

L'elite del potere

Di Davide Nicaso

Questa monografia vi racconta come è stata trovata e acquistata una vettura che, qui in Italia, definire rara è un eufemismo, poiché se è comprensibile che oggi nel nostro paese non sia conosciuta e diffusa, già all'epoca era semiconosciuta e difficile da incontrarsi per strada. Quando ci si imbatteva in un esemplare italiano i casi erano sostanzialmente due: o si era dei grandi patiti del marchio inglese Triumph o non si era stati in grado di dire no al bravo venditore che era riuscito nel convincere a firmare il contratto di acquisto.

Con maggior certezza è possibile assicurare che un commerciante di autovetture storiche, oggi, questa storia non ve l'avrebbe mai raccontata; poiché soltanto chi è appassionato di dettagli, che talvolta ai più potrebbero risultare anche insignificanti, riesce con pazienza a scovare queste rarità per strapparle di mano agli "avvoltoi" che speculano vendendo all'estero, cancellando di fatto tutto il passato di un veicolo la cui storia si è compiuta interamente qui nel nostro paese. Non si contano più, infatti, le centinaia di veicoli, rari se non ormai esemplari unici rimasti, che hanno lasciato definitivamente l'Italia con tutta la loro storia; di fresca memoria una Glas 1004 e una GM Ranger, e sfido chi di voi ne abbia mai vista di persona soltanto una circolare in Italia. Purtroppo non abbiamo la cultura, il gusto e la raffinatezza di saper apprezzare dei veri pezzi rari, correndo appresso alle solite Fiat, Lancia e Alfa Romeo che nei raduni non destano più alcuna curiosità.

Premesso ciò, la storia recente di questa vettura inizia ai primi di dicembre del 2014 quando – e siamo in anni in cui si tende a dire che ormai rarità non se ne trovano più, in quanto tutte già scovate – su Autoscout24.it – un portale ad ampia visibilità conosciuto a livello europeo – appare l'annuncio che vedete a lato dal titolo "Triumph Dolomite mk 2".

L'inserzione era proprio così come la state vedendo, senza fotografie, senza descrizione, appena qualche scarna informazione. Per riservatezza, soltanto prezzo e telefono sono stati oscurati nell'immagine. Di fronte a un siffatto annuncio non si sa se lasciarsi incuriosire

Triumph Dolomite mk 2



€ .000,-

Epoca
98.000 km
06/1970 Anno
17 kW (23 CV)
Benzina

[★ Salva](#)

[✉ Consiglia ad un amico](#)
[🖨 Stampa l'annuncio](#)
[🚩 Segnala annuncio scorretto](#)

[Contatta offerente](#)

[Richiedi disponibilità](#)

Annuncio di privato Tel.: [+39 - 335 - 5.2 .14. 8](tel:+39-335-52148)

I 12100 cuneo
[Mostra indirizzo](#)

Maggiori dettagli

Precedenti proprietari:	1
Carrozzeria:	Berlina
Alimentazione:	Benzina
Colore esterno:	Rosso

o lasciare perdere e guardare oltre; la maggior parte di chi lo vide, ha importanza sottolinearlo, passò oltre.

Io che vi racconto, però, essendo curioso di natura, dovevo e volevo quanto meno capire quale modello di autovettura fosse questa Triumph rossa messa in vendita a Cuneo, poiché non v'era dubbio che si trattasse di una Triumph. E così, restio io da sempre all'uso del telefono, era la notte del 18 dicembre 2014, scrissi all'inserzionista un messaggio e-mail per chiedere maggiori informazioni. Al mattino seguente trovai già la risposta, la apro, inizio a leggere e, senza nascondervi lo stupore provato, davvero non riuscivo a credere ai miei occhi! Si trattava, accipicchia, di una Triumph 2500 PI Mk2, dove PI sta per Petrol Injection, ovvero Iniezione Benzina, berlina sei cilindri quattro porte, 98000 km originali, colore Damson Red, immatricolata il 16 luglio 1970, con targhe nere italiane originali di prima immatricolazione e carta di circolazione originale, inserzionata dalla nipote in seguito al decesso dello zio, unico proprietario.

Vi posso assicurare, senza pericolo di essere smentito, che trovare l'inserzione di una berlina Triumph 2500 (ma lo stesso varrebbe per una 2000, Mk2 o Mk1 poco cambia) con targhe italiane di prima immatricolazione e libretto originale è un evento ormai unico, e credo di non sbagliare se scrivo che si contano soltanto su una mano le vetture di questo modello, fra note e non note, a prescindere dalla versione, ancora esistenti in Italia con queste caratteristiche.

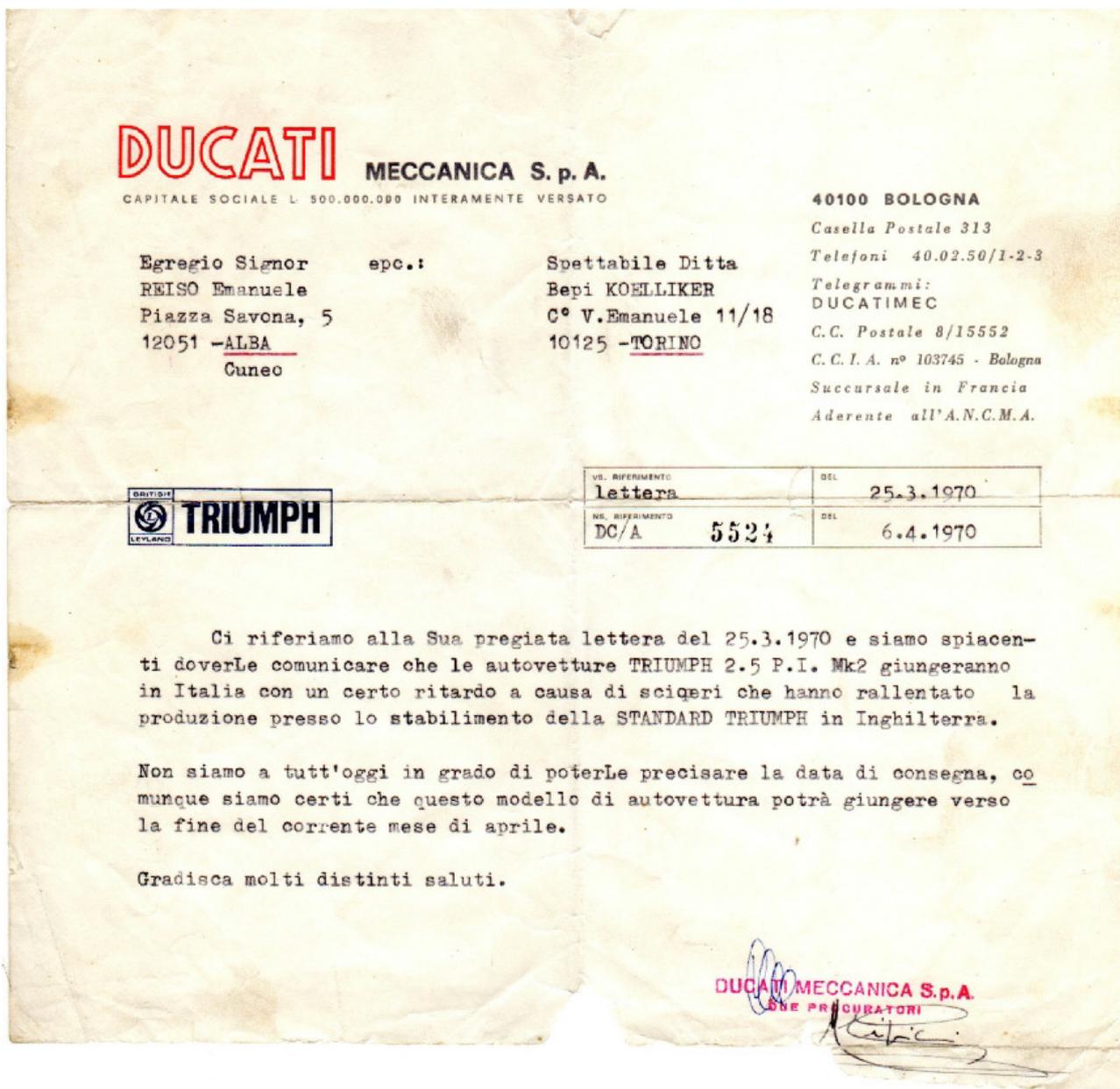
Ripresomi dall'incredulità per il rarissimo modello, rispondo al messaggio ricevuto chiedendo la cortesia di inviarmi qualche fotografia e di scrivermi altri dettagli. Il giorno successivo ricevevo prontamente le seguenti fotografie.





A questo punto la tentazione si fece forte e, messa da parte la mia idiosincrasia nei confronti del telefono, composi il numero e mi rispose Antonio - marito di Silvia, la nipote del defunto zio proprietario della Triumph – il quale subito mi precisa di abitare ad Alba e non a Cuneo; scambiati i primi convenevoli di rito prosegue poi raccontandomi che la vettura venne ordinata nuova da Bepi

Koelliker a Torino dallo zio Emanuele per il suo viaggio di nozze, ma la consegna della vettura ritardò al punto che il viaggio di nozze in Francia dovette effettuarlo su una meno comoda e più modesta Innocenti Mini. Il signor Emanuele Reiso, nato e residente a Neive, primo e unico proprietario di questa Triumph 2500 PI Mk2, il 25 marzo 1970, stanco di attendere questa desiderata vettura che non arrivava più, scrisse di suo pugno persino alla Ducati Meccanica di Bologna lamentandosi per il ritardo nella consegna della sua autovettura e la Ducati gli rispose con una lettera di scuse il 6 aprile 1970 addebitando le colpe agli scioperi che nello stabilimento della Standard Triumph a Coventry rallentarono la produzione. Questa lettera, conservata con estrema cura in originale, è un documento storico unico in Italia e fu inviata per conoscenza anche alla concessionaria Bepi Koelliker di Torino, datata, timbrata e firmata, e potete leggerla qui di seguito.



Testimonia oltretutto che quanto meno fino alla primavera del 1970, contrariamente a quanto si è letto di recente in un articolo apparso su una rivista specializzata di motorismo d'epoca, la Ducati Meccanica di Bologna importava ancora le autovetture Triumph dall'Inghilterra.

Quanto all'attesa del Sig. Reiso, di fatto la fine del mese di aprile del 1970 passò, e trascorse invano anche tutto il mese di maggio, e pure metà mese di giugno, fin a quando la tanto agognata Triumph 2500 PI Mk2 ebbe finalmente le targhe martedì 16 giugno del 1970. Nella fotografia seguente potete vedere la carta di circolazione originale ove risulta anche la data di sdoganamento della vettura avvenuta il 10 giugno 1970. La potenza fiscale che originariamente era 27 venne aggiornata a 23 in data 28 gennaio 1987 al PRA di Cuneo per gli effetti della legge n.786 del 30/11/1976. Nell'immagine sono state nascoste, per riservatezza, le ultime tre cifre del numero della targa.

N. 510 / 1940 Mod. MC E04/U

TARGA CN 224

AUTOVETTURA

per trasporto di persone ad uso privato ⁽¹⁾

Fabbrica e tipo del veicolo TRIUMPH 2.5 P.I. MK2 Telaio N. 4 MG 3432

Anno prima immatricolazione 1970 Autovettura nuova di fabbrica esterna

Modello del motore MG-H6 Tempi 4 Cila. 6 Diam. 74.7 Corsa 95

Cilindrata totale cm³ 2.498 Comb. ⁽²⁾ B Pot. Fiscale CV 27 ⁽⁵⁾ 23

Potenza massima: CV 132 Giri ⁽³⁾ n/l' 5450 Posti sedile anteriore 2 ⁽⁴⁾

Posti totali ⁽⁴⁾: numero 5 Carroz. CHIUSA Tarce H + r.m. Peso a p.c.q. 1670 ⁽⁶⁾ (23)

Freni ⁽⁷⁾ { servizio idraulico con serv. Silenziatore { : decibel 91 ⁽⁸⁾
 soccorso meccanico
 stazionamento meccanico OMOLOGAZIONE n.

Dispositivi di illuminazione, di segnalazione visiva ed acustica: Regolamentari.

Annotazioni: Bologna 10/6/70 uff. Prov. 780/010558

TORINO, li 10/6 19 70

Timbro dell'Ufficio

p. Il Direttore Compartimentale

(1) Ove ricorre completare con: «da locare senza conducente» o «da noleggiare con conducente» ovvero «pubblico in servizio da piazza». - (2) B: benzina; G: gasolio; GC: gas compresso; GL: gas liquefatto. - (3) Corrispondenti alla potenza massima. - (4) Compreso il conducente. - (5) In cifre e lettere. - (6) Chiusa, aperta, trasformabile. - (7) Meccanico, idraulico, pneumatico. - (8) Massimo consentito in esercizio. - (9) Quando il caso ricorre: indicare «autovettura usata già targa» e depernare la parola «nuova». - (*) Sigla del compilatore.

N° 030497

Nel frattempo la telefonata scorreva simpaticamente e, man mano che proseguiva, Antonio mi dava la sensazione di conoscerlo da molto tempo, forse per la somiglianza nei modi e nella voce, con marcato accento piemontese, con un altro signore di Torino al quale avevo venduto ricambi per una Triumph e per una Mercedes. Gli chiesi se fosse ancora funzionante questa Triumph 2500, e mi rispose che a causa della benzina sporca nel serbatoio il meccanico aveva fatto fatica a

rimetterla in moto ma era ancora discretamente marciante, con la carrozzeria nel complesso buona anche se con qualche leggera fioritura di ruggine dovuta alla crepatura della vernice. Io, a quel punto, gli manifesto apertamente il mio interesse all'acquisto ma chiedo la cortesia di inviarmi ulteriori fotografie per potermi rendere conto meglio delle condizioni; anche perché gli spiego che prima di gennaio non ho la possibilità di andare da lui a vedere la macchina a causa di impegni lavorativi.

Il giorno di Natale del 2014, scambiandoci gli auguri, mi fece pervenire le ulteriori fotografie richieste e io, a semplice titolo di curiosità, gli chiesi se avesse ricevuto, nei giorni precedenti, altre telefonate di persone interessate, ma mi rispose che, salvo qualche scarno messaggio senza seguito, nessuno manifestò un appassionante interesse come invece io gli stavo dimostrando; sia Antonio che la moglie Silvia erano ormai felici di parlare con me, poiché percepivano che mostravo loro non soltanto entusiasmante interesse, ma anche competenza e conoscenza del particolare modello di autovettura.

Ritornando al discorso sulla rarità, sapevo che già nel 2005 un'altra Triumph 2500 Mk2 con targa originale italiana sigla MI, di colore blu, passò di mano e finì da Milano a Potenza, dove si trova ancora oggi, nelle mani di un collezionista. E questa notizia può essere conosciuta soltanto da un appassionato del modello, non certamente dall'ultimo arrivato che si vuole improvvisare conoscitore. Conservo ancora, perché i dettagli non bisogna cancellarli, anche questo annuncio, relativo a un periodo in cui le inserzioni online su internet erano ai primi esordi, parliamo infatti di ben 13 anni fa. Pure era scarno, ma quelli erano anni in cui annunci così erano fin troppo descrittivi e ben fatti.



Vendo Triumph 2500 P.I. MKII 1972 6 cilindri 2984 cc iscritta A.S.I. perfetta targhe nere radio epoca KM 38000 bleu interno pelle nera praticamente nuova sempre in garage vettura introvabile e rarissima €uro 5200 Sono graditi i perditempo soprattutto se appassionati.
[gi](#) virgilio.it cell 3495559
20.11.05

Inoltre, in tempi più recenti, è apparso in Italia un secondo annuncio di vendita di una Triumph 2500 Mk2, Damson Red, in stato di abbandono, senza targhe, con guida a destra, in Calabria e l'annuncio non è rimasto visibile per molto tempo, segno che, assai probabilmente, sarà stata acquistata per uso ricambi da chi ne possedeva già un'altra. Infine, non inserzionata ma scovata su un sito web, in totale abbandono, un'altra 2500 Mk2 azzurra a Pontedera. Questa è italiana in quanto ha entrambe le gemme anteriori bianche, a differenza delle inglesi che avevano le gemme arancioni per gli indicatori di direzione anteriori. Non sono ancora riuscito a scoprire dove si trovi di preciso.



Con Antonio e Silvia si giunse a un accordo sul prezzo di vendita, era emerso che loro non avevano alcun interesse a tenere la vettura, la vendevano di fatto per liberare il garage della casa dello zio, e avendo trovato la persona giusta, amante del modello, era più appagante il saperla in buone mani del prezzo di vendita. Nessuno di noi rimase scontento.

L'autovettura però non poteva essere trasferita guidandola su strada, in quanto ferma da troppo tempo, con i freni da ripristinare e altre manutenzioni necessarie oltre alla revisione periodica, serviva pertanto un carro attrezzi o un carrello; feci un po' di telefonate ma non riuscii a trovare una soluzione economica o quanto meno comoda. Fu così che Antonio mi riferì la possibilità di noleggiare egli stesso senza difficoltà un carro attrezzi e che, accordandosi, me l'avrebbe portata lui, cogliendo così l'occasione di fare un viaggetto con la moglie al lago di Garda dove io risiedo. Fu una pura casualità che, in quegli stessi giorni, un ragazzo di La Morra, località vicina ad Alba, cercava la disponibilità di un carro attrezzi per trasportare un'Autobianchi Y10 da Vicenza a Rivalta di La Morra. Presi la palla al balzo e combinai le due cose! Ad Antonio non dispiacque la proposta, e ci accordammo per la fine del mese di gennaio.

Sabato 31 gennaio del 2015 Antonio e la moglie Silvia partirono di primo mattino da Alba con il carro attrezzi preso a noleggio e la Triumph 2500 PI Mk2 caricata sopra e arrivarono a casa mia verso le ore 10.30. Scaricammo la vettura e ci avviammo a piedi in municipio per la firma dell'atto di vendita. Verso mezzogiorno partimmo per Vicenza, ci fermammo a pranzo all'Autogrill Scaligera, e alle ore 15 eravamo a caricare la Y10 a Castegnero. Fummo di rientro a casa mia poco prima delle ore 17, il tempo breve di salutare e ringraziare sia Antonio che Silvia e ripartirono subito giacché avevano da percorrere 300 km e scaricare la Y10, cosa che non si rivelò semplice poiché, nonostante le mie precise indicazioni, fecero fatica a individuare la cascina con il buio della sera e verso le ore 20.30 rimanemmo svariati minuti al telefono per descrivere passo dopo passo la strada giusta. Ma, come tutte le storie che poi finiscono bene, ci salutammo ringraziandoci quando finalmente furono a casa.

Questa storia recente sostanzialmente finisce qui, perché purtroppo, nonostante il desiderio di ripristinarla quanto prima sia elevato, da quasi quattro anni la vettura attende di poter ripartire nel medesimo posto dove venne scaricata. Le gomme che montava erano una diversa dall'altra, quattro marche e misure differenti, l'unica originale dell'epoca era quella di scorta, Goodyear G800S 185 SR 13 come recita il libretto di uso e manutenzione, una gomma molto rara da trovare oggi. Con tanta pazienza sono riuscito a trovarne due in Francia, uguali all'originale, e per averle mi aiutò un poliziotto della gendarmeria di Beaune, Didier Brenans, appassionato di modellini Dinky Toys, in quanto il venditore francese non ne voleva sapere di vendere a un italiano; e due in Germania, stessa misura ma Firestone Brema, ricevute con molta più facilità. Ne trovai in seguito altre 3 in Germania, più recenti, poi altre 2 e poi altre 4, che non mi feci scappare, ma queste nove ho preferito cederle a chi ne aveva più bisogno di me e staranno già circolando, tutte su Mercedes Benz 190 SL del 1957. Sono un pignolo dell'originalità e stante che ho più passione per i dettagli che non per la guida, provo molto più piacere a trovare le stesse identiche gomme montate in origine. Ritengo infatti che le scoltiture delle gomme di quegli anni siano affascinanti al pari, se non di più, di quanto lo siano le autovetture che le montavano. Qui sotto potete vedere la pubblicità dell'epoca di questa specifica gomma per questo modello di vettura Triumph.

GOODYEAR

G800

Today's most advanced radial tyre chosen by **TRIUMPH** for Vitesse Mk2 and 2.5 PI models

EXTRA SAFETY
because of exclusive 3T cord safety breaker

EXTRA MILEAGE
because of exclusive Tracsyn rubber

EXTRA GRIP
because of the exclusive Goodyear tread

No wonder Triumph choose the G800 by Goodyear for their brilliant new models. It's the most advanced radial-ply tyre on the market — gives extra safety, extra mileage and extra grip.

Extra safety with radial carcass and tread-bracing 'belt' of 3T cord, pound-for-pound stronger than steel. Extra mileage with rugged Tracsyn rubber — that outwears all others. Extra grip with wrap-around, block-rib tread that ensures better cornering, surer stopping and positive steering.

Follow Triumph — G800 radial tyres could be for you. Ask your Goodyear dealer.

GOODYEAR
The Safety-minded Company

GOODYEAR

Vi presentiamo G800 il nuovo pneumatico a cintura radiale: trazione sicura e niente slittamenti.

Veloci in curva... sicurezza Goodyear! Il G800 tiene, tiene meglio degli altri.

Guardate il battistrada a spalle arrotondate: che trazione col G800!

Scoppia? G800 non li conosce. Rite ne è sicuro anche su terreno accidentato.

Perché? Perché è costruito in Cord 3T, una fibra che a parità di peso è più forte dell'acciaio.

È facile migliaia di chilometri in più... chilometri sicuri!

G800: Cintura extra in Cord 3T e gomma Tufeyn.

Andate forte? Allora provate il G800 della Goodyear. Sicurezza in curva, più controllo a velocità d'autostrada e massimo comfort di marcia anche su terreno accidentato. Il G800 ha le spalle arrotondate, per questo tiene così bene in curva. Ha la cintura radiale, per questo resiste ed è sicuro. Il G800 è costruito con Cord 3T, una fibra che a parità di peso è più forte dell'acciaio ed è in gomma Tufeyn, una gomma che dura più a lungo di qualsiasi altra gomma e assicura migliaia di chilometri in più. Il G800 è dunque qualcosa di meglio e costa come gli altri... il vostro fornitore Goodyear vi aspetta! Andateci subito.

GOODYEAR

Mancavano poi le chiavi per chiudere le portiere, in quanto mai trovate nella casa dello zio unico proprietario, e il bagagliaio, chiuso a chiave, per essere aperto subì la trapanatura del nottolino. Con altra, tanta, pazienza sono riuscito a trovare un nottolino originale niente meno che in Australia, dotato di chiave originale anche con nottolino e chiave del vano portaoggetti, che ho

provveduto ad acquistare immediatamente con attesa di più di due mesi per riceverlo: avrà percorso tutto il viaggio via terra e via nave! Devo ancora montarlo ma almeno sono sicuro di avere già in casa il ricambio originale. Per le chiavi delle portiere non mi preoccupo, in quanto è mio divertimento ricostruire le chiavi di una serratura partendo da una chiave vergine a cui ricostruisco i denti uno per uno aiutandomi con una piccola limetta triangolare. Finora ci sono sempre riuscito con ottimo risultato.

La pompa di iniezione Lucas, originale datata 1969, necessitante di manutenzione, è stata da me completamente smontata e ripristinata ma ancora devo acquistare le guarnizioni di tenuta e la vite di regolazione della pressione, e al momento è un lavoro fermo. Sia chiaro, anche se le fotografie mostrano l'autovettura in buone condizioni generali, sarebbe da smontare e rifare da capo, ne uscirebbe un lavoro ben fatto e duraturo per altri 50 anni.

Gli interni tutto sommato erano in buone condizioni, i legni ancora belli pur se in alcuni punti la vernice trasparente si era crepata, il volante screpolato, la console centrale da rivedere, la moquette di fondo da essere ripulita, i sedili posteriori discreti, quelli anteriori sciupati, il cielo ancora buono, il bagagliaio completo di tutte le moquette, il serbatoio benzina con la ruggine all'interno, i freni inefficienti con le pompe da rivedere, il vano motore coi segni del tempo, la mancanza delle gemme arancioni degli indicatori di direzione laterali poste fra le due portiere, la guarnizione del lunotto posteriore malandata così come le guarnizioni giroporta. Un elenco sì lungo, ma è ciò che ci si aspetta da una vettura rimasta inutilizzata per anni in una località purtroppo dal clima non adatto per un'ottima conservazione, soprattutto se lasciata in un garage che risente delle condizioni climatiche. Ho dei seri dubbi che la vettura fosse andata in moto come raccontatomi da Antonio; sicuramente avranno provato ad avviarla, senza però riuscirci. E finché non mi ci metto d'impegno, acquistando ciò che serve per la revisione della pompa d'iniezione Lucas, non potrò sentire finalmente il rombante sei cilindri ritornare a girare; forse anche rumorosamente, visto che manca il terminale di scarico.

Fra i documenti a corredo vi è anche il libretto di uso e manutenzione in lingua italiana e il Manuale di Servizio Triumph, anch'esso in lingua italiana, con i due primi tagliandi eseguiti presso l'officina di Bepi Koelliker in Via Rosmini 5 a Torino, quello di 1500 km eseguito il 9 luglio del 1970 dopo tre settimane dall'acquisto, e quello di 5000 km eseguito il 21 ottobre 1970 dopo quattro mesi. Com'è consuetudine dei primi giorni il Sig. Emanuele Reiso si godette la sua nuova Triumph 2500 PI Mk2 percorrendo una media di 65 km al giorno; dopo il primo tagliando la percorrenza media si dimezzò a 33 km al giorno. In 43 anni ha percorso una media di 2300 km all'anno, in quanto questa vettura è rimasta nelle mani del primo e unico proprietario per ben 43 anni consecutivi.



Raccomandazioni Generali

CONTROLLI PERIODICI A CURA DEL PROPRIETARIO

I seguenti semplici controlli, benchè siano compresi nei servizi essenziali, devono essere effettuati più spesso per maggiore sicurezza, ai periodi riportati qui sotto. A questi controlli deve pensare il proprietario, ma possono anche essere gentili iniziative gratuite da parte delle stazioni di servizio, a vantaggio dei clienti e per incoraggiarne la premura.

Coppa dell'olio del motore. Rifare il pieno, se necessario, ogni settimana o ogni 250 miglia (500 Km.), secondo che si verifichi prima l'uno o l'altro termine.

Radiatore e bottiglia del lavacrystallo. Fare il pieno ogni settimana, o più spesso se si viaggia in zone calde o montagnose.

Pneumatici (Compresa la ruota di scorta). Regolare i pneumatici ogni mese alle pressioni date nel manuale.

Pompe idrauliche del freno e della frizione. Controllare ogni mese e se necessario fare il pieno del liquido.

Batteria. Controllare l'elettrolito ogni mese e, se necessario, riempire con acqua distillata.

LUBRIFICAZIONE

Si avrà una lubrificazione soddisfacente durante i periodi menzionati in questo libro soltanto se si farà uso dei lubrificanti approvati elencati nel manuale. L'uso di additivi non è necessario.

SPECIALI MODIFICHE RELATIVE ALLE ESIGENZE DI LUBRIFICAZIONE

Rinnovo dell'olio nel motore. I buoni indicano quando si deve cambiare l'olio in condizioni normali; ridurre questi periodi per le seguenti condizioni sfavorevoli:

- (a) Guida brusca con frequenti fermate.
- (b) Brevi viaggi durante i mesi freddi, specialmente se il motore è spesso al minimo. Viceversa, usando oli speciali, si possono prolungare i periodi prima di provvedere allo scarico dell'olio.

12



1.500 Km.

Servizio Gratuito

Data 9/2/20

Km. 1900
BEPI KOELLIKE
 (Il tagliando deve essere staccato e la matrice compilata dal Concessionario). Tel. 65.14.
TARINO



5.000 Km.

* * * * *



10.000 Km.

Servizio Gratuito

Tagliando di Servizio

Data

Km.

(Il tagliando deve essere staccato e la matrice compilata dal Concessionario).

Qualsiasi Concessionario Standard-Triumph effettuerà le operazioni di manutenzione elencate a pag 7

Tutti i lubrificanti ed i materiali adoperati sono soggetti a pagamento supplementare.

A

TAGLIANDO DI SERVIZIO "A" - 10.000 Km.

Se qualcuno di voi che legge se lo stesse chiedendo, se in Italia ci sia un'altra Triumph 2000 o 2500 (berlina, poiché non risultano essere presenti le versioni familiari, denominate Estate in inglese, in quanto mai importate), nascosta in qualche buio garage, lontana dagli occhi degli appassionati, che attende di essere scoperta per essere riportata alla luce, beh sicuramente ce n'è almeno un'altra, quindi datevi tutti da fare e prendete questa scommessa come un gioco al quale potremmo dare il nome "trova la prossima rara Triumph nascosta". L'importante è trovarle per conservarle, in qualunque stato esse siano, per preservarle per altre decine di anni così come sono

state preservate finora, anche se non sempre in ottime condizioni, con le loro targhe originali, i loro libretti originali, i rari documenti a corredo, la loro storia, il loro passato.

Non è sicuramente l'ultima rara Triumph scovata in Italia, ancora se ne scopriranno nei prossimi anni, ma soltanto se finiscono nelle mani giuste, di veri appassionati, ci potrà essere sempre la possibilità di parlarne, di rivederle, di migliorarle, di raccontarle e di dividerne le emozioni. Sappiate sempre distinguere un vero pezzo raro, con una vera storia tutta italiana alle proprie spalle, da un'anonima vettura acquistata all'estero. Una storia tutta italiana ha un fascino unico che non si può comprare con il solo denaro, ma si può soltanto cercare con pazienza, trovare, recuperare, conservare, tramandare. E prima o poi anche questa rara vettura raccontata in questa monografia ritornerà a viaggiare e far parlare di sé, sicuramente molto più di quanto fece ai suoi gloriosi tempi. Oggi infatti si può parlare di veri appassionati, all'epoca era solamente questione di dare fiducia e/o di volersi distinguere.

Per la chiusura ho scelto questa splendida immagine tratta dalla brochure in italiano del modello 2500 PI Mk2. Venne definita l'Elite del Potere, un vero lusso del marchio Triumph, un'auto destinata alla raffinatezza di pochi, a una ristretta cerchia di persone amanti dell'esclusività. Oggi, sebbene non contraddistingua più quel Potere, rappresenta comunque quell'esclusività del collezionista raffinato che ama distinguersi dalla massa con un pezzo raro anche se non di valore, e questo è ciò che si può definire il Potere della passione, senza la quale non si scriverebbero, per esempio, queste belle storie.

