

Dall'Inghilterra all'India su una Triumph Herald Convertibile

Di Tarquin Cooper

Nel 1961 mio padre guidò la sua Triumph Herald Convertibile dall'Inghilterra allo Sri Lanka. Sfortunatamente non è più tra noi e non può raccontarci cosa lo spinse a imbarcarsi in una simile, epica avventura; morì in un incidente motociclistico nel 1986, ma ci ha lasciato un diario, alcune diapositive a colori e tutte le lettere che inviò a casa. Grazie a ciò, possiamo ricordare la sua impresa straordinaria...

UNA STRADA SOLITARIA

Il racconto frammentato di un uomo di questo mondo chiamato Guy Hipsley Cooper, un gentiluomo con un'alta considerazione di sé stesso alle prese con un viaggio ragguardevolmente lungo per i tempi odierni, dalla terra della nebbia e della pioggia nota come Inghilterra alla perla dell'Est – Ceylon: scritto dietro insistenza della madre e di altre persone meno importanti.



Guy Cooper e la sua Triumph Herald Convertibile in Inghilterra poco prima di partire per un epico viaggio intercontinentale verso quella che al tempo era nota come Ceylon. Sia lui che l'auto sembrano attrezzati per un weekend in campagna.

Inizia così il diario di mio padre, in partenza il 27 febbraio del 1961. La sua auto era una Triumph Herald Convertibile costruita l'anno prima. Il colore era *"Litchfield Green"* che virò rapidamente verso una *"delicata tonalità di marrone cacca"* dopo l'attraversamento del deserto della Persia. Per gli standard odierni appare piccola e totalmente inadeguata allo scopo. I 188 cm di mio padre non miglioravano la situazione. Giusto per rendere la guida ancora più scomoda, raccolse due autostoppisti a Istanbul, Peter e Terry, trasportandoli fino in Pakistan (più tardi attribui al loro peso la colpa dei danni alle sospensioni posteriori e al telaio). Ma la Herald aveva un indubbio pregio: il cofano si apriva completamente offrendo accesso totale al vano motore. E mio padre ne avrebbe avuto bisogno – molto.



Ecco come si viaggiava nel 1961. Nota: la pala sulla bagagliera servirà per guidare attraverso il deserto, non sulla neve.

Il primo tratto del viaggio furono le 140 miglia (225 km) di *"guida sgradevole"* fino al porto di Dover, sulla costa meridionale inglese, dove si imbarcò sul traghetto che lo avrebbe portato *"sul continente"* il giorno dopo. Il terzo giorno attraversò Strasburgo e giunse a Monaco di Baviera, dove acquistò una macchina fotografica e due rullini di pellicola per £25, equivalenti a £500 attuali (€635). *"È dannatamente costosa"*, si lamentò, *"ma molto buona. Spero avrò denaro a sufficienza per arrivare a Ceylon!"*. La prima foto ritrae il Passo del Brennero, tra Austria e Italia, all'imbocco di un tornante di una strada a una corsia che attraversava le Dolomiti. Inutile dire che oggi è diventata un'autostrada a più corsie, la porta di ingresso per tedeschi amanti del sole sulla via del Lago di Garda, di Venezia e della Croazia.

Attraversò le città di Padova, Venezia (*"puzza"*) e Trieste prima di dirigersi verso la Jugoslavia comunista dove la qualità delle strade peggiorò vistosamente, c'erano un sacco di *"nastri rossi"* ma anche *"persone molto disponibili"*, sebbene comunicare con loro fosse una sfida. Cosa che in effetti risultò vantaggiosa quando fu fermato dalla polizia per una piccola infrazione. *"Nessuno di noi riusciva a capire una sola parola di quanto diceva l'altro così ci lasciammo mentre auguravo loro 'Buenos Dias', senza però ricevere in cambio nemmeno il cenno di un sorriso"*.

Dopo aver passato la Bulgaria, e ad appena una settimana dalla sua partenza, arrivò a Istanbul. *"Compresi facilmente gli usi locali grazie a un tale che si lamentava di essere sposato da 25 anni e mi consigliava di rimanere scapolo"*.



Terry e Peter. Chissà se sono ancora vivi. Mio padre li raccolse a Istanbul e li portò fino a Quetta. Ne apprezzò la compagnia ma accusò il loro peso dei danni al retrotreno

Mio padre aveva 21 anni quando intraprese questo viaggio. Aveva abbandonato la scuola e la casa paterna tre anni prima, dopo aver litigato con mio nonno che gli aveva proibito di partecipare a una gara automobilistica a Goodwood. (Non voleva che si mischiasse con le *"persone sbagliate"*). Mio padre ci andò comunque e come conseguenza fu cacciato di casa! (Questo accadeva in un'epoca in cui si obbediva ai genitori!) Sua madre riuscì a trovargli un lavoro come direttore in una compagnia del tè nella colonia inglese di Ceylon, ora Sri Lanka, dove si traferì nel 1959. Possiamo solo immaginare come nacque l'idea del viaggio. Mio padre era in Inghilterra in vacanza; possedeva un'auto; aveva bisogno di tornare a Ceylon. Perché non guidare fin là, anche solo per il

gusto di farlo? La strada, per quanto aspra e selvaggia, era comunque ben battuta. Sarebbe stata un'avventura...



Un incontro con i curdi nella Turchia orientale, all'ombra del Monte Ararat.

Mio padre arrivò a Istanbul il 4 marzo, un sabato, scoprendo che nei paesi musulmani era ovunque il giorno di chiusura.

"Finora è andato tutto bene, nessun tipo di problema", scrisse. "Ho sempre dormito in auto e percorso 2272 miglia (3656 km)."

Da Istanbul si diresse ad Ankara su strade innevate che richiedevano le gomme invernali. Per superare un passo dovette chiedere ai due autostoppisti di salire sul retro dell'auto per migliorare la trazione. Dopo l'incontro con un altro viaggiatore che li avvisò delle abbondanti nevicate che li attendevano, decise di mantenere la rotta più a nord per il resto del viaggio, percorrendo la costa del Mar Nero fino a Samsun. Il giorno seguente si accamparono a oltre 1200 m di altezza e si svegliarono circondati da una massiccia gelata, costretti a urinare sul parabrezza per scongelarlo. Dopo aver ripulito anche le candele, guidarono alla volta di Trabzon piantando la tenda a 10 miglia dalla città. *"La segnaletica era pessima ma i turchi furono invece molto disponibili e trovammo rapidamente la strada"*, scrisse nel suo diario. *"A ogni sosta si raccoglie una folla attorno alla nostra auto"*.

Quella notte una tempesta si abbatté sulla loro tenda inzuppando tutto di pioggia; trascorsero il resto della giornata a Trabzon a ripulirsi prima del calvario che li aspettava, la salita fino ai 2000 m di Erzum. Scrisse un'altra lettera a sua madre: *"Sta andando tutto bene e sto passando dei bei momenti"*.

Il giorno seguente attraversarono un paio di passi senza incidenti, ma dormire in auto era una sfida costante contro il freddo. Ancora un giorno e superarono il Monte Ararat (5152 m) entrando in quella che al tempo si chiamava Persia, l'Iran odierno. Qui le strade erano anche peggiori che in Turchia e la Triumph iniziò a mostrare i primi segnali di affaticamento. Prima la luce dell'abitacolo andò in corto circuito, generando un sacco di fumo e un *"odore incredibilmente acre"*. Seguì poi la rottura del bullone del puntone di spinta che tiene in posizione la ruota posteriore, un guasto che fu riparato con la sostituzione della vite. Ma fu solo il primo di una litania di problemi meccanici che afflisse l'auto; le strade disassate del deserto iraniano richiederanno un pedaggio salato alla Triumph.



Sulla strada a oltre 2000m fra Trabzon e Erzurum.

Il 13 marzo si bloccò la valvola a farfalla, dando il via ai veri problemi meccanici. Dopo aver smontato i carburatori mio padre trovò un sasso incastrato sotto una vite di regolazione. Fu poi il turno di un problema all'alimentazione e di una perdita nei tubi della benzina, riparata con un po' di gomma da masticare e del nastro isolante. Più grave, nel tardo pomeriggio mentre sorpassava

un grosso camion una pietra distrusse il parabrezza. *“Fortunatamente sono riuscito a sfondare il vetro con un pugno poco prima di finire in un fosso”*, scrisse più tardi.



“Colazione, Persia.” Notare la mancanza di parabrezza. Non fu in grado di sostituirlo e la cosa rese piuttosto interessante la guida attraverso il deserto. Il retrotreno era già andato.

Rimossero quanto più vetro poterono, poi iniziò a piovere. Come se tutto questo non bastasse, mio padre scoprì che l'officina a Teheran non aveva rabboccato il liquido di raffreddamento; di conseguenza il motore si surriscaldò. Il giorno seguente sostituì un tubo dell'acqua che perdeva e pulì il filtro della benzina, l'origine dei problemi di alimentazione. *“Ho smontato l'intera tubatura e scoperto un buco così grande che la pompa aspirava aria e non riusciva a estrarre una sola goccia di benzina dal serbatoio. Tagliato il tubo all'altezza del foro e unito a uno di plastica. Dovrebbe tenere.”* Ma in quel momento iniziarono i problemi alle sospensioni posteriori, causati dal carico extra rappresentato dai due autostoppisti. I bulloni della sospensione cedettero e quella a destra collassò trascinando con sé il cavo del freno idraulico. Non c'era altro da fare se non trovare un'officina a Rafsanjan.

Riuscì a ripartire con l'auto rattoppata alla bell'e meglio, con il tubo del freno aggiustato con un chiodo incastrato a martellate, ma non funzionava a dovere. Se all'inizio del viaggio riusciva a fare

500 km con un pieno di 40 litri, ne servirono ben 68 per coprire i 172 km che lo separavano da Kerman. Quindi accadde il peggio.

“Dopo aver guidato per 100 miglia (160 km) senza problemi, quando fui a sei miglia da Bam, alle 11:30 circa – sbam! – uno stupido bastardo è letteralmente saltato fuori dal lato della carreggiata, piazzandosi davanti a me in piedi. Mi ha visto arrivare e deve essersi fatto prendere dal panico oppure ha tentato di suicidarsi. C’è quasi riuscito e potrebbe ancora farcela, a giudicare da come è stato trattato”.



“Riparazione della sospensione posteriore a Rafsanjan.” Il retrotreno fu un’origine costante di preoccupazioni, non gradì la presenza dei due autostoppisti raccolti a Istanbul (sdraiati a terra nella foto).

Nessuno esce bene da questa faccenda; non il medico locale che si è rifiutato di curare il ferito senza prima essere pagato e che se ne è andato quando nessuno si è fatto avanti; non la polizia, il cui unico interesse – a quanto sembra – era di fare una multa a mio padre; non mio padre, che ha perso la calma e si è rifiutato di pagare perché convinto di essere nel giusto. Sembrava infatti più preoccupato per i danni all’auto – la sospensione posteriore era di nuovo andata. Alla fine gli fu concesso di ripartire il giorno seguente dopo che era stata riconosciuta la sua non responsabilità per l’incidente.

Il sollievo di mio padre per aver ripreso il viaggio durò poco: impiegò otto ore per percorrere 150km; le tubature dell’acqua ripresero a perdere, il tubo di scarico e un ammortizzatore si ruppero mentre il motore continuava a surriscaldarsi. Poi si chiuse le dita nella portiera. Quella notte, scrisse sul suo diario: *“Spero avrò presto migliore fortuna, mi è dovuta!”.*

L'arrivo della fortuna non era però imminente; la litania di problemi meccanici continuava, uno fu risolto con un paletto da tenda. Peggio, aveva scoperto una crepa nel telaio. La sua unica speranza consisteva nel raggiungere Zahidan dove avrebbe potuto trovare una vera officina che l'avrebbe saldato, ma finì la benzina a quattro miglia e mezzo di distanza. Spinse l'auto per un altro mezzo miglio prima di abbandonare l'idea e prendere in prestito da un passante una vecchia e decrepita bicicletta. Che si rivelò anche peggio: *"Diamine, pedalare contro un vento forte e con il peso di un gallone di benzina è la morte"*.



Attraverso una gola in Iran. Posizione esatta ignota.

In officina risolsero i problemi del telaio ma non sostituirono l'ammortizzatore. Non fu nemmeno possibile trovare un parabrezza di ricambio e fu ancora una volta una disdetta perché, dopo essersi rimessi in viaggio dopo pranzo, furono colpiti da una tempesta di sabbia a poca distanza dal confine con il Pakistan. *"Era talmente fitta che non riuscivo a vedere oltre i 20 piedi"*, scrisse. *"Ma finché non piove va bene"*.

Riuscì a superarla e arrivò a Nok Kundi. Era in Pakistan, dopo tre settimane e mezza di viaggio. Disse chiaramente agli autostoppisti Peter e Terry che li avrebbe lasciati appena sarebbe stato possibile; l'auto non poteva più sostenere il loro peso.

Se sperava che la saldatura fatta in officina avesse risolto i problemi, ricevette una delusione. Di nuovo. Passò appena un giorno prima di dover sistemare l'auto con altre soluzioni fai da te. Con un colpo di genio, rimosse la griglia del radiatore e usò uno dei bulloni per sostituire quello rotto sulla sospensione posteriore. *"Ho usato un perno da bicicletta recuperato per strada e ottenuto un risultato migliore di quello dell'officina"*. Il giorno dopo giunse a Quetta dove salutò i due passeggeri e portò la Triumph in una nuova officina, dove fecero tutti i lavori richiesti ad esclusione, ancora una volta, della sostituzione del parabrezza e dell'ammortizzatore.



Incrociando un autobus, Persia.

Attraversò l'India riuscendo finalmente a godersi la guida. *"C'era verde ovunque, un miglioramento notevole, con una varietà incredibile di volatili"*. Dopo il confine indiano imboccò una strada a tre corsie fino a Delhi, dove giunse il 27 marzo, a un mese esatto dalla partenza.

A Delhi non riuscì a contrattare l'acquisto di un parabrezza nuovo e proseguì ancora senza. *"Mosche e altri insetti sono una vera maledizione quando si guida al tramonto ed entrano a frotte nell'abitacolo"*.

La Herald continuava a dare noie. In seguito a un incidente sulla strada per Ajanta e le grotte di Ellora, passò sei ore a bordo strada a causa di una nuova rottura della sospensione che portò con sé il cavo del freno a mano e il tubo dei freni. Riuscì a recuperare un ricambio di fortuna in città ma

montarlo fu una vera impresa perché era più lungo dell'originale. *"Molto accaldato, sporco, sudato e infastidito dalla conclusione"*, scrisse.



In prossimità del confine Iraniano.

Si diresse a sud, prima a Bombay e poi a Madras. Gli ultimi giorni suonano familiari a chiunque abbia intrapreso un viaggio tanto lungo. Il ritorno alla civiltà offrì una pausa più che gradita; buon cibo, una birra fredda e la compagnia di altri viaggiatori. Ma la magia degli spazi aperti era terminata e mio padre si ritrovò a combattere con la burocrazia nel tentativo di cambiare il denaro, recuperare la posta e trovare un traghetto per Ceylon.

A Madras la fortuna finalmente gli sorrise. In cambio di un po' di pubblicità e di un resoconto, la *Standard Motor Products* (che costruì una propria versione della Triumph Herald e che continuò a produrre automobili fino al 2006) acconsentì a ricostruire l'auto gratuitamente. Sul retro del diario di mio padre c'è l'elenco completo delle parti che furono sostituite. È davvero lungo! Su consiglio di mio padre rinforzarono il telaio, montarono bulloni più grossi sulla sospensione posteriore e seguirono una serie di altre raccomandazioni. Alla fine, aveva percorso 15678 km e guidato attraverso undici nazioni. Giovedì 13 aprile l'auto si trovava sul traghetto da Mandapam a Colombo ma il suo destino è ignoto, verosimilmente fu venduta a Ceylon. Presto, mio padre sarebbe tornato al lavoro.

Non c'è alcun finale eroico sul suo diario e in seguito ha parlato raramente di questa avventura. Fortunatamente, le foto e il diario che ci ha lasciato assolvono egregiamente a questo compito.



L'itinerario approssimativo seguito da Guy Cooper.

CREDITI

Tarquin Cooper è un giornalista inglese che scrive di avventure e di viaggi intrapresi in ogni angolo del mondo per il *Daily Telegraph*, il *Financial Times*, *The Independent* e per riviste quali *Trail Running* e *Men's Fitness*; Tarquin è consulente per la Red Bull ed è anche un eccellente e poliedrico atleta amante della corsa, del ciclismo in mountain bike, dell'alpinismo, dello sci e, in generale, di ogni sport estremo. Potete seguire le sue avventure sulla sua pagina Facebook o sul suo sito web: www.tarquincooper.com.

Foto di Guy Cooper.