

Mantieni viva la tua passione e la tua passione manterrà vivo te

Di Cesare De Agostini

Sembra che godano i riflessi delle *Bianche scogliere di Dover*. Forse sta proprio qui il loro segreto. Storiche e moderne, prestigiose e classiche, sono in grado di soddisfare desideri e pretese di ogni appassionato. Uomini particolari che, dopo aver viaggiato tra storie e prodotti di marchi più o meno illustri, si sono fermati, inamovibili ed entusiasti.

Dove? Su quelle auto che offrono da sempre uno stemma giocato tra il giallo dell'ottone, quello dello sfondo e le parole incise, quasi scavate, in basso.

Sono le Triumph, cicli moto e auto. Già il nome suggerisce il programma dal quale, alla fine dell'Ottocento, si lasciarono guidare i due fondatori: Siegfried Bettman e Mauritz Schulte.

Correva l'anno 1890. Eravamo ai primi scoppi dei motori che avanzavano con il loro incerto teuf teuf e ai lenti movimenti delle ruote protette da cerchi di gomma piena, con il compito - piuttosto improbo - di attutire le asperità della strada. Pochi anni dopo ebbe luogo la Londra-Brighton, capostipite delle gare inglesi, che ogni anno si ripete in un pacato tripudio di belle époque, con le protagoniste uscite dalle rimesse quasi miracolosamente funzionanti, assieme alle giacche di tweed e ai berretti alla Sherlock Holmes.

Nonnine, che partono a gruppetti di due o tre per volta, mentre gli ottantasette chilometri che separano la capitale dalla rinomata località marina, Brighton appunto, si asfaltano di curiosità, di folclore e anche, un po', di nostalgia.

Le prime Triumph a quattro ruote si sparsero al di qua e al di là della Manica con crescente successo. Le trovarono belle e sofisticate. La cura con cui le facevano nascere, le strade sulle quali le facevano rollare con dignitosa fierezza, la convivenza faticosa con i cavalli, tutto in loro era posseduto dal tipico spirito inglese.

I modelli TLC e TLS, con il motore che non arrivava al litro e mezzo di cilindrata, erano perfette per suscitare emozioni che si rinforzavano ad ogni piccolo passo in avanti della tecnica costruttiva. Per esempio, nel 1925 il modello TCP di quasi due litri fu la prima vettura inglese a dotarsi di freni idraulici.

Ma bisognò attendere lo scocco degli anni sessanta per poter affermare che la Triumph era diventata la più famosa costruttrice di spider. Si parte dalla TR2 e si arriva sino alla TR8. In mezzo quella che chiameremo una "zona ultrasensibile", occupata dalla popolarissima Spitfire.

Il mondo dei collezionisti di auto storiche o classiche o intramontabili - un mondo a sé, che tende a sfuggire ad ogni definizione – le ha adottate senza indecisioni. Ecco perché – possedendo una Triumph, guidandola, regalando ogni giorno qualche occhiata sempre più ammirata – siamo autorizzati a parlare di una sorta di “adrenalina estetica”, di “sfumature romantiche” e anche di design intriso di un fascino molto particolare.

Più di mezzo secolo è trascorso dall'adozione dei freni idraulici. Ora le Triumph sono raccolte in vari “club” di appassionati, ma c'è qualcosa di nuovo e che va oltre: c'è una comunità che ha la sua sede in “rete”. Le notizie, le immagini, i racconti che le vedono protagoniste, passano da computer a computer. Per aggiornare, informare e alimentare un'eccellenza. Prove virtuali, s'intende, ma non prive di fascino.

Manca solo il vento.

