

# PROFUMO DI MOGANO.

Testo e foto di **Franco Picchiottini**

Nella cassetta della posta arrivano tutti i giorni troppe lettere contenenti pubblicità, se sopra c'è il mittente ed è una ditta commerciale, il più delle volte non viene neanche aperta e finisce dritta tra la carta da macero. Quel sabato mattina ritiro io la posta, c'è anche una busta con l'indirizzo scritto a mano. Mi incuriosisco e l'apro: contiene un opuscolo di una decina di pagine che pubblicizza un'asta su eBay di vecchie Land. La mia passione da sempre. Sfoglio le pagine ancor più incuriosito: le comprerei tutte, specie le Series I. Mi affascinano le 107" con belle carrozzerie furgonate che potrebbero trasformarsi facilmente in piccoli camper. Ma a fulminarmi, letteralmente, è una 80" carrozzata da Tickford, il carrozziere famoso per le meravigliose interpretazioni su telai Rolls Royce, Aston Martin e MG. In tanti anni ho visto le Land Rover Tickford sulle riviste del settore e sui libri, ma mai nessuna in vendita!

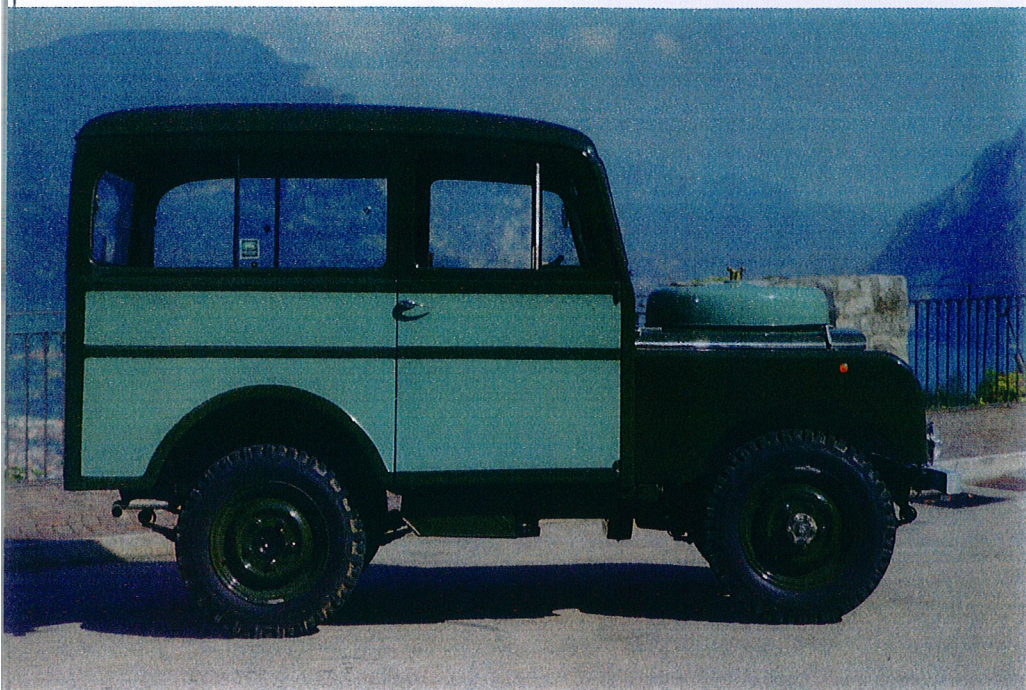
La Land Rover Series I 80" prodotta da Tickford dal 1948 al 1951 fu il primo tentativo di "civilizzare" ed impreziosire un'auto giudicata poco più che un trattore ed usata dai benestanti "farmer" britannici per andare in città a far la spesa, per le scorrazzate sui loro terreni e per la caccia. Il costo della Tickford (che era il doppio di una 80" di serie) e le tasse più elevate contribuirono alla scarsissima diffusione di questa versione e, dei 641 esemplari costruiti, una grandissima parte fu ceduta all'UNICEF per fini umanitari, e con il tempo è andata persa e rottamata. Trovare una Tickford in vendita è una rarità assoluta, infatti si conoscono poco più di trenta esemplari superstiti. Dalle foto dell'opuscolo si vede che la vettura è abbastanza "conciata": l'interno è tutto pasticciato, con sedili della Series III, e la carrozzeria, verniciata a pennello, può nascondere di tutto.

**LE LUSSUOSE (PER I CANONI DELL'EPOCA) SERIES ONE ALLESTITE DALLA TICKFORD SONO TRA LE LAND ROVER PIÙ RARE, DATO CHE NE È RIMASTA SOLO UNA TRENTINA. ACQUISTARNE UN ESEMPLARE E RESTAURARLO A REGOLA D'ARTE NON È STATO FACILE NÉ ECONOMICO, MA IL MIX DI FORTUNA, DETERMINAZIONE ED ESPERIENZA HA PORTATO AD UN RISULTATO STRAORDINARIO.**

Il motore, per fortuna, è l'originale, e così sembra per cambio e ponti. Si prospetta un restauro impegnativo ma non impossibile. Mi metto subito in contatto con il proprietario per sentire cosa pensa di realizzare e se è disposto, in caso di accordo, a toglierla dall'asta, ma non ne vuole sapere: tutte le sue auto andranno all'incanto. Manca una ventina di giorni alla scadenza e faccio la mia offerta (per pudore non parlo di cifre), che nel giro di poche ore viene superata. Quindi lascio perdere, controllerò poche ore prima della scadenza, nel frattempo comincio a vendere un po' di cose che ho in giro per rimpinguare il conto corrente, sempre "piangente". L'asta termina alle due di notte. All'una, stanco morto, faccio la mia ultima, sostanziosa offerta e vado a dormire, abbastanza tranquillo: è il trenta per cento superiore all'ultima.







La mattina alle 6, appena sveglio, guardo e constato che ho perso l'asta per un migliaio di euro, maledizione! Non ho tempo, devo partire per un giro di clienti, il lavoro è sempre più importante degli hobby. Una settimana dopo, mentre mi rigiro nel letto pensando alla Tickford persa, mi viene in mente di telefonare al proprietario del lotto di vetture, chissà, provare non costa nulla. La mattina dopo, è un venerdì, alle 9 chiamo e mi dicono che lui non ci sarà fino alle 14. Richiamo alle 14 in punto e parlo direttamente con lui. Mi dice che il vincitore di tutte le aste delle sue auto è un collezionista norvegese che però, spinto un po' troppo dall'entusiasmo, si è trovato a non poter ritirare tutti i pezzi nel tempo richiesto, quindi lui è ancora libero di vendere.

Domando la cifra richiesta, che è quella di aggiudicazione dell'asta, e mi dice che se entro sabato gli porto il denaro mi dà la Tickford.

Be', gli dico ovviamente di sì, ci diamo appuntamento a nord di Parigi per il pomeriggio. Metto giù la cornetta e comincio a organizzare tutto: i soldi, la macchina per trainare il carrello e la ricerca di qualcuno che se la senta di accompagnarmi. La mattina, alle 4, partiamo per Parigi, ci fermiamo solo a Mulhouse, in Alsazia, per una rapida visita alla collezione Schlumpf, il più grande museo dell'automobile del mondo. Alle 17 arriviamo in un bel paesino e ci ritroviamo in una ricca fattoria del 1600 completamente restaurata e in parte adattata ad officina con vendita di ricambi nonché a deposito di meravigliose Land rarissime, alcune ancora disponibili per il problema del norvegese.

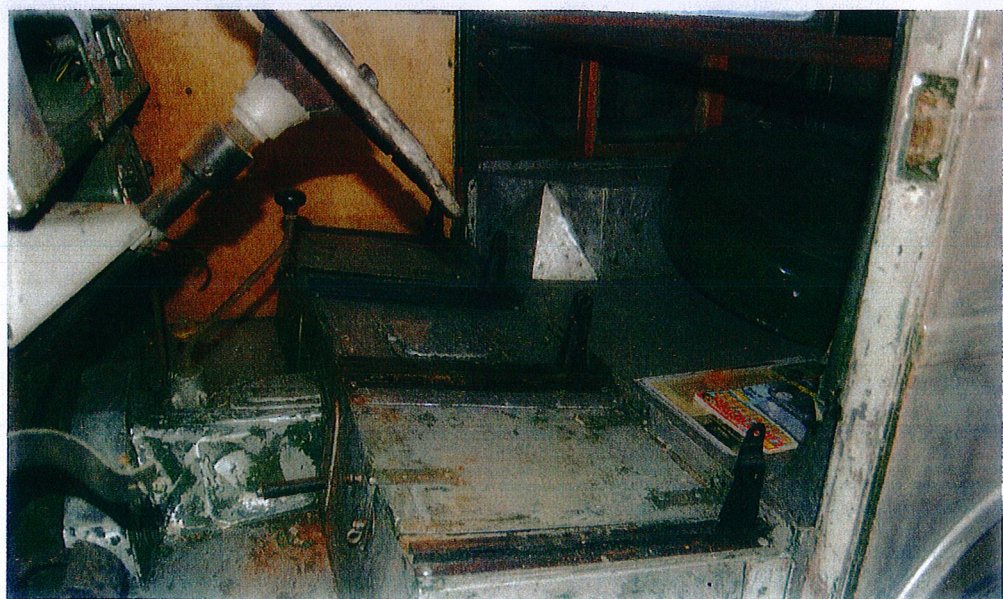
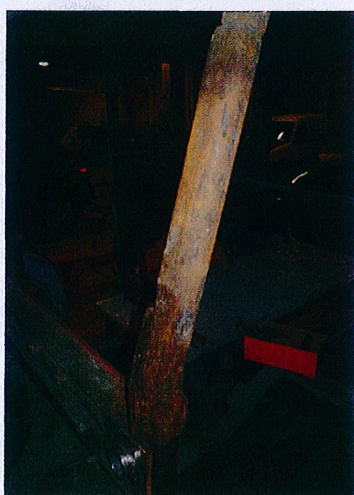
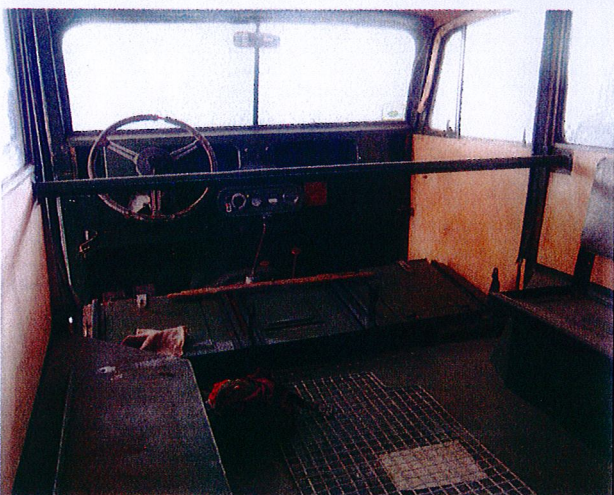
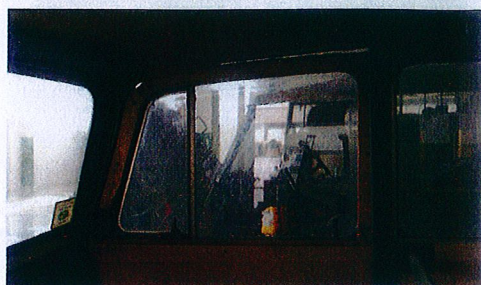
Non posso permettermi più nulla per i prossimi due anni e mi guardo in giro con gli occhi... chiusi! Due chiacchiere, due firme e via verso casa. La settimana dopo, nel tempo libero, controllo scrupolosamente il nuovo acquisto per fare un programma dei lavori necessari a riportarla nelle condizioni originali. Non avvio il motore per la paura di far danni ma lo faccio girare con la manovella e per fortuna non è bloccato, le marce si innestano bene, i pedali dei freni e della frizione sono bloccati ma le ruote girano libere, il telaio ha i numeri corretti, ancora ben leggibili, e sembra in ottime condizioni. Insomma è un'auto che ha fatto poca strada ma che è stata tenuta male e molto trascurata dai precedenti proprietari.

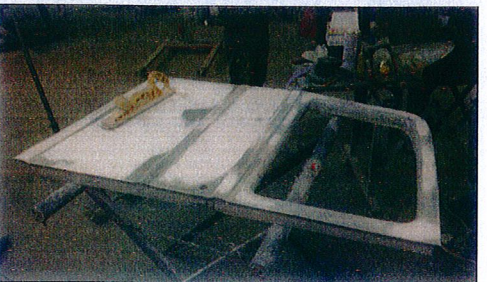
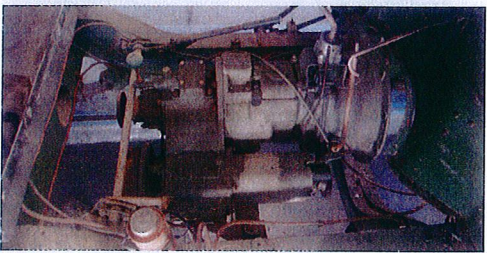
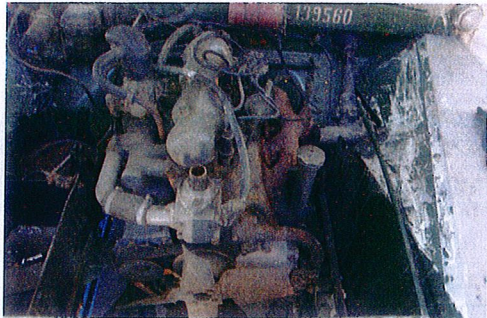
**"LA VOCE CHE STIAMO RESTAURANDO UNA LAND MOLTO PARTICOLARE SI È DIFFUSA RAPIDAMENTE E NON PASSA GIORNO SENZA CHE QUALCHE AMICO VENGA A TROVARCI PER VEDERE L'AVANZAMENTO DEI LAVORI".**

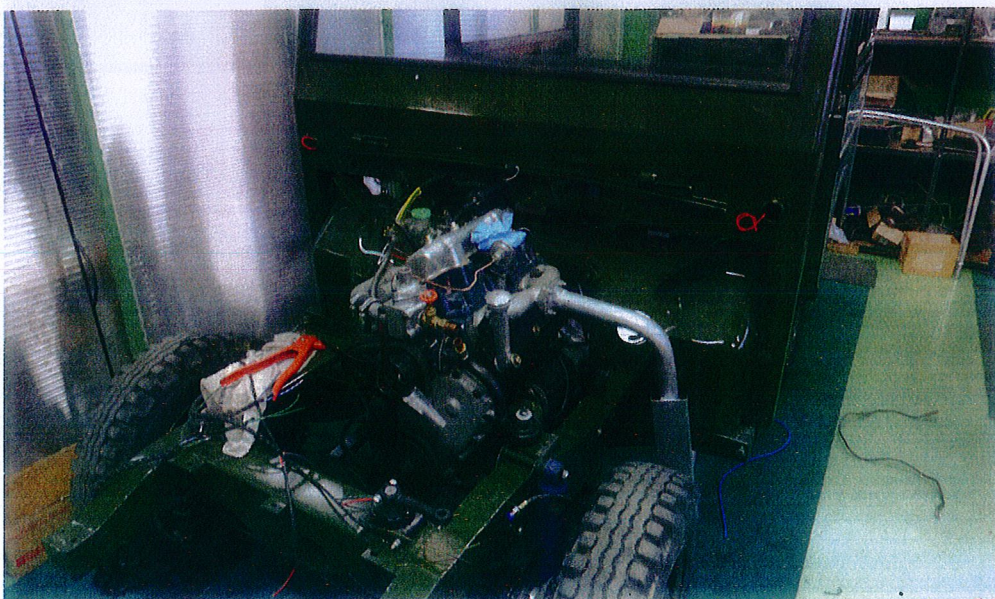
Inizio smontando tutti i pannelli dell'abitacolo in masonite, raffazzonati alla meglio non si sa se per dare la sensazione di un inizio di restauro o per seguire la filosofia "nascondiamo il più possibile che è meglio". La carrozzeria in alluminio, infatti, vista dall'interno mostra segni di botte che all'esterno non si vedono, coperte come sono da spessi strati di stucco. Gli elementi di mogano della struttura della carrozzeria sono ancora in ottime condizioni, con il caratteristico buon profumo che questo legno rilascia nell'ambiente.

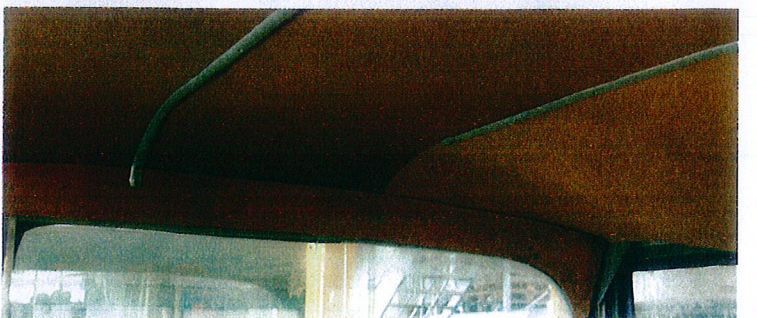
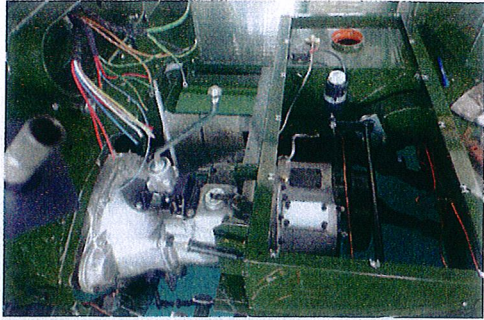
Passiamo dunque a sverniciare la carrozzeria. Non vogliamo utilizzare utensili elettrici con spazzole e dischi abrasivi che inevitabilmente rovinerebbero la delicata "pelle" di alluminio, quindi con svariati fusti di sverniciatore, spatole e spazzole a mano, olio di gomito e tante ore, la carrozzeria viene ripulita da strati di vernice e chili e chili di stucco. Tutte le delicate fiancate sono piene di botte, profondi sfrisi e ampi avvallamenti causati sembra più da vandalismi che da incuria continua.

IL RESTAURO









I problemi sorgono con il bulkhead, costituito da un telaio in legno rivestito di lamiera di ferro. Un connubio disastroso: il legno trattiene l'umidità che corrode il ferro, che non era per niente trattato. Una cara amica, nata con le Land nel sangue e appassionata restauratrice di mobili, ha delle tavole di mogano di vecchia stagionatura che abilmente trasforma nei pezzi rovinati dall'umidità. La parte in lamiera viene ricostruita e trattata all'interno con vernici protettive e resine impregnanti per eliminare il problema della putrescenza e della corrosione. La squadratura delle porte richiede parecchie decine di ore, tutte le viti che fissano le cerniere delle porte sono avvitate nel legno e i fori ormai non tengono più; si devono allargare i fori, incollare dei cilindretti di mogano del giusto diametro, poi si rimettono le porte con le cerniere e si riforano le sedi delle viti... Le parole rendono poco, è stato un lavoro molto impegnativo! Nel frattempo smontiamo il motore (dato che si prevedeva un restauro integrale, non abbiamo neanche provato ad avviarlo) ed il gruppo cambio-riduttore. E qui ecco altre sorprese, ma stavolta piacevoli e inaspettate: separando il motore dal cambio troviamo l'interno della campana appena un po' sporco e il disco frizione con un'usura da appena 20-30.000 km; inoltre il telaio è in perfette condizioni, solo con poca ruggine superficiale. Il 1.6 benzina viene completamente smontato e capiamo che effettivamente ha percorso poche decine di migliaia di chilometri. Anche se non sarebbe necessario provvediamo a lucidare l'albero motore, a sostituire le bronzine di banco e biella, i segmenti e a smerigliare le valvole.



sistemazione della carrozzeria. Anche il carrozziere non si spiega lo stato delle fiancate ma con enorme pazienza e perizia riesce a raddrizzare e rimodellare le fiancate e le portiere, mettendo pochissime pezze di lamiera nuove.

Il tetto invece è quasi perfetto e richiede solo di sollevare alcuni bozzi. Passiamo poi alla verniciatura e decidiamo di copiare la livrea del prototipo che compare sulla brochure pubblicitaria della Tickford però con i colori originali che erano presenti, come prima mano di vernice, sul nostro esemplare, il Bronze Green e il Light Green.

woodie, auto in voga fra le due guerre negli USA e nel Regno Unito, ricavate da berline a cui veniva applicata posteriormente una carrozzeria in legno che le trasformava quindi in station wagon.

Il resto è del lavoro è abbastanza semplice: il montaggio di tutti i particolari e della tappezzeria interna è un lavoro lungo ma senza grandi difficoltà anche per l'esperienza che ci siamo fatti, negli anni, restaurando diverse Series I.

La Tickford passa parecchio tempo sotto un telo, perché non sempre si ha tempo da dedicarle e tante volte veniamo un po' presi dallo sconforto per le troppe ore che le abbiamo dedicato, ma anche questo fa parte della passione per queste auto e il risultato finale premia sempre. Arriva il momento di mettere olio, acqua, benzina e batteria... Giro la chiavetta di avviamento e al primo sussurro del motore - perché il motore della Series I sussurra - mi dimentico della metà del tempo, dei soldi e delle preoccupazioni che ci sono voluti. L'altra metà sparisce completamente quando chiudo la portiera, innesto la prima, esco dal garage e vado su strada. Guidare la Tickford è un'esperienza appagante: i sedili avvolgenti, il lucido volante con le bacchette cromate, i bordi di legno lucido sulle porte e la finitura molto curata della selleria e degli interni rendono confortevoli, per i parametri di un fuoristrada di 67 anni fa, la marcia su strade sia asfaltate che bianche, e persino un viaggetto, a patto di accontentarsi dei 50 cavalli a disposizione. X

**"DALLE FOTO DELL'OPUSCOLO SI VEDE CHE LA VETTURA È ABBASTANZA "CONCIATA": L'INTERNO È TUTTO PASTICCIATO, CON SEDILI DELLA SERIES III, E LA CARROZZERIA, VERNICIATA A PENNELLO, PUÒ NASCONDERE DI TUTTO".**

La pompa dell'acqua viene sostituita solo perché il cuscinetto è bloccato e il suo costo non eccessivo. Il cambio, il riduttore e i ponti sono tutti funzionanti e in ottime condizioni, sostituiamo solamente le guarnizioni e le tenute. Non me la sento di cimentarmi nella sistemazione della carrozzeria perciò la porto, montata sul telaio, ad un carrozziere della nostra zona che lavora molto bene l'alluminio. I soldi risparmiati nella meccanica li spendo tutti (e non bastano neanche) nella

I gentilissimi Holben, una famiglia di appassionati collezionisti di Series I, mi inviano le misure del cassone e dei sedili della loro Tickford e così, senza grande fatica, riusciamo a costruire delle copie perfette. La voce che stiamo restaurando una Land molto particolare si è diffusa rapidamente e non passa giorno senza che qualche amico venga a trovarci per vedere l'avanzamento dei lavori. Effettivamente la Tickford è un po' strana: alla parte anteriore di una 80" Series I l'allestitore attaccò una carrozzeria che ricorda le