

Una Mini Cooper sfuggita dalla rottamazione

di Antonello Biscini

Le auto sono solo delle scatole di metallo?

Più o meno belle, o veloci o rare, ma sempre oggetti da usare e poi gettare senza provare emozioni? Oppure possono divenire delle compagne della nostra vita, spesso presenti nei momenti lieti o tristi della nostra storia?



In questo caso, il momento dell'inevitabile distacco per raggiunti limiti di età diviene difficile, anche doloroso.

Ecco la storia, una come tante, di una Innocenti Mini Cooper MK3 destinata alla rottamazione ma che

Anni '60. Anni di grandi trasformazioni.

Anni indimenticabili soprattutto per chi, in quegli anni, era un teen ager e che, di quel periodo magico, ha vissuto lo spirito di libertà, i grandi sogni, le fantasie e le illusioni. Anni di serate con gli amici, le compagnie, i primi balli, le prime "cotte" e i primi baci, di nascosto nel corridoio della scuola durante l'intervallo.

Anni del liceo, con i libri raccolti da cinghie multicolori o portati a tracolla nelle borse militari acquistate nei tanti mercatini. I capelli lunghi ed i "basettoni", se mamma permetteva. Ed i jeans Levi's, gli occhiali Ray-Ban a "goccia", gli scarponcelli di camoscio o le scarpe da ginnastica Adidas, bianche con le strisce blu. Ci si spostava con i mezzi pubblici, in bicicletta o con i motorini, i Garelli, i Beta, i primi Ciao. A sedici anni, la Lambretta 125 o il "Vespone" che era stato di papà e che era finito in fondo al garage con l'arrivo in famiglia della prima quattroruote. Ai più fortunati una scattante Vespa Primavera, rigorosamente bianca e con la marmitta "ad espansione", o la Gilera 5 marce, grigia e nera.

Poi, a diciotto anni, finalmente la patente B accompagnata dalle immancabili discussioni in famiglia per poter prendere la Fiat 500 di mamma per andare al mare la domenica o a ballare il sabato (pomeriggio!). L'auto di papà, la Fulvia, la Giulia o la Fiat 1500, quella era invece "intoccabile".

Poi il decennio magico arriva al termine e gli anni '70 si avvicinano.

Inizia un periodo difficile, pieno di grandi trasformazioni e di drastici mutamenti. La dolce musica dei Beatles si indurisce nel rock dei Led Zeppelin, i canti al ritmo delle chitarre sull'amore e sulla libertà si trasformano nei minacciosi cori delle manifestazioni del '68, le multicolori giacche di lamé e le allegre camicie a fiori si unificano nel verde militare dei giacconi "eskimo". I basettoni crescono fino a divenire barbe alla "Che Guevara". Le ballate e le canzoni intimistiche di De André si sovrappongono alle melodie di Gianni Morandi e ai virtuosismi di Mina. I genitori non sono solo dei "matusa", privi di fantasia e di gioia di vivere, ma divenivano dei simboli del vecchio e della resistenza al cambiamento. Proprio in quegli anni turbinosi, Anna frequentava l'ultimo anno di un liceo classico di Firenze. La maturità si avvicinava con il suo bagaglio di ansie, nottate sui libri e stress per tutta la famiglia coinvolta, suo malgrado, nella preparazione dell'esame.



Durante una delle cene in famiglia dove l'argomento principale restava sempre l'approssimarsi della Grande Prova, il padre di Anna formalizzò una promessa che era già nell'aria da qualche tempo.

Se la maturità fosse stata superata con successo, ad Anna sarebbe arrivata la tanto sospirata auto.

Non la "solita" Fiat cinquecento, ma il premio per il grande impegno di Anna sarebbe stata un'auto che era un mito, uno dei sogni dei diciottenni (e non solo dei diciottenni) di quegli anni....

Il padre di Anna fu di parola e, tornati dalle vacanze estive in Versilia, accompagnò Anna dal concessionario Innocenti di Firenze.

Le Mini erano là, in esposizione. Soprattutto Mini Minor, una Mini Traveller con le rifiniture in legno. C'era anche Mini Cooper MK2, rossa col tetto nero. Sembrava pronta a partire per il Rally di Montecarlo. Bellissima ma, purtroppo, già venduta.

La Mini Cooper MK2 è un modello molto richiesto, ci sarà da aspettare qualche tempo. Però, ne vale la pena, li rassicura il concessionario, ad anno nuovo (il 1970) uscirà un nuovo modello, la MK3, ancora più rifinita di quella esposta.

Affare fatto. Ancora qualche mese di attesa ed ecco che Anna, piena di orgoglio, può mostrare ai suoi amici la sua fiammante "Innocenti Mini Cooper MK3", appena uscita dalla fabbrica di Lambrate, color sabbia col tettino nero.



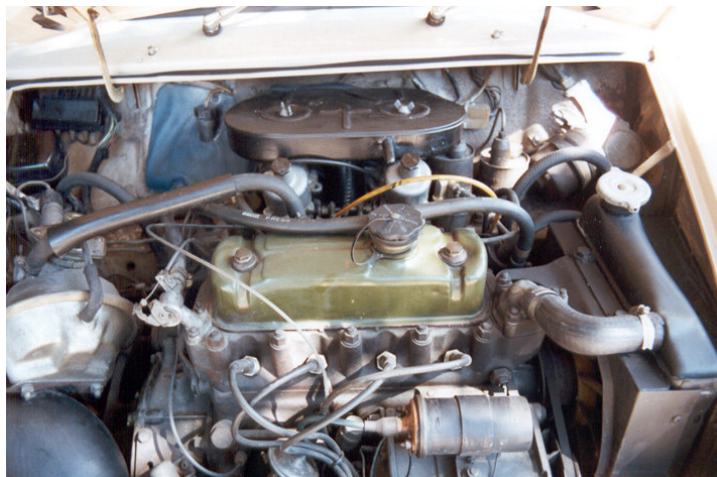
La meccanica è sempre quella, immutabile, della Mini. Il concessionario aveva ragione. Nella MK3 sono sparite quelle antiestetiche cerniere esterne e sono scomparsi i finestrini scorrevoli, sostituiti da vetri finalmente discendenti. L'interno è praticamente immutato, agli sportelli sono state aggiunte due ampie tasche in plastica al posto di quelle in metallo della serie precedente. Sono fortunatamente immutati i bellissimoi cinque strumenti Veglia Borletti che emergono dall'interno della plancia. Così come il volante Hellebore, rivestito in pelle nera. Il quattro cilindri Morris, aste e bilancieri, col cambio inserito all'interno del motore da cui parte un lungo leveraggio sempre ostico da manovrare. La cilindrata è quella classica della Mini Cooper Innocenti, 998 cc.

Le Mini Cooper inglesi hanno adottato ormai da qualche anno cilindrata maggiori, 1071 cc e 1275 cc. La Innocenti adotterà il motore di maggiore cilindrata solo con le serie successive, dal 1972.

Che soddisfazione per Anna, che di macchine se ne intende, guidare la Mini Cooper!

Fin dal momento di entrare in macchina, "accomodandosi" sui quei sedili, a pochi centimetri da terra. Si gira la chiavetta per accendere il quadro e l'orecchio va automaticamente a cercare il sommesso tic-tic della pompa elettrica che riempie le vaschette dei carburatori. Si tira l'aria. Sempre, anche in estate. Solo se il motore è ben caldo, il Morris si concede ad un avviamento non facilitato da questa manovra.

Un secondo scatto della chiave d'accensione e il motore si avvia col suo rombo caratteristico nella sua sonorità così ... roca. Poi, qualche rapido colpo sull'acceleratore per scaldare il motore con la sguardo al pulsare della lancetta del contagiri. E poi via, sgusciando nel traffico della città o volando sulle routine da 10 pollici per le colline toscane.



La Mini Cooper MK3 di Anna appartiene ad una serie particolare, prodotta dal febbraio all'ottobre 1970 in 4.879 esemplari. Per la sua MK3, la Innocenti aveva infatti adottato i nuovi sportelli senza cerniere della Morris ma, in una prima fase, aveva continuato ad utilizzare un vetro unico, senza deflettori laterali. Solo dalla fine del 1970, sulle MK3 Innocenti verranno inseriti i deflettori e, di conseguenza, modificati il meccanismo della apertura della portiere, con le maniglie interne incassate nel pannello.

Le Mini "Made in England" continueranno invece ad utilizzare un vetro unico, senza adottare i deflettori, costosi e delicati, e soprattutto meno indispensabili nel pallido sole del Nord Europa. Passano gli anni e Anna e la sua Mini sono inseparabili. La Mini l'accompagna alla università, nei week end con gli amici, nelle domeniche nel Chianti o nelle rapide scappate al mare. Il tempo scorre rapido. L'università finisce. Anna si sposa, cambia casa, arriva una figlia. Arrivano altre macchine, ma la Mini è sempre là, nel suo angolino in garage, pronta ad accompagnare Anna a far la spesa, portare la figlia a scuola o in palestra o per una scappata fuori porta. Mese dopo mese, anno dopo anno, la Mini è considerata parte della famiglia, presente e spesso partecipe dei momenti lieti e meno lieti della vita.

Gli anni passano, sono ormai più di trenta da quando la Mini uscì lucente dallo stabilimento di Lambrate.

Adesso qualche acciaccio traspare qua e là, qualche riparazione rabberciata hanno reso la vettura non affidabile, non ci si può fidare ad uscire fuori da Firenze. Nella carrozzeria, è apparso qua e là qualche punto di ruggine.

Inoltre, i bassissimi e filiformi paraurti della Mini hanno, con le dimensioni delle vetture moderne con cui si devono confrontare, una funzione puramente estetica.

Una grossa Volvo, poi, forse memore delle sconfitte rallistiche che le impertinenti Mini Cooper hanno fatto subire alle sue antenate, ha lasciato una grossa fitta sul baule posteriore.

Il meccanico Innocenti ha chiuso da molto tempo e quei benedetti due carburatori invertiti SU HS2 sono così complessi da gestire per chi non li conosce. Non si riescono a tenere in carburazione. Si cambia qualche pezzo, si provano improbabili trapianti di componenti Weber.

"Niente da fare - sentenza il meccanico - i pezzi non si trovano più. La macchina va cambiata. Perché non approfittate degli incentivi per la rottamazione delle auto non catalizzate?"

Allora la Mini Cooper, rimane malinconicamente ferma in garage per uno, due anni..... Poi quel posto in garage serve.



Per di più, col 2002 la benzina rossa sparirà dai distributori e la Mini - si documenta Anna - è una delle (poche) macchine che richiedono costosi interventi per la modifica del motore per utilizzare quella verde.

E così la decisione - tanto a lungo rimandata - deve essere presa

La Mini Cooper color sabbia col tetto nero deve andare dallo sfasciacarrozze che, impietosamente, ridurrà quel contenitore di ricordi in un cubo amorfo di ferraccio. Anna non si da pace e chiede in giro. Non vuole soldi, vuole solo che la sua Mini non venga "terminata".

Un amico suggerisce : " perché non chiedi a quelli del club delle auto d'epoca, magari a loro può interessare ? "

Una telefonata ed il contatto è fatto...

No, il club non agisce come vendi-macchine però, visto che Anna non vuole soldi, il segretario del Club suggerisce di metterla all'asta di beneficenza che si tiene tutti gli anni tra i soci del Club, durante la cena degli auguri di Natale.

Il ricavato servirà per comprare i giocattoli che verranno regalati ad un ospedale pediatrico di Firenze per il giorno della Befana.



Detto fatto: la Mini Cooper viene tirata fuori (... a spinta ...) dal garage, spolverata e fotografata.

Durante la cena, le foto della prossima rottamanda sono proiettate col PC....

La Mini Cooper appare con tutti gli acciacchi dell'età ma anche con tutto il suo fascino ...

Il segretario del club, correttamente, non nasconde i problemi. Si vede però che la stoffa è buona però... c'è "solo" da lavorarci un bel po'.

Le offerte in spirito di privacy sono per scritto... Circolano foglietti...

Tra i commensali ce n'è uno che la riconosce... non Lei in particolare ma riconosce e ricorda il Lei, con la sua faccetta inglese nascosta dietro i danni dell'età, uno dei sogni proibiti della sua gioventù.

Così la penna corre sul foglio... così tanto per fare... pochi soldi in più del prezzo base d'asta.

Tanto- pensa il nostalgico - chissà quanti offriranno più di me... "

Comunque è fatta...

Il foglietto va nel mucchio delle offerte.... che non è un gran mucchio, anzi è un mucchietto.

D'altra parte, anche ad occhio, si comprende che il costo del restauro sarà ben superiore al valore della macchina. Molte penne rimangono, così, nel taschino della giacca....

E così un incredulo nostalgico si trova - tra gli applausi - neo-proprietario di una Innocenti Mini Cooper MK3 color sabbia del 1970.

Qualche settimana per formalizzare il passaggio di proprietà che è stato suggellato dalla solenne promessa ad Anna che non solo la macchina verrà conservata con la massima cura ma anche che, non appena il restauro sarà terminato, Anna e la sua famiglia verranno invitati - per primi - a vedere i risultati del lavoro.

La Mini viene quindi nuovamente spinta fuori dal garage e, non senza difficoltà, messa in moto e trasferita da un meccanico finalmente esperto che ha completamente smontato i

maltrattatissimi carburatori SU e ha revisionato la meccanica. Non è stato necessario aprire il motore che ha percorso "solo" 115.000 chilometri e che gira allegramente.

Indispensabile invece una attenta verifica ai freni Lockheed, gli anteriori a disco con servofreno, e allo stato delle classiche sospensioni Hydrolastic, rigide ma efficientissime. Una visita dal tappezziere, che ha sostituito le parti più deteriorate degli interni, e poi una lunga sosta dal carrozziere per un accurato "phace lifting" e la sostituzione di quei particolari deteriorati dal tempo e dall'uso.

La reperibilità dei pezzi di ricambio che sono comuni ai modelli inglesi è relativamente facile. Molto più complessa si è rivelata la ricerca di quei pezzi e dettagli della carrozzeria che erano esclusivamente "Made in Innocenti". Per questi sono state indispensabili le visite ai mercatini e le innumerevoli telefonate agli inserzionisti di pezzi di ricambio nelle riviste specializzate. Proprio una delle tasche in plastica degli sportelli, che con l'uso si era rotta, si è rivelato il componente difficile più da trovare. Utilizzate solo dalla Innocenti e per pochi anni, queste tasche sono state molto richieste per la loro fragilità e sono rapidamente scomparse dai magazzini. Finalmente, con l'ennesima telefonata, ecco la tasca comparire presso un ricambista di Napoli, nuova, ancora con l'imballo Innocenti!

Pur lasciando immutato il corpo vettura e la meccanica, gli ingegneri di Lambrate erano intervenuti in molti particolari sulla Mini inglese prodotta a Lambrate su licenza Morris.

L'obiettivo era quello di ingentilire la spartanità originaria della vettura disegnata dal geniale Issigonis per renderla più gradita al pubblico italiano, trasformandone la percezione da auto utilitaria, seppur geniale, a quella di vettura un po' snob che "piace alla gente che piace". Così la pubblicità Innocenti di quegli anni enfatizzava questo carattere di esclusività (... "guarda chi c'è nella Mini"...., ... "non desiderare la Mini d'altri"....).

Nel 1970, la Mini Cooper MK3 costava lit. 1.307.000, l'unico accessorio era la vernice metallizzata a lit. 22.000. Le vetture dell'epoca comparabili alla Mini Cooper per cilindrata, non certo per l'appeal, erano decisamente più economiche. La nuovissima Autobianchi A112 costava lit. 980.000, la Fiat 850 Special Lire 870.000, la Simca 1000 berlina Lit. 844.000, la Ford Escort Lit. 873.000, la Renault 4 Export lit. 860.000. In famiglia Innocenti, la Mini Minor era invece più a buon mercato, lit. 998.000. Nessun accessorio a richiesta !

La validità del prodotto e la politica Innocenti si rivelarono efficaci e, sempre nell'anno in cui fu immatricolata la Mini di Anna, la casa di Lambrate raggiunse il 3.3 % del mercato italiano superando molte case straniere : Renault, Citroën, Ford, Volkswagen e Peugeot.

Oggi, la Mini che ha accompagnato Anna per trentadue anni, è tornata fiammante come quando uscì dalla fabbrica di Lambrate nel 1970 e, quando non viene portata a sgroppare nelle strade del Chianti o del Mugello, può riposare nel garage, amorevolmente coperta da un telo, in compagnia di altre vetture d'epoca.

Ognuna di queste con una storia da raccontare, una storia che si fonde con quelle dei proprietari che le hanno guidate e dei momenti storici e sociali in cui sono state utilizzate. Ogni vettura può raccontare una storia diversa ma tutte con un momento in comune. Quasi tutte le auto d'epoca che gli appassionati restaurano e conservano hanno infatti vissuto un momento decisivo. Il momento in cui una vettura, inevitabilmente destinata alla demolizione o all'abbandono, viene notata da un "appassionato" che, spesso a dispetto di calcoli di convenienza economica, decide di salvarla e di continuare a farla vivere, tenendo vivo con essa il ricordo di un'epoca.