

L'ANGOLO TECNICO

CONSIGLI PER IL RESTAURO

Regola numero uno: pazienza. Una sana e costruttiva pazienza.

Con qualsiasi veicolo vogliate intraprendere la lunga e difficile, nonché dispendiosa, strada del restauro, è indispensabile non avere mai fretta per non ritrovarsi durante l'opera, a maledire il momento in cui avete voluto tirare via su una difficoltà oppure non avete valutato correttamente una situazione che alla fine vi ha portato a dover ripetere un intervento o addirittura a dover buttare un pezzo.

A Roma si dice che...la gatta presciolosa fece li fiji ciechi, dunque!

Personalmente ritengo che meglio si conosce la moto che si decide di restaurare e meglio è, però penso anche che sia possibile fare un buon lavoro, pur non conoscendo benissimo la moto, avendo una buona esperienza nel campo del restauro, sensibilità meccanica e procedendo con raziocinio.

Ma procediamo con calma e con...pazienza.

La prima cosa da fare se non si conosce la storia del mezzo che si è deciso di restaurare, è quella di verificare l'integrità del telaio, per capire se la moto ha subito degli urti o se nel corso del tempo ha subito delle fratture da fatica e/o da vibrazioni. In pratica bisognerà capire subito se eseguire il restauro è conveniente oppure no. Una rottura di un tubo del telaio infatti può essere facilmente riparata, mentre una brutta deformazione della struttura portante, molto probabilmente no.

Altra variabile che potrebbe far spostare l'ago della bilancia dalla parte del sì o del no, è la salute del motore, che nel computo finale dell'intera operazione di restauro, ha un importante peso. Il propulsore è quasi sempre (o sempre) riparabile,

ma il costo dell'operazione è spesso parecchio alto.

Prima di intraprendere l'operazione di smontaggio, controlliamo l'allineamento delle ruote traguandandole visivamente (dopo aver verificato che i due tendicatena sono posizionati simmetricamente tra loro perché una loro asimmetria può portare ad errate valutazioni) e in caso di dubbi con l'aiuto di aste o cordini, la non deformazione e l'integrità delle pedane, l'integrità della battuta dello sterzo, l'integrità del tubo del telaio dove potrebbe aver strusciato la catena (che nell'eventualità fosse molto consumato potrebbe essere rinforzato con un intervento di saldatura), la simmetria e l'integrità dell'archetto posteriore del telaio e dell'orecchietta a due fori alla quale viene ancorato il parafango posteriore, visionare lo stato della trave superiore del telaio e tutta la zona del canotto di sterzo.

Ricordiamoci sempre che prima di verniciare il telaio e i suoi componenti, bisogna fare le dovute opere di aggiustaggio, ove necessarie, perché poi una volta verniciata la struttura non potrà più essere toccata senza inevitabilmente



rovinarla.

Altra cosa da controllare bene ed eventualmente sottoporre ad aggiustaggio è la componentistica e la minuteria da zincare, cromare e lucidare. Un asse, una vite, un dado, etc va sempre prima ripassato sulla filettatura se non si vuole correre il rischio di asportare il nuovo e prezioso riporto galvanico e quindi garantire al pezzo una rapida ossidazione. Il cromatore non farà mai un lavoro di aggiustaggio o lisciatura, quindi se volete ottenere dei pezzi come nuovi, dovrete darvi da fare con lime e abrasivi per riportare il supporto alla giusta finitura superficiale, viceversa vi

ritroverete con dei particolari cromati e/o zincati con sotto i segni delle rigature che nessuno avrà eliminato.

Stessa cosa vale per la lucidatura: se un parafrangente, ad esempio, presenta un bozzo, portato al laboratorio di lucidatura metalli, verrà lucidato con tutta l'ammaccatura, quindi se volete avere un buon lavoro finale dovreste pensare voi ad eliminare gli eventuali danni.

Sempre prima dello smontaggio, sarà il caso di verificare l'eventuale gioco perno/forcellone per sapere se andranno rifatte boccole e asse o anche l'eventuale consumo dei cuscinetti delle due ruote (da verificare sottoponendo le ruote ad un'azione di scuotimento laterale) o ancora la scorrevolezza o meno dello sterzo (per poi analizzare visivamente sfere e sedi del canotto).

Passando al motore, diciamo che molte cose ce le potrà dire esso stesso se potrà andare in moto ma se non ci concederà questo piacere, sarà un po' difficile capire bene il suo stato di salute. Certo, pur avviandosi, il propulsore, per essere ben diagnosticato, dovrà essere ascoltato e osservato da una persona esperta e con una buona conoscenza meccanica. In linea di massima, comunque, un motore che non presenta marcate perdite d'olio, marcata fumosità bianca-azzurrognola dallo scarico, eccessiva rumorosità meccanica simil distribuzione, strani colpi ritmici, percepibili durante la guida, su manubrio e/o pedane e inspiegabile mancanza di potenza non dovuta a problemi di alimentazione o elettrici, non dovrebbe avere grossi problemi di salute.

Se il motore deve essere smontato per un rifacimento, il lato estetico (sabbatura e pallinatura) può essere curato trattando pezzo per pezzo, ovviamente proteggendo adeguatamente le parti più delicate, mentre se il propulsore non deve essere aperto ma si vuole comunque pulire l'alluminio delle sue parti, si potrà eseguire ugualmente la sabbatura e la pallinatura, facendo in modo che nulla della carica sparata contro la superficie del motore, entri all'interno del medesimo. Se ne potrà intuire il perché! I punti più delicati da proteggere in quest'ultimo caso sono sicuramente i condotti da riempire di carta e da chiudere con tappi che permettano una sicura ermetizzazione.

Controllate bene anche il serbatoio del carburante che prima di essere verniciato eventualmente dovrà essere trattato internamente con delle resine epossidiche (a meno che prima non debbano essere riparate delle ammaccature) per scongiurare il pericolo della ruggine e, nei casi più difficili, per cercare di tamponare marcite e forature.

Infine, dopo aver controllato tutto il controllabile, si procederà allo smontaggio del veicolo e, per facilitare il procedere delle operazioni, i vari pezzi dovranno essere suddivisi in base al trattamento a cui questi dovranno essere sottoposti per poi pulirli e aggiustarli. Faremo quindi un contenitore per la cromatura, uno per la zincatura, uno per la lucidatura, uno per la verniciatura, etc. e poi porteremo il tutto a chi di dovere per le opportune lavorazioni.

Una volta poi ritirato il materiale rifatto, potrà iniziare il lungo e (ancora) paziente lavoro di rimontaggio che, molto spesso, comporta sempre qualche problemino non considerato da risolvere per portare a termine l'intera operazione di restauro.

Non abbiate fretta dunque e buon lavoro!

Fabio