



Alla presenza dei ragazzi che hanno partecipato al restauro ed ai soci del Jurassic Car Club, il Primo Cittadino di Castel d'Ario fa cadere i veli sulla Fiat 500 restaurata durante la 5° Giornata Mondiale Motorismo Storico celebrata lo scorso 16 novembre.

Ora come allora

Un gruppo di appassionati mantovani ha deciso di restaurare una Fiat 500 trasformandola in un'auto da corsa per replicare esattamente, sia meccanicamente sia come livrea, l'esemplare con il quale uno di loro aveva vinto il titolo di categoria nel 1974. Da quest'idea è nata una bella iniziativa che ha coinvolto dodici allievi di un istituto tecnico: seguendo passo passo il restauro, hanno potuto conoscere tecnica e strumenti di quella che potrebbe diventare la loro professione.

DI EUGENIO MOSCA





01



02



03

01, 02, 03: Ecco come si presentava la Fiat 500 del 1974 all'arrivo nell'officina di Jimmy Gasparini.

04: Ai ragazzi vengono mostrate le parti corrose della vettura che dovranno essere ripristinate ed i lavori che verranno eseguiti.



04



Sopra e a lato: la Fiat 500 Gr. 2 di Jimmy Gasparini nel paddock di una gara in salita e in pista a Monza.

L'articolo che proponiamo su questo numero ha, secondo noi, un ulteriore valore aggiunto, perché il restauro e la trasformazione di un'innocua Fiat 500 F in una "bombetta" da corsa in grado di replicare esattamente una sorellina "cattiva" che si era fatta onore nelle corse nello stesso anno di nascita dell'esemplare in questione, il 1974, si è trasformato in un percorso formativo che, con buona probabilità, potrebbe indirizzare il futuro lavorativo di una dozzina di ragazzi.

Che idea!

L'iniziativa si inserisce in un macroprogetto avviato nel 2017 dal Jurassic Car Club di Porto Mantovano. Un gruppo

di appassionati di auto storiche, tenuto conto che nella miriade di giornate mondiali per le motivazioni più disparate ne mancava una dedicata al motorsport storico, nonostante sia ormai un fenomeno planetario, ha pensato bene di colmare questa lacuna dando vita alla "Giornata Mondiale Motorismo Storico". Dovendo trovare un personaggio di riferimento, sia delle due che delle quattro ruote, hanno pensato al mitico Tazio Nuvolari, che nella sua straordinaria carriera ha corso e vinto con entrambi i mezzi. Di conseguenza è risultato naturale scegliere la data nativa del "Mantovano Volante", il 16 novembre, come appuntamento fisso per questa nuova ricorrenza. Ma c'è di più: dato che gli "attivisti" del Jurassic Car Club

non volevano che questo appuntamento si limitasse ad essere un semplice, per quanto piacevole, ritrovo tra appassionati, ma avesse dei contenuti, ogni anno fissano un tema che costituisca il filo conduttore. Ad esempio nel 2020, in piena pandemia, il titolo del tema era "il Motorismo Storico come medicina dell'anima", per far comprendere quanto, nonostante il periodo buio, questa passione potesse aiutare a trascorrere nel modo più sereno e piacevole possibile il tempo deliziandosi con i propri "giocattoli". Per la quinta edizione, andata in scena il 16 novembre 2021 a Castel d'Ario, paese che ha dato i natali a "Nivola", si è pensato a qualcosa di ancora più attivo e coinvolgente: orientare la giornata, che in realtà non è sta-





05



06

07



08



09

05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, 12: La vettura viene smontata e sverniciata manualmente; vengono sostituite le porzioni di lamiera corrose ed effettuati i rinforzi sulla scocca. Sotto l'occhio vigile dei restauratori, i ragazzi hanno partecipato in prima persona alle varie fasi di lavorazione.



10



11



12

ta singola, verso un contenuto di tipo sociale. Infatti, comunemente, il motorismo storico viene considerato alla stregua di un divertimento e un piacere fini a sé stessi, dimenticando troppo spesso che in realtà le auto e le moto storiche sono un giacimento di cultura, estetica, meccanica ed evoluzione della tecnologia. Questo autentico patrimonio, però, per essere adeguatamente conservato necessita di specialisti che sappiano effettuare la corretta manutenzione ordinaria, intervenire adeguatamente in caso di guasti, oppure in modo più profondo, quando le condizioni richiedano un restauro, parziale o totale. Specialisti che, anche semplicemente per un fattore anagrafico, sono sempre più difficili da trovare per le aziende che si

occupano di questo settore. Perciò il motorismo storico rappresenta anche un'interessante prospettiva lavorativa per tanti giovani, a patto che questi vengano adeguatamente formati. L'idea, scaturita dalla volontà di "Jimmy" Gasparini di restaurare una Fiat 500 per replicare esattamente le specifiche tecniche ed estetiche della vettura con la quale aveva vinto il titolo della Classe 500 di Zona Nord 1974 (all'epoca il Campionato Italiano si disputava su tre zone che suddividavano l'Italia e una finale), arrivando 3° assoluto nella classifica generale dietro ad una Alfa Romeo GTAm e una Fiat 128, è stata quella di coinvolgere dei giovani in questo progetto per consentire loro di apprendere i segreti del mestiere, almeno

in parte, vivendo passo passo le fasi di lavorazione sia per quanto riguarda la parte meccanica che per la carrozzeria.

L'officina diventa un'aula

"Abbiamo proposto un accordo con un istituto professionale, lo IAL, che ha immediatamente capito e aderito al nostro progetto" spiega Giorgio Ungaretti, socio fondatore del club mantovano. "Loro hanno selezionando dodici ragazzi dell'ultimo anno scolastico che, secondo un piano messo a punto con i docenti, hanno potuto seguire direttamente il restauro passo passo in officina e in carrozzeria ogni venerdì, mattina e pomeriggio, per il periodo da inizio aprile a metà giugno. Qui, sotto l'occhio vigile di Jimmy Gasparini e Giorgio Cortellazzi,

13



13: In carrozzeria vengono stuccate tutte le parti interessate dai lavori di latorneria.

14, 15, 16: Dopo avere lisciate tutte le superfici vengono stesi gli strati di fondo.

14



15



16



per la parte meccanica, e Marco Mondini con i figli Nicholas e Alessandro per la carrozzeria, che hanno saputo entrare in sintonia con i ragazzi, non solo gli "apprendisti" hanno potuto vedere all'opera questi professionisti e ascoltare le loro spiegazioni ma, grazie ai consigli degli esperti, hanno potuto fare pratica intervenendo su alcune lavorazioni, utilizzando strumenti di lavoro e realizzando dei pezzi che poi sono stati assemblati. Insomma, è stata un'esperienza giudicata molto positivamente sia dai ragazzi, alcuni dei quali nel frattempo hanno già trovato sistemazione presso officine e carrozzerie della zona, sia dai docenti, tanto che la dirigenza dello IAL ha già espresso la volontà di proseguire con un programma più strutturato. Na-

turalmente l'intento dell'iniziativa non può certo essere quello di insegnare un mestiere nell'arco di poche settimane, ma di creare il necessario collegamento tra teoria e pratica che fa crescere la passione per le auto d'epoca e sportive diventando la molla che spinge i ragazzi a maturare delle professionalità molto ricercate e quindi delle concrete possibilità di lavoro. Una iniziativa che ha ottenuto anche il plauso di ACI, che ne ha compreso l'importanza".

Il ritorno del "cinquino"

Volendo replicare la vettura con la quale aveva vinto nel 1974, Jimmy Gasparini ha cercato come base di partenza una Fiat 500 proprio di quell'anno. La vettura, ovviamente vissuta, ad un primo

esame visivo non presentava comunque situazioni estremamente critiche, ma per poter effettuare una valutazione più corretta e poter iniziare il restauro completo il "cinquino" è stato completamente smontato, separando la parte meccanica e tutti gli impianti dalla scocca. Questa è stata completamente sverniciata manualmente fino ad arrivare alla lamiera viva, sia per verificare l'effettivo stato dei lamierati sia per poter effettuare i successivi lavori di irrigidimento necessari alla trasformazione in un'auto da corsa. In questo modo gli allievi hanno potuto conoscere le varie tecniche di lavorazione con utilizzo di strumenti rotativi e orbitali, oltre al necessario "olio di gomito", maneggiando carte vetrare di grana differente. L'esame appropofon-

TRADIZIONE DI FAMIGLIA

Quello che accomuna i protagonisti del restauro illustrato, oltre all'indubbia passione per le auto d'epoca, è il fatto di essere figli d'arte e di proseguire nella tradizione di famiglia. Negli anni '70 Jimmy Gasparini aveva infatti preso le redini dell'autofficina fondata dal padre più di dieci anni prima, spostandosi dal centro di Mantova a Porto Mantovano. Non solo: la passione per le corse e la voglia di cimentarsi in prima persona nelle competizioni, peraltro con buoni risultati come abbiamo detto, lo avevano portato a maturare sempre maggiore esperienza nella preparazione delle auto da competizione. Attività che prosegue tuttora, principalmente per passione, nel settore delle auto storiche completando il servizio con l'assistenza sui circuiti.

La Carrozzeria Mondini (www.mondinicarrozzeria.com) è addirittura alla terza generazione: Marco Mondini, che ha proseguito l'attività iniziata dal padre negli anni '70, è affiancato dai figli Alessandro e Nicholas. La carrozzeria di Porto Mantovano, oltre ad occuparsi delle auto stradali moderne, esegue lavori di cubatura, floccatura e ripristino pelle, e sta sempre più ampliando l'attività nel settore delle auto d'epoca, sia per passione sia per la crescente richiesta di modalità di lavorazioni accurate che necessitano un certo livello di conoscenza delle tecniche tradizionali tipiche dei restauri.

dito ha fortunatamente confermato la prima diagnosi: i lamierati, soprattutto nella parte inferiore e frontale, notoriamente "punti deboli" della 500, non presentavano una eccessiva corrosione. L'unica sostituzione necessaria è stata quella del parafrangente anteriore destro, mentre gli altri punti leggermente interessati sono stati ripristinati sostituendo piccole porzioni di lamiera sagomata manualmente. Questo ha consentito di mostrare agli allievi anche la tecnica del taglio e asportazione della lamiera da sostituire, la sagomatura di quella nuova da applicare, il fissaggio di questa tramite morsetti e pinze a scatto e la successiva saldatura a filo continuo. Lo stesso è stato fatto con i fondelli anteriori: la lamiera sagomata manualmente

è stata accoppiata alla precedente, inserendo tra i due strati una schiuma di espanso che oltre a fungere da isolante li rende solidali assicurando maggiore rigidità. Il regolamento Gr. 2 dell'epoca (fino al 1974 appunto), infatti, non consentiva l'allargamento dei passaruota o altre modifiche alla carrozzeria, mentre lasciava ampia libertà di irrigidimento della scocca. Proprio in questo senso, mentre non sono stati sostituiti i fascioni sottoporta in buone condizioni, sono state rinforzate, tramite profilati di lamiera sagomati manualmente e poi saldati, tutte le traverse inferiori, così come sono state applicate e saldate delle parti in lamiera a copiare i passaruota posteriori in modo tale da garantire la necessaria tenuta per l'applicazione delle piastre

di attacco della gabbia di sicurezza. Infine, per limitare il possibile sfregamento degli pneumatici soprattutto durante la fase di sterzata, dato che l'assetto è ribassato fino al limite minimo di 100 mm da terra, il labbro interno dei parafrangenti è stato ripiegato verso la parte superiore in modo tale da creare maggiore spazio "utile" al movimento. Il lavoro di irrigidimento ha riguardato anche i bracci scatolati posteriori ed i triangoli anteriori, che per regolamento devono restare quelli originali.

Ritorno alle origini

La scocca è passata poi alla Carrozzeria Mondini per la cura finale delle superfici e la verniciatura nella livrea originale, con i colori blu, bianco e rosso





17, Nella parte inferiore della scocca e dei passaruota viene steso uno strato di “body” protettivo.

18, **19**, **20**: La verniciatura inizia nella parte bassa con il colore blu, proseguendo con un colore al giorno. Contemporaneamente, a parte, vengono verniciate le parti mobili.

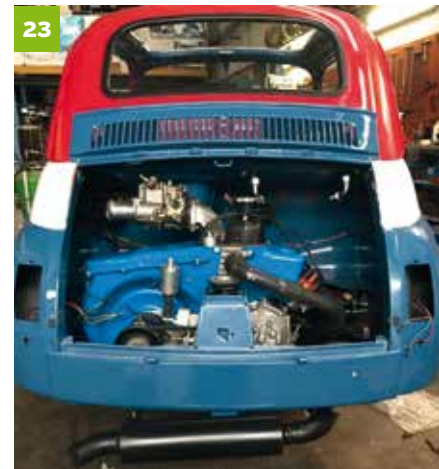
21: La scocca a verniciatura e lucidatura ultimata.

22, **23**: La vettura è poi tornata in officina per l’assemblaggio delle parti meccaniche.

21



22



23

fedelmente replicati grazie al fatto che Jimmy Gasparini aveva trascritto i codici colore originali. Per prima cosa sulle parti interessate dalle lavorazioni di latorneria è stato steso uno strato di stucco metallico, che garantisce maggiore resistenza nel tempo, lisciato con passaggi di carta abrasiva di grana dalla 80 alla 300. Quindi è stato steso un leggero velo dello stesso stucco più fine, lisciato con passaggi di carta abrasiva dalla 320 alla 400, a cui ha fatto seguito un primo strato di fondo epossidico e isolante. Dopo una prova di premontaggio delle parti mobili, per verificare accoppiamenti e arie, sono stati stesi due strati di fondo “coprente” per agevolare il perfetto allineamento delle superfici, lisciati con vari passaggi di carta abra-

siva fino alla 500. Quindi sono state sigillate le parti di accoppiamento dei lamierati e degli scatolati con apposito mastice, mentre su tutta la parte inferiore della scocca e dei passaruota è stato steso uno strato di “body” protettivo. A questo punto la scocca è stata accuratamente lavata con un prodotto antisiliconico per togliere ogni possibile residuo di grasso dalle superfici, che sono state asciugate e ulteriormente ripulite da residui tramite vari passaggi con panno antipolvere. Quindi si è passati alla verniciatura, che ha richiesto tre giorni, uno per ciascuno strato dei tre colori. Si è partiti con la parte inferiore di colore blu, con due strati intervallati di mezz’ora e poi fatti asciugare prima in forno, a 60° per un’ora e trenta circa, e poi ap-

passita naturalmente fino all’indomani. Il procedimento è stato ripetuto per tutti e tre i colori, isolando accuratamente le parti già verniciate. Gli strati di vernice sono poi stati lasciati “riposare” per circa tre settimane prima di procedere alla leggera carteggiatura con carta abrasiva finissima, grana 3000, per limitare l’effetto “buccia d’arancia” prima della lucidatura finale con macchinetta e pasta abrasiva. Tocco finale: la lucidatura manuale con panno e polish. Nella sua rinnovata livrea, a immagine e somiglianza della “sorella” che ha corso e vinto quasi mezzo secolo fa, la Fiat 500 è tornata... a casa, nell’officina di Jimmy Gasparini, per l’assemblaggio finale a cui farà seguito, a breve, il ritorno in pista. ●