

VITA MORINISTA

APPROCCIO AL RESTAURO

Conservativo, parzialmente conservativo o radicale? Come si divide il popolo dei cultori delle due ruote classiche dinanzi siffatti interrogativi quando è in procinto di affrontare il restauro dell'adorato destriero meccanico? Questo l'argomento che, tra il serio ed il faceto, tenderemo di approfondire. Non troverete miracolosi consigli pratici per restauri fai da te, ma una riflessione, all'insegna della goliardia, sui differenti approcci al restauro stesso e, questa è la speranza dell'autore, un incoraggiamento ad affrontarlo.

"Anche i migliori di noi improvvisano, non potrebbe essere altrimenti, la vita è troppo breve perché si possa diventare realmente esperti in qualcosa" (Charlie Chaplin, alias Calvero, -Luci della ribalta-, 1952).

E' inutile nascondersi dietro un dito, seguendo il filo che la passione snoda davanti a noi, prima o poi ci si dovrà confrontare con questa prova suprema. E badate, anche se si dovesse decidere di ricorrere alle cure sapienti di un professionista del restauro, il problema dell'approccio da suggerire, rimane nella sostanza invariato.

Come un fiume, inarrestabile scorre Il tempo, πάντα ῥεῖ ὡς ποταμός, lasciando inesorabili i segni del suo trascorrere. Proprio sui segni focalizziamo la nostra attenzione. Poichè se è vero che essi, sedimentandosi negli anni, allontanano sempre più l'aspetto e la funzionalità delle nostre care vecchiette dallo stato primitivo, è altrettanto vero che questi segni possano avere diversa interpretazione e sapore a seconda del punto di vista soggettivo. Dunque il problema diventa semiotico, nel senso che dovremo, come tanti novelli Tiresia, valutare i "segni" (Stemmi sbeccati, serbatoi graffiati, vernici sbiadite, trafileggi diffusi, motori ansimanti etc), interpretarli e coerentemente intervenire.

Ma quali i criteri di valutazione? Certo vi sono quelli indicati dalle persone istituzionalmente preposte allo scopo, incaricate di fornire regole e badare alla loro applicazione, encomiabile sforzo di mettere ordine in un campo sicuramente complesso. La questione in realtà non si esaurisce fissando rigidi schemi, validi a ben vedere solo in prima approssimazione. Il campo rimane aperto

ad interpretazioni che non possono non (e secondo chi scrive, al contrario, devono) rispondere ad aspetti legati all'esperienza e sensibilità del restauratore. Il restauro è una forma d'arte e come tale è unico in ogni sua realizzazione. Il prezzo da pagare è (forse) rinunciare alla targhetta d'ottone che separerà i buoni dai cattivi nel giorno del giudizio (Leggasi seduta di omologazione).

Il restauro è anche un atto d'amore, generato dalla passione per gli oggetti meccanici, la quale in ognuno di noi assume connotati diversi a seconda di storia, cultura, e gusti personali. Saranno questi aspetti a determinare le linee guida nella selva inestricabile del restauro, fornendo le risposte ai quesiti "esistenziali" che via via si presenteranno, risposte ancora una volta, individuali.

Per quest'ultima ragione qualunque restauro finirà per accontentare gli "adepti" di una certa scuola di pensiero, sollevando le critiche degli appartenenti alle altre "Sette".

E allora vediamo un po' più nel dettaglio le convinzioni che animano le differenti "filosofie" di restauro, cercando di caratterizzare ciascuna categoria associandovi il tipo umano corrispondente. Quest'ultimi, nel loro insieme tutti noi appassionati, saranno descritti nella rassegna seguente con intento "vagamente" caricaturale, ma sempre con complicità ed affetto.

Ogni riferimento a fatti e persone della vita reale è assolutamente voluto e non casuale.

1) Il Talebano.

A costui non fa difetto la chiarezza di idee. Il compromesso non alberga nella mente di questo profeta dell'esegesi motoristica. Tutto deve tornare come nell'istante iniziale, la fatidica ora "X" nella quale la moto fu consegnata al concessionario per essere venduta. I ricambi necessari per il restauro saranno inequivocabilmente originali, assolutamente non replicati. Lubrificanti e materiali consumabili dovranno essere quelli usati in origine, e, qualora non reperibili, rinuncerà ad usare la moto. Per verniciare e rimontare la sua Morini contratterà un pensionato che possa dimostrare, prove alla mano, la sua presenza nella catena di montaggio di

Casalecchio di Reno al tempo della produzione. Naturalmente pretenderà che il buon vecchio si procuri l'attrezzatura di fabbrica, obbligandolo ad ascoltare motivi musicali delle "hit parades" dell'epoca, "per recuperare l'antica ispirazione".

Se il progettista della moto da lui posseduta è reperibile, si farà tatuare i disegni tecnici autografi sul dorso, esibendoli, con qualunque clima, nei motoraduni (Elefantentreffen incluso).

E come la mettiamo con la benzina "rossa"? Questo Savonarola del reconditioning non tradirà la minima incertezza: contrabbanderà in patria ettolitri di prezioso combustibile al tetraetile di piombo raffinato da un'industria petrolchimica venezuelana!

Il Talebano non è sempre riconoscibile a prima vista, ama mimetizzarsi. Nella stagione degli amori, quando medita sull'acquisto della Morini prediletta, lo si nota aggirarsi per mostre e mercatini appesantito da manuali, pubblicazioni, appunti e feticci vari. Nel caso si sospetti di essersi imbattuti in un esemplare della specie, si eviti categoricamente di esprimere opinioni personali in materia di restauro. Questo individuo infatti, al primo sentore di disaccordo, manifesterà una sinistra fissità dello sguardo, seguita da una repentina proiezione della fronte in direzione dei vostri denti.

2) Il Conservatore.

Ha il merito indiscutibile di aver consentito ad innumerevoli oggetti caduti nell'oblio di traversare il mare del tempo. La parola restauro è sempre accompagnata nei suoi discorsi all'aggettivo "conservativo" che ne mitiga il significato inaccettabilmente, per lui, invasivo.

Esegue periodici pellegrinaggi nei campi demolizione, considerati alla stregua di santuari e li imita, riproducendone il romantico disordine, nel box di casa, dove ripone le Morini d'epoca insieme a sedie a

dondolo, vecchie macchine per cucire Singer, grammofoni, archibugi e orsi impagliati.

Gli interventi che esegue sono sempre molto limitati; cambio olio, pulizia del carburatore, registrazione valvole. Per il resto tutto, secondo lui, è risolvibile con una goccia d'olio, un po' di grasso e una spennellata di nafta. La ruggine lo attrae, ragnatele e insetti li lascia dove sono, in questo dimostrando una insolita sintonia con la dottrina dell'amore cosmico professata dal Dalai Lama. Si strugge alla vista di manopole screpolate e selle strappate. In un moto di compassione potrà chiedervi di unirsi a lui in raccoglimento per dedicare un minuto di silenzio al fanalino posteriore scomparso, tragicamente smarrito.

Il programma televisivo preferito è la serie "Sanford and son", dove il protagonista, il robivecchi Fred Sanford, insieme al figlio Lamont, sbarca il lunario gestendo un negozio-abitazione disseminato di polverose chincaglierie.

A differenza del "Talebano", tollera gli scambi di idee ed è una miniera di informazioni. Evitate di contattarlo per procurarvi ricambi: si presenterà, in perfetta buona fede, con oggetti più scaduti ed evanescenti di un papiro egizio. Per principio non sostituisce i pneumatici. Ama ricordare che la sua Morini possiede ancora quelli di prima dotazione. A causa di questa abitudine molti "Conservatori" si sono immolati nel tentativo, vano, di raggiungere il luogo prefissato dei motoraduni. Li abbiamo perduti mentre cavalcavano due ruote calzate con pneumatici fossili, pietrificati, tipo Flintstones. In ossequio alle loro ultime volontà, i caduti sono stati imbalsamati e successivamente inumati in sella alle amate reliquie a motore.

3) Il Migliorista.

E' un ottimista per natura, nessun restauro

lo spaventa. Ama le due ruote con autentica passione e crede fermamente che attingere alle ultime risorse fornite dal progresso tecnologico gli consentirà di completare un "super restauro". La sua fissazione è fare meglio dell'originale. Inutile qualunque sforzo per farlo rinsavire ricordando che un restauro, per definizione, è il tentativo di ripristinare l'efficienza meccanica e l'aspetto esteriore della moto nei limiti rigorosi imposti dal rispetto delle caratteristiche originali.

Navigando su Internet e consultando testi universitari, attingerà a tutto lo scibile in fatto di moto, scoprirà i fornitori più esotici di materiali ed attrezzature speciali, le tecnologie più innovative.

Il risultato sarà un oggetto apparentemente molto simile all'originale, soltanto con verniciatura a 26 strati, cromature da far invidia ai sanitari Pozzi & Ginori, prestazioni raddoppiate e peso dimezzato.

Alla prima occasione dichiarerà trionfante che il suo "3 e ½" la scorsa Domenica sulla fettuccia di Terracina ha toccato i 250 Km/h effettivi con scarichi e carburatori esternamente "identici" agli originali. Il Migliorista è logorroico, prodigo di consigli non richiesti. Se stimolato può parlare per ore solo ed esclusivamente di argomenti da lui stesso giudicati interessanti, dispensando una lenta e dolorosa agonia al malcapitato (e fittizio) interlocutore. Tentare di dialogare è possibile però completamente inutile. Le opinioni altrui saranno semplicemente ignorate. Il Migliorista riprenderà ogni volta il discorso esattamente da dove l'aveva interrotto in precedenza. La chiosa ai richiami a tenere nella giusta considerazione i limiti del mezzo meccanico al tempo della commercializzazione, sarà sempre la solita: "Se l'avessero costruita oggi, l'avrebbero fatta esattamente così come l'ho modificato io!" Con buona pace del Morini Commendator Alfonso, Biavati Nerio,

Lambertini Uno e Due.

In caso di partecipazione a motoraduni è altamente sconsigliabile seguire la sua scia.

Infatti con i suoi pneumatici tipo corsa, con battistrada originale replicato, può affrontare un tornante a velocità doppia alla vostra, sfiorando con il gomito l'interno della curva. Inoltre se aspettate di rifornire insieme a lui, rimarrete sicuramente a secco: grazie alle modifiche a condotti, camere di scoppio e pistoni, è riuscito ad incrementare del 150% il rendimento fluidodinamico, volumetrico nonché termodinamico e può percorrere 78 km con un litro di verde, additivata col Bardhal Corsa, ça va sans dire.

4) Il Casinista.

Di sicuro quelli da lui completati sono l'antitesi del restauro. Paradossalmente ciò costituisce l'unico aspetto positivo associabile al Casinista. Infatti considerare l'esatto contrario rispetto alle sue scelte è un'ottima premessa per un buon restauro. Questa sola ragione ci ha spinto ad aggiungerlo alla nostra galleria. L'idea, salvare schiere di neofiti da disastrosi esperimenti, il motto, "se lo (ri)conosci, lo eviti".

Tutto nel Casinista è all'insegna dell'improvvisazione e della casualità. Rinvenuta nel ripostiglio della casa al mare la Morini della sua giovinezza, sepolta per anni sotto strati di canotti sgonfi, salvagente, pinne, remi e tende da campeggio, il Casinista si mette all'opera.

Dopo essersi procurato dal ricambista più vicino qualunque particolare universale adattabile (Specchi retrovisori, manopole, pedane, cavi e guaine, frecce, paravento e bauletto di tipo scooteristico desolatamente moderno, etc), inizia a frequentare mercatini per moto d'epoca, acquistando parti Morini (e non) senza distinzione di modello e versione.

Completata l'opera", essendo un

presenzialista convinto, deciderà di partecipare a motoraduni di marca, non prima però di aver adattato due mostruose borse Krauser ai lati della sella e una enorme sacca militare sul serbatoio, elevando così la capacità di carico, insieme al bauletto posteriore, a sei metri cubi, l'equivalente di un furgone Daily.

La vista della sua oltraggiosa "creatura", invariabilmente, genererà negli altri morinisti convenuti reazioni in rossiniano crescendo : sgomento, incredulità, costernazione, rabbia, sanguinose bestemmie e, nei casi peggiori, tentativi di dare alle fiamme l'oggetto non identificato a due ruote (UMO, Unidentified Morinian Object) insieme al maldestro ideatore.

Ma il Casinista saprà farsi perdonare. Come un prestigiatore dal cilindro, estrarrà dalle capienti borse un barbecue familiare da 8 persone, mezzo quintale di carbonella e varie bottiglie di quello buono, ricevendo soddisfatto dai centauri, etilicamente raddolciti, una pacificatrice dose di pacche sulle spalle.

5) Il Contaballe

E' trasversalmente presente in ogni settore dell'attività umana. Dunque anche l'ambiente del motociclismo vintage ne è vessato. Essendo un "tuttologo", non si esimerà dal criticare i restauri altrui e dal discettare su tecniche e metodologie. I suoi terreni ideali sono le cene sociali, le dispute letterarie, i forums (O fora, se preferite), i blogs.

Il Contaballe non sa tenere una chiave in mano, ma millanta restauri effettuati personalmente.

In alcuni casi, quando la platea è sufficientemente sprovvista, potrà vantare una fraterna amicizia con Franco Lambertini, il quale ha confidato a lui e solo a lui, tutti i segreti di progettazione del 3 e ½ . Se ciò non fosse ancora sufficiente per strappare l'applauso dei

gonzi di turno, giurerà di aver posseduto tutte le Morini che contano, incluso un fantomatico "muletto" del 250 monocilindrico competizione, cedutogli direttamente dal Tarquinio di Roveleto di Cadeo!

Con questo profilo chiudiamo la nostra galleria, consapevoli che questa ultima genia nulla aggiunge al tema dell'articolo. Abbiamo semplicemente colto l'occasione per toglierci una piccola soddisfazione personale. I lettori, benevoli, non ce ne vorranno.

Vi sono poi infinite sfumature intermedie tra le casistiche sopra illustrate, rispondenti ad altrettanti tipi umani. Ricordiamo anche che spesso i sintomi si possono presentare simultaneamente, generando temibili schiere di Talebani - Conservatori, oppure di Miglioristi - Casinisti. Una menzione particolare meritano i Contaballe, i quali camaleonticamente, come Picasso con i suoi famosi periodi, attraversano fasi di ispirazione talebana, conservatrice o migliorista, con ricadute periodiche e casuali nell'una o nell'altra.

Un'ultima considerazione mi preme ribadire prima di chiudere questo viaggio, forse un po' stravagante, nel variopinto sottobosco dei cultori dei ferrei corsieri. Ogni restauro andrebbe considerato unico, irripetibile e come tale valutato, in quanto rispecchia le qualità dell'artefice e le condizioni, sempre mutevoli, in cui fu effettuato. Anche restauri di uno stesso modello eseguiti dallo stesso artigiano in tempi diversi, non saranno mai sovrapponibili. Chi può stabilire, al di là del gusto personale, qual è il migliore fra essi? Oppure più in generale, indicare l'esempio supremo? Non resta che abbandonare le ultime remore e lanciarsi in quella che prima di ogni altra cosa è una straordinaria opportunità per accrescere la propria cultura storico-motoristica. Senza mai dimenticare che il restauro, come il delitto, non è mai perfetto.

Mario