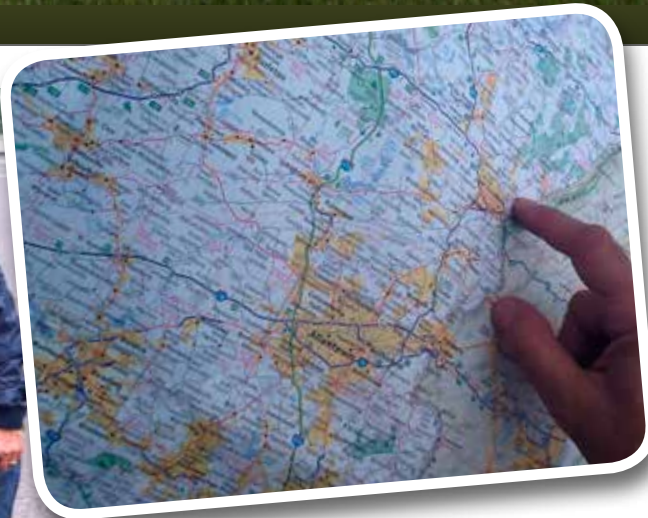




TORNA A CASA WILLYS

Il racconto di Vittorio Argento e Gregory Alegi,
che hanno riportato una Jeep del 1943 a Toledo, nella fabbrica
dove era stata costruita 70 anni prima, grazie anche alla collaborazione dell'ASI



*In alto, la Willys al centro,
insieme alle sue attuali discendenti.
A sinistra, cartina e navigatore satellitare
per non perdersi,
scortati da una moderna Jeep Wrangler.*

La domanda più ricorrente durante questa nostra folle avventura è stata “perché lo avete fatto”. Non c'è un perché. O meglio, non ce n'è uno solo onnicomprensivo. Per passione, per una dose di sentimentalismo, per curiosità, per sfida. E anche “perché no?”.

Un'esperienza irripetibile che lascia dentro tanti ricordi e tante riflessioni. La prova che, nel secolo della tecnologia, negli anni dei social network, ci si può inventare qualche cosa senza tempo che suscita l'attenzione senza “effetti speciali” e senza forzature. Un interesse vero, genuino che si leggeva negli occhi di chi ci incrociava e suonava il clacson in segno di saluto, nei sorrisi dei dipendenti degli alberghi (tanti) che uscivano per vedere quella buffa macchina, nella lenta curiosità di qualche anziano reduce incontrato per strada che la jeep l'aveva usata, riparata, amata, maledetta.

Mille miglia percorse “come si viaggiava una volta”, tra manutenzione continua, sguardi preoccupati al primo accenno di malfunzionamento, scoppietti incerti tra auto silenziose e “rotonde” come orologi svizzeri. Che cosa resta dentro? Una grande soddisfazione, un grande orgoglio e una grande voglia: quella di riprovarci. Gli Stati Uniti sono grandi...

LA STORIA

Di certo l'Operazione Homecoming è stata un'avventura fuori dal comune per tutti: la macchina, l'equipaggio, i paesi attraversati per arrivare, circa 1.200 km dopo, a Toledo, nell'Ohio. Come tutte le avventure, anche questa ha radici lontane. Vittorio cullava da tempo il sogno di “riportare a casa” la Willys che possedeva da quasi trent'anni. Quando Gregory gli chiede aiuto per cercare una jeep, viene reclutato. È l'ottobre 2012. Nei mesi successivi molti altri si dicono interessati, salvo ritirarsi quando il gioco si fa serio. L'unica aggiunta sarà Livia, figlia

di Gregory. Senza dimenticare lei, la macchina. Di pari passo con l'idea procedono i preparativi, dalla spedizione all'assicurazione. Il primo, vero, supporter è stato l'ASI (il presidente Loi ci ha creduto dal primo minuto) poi è la Fiat, che ha messo a disposizione una moderna Jeep Wrangler Unlimited quale mezzo di scorta e appoggio.

L'ambasciata italiana a Washington inserisce “A Jeep comes home” tra le iniziative per l'Anno della cultura italiana negli Usa, un'iniziativa del ministero degli Affari Esteri il cui logo campeggerà sulla Willys per tutto il viaggio.

Un'avventura che è stata ripresa da alcune fra le testate più prestigiose: le reti televisive americane Abc e Fox e il Daily Mail, l'AP, gli spagnoli El Mundo e Abc. In Italia (grazie anche ai puntuali comunicati dell'ufficio stampa dell'Asi) Ansa, AP, Gr Rai, la Repubblica, Corriere della Sera, la Stampa, Gazzetta dello Sport, Avvenire, Huffington Post, Messaggero. E questo è solo una minima parte dell'elenco.

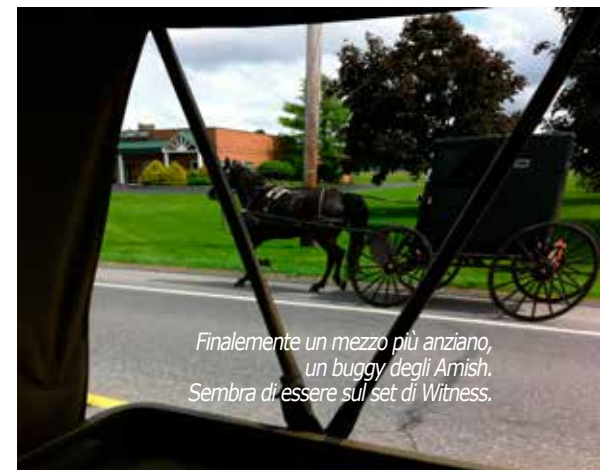
Ma torniamo alla nostra avventura. A metà aprile si entra nel vivo. La prima tappa è il trasferimento da Formello (a nord di Roma) a Pomezia per consegnare la Willys allo spedizioniere. A bordo viaggia anche “Pucci” Tornielli, un veterano del Gruppo Combattimento Legnano, fuggito da casa a 16 anni nel 1944 per unirsi agli Alleati ed entrato a Bologna liberata nell'aprile 1945. È il legame con l'aspetto umano dell'avventura: la riconsegna delle medagliette ritrovate sulle sponde del lago di Bracciano ai discendenti del soldato Richard R. Radigan. A Pomezia l'auto viene messa in un container, che viene imbarcato a Napoli alla volta degli USA.

L'equipaggio parte il 19 maggio da Fiumicino, con un volo Alitalia per New York. All'aeroporto ci aspetta la Wrangler arancione, con la quale ci dirigiamo in New Jersey da Dave Welch, vicepresidente dell'Mvpa e personaggio chiave per il successo del viaggio.

Per la Willys bisognerà aspettare il completamento delle pratiche doganali. Ne approfittiamo per alcune visite storiche in zona: West Point, sede dell'Accademia Militare; Poughkeepsie, prima sede americana di Fiat, oggi proprietaria di Jeep; Hide Park, residenza di Franklin D. Roosevelt, presidente degli USA nel 1943, quando la Willys fu costruita. Il 21 maggio, mentre siamo in Connecticut, una telefonata ci informa che l'auto ha passato la dogana. Welch si offre di andare a ritirarla, mentre noi ci affrettiamo a fare dietrofront. ➤



I lunghi rettili delle strade americane.



Finalmente un mezzo più anziano, un buggy degli Amish. Sembra di essere sul set di Witness.



Obbligatoria una sosta a Butler, dove la Bantam Car Co. costruì nel 1940 il prototipo della Jeep.



La nostra Willys incontra una sorella più anziana, costruita dalla Bantam. È il mini pick-up usato dentro la fabbrica. Esemplare unico.

Alle quattro del pomeriggio il team è riunito. Ultimi controlli, la Targa Oro Asi ben fissata sull'anteriore, la cena.

Il viaggio a ritroso inizia il 22 maggio, con la tappa più lunga di tutte. Da Gillette, New Jersey, a Shamokin, Pennsylvania, sono circa 300 km. Ci servono a prendere le misure, capire come viaggiare in formazione (maledicendo i walkie-talkie, mai davvero efficaci), imparare a gestire i due navigatori satellitari "Bob" (della Wrangler) e "Giulia" (Willys) in perenne disaccordo tra loro salvo i continui tentativi di indirizzarci verso le autostrade che invece vogliamo evitare a tutti i costi.

Tra i mille pregi della Willys, infatti, non c'è la velocità. Il quattro cilindri Go Devil da 2.200 cc è tutto coppia. E non aiuta il cambio a tre marce: la velocità di crociera è di 40-45 miglia (65-70 km). Meglio, molto meglio tenersi sulle statali, che tra l'altro permettono di vedere un'America minore, tanto più interessante in quanto poco turistica. Intanto il tempo peggiora. La prima soddisfazione è il pieno. In Italia mai fatto il pieno alla Willys. Le distanze percorse sono sempre molto ridotte e 50 euro sono più che sufficienti. Ma negli Usa la benzina costa la metà (da 3,20 a 3,90 dollari al gallone). E fai il pieno con 40 dollari. Che gusto vedere la benzina sfiorare il tappo!

Al primo controllo quotidiano notiamo macchie sul retro dell'auto: fluido della trasmissione. Così ci fermiamo a Lewisburg da BZ Motors, una concessionaria Jeep che mette la MB sul ponte. Per fortuna è tutto a posto, piccole perdite senza conseguenze. Ripartiamo per Altoona. Nella Pennsylvania interna scopriamo che una jeep del 1943 non è il mezzo di trasporto più antico in circolazione. Stiamo sorpassando un "buggy", una piccola carrozza a cavalli, condotta da un Amish. Questa è in versione "elaborata": catarifrangenti e specchietti retrovisori da furgoncino. Codice della strada restrittivo, crepa nei granitici costumi della società Amish, briciolo di buon senso modernista? Domande senza risposta.

Alla sera siamo ad Altoona. Stanchi, ci fermiamo in un Pizza Hut. Gregory e Livia vanno a Coca Cola e acqua, ma Vittorio ordina una birra. La cameriera gli chiede un documento "sai, è per gli alcolici". A 55 anni preso per un 21enne: forse il più grande complimento - involontario - della storia! Da abbracciarla, salvo che per riuscirci bisognava essere almeno in due. Grazie lo stesso ma'am.

Il 24 maggio mettiamo la prua su Butler, dove la Bantam Car Co. costruì nel 1940 il prototipo

della Jeep. Lungo la strada troviamo ghiaccio, o quasi. La temperatura scende a un grado: maltempo inatteso per la stagione. Dopo quasi due ore di viaggio, quando pensavamo di fermarci per "raggiunti limiti fisici" uno sperduto e sconosciuto paesino compare un General Store con annesso bar. Sembra uscito da un western. Caffè ustionante e un paio di guanti da lavoro (2 dollari). Si può continuare!

A Butler troviamo la stele commemorativa della Bantam, davanti alla quale scattiamo intirizziti un po' di foto. È il primo obiettivo raggiunto! E c'è anche una sorpresa. Qualcuno nota la Willys nel parcheggio del motel e ci invita a vedere due Bantam - una BRC-40 e il mitico, unico, Factory Truck - conservati presso la concessionaria Ford dalla locale Historical Society. Le visitiamo la mattina dopo, ed è una vera emozione. Portano anche fortuna, perché il tempo migliora.

L'INCONTRO CON I RADIGAN

Il programma ci indirizza verso Cleveland e l'incontro con i Radigan. Tra i campi infiniti dell'Ohio gustiamo alcune delle ore più belle. Riusciamo persino a infilarci in un mini-raduno di auto d'epoca, dove sbandieriamo in bella vista il gagliardetto ASI. Facciamo anche un'intervista telefonica con Tony Marotta di Wruw-fm 91,1. Poi via di nuovo. In serata siamo a Medina, poco lontano da Cleveland.

Domenica 26 maggio, dirigiamo verso l'American Legion di Elyria, dove ci aspetta la famiglia Radigan. È un momento commovente. Dorothy e Mike, i due figli del soldato, non si parlano da anni e il ricordo che riaffiora dal passato è anche motivo di una riunione familiare. Mike, in particolare, è commosso: Richard è morto nel 1971, quando lui aveva solo 11 anni e quel pezzo di metallo stampata è un legame fisico con il padre che ha conosciuto appena. Da una busta salta fuori un'immagine del soldato Radigan: finalmente lo vediamo! Foto, abbracci, saluti: secondo obiettivo raggiunto!



Un raduno di storiche nella provincia americana.



Il soldato Richard Radigan.



Il figlio Mike.



In posa di fronte all'American Legion di Elyria, dove è stata incontrata la famiglia Radigan.



Vittorio Argento con Dan Tomanski, "mago" delle Jeep di oggi. E anche di ieri...



Grande festa nella concessionaria Yark di Toledo, dove la Willys è stata la regina.



I controlli e i serraggi sono stati piuttosto frequenti.

IL VIAGGIO PROSEGUE

Gasatissimi, decidiamo di concederci mezza giornata di turismo nella vicina Cleveland. Ma se nessuno è profeta in patria, Murphy invece sì. Abbiamo sempre viaggiato in coppia, la Willys e la Wrangler con a bordo attrezzi e ricambi. Quel pomeriggio andiamo senza, per la prima e unica volta tutti e tre in Willys. E lei si ferma. In autostrada. Poteva piovere, avrebbe detto l'ingegnere menagramo. Quella, almeno ce l'ha risparmiata. In autostrada si sono fermati in due per aiutarci. Pat è stato con noi più di un'ora ma senza successo. Tutto sembrava funzionare ma la Willys non partiva. Grazie comunque!

Pat riporta Gregory in albergo per recuperare la Wrangler, che a sua volta traina (forse illegalmente, ma non c'è scelta) la Willys in albergo. Per 24 ore saremo su quel piazzale a cercare la risposta, con l'aiuto di Ray, tecnico navale lieto di sfuggire alla visita alla suocera ricoverata in una casa di riposo. La macchina parte con un semplice ponte, ma tiene gelosamente nascosto il suo segreto (la bobina sensibile al surriscaldamento). La riparazione provvisoria ci permette comunque di affacciarsi al "cruise in" di Rocky River, un raduno di auto d'epoca in riva al lago Erie. Scatta l'intervista con una stazione televisiva locale e l'invito a vedere la Willys di un collezionista che abita poco lontano. Nel pomeriggio shopping - naturalmente prima attrezzi e ricambi per auto, poi il resto. Confortati, il 28 partiamo per Toledo. Giornata splendida e strada meravigliosa lungo il lago. Il tempo imbruttisce solo verso l'arrivo (naturalmente), costringendo

Vittorio a usare il tergicristallo a mano. Non è un guasto, ma l'impianto originale del 1943. Arriviamo a Toledo, accolti dalla concessionaria Jeep Yark (la più vecchia della città) che ci inserisce nei propri festeggiamenti del 32° anniversario di attività. Siamo nella show-room, tra modelli nuovi, antepri-me (la Cherokee), altri prodotti del gruppo. E tante persone che si accalcano per vedere questa reduce appena arrivata. C'è anche la stampa, tv e giornali. Il giorno dopo è tutto dedicato alla manutenzione della Willys. Con Dan risolviamo il problema elettrico della macchina: l'ultimo tratto lo abbiamo percorso senza luci (per fortuna era pomeriggio)... Un paio di giorni di riposo fino al primo giugno quando Livia e Gregory lasciano gli Stati Uniti per tornare in Italia: la scuola reclama.



L'arrivo e l'ingresso nello stabilimento Jeep di Toledo.



IL GRAN GIORNO A TOLEDO

Il 3 giugno è il gran giorno. Accoglienza trionfale per la vecchia Willys nello stabilimento di Toledo dove vengono costruite le Wrangler e le Cherokee. Dipendenti festanti con telefonini e qualche macchina fotografica. Chi ha potuto ha interrotto il lavoro. Operai giovani e meno giovani intorno alla MB per vedere, toccare, chiedere. Una curiosità su tutte: la targa oro... E, alla spiegazione di che cosa significhi un'espressione di sorpresa e ammirazione. Perché da noi le cose si fanno per bene...

Poi il giro trionfale lungo le linee di montaggio fino alla foto ufficiali: quella vis-vis con la giovane nipote e quella "di famiglia" sotto la gigantesca scritta Jeep fuori dai capannoni. ➤



I festeggiamenti e la sorpresa dei dipendenti della Jeep durante la sfilata nei reparti produttivi.



La consegna del gagliardetto dell'Asi ai responsabili della fabbrica.

STABILIMENTO



Dello stabilimento Willys-Overland da cui è uscita la nostra Jeep non è rimasto più nulla: è stato demolito (possibile non ci fosse un'altra soluzione?). È rimasta solo una delle ciminiere, ora vincolata dalla Port Authority di Toledo. Una visita però era assolutamente obbligatoria. E ad accoglierci, oltre a giornalisti e ai rappresentanti della Port Authority, il sindaco della città, Michael Bell (a destra nella foto) che ha anche voluto provare personalmente la Willys. Ma non è finita qui. L'ufficio stampa dei Mud-Hens, la seconda squadra di baseball di Toledo vuole la Jeep per fare un giro di campo prima dell'incontro con il Louisville. Detto, fatto. Giro perfetto, la partita no: i Mud hanno perso.



L'avventura è finita, tutti gli obiettivi sono stati raggiunti. Resta solo da cominciare il viaggio di ritorno. Senza la Willys, che resta a Toledo in attesa di essere recuperata da una bisarca e riportata a Newark per l'imbarco. Un rientro tranquillo e rilassato (sotto la pioggia) con la Wrangler arancione. Di nuovo da Welch per restituirgli i ricambi che ci aveva prestato e poi all'aeroporto. L'A330 ci aspetta.

PREPARAZIONE DELLA VETTURA

La Willys è in ottime condizioni e viene usata regolarmente, ma prima di partire viene sottoposta a controlli accurati da parte di Guido, il meccanico di fiducia di Vittorio. La prima cosa da fare è entrare nell'ordine di idee che si sta usando un'auto progettata e costruita oltre 70 anni fa, con un concetto di manutenzione completamente diverso dalle vetture moderne. Non è un caso che il manuale imponga una quantità di controlli assolutamente sconosciuta agli utenti delle auto moderne. Ignorarli può avere serie conseguenze. Verificare il serraggio di viti, bulloni e dadi non è un consiglio, è un obbligo. All'epoca non esisteva bulloneria antisvitamento (niente frenafili o dadi con inserti in nylon, solo rondelle o al massimo copiglie); non si studiava più di tanto lo smorzamento delle vibrazioni. Risultato, ogni qualche centinaio di km bisogna controllare la bulloneria e i raccordi delle tubazioni. Verificare le perdite d'olio (che sono fisiologiche, non come sulle auto di oggi) e controllare frequentemente i livelli.



RINGRAZIAMENTI

In tanti hanno collaborato per la riuscita di questa avventura ma tre persone (e un'intera concessionaria) meritano una menzione particolare.

La prima è David Welch, vicepresidente Mvpa. Ha ritirato la Willys dallo spedizioniere, l'ha portata nella sua officina, l'ha controllata, montato la batteria che gli avevamo ordinato, preparato una serie di ricambi "just in case" e regalato il pieno del serbatoio e della tanica.

La concessionaria Yark di Toledo, la più vecchia della città, il general manager Douglas Kearns ci ha accolto inserendoci senza indugio nei festeggiamenti (in corso proprio in quei momenti) per i 32 anni di attività. Nei giorni successivi la concessionaria è stato il punto di riferimento per ricoverare la Willys e per farle assistenza tecnica.

E qui viene il terzo ringraziamento. A Dan Tomanski, grande tecnico della concessionaria. Con calma e pragmatismo ha risolto i problemi elettrici dell'auto, sistemato il regolatore, identificato il difetto della bobina. Poi, insieme con Mike Hehl, un altro dei dipendenti della concessionaria, ci ha accompagnato allo stabilimento della Jeep e poi allo stadio dei Mud-Hens.

Un altro capitolo è quello delle regolazioni. Negli anni 40 non erano diffusi i sistemi di recupero automatico dei giochi, quindi i freni (a tamburo) vanno regolati periodicamente (in caso di uso intenso anche dopo poche centinaia di km). Lo stesso vale per lo sterzo. Anche l'impianto elettrico va considerato con attenzione: i cavi ricoperti di stoffa non garantiscono la stessa resistenza meccanica e lo stesso isolamento di quelli di materiale plastico, quindi attenzione là dove possono crearsi zone di sfregamento: un cortocircuito potenzialmente distruttivo è sempre in agguato.

La jeep, lo dicevamo, è stata controllata seguendo le scadenze previste dal manuale originale più tutti i suggerimenti figli dell'esperienza e del buon senso. Tuttavia qualche errore lo abbiamo fatto:

Non abbiamo verificato la tensione di carica della batteria. Il regolatore dava oltre 9 volt in uscita ai regimi di rotazione imposti dalla velocità che dovevamo per forza tenere su alcune strade. Il risultato è stata a bruciatura in rapida sequenza di tutte le lampadine dell'auto. Va da sé che non è stato facile individuare la causa del problema elettrico: il mancato funzionamento dell'impianto di illuminazione è più facile attribuirlo a qualche problema di connessione che alla bruciatura di tutte le lampadine. Causa semplice, diagnosi lunga. Facile peraltro la soluzione: aver portato con sé (nel computer, in pdf) tutti i manuali e gli schemi ha consentito di tarare il regolatore e risolvere il problema.

Calotta e puntine dello spinterogeno sono stati controllate, ma non ci eravamo accorti che la superficie di contatto della spazzola era stata in passato leggermente rovinata dalla ruggine. Il risultato è stata la rapidissima usura del carboncino di contatto della calotta fino alla pressoché totale scomparsa. Problema che non ha creato conseguenze solo perché scoperto durante i controlli per un'altra avaria (questa non prevedibile): quella della bobina di accensione messa saltuariamente in crisi dalle temperature elevate del vano motore, inconveniente risolto

grazie alla presenza di una bobina di ricambio. Le conseguenze dell'avaria erano spegnimenti improvvisi e mancato avviamento a caldo.

Problemi tutto sommato minori a fronte di un comportamento della jeep assolutamente al di sopra delle più ottimistiche aspettative. ➤

Rigorosamente omologata Asi.



Indispensabile saper effettuare da sé alcuni interventi. Indispensabili però anche manuali, attrezzi e tanta, tanta calma...

I PROTAGONISTI

IL TEAM

Vittorio Argento

Proprietario della jeep è vicedirettore di Radio Uno Rai e del Giornale Radio. ha cominciato la carriera giornalistica nel 1976. Laureato all'università di Viterbo è maggiore della riserva selezionata dell'Aeronautica militare. È tesserato Asi dai primi anni '80 ed è membro dell'Italian chapter dell'Mvpa. (A destra nella foto)

Gregory Alegi

È nato negli Stati Uniti e cresciuto in Italia. Giornalista, è professore a contratto di storia delle Americhe e di storia dell'aeronautica. Grande appassionato di velivoli storici, collabora con musei e organizzazioni tra i quali il comitato velivoli storici dell'Asi.

Livia Alegi

Alla sua prima visita negli Usa, Livia ha seguito con cura tutta la parte web e social media. in particolare l'aggiornamento del blog (www.ajeeppcomeshome.wordpress.com), di Facebook, Twitter e Youtube.



COSA CI SIAMO PORTATI

Manuali in pdf
Guanti di lattice
Tuta di tessuto-nontessuto
Crick
Tester
Telone

ATTREZZI

Chiavi poligonali
Chiavi a bussola
Cacciaviti (varie dimensioni, lunghi e corti)
Pinze
Pinze regolabili
Chiavi regolabili
Tronchesi
Martello
Cutter
Nastro isolante
Nastro adesivo ad alta resistenza
Alluminio adesivo
Filo di ferro
Cavi jump-starter

RICAMBI

Candele
Cavi batteria
Pipette
Cavi elettrici
Lampadine
Puntine
Calotta
Condensatore
Manicotti radiatore
Tubi benzina
Fascette
Kit pompa benzina
Cinghia
Olio motore

DIMENTICANZE

Lampada portatile



LA WILLYS

Questa Willys MB - una delle oltre 640.000 Jeep costruite durante la Seconda guerra mondiale - è stata consegnata all'US Army il 3 giugno 1943, poco più di un mese prima dello sbarco in Sicilia. Il numero di serie è 238746 mentre il body number è 139045. L'Army registration number dipinto sul cofano (e perciò noto come "hood number") è stimato ed è 20341061. Fino al 1958 l'auto è stata usata dalle forze armate italiane, per passare poi a un sacerdote di Parma che la rivende a un geologo fiorentino - Pietro Dainelli - che l'ha utilizzata per lavoro fino al 1984 quando è stata acquistata da Vittorio Argento. Il restauro è stato completato utilizzando la carrozzeria originale di una Willys, anch'essa del '43, trovata alla fine degli anni '90 nelle campagne intorno a Roma. Oggi porta le insegne della 10th Mountain Division che fu impiegata in Italia dalla fine del 1944 e in particolare in Toscana. ■

RICAMBI FACILI DA TROVARE

Dal momento che ci trovavamo in un paese con una eccezionale rete di ricambisti (su tutti Napa) e di rivenditori di utensili (Napa, Sears) abbiamo ritenuto di non esagerare con le dotazioni dal momento che, in caso di necessità, avremmo potuto trovare facilmente quello che poteva servirci. In caso di guai più seri la rete Jeep e i soci Mvpa ci sarebbe stata di aiuto.

LE DOG-TAG

Sono state scoperte tre anni fa da un amico di Formello, Marco Mavillonio, che le ha trovate con un metal detector sulla spiaggia di Anguillara Sabazia, intorno al lago di Bracciano. Appartenevano a Richard R Radigan, soldato della Quinta armata Usa, di Cleveland, morto in patria nel 1971. Le aveva probabilmente perse facendo il bagno (pulsione di certo irresistibile nella calda estate italiana per lui uomo che amava nuotare, come ci hanno detto i figli). Figli che abbiamo ritrovati grazie al Pentagono e all'interessamento dell'addetto militare presso la nostra ambasciata a Washington.

