TITOLO: Restaurare la meccanica delle barche d'epoca

di Pietro Bedonì

Certamente uno dei momenti più entusiasmanti per l'appassionato o il collezionista di scafi d'epoca è rappresentato dal restauro, aspetto forse ancor più gratificante della navigazione stessa.
Durante questa prima fase che segue, magari dopo anni, l'acquisto della barca, ci si trova a valutare tutti gli aspetti legati al suo ripristino, seguendo criteri filologici per essere conformi al progetto originale.
Ciò si ottiene prendendo informazioni da documentazioni storiche, cartacee e fotografiche, sentendo pareri di amici collezionisti o chiedendo consigli a riviste specializzate.
Se per la parte in legno dell'imbarcazione d'epoca ci si deve rivolgere ad un artigiano di esperienza consolidata nel trattamento delle essenze lignee o ad un cantiere specializzato nel restauro, il ripristino della parte meccanica comporta ulteriori problemi. Molto spesso infatti, un motore d'epoca può essere malridotto e mancante di alcune parti essenziali per il suo funzionamento.
Quindi, oltre ad affidarsi ad un competente meccanico con una specifica esperienza nei motori d'epoca e una " dote " di pezzi di ricambio, spesso ci si deve mettere alla ricerca di alcuni particolari assai rari o addirittura cercare chi è in grado di rifare ex novo quel pezzo.
Oggi questo diventa sempre più difficile perché la generazione dei vecchi tornitori ed artigiani sta finendo ed il rinnovamento è quasi inesistente; spesso risulta molto utile la ricerca su internet di siti specializzati in pezzi di ricambio, specie negli Stati Uniti, dove addirittura hanno prodotto alcuni particolari in piccola serie.
Questi problemi riguardano non solo il motore ma anche la trasmissione, che può essere un gambale di un fuoribordo, un piede poppiero di un entrofuoribordo o un invertitore di un entrobordo.
Se le difficoltà sono contenute per motori abbastanza diffusi, queste si amplificano per motori rari e quindi spesso più anziani, dove talvolta in presenza di parti mancanti si deve "inventare" il pezzo in quanto non esiste documentazione tecnica sufficiente.
In fase finale del restauro va considerata la parte estetica del motore, come la verniciatura, che deve essere il più possibile conforme all'originale, e le decals, che specie nei fuoribordo assumono importanza fondamentale.
A questo punto sorge spontanea la domanda se sia logico restaurare la parte meccanica di uno scafo d'epoca.
Al di la dei costi, a volte molto elevati, alcuni aspetti sono fondamentali per prendere una decisione: l'importanza "storica"del motore originale, l'utilizzo che se ne deve fare e l'impatto estetico della componente meccanica nel contesto dell'imbarcazione.
Questi elementi sono stati accuratamente considerati dal consiglio dell'ASDEC sia nel redigere i moduli con i parametri di valutazione per le certificazioni storiche delle imbarcazioni, sia nella scelta dei "Restauratori Raccomandati Asdec".
Ben diverso infatti è conservare in efficienza un propulsore di uno scafo da corsa storico, nel quale la componente meccanica è essenziale perché sostituendo il motore la barca ne risulterebbe totalmente snaturata, rispetto a un piccolo diesel nascosto in un vano angusto di un gozzo d'epoca.
Se lo scopo è quello di utilizzare quasi quotidianamente la barca d'epoca, quasi come uno scafo da diporto moderno, si deve valutare preventivamente la possibilità di poter poi mantenere il motore in

condizioni di perfetta efficienza e quindi di poter far fronte anche ad ulteriori riparazioni nel tempo. Infatti in acqua i “carri attrezzi” non esistono e si deve essere quasi certi di poter contare su una efficienza meccanica a tutta prova !
Se invece la barca viene usata solo in occasione di raduni per barche storiche dove spesso è presente l’ assistenza o comunque si naviga insieme ad altre barche, ci si può anche affidare ad una meccanica ben funzionante ma passibile di qualche “panne”.
Per quanto riguarda l’aspetto estetico è chiaro che un vecchio fuoribordo che spicca sullo specchio di poppa dello scafo, richiede un restauro “esteriore” molto preciso, al di la della componente meccanica pura.
La valutazione del restauro della parte meccanica richiede, come del resto anche quella lignea, un attenta considerazione dei costi , prima di intraprendere un cammino durante il quale ci si potrebbe trovare in difficoltà. E’ noto che nel corso del ripristino di uno scafo in legno, spesso le previsioni dei costi non sono attendibili, perché durante lo smontaggio, per esempio per la sostituzione di una carena, si evidenziano parti ammalorate, come chiglia e ordinate, la cui riparazione fa lievitare notevolmente la spesa.
Ma in ogni caso, se si vuole portare a termine il restauro questa è l’unica via da seguire.
Al contrario, per la parte meccanica, si può decidere di sostituirla integralmente con componenti moderne, siano queste un motore entrobordo della stessa marca, ma più recente e quindi con la possibilità di reperire facilmente ricambi, o un fuoribordo attuale.
Presupposto per non gettare danaro nel restauro meccanico è quindi quello di un accurato smontaggio valutando i pezzi danneggiati, la spesa e la difficoltà per la loro sostituzione e a conti fatti scegliere l’opzione migliore.
Talvolta si può decidere di conservare “a secco” il propulsore originale anche se non funzionante ma restaurato sotto il profilo estetico e montare un motore moderno e affidabile sullo scafo.
E’ chiaro che in questo caso verrà parzialmente ridotta l’importanza “storica” dell’imbarcazione, ma si contribuirà comunque a conservare le testimonianze della nautica d’epoca e soprattutto si navigherà con maggiore serenità, rispettando le norme attuali su inquinamento e con un occhio anche ai consumi.
I motori che riportiamo nelle immagini sono validi sotto il profilo storico, in quanto assai rari e “importanti” nel complesso scafo-motore; sono stati oggetto di un restauro completo anche se oneroso per riportarli allo stato di originalità e renderli funzionanti.
Il fuoribordo è un Mercury Mark 40 H quattro cilindri della metà degli anni cinquanta, con piede corto da competizione, montato su uno scafo Molinari categoria “DU”, vincitore del campionato italiano nel 1960. E’perfettamente restaurato dal punto di vista estetico e meccanico anche se il suo funzionamento è un po’ bizzarro; sufficiente comunque per una breve esibizione in un raduno di barche da corsa storiche.
Il propulsore entrobordo è un Cadillac 8V da 250 hp. montato su uno dei rarissimi Runabouts Riva “Ariston Cadillac” del 1956 ed ha richiesto, al pari dello scafo, un restauro a dir poco maniacale con la realizzazione di molti pezzi nuovi da parte di abili artigiani. Oggi la barca, equipaggiata con il suo propulsore originale, naviga tranquillamente sulle acque del lago, regalando immense soddisfazioni al suo armatore, consapevole di essere a bordo di una barca di gran classe.