

Il coraggio di osare. Parte prima.

Di Carlo Sergio Gennari

“Se ti manca il coraggio di iniziare sei già finito.”

“Come scoprire le proprie capacità salvando una Spitfire da una fine ingloriosa.”

Sono un ragazzo del cinquantuno e da poco pensionato, ex operaio metalmeccanico poi inventatomi tecnico riparatore di elettrodomestici con la passione per tutto ciò che è d'epoca. Scrivo questa storia non per vanto o per aspirazione personale, ma solo per testimoniare come con l'entusiasmo e la passione, ben condite da un pizzico di sacrificio e incoscienza, si può arrivare a risultati che spesso pensiamo siano al di sopra delle nostre possibilità e capacità. Agli inizi avevo anche io paura di avventurarmi in qualcosa di più grande di me, ma un giorno mi sono detto: “Se nei lavori manuali ci sono arrivati gli altri perché mai non ci potrei riuscire pure io?”. In quel momento ho capito che la paura di sbagliare si può superare rendendoci la vita, in momenti anche difficili, più gradevole e serena.

L'ANTEFATTO

Nella seconda parte della mia vita lavorativa, da tecnico riparatore, girando per case e cascine spesso mi imbattevo in moto d'epoca, abbandonate in vecchi box e depositi di legna, che mi portavo a casa. Seppur ignorante in materia di motori e di carrozzeria passavo il mio tempo libero spulciando “YouTube” e con l'aiuto di qualche amico meccanico le rimettevo in sesto senza pretese di perfezione o di guadagni facili, ma solo per il gusto di riportarle a fare quello per cui erano state create.

Purtroppo un infausto giorno dell'agosto del 2010, poco prima di partire in comitiva per un viaggio in Francia, come capita spesso a chi si prende troppa confidenza con le moto, caddi con le conseguenti e inevitabili fratture classiche di chi viaggia e si “stende” su due ruote. Il calvario durò circa cinque mesi, il giusto tempo per meditare.

Tornato “quasi” sano decisi di abbandonare l'idea di essere un buon centauro e mi indirizzai verso i più sicuri sidecar, sempre rigorosamente d'epoca, curioso di vedere se questa volta sarei riuscito a cadere anche su tre ruote. Tutto sembrava andare per il meglio, ma la sfortuna aveva deciso che saremmo nuovamente stati una bella coppia e qualche mese più tardi, durante una banale visita medica, mi fu data una di quelle notizie che nessuno vorrebbe mai ricevere. Dopo una breve indagine un bravo professore mi rivelò la cruda realtà “Se non interveniamo subito Lei rischia un breve futuro”. Lascio immaginare al lettore dove, in queste situazioni, può finire il morale. Superata l'operazione, i mesi successivi mi videro con uno “spirito” pari a quello di un povero senzatetto, ma fortunatamente l'aiuto e l'affetto delle persone meravigliose sempre a me vicine mi convinsero che la vita, in fondo, è una grande sfida: e allora lanciamola questa sfida!

Dopo tre mesi di ulteriore e forzata convalescenza e nell'impossibilità di sedermi su una piccola sella da moto per non schiacciare i "paesi bassi" doloranti, decisi di intraprendere la strada delle quattro ruote, sempre e tassativamente d'epoca. Ovviamente capii ben presto che l'impegno finanziario non era lo stesso, ma pensando di poter risparmiar con le mie seppur minime capacità di restauro e pensando che avrei potuto dilazionare le spese nel tempo, decisi di buttarmi alla ricerca di quella che, ai miei tempi, era il sogno inarrivabile di tanti ragazzi della mia generazione: la mitica Triumph Spitfire.

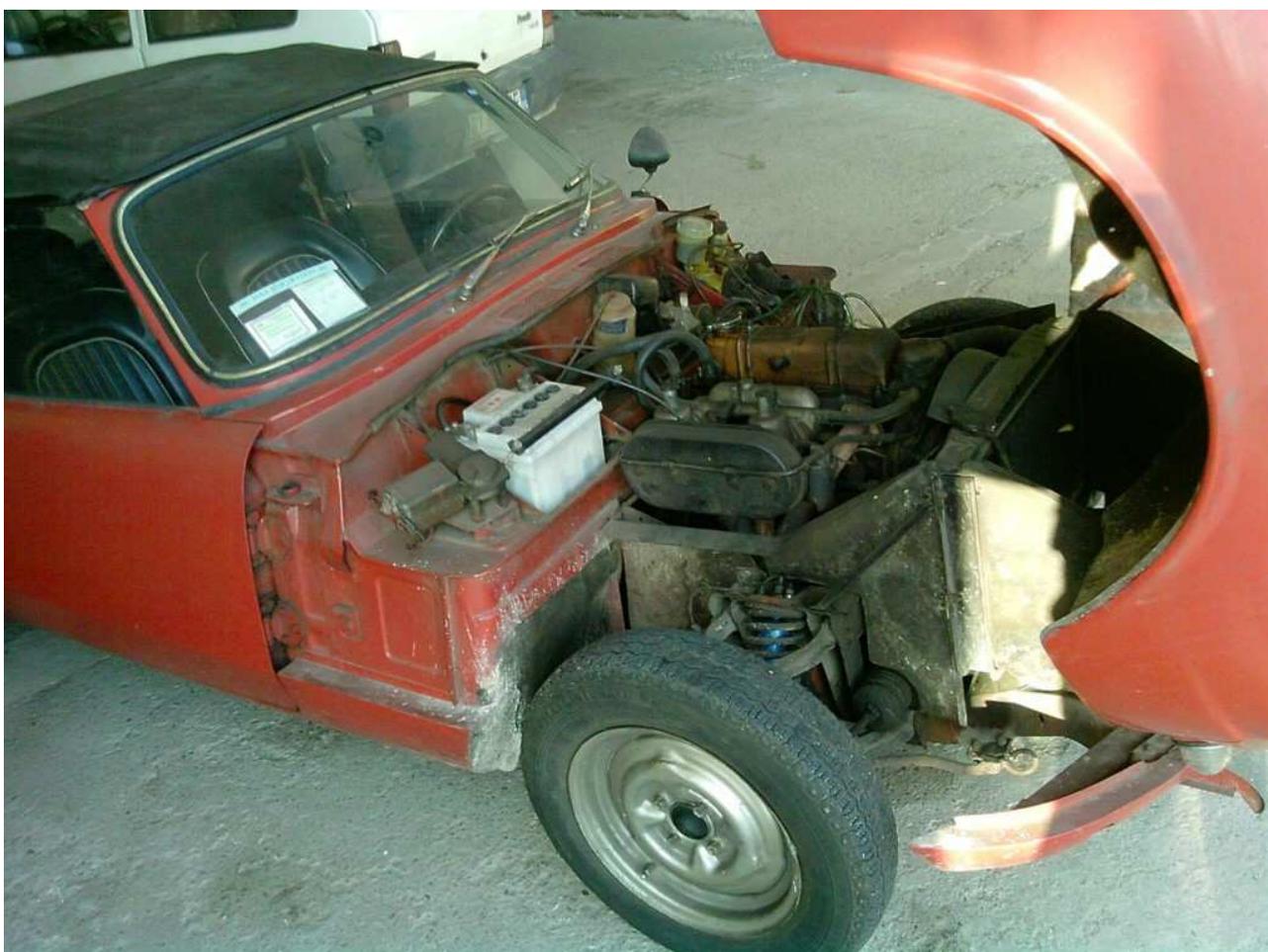
Presi casa in internet e iniziai la mia ricerca chiedendo un miracolo a "san Google". Un bel giorno, finalmente, uno spiraglio di luce: in uno dei tanti siti del settore trovai e stampai una bella lista di Spitfire quasi tutte praticamente pronte all'uso; ma io, anche per una questione personale, cercavo una vera sfida.

Spinto da uno spirito campanilistico mi focalizzai su una Spitfire targata Bergamo, essendo io della provincia. Si trattava di un piccolo e scarno annuncio con appena il numero di telefono come a mostrare la poca convinzione da parte del proprietario di volersi veramente sbarazzare della sua auto. Non diedi troppo peso a questo particolare, incoraggiato anche dalla mia biro che, sfuggendomi di mano e cadendo di punta, andò a segnarmi proprio quell'inserzione: destino? Non so, ma in quel momento sentii che lei era la Cenerentola che io andavo cercando.

Mi misi subito in contatto con il proprietario e, fissato l'appuntamento, mi recai a vedere l'auto; come nelle belle fiabe la trovai in un box sotterraneo, cupo con parecchia umidità. Capii immediatamente che avrei trovato una Spit parecchio sofferente: iniziai a scruarla, a sfiorarla con quella delicatezza che si usa con una bella donna per non farle ulteriori danni. La trovai abbastanza malridotta. A quel punto mi rivolsi al proprietario facendogli notare lo stato precario in cui si trovava l'auto e che la cifra da lui richiesta era fuori ogni logica. Lui niente: restava indifferente alle mie osservazioni confermando la mia prima impressione, e cioè la poca convinzione di vendere. Nel frattempo si era lasciato oltretutto scappare che ci teneva anche lui a restaurarla, lasciandomi quindi ancora più perplesso sulla logica di quell'inserzione. Mestamente si chiuse dietro di me la serranda del garage come a mettere fine a quella avventura mai iniziata. Deluso, ma non ancora sconfitto, come da mio carattere tentai l'ultima carta raccomandando al mio interlocutore di chiamarmi se eventualmente avesse cambiato idea.

I giorni seguenti continuai la ricerca nei meandri di Google senza però trovare qualcosa capace di accendermi il cuore. Trascorsero un paio di mesi fin quando un bel giorno si rifece vivo il venditore bergamasco, spiegandomi che, avendo preso impegni di lavoro dispendiosi, lui non sarebbe stato in grado di impegnare tempo e danaro nel restauro della sua Spitfire. Senza perdere un attimo ritornai con rinnovato entusiasmo sul luogo del "delitto" e riavviammo la trattativa proprio davanti alla macchina; le pretese del mio interlocutore erano ancora un po' alte ma a un certo punto, guardando la Spit, dentro di me sentii come una lontana vocina: *"Ti prego, portami via da qui"*.

Era quel segnale che volevo sentire nel cuore e nonostante il prezzo fosse leggermente superiore alle mie possibilità, con un pizzico di incoscienza cedetti e portai a casa la mia Cenerentola.



A CASA! INIZIA L'AVVENTURA

Portata a casa la parcheggiai sotto un porticato aperto su due lati, ma mi resi subito conto che quella sistemazione non poteva essere l'alloggio che meritava. Non ci pensai due volte e tagliai il

Il coraggio di osare. Parte prima.

porticato in due spazi tenendo buona la parete più calda; chiusi tre lati con dei grandi pannelli di legno spesso e ci installai dentro un ponte da meccanico a quattro colonne in modo che, vista l'altezza disponibile, oltre alla comodità di lavorarci, un domani avrei potuto adibirlo a garage doppio sopraelevato. Finalmente un riparo per la mia Cenerentola.



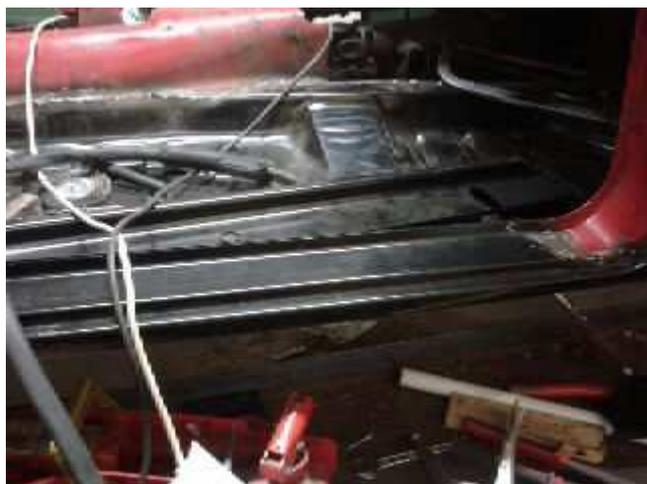
Preparato lo spazio iniziai subito l'opera di smontaggio: ero entusiasta e mi sembrava di rivivere quei bei lontani momenti quando da bambino mi regalavano i giocattoli che regolarmente smontavo e rimontavo per guardare come erano fatti dentro. Ben presto arrivarono anche le prime sorprese.

Nei primi lavori sulla carrozzeria mi ritrovai alcune parti scatolate dei parafranghi posteriori piene zeppe di Gazzette dello Sport del 1984, arrotolate e successivamente coperte da stucco. Macchina d'epoca e giornali d'epoca. Lì per lì pensai che, vista l'età e magari la scarsità di ricambi, come sistema fosse alquanto ingegnoso, ma ben presto mi resi conto che non era proprio così. Ragionandoci un attimo considerai che la carta col tempo si sarebbe bagnata creando ulteriori problemi di umidità alle lamiere e che tutto quell'incartamento era frutto di pura e sola approssimazione. La conferma la ebbi ben presto quando, dopo una breve ricerca su Google, scoprii che sul mercato britannico i ricambi di una Spitfire sono un'apprezzata fonte di lavoro, di commercio e di guadagno.

Con filosofia pensai che era nella logica delle cose trovare sorprese, e che forse non sarebbe stata neppure l'ultima. Con rinnovato entusiasmo mi rimisi con impegno a sondare il mercato britannico alla ricerca di parti nuove e usate, ma inaspettatamente, nel 2012, "inciampai" in un altro contrattempo: la sfortuna ritornava nuovamente dalle mie parti, probabilmente pensando che non ne avessi avuto abbastanza dei suoi servigi. Era il destino che mi aveva in simpatia. Altro calvario ai reni per alcuni mesi, ma ormai la sfida era lanciata e non avevo nessuna intenzione di ritirarmi o arrendermi.

Nel 2013 iniziai finalmente il vero e proprio restauro, aiutato da libri inglesi dell'epoca dedicati al restauro delle Spitfire. Iniziai col togliere una delle due portiere a caso, tanto il lavoro da fare sui fondi e sui sottoporta era uguale da ambo i lati. Fissai una sbarra di ferro angolare da 5x30mm di spessore tra l'attacco cerniere porta e la serratura dalla parte opposta; in questo modo, tagliando i sottoporta arrugginiti e il fondo, lo spazio della portiera non si sarebbe chiuso come spesso capita. Acquistati i ricambi, tagliai i sottoporta e un fondo e per le saldature chiamai nel mio garage un ex lattoniere senza lavoro, convinto di risparmiarne e di aiutare il prossimo. Iniziammo i lavori saldando un fondo: dopo aver puntato il primo fondo nuovo, controllai il lavoro fatto ma restai alquanto deluso. Non sono del mestiere ma memore del fatto che quarant'anni fa in qualche saldatura mi ero cimentato, intuì subito che il lavoro che mi stava facendo il mio collaboratore non era il massimo della qualità. A quel punto, pensando che tante volte "chi fa da se fa per tre", presi qualche piccola lezione da un parente che faceva manutenzione su grandi impianti e proseguì il lavoro da solo. Alloggiato e puntato il primo fondo mi fermai prima di combinare dei disastri facendo controllare il lavoro da me preparato all'amico Francesco, lui carrozziere di professione. Francesco risulterà poi fondamentale per i consigli e gli insegnamenti che mi diede.

Con mia gradita sorpresa il responso fu abbastanza positivo: ero stato promosso.



Con nuovo entusiasmo, ripresi il mio lavoro con la convinzione che niente, da adesso in avanti, mi avrebbe potuto più fermare. Saldato completamente il primo fondo creai la giunzione con il sottoporta interno e rimontai la portiera in modo da controllarne l'allineamento.



Prosegui nelle saldature dei fondi andando poi a completare il lato guida con due inserti arrivati in ritardo. Terminate tutte le saldature mi armai di maschera per la polvere e occhiali protettivi e iniziai a levigare, premurandomi poi di ricoprire con il primer le lamiere per prevenire l'eventuale ruggine che in genere si forma quando si sospende il lavoro anche per brevi periodi. Devo confessare che, terminati quei primi lavori, provai un certo orgoglio: ero veramente soddisfatto sentendomi addosso tanta soddisfazione che mi spronava a continuare nella mia avventura. Terminato l'alloggiamento porte passai quindi al retrotreno sostituendo dapprima i pezzi di parafango collegati ai sottoporta e successivamente le parti laterali sottocoda non recuperabili. Un lavoro di "taglia e cuci" per essere in tema di Cenerentola, inserendo pezzi ritagliati e sagomati con lamiera da 0,8 mm puntati prima dall'interno, ove possibile, e poi rifiniti all'esterno. Alla fine avevo nuovamente rimontato le portiere per vedere se chiudessero o se vi fossero problemi provocati dal surriscaldamento delle saldature stesse.



Chiaramente, essendo io un autodidatta in materia di carrozzeria, di sbagli ne feci ma, per fortuna, dopo attente riflessioni e prove avevo trovato comunque modo di rimettere le cose sempre a posto. Del resto il proverbio *“sbagliando si impara”* non è nato a caso!!!

Periodicamente staccavo la spina per qualche giorno in quanto fisicamente mi sentivo provato, non avendo un fisico nel pieno delle normali capacità lavorative.

Mi ributtai alla ricerca di pezzi usati per sostituire i miei usurati, e un bel giorno incappai in una foto di Spitfire con un lungo hardtop usato degli anni sessanta. Un pezzo particolare che a mio avviso avrebbe reso la macchina sportivamente più gradevole e affascinante. Lo scrutai attentamente, lo studiai e iniziai a immaginarlo sulla mia Cenerentola.



Il dado era tratto e così decisi di provare a cercarne uno usato. In un articolo pubblicitario di uno sfasciacarrozze inglese ne vidi uno in un deposito in mezzo a tanti altri ammassati: contattai il proprietario e mi feci mandare una fotografia, confermando poi l'acquisto. Con meraviglia al suo arrivo mi accorsi di averci *“visto lungo”*! Si trattava di un raro hardtop Sebring prodotto della *“Williams and Pritchard Laminates”* negli anni sessanta. Controllandolo ancor meglio mi resi conto che andava comunque restaurato.



Pazienza, mi dissi; imparerò a lavorare anche a vetroresina, cosa che sinceramente non mi sembra impossibile! Pochi pensieri e il programma di lavoro era già pronto: tanto per allentare la pressione del restauro delle lamiere mi sarei divertito un poco a pulire l'hardtop con l'intenzione in futuro di dare una ulteriore mano di vetroresina e Gelcoat, creando poi una cappelliera anche se in origine questa non era prevista e magari rivestendolo all'interno. Dopo aver ricaricato le batterie mi ributtai sul restauro della Cenerentola iniziando a stuccare grossolanamente la carrozzeria per prepararla a una futura verniciatura. Rubai qualche trucco del mestiere andando a sbirciare il lavoro di Francesco nella sua carrozzeria: Francesco è una persona paziente e splendida per la sua semplicità, ma è anche un vero professionista nel suo mestiere e, cosa non trascurabile, ama le auto d'epoca. Mi ha sempre aiutato venendo anche nel mio garage/officina a controllare il lavoro da me eseguito.



Feci quindi asciugare bene lo stucco, quindi lo passai con tre gradi di grana sempre più fine, 250/600/800, per rendere le parti da verniciare sempre più lisce, dopodiché diedi due mani di

fondo e in qualche parte anche tre, tanto per abbondare, sistemando le virgole rimaste e dando così all'auto una consistenza e un'immagine ideale per la verniciatura finale. Non avendo però io né le capacità né i mezzi adeguati per una verniciatura degna di questo nome tornai a rivolgermi all'amico di sempre, Francesco, il quale, non essendo io un fine carrozziere, ripassò qualche piccola parte non sufficientemente preparata per ottenere un buon risultato finale. Ora la Spitfire iniziava finalmente a dare i primi segni del risveglio dopo il lungo letargo perdendo quell'aria da malata e acquistando un sano colorito!



Non essendo capace di stare fermo, in attesa che fosse finita la verniciatura, iniziai a dedicarmi ai pannelli interni anche perché per metterli nuovi mi avevano chiesto cifre fuori dalla mia portata. I materiali sono di facile reperimento e si possono trovare presso un semplice Hobby Market mentre per lo skay mi recai da un rivenditore di stoffe trovando scampoli a prezzi molto convenienti.



Completati i pannelli interni passai a restaurare le sedute dei sedili decisamente usurate. Per la loro riparazione andai da un tappezziere di poltrone e divani e mi procurai della gomma piuma di vari spessori, che successivamente sagomai copiando le sedute originali con un banale, udite udite... coltello elettrico da cucina ben affilato! Ma di questo e degli altri argomenti parleremo prossimamente, poiché nel frattempo la Cenerentola usciva dalla carrozzeria.



Eccola! Finalmente a casa pronta per essere vestita a festa... ma questa è un'altra storia!

