

Three hundred lads, ovvero il mio primo RBRR

Di Alessandro Maschi

*Three hundred lads in fifty-years-old cars, what could possibly go wrong?*¹



Le Triumph schierate alla partenza a Knebworth.

PRELUDIO, OVVERO LA STRADA VERSO KNEBWORTH

Ho scoperto il *Round Britain Reliability Run* circa quattro anni fa. Era il 2014, agosto o forse settembre, e navigavo in rete alla ricerca di informazioni sulla Spitfire 1500 che avevo comprato da poco. Mi imbattei nel forum del Club Triumph e lessi messaggio dopo messaggio fino ad arrivare alle discussioni dedicate a un evento che si sarebbe tenuto di lì a poco e che tutti chiamavano RBRR. L'eccitazione che traspariva dalle parole era palpabile e catturò la mia curiosità, dopo una breve ricerca trovai tutti i dettagli e non ebbi più alcun dubbio: volevo farlo anch'io. Era ovviamente tardi per l'edizione 2014 ma avevo ben due anni per la successiva, guarda caso quella del 50° anniversario: un segno del destino? Ne parlai con il mio socio, il comproprietario della succitata 1500, ma il suo sguardo di risposta lasciava ben poche speranze di averlo come copilota.

¹ "Trecento tizi su auto cinquantenni, cosa potrebbe mai andare storto?" La frase è presa in prestito dal motto del Team 52 ("Three big lads in a Stag, what could possibly go wrong?") a cui, purtroppo, le cose sono andate storte davvero: sabato notte hanno inavvertitamente rifornito la loro Stag di gasolio e sono stati costretti al ritiro.



Due su tre stanno fingendo.

I 24 mesi che mi separavano dall'edizione 2016 passarono più velocemente del previsto e l'assenza di compagni di avventura aveva di fatto soffocato ogni speranza di parteciparvi. Nel frattempo però avevo iniziato a muovermi con più confidenza nel mondo Triumph, ero entrato in contatto con appassionati italiani e stranieri grazie anche a *Triumph in Italy*, che continuava a crescere, e il



La nostra 2000 in attesa del via.

mio garage si affollava di storiche inglesi. Seguì il RBRR con entusiasmo condividendo sulla nostra pagina Facebook gli aggiornamenti pubblicati dai *runner*. Le immagini delle auto in gara e delle roadster aperte sotto un insperato sole di ottobre mi fecero rimpiangere di non aver colto l'occasione ma, nel contempo, furono la molla che fece scattare la decisione di mettermi *davvero* in moto per il 2018.



Il Team Brit ostenta tranquillità.

La primavera seguente realizzai di avere sempre (o quasi) avuto sotto gli occhi la soluzione al mio problema: quali migliori candidati per uno o più posti da copilota dei miei “soci” di *Triumph in Italy*? Con un rapido giro di email anticipai la proposta, fissai un incontro per discuterne dal vivo e con mia somma sorpresa mi ritrovai non con uno ma con ben tre copiloti! Il che, in realtà, anziché spianarci la strada poneva un primo ostacolo da superare: quale auto usare? Tutti noi possedevamo solo Triumph a due posti quindi non restava che comprare una berlina qui in Italia oppure cercarne una in affitto o in vendita negli UK. Nessuna delle alternative appariva semplice: comprare un'auto qui in Italia e portarla in Inghilterra sarebbe stato costoso (anche in termini di tempo, contando i giorni di viaggio); prenderne una là avrebbe richiesto un luogo dove tenerla, qualcuno a cui affidarne la manutenzione e infinite complicazioni burocratiche; trovare qualcuno che affittasse un'auto storica per un compito tanto gravoso si sarebbe rivelata una missione

impossibile. Dopo un paio di mesi di vane riflessioni e tentativi falliti, due eventi portarono nuova luce sulla nostra impresa: due dei miei compagni di avventura fecero marcia indietro e quasi contemporaneamente Rob Pearce rispose alla mia richiesta di aiuto pubblicata sul forum del Club Triumph dicendosi disposto a concederci la sua Vitesse 2 Litre Convertible per una cifra simbolica. Era fatta, finalmente c'erano sia un equipaggio (Giovanni ed io) che una Triumph! L'estate 2017 iniziava così nel migliore dei modi e prima di partire per le meritate vacanze scrissi ai miei amici d'oltremania per aggiornarli sulle ultime novità. Laurence Jones, che avevo conosciuto l'anno prima al raduno per il 50° anniversario della GT6, rispose dicendo di essere rimasto senza copilota e proponendo di unirli a lui sulla sua 2000 Mk1. Dopo mesi di ricerche infruttuose ci ritrovammo improvvisamente con ben due opzioni! Giovanni e io ci riflettemmo brevemente, ma la prospettiva di affrontare il RBRR con un copilota inglese esperto (per Laurence sarebbe stato il quarto) in un team di tre persone anziché di due era troppo allettante e così, ringraziato Rob per la disponibilità, salimmo a bordo del neonato *Team BrIt* (British-Italian, nel caso ve lo foste chiesto). Il 1 dicembre seguente, all'apertura delle iscrizioni, diventammo ufficialmente il team #31.



Convinzione che trasuda da tutti i pori.

INTERMEZZO, OVVERO 40 ORE IN UNA TRIUMPH

Giovedì 4 ottobre Giovanni e io, accompagnati dalle rispettive metà, abbiamo preso il volo per Londra e la sera stessa incontrato Laurence a Stevenage, a due passi dalla partenza del RBRR. Il giorno seguente, dopo un pranzo leggero, abbiamo raggiunto la Knebworth House. Al nostro arrivo circa metà delle auto erano già schierate e appena sceso dalla 2000 mi sono reso conto dell'irrefrenabile sorriso che si stava allargando sul mio viso.

Una breve ma doverosa nota: se hai il piacere di appassionarti a un costruttore di auto estero e non troppo popolare – com'è la Triumph in Italia – incrociare più o meno casualmente un oggetto del tuo interesse diventa una piccola festa. Un centinaio di Triumph illuminate dalla luce del tramonto sono uno spettacolo che lascerebbe senza parole anche il più consumato appassionato inglese, figuriamoci un italiano in perenne crisi di astinenza come me. Ed ecco spiegato il distendersi incontrollato delle mie labbra.



Felpati!

Alle 18 in punto le auto hanno iniziato a muoversi, una alla volta. Mi sono seduto al volante ed ero nervoso, più di quanto sarebbe lecito aspettarsi nel fare qualcosa che normalmente mi rilassa, tanto da non notare minimamente Derek Pollock – venerando presidente del Club Triumph

Three hundred lads, ovvero il mio primo RBRR

nonché ideatore del RBRR – che sventolava ammirevolmente la Union Jack al passaggio di ognuna delle oltre 130 automobili. I primi minuti sono trascorsi quasi in apnea, seguendo le altre Triumph nel traffico cittadino; poi, una volta imboccata la A1, la guida si è fatta più leggera e sono finalmente tornato in me. Stavo ormai guidando nel buio della sera quando è iniziato a piovere, non tanto da rendere la strada pericolosa ma abbastanza da infastidire chi era alla guida di automobili costruite in un'epoca in cui il supporto offerto dai tergicristalli era più morale che concreto. Dopo il primo controllo a Wetherby e una volta lasciata la A1 abbiamo imboccato il tratto di strada che Laurence aveva definito *rollercoaster*, definizione più che azzeccata visti i ripetuti saliscendi che ci hanno accompagnato per miglia e miglia; una volta smesso di piovere e raggiunto un gruppo di berline dal passo allegro, tuttavia, ho iniziato a divertirmi arrivando al controllo di Carter Bar, al confine con la Scozia, ancora in buona forma. Sono rimasto al volante per un'altra mezz'ora, forse più, poi ho iniziato ad avvertire i primi segni di stanchezza; era giunto il momento di un cambio alla guida e ho ceduto il volante a Laurence, accomodandomi sul divano posteriore e provando, senza troppa fortuna, a dormire un po'. Mentre cercavo una posizione ragionevolmente comoda i miei compagni di viaggio attraversavano la notte scozzese puntando verso John O'Groats per un'alba che si preannunciava memorabile. Non siamo rimasti delusi. La A9 e poi la A99 corrono lungo la costa nord orientale delle Highlands, e ci hanno permesso di assaporare tutte le fasi che hanno portato dal buio della notte al sorgere del sole sul Mare del Nord, sporadicamente illuminato dalle luci delle piattaforme petrolifere e delle pale eoliche, sotto un cielo sporcato solo da qualche nuvola di passaggio.



Partiti!

L'arrivo al Seaview Hotel, l'unica tappa presente in tutte le edizioni del RBRR dal 1966 a oggi, è stato il primo giro di boa della nostra corsa; una full English breakfast, qualche foto di rito e poi di nuovo in macchina per la parte più spettacolare dell'itinerario. Attraversare le Highlands è un'esperienza che non lascia indifferenti, farlo durante una inattesa giornata di sole con i colori dell'autunno lascia semplicemente senza fiato. Mi sono goduto i panorami scozzesi dal divano posteriore lasciando a Laurence la dolce incombenza di percorrere le strette strade alla ricerca dei numerosi *passing place* che consentono di incrociare senza patemi le (poche) auto che arrivavano dall'altra direzione. Una strada chiusa per lavori non ha rovinato la festa, la deviazione ci ha fatto scoprire un itinerario meno battuto ma non per questo meno affascinante che ha lambito il Loch Loyal e ci ha accompagnato fino al controllo di Skiatch. Nel frattempo c'era stato un nuovo avvicinamento, con Giovanni al volante e io nel ruolo di navigatore. La discesa verso sud è continuata lungo la bella strada che costeggia il Loch Ness e attraverso il maestoso Glencoe, spettacolare quanto affollato da turisti a bordo di camper e auto con roulotte. Il nostro pomeriggio è trascorso lungo un percorso misto, non molto veloce, che azzarderei definire "tecnico".



La foto di rito a John O'Groats.

Quando sono tornato alla guida la giornata stava volgendo al termine, il sole si preparava al tramonto e abbiamo affrontato il lungo ma agevole tratto che ci ha portato dal confine tra Scozia e Inghilterra a quello tra Inghilterra e Galles. La notte gallese appariva come il punto più insidioso del nostro RBRR, con la stanchezza accumulata e le strade buie e tortuose a rendere tutt'altro che agevole la guida. Tuttavia non ne conservo memoria perché al controllo di Gledrid ho lasciato questo ingrato compito al ben più esperto Laurence e mi sono accomodato sul divano posteriore alla ricerca di un po' di riposo, crollando in un insperato sonno di un paio di ore. Al mio risveglio eravamo a poche miglia da Monmouth ma in ritardo di circa 15 minuti rispetto al tempo massimo di arrivo previsto, il Galles aveva mietuto un'altra vittima! I miei due soci avevano pagato con gli interessi le quasi 30 ore di veglia e non erano in grado di continuare, si prospettava quindi una

Three hundred lads, ovvero il mio primo RBRR

sosta forzata che avrebbe ulteriormente incrementato il nostro ritardo mettendo in dubbio il proseguimento stesso del RBRR. Il mio turno di riposo però si è rivelato provvidenziale consentendomi di tornare al volante prima del previsto. Anche perché il compito era reso più



Panorami scozzesi.

semplice dall'itinerario, una lunga corsa sulla M5 fino a Okehampton, al confine con il Dartmoor, nel cuore della seconda notte di guida rivelatasi per alcuni versi surreale; trovandomi in autostrada ero alleggerito dall'onere di seguire un percorso e l'unica difficoltà è stata quella di mantenere alta l'attenzione lasciando i miei compagni di viaggio liberi di riposare come

meritavano. In realtà è bastato un semplice trucco mentale: agganciare un veicolo “lepre” che viaggiasse alla giusta velocità e limitarmi a seguirlo, tenendo d’occhio il navigatore che faceva il conto alla rovescia delle miglia che ci separavano dalla meta. Nell’assenza totale di altre Triumph – non eravamo gli ultimi ma chi ci precedeva era troppo lontano per essere raggiunto – mi sono accodato di volta in volta a ignari viaggiatori notturni che a stento avranno notato la luce un po’ vintage dei fari che li seguivano a distanza di sicurezza.

Ammetto che una volta giunto a destinazione mi sono sentito piuttosto eroico, dopo essere risorto dal torpore del sedile posteriore e incurante dei turni di guida già affrontati mi sono stoicamente rimesso al volante salvando il nostro RBRR! Che poi è la stessa cosa fatta da un altro centinaio di copiloti subentrati nell’arco delle 48 ore ai compagni di viaggio troppo stanchi per continuare...



Ancora in Scozia, in viaggio verso sud.

Land's End adesso non era più un miraggio. Rinfrancato dal riposo, Laurence ha guidato la propria auto a casa propria - lungo le strade che Giovanni e io avevamo conosciuto qualche mese prima quando siamo volati in Cornovaglia per un giro di prova – portandoci rapidamente alla seconda alba del RBRR. Ero già stato a Land's End un paio di anni fa, in agosto, trovandolo preso d'assalto dai vacanzieri; devo confessare che anche nella relativa quiete dei soli partecipanti del RBRR e con

i negozi ancora chiusi non riusciva a scrollarsi di dosso l'aspetto da trappola per turisti. Evitata la colazione per la fila eccessiva, siamo ripartiti verso est alla ricerca di un caffè.



Land's End, secondo giro di boa.

Il fatto di essere sopravvissuti alle due nottate e il conforto datoci dal sole che non smetteva di splendere sulle nostre teste ci ha rilassati forse più del lecito illudendoci che il peggio fosse già alle spalle. E lo era, dal punto di vista strettamente matematico di ore e miglia percorse, ma eravamo ancora a un'intera giornata di distanza dalla meta. Col senno di poi abbiamo indugiato in tutte le soste di domenica accumulando così il ritardo con cui saremmo poi arrivati a Knebworth. Della domenica del RBRR resta soprattutto il clima da gita fuori porta dovuto al leggero traffico da giornata festiva e alle località vacanziera attraversate: St. Michael's Mount, illuminato dall'incerta luce dell'alba guidando verso Land's End e poi da un più convinto sole mattutino, al ritorno; Penzance; l'incantevole Bude; i pony e le pecore sulle brulle colline del Dartmoor; la sosta tra gli alberi al Badgers Holt; la discesa verso il mare per il leggendario controllo di Pimperne e le sue torte. Con il passare del tempo però le ore di viaggio hanno iniziato a pesare sulle nostre spalle e nelle nostre teste, le strade meno panoramiche e più affollate assieme all'arrivo di un nuovo crepuscolo hanno reso meno spensierata la conclusione del RBRR. Non hanno aiutato nemmeno il controllo di Turweston, perso nel nulla e affatto banale da trovare, e la deviazione per lavori dalla A5. Siamo arrivati a Knebworth circa due ore dopo la teorica chiusura della finestra di arrivo,

alquanto affaticati e nel buio completo della sera inglese, pur senza essere gli ultimi. Dettagli, comunque, perché quello che conta è che abbiamo concluso con successo il RBRR!

FINALE, OVVERO COSA RESTERÀ DI QUESTO RBRR

Dopo qualche giorno dal rientro in Italia posso azzardare un bilancio a mente fredda.

Innanzitutto un po' di persone che meritano la citazione: l'inossidabile Derek Pollock non manca mai di dare il proprio contributo; la boccata di aria fresca portata dalle due "apine" (*the "bees"*, vedi <https://goo.gl/j5SmDf>) che al terzo tentativo hanno concluso il loro primo RBRR; la giovane coppia che si è conosciuta qualche RBRR fa, si è sposata l'anno scorso e ha celebrato il primo anniversario di matrimonio in automobile; l'attuale recordman che ha corso il suo primo RBRR nel 1974 e quest'anno è giunto alla 23ma presenza; i partecipanti giunti da varie nazioni, non solo noi italiani ma anche americani, belgi, tedeschi, francesi, olandesi e non so chi altro; tutti quelli che, per qualunque ragione, non sono arrivati a Knebworth e hanno un conto in sospeso da saldare nel 2020.



Il Team Brit ostenta sicumera dopo 40 ore di guida.

Ancora non so se il mio RBRR resterà l'unico o sarà invece il primo di una serie, ho almeno un anno per rifletterci e non ho alcuna fretta di decidere. Se mi fermassi qui tuttavia non avrei rimpianti

Three hundred lads, ovvero il mio primo RBRR

perché ogni tessera di questo puzzle è andata subito al posto giusto: la 2000 splendidamente preparata da Laurence che non ha perso un colpo; il meteo che ci ha regalato un intero weekend di sole con giusto un paio di ore di pioggia; i meravigliosi panorami dell'isola britannica, dalle Highlands alla Cornovaglia; gli altri 130 equipaggi che hanno formato un panorama mozzafiato alla partenza e che non hanno mai fatto mancare un sorriso o un cenno di saluto durante i 3200 km di strada. E qualcosa che credo non dimenticherò mai, la serenità e la gioia di tanti uomini e donne che superavano la stanchezza per fare ciò che amano, gratificati dal piacere di dividerlo con chi ha la stessa passione. Per quanto mi riguarda, ne è valsa la pena anche solo per questo.



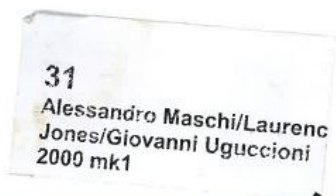
È fatta, dopo quasi 50 ore siamo di nuovo a Knebworth!

RINGRAZIAMENTI

Il primo, doveroso ringraziamento va ai miei due compagni di avventura, Giovanni e Laurence, con menzione speciale al secondo per l'ottimo lavoro di manutenzione svolto sulla 2000 e per aver di fatto reso possibile, o quanto meno molto più semplice, il nostro RBRR. Altrettanto d'obbligo il ringraziamento alla mia dolce metà, che dopo aver accolto con straordinaria rassegnazione la folla idea di partecipare al RBRR ha deciso di accompagnarmi a Londra per non farmi mancare il suo sostegno. Un grazie al Club Triumph che da oltre 50 anni gestisce la complessa organizzazione di questo evento. E infine un ringraziamento a Demetrio, Enrico, Livio, Matteo, Pierluigi, Renzo e ai nostri sponsor *British Racing Green* e *Brigante*, per aver contribuito alla raccolta fondi benefica abbinata al RBRR.

L'album completo del nostro RBRR è visibile qui: <https://goo.gl/QZuveg>

CONTROL STOP: SIGNING IN



Entry No:

31

Car Registration:

FND 1D

Car Type:

Triumph 2000 MK1

Names:

L JONES
A MASCHI
G UGUCCIONI

Control Stop	Post Code (If one)	Mileage	Control Stop	Actual Arrival Time	Signature
Friday 5th October 2018					
1 Knebworth House	SG1 2AX	0	14:00 to 17:30	15.43	G. Helm
2 Wetherby Services	LS22 5GT	167	21:13 to 22:13	21.36	M. S. Charlton
3 Carter Bar (Passage Control)	TD8 6PT	288	23:58 to 00:58	00:42.	P. Charlton
Saturday 6th October 2018					
4 Knockhill Racing Circuit (Passage Control)	KY12 9TF	375.5	01:44 to 02:44	02.44	M. S.
5 Skiach Services	IV16 9XH	533.5	05:03 to 06:03	05.32	C. Hall
6 Seaview Hotel, JOG	KWI 4YR	634	07:42 to 09:42	07.52	C. Hall
7 Skiach Services	IV16 9XH	757.5	12:47 to 13:47	12.47	C. Hall
8 Morrison's Garage, Stirling	FK7 8HQ	936.5	17:12 to 18:12	17.28	M. S.
9 Tebay Services	CA10 3SB	1078	20:08 to 21:08	20.34	M. S.
10 Gledrid Services	SY11 3EP	1208.5	23:10 to 00:10	23.39	M. S.
Sunday 7th October 2018					
11 Monmouth Services	NP25 4BR	1317	02:14 to 03:14	03.26	R. S.
12 Whitehouse Services	EX20 2QJ	1451	05:04 to 06:04	06.00	M. S.
13 Lands End	TR19 7AA	1548	07:29 to 08:59	08.02	M. S.
14 Bude Museum	EX23 8LG	1631.5	10:49 to 11:49	11.08	M. S.
15 Badgers Holt, Dartmoor	PL20 6SG	1683	12:21 to 13:21	13.15	M. S.
16 Pimperne Village Hall	DT11 8UZ	1782.5	14:43 to 15:43	16.31	M. S.
17 Turweston Aerodrome	NN13 5YD	1900	17:27 to 18:27	19.07	M. S.
18 Knebworth House	SG1 2AX	1952	18:55 to 19:18	21.09	G. Helm

Gli orari di passaggio ai 18 controlli del RBRR, nonché la prova del successo della nostra avventura.