

La storia di Dixie

Di Ben Blaney

La storia della 596 DXX inizia nel 1962 quando fu acquistata dalla mia madrina, Marian Stephenson. Vale la pena sottolineare quale donna notevole fosse Marian. All'epoca aveva poco più di 40 anni, nubile e vegana da 20. Rifletteteci un momento, essere vegani prima della seconda guerra mondiale – davvero incredibile.

Marian comprò l'auto quando lavorava come *warden* (*n.d.t.: una sorta di tutor che fornisce assistenza agli studenti fuori sede*) allo University College di Londra, dove si occupava degli studenti internazionali. Fu lì che incontrò molte persone che divennero poi personaggi di spicco nelle nazioni di origine – e con i quali restò in contatto nei decenni a seguire. Voglio sottolinearlo perché penso che avrebbe gradito la storia dei viaggi in giro per il mondo della sua auto. Ma di questo parleremo più avanti...



Marian e Dixie.

Prima di tutto, per gli appassionati, qualche dettaglio tecnico. Il certificato Heritage racconta che l'auto è nata di colore Powder Blue con interni neri, riscaldamento, freni a disco, spruzzi lavavetri e pneumatici da 520 a doppio strato. Una bella differenza con le auto moderne! Uscì dalla fabbrica il

2 aprile 1962 e ipotizzo venne consegnata nel giro di pochi giorni. Immatricolata con il numero di targa 596 DXX, credo che la foto che la ritrae assieme alla mia madrina sia stata scattata poco dopo, presumibilmente nel quartiere Bloomsbury a Londra. Se qualcuno dovesse riconoscere la via sarei felice di conoscerla! Una volta in pensione, Marian traslocò nel North Essex e più precisamente nella deliziosa Radwinter, nota per il passaggio a guado. Marian conobbe così i miei genitori che, quando nacqui, presero la saggia decisione di chiederle di farmi da madrina – un ruolo che svolse con impegno (ogni anno, fino al mio diciottesimo compleanno, mi regalò una ceramica realizzata su ordinazione da David Lane di Abington per celebrare il mio battesimo).



All'inizio degli anni '80 iniziò a perdere la vista, cosa che le comportò un certo imbarazzo. Al tempo ero già fissato con le auto e avevo espresso interesse per la sua favolosa coupé. Avrebbe voluto regalarmela come regalo per il mio diciassettesimo compleanno, ma allora ne avevo appena sette. La tenne per un paio di anni ma la manutenzione di un'auto non in uso era complicata e alla fine, a malincuore, decise di venderla. Fortunatamente il compratore era Fiona Kipping, dolce metà di John Kipping, il gestore di Triumph Spares. Era il 1983 quando Leon Guyot vide l'auto a Wimbledon, South-West London, ospitata da un amico di Marian che ne gestiva la vendita. Fiona Kipping la usò quotidianamente per parecchi anni e veniva anche guidata saltuariamente dai dipendenti di John Kipping. Verso il 1989 fu sottoposta a un restauro parziale da Dave Pearson – alcune saldature, ritocchi alla vernice e sostituzione del motore con uno da 1300cc. Nel 1999 una

foto dell'auto finì sul Daily Telegraph in un articolo sulla benzina senza piombo. Dopodiché non se ne seppe più nulla finché l'auto fu portata in Nuova Zelanda quando i Kipping vi emigrarono.



A sinistra, a Wimbledon nel 1983; a destra, in Nuova Zelanda assieme a una delle altre Triumph dei Kipping.

Nel 2004 iniziai la mia ricerca. Scrisse al DVLA (*n.d.t.: Driver and Vehicle Licensing Agency, equivalente al nostro PRA*) chiedendo se avessero informazioni da darmi. Erano i primi anni di Internet e le ricerche erano ancora difficoltose ma trovai tracce di un'assistenza fornita dal RAC (*n.d.t.: Royal Automobile Club, equivalente al nostro ACI*) che però non portò a nulla di concreto. Mi venne l'idea di cercare nei forum in rete e trovai rapidamente quello del Club Triumph. Vi scrissi per la prima volta il 13 maggio 2004 con un post intitolato "Looking for a particular car" (<https://goo.gl/vAQcWP>). Mi fu suggerito di cercare nel gruppo Yahoo dedicato alla Herald. Lo feci e fu così che trovai John Kipping. Per tre anni discutemmo su come procedere. Ci accordammo, John avrebbe rimandato di buon grado l'auto nel Regno Unito e io l'avrei restaurata. John disse che l'auto era ferma da ormai 10 anni. Spedire un'auto non funzionante dentro a un container con tutti i documenti necessari non era una questione semplice da affrontare e impiegammo alcuni anni per venirne a capo.



L'arrivo da Canley Classic nel 2007.

Arrivò nel Regno Unito solo nel 2007. Sarei dovuto andare in Nuova Zelanda per aiutarlo ma in quei tre anni io stesso cambiai nazione di residenza per ben tre volte! Il giorno dell'arrivo a Canley Classic, Dave Pearson mi inviò un paio di foto. Mi piace moltissimo quella con l'auto ancora nel

container, sembra stia sbirciando come un cucciolo spaventato. E nelle altre immagini dello stesso giorno l'auto appare come dopo aver fatto un respiro profondo e pensato "Sono a casa". Andai a vederla di persona nel 2008 e scattai un sacco di foto.



Alcune immagini del restauro da Canley Classic.



Alcune immagini del restauro da Canley Classic.

In seguito, purtroppo, la vita reale prese il sopravvento per alcuni anni: matrimonio, figli, un nuovo impiego, un altro trasloco per lavoro. Ma nel 2014 mi trovai finalmente nel Regno Unito, sempre per lavoro, e decisi che era giunto il momento di rompere gli indugi. Andai da Canley Classic, parlai con Dave e firmai il primo di una lunga serie di assegni per finanziare il restauro. Dave fu inflessibile riguardo al rispetto per l'originalità. Avrei visto di buon grado alcune modifiche poco appariscenti – qualche cavallo in più sostituendo il carburatore, un cambio a cinque marce o una radio FM – ma Dave mi diede ragioni più che valide per attenersi alle specifiche originali e così fu. Nel corso dei lavori Dave e la sua squadra mi tennero costantemente aggiornato con e-mail e foto dell'auto. Di tanto in tanto li chiamavo per chiedere come andavano le cose. Durante lo smontaggio alcune componenti si rivelarono in condizioni peggiori di come apparissero, cosa che non mi sorprese più di tanto visti i 55 anni di età dell'auto. Dave mi raccontò divertito di aver riconosciuto alcune saldature fatte da lui stesso 30 anni prima.

Nell'aprile del 2016 mi recai ancora in Inghilterra, mi fermai da Canley Classic per una chiacchierata con il Dottor Dave e feci alcune foto. Era chiaro che Dave e la sua squadra erano dei veri appassionati con l'ossessione per l'eccellenza. Fui impressionato anche dalla quantità di dettagli che avevano corretto, per esempio le lettere sul cofano dell'auto. I primi esemplari riportavano la scritta "HERALD" che in seguito fu cambiata in "TRIUMPH". A Canley furono categorici e la scritta fu ripristinata a com'era quando l'auto fu prodotta.

Finalmente il restauro arrivò alla conclusione e iniziai a fare progetti per portarla a casa. Fu un processo complicato. Quando si organizza una spedizione via nave bisogna rispettare gli orari della partenza ottenendo una finestra di tempo limitata per recarti al porto. Questo lascia un margine ridotto per eventuali imprevisti, cosa che mi rendeva abbastanza nervoso dato che avevo a che fare con un'auto ultracinquantenne e fresca di restauro completo!



Ben e Dixie a Regents Park.

Venne infine il giorno, attraversai ancora una volta l'oceano e raggiunsi Coventry, dove trascorsi la notte. Non dormii affatto, vorrei poter dire che fu per via dell'emozione ma in realtà ero preoccupato dalla prospettiva di guidare un'auto vecchia e lenta nel traffico odierno. Tra la partenza da Canley Classic e l'arrivo al porto di Southampton avevo anche preso una serie di impegni con amici e parenti. Ritirai l'auto di venerdì mattina. Ci recammo all'ufficio postale per completare le pratiche per l'immatricolazione come veicolo storico (le regole erano cambiate mentre l'auto era rimasta lontana dalla strada) e per ripristinare il numero di motore originale, dopodiché l'auto fu finalmente in regola. Dave mi diede un po' di consigli per la manutenzione di base, che dimenticai subito dopo, e pagai il conto. Partii verso le 11:30, un po' più tardi di quanto sperassi, e presi la strada per Bicester. Dopo circa cinque miglia l'auto si spense a uno stop. Pensavo fosse solo per via del minimo troppo basso, un problema facilmente risolvibile (anche da un testone come me). Poco dopo però mi fermai per fare benzina e l'auto non volle più saperne di riavviarsi – niente da fare! Chiamai Dave che disse di sapere esattamente di cosa si trattava e che mi avrebbe raggiunto per risolvere la cosa. Arrivò con una grossa chiave inglese e la usò per sbloccare l'albero motore. A quanto pare, quando si ricostruisce un motore i cilindri sono talmente stretti che i pistoni rimangono letteralmente incastrati e il motorino di avviamento non ha abbastanza forza per sbloccarli. Mi lasciò la chiave, nel caso mi servisse ancora, e regolò il minimo.



In attesa dell'imbarco a Southampton.

Arrivai a Bicester dove feci ritrarre l'auto da un fotografo professionista – un cenno di nota per Micrographix che fece un lavoro incredibile – e fu una bellissima esperienza. Mi sono rivolto a un professionista per ricavarne un'opera d'arte da appendere a una parete di casa ma anche per avere un ricordo nel caso dovessi fare un incidente o se la nave dovesse affondare! Sì, sono un pessimista. Da Bicester raggiunsi Oxford, poi Leatherhead e quindi Londra, dove incontrai alcuni parenti a Regents Park. Le ragioni di questo incontro erano sentimentali ma anche un doveroso tributo alla mia madrina. Quando acquistò l'auto viveva a Bloomsbury e la Herald si godeva quella piccola oasi di calma lontana dal trambusto e dalla

frenesia londinese. Volevo concederglielo anch'io per un'ultima volta prima di abbandonare i confini britannici. Era una splendida giornata, 23 gradi, e sembrava la perfetta congiunzione tra il suo restauro e la sua nuova vita a New York. L'auto non perse un colpo lungo il viaggio verso Southampton e la consegna al porto fu estremamente semplice. La prossima volta l'avrei vista a casa mia.

Nello stato di New York le targhe personalizzate si ottengono in modo assai diverso rispetto al Regno Unito. Se la combinazione di lettere e cifre richiesta è disponibile, la si ottiene con un pagamento di soli \$50. Ho la sigla WHU sulla mia auto di tutti i giorni, in omaggio al mio amore per il West Ham United, e sono certo che in UK mi sarebbe costata £100. Beh, 596 DXX era disponibile



Finalmente a casa e con la nuova targa.

a New York e così me la assicurai non appena l'auto arrivò – pura poesia per i miei occhi.

Vicino a dove vivo – a nord di New York – c'è un club molto attivo, il Triumph Owners Club, e non vedo l'ora di partecipare alle loro attività la prossima estate.

NOTE

Questo articolo è stato pubblicato per la prima volta in inglese sul numero di settembre 2017 di *Club Torque*, la rivista del Club Triumph. Si ringraziano Ben Blaney e Dale Barker (editor di *Club Torque*) per aver concesso il permesso di tradurlo e pubblicarlo sul nostro sito.



