

## Round Britain Reliability Run. The first 50 years of the UK's ultimate classic car club event

Di Alessandro Maschi

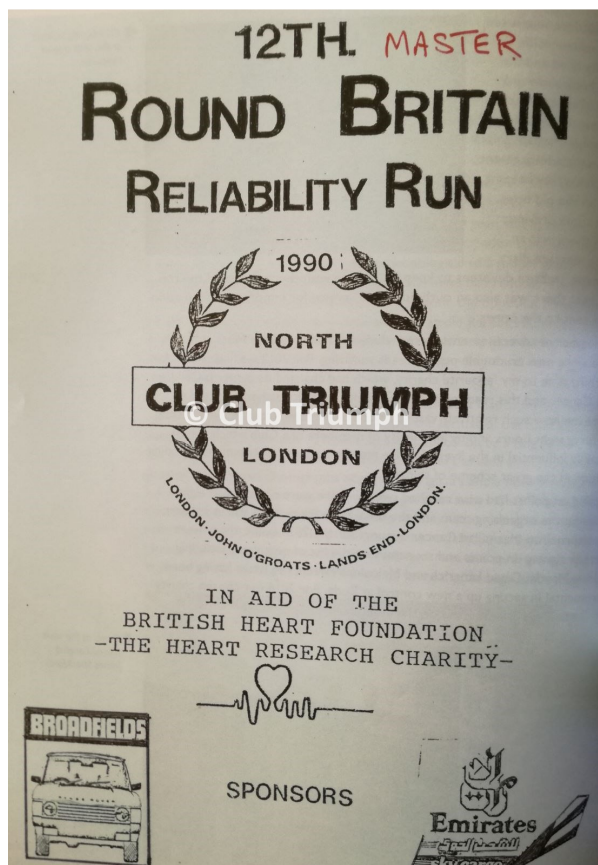
Se siete appassionati di Triumph, dovete conoscere il RBRR. Se non conoscete il RBRR, dovete leggere questo libro.

La recensione potrebbe finire qui, perché il volume scritto da Derek Pollock e pubblicato dal Club Triumph è un *must read* assoluto, il compendio ideale dei 50 anni dell'evento principale nel mondo di appassionati della casa di Canley. Non a caso l'autore – assieme al compianto Les Mills – ne fu uno degli ideatori nonché per lungo tempo organizzatore e partecipante. Il RBRR nasce dall'idea di un viaggio andata e ritorno da Londra a John O'Groats, all'estremo nord dell'isola principale del Regno Unito, a bordo di una Triumph TR4. Dopo aver coinvolto il già esistente Club Triumph, la partecipazione fu estesa ad altre cinque auto così da rappresentare l'intera produzione dell'epoca: alla TR4 furono così affiancate una Herald 1200, una Spitfire Mk2, una Vitesse 1600 e una 2000 Mk1. Mancava all'appello la piccola 1300 che fu gentilmente prestata dalla



Round Britain Reliability Run, ieri e oggi.

concessionaria Broadfields Garage assieme al copilota, il figlio del proprietario, che sarebbe saòlito a bordo proprio con Pollock che fino a quel momento, in realtà, aveva escluso di partecipare. L'evento si concluse nel migliore dei modi ma passarono tre anni prima della replica e stavolta con il coinvolgimento della Triumph che inviò una Works 2000 Mk2, la prima di una serie di presenze di veicoli ufficiali che si concluse nel 1982, quando la produzione di Canley si apprestava a fermarsi per sempre.

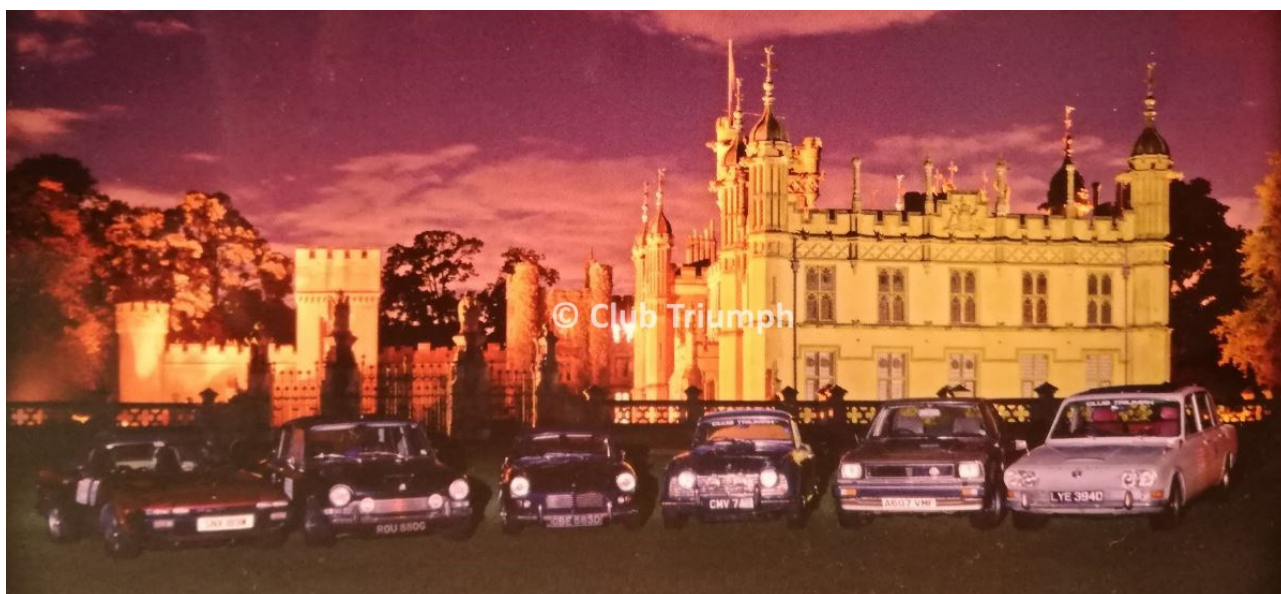


A sinistra, la Fiat 500 protagonista dell'unico RBRR "italiano". A destra, la copertina di uno dei roadbook.

Raccontare cinquant'anni di storia pone innanzitutto il problema di come organizzare il vasto materiale a disposizione. I primi capitoli del libro raccontano, suddivisi per decenni, le cronistorie delle 25 edizioni del RBRR: Pollock è molto regolare nella cronaca, iniziando quasi sempre con la notizia della pubblicazione dell'evento sulla rivista ufficiale del Club, tipicamente con un anno di anticipo, e la conseguente apertura delle iscrizioni. Seguono le cifre dell'evento: il numero di auto iscritte, quelle presentatesi al via e quella giunte all'arrivo. Non manca mai almeno un aneddoto, un dettaglio che distingue l'edizione dalle precedenti, le eventuali variazioni nel percorso o nelle soste così come nello staff degli organizzatori che, anno dopo anno, si è inevitabilmente allargato per gestire nel modo migliore i partecipanti, passati dai 6 della prima edizione ai 119 di quella del cinquantesimo. Spesso le curiosità sono nascoste nei dettagli: vi siete mai chiesti quanto potesse costare la colazione a Land's End negli anni '70 e quanto nei 2000? Ma il vero valore aggiunto sono



le bellissime immagini che accompagnano il racconto e che riassumono cinquant'anni di passione per l'automobile; ognuna di esse racchiude qualcosa di notevole, che si tratti del modello di auto, del panorama sullo sfondo o del taglio di capelli dei protagonisti. Non da ultimo, il racconto delle edizioni più recenti ci ricorda quanto bene il RBRR abbia fatto alle associazioni di volta in volta destinatarie delle raccolte fondi associate all'evento.



*Sopra, le auto schierate alla partenza del primo RBRR nel 1966. Sotto, il rifacimento della stessa foto, 50 anni dopo, all'arrivo a Knebworth.*

Le sezioni seguenti scendono nei dettagli più organizzativi parlando prima di tutto del roadbook che, pure con gli inevitabili aggiornamenti, ricalca tuttora quello compilato a mano da Les Mills nel 1966. Poi si passano in rassegna gli hotel che hanno ospitato le tappe della gara (che è in realtà una *non gara*, non avendo vincitori e il cui unico premio è la soddisfazione di averla conclusa) e tra cui spicca il Seaview Hotel a John O'Groats, l'unico ad aver "partecipato" a tutte le edizioni. La sezione successiva è dedicata ai rivenditori Triumph che al pari degli hotel hanno ospitato il

convoglio per una tappa o un rifornimento di carburante, spesso costringendo i proprietari a una lunga attesa notturna: anche in questo caso la menzione d'onore va al Broadfield Garage, da cui tutto è partito e che ha sostenuto il RBRR fino al 1990.

Gli ultimi capitoli sono dedicati alle auto, prima quelle di alcuni dei soci che hanno partecipato a una o più edizioni – ci piace ricordare soprattutto la doppia partecipazione della Triumph Renown del 1950 giunta appositamente dal Belgio – e poi le quattordici Works fornite da Canley, talvolta guidate da test drivers di tutto rispetto come Fred Nicklin.



*Dereck Pollock, autore del libro, presidente del Club Triumph e co-ideatore del RBRR. Qui in posa con la sua TR4, acquistata da nuova nel 1963.*

Un breve capitolo racconta la storia dell'unico RBRR "Italiano": nel 1967, sull'onda della notorietà della prima edizione, la Fiat UK contattò il Club Triumph e propose a Les Mills e John Graham di ripetere il tour a bordo di una piccola Fiat 500. La corsa fu conclusa con successo e l'utilitaria superò l'esame riportando solo problemi trascurabili, peraltro giustificati dalle 10000 miglia che il contachilometri indicava prima della partenza.

Le appendici finali riassumono con le cifre i cinquant'anni di storia: 1172 auto partecipanti, con una netta prevalenza delle berline a 6 cilindri; una percentuale di completamento dell'evento del 92%; oltre £600.000 raccolti per beneficenza.

Il libro, in brossura e stampato su carta patinata, è in vendita presso lo shop del

Club Triumph (<http://club.triumph.org.uk/clubshop>).

## CI È PIACIUTO

- Le tinte seppia nelle foto più vecchie, le auto e le persone raffigurate.
- Gli aneddoti e le curiosità narrati da uno dei principali protagonisti.
- I panorami della campagna inglese e delle Highlands evocati dal racconto.

## NON CI È PIACIUTO

- Il testo solo in inglese, ammesso che un *Triumphista* possa considerarlo un limite.