e mi propone di insegnarmi a sciare. Il padre parla solo un buon italiano e dice che si è preso cura

dell'auto per conto di clienti che sono venuti in vacanza qui in montagna da Milano per tutta la loro vita. È la tipica località di villeggiatura per la mezza età e le tariffe sono più economiche che in città. Il padre mi dice che si è occupato di quest'auto fin da quando era nuova. Sì, come no. Il padre mi mostra il contachilometri fermo a 6642 km e mi sorride. Sì, come no. Il padre prende un grosso faldone e mi mostra la fattura originale di vendita datata 1981. 1981? Hanno smesso di produrle nel 1962. Meglio controllare l'auto che anche dal vivo sembra a posto. Possibile? La vernice si sta scrostando dappertutto ma il resto è come nuovo. Gli interni sono nuovi di zecca. La maniglia interna di una portiera è rotta, ma è tutto qui. La Vignale #215 non è menzionata sul sito delle Italia. La targhetta identificativa del telaio non può essere stata sostituita. Il numero del motore sembra corretto. I particolari più rari ci sono tutti. La sigla sulla gomma di scorta recita Michelin X e la ruota non è mai uscita dal baule. Frugo un po' e trovo tutti gli attrezzi. Il cric non è mai stato usato. La porto sulla stessa rampa del video e non ci sono dubbi – quest'auto è un vero affare.



Sto parlando con un istruttore di sci sulle Alpi italiane e realizzando il mio sogno. Una Triumph Italia. Immacolata. Originale. 6642 km da nuova. Manutenzione completamente documentata. Fattura originale di vendita. Certificato di originalità di Ruffino. Gli dico pacatamente che il prezzo è onesto. Vorrei lasciare un acconto. “No, no. Dobbiamo parlare con il proprietario. Non preoccuparti, l'auto è tua”. Sì, come no.

Non ricordo bene il viaggio di ritorno. Scopro di aver prenotato un volo che atterra all'aeroporto sbagliato. Devo corrompere gli addetti al parcheggio perché attraversino Londra per riportarmi l'auto di mia moglie e consentirmi di tornare a casa. Non importa. Le due settimane seguenti scorrono lentamente. Scrivo una email senza ricevere risposte. L'istruttore di sci sembra impegnato. Ricevo uno strano messaggio che dice che stanno aspettando che il proprietario rientri dalle vacanze. La faccenda mi sta sfuggendo di mano. Un amico del TR Register mi chiama un sabato mattina e mi dice che c'è un commerciante tedesco che sta chiedendo informazioni su una Italia verde dalle parti di Milano. Non ho alternative – sono in missione. Noleggio un carrello e prendo in prestito la 4x4 dal lavoro. Dico a mia moglie che tornerò presto. Un altro viaggio, stessa destinazione. 1000 miglia fino a Casargo, preleverò i contanti strada facendo. Ventiquattr'ore dormendo nelle stazioni di sosta. Non sembra troppo dura nemmeno a 56 anni. Dimentico di prelevare i contanti.



Ho detto al meccanico che stavo arrivando ma senza accennare al carrello. Sembrano stupiti ma ceniamo comunque tutti insieme. Un piatto di pasta nel loro ristorante preferito. Ridicolmente economico. Assolutamente fantastico. Dico loro che non me ne andrò senza l'auto. Mi dicono che sono matto ma penso mi abbiano creduto. Il proprietario è rientrato ma vuole sbrigare tutte le pratiche prima che l'auto lasci l'Italia. Il padre conosce l'agenzia locale ma ci vogliono due settimane. Mi dicono che non passerò la frontiera senza il certificato di esportazione e che dovrò restituire le targhe. Il proprietario vuole essere pagato in contanti. Beviamo un'altra bottiglia di

vino e il padre dice che vedrà cosa può fare. È un peccato che non stia nevicando altrimenti avrei prenotato una lezione di sci con la figlia.

La mattina seguente mi chiedono se posso tornare un'altra volta per l'auto. Conoscono già la risposta e il figlio dice che risolverà la cosa. È una lunga giornata così scendo sul Lago di Como e mi ricordo perché tutti vogliono essere italiani. Il figlio mi consegna una lista di numeri di conti correnti svizzeri e io mi metto al lavoro. Tutto quello che ci serve è il certificato di esportazione. Un'altra notte insonne ma la cena sul Lago di Como è anche meglio della precedente. Una Italia partecipò a un concorso di eleganza da queste parti qualche anno fa e si classificò piuttosto bene. Una Nissan Navara non è il mezzo di trasporto più adatto ma non importa, il viaggio è quello giusto. Il padre si sveglia presto e torna all'agenzia di pratiche auto. Torna con un pezzo di carta e dice che posso partire. Carichiamo la Italia sul carrello e scendo lentamente dai monti finché trovo un posto dove accostare e realizzare di averla davvero comprata. È una sensazione da provare almeno una volta nella vita. Quando arrivo al traforo del Monte Bianco scatto una foto ad auto e carrello nel caso mi dicano che non posso portarla fuori dall'Italia. La guardia doganale mi ferma alla barriera e mi chiede il biglietto. "Bella macchina, cos'è?" Gli mostro il certificato di esportazione e si mette a ridere. Vuole solo vedere il biglietto per il tunnel. In realtà se avessi messo il biglietto sul finestrino bene in vista non mi avrebbe nemmeno fermato. Potrei aver rubato la Italia e non se ne sarebbero accorti. "Buon viaggio". Ventitré ore non sembrano troppe. La vista che si riflette nello specchietto retrovisore è verde e affascinante e mi sarà di aiuto. Stessa scena all'ingresso dell'Eurotunnel in Francia, mi fanno passare. A Dover è lo stesso e siamo di nuovo su suolo Britannico. Missione compiuta. Nessuna tassa di importazione. Niente IVA. Nessun dazio doganale. Ritiro tutto quello che ho detto sulla Gran Bretagna nell'Unione Europea!



Revisione con le gomme Michelin X cinquantenni – passata al primo tentativo. Targa d'epoca ottenuta con il numero di telaio Triumph – nessun problema. Meccanica completamente rinnovata – ci vuole un po' ma in fondo è una TR3 quindi è tutto disponibile e a prezzi contenuti.

Questo era il viaggio. Le foto mostrano la destinazione. Ora posso guidare quest'auto esattamente come l'aveva pensata il costruttore in ogni nuovo viaggio io voglia affrontare. Che è quello che conta.



NOTA DEL TRADUTTORE

La versione originale di questo articolo è disponibile qui: <http://www.petrolicious.com/life-in-a-triumph-italia-is-a-journey-not-a-destination>

Le foto sono di Paul Harvey.