

## 2° Raduno Internazionale Triumph Italia

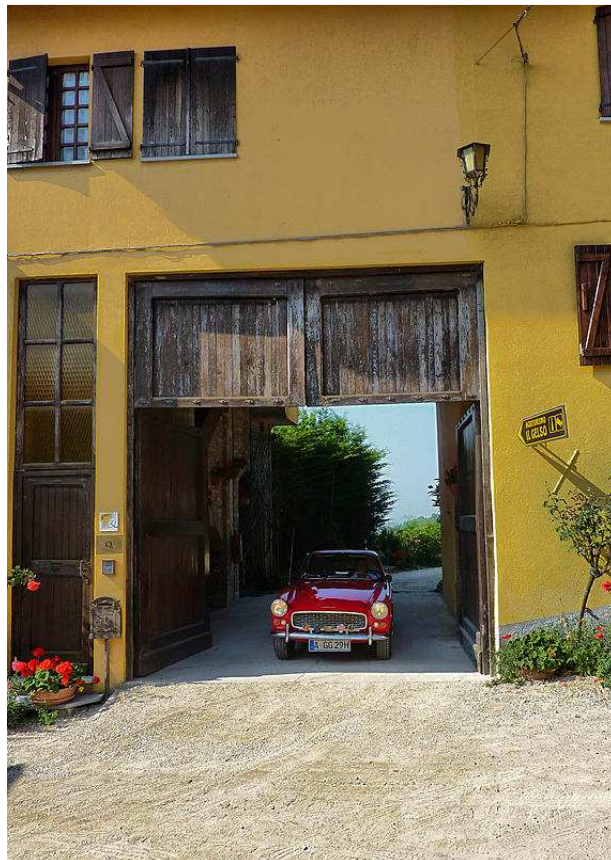
Di Alessandro Maschi

La primavera, per gli appassionati di auto storiche, è soprattutto la stagione dei raduni che da aprile a ottobre affollano ogni fine settimana le strade della nostra penisola. Se i grandi eventi come la Mille Miglia sono ormai appuntamenti fissi nel calendario italiano, il 2015 ha segnato un incontro molto più esclusivo ma non per questo meno notevole: dal 31 maggio al 6 giugno, infatti, tra le provincie di Cuneo e Torino si è tenuto il secondo raduno internazionale di Triumph Italia 2000, il primo nel nostro territorio. Che si tratti di un evento di nicchia è una logica conseguenza della storia della sua protagonista: nata grazie all'entusiasmo di Salvatore Ruffino e al genio creativo di Giovanni Michelotti, la Triumph Italia è stata infatti prodotta tra il 1959 e il 1962 e in soli 329 esemplari, di cui poco più di 120 catalogati dal registro che fa riferimento al sito [triumph-italia.com](http://triumph-italia.com). Metterne insieme una decina a più di 50 anni dal suo esordio è quindi un risultato degno di nota e uno spettacolo a cui vale la pena assistere.



La settimana di permanenza degli equipaggi, giunti da tutta Europa e con una presenza americana, è stata equamente divisa tra tempo libero e escursioni di gruppo volte sia ad apprezzare le magnificenze locali che a riscoprire le origini della coupé italo-inglese con le visite agli indirizzi torinesi degli stabilimenti della Carrozzeria Vignale dove tutte le Italia hanno visto la luce. La base del raduno era fissata a La Morra, nel cuore delle Langhe, con gli splendidi panorami offerti dalle colline piemontesi che si sposano con i deliziosi itinerari e un'offerta enogastronomica di primissimo livello.





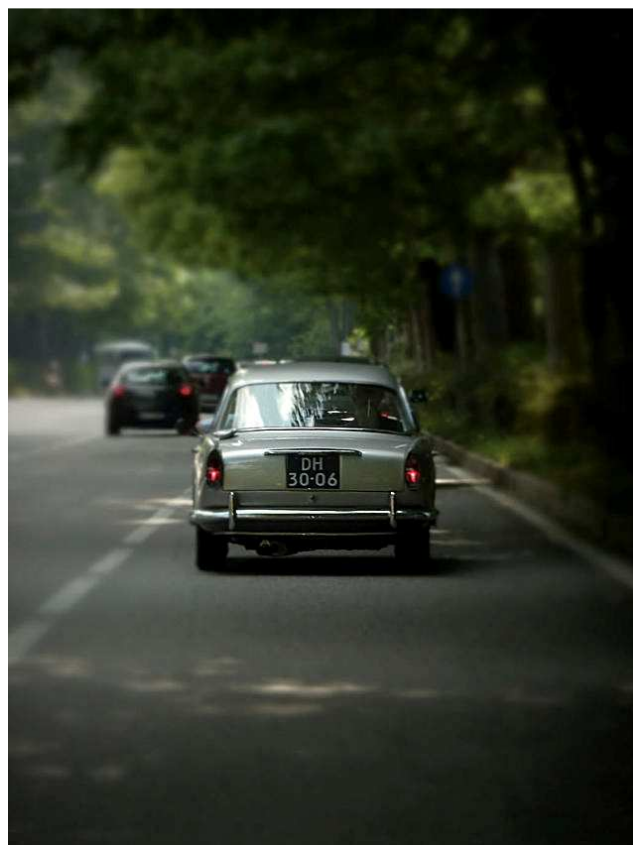
Un raduno di Italia è anche il luogo virtuale dove diverse nazioni si incontrano, dove le chiacchiere sono inevitabilmente a tema automobilistico e dove i propri veicoli sono identificati da un numero, il progressivo che Vignale assegnava a ogni esemplare prodotto e che - pur non comparendo tra la documentazione ufficiale - si trova impresso su una targhetta all'interno del vano motore e su molte componenti. E dove storie diverse tra loro si incrociano, dove è naturale ritrovarsi seduti a fianco di un – fino a quel momento – perfetto sconosciuto e chiedergli come è nata la passione per la sua auto.





Ho raccolto alcune di queste storie, quando la lingua non è stata un ostacolo e per quanto consentito dal poco tempo trascorso con i “ragazzi” delle Italia.

E' inevitabile partire da Leo Ranner, organizzatore di questa reunion così come della prima, tenutasi nel 2012 a Lindau, in Germania. Leo ha scoperto la Italia quarant'anni fa su una rivista ma gli ci sono voluti più di dieci anni per averla in garage. Da allora ne ha possedute più di una ma oggi le sue attenzioni sono dedicate esclusivamente al prototipo numero 2, acquistato da un museo, che sta lentamente riportando in vita con un minuzioso restauro. Il fatto di parlare fluentemente tre lingue lo rende fulcro e traduttore tra i vari partecipanti.



Paul Harvey è l'altro riferimento europeo in materia di Italia: inglese, proprietario di una TR4A fin dai tempi dell'università, ha scovato la sua #215 nel nostro paese in condizioni di conservazione e originalità eccezionali. La storia del ritrovamento è stata pubblicata su Triumph in Italy, raccontata da lui stesso. E' giunto in Italia assieme all'amico Graham Andrews con la #215 caricata su un carrello e trainata dal loro grosso SUV; o almeno così è stato fino all'arrivo in prossimità delle confine italiano, quando la tentazione di guidare la propria Triumph su valichi alpini si è fatta irresistibile. Una piccola carovana d'antan ha così attraversato i passi e i piccoli paesi montani, salendo dal versante francese per poi scendere nel nostro territorio, composta dalla #215 Verde Palladio di Paul, dalla #244 argento del francese Guy Viel – che è purtroppo dovuto rientrare anzitempo – e dalla TR4A di Paul guidata dall'americano Adrian Sinnott e dalla moglie Patricia.









Adrian è un cartoonist americano e la TR4 era già nelle sue corde dato che ne possiede una alla quale, nel corso degli anni, ha apportato molte modifiche meccaniche ed estetiche. In stile tipicamente USA ha chiuso un occhio sull'originalità privilegiando comfort e prestazioni. Ma la presenza a La Morra è giustificata in primo luogo dalla sua Italia #311, acquistata nel 1992 con la liquidazione di un precedente lavoro e portata a casa in condizioni tutt'altro che ottime. Riportata allo splendore che meritava, oggi è affiancata della #3 – l'ultimo dei tre esemplari-prototipo da salone. Un garage di tutto rispetto, quindi, come è lecito attendersi dal creatore di [triumph-italia.com](http://triumph-italia.com).



Graham Andrews, il già citato compagno di viaggio di Paul, vanta una raccolta invidiabile di TR: si parte dalla TR3A "2 SMC", un esemplare da esposizione – la targa SMC indica infatti proprio la Standard Motor Company, la prima intestataria del veicolo – che nel 1959 fece un tour promozionale in tutta Europa e le cui foto furono pubblicate su quasi tutte le riviste automobilistiche del continente. La collezione passa attraverso più esemplari di TR4 tra i quali spicca la "TGN241F" che ha alle spalle una discreta storia agonistica e che Graham ha sottoposto a un restauro radicale, il risultato è stato il premio di categoria e il primo posto assoluto al concorso di Harrogate indetto dal Registro TR Britannico nel 2014. Le famiglia si chiude con una TR6 ma si è recentemente allargata grazie alla cugina più pregiata, la Italia #82. Trovata in pessime condizioni e con molte parti provenienti da altri

esemplari, sta godendo di uno dei restauri più radicali che io abbia mai avuto modo di vedere, con un battilastra che sta ricostruendo da zero i lamierati mancanti. Non ci sono dubbi, alla fine dei lavori il garage di casa Andrews ospiterà un altro esemplare da concorso!

Willem e Jan Hoitink, padre e figlio, arrivano dall'Olanda a bordo di un'auto moderna perché la loro #235 è in fase di lungo, lunghissimo restauro. Willem, appassionato di auto d'epoca e oggi proprietario di una Renault Fregate Grand Pavois, la trovò quasi 20 anni fa seminasosta in uno stock di Jaguar e decise di regalarla al figlio nella speranza di infondergli la sua stessa passione. Un tentativo di indubbio successo se pensiamo che Jan all'epoca aveva solo 12 anni e che oggi è un meccanico specializzato nelle Porsche d'epoca tanto da seguire i team che partecipano a competizioni come la Panamericana e la Mille Miglia. Tra una gara e l'altra, la #235 attende il suo ritorno su strada.

Assieme a loro c'erano Joop Nordijk e la sua #2; Werner Bartschi giunto dalla Svizzera assieme alla moglie e al cane a bordo della TR5 Ginevra, un prototipo in esemplare unico; Dieter e Margaretha Kramer che hanno preferito lasciare a casa la Italia per godersi le giornate di sole a bordo di una splendida Swallow Doretti; Riccardo Paruzza e Massimo Maccaferri, rispettivamente con la #85 e la #163, unici rappresentanti italiani.

E, naturalmente, tutti gli altri equipaggi giunti in Piemonte per celebrare il felice connubio di stile italiano e tecnica inglese (*"L'arte della carrozzeria italiana, la tecnica sportiva inglese"*, recitava la brochure di vendita) che all'epoca non riscosse il successo che meritava ma che oggi si è ritagliato una posizione di indubbio prestigio nell'affollato mondo delle auto storiche.



CREDITI

Le foto sono di Vasileios Papaidis. L'album completo del raduno si trova a questo indirizzo: <http://tw.gs/36R6gw>.