

IL CONSOLE ONORARIO

testo e foto di Studio LMC

LA "SEDE DIPLOMATICA" DELL'AUTO ITALIANA IN SCANDINAVIA È QUI, A CASA DI MAGNUS PERSSON, DOVE SONO OSPITATE TRE DELLE 17 LANCIA "B20" E "B24" ESISTENTI NEL PAESE, OLTRE A UNA "FULVIA COUPÉ", UNA DINO E...

LA TECNICA È IL SUO MESTIERE

Magnus Persson, tecnico industriale in pensione di 65 anni, ispeziona il vano motore della "B24" telaio n. 1001.

Lo "schizzo" alle sue spalle mostra come egli ha sistemato le macchine nella sua casa di Tanums, nella provincia del Bohuslän, a 150 km da Göteborg.

Le cassette svedesi sono rosse, hanno la bandiera blu con croce gialla sul pennone e una Volvo nel garage. Quella di Magnus Persson, no. È verde e inalbera il tricolore, almeno quando ci sono ospiti dall'Italia. Quanto al garage, i veicoli sono tutti italiani e le Lancia "Aurelia" sono in netta maggioranza: tre su una "popolazione" totale di cinque vetture (ci sono anche una Lancia "Fulvia Coupé" e una Dino "246 GT") e due moto. Una concentrazione di tutto rispetto quella di Magnus, per una nazione che conta diciassette "Aurelia" (tutte

"B20" e "B24") censite sul suo territorio. Magnus è sempre stato un appassionato della meccanica italiana. Inizialmente le sue attenzioni erano tutte per le Alfa Romeo: negli anni 80 aveva acquistato e restaurato una "2000 GTV" del 1972 e una "2600 Sprint" del 1963. Poi, frequentando altri collezionisti di macchine italiane, ha imparato a conoscere le Lancia e ha capito che quella era la Casa giusta per soddisfare la sua passione per la meccanica raffinata e innovativa. Vendute le Alfa, è diventato "lanciavän", "amico della Lancia", come i soci del club svedese traducono "lancista" in lingua locale. All'epoca era ancora possibile portare a casa belle >>>





"GUIDO ITALIANO TUTTI I GIORNI"

A fianco delle "Aurelia"
Magnus Persson
conserva una Dino
"246 GT" di cui è il
secondo proprietario e
una "Fulvia Coupé"
acquistata nel
Vercellese cinque anni
fa. Sono le sue
"daily driver".



macchine da restaurare a prezzi abbordabili: le amate "Aurelia", ma anche la Dino "246 GT" del 1972, acquistata direttamente dal primo proprietario, che nel garage dà il benvenuto agli amici che frequentano casa Persson. Quando la Dino sale la rampa e libera il garage alla vista, appare agli occhi del visitatore una piccola officina di restauro. Già, perché Magnus è un collezionista "militante", che esegue in proprio molti lavori di restauro, soprattutto di meccanica. Ora che finalmente è in pensione, il garage è il locale della casa che utilizza di più, almeno nelle stagioni più miti, perché da queste parti, in inverno, si arriva anche a meno venti gradi, temperatura che scoraggia le attività di bricolage, almeno quelle che richiedono qualche operazione all'esterno, come lavaggi

e verniciature. Lungo le pareti del box sono parcheggiate una Moto Guzzi "V7 Sport" e un Motom "48"; Magnus lo ha scelto per l'originale soluzione del telaio monotrave. All'epoca dell'acquisto non sapeva ancora che il Motom era stato progettato da Giovanni Battista Falchetto, il padre della Lancia "Lambda". Domina il garage una "B24" rossa in corso di restauro. Magnus l'ha acquistata nel 1989; era di un socio dell'attivissimo Svenska Lanciaklubben (che nel logo riporta anche la dicitura italiana "Lancia Club Svezia"). Quando Magnus l'ha portata a casa era verniciata in grigio metallizzato, aveva subito un restauro sommario ed era incidentata nella parte anteriore. Meritava un restauro completo, anche perché ha un numero di telaio "importante": "B24-1001".

IL PARAFANGO RIFATTO A MANO

Persson mostra il
parafango artigianale,
ricostruito da un
battilastra e montato
sulla "B24"; era
pesantissimo e di
forma sbagliata ed è
stato sostituito. Sul
parafango, la "1"
catarifrangente che
era sul baule.



“

MI CONSIDERO “COLLEZIONISTA MILITANTE”, PERCHÉ TANTI LAVORI LI ESEGUO CON LE MIE MANI: QUELLI DI MECCANICA SOPRATTUTTO

Che non vuol dire il primo esemplare prodotto (anche se spesso i numeri di telaio Lancia iniziano da 1001), ma quasi: la sua costruzione è iniziata il 21 marzo 1955, quando già quattro “B24S” (cioè con guida a sinistra) erano state completate. Nemmeno, secondo i registri, è stata la prima con guida a destra, in quanto la costruzione della “B24-1004” era iniziata tre giorni prima e le “1004” e “1005” erano uscite prima dalla linea (la data di completamento della “nostra” è il 4 maggio 1955: è stata la terza con guida a destra e la tredicesima in assoluto). I registri certificano che la “B24-1001” era rosso corsa con interni in pelle chiara; venduta nuova a un armatore genovese, era stata acquistata nel 1961 dalla famiglia Fallai, di origini romane e importatrice per la Svezia di molti prodotti italiani fra cui le Lancia. In Italia aveva avuto due targhe, GE 79908 e poi MI 581837; in Svezia fu immatricolata AA1103; nel vecchio sistema la “A” iniziale identificava Stoccolma. Dopo un primo esame, Magnus decide per un completo smontaggio, che gli fa scoprire una vecchia riparazione

molto approssimativa: il parafango anteriore destro è infatti di costruzione artigianale, pesantissimo. Oggi la carrozzeria è risanata; un carrozziere l’ha riverniciata nel rosso d’origine, mentre Magnus si è dedicato alla meccanica. Ha ricostruito il motore, che attende su un carrellino il giorno in cui potrà riprendere il suo posto; la pulizia e la revisione degli apparati ausiliari sono quasi terminate. Magnus ha seguito tutte le operazioni in prima persona, eseguendone moltissime con le proprie mani e facendosi inviare da Milano e Torino i pezzi impossibili da ricostruire (tra i quali la mascherina). Ciò nonostante, la “1001” non sarà pronta per il raduno che lo Svenska Lanciaklubben organizzerà per i sessant’anni del modello. Persson ci andrà con la “B20S” del 1958, la sua prima Lancia: acquistata nel 1988, non è mai stata restaurata. Ha la carrozzeria verniciata un po’ approssimativamente (c’è qualche colatura e il colore è di fantasia, un azzurro metallizzato piuttosto sgargiante, come usava negli anni 70). Anche su questa vettura sono in corso lavori: >>



JOINT VENTURE ANNI CINQUANTA

La fascetta applicata al serbatoio dell’olio dei freni. La Sabif produceva impianti frenanti per auto e veicoli industriali. Aveva sede a Torino ed era una joint venture tra Fiat, Lancia e Viberti.



OFFICINA E MUSEO

Sopra, due viste della “B24” telaio 1001 in restauro; sullo sfondo, un ciclomotore Motom “48”, progetto del tecnico della Lancia Giovanni Battista Falchetto.

“A” COME STOCCOLMA

A destra, l’adesivo della revisione effettuata nel 1968 e le targhe originali (oggi non più valide). La prima “A” indica l’immatricolazione a Stoccolma.



PRONTO A RIPARTIRE

Il motore della “B24” è stato smontato completamente, revisionato e collaudato al banco. Persson è in grado di svolgere lui stesso molti degli interventi.

PRESTO TORNERÀ IN STRADA

A fianco, Persson al lavoro sulla "B20S" numero 1561: nelle mani tiene un tamburo dei freni appena revisionato e le relative ganasce.

Sopra, i filtri dei carburatori ricostruiti; nella foto piccola qui sotto, la "H" adesiva che, dopo il cambio di "mano" nel 1967, ricordava agli automobilisti svedesi di guidare a destra.



nell'estate 2009 sono stati ricostruiti il radiatore con saracinesca termostatica e i tamburi dei freni (il cilindro di quelli anteriori è doppio, dietro è singolo). L'interno è "in stato d'uso", con alcuni interventi sul pannello eseguiti negli anni in cui la macchina era in regolare servizio. Sul cruscotto figura una "H" adesiva, che sta per "höger", "destra", e aveva lo scopo di ricordare agli svedesi il cambio del lato di marcia, da sinistra a destra, avvenuto il 3 settembre del 1967. Dentro il cruscotto c'è un depliant in inglese con la produzione Lancia del 1958, dall'"Appia" ai veicoli industriali. La "B20" azzurra riposa in una delle rimesse mobili nel giardino; a fianco, in una struttura identica, sosta la "Fulvia Coupé" che Magnus ha acquistato a Borgosesia (VC) cinque anni fa. È una "Rallye 1,3 S" color Verde Ostenda (il verde scuro tipico delle Lancia di fine anni 60 e inizio 70) ed è la macchina "moderna" di casa, quella che Magnus usa tutti i giorni e con cui viene spesso in Italia per visitare gli amici del Valsesia Lancia Club a Fobello (VC), paese



“

QUANDO VENGO IN ITALIA USO LA MIA "FULVIA". QUANDO INVECE RICEVO AMICI ITALIANI, ISSO IL TRICOLORE SUL PENNONE DELLA MIA CASA



EMIGRANTE DI LUSSO

La "B20" nera ha conservato una preziosa traccia della sua prima, breve vita italiana: le targhe Escursionisti Esteri, che avrebbero dovuto essere distrutte. Nella foto sopra, la vettura al suo arrivo in Svezia.

COSE BUONE DA RECUPERARE

Lo stato dell'abitacolo può apparire desolante. In realtà il quadro strumenti è completo e il volante con corona di legno verrà recuperato. Più a sinistra, Persson mostra il vano motore, momentaneamente vuoto causa revisione.

natale di Vincenzo Lancia. La terza "Aurelia", invece, è nel capanno degli attrezzi, dietro la casa. È la "B20" numero 3699, una quinta serie nera. Era arrivata in Svezia nuova, ma il suo primo proprietario l'aveva acquistata in Italia. Lo testimoniano la prima targa Escursionisti Esteri e una foto che ritrae la vettura al suo arrivo nel Paese scandinavo. Vedere un'auto di questo pregio nello stato in cui è oggi fa impressione: è completa in ogni particolare, ma la carrozzeria ha grandi macchie di ruggine e segni di corrosione passante nei passaruota; l'interno è sporco e consumato. L'ultima revisione, come attesta l'apposito adesivo, è del 1969. Il vano motore è vuoto, ma lo smontaggio del propulsore è solo il primo passo di un restauro che Magnus non sa se proseguire: il lavoro sulle altre "Aurelia" lo sta occupando a tempo pieno e il restauro di questa "B20" richiede un impegno notevole di tempo e risorse. Gli svedesi, però, sono gente tosta: proprio sulla rivista del Lanciaklubben leggiamo di un altro "lanciavän" che sta portando a termine il restauro di una "B20" messa anche peggio. ■

