

**SERIES ONE 80" TICKFORD**

# **UN RESTAURO DA SOGNO**

---

Testo ↓

**Franco Picchiottini**

Foto ↓

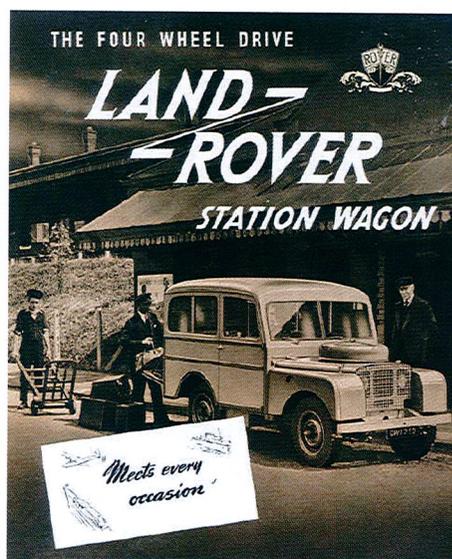
**Elfo Picchiottini**



Nella posta arrivano tutti i giorni troppe lettere contenenti pubblicità, se sopra c'è il mittente e questa è una ditta commerciale il più delle volte non viene neanche aperta e finisce diritta nel carta da macero.

Quel sabato mattina ritirai io la posta e una busta con l'indirizzo scritto a mano mi incuriosì e l'aprii: c'era un opuscolo di una decina di pagine che pubblicizzava un'asta su ebay di vecchie Land... la mia passione da sempre. Le sfogliai incuriosito... Le avrei comperate tutte, specie le Series I; mi incuriosivano delle 107" con belle carrozzerie furgonate che potevano facilmente trasformarsi in piccoli camper.

Ma mi fulminò letteralmente una 80" carrozzata da Tickford, il carrozziere famoso per meravigliose interpretazioni su telai Rolls Royce, Aston Martin e MG.



In tanti anni ne avevo viste su riviste del settore e sui libri, ma mai nessuna in vendita!  
La Land Rover Series I 80" carrozzata da Tick-



ford è il primo tentativo di civilizzare ed impreziosire un'auto giudicata poco più che un trattore ed usata dai benestanti "farmer" per andare in città a far la spesa, per le scorazzate 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 ad una scarsissima diffusione e di 641 "Tickford" costruite una grandissima parte fu ceduta all' UNICEF per fini umanitari ed andarono con il tempo perse e rottamate.

Trovarne una in vendita è una rarità, infatti di conosciute ce ne sono poco più di trenta. Dalle foto si vedeva che era abbastanza conciata, l'interno era tutto pasticciato con sedili della Series III, la carrozzeria verniciata a pennello che poteva nascondere di tutto, il motore era per fortuna originale e così sembrava per cambio e ponti. Un restauro impegnativo ma non impossibile.

Mi metto subito in contatto con il proprietario per sentire cosa pensava di realizzare e se ci mettevamo d'accordo per la cifra poteva toglierla dall'asta, ma non ne vuole sapere: tutte le sue auto andranno all'asta.

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 e nel frattempo comincio a vendere un po' di cose che avevo in giro per rimpinguare il solito conto corrente sempre piangente. L'asta terminava alle due di notte; all'una, stanco morto, faccio la mia sostanziosa ultima offerta e vado a dormire, ero abbastanza tranquillo: era il trenta per cento superiore all'ultima.

Alla mattina alle sei, appena sveglio, guardo e constato che l'ho persa per un migliaio di euro, maledizione!

Non ho tempo, devo partire per un giro dai 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, chissà, provare non costa nulla. La mattina dopo, era un venerdì, alle nove chiamo e mi dicono che non ci sarà fino alle quattordici.

Richiamo alle due in punto e parlo direttamen-



te con lui: il vincitore di tutte le aste delle sue auto è un collezionista norvegese che però, un po' troppo vinto dall'entusiasmo, si è trovato a non poter ritirare tutti i pezzi nel tempo richiesto, quindi il proprietario era libero di vendere; gli chiedo la cifra richiesta che è quella di aggiudicazione dell'asta e mi dice che se entro sabato gliela portavo mi dava la "Tickford". Beh, gli dico di sì e ci diamo appuntamento a nord di Parigi per il pomeriggio.

Metto giù la cornetta e comincio organizzare il tutto: i soldi, la macchina per trainare il carrello e la ricerca di qualcuno che se la sente di accompagnarmi.

La mattina alle quattro partiamo per Parigi, ci fermiamo solo a Molhouse per una rapida visita alla collezione di auto "Schlumpf". Alle 17 arriviamo in un bel paesino e ci ritroviamo in una ricca fattoria del 1600 completamente restaurata ed in parte adattata ad officina con vendita di ricambi e 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 un'auto che ha fatto poca strada, ma che è stata tenuta male e tanto trascurata dai precedenti proprietari.

Inizio smontando tutti i pannelli dell'abitacolo in masonite raffazzonati alla meglio per dare un certo non so che di inizio lavori di restauro o di *"nascondiamo il più possibile che è meglio"*; infatti la carrozzeria in alluminio vista dall'interno mostra segni di botte che all'esterno non si vedevano coperte come erano da spessi strati di stucco. Noto i legni di mogano della struttura della carrozzeria ancora in ottime condizioni e con il caratteristico e buon profumo che questo legno rilascia nell'ambiente.

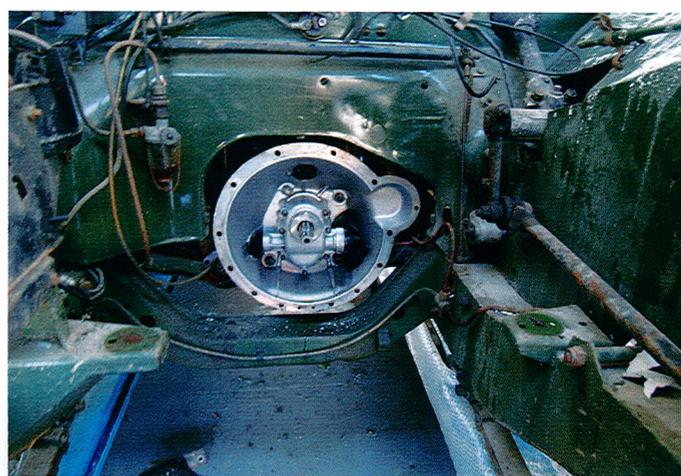
Poi sverniciamo la carrozzeria non lesinando sverniciatore, spatole e spazzole a mano. Non volevamo utilizzare utensili elettrici con spazzole e dischi abrasivi che avrebbero inevitabilmente rovinato la delicata "pelle" di alluminio e quindi con latte di sverniciatore, olio di gomito e tante ore, la carrozzeria fu ripulita da strati di vernice e kg e kg di stucco.

Tutte le delicate fiancate erano piene di botte, profondi sfrisi e grandi avvallamenti causati sembrava più da vandalismi che da incuria continua.

I problemi sorgono con il bulkhead costituito con un telaio in legno rivestito in 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.

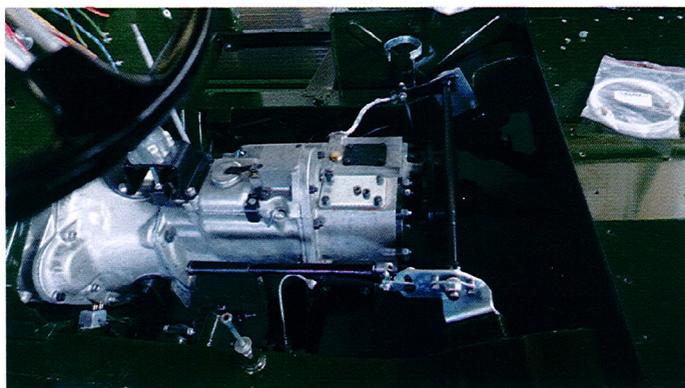
La parte in lamiera di ferro viene ricostruita e trattata all'interno con vernici protettive e resine impregnati per eliminare il problema della putrescenza e corrosione.



La squadratura delle porte porta via 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 e 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!

Fu tolto il motore ed il gruppo cambio-riduttore e dato che si prevedeva un restauro integrale non provammo neanche ad avviare il motore. Qui iniziarono altre sorprese... Questa volta piacevoli e inaspettate: separando il motore dal cambio troviamo l'interno della campana appena un po' sporco, il disco frizione con una usura da 20/30.000 km ed il telaio in perfette condizioni solo con poca ruggine superficiale.

Non me la sentii di cimentarmi nella sistemazione della carrozzeria perciò la portiamo, montata sul telaio, ad un carrozziere della nostra zona che lavorava molto bene l'alluminio.



Nel frattempo il motore fu smontato ed effettivamente aveva percorso poche decine di migliaia di chilometri. Anche se non era necessario fu lucidato l'albero motore, cambiate le bronzine di banco e biella, cambiati i segmenti e smerigliate le valvole.

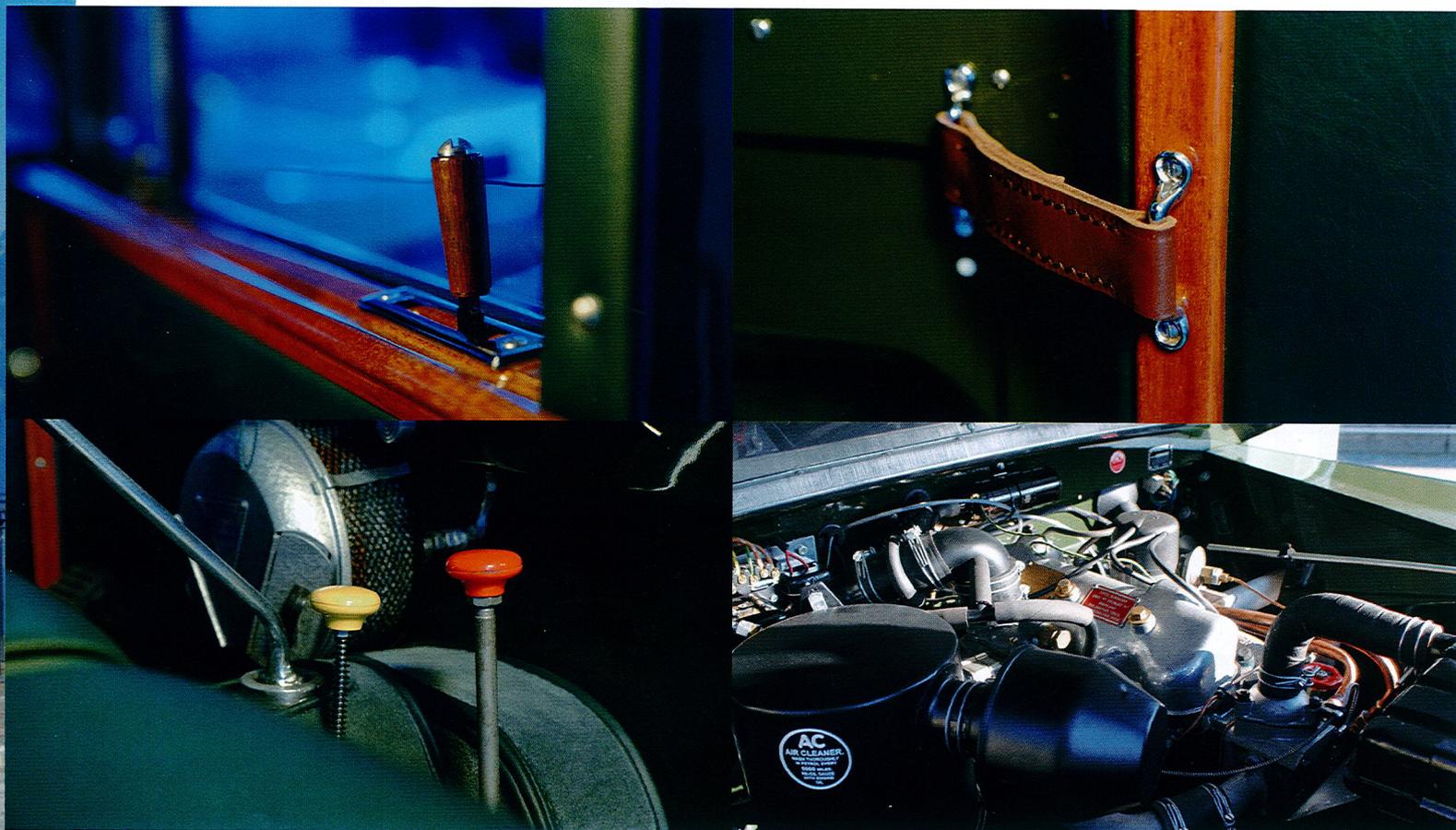
La pompa dell'acqua fu sostituita solo perché il cuscinetto era bloccato e il suo costo non eccessivo. Idem per il cambio, riduttori e ponti, tutto era funzionante e in ottime condizioni, solamente le guarnizioni e le tenute furono messe nuove.

I soldi risparmiati nella meccanica andarono tutti e non furono lo stesso sufficienti, nella sistemazione della carrozzeria. Anche il carrozziere non si spiegava lo stato delle fiancate, ma con enorme pazienza e perizia riuscì a raddrizzare e rimodellare le fiancate e le portiere, mettendo pochissime pezze di lamiera nuove. Il tetto invece era quasi perfetto e fu necessario sollevare solo alcuni bozzi.

Passammo poi alla verniciatura e decidemmo di copiare la livrea del prototipo che compariva sulla brochure pubblicitaria della Tickford, ma



↑ Russ Brown con Franco Picchiottini



con colori originali, il Bronze Green e il Light Green, che erano presenti come prima mano di vernice sulla nostra Tickford.

I gentilissimi Holben, una famiglia di appassionati collezionisti di Series One, mi inviarono le misure del cassone e dei sedili della loro Tickford così che, senza grande fatica riuscimmo, a costruire delle copie perfette.

La voce che stavamo restaurando una Land molto particolare si diffuse rapidamente e non passava giorno che qualche amico passava per vedere l'avanzamento dei lavori.

La carrozzeria della Tickford effettivamente è un po' strana, anteriormente è una 80" Series One a cui Tickford attaccò una carrozzeria simile alle Woodie, auto in voga fra le due guerre in Usa e in Inghilterra, ricavate dalle berline "attaccando" posteriormente una carrozzeria in legno, trasformandole quindi in Station Wagon.

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

È vero che la Tickford passò parecchio tempo sotto un telo, perché non sempre si aveva il tempo da dedicarle e tante volte si veniva un po' presi dallo sconforto per il troppo tempo che ci impegnava il restauro, 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... Si gira la chiavetta di avviamento e al primo sussurro del motore, perché il motore della Series One sussurra, ci si dimentica della metà del tempo, dei soldi e delle preoccupazioni che sono stati impegnati... l'altra metà sparisce completamente quando si chiude la portiera e si innesta la prima, si esce dal garage e si va 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 confortevole, per i parametri di un fuoristrada di 67 anni fa, sia un viaggetto sia strade asfaltate che bianche, a patto di accontentarsi dei 50 cavalli a disposizione.