



L I M I T E D E D I T I O N



Auto Classiche

C O L L E Z I O N I S M O E P A S S I O N E

V O L U M E 2



Auto Classiche

COLLEZIONISMO E PASSIONE

TESTI DI

Pier Angelo Roncaccioli

PER WE - WEALTH

LIMITED EDITION



AL FIANCO DEL TUO PATRIMONIO PER TRACCIARE NUOVI PERCORSI

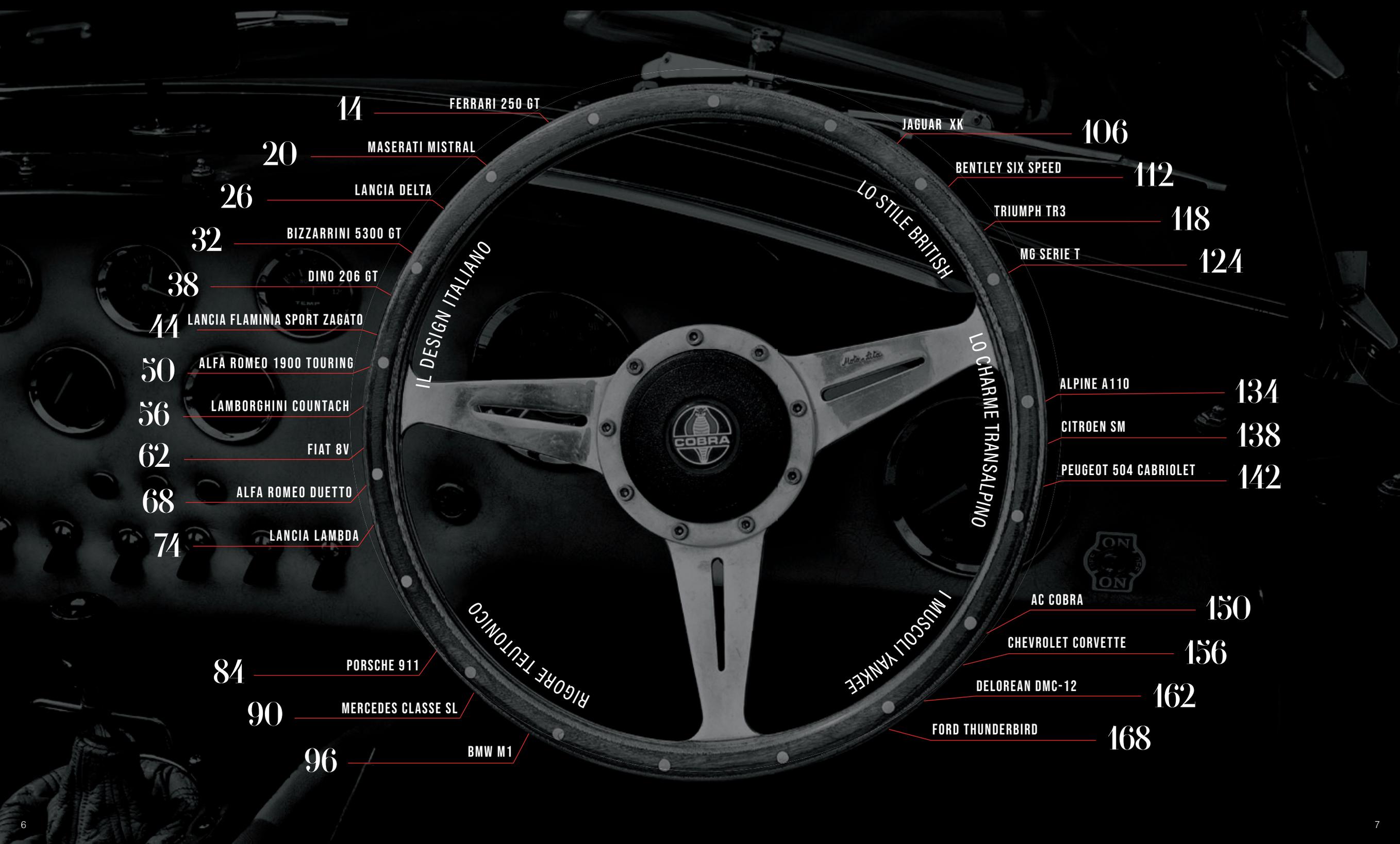
BNL BNP Paribas Private Banking & Wealth Management si impegna a proteggere, sviluppare e trasmettere il tuo patrimonio per creare valore a lungo termine. Grazie alla nostra consulenza strategica hai a disposizione soluzioni di wealth planning ritagliate sulle tue esigenze.



SCOPRI
LA NOSTRA
CONSULENZA



Sommario



14 FERRARI 250 GT

20 MASERATI MISTRAL

26 LANCIA DELTA

32 BIZZARRINI 5300 GT

38 DINO 206 GT

44 LANCIA FLAMINIA SPORT ZAGATO

50 ALFA ROMEO 1900 TOURING

56 LAMBORGHINI COUNTACH

62 FIAT 8V

68 ALFA ROMEO DUETTO

74 LANCIA LAMBDA

84 PORSCHE 911

90 MERCEDES CLASSE SL

96 BMW M1

JAGUAR XK 106

BENTLEY SIX SPEED 112

TRIUMPH TR3 118

MG SERIE T 124

ALPINE A110 134

CITROEN SM 138

PEUGEOT 504 CABRIOLET 142

AC COBRA 150

CHEVROLET CORVETTE 156

DELOREAN DMC-12 162

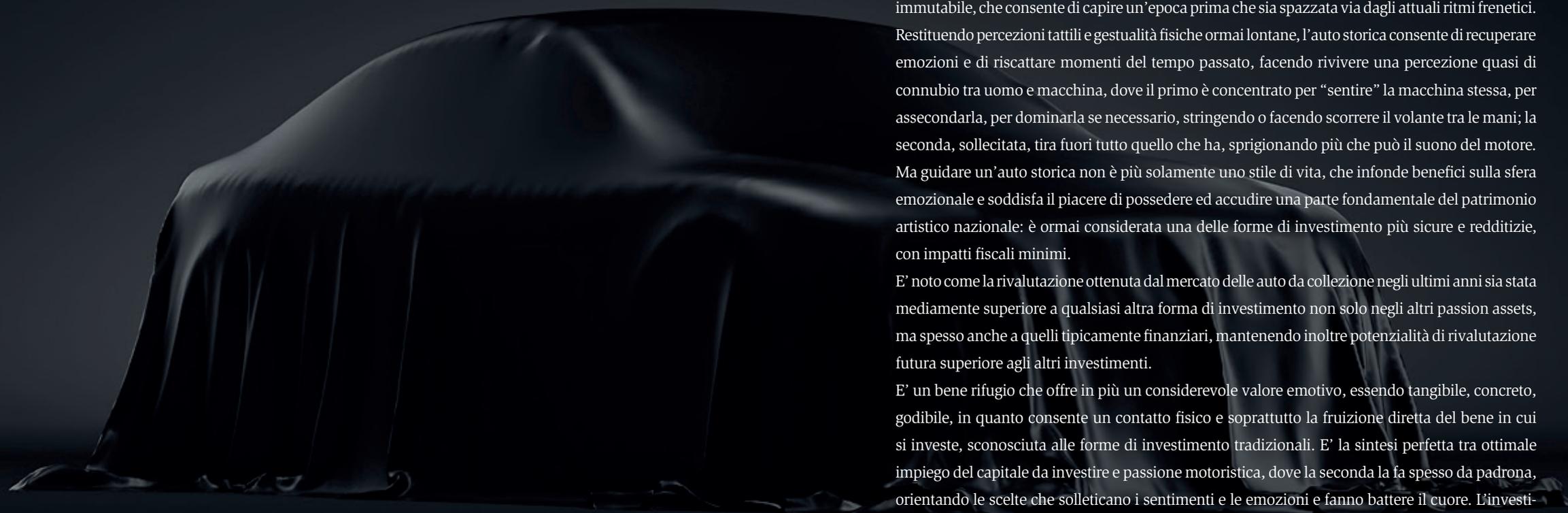
FORD THUNDERBIRD 168

CHE FINE HA FATTO *il mito* DELL'AUTO

Sembrano lontani i tempi in cui l'automobile veniva celebrata con ogni forma di espressione artistica, in letteratura così come nel cinema o nei testi delle canzoni, come principale simbolo di progresso, di modernità, di trasformazione sociale, oltre che come emblema di libertà e strumento di emancipazione. I Futuristi ne esaltavano la "bellezza nuova", la potenza, l'impeto travolgente, il fremito, il senso di ebbrezza, la "voce scoppiante", l'acciaio delle sue forme. Più tardi l'automobile ha incarnato il senso di libertà, l'indipendenza, l'avventura e il fascino del viaggio, contribuendo a rivoluzionare le abitudini, gli stili di vita, i modelli di convivenza, addirittura il paesaggio, ma restando comunque sempre uno dei più rappresentativi oggetti di creatività artistica e tecnica. Ma solo in poco più di vent'anni, che hanno coinciso all'incirca con l'avvento del nuovo millennio, alcune correnti di pensiero hanno contribuito a minarne il ruolo di status symbol e di oggetto di desiderio, fino a farla ricomprendere tra le cause di buona parte dei mali del mondo, dall'inquinamento ambientale ed acustico, al traffico, finanche al cambiamento climatico. Indubbiamente la crescita vertiginosa ed incontrollata della produzione automobilistica nel secolo scorso è stata caratterizzata da una ridotta sensibilità verso l'ambiente, anche se, a onor del vero, ciò avveniva in un contesto ove si moltiplicavano, con lo stesso disinteresse verso il territorio, industrie e fabbriche produttrici di emissioni nocive, nonché case e palazzi dotati di riscaldamento alimentati da combustibili fossili. La graduale consapevolezza e percezione ambientale ha fatto sì che si individuassero efficaci correttivi, che hanno già permesso una sensibile riduzione degli effetti nocivi, anche se la corsa verso la sostenibilità ambientale non si può dire sia giunta al termine.

Oggi si stima che l'incidenza delle automobili sull'inquinamento atmosferico non superi un quinto del totale, dato peraltro in continua diminuzione a seguito dell'adozione pressoché globale di politiche green. Tali politiche ambientaliste hanno tuttavia indirettamente contribuito ad appannare il mito dell'automobile in generale, imponendo ai progettisti scelte che se da un lato hanno reso le auto più pulite, sicure e parche nei consumi, dall'altro ne hanno limitato velocità, prestazioni e sonorità, tutte caratteristiche prima particolarmente apprezzate. Il resto l'hanno fatto i computer e l'elettronica, che hanno reso l'auto un oggetto estremamente evoluto e sofisticato, in grado quasi di autogestirsi, che può fare a meno della perizia, della competenza e spesso anche dell'attenzione del guidatore, che impugna il volante quasi anestetizzato dalle diavolerie elettroniche che "tanto fanno tutto loro". Ecco alcuni dei motivi per cui le auto storiche acquistano sempre maggiori consensi, conquistando sempre nuovi appassionati: hanno quel carattere e quella personalità del tutto sconosciute alle auto moderne prive di anima, progettate da computer e costruite da robot, entro i rigidi vincoli rigorosamente dettati dalle normative internazionali. Le linee e le forme erano invece in passato liberamente ispirate dalla ricerca della bellezza funzionale delle vetture, dalla coniugazione tra le migliori intuizioni in termini di impatto estetico con efficienza e necessità tecniche, dando così vita a risultati estetici oggi difficilmente raggiungibili, quanto ad armonia, stile ed eleganza. Il numero davvero esiguo delle auto storiche rispetto al parco circolante poi, →

CHE FINE HA FATTO *il mito* DELL'AUTO



→ le rende al di sopra di tutte le critiche relative all'impatto ambientale, considerato anche lo scarso chilometraggio annuo che percorrono per fini esclusivamente amatoriali. E nel futuro le cose potranno solo migliorare, poiché, anche senza ricorrere a discutibili trasformazioni in auto elettriche (cioè al fenomeno "restomod"), le auto storiche potranno presto beneficiare dello stato avanzatissimo raggiunto dalle ricerche e dalla produzione di carburanti derivati da fonti totalmente rinnovabili, come i bio-carburanti e le benzine sintetiche. Oggi si riconosce finalmente alle auto storiche lo status privilegiato non solo di prodotti dell'ingegno, ma soprattutto di creazioni artistiche, in una connessione inscindibile tra design e tecnica. Già nel 1951 del resto il prestigioso MoMa di New York, espose per la prima volta un'automobile in via permanente, la Cisitalia 202 Gran Sport, definendola una "scultura in movimento". Opere d'arte quindi, che sono al tempo stesso testimonianze del passato, dell'evoluzione tecnologica, della storia, della cultura, da custodire in quanto in grado di tramandare fasi della tecnica e del design; sono un riferimento e un punto fermo immutabile, che consente di capire un'epoca prima che sia spazzata via dagli attuali ritmi frenetici. Restituendo percezioni tattili e gestualità fisiche ormai lontane, l'auto storica consente di recuperare emozioni e di riscattare momenti del tempo passato, facendo rivivere una percezione quasi di connubio tra uomo e macchina, dove il primo è concentrato per "sentire" la macchina stessa, per assecondarla, per dominarla se necessario, stringendo o facendo scorrere il volante tra le mani; la seconda, sollecitata, tira fuori tutto quello che ha, sprigionando più che può il suono del motore. Ma guidare un'auto storica non è più solamente uno stile di vita, che infonde benefici sulla sfera emozionale e soddisfa il piacere di possedere ed accudire una parte fondamentale del patrimonio artistico nazionale: è ormai considerata una delle forme di investimento più sicure e redditizie, con impatti fiscali minimi. E' noto come la rivalutazione ottenuta dal mercato delle auto da collezione negli ultimi anni sia stata mediamente superiore a qualsiasi altra forma di investimento non solo negli altri passion assets, ma spesso anche a quelli tipicamente finanziari, mantenendo inoltre potenzialità di rivalutazione futura superiore agli altri investimenti. E' un bene rifugio che offre in più un considerevole valore emotivo, essendo tangibile, concreto, godibile, in quanto consente un contatto fisico e soprattutto la fruizione diretta del bene in cui si investe, sconosciuta alle forme di investimento tradizionali. E' la sintesi perfetta tra ottimale impiego del capitale da investire e passione motoristica, dove la seconda la fa spesso da padrona, orientando le scelte che solleticano i sentimenti e le emozioni e fanno battere il cuore. L'investimento passionale in auto storiche, lontanissimo da intenti unicamente speculativi o da logiche di puro esibizionismo, è per di più del tutto al passo coi tempi, rispettando criteri di sostenibilità e principi ESG, poiché tendente a valorizzare contenuti culturali e tecnologici ed a contribuire alla salvaguardia del settore motoristico. Chi investe in auto storiche investe in veri classici, che, come un giro di perle o una giacca di tweed, non passano mai di moda.

FERRARI 250 GT

MASERATI MISTRAL

LANCIA DELTA

BIZZARRINI 5300 GT

DINO 206 GT

LANCIA FLAMINIA SPORT ZAGATO

ALFA ROMEO 1900 TOURING

LAMBORGHINI COUNTACH

FIAT 8V

ALFA ROMEO DUETTO

LANCIA LAMBDA

italiano IL DESIGN



UNA PANTERA FARGATA *ferrari*

Meno nota delle sorelle blasonate (Testa Rossa, Gto, California) la 250 GT/E 2+2, la prima vettura di serie della casa di Maranello, prodotta in quasi mille esemplari, porta il numero magico del Cavallino nel nome. Due vetture identiche argento metallizzato furono le auto personali di Enzo Ferrari e Pinin Farina. Ma la storia la ricorda soprattutto come l'auto di servizio del brigadiere poi maresciallo Armando Spatafora, che la trasformò nello spauracchio

Il 250 per la Ferrari è un numero magico, a cui è legata l'immagine di alcune fra le auto più straordinarie mai costruite, non solo dalla Ferrari. È un numero che identifica delle vere e proprie opere d'arte, riconosciute tali da quotazioni incredibili e sempre in costante e incessante

ascesa. I nomi completi di alcune vetture fanno venire la pelle d'oca agli appassionati (e non solo) e sono universalmente celebrati: stiamo parlando, ad esempio, di 250 Gto, di 250 Testa Rossa, di 250 GT Swb, di 250 California, tutti modelli saldamente ai vertici dell'empireo dei capolavori su ruote. Le avventure e le innumerevoli vittorie delle prime tre sono ben note, →



→ così come gli oltre 70 milioni di euro pagati nel 2018 per una delle 39 Gto costruite. Altrettanto famose sono le avventure mondane delle quali è stata protagonista la Spider California, sempre perfettamente a suo agio negli scenari più esclusivi del mondo, grazie ad una purezza, ad una raffinatezza e ad un equilibrio estetico che la rendevano un'ineguagliabile sintesi di eleganza e sportività. Le foto di Alain Delon, in compagnia di Jane Fonda o Shirley McLaine, o quelle di Roger Vadim, con Brigitte Bardot o Catherine Deneuve, sulle loro California hanno fatto il giro del mondo. Senza dubbio meno famosa, ma altrettanto importante per la casa di Maranello, fu la 250 GT/E 2 + 2, la prima vettura di serie costruita da Ferrari e la prima auto a giungere vicina al traguardo delle mille unità prodotte. Non meno delle sorelle più blasonate, la GT/E era dotata del prestigioso V12, il motore più vincente della storia del Cavallino ed uno dei più favolosi propulsori di sempre. Progettato da Gioachino Colombo, questo 12

cilindri a V di 2953 c.c. e con potenza minima di 240 cavalli, si rivelò di una versatilità eccezionale, risultando assolutamente idoneo e performante sia in versione Gran Turismo sia in quella competizione, capace per di più di esprimere un accompagnamento musicale quasi orchestrale, divenuto proverbiale al punto da venire inciso su microsolchi venduti alla stregua di opere sinfoniche. Ferrari, prima di presentare il prototipo della nuova GT/E 2 + 2 in un Salone dell'Automobile (il che poi avvenne in quello di Parigi), decise di affidarlo in anteprima ai giudici di gara della 24 Ore di Le Mans, che la utilizzarono durante la corsa del 25 giugno 1960, permettendo al Costruttore di ottenere gratuitamente una pubblicità planetaria unica. Per la cronaca quella corsa venne vinta da un'altra 250, la Testa Rossa, che già aveva conquistato l'edizione del '58 e che trionfò poi anche nel '61 e '62 (altre 250 o derivate dominarono pure le successive edizioni '63, '64 e '65). La GT/E era la prima

auto nella storia della Ferrari che rinunciava ad una piccola parte della sua famosa grinta e aggressività per rappresentare l'auto sportiva a 4 posti (o meglio 2 + 2) più lussuosa ed elegante sul mercato. La linea slanciata e armoniosa della GT/E è divenuta negli anni un classico senza tempo. Tipicamente Pininfarina, presentava una calandra estesa su tutta la parte frontale, una fiancata sinuosa e filante percorsa da una lunga nervatura, e sfoghi d'aria all'altezza del motore quasi da competizione. Il tetto, piuttosto orizzontale, terminava sul lunotto molto inclinato con un caratteristico scalino, così consentendo l'aumento dell'altezza interna per i posti posteriori. Gli interni erano all'insegna del vero lusso: pelle Connolly, moquette di lana, aria condizionata, volante Nardi in legno. Due 250 GT/E identiche, stesso colore argento metallizzato e con due numeri di serie in immediata sequenza, furono le auto personali dei due artefici Enzo Ferrari e Pinin Farina, il quale definiva la sua GT/E "la

macchina che adoro". Ma il suo ruolo più sorprendente e avventuroso fu quello di Pantera della Polizia, anzi la Pantera per eccellenza. In questa veste la GT/E è stata protagonista di imprese divenute leggendarie, addirittura poi anche immortalate in film di successo. Di fronte all'evolversi della spregiudicatezza della malavita romana si racconta che il capo della Polizia, rivolgendosi al personale in forza, chiese nel '62 cosa sarebbe stato necessario per contrastare meglio quella deriva. Un giovane brigadiere disse, forse in tono provocatorio "ci vorrebbe una Ferrari", ottenendo in risposta un laconico e inaspettato "l'avrete". Quel brigadiere si chiamava Armando Spataro e, dopo un corso specialistico presso la Ferrari di Maranello, diventò di lì a pochi mesi spauracchio e incubo della malavita romana, rendendosi protagonista di memorabili inseguimenti e di importanti arresti. La Ferrari fornì due vetture 250 GT/E, nere come le auto della Questura romana, dotate di radio, sirena e lam-



*La melodia del suo poderoso
e versatile motore
12 cilindri a V si rivelò capace
di esprimere
un accompagnamento musicale
quasi orchestrale,
divenuto proverbiale al punto
da venire inciso su microsolchi
venduti alla stregua di opere
sinfoniche*



→ peggiore: una rimase quasi subito irrimediabilmente danneggiata in un incidente, l'altra divenne protagonista per le vie di Roma. Spatafora e la sua Pantera divennero così temuti da originare la filastrocca "se vai in giro a tarda sera, occhio sempre alla Pantera! Ma se esci a tarda ora, occhio, amico, a Spatafora". Spatafora in effetti, poi promosso maresciallo per i meriti acquisiti, dimostrò di avere capacità di guida straordinarie, tanto da ottenere, pare, anche la proposta di Ferrari di abbandonare l'Arma per correre con le sue auto. A bordo della Ferrari riusciva non solo a non farsi seminare dalle Maserati e Alfa Romeo sportive rubate dai malviventi, ma grazie alla sua perizia era in grado di bloccare la fuga, portandoli fuori strada o mandandoli in testa-coda mediante stoccate di paraurti, sapienti sbandate e repentine sterzate. Il rombo e la sirena della Ferrari di Spatafora si dice costituissero un indubbio deterrente psicologico per i criminali e un'irresistibile attrazione per i giornalisti, che accorrevano numerosi per te-

stimoniare le sue imprese, compiute per di più con un'auto con un peso e una potenza quasi impossibili da dominare nel traffico cittadino. Leggendaria resta la discesa dalla scalinata di Trinità dei Monti, improvvidamente azzardata da un malvivente in fuga, tallonato da Spatafora. Questa avventura è divenuta così popolare da aver originato diverse versioni; la più attendibile vede l'Alfa 2600 fuggitiva bloccarsi dopo pochi scalini per la rottura di cerchioni e coppa, obbligando il conducente alla fuga a piedi. La Pantera di Spatafora scende invece di traverso, con abile dosatura di freni e sospensioni, fino alla Fontana della Barcaccia, per procedere in via Sistina alla cattura dei malfattori. Questa scena fu ripresa nel famoso film "Poliziotto sprint" del '77, di Stelvio Massi, con protagonista Maurizio Merli che per usare al meglio la Pantera si avvale dell'autorevole consulenza del maresciallo Spatafora. La Pantera telaio numero 3999 fu utilizzata anche per il trasposto più che celere di sangue negli ospedali, alimen-

tando anche in questo caso l'epopea del binomio Ferrari/Spatafora, culminato in un tragitto record Roma-Napoli in soli 50 minuti netti. Per un'avventata decisione degli organi competenti la Pantera di Spatafora, messa a riposo nel '68, venne venduta nel '72 per poche lire a un'asta di materiale militare dismesso, anche se, grazie al fortunato e accorto acquirente, fu successivamente preservata dalle frequenti cannibalizzazioni che videro i motori di vecchie GT/E spesso riutilizzati per completare altre più rare e prestigiose 250. Con la creazione, negli anni '90, del Museo della Polizia, la GT/E Pantera fu concessa in comodato dai proprietari per l'esposizione e la partecipazione ad eventi anche internazionali. In cambio di questa disponibilità, la Pantera riottenne la sua targa originale, nonché radio, sirena e lampeggiante, il tutto con l'esclusiva autorizzazione, trattandosi di un'auto privata, a circolare con la livrea della Polizia. Come fulmine a ciel sereno, nel 2020 comparve improvvisamente la notizia della messa in ven-

dita della Pantera GT/E, in trattativa riservata e con tanto di foto e descrizione, sul sito di una nota casa d'aste internazionale. Considerata l'alta probabilità che la vettura potesse varcare definitivamente i confini nazionali, il Ministero della Cultura pose su di essa alla fine del 2021 il vincolo dell'interesse nazionale eccezionale, impedendone la libera vendita; il vincolo è stato poi ribadito dal T.A.R., cui si era rivolto il proprietario dell'auto, che ha riconosciuto l'interesse storico e culturale del bene. Tale vettura, assolutamente unica e dotata di ineguagliabile pedigree, non avrebbe potuto essere assoggettata a valutazioni eseguite secondo i normali canoni e sarebbe stata destinata a raggiungere quotazioni di grande rilievo, assolutamente non paragonabili a quelle delle altre GT/E che, se in ottime condizioni, vengono normalmente scambiate a cifre vicine ai 500mila euro.

QUOTAZIONE FERRARI GT/E:

Circa 500.000 euro



VIA COL *vento*

La famiglia Orsi, proprietaria della Maserati, voleva stupire con un'auto di rottura e d'emozione, meno compassata e meno ossequiosa della tradizione. Incaricò del progetto lo stilista torinese Pietro Frua, che portò al Salone di Torino del 1963 la nuova 3500 GT, poi denominata Mistral, la cui linea modernissima, innovativa e originale e le soluzioni tecnologiche di lì a breve vennero ampiamente copiate o imitate

È soprannominato “il Maestro dei venti”, dei quali è considerato il principale in assoluto. È il Mistral, antica parola provenzale che contraddistingue l'impetuoso e freddo vento di maestrale che in terra di Francia spinge l'aria polare da Nord-Ovest lungo la Valle del Rodano, le conferisce forza e velocità convogliandola fra il Massiccio Centrale e le Alpi, per poi sferzare Camargue e Provenza, soffiando anche oltre i 130 km/ora, fino a giungere, ancora vigoroso, su Corsica e Sardegna. La potenza e l'irruenza del Mistral erano evidentemente sembrati attagliarsi alla perfezione alle caratteristiche della nuova versione della Maserati 3500 GT, che proprio così venne ridenominata, non a caso dietro suggerimento dell'importatore francese delle Maserati. Da qui in avanti la Casa modenese seguì a denominare le proprie automobili con nomi di venti, proseguendo negli anni con Ghibli, Bora, Khamsim, Karif, Shamal, fino alle odierne Levante e Grecale. A questa regola Maserati fece eccezione unicamente per celebrare importanti vittorie ottenute in competizioni internazionali, come nei casi delle Sebring, Indy, Mexico e Kyalami. All'inizio degli anni Sessanta in Maserati si →



→ presentò il problema di sostituire la fortunata 3500 GT, la prima vera granturismo della Casa, proprio quella che le permise di affermarsi nell'allora molto profittevole settore delle vetture di lusso, passando dalla produzione di due-tre vetture al mese a quella di due-tre vetture al giorno.

Le stupende linee di Touring con il brevetto Superleggera per il Coupé, e di Vignale per lo Spyder, che in alcuni particolari (come le "codine" posteriori) cominciavano ad accusare il peso degli anni, vennero inizialmente aggiornate nel '62 con la Sebring, un coupé che utilizzava pianale e meccanica della 3500 GT, ma che si giovava di una linea stilata da Michelotti per Vignale, molto più sobria della precedente, più squadrata e più compatta.

Anche la Sebring riscontrò subito consensi unanimi, ma la famiglia Orsi, proprietaria della

Maserati, desiderava qualcosa di più.

Voleva stupire, tagliare di netto col passato, voleva un'auto di rottura e d'emozione, meno compassata e meno ossequiosa della tradizione. Incaricò quindi del progetto lo stilista torinese Pietro Frua, che aveva appena portato la Maserati sulla bocca di tutti, con la prestigiosa Quattroporte, la più potente e veloce berlina del mondo.

Al Salone di Torino del 1963 venne presentata la nuova 3500 GT, nell'interpretazione di Frua, e che dall'anno successivo assunse la denominazione di Mistral.

Fu l'ultima vettura ad utilizzare il celebre motore 6 cilindri bialbero a doppia accensione proveniente direttamente dalle corse.

Già dall'inizio della produzione, la cilindrata fu portata a 3.700 cc, per poi arrivare a 4.000; la meccanica era la stessa della Sebring, nell'am-

bito di una gamma tanto vasta in quegli anni da non avere eguali tra i competitors.

Frua colpì nel segno: la linea era modernissima, innovativa e originale, presentando soluzioni che, di lì a breve, vennero ampiamente copiate o imitate.

Ciò avvenne ad esempio per l'insolito e geniale paraurti anteriore, posizionato più in alto rispetto al consueto e anziché essere montato al di sotto della calandra, la sovrastava, costituendo un tutt'uno con essa; l'insieme formava un trapezio, con al centro il grande Tridente del Nettuno, simbolo Maserati.

Ancor più anticonvenzionale per l'epoca, il lunotto: bombato e panoramico, montato su un portellone, grande quasi quanto questo, ed apribile come un guscio di conchiglia per accedere all'ampio vano bagagli.

Ne derivava una linea elegante, bassa e slan-

ciata, con un lungo cofano ed un posteriore spiovente tipo "fastback", raccordati da un profilo che incorniciava il paraurti anteriore, salendo lateralmente prima all'altezza dei fari e poi, dopo aver tracciato tutta la fiancata, in prossimità della coda, tronca e compatta.

Ciò conferiva alla vettura un'immagine di grande dinamicità e aggressività, ulteriormente accentuata dai piccoli finestrini posteriori, conseguenti alla scelta di limitare l'abitabilità della vettura a due soli posti effettivi, per ottenere migliori proporzioni e maggior pulizia formale. La linea di cintura era molto bassa, il che, insieme alla notevole estensione del lunotto, conferiva all'auto grande luminosità e visibilità. Gli interni erano, come in tutte le Maserati, di altissimo livello e grande cura costruttiva; pelle di prima qualità ovunque, moquette morbida e spessa, radica di pregio →



La Mistral fu particolarmente apprezzata dal mondo del cinema, preferita da personaggi quali Fellini, Tognazzi e Sordi, apparsa in numerosi film e campagne pubblicitarie, fino ad essere immortalata con a bordo i Principi Ranieri e Grace al Gran Premio di Monaco del 1966 per le riprese del film Grand Prix



→ e strumentazione completa di grande impatto. Le porte e il cofano in alluminio, unitamente al telaio di tubi a traliccio ereditato dalla 3500 GT, rispetto alla quale la Mistral era più corta, permettevano a quest'ultima di vantare una maggior leggerezza, consentendole velocità di tutto rilievo (vicino ai 250 km/ora), assicurando notevole elasticità, ottima tenuta di strada e buona facilità di guida, pur con le cautele suggerite dal retrotreno con ponte rigido e balestre; il tutto senza mai rinunciare a confort e comodità. Era questa la peculiarità della Maserati che doveva contraddistinguerla dalla rivale e concittadina Ferrari: quest'ultima esasperava la sportività, le prestazioni esuberanti e corsaiole, dedicando pochi riguardi al confort. Maserati offriva comunque grinta e

prestazioni più che soddisfacenti, ma sempre con grande attenzione per eleganza, comodità e finiture impeccabili, rifuggendo da ostentazioni ed eccessi. Purezza estetica e sobrietà caratterizzavano anche la versione Spyder della Mistral, presentata al Salone di Ginevra del 1964 ed opera di Vignale e che, pur dovendo rinunciare all'originale portellone vetrato a favore del vano per ripiegare la capote, presentava una linea ancor più sinuosa e seducente del Coupé. Solo nel 1970 i nuovi proprietari della Maserati posero fine alla produzione di Coupé e Spyder. Negli anni del boom economico, per i fortunati che potevano permetterselo, scegliere la Mistral, ma anche la più convenzionale Sebring, era indice di grande classe e raffinatezza, oltre che di buona competen-

za tecnica. Le Maserati di questa serie erano preferite da clienti senz'altro facoltosi, ma di grande temperamento e spiccata personalità, come dimostra, ad esempio, la passione per la Sebring di Pavarotti e di Swarovski o quella per la Mistral di Fellini, Sordi e Tognazzi. Proprio nel cinema la Mistral si è sempre trovata particolarmente a suo agio, tanto da apparire in numerosi film di quegli anni ed anche in diverse campagne pubblicitarie. Emblematico a questo proposito è il celebre scatto che vede i Principi Ranieri e Grace al Gran Premio di Monaco del 1966 a bordo di una Mistral Spyder, per le riprese del film Grand Prix. Del resto il consenso internazionale ininterrottamente riscontrato nel tempo dalla vettura, senza nessuna flessione, incertezza o concessione

alle mode, è testimoniato dalla sua elezione quale Best of Show al prestigioso Concorso di Eleganza di Pebble Beach nel lontano 1968 e dallo stesso riconoscimento conseguito ancora nel 2021 al Concorso Italiano della Monterey Car Week. Oggi le Mistral sono molto ricercate dagli appassionati, ma se per un Coupé possono essere sufficienti poco più di 200.000 euro, potendo contare su quasi mille esemplari, per le circa 120 Spyder è difficile scendere sotto i 350.000, ma possono non bastare, soprattutto in determinati contesti o per esemplari particolari, anche 700.000 euro.

QUOTAZIONE MASERATI MISTRAL:

Versione spider, da 350.000 euro
Versione coupé da 200.000 euro

Lancia DELTA LA REGINA CHE HA PERSO LA *Corona*

Oggi la Casa offre un solo modello, una piccola citycar. Ma ha un passato di assoluta eccellenza tecnica e sportiva, che le ha regalato anni gloriosi, indimenticabili. Nei rally, dove tra gli anni '70 e '90 era la vettura da battere. E in strada, dove è stata la prediletta di figure come il Maestro Toscanini e il tenore Caruso, Greta Garbo e il Principe Ranieri



Vedere il posizionamento della Lancia nell'attuale panorama automobilistico internazionale è quasi sconcertante: una Casa di così nobili tradizioni relegata a offrire un solo modello, una piccola city car, per di più sul mercato da diversi anni. Si tratta senza dubbio di insindacabili scelte industriali, ma è difficile pensare che una Casa con un tal blasone e un passato di assoluta eccellenza tecnica e sportiva, meriti un simile destino.

Alcune delle soluzioni comunemente presenti su tutte le autovetture di oggi, come ad esempio la carrozzeria portante e le sospensioni indipendenti, sono apparse per la prima volta proprio su vetture Lancia, che coniugavano una tecnologia estremamente raffinata e d'avanguardia a una tradizione di qualità, eleganza e charme. Il marchio Lancia è sempre stato associato a concetti quali classe, discrezione e raffinatezza, e non a caso vetture di grande fama come ad esempio le Lambda, le Augusta, le Aprilia, →

→ le Aurelia o le Flaminia sono sempre state preferite da clientela in linea con le stesse prerogative, come il Maestro Toscanini e il tenore Caruso, Greta Garbo o il principe Ranieri di Monaco, Marcello Mastroianni e Brigitte Bardot, Anita Ekberg e Gary Cooper, oltre, e a riprova anche dei notevoli contenuti tecnici, dei piloti acerrimi rivali Nuvolari e Varzi. Anche nella storia delle competizioni, infatti, il marchio Lancia ricopre un posto di assoluto rilievo. Dopo avere primeggiato negli anni '50 in tutte le specialità, vincendo le più blasonate gare nelle categorie Sport, rally e Formula 1, la Lancia si ritirò improvvisamente dall'attività agonistica a seguito della scomparsa del proprio pilota di punta, Alberto Ascari, in un incidente peraltro avvenuto mentre provava una Ferrari affidata ad un altro corridore.

La stessa Ferrari vincerà il mondiale l'anno successivo utilizzando proprio vetture progettate da Lancia, che Ferrari aveva rilevato dopo l'inatteso ritiro, a riprova dell'assoluta eccellenza del progetto. Ma già nei primi anni '60, a seguito di ripetuti successi conseguiti nei rally da piloti privati, la Lancia cominciò a riconsiderare la decisione presa, finché non costituì una Squadra Corse ufficiale, con attività limitata tuttavia al solo mondo rally, considerato meno impegnativo dal punto di vista economico e con riflessi più immediati sulle vendite delle auto di produzione corrente. Con le Flavia, le Fulvia, le Stratos, le 037 e le Delta, la Lancia divenne la squadra da battere per eccellenza, scrivendo capitoli tra i più importanti ed entusiasmanti della storia dei rally, come la bellezza di 15 titoli mondiali conquistati tra il '72 e il '92, predominio interrotto solo dalla decisione del Gruppo di ritirare - ancora una volta - la squadra dalle corse.

L'ultima auto impiegata in questa esaltante

avventura è stata proprio la più vincente, addirittura capace di conquistare il mondiale anche l'anno successivo al ritiro dalle competizioni. E, ironia della sorte, derivava da una tranquilla vettura di classe media dal carattere mite ed elegante. Si tratta della Delta, presentata nel 1979 e derivata da una costola della cugina Fiat Ritmo, della quale doveva costituire la versione più raffinata, destinata ad una clientela più esigente, quale quella della Lancia. Era necessario coprire il vuoto lasciato dalla Fulvia e per far ciò il gruppo affidò l'incarico a Giorgio Giugiaro, nella speranza che ripetesse l'exploit raggiunto con la Golf, che permise alla Volkswagen di trasformarsi dalla fabbrica produttrice di un solo modello ormai obsoleto (il "Maggiolino")

al colosso internazionale che conosciamo oggi. Ed in effetti Giugiaro ripropose linee geometriche e spigolose con sbalzi ridotti al minimo che già avevano decretato il successo della Golf, arricchendole con ulteriori motivi geometrici, con innovazioni come i paraurti in resina integrati ed in tinta con la carrozzeria e raffinatezze e dotazioni di classe superiore. Ne derivò una forma di estrema semplicità, ma che emanava un alone di prestigio e discrezione, a cominciare dall'elegante nuova calandra Lancia inserita fra i fari anteriori. La Delta fu subito eletta da una giuria internazionale "Auto dell'Anno" 1980 ed incontrò un discreto successo come berlina di classe medio superiore, nel solco già tracciato dalle progenitrici Appia e Ful-

via. Il suo destino cambiò improvvisamente quando la Lancia, vincente in gara con la 037, si trovò a dover fronteggiare la nuova Audi Quattro, che aveva sorpreso il mondo dei rally introducendo per prima la trazione integrale sulle quattro ruote. Dapprima la Lancia progettò una vettura tutta nuova, con tecnologia da Formula 1, telaio tubolare, motore centrale con doppia sovralimentazione e una potenza mostruosa. Il suo nome fu "Delta S4", anche se la Delta di serie la ricordava solo vagamente; era nata per correre nel famoso "Gruppo B", nel quale erano ammesse vetture prodotte in soli duecento esemplari ed era pertanto costituito da veri e propri mostri con prestazioni impressionanti, specie se si considera che erano destinati a correre non



→ in pista, ma su stretti tornanti e tortuose stradine di montagna, spesso sterrate o innevate, in mezzo a case, alberi e spettatori. Nel 1986, a seguito di un gran numero di incidenti mortali, le Gruppo B furono quindi bandite dalle competizioni. La Lancia, che nel frattempo aveva presentato al pubblico una versione 4x4 turbo della Delta di serie per sfruttare i successi della S4, si trovò all'improvviso con la vettura ideale per competere nel restante "Gruppo A", destinato a vetture costruite in più di cinquemila esemplari. Quest'auto, la Delta HF 4WD dotata del motore 2 litri bialbero della Thema turbo, vincerà il mondiale al debutto, sfruttando lo schema della trasmissione della S4, ma potendo disporre di meno della metà della potenza di quella. Da questo momento la saga delle Delta sarà protagonista, attraverso le successive evoluzioni, di una storia unica ed entusiasmante, sbaragliando la concorrenza con 6 titoli mondiali costruttori consecutivi, quattro titoli piloti, 46 vittorie assolute su 66 partecipazioni e costituendo un palmares tuttora imbattuto. L'HF 4WD era ancora tipicamente Lancia anche nell'aplomb, differenziandosi dall'auto di serie solo per i fari tondi anziché quadrati, per le timide minigonne laterali e per i doppi tubi di scarico; una scelta in linea con la discrezione sabauda e la filosofia della Casa di bandire qualsiasi ostentazione, all'insegna dell'essere e non apparire. Non a caso in quegli anni l'immagine della Lancia (ed in particolare della Delta) era affidato ad uno spot divenuto un vero e proprio cult anni '80, con il celebre claim "Oui, je suis Catherine Deneuve", sussurrato dalla raffinata attrice francese mentre scendeva da una Delta LX. La linea e le dotazioni delle versioni successive si adegueranno invece alle esigenze delle corse, che imporranno l'allargamento delle carreggiate, il maggior

dimensionamento degli organi meccanici e le necessità di rendere compatibili i dispositivi di raffreddamento. Ne risulteranno via via versioni sempre più muscolose ed aggressive, ma assolutamente seducenti e a loro modo eleganti, complice forse l'immagine vincente e l'immenso prestigio nel frattempo conquistati dalla Delta. All'HF seguirà quindi l'HF Integrale, con parafranghi allargati, nuove prese d'aria e maggiore potenza, e poi l'HF Integrale 16V, 4 valvole per cilindro, rigonfiamento sul cofano ed ulteriore aumento di potenza; a queste faranno seguito le due versioni Evoluzione, dette comunemente "Evo", con parafranghi e carreggiate ancora più larghi, diverse soprattutto per la presenza, nell'ultima, del catalizzatore. Le Integrali sono all'apice dell'universo Delta, le più desiderabili ed ambite, grazie alle prestazioni eccezionali sia pure talvolta brutali, alla proverbiale qualità



di guida ed alla notevole tenuta di strada, anche se per guidarle al limite occorre essere piloti con una certa esperienza...

L'Integrale è una vera Regina e come tale non dà certo confidenza, esige attenzione e rispetto, che compensa suscitando ovunque onori e ammirazione, come un vero oggetto di culto internazionale. Le ricercatissime versioni Evo, specie quelle declinate in edizioni speciali a tiratura limitata, hanno raggiunto valutazioni di gran rilievo, spesso superiori ai 150mila euro, salvo esemplari ufficiali che hanno effettivamente corso, che superano spesso il mezzo milione, così come accade anche per le sporadiche S4 che ogni tanto passano di mano. Per chi invece predilige unire il fascino d'antan con la tecnologia di ultima generazione, il pluricampione mondiale rally – proprio con la Delta - Miki Biason, unitamente a tecnici di prim'ordine

ex-Lancia, ha prodotto in numero limitato, un piccolo lotto di "Evo 3", cioè quel modello che era allo studio proprio quando la Lancia ha lasciato le competizioni e che quindi non è mai stato commercializzato. Le 8 Delta "definitive" firmate Biason, denominate "Evo Martini Racing", nascevano dalla rivisitazione di Integrali esistenti, aggiornate con le specifiche delle Gruppo A, ma utilizzando materiali moderni, verniciature d'avanguardia e centraline elettroniche attuali. Il risultato è stato l'aumento con un enorme salto verso l'alto di tutte le principali caratteristiche, la maneggevolezza, la sicurezza, i freni, i cavalli, le prestazioni, l'equilibrio, il confort e...., buon ultimo, il prezzo, si dice superiore ai 300mila euro.

QUOTAZIONE DELTA INTEGRALE EVO:

Oltre 100.000 euro

GIOTTO *in rivolta*

Dopo l'abbandono del progetto da parte dell'imprenditore milanese che l'aveva ingaggiato, il geniale tecnico toscano ottenne di sviluppare in proprio la Iso Grifo da competizione. Una vettura estrema, che prese il suo stesso nome: Bizzarrini 5300 GT. In rare volte in cui uno dei 133 esemplari prodotti va all'asta, si supera agevolmente il milione di euro



Maranello 1961, l'epoca della diaspora, l'epurazione, l'ammutinamento o addirittura "la notte dei lunghi coltelli", proprio come la definizione utilizzata per descrivere il grande regolamento di conti avvenuto ai vertici della Germania nazista negli anni Trenta. Queste sono alcune delle evocative espressioni utilizzate per descrivere gli avvenimenti accaduti in quel momento alla Ferrari, avvenimenti che destarono grandissima sensazione e scalpore in tutto il mondo automobilistico. Otto figure apicali della struttura organizzativa vennero

improvvisamente licenziate in tronco, al termine di una riunione tecnica durante la quale nulla lasciava trasparire quello che sarebbe stato l'epilogo: gli otto, convocati d'urgenza dall'ufficio del personale, ricevettero ognuno la propria lettera di licenziamento, con la comunicazione che le liquidazioni spettanti erano già state accreditate presso le rispettive banche di appoggio. A scatenare la furia del Drake la richiesta degli otto di allontanare dalla fabbrica la signora Laura, cioè la moglie di Ferrari, che aveva preso a frequentarne assiduamente i locali e che, a causa dell'instabilità psichica di cui soffriva, si abbandonava spesso →

→ ad intemperanze nei confronti dei dipendenti. Ferrari non accettò l'ingerenza nella sua vita privata, ma anche, e soprattutto, le modalità della richiesta: la fredda e formale raccomandata di un avvocato. Chiunque avrebbe scommesso in quel momento per una imminente ed irrimediabile crisi della Ferrari, tra l'altro campione del mondo in carica, che si privava di botto, con un colpo di spugna, delle persone più vicine ad Enzo e dei migliori tecnici del momento. I due ingegneri di punta, Carlo Chiti e Giotto Bizzarrini, si accasarono inoltre in breve tempo presso la neonata ATS del Conte Volpi di Misurata, che puntava a sfidare la Ferrari nelle massime competizioni. Ma la Ferrari tenne botta, grazie alla crescita delle strutture superstiti, ed in breve tempo l'ATS chiuse i battenti per problemi economici e Bizzarrini tornò nella sua Livorno, dando vita ad un suo studio di progettazione, la Autostar. Il geniale tecnico toscano era riuscito qualche anno prima a far colpo su Enzo Ferrari grazie alla sua sfrontatezza e creatività, dimostrate

quando si recò a Maranello per il primo incontro a bordo di una Topolino da lui completamente elaborata, ricarrozata con una ardita livrea aerodinamica, accreditata di oltre 150 km/h e già oggetto della sua tesi di laurea. Bizzarrini, che aveva inoltre alle spalle più di un triennio presso l'Alfa Romeo, durante il quale aveva affiancato il mitico collaudatore Consalvo Sanesi, venne assunto da Ferrari seduto stante e diventò in breve tempo il responsabile sviluppo e collaudi. Sono famose le sgroppate condotte quotidianamente sulla statale dell'Abetone a bordo dei prototipi Ferrari, ingaggiando memorabili sfide con Guerino Bertocchi, collaudatore delle rivali Maserati, e addirittura con il farmacista di Maranello, che lo provocava a bordo dell'altra modenese Stanguellini. Nel periodo alla Ferrari, dopo aver collaborato alla realizzazione di alcune tra le più famose Rosse di sempre (la Testa Rossa, la Mondial 500, la Spider California, la 250 SWB), Bizzarrini ideò ed impostò l'auto più famosa ed apprezzata di tutti i tempi, la 250 GTO, della quale è considerato padre indiscus-

so. Alcune tra le caratteristiche più conosciute e specifiche della GTO, come il motore arretrato rispetto agli standard, la linea modellata dalle esigenze funzionali e addirittura le inconfondibili tre "D" rovesciate sul frontale, sono opera emblematica di Giotto Bizzarrini, che tuttavia non potrà poi occuparsi delle future gesta della sua creatura. Dopo avere progettato con l'Autostar un'altra pietra miliare dell'automobilismo sportivo come il famoso motore 12 cilindri delle Lamborghini, Bizzarrini venne ingaggiato da Renzo Rivolta, industriale milanese proprietario dell'industria termoidraulica Isothermos, che dopo alcune esperienze come costruttore motociclistico oltre che di microvetture (la celebre Isetta della quale cedette i diritti alla BMW), si mise in testa di fare concorrenza a Ferrari e Maserati, costruendo lussuose supercar ad alte prestazioni. Utilizzando i potenti e non eccessivamente costosi motori V8 della Chevrolet Corvette e dopo un primo modello denominato GT300, dal binomio Rivolta - Bizzarrini nacque la Iso Grifo, stupenda vettura con linea disegnata

da Giugiaro, allora in forza alla carrozzeria Bertone. La Grifo incarnava perfettamente l'idea di GT di Renzo Rivolta, che produceva auto con grandi prestazioni, assolutamente all'altezza delle rivali, che tuttavia non rinunciavano all'eleganza, al lusso e al confort, tanto da accendere il desiderio di industriali rampanti e di gente di spettacolo, come l'Aga Khan, Giannino Marzotto, John Lennon, Gino Bramieri, Little Tony e Mario Del Monaco. Ma Bizzarrini covava ben altri progetti. Le competizioni. E tanto fece da convincere Rivolta, inizialmente contrario, ad approntare anche una versione da corsa della Grifo, facendo leva sull'ampia pubblicità che poteva derivare dalle vittorie nelle corse, come accadeva a Ferrari e Maserati. Parallelamente alla Grifo stradale, denominata A3/L, allestì quindi la variante A3/C, dove "C" stava per competizioni. Al Salone di Torino del '63, la prima (la GT Lusso) era esposta nello stand Bertone, la seconda (la versione da corsa) stranamente in quello Iso-Rivolta, quasi a suggellarne la paternità. Ma Rivolta non era ancora del tutto convinto. →



→ Dopo qualche fugace apparizione in competizioni internazionali, senza dedicarvi tuttavia grandi risorse, l'industriale abbandonò il progetto, puntando esclusivamente sulla versione da strada. Bizzarrini non demorse e chiese e ottenne dalla Iso-Rivolta il permesso di sviluppare in proprio la vettura, oltre a tutti i pezzi già disponibili, tuffandosi a capofitto nella nuova avventura, quella di costruttore in proprio. Nacque a Livorno la Prototipi Bizzarrini incentrata sul modello 5300 GT Strada, nella sostanza una Grifo A3/C ribattezzata. Si trattava di una vettura estrema, quasi esagerata, la massima espressione delle teorie del costruttore. Il motore era arretrato come non mai, tanto da penetrare nell'abitacolo, dove si insinuavano praticamente due degli otto cilindri e da dove si accedeva, tramite il

classico sportellino portaguanti del cruscotto, addirittura allo spinterogeno.

Più che anteriore il motore era quasi centrale, il che conferiva alla vettura, oltre ad un baricentro molto basso, un equilibrio dei pesi eccezionale. Costruita in due versioni, delle quali una era solo un po' ingentilita nell'abitacolo, la Strada era comunque bassa, incredibilmente bassa, appena 111 centimetri.

Di grande impatto e personalità, aveva ampi parafanghi sporgenti, grandi ruote, soprattutto quelle posteriori (come nelle auto da corsa), un muso praticamente rasoterra ed una coda alta e tronca, anche questo un chiodo fisso di Bizzarrini, che ne avrebbe per di più disegnato personalmente i primi bozzetti, poi definiti ed armonizzati da Giugiaro, dopo un passaggio alla galleria del vento dell'Università di Pisa.

Il motore era sempre il V8 della Corvette con il suo tipico suono cupo e profondo, così diverso dai contemporanei italiani V12 acuti e stridenti; il telaio era a piattaforma e la scocca in alluminio, salvo qualche esemplare in vetroresina fatto allestire da Bizzarrini ad un cantiere navale. All'interno non c'era nulla di regolabile, nemmeno il sedile di guida, che veniva predisposto in fabbrica sulle misure del cliente. Ma le inevitabili scomodità erano ampiamente compensate dalla grande guidabilità, dalla stabilità e dalla sensazione generale di sicurezza sprigionata dalla vettura, dotata inoltre di inusuale domestichezza, per un'auto di quel tipo, anche nel traffico cittadino, grazie alla sua notevole elasticità. Le grandi qualità della vettura non bastarono però a garantire a lungo la sopravvivenza della Bizzarrini, sem-

pre gravata dalla cronica assenza di capitali, nonostante la messa in cantiere di una piccola sportiva, la 1900 GT Europa con motore Opel, che non superò le 17 unità. I 133 esemplari della 5300 GT costruiti fino al 1969, tutti diversi uno dall'altro perché praticamente fatti a mano, sembra siano tutti ancora esistenti, a ulteriore riprova della bontà del progetto. Ben pochi di questi si trovano in Italia, essendo amati dai collezionisti di tutto il mondo, specie americani; le rare volte nelle quali si affacciano nelle grandi aste internazionali costituiscono un fortissimo richiamo e sono sempre molto contesi, raggiungendo e superando agevolmente il milione di euro.

QUOTAZIONE BIZZARRINI 5300 GT:

A partire da 1.000.000 di euro

Di grande impatto e personalità, aveva ampi parafanghi sporgenti, grandi ruote, soprattutto quelle posteriori - come nelle auto da corsa - un muso praticamente rasoterra ed una coda alta e tronca



quasi *una* ferrari

La Dino 206 Gt non poté fregiarsi del riconoscimento più prestigioso, il nome Ferrari, a torto.. Era “minuscola, scattante, sicura”, secondo la brochure, che però taceva della qualità della progettazione, dello stile e delle prestazioni da vera purosangue. Ecco la storia della vettura più controcorrente uscita dalle scuderie di Maranello

Quasi una Ferrari. Con queste parole esordiva la brochure di presentazione della Dino 206 GT, la piccola vettura sportiva creata alla Ferrari, alla quale il Drake non volle tuttavia concedere il suo nome. Quella brochure definiva poi la Dino “minuscola, scattante, sicura”, tutte qualità indubbe, non c’è che dire, ma quell’incipit che negava alla vettura il titolo più prestigioso, cioè quello di essere “una Ferrari”, non era forse stata una scelta del tutto azzeccata. Perché invece “Ferrari” quell’auto lo era in tutto e per tutto, dalla progettazione alla produzione, allo stile e, last but not least, alle prestazioni da vero purosangue. →



→ Si trattava di una vettura del tutto controcorrente rispetto agli standard di Maranello, quasi una sperimentazione: per la prima volta il motore non era un 12 cilindri, ma solo un 6, montato per di più in posizione centrale anziché all'anteriore. Con ciò facendo definitivamente capitolare il Drake in persona, strenuo sostenitore del motore anteriore in quanto contrario a "mettere il carro davanti ai buoi", come amava ripetere, ma che già aveva dovuto ricredersi per le auto da competizione, a seguito dei successi conseguiti con motori posteriori dagli assemblatori inglesi (primo fra tutti John Cooper) da lui un po' sprezzantemente definiti "garagisti". La Dino era quindi un'auto più piccola, rispetto alle tradizionali "Rosse", e per tutti questi motivi Ferrari non ritenne opportuno appuntarvi il famoso cavallino rampante, intendendo invece sondare prima il mercato senza rischiare di compromettere la reputazione delle sue Supercar. Per la nuova nata

volle omaggiare il figlio Alfredo, familiarmente chiamato Dino, prematuramente scomparso nel 1956 a soli 24 anni a causa di una grave malattia. Dino, ingegnere progettista, aveva partecipato allo studio di un motore da competizione 6 cilindri a V di 65 gradi, affiancando il maestro Vittorio Jano, già capo progetti di Alfa Romeo e Lancia. Si trattava di un motore destinato a grandi successi; installato su monoposto di Formula 1 e Formula 2 e su Sport prototipi, ottenne innumerevoli vittorie, compresi Campionati mondiali piloti e costruttori. Nelle varie evoluzioni, e con l'apporto successivo di altri valenti tecnici quali ad esempio Chiti e Forghieri, equipaggiò inoltre le sportive Fiat coupé e spider, fino ad essere montato sulla leggendaria Lancia Stratos da rally, pluricampione del mondo negli anni Settanta. La fedele riproduzione della firma di Dino su fondo giallo, colore di Modena, costituì quindi il marchio della prima vettura di serie dotata di

motore 6 cilindri costruita alla Ferrari. Ciò non impedì alla maggior parte dei fortunati proprietari di applicare poi sulla Dino cavallini posticci a profusione, la scritta Ferrari cromata sulla coda ed i noti adesivi sui passaruota anteriori come quelli che la Casa applicava sulle vetture da competizione. La prima Dino, la 206 GT, fu presentata al Salone di Torino nel 1967 e la sua elegante linea tutta curve disegnata alla Pininfarina divenne in breve un simbolo del design del periodo. La posizione centrale-posteriore del motore, installato in senso longitudinale, aveva permesso di adottare soluzioni tecniche innovative, a cominciare dal notevole abbassamento del cofano anteriore che non doveva più fungere da copertura del motore, ora arretrato dietro i sedili anteriori. Era però accaduto che tra le prime concept Dino e la 206 GT ufficiale era comparsa la rivoluzionaria "Lamborghini Miura", con quel motore montato anch'esso centralmente, ma in posizione

trasversale, che consentiva altezze ed ingombri ancora più esasperati, mai visti prima.

Anche la 206 ebbe quindi il motore trasversale con cambio in blocco e, rispetto ai prototipi precedentemente approntati, risultava più corta e compatta, con la parte posteriore che terminava con un taglio netto.

La nuova vettura era caratterizzata da una classica linea elegante e morbida, con muscolosi parafanghi anteriori molto pronunciati, che accentuavano il notevole abbassamento del cofano, una fiancata contraddistinta da una scalfatura che confluiva in una presa d'aria a cono di grande effetto, un lunotto curvo e concavo (come quello già apparso sulla Ferrari costruita per Ingrid Bergman) per terminare con una coda tronca, quasi verticale, con aggressivi scarichi protesi in doppia coppia verso l'alto. Dopo un solo anno, la 206 fu sostituita dalla 246, con carrozzeria in acciaio anziché in alluminio e motore in ghisa, aumentato da →



Vettura del tutto inusuale rispetto agli standard di Maranello, divenne in breve uno dei simboli più celebri del design del periodo

*Il motore progettato da
Dino Ferrari (il figlio del Drake
prematuramente scomparso)
con il maestro Vittorio Jano,
conquistò Campionati mondiali
in ogni categoria
nel quale fu impiegato*



→ 2.000 a 2.400 c.c. con grande giovamento in termini di elasticità e fluidità di marcia. La 246 GT, costruita in tre serie con minime differenze, fu declinata anche in versione GTS, cioè spider, anche se si trattava in realtà di un allestimento tipo "Targa", costituito cioè da una capottina rigida asportabile, ispirata all'omonimo modello della Porsche 911, che era la sua rivale diretta. Su strada la Dino non faceva rimpiangere le vere Ferrari, rivelandosi a volte, grazie al baricentro basso e al peso ridotto, più agile e maneggevole; il piacere di guida è ancora oggi assicurato, specie nel misto e nello stretto ed il sound da brividi emanato da propulsore e carburatori compete ad armi pari con quello delle sorelle a 12 cilindri. Un utilizzo più pacato e tradizionale di questo propulsore fu invece previsto dalla Fiat sui propri modelli coupé e spider, anch'essi denominati Dino. La collaborazione tra le due Case traeva origine dalle modifiche ai regolamenti della Formula 2 apportate dalla Federazione Automobilistica Internazionale, che dal 1967 impose alle vetture motori di serie prodotti in almeno 500 esemplari. Tale iniziativa, forse anche indotta dal notevole peso politico della Ford americana come ritorsione al gran rifiuto oppostole all'offerta di acquisto della Ferrari, portò il costruttore modenese a richiedere supporto alla Fiat per raggiungere i volumi produttivi minimi, costituendo peraltro il preludio al successivo ingresso della stessa Fiat nel capitale Ferrari. La Dino di Ferrari si rivelò un grande successo,

inaugurando l'architettura - tipo cui in seguito si adeguarono tutte le future berlinette della Casa. Costruita in più di quattromila esemplari, con la sua immagine scattante e sbarazzina stregò in particolare le star del rock, come ad esempio Elton John, Little Richard dei Rolling Stones, Cher (che la usava quotidianamente lungo i viali di Beverly Hills) e quasi tutti i componenti degli Who, il gruppo che ebbe grande influenza sui giovani in quanto legato al fenomeno culturale dei Mods, celebrati con il famoso Quadrophenia. Una notevole ribalta fu poi assicurata alla Dino GT dalla fortunata serie televisiva "Attenti a quei due", nella quale, con targa originale MO 221400, era guidata da Tony Curtis, in contrapposizione all'Aston Martin affidata al rivale Roger Moore, il primo nelle vesti di un brillante e sportivo americano, il secondo di un compassato e raffinato lord inglese. Le 206/246, considerate oggi veri capolavori di stile ed equilibrio, difficilmente restano invendute nelle grandi aste internazionali, dove spuntano quotazioni di gran lunga superiori ai trecentomila euro, superando anche il mezzo milione nel caso delle rare 206 GT, costruite in soli 154 esemplari. Una bella rivincita per un'auto cui Enzo Ferrari non aveva voluto inizialmente concedere il suo marchio, ma che poi ne utilizzò il primo esemplare, per lungo tempo, come sua auto personale.

QUOTAZIONE DINO 260/246 GT:

Circa 500.000 euro

LANCIA FLAMINIA SPORT ZAGATO

L'ammiraglia
**COR
SAIO
LA**

Elegante e raffinatissima, la Lancia Flaminia carrozzata Zagato, è tra le sportive più affascinanti e iconiche di sempre. Prodotta in meno di 600 unità, la versione Sport difficilmente passa di mano per meno di 400mila euro e può raggiungere quotazioni ben più alte per uno dei 99 rarissimi esemplari della cosiddetta pre-serie



Bel regista Antonioni. C'ha un Flaminia Zagato che una volta, sulla fettuccia di Terracina, m'ha fatto allungà il collo".

È questa una delle tante frasi cult del celebre road-movie Il sorpasso, frase pronunciata dallo spiantato e spaccone protagonista Bruno Cortona, alias Vittorio Gassman. Per Cortona, alla guida di una vecchia e malconcia Lancia Aurelia B24, la più recente Flaminia (sempre Lancia, ma carrozzata da Zagato) rappresentava in quel momento un vero miraggio, trattandosi di una raffinata ed elegantissima sportiva capace di catalizzare l'interesse e il desiderio di una clientela trasversale ed eterogenea.

A riprova di ciò, basti pensare che, oltre al gradasso Cortona (che la desiderava) e ad Antonioni, padre del cinema dell'alienazione e dell'incomunicabilità, possedeva una Flaminia Zagato anche lo stesso Dino Risi, il regista proprio de Il sorpasso, uno dei maestri della commedia all'italiana.

Il nome della carrozzeria Zagato, in un'epoca in cui le "fuoriserie" rappresentavano nell'automobilismo il massimo del lusso, era sinonimo di originalità, ricerca aerodinamica, leggerezza ed altissima capacità artigianale. Con il sapiente mix di questi ingredienti, Zagato riusciva ad ottenere legendarie vetture imbattibili, caratterizzate altresì da una bellezza intrinseca e naturale, in quanto originata dalla loro stessa funzionalità.

Ma facciamo un passo indietro. A metà degli anni '50, la Lancia si trovò ad affrontare uno dei momenti più difficili della sua storia: i metodi produttivi iniziavano, infatti, a rivelarsi obsoleti, così come superati apparivano quelli organizzativi e commerciali.

La decisione di Gianni Lancia, figlio del fondatore, di investire ingenti risorse nelle competizioni, non portò i risultati sperati e

non contribuì in maniera significativa ad incrementare le vendite.

L'azienda passò quindi di mano e la nuova proprietà affidò la direzione tecnica al Professor Antonio Fessia, che pose tra l'altro fine alla lunga serie delle vetture Lancia battezzate con l'iniziale "A" (Artena, Astura, Augusta, Aprilia, Ardea, Aurelia, Appia) inaugurando la dinastia di auto con l'iniziale del suo cognome, Flaminia, Flavia e Fulvia.

Il primo modello del nuovo corso è appunto la Flaminia, nata per sostituire l'ormai superata Aurelia, utilizzandone comunque la meccanica ancora all'avanguardia.

Partendo da un prototipo presentato da Pininfarina, denominato Lancia Florida, la Flaminia berlina debuttò al Salone di Torino del 1956, confermando la vocazione della Casa

per l'eleganza, la classe e la raffinatezza. Grazie a un magistrale calcolo delle proporzioni ed a un sapiente utilizzo di spigoli e volumi, la vettura dissimulava i suoi quasi cinque metri di lunghezza, presentando soluzioni del tutto originali.

Così, ad esempio, la linea ininterrotta che unisce posteriormente tetto, montanti, parafranghi e paraurti. O i doppi tergicristalli posteriori, esterni ma anche interni, non essendo ancora stato inventato il lunotto termico. Innovativa rispetto allo standard Lancia, era anche la calandra, non più con il tradizionale scudetto verticale, ma con una grande bocca con griglia interna cromata, che accomunerà tutte le Lancia per vari anni.

Ne derivava una vettura di gran classe, dalla linea pulita senza orpelli o ridondanze, accu-

ratamente costruita, con finiture di prim'ordine, materiali di eccellenza e pressoché totale assenza di vibrazioni. Una vera ammiraglia che permetteva inoltre, grazie ai silenziosi ed elastici sei cilindri di 2,5 litri, alte velocità nel massimo confort.

Di queste qualità si accorse anche la Presidenza della Repubblica che, dopo un imbarazzante episodio che vide il Presidente Gronchi rimanere appiedato per un inconveniente elettrico nella Fiat 2008 d'ordinanza (risalente agli anni '30), commissionò alla Lancia, coadiuvata da Pininfarina, ben quattro Flaminia Cabriolet Presidenziali.

Le vetture, denominate Belfiore, Belmonte, Belvedere e Belsito, rappresentavano il massimo del lusso e del buon gusto. Capote elettrica, pelle Connolly, vetro divisorio con →



→ la postazione dell'autista, strapuntini per la scorta, ovunque materiali di altissima qualità; il tutto su quasi cinque metri e mezzo di lunghezza. Dal 1961 le Flaminia accompagnano tutti i Presidenti nelle occasioni ufficiali, oltre ai loro illustri ospiti (come la Regina Elisabetta, John Fitzgerald Kennedy, Charles de Gaulle), salvo un breve periodo nel quale Pertini preferì utilizzare la Maserati Quattroporte donata al Quirinale dalla Casa produttrice. Ma ancor prima della nascita delle Presidenziali, la Flaminia era stata declinata in ben tre versioni derivate, che Lancia affidò tuttavia alle più famose carrozzerie esterne, così come allora in uso, riservandosene la commercializzazione. Nel 1958 furono, quindi, contemporaneamente presentate la Flaminia Coupè di Pininfarina, la più simile alla berlina ma ancor più elegante, le sinuose GT e Convertibile di Touring e la grintosa Sport di Zagato, ritenuta fin da allora un vero capolavoro. Riproponendo, sul passo accorciato della berlina, la linea fluida e aerodinamica già pensata per l'Appia GT, Zagato creò una delle più affascinanti e iconiche sportive di sempre,

di personalità inarrivabile e proporzioni perfette. Sul lungo cofano, sui parafanghi con fari carenati e sulla coda compatta, spiccava uno dei tipici segni distintivi di Zagato, il tetto a doppia gobba sopra i sedili, che contribuiva in maniera determinante a conferire un'inconfondibile impronta aggressiva e corsaiola. Il peso estremamente ridotto, grazie al diffuso utilizzo di alluminio, e il motore sei cilindri a V da 2,5 litri e 119 cavalli, spingevano la Sport a oltre 190 km/h, facendone l'auto ideale dei gentlemen driver. La vettura conquistò successi ovunque, spesso nella variante competizione, potenziata e ancor più alleggerita. Conseguì inoltre memorabili risultati anche al di fuori delle gare ufficiali, come la media di 218 chilometri all'ora mantenuta dal pilota Giulio Cabianca sul tragitto Bologna - Milano. Dal '59 al '67 si susseguirono diverse versioni della Sport, che perse i fari carenati nel '59 per poi riacquistarli in seguito e guadagnò via via centimetri cubici, carburatori e cavalli, che divennero 152 nella Super Sport del '54. Di quest'ultima la più significativa innovazione fu l'adozione della coda tronca, secondo le

più accreditate teorie aerodinamiche allora in auge, già applicate con successo da Zagato e dal suo designer Ercole Spada, in particolare sull'Alfa Romeo Giulietta SZ. La natura prettamente corsaiola della Sport ne ha limitato inevitabilmente la diffusione rispetto alle Touring e alle Pininfarina: le Zagato furono prodotte in poco meno di 600 esemplari complessivi, contro circa 2.800 Touring ed oltre 5.000 Pininfarina. Vero e proprio record, quest'ultimo, poiché, per la prima volta, un modello derivato venne prodotto in numero superiore a quello della berlina originaria, che si assestò attorno ai 4.000 pezzi. Contribuirono a decretare il successo della serie il gran numero di personalità che la scelsero, dalle berline di Audrey Hepburn e di Hemingway, alle Coupé della Bardot e di Fangio, alle Touring dell'Aga Khan e ancora di Hemingway, fino alle Zagato, non solo di Antonioni e Risi, ma anche di Marcello Mastroianni, che peraltro aveva già posseduto Convertibile e Coupé. E la lista potrebbe continuare, annoverando tra i "Flaministi" altri noti personaggi come Lamborghini, Olivetti, la Cardinale, la Milo,

la Eckberg, Gassman, la Principessa Soraya e Maria Callas. Storia a sé quella della "Loraymo", esemplare unico e originalissimo, disegnato da Raymond Loewy, il celebre designer di treni e oggetti quotidiani, tra cui il logo delle Lucky Strike e la bottiglia king size della Coca Cola. L'avveniristica e super aerodinamica vettura, approntata dal tandem Motto - Nardi, fu presentata al Salone di Parigi del '60, utilizzata per anni dallo stesso Loewy ed acquistata, infine, dal Club Lancia americano per donarla al museo della Casa. Dal punto di vista collezionistico sono naturalmente le Zagato a destare il maggiore interesse e ciò in ragione, non solo delle prestazioni, ma anche per la purezza delle linee e per i pregevoli contenuti tecnici e costruttivi. Difficile vedere ottime Sport Zagato passare di mano per meno di 400mila euro, per raggiungere i 500mila - 600mila euro per uno dei rarissimi 99 esemplari della cosiddetta "pre-serie", specie se nell'esclusivo allestimento competizione.

QUOTAZIONE LANCIA FLAMINIA SPORT ZAGATO:

A partire da 400.000 euro

Sul lungo cofano, sui parafanghi con fari carenati e sulla coda compatta, spiccava uno dei tipici segni distintivi di Zagato, il tetto a doppia gobba sopra i sedili, che contribuiva a conferire un'inconfondibile impronta aggressiva e corsaiola



SPRINT *con* CLASSE

La confluenza in colossi automotive più impersonali e la transizione green ha indebolito il carattere di certi marchi. In parte è accaduto anche per Alfa Romeo che ai tempi dei vari Sivocchi, Campari, Brilli-Peri, Ascari, Varzi, Nuvolari, Villoresi, Farina e Fangio era sinonimo di corse. E che lo è stata nei decenni successivi anche nelle versioni berlina destinate alla famiglia

L'ingresso dell'Alfa Romeo in grandi gruppi automobilistici multimarca, a cominciare da Fiat Auto negli anni '80, ne ha progressivamente svilito lo spirito sportivo che l'aveva accompagnata dalla nascita fino a quel momento. Le Alfa avevano un innegabile quid che le distingueva da tutte le altre auto: non solo erano immediatamente riconoscibili, indipendentemente dallo stile, poiché avevano un'impostazione e un temperamento che tradiva il dna corsaiolo che le aveva ispirate, ma dal punto di vista prestazionale erano sempre una spanna avanti alle concorrenti, grazie all'alto contenuto tecnologico di ogni singola realizzazione. Oggi sia a causa del generale livellamento e alla spersonalizzazione inevitabilmente determinati dall'appartenenza a grandi agglomerati che impongono sistematiche sinergie di gruppo, sia in conseguenza delle politiche sempre più green, non è per tutti così immediato associare il nome Alfa Romeo all'eccellenza nel campo delle competizioni automobilistiche, campo nel quale rappresenta invero uno dei marchi più gloriosi di sempre. Con i vari Sivocchi, Campari, Brilli-Peri, Ascari, Varzi, Nuvolari, Villoresi, Farina e Fangio, l'Alfa Romeo spopolava, fin dagli anni venti del secolo scorso, nei circuiti di tutto il mondo e nelle corse su →



→ strada (Targa Florio e Mille Miglia su tutte), dove rappresentava la vettura da battere.

Era talmente sentita questa indiscussa supremazia da indurre un grande campione come Juan Manuel Fangio a ritenere che per un pilota correre per l'Alfa Romeo era come per un tenore cantare alla Scala di Milano. Era proprio nel DNA dell'Alfa Romeo la tendenza a ricercare sempre il massimo livello tecnologico ed il top delle prestazioni e non a caso lo stesso Enzo Ferrari, prima di fondare la propria casa automobilistica, correva come pilota su vetture Alfa Romeo per poi diventarne responsabile del Reparto Corse con la sua Scuderia.

Istituito nel 1950, il Campionato del Mondo di Formula 1 venne subito vinto dall'Alfa Romeo, un dominio che si ripeté l'anno successivo: due Campionati mondiali, due trionfi.

La superiorità sugli avversari in quel momento era netta, ma scelte imprenditoriali contingenti imposero il concentrarsi di impegni, investimenti e risorse sulla produzione industriale.

La Casa si ritirò quindi dalle competizioni, ancora imbattuta. Era in una fase di grande

mutamento, di passaggio da una dimensione di alto artigianato e da un catalogo di vetture d'élite, ad una produzione su scala industriale rivolta ad una clientela più vasta. In un'Italia appena uscita dalla guerra mondiale, apparivano anacronistiche le pompose e superlative 6C 2500, ottime e prestigiose vetture, ma ormai obsolete ed esageratamente costose. La svolta era rappresentata dalla nuova "1900", una vettura modernissima, prima Alfa costruita in catena di montaggio e prima Alfa con carrozzeria portante monoscocca, vera artefice e protagonista del cambiamento radicale in atto. Si trattava di una berlina a tre volumi, sobria ed elegante, di notevoli contenuti tecnici e prestazioni da primato, nonostante la scelta di puntare su motori 4 cilindri in luogo dei celebri 6 e 8 C, gravati da maggior imposizione fiscale e da costi di produzione oltre che di manutenzione divenuti insostenibili.

Ma era tutt'altro che una scelta riduttiva: i 4 cilindri erano motori in alluminio estremamente raffinati, a cominciare dalla distribuzione a doppio albero a camme in testa, e saranno una

pietra miliare per la storia dell'automobilismo nonché uno dei segni distintivi Alfa Romeo per più di quarant'anni.

L'architettura complessiva della vettura non era da meno. Le sospensioni anteriori indipendenti, lo sterzo pronto e preciso e la trazione posteriore con ponte rigido conferivano alla vettura una grande tenuta di strada, oltre ad agilità, sicurezza e piacere di guida. Il frontale a tre lobi, con il grande scudetto Alfa al centro e le due prese d'aria laterali, costituirà uno stilema destinato a contraddistinguere le Alfa per lungo tempo, a cominciare dalla Giulietta, presentata poco tempo dopo.

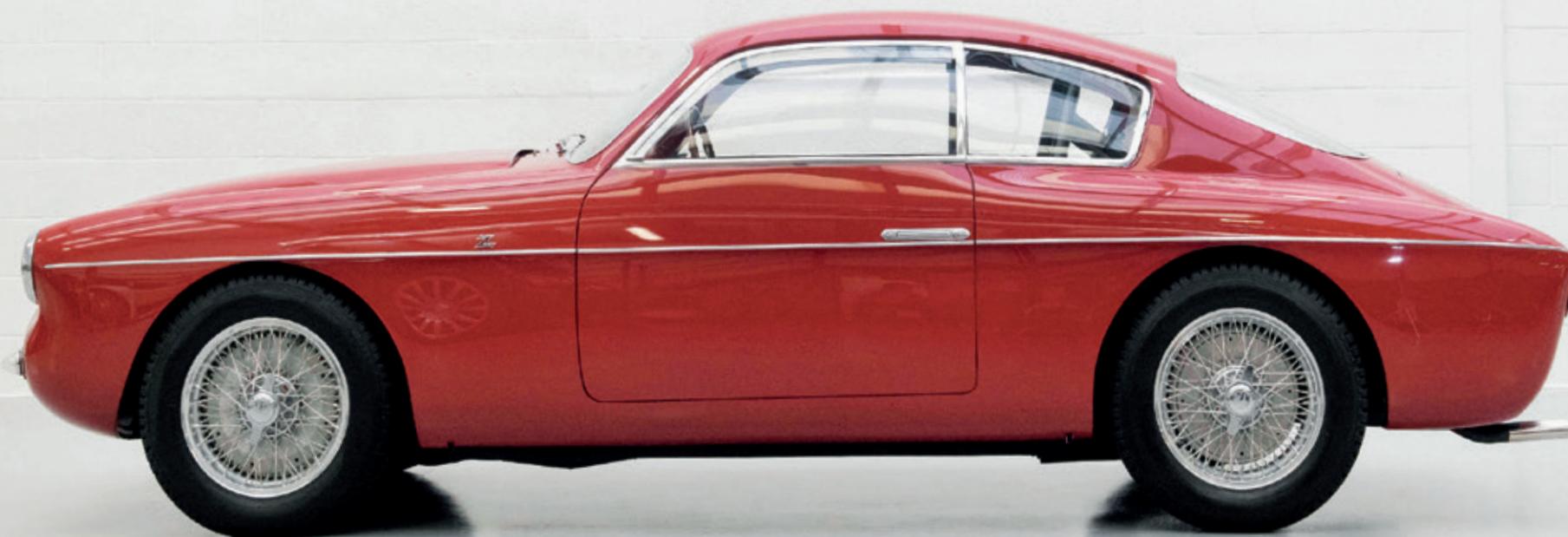
L'impostazione sportiva era inequivocabile, anche se si trattava di una classica berlina a quattro portiere e spazio per ben sei passeggeri. E questo fu subito chiaro a tutti gli appassionati, a cominciare da quel 2 ottobre 1950 quando la 1900 fu presentata all'Hotel Principe di Savoia di Milano, prima della ribalta internazionale al Salone di Parigi del 1951. "La vettura di famiglia che vince le corse" era lo slogan pubblicitario che adottò l'Alfa Romeo

in seguito alle innumerevoli vittorie ottenute dalla 1900, la vettura che accompagnava al lavoro i fortunati proprietari durante la settimana, per poi scatenarsi nelle gare il sabato e domenica. Le già notevoli prestazioni furono ulteriormente incrementate nella versione TI (Turismo Internazionale) del '52, con cavalli portati da 80 a 100 e velocità massima da 150 a 170 km/ora e successivamente nella TI Super, che raggiungeva una potenza di 115 cavalli ed una velocità di 190 km/ora; quest'ultima versione, in livrea rigorosamente nera, parabrezza antiproiettile, tetto apribile e radio ricetrasmittente, sarà adottata dalla Polizia, che la denominò "Pantera".

Per sfruttare ancor di più questo notevole potenziale, senza tuttavia affrontare ulteriori onerosi investimenti ed evitando di gravare sullo stabilimento ormai a pieno regime, la Casa decise di fornire motore e telaio accorciato (denominato 1900 C) ai geniali carrozzieri indipendenti allora in auge, ottenendo immediati riscontri entusiastici.

In due casi si stipularono veri e propri accordi →

Per sfruttare al massimo il notevole potenziale della 1900, l'Alfa Romeo decise di fornire motore e telaio accorciato ai carrozzieri indipendenti, ottenendo riscontri entusiastici



→ per produzioni in piccola serie ed inserimento delle vetture nei listini ufficiali della Casa. Anzitutto con la Touring, detentrica della formula “Superleggera”, che fu incaricata della produzione di una coupé, la 1900 C Sprint. E poi Pininfarina, al quale fu affidata la versione cabriolet, tipologia che si rivelò troppo in anticipo sui tempi poiché il pubblico non vedeva ancora con favore l’auto scoperta. Il successo maggiore arrise quindi alla versione Touring, la Sprint, che inaugurò anche questa fortunata denominazione, rimasta nella nomenclatura ufficiale di vetture Alfa Romeo e poi adottata anche da altre Case proprio per distinguere le versioni più pepate, come ad esempio dalla Triumph per la Dolomite e persino dalla Piaggio per una scattante Vespa 150. Per il design, Touring aveva attinto allo stile della sua precedente 6C 2500 SS Villa d’Este, su richiesta della stessa Alfa Romeo, considerato il successo ed i premi da questa conseguiti. Manteneva quindi una linea un po’ più classica della stessa

berlina, richiamando la forma in rilievo dei passaruota posteriori, un velato accenno ai predellini nei brancardi delle fiancate ed ancora, l’andamento dei parafranghi anteriori non del tutto integrati al cofano; il frontale trilobato era lo stesso della berlina. Era costruita con il metodo Superleggera, mediante fissaggio di pannelli di alluminio su una struttura tubolare, che permetteva un alleggerimento di 100 chili rispetto alla berlina. Il motore potenziato (che sarà poi quello adottato dalla berlina TI) consentì alla Sprint una buona carriera sportiva, grazie alla sua grande guidabilità, alla maneggevolezza, all’affidabilità e alla frenata potente e sicura, garantita dai grossi tamburi che si intravedevano con notevole effetto scenico attraverso le stupende ruote a raggi. La vettura fu aggiornata una prima volta nel ‘54, con la versione Super Sprint (con frontale rivisto e lunotto ampliato) ed infine nel ‘56 con una nuova silhouette lineare e più slanciata, su richiesta della stessa Alfa Romeo per

creare una sorta di family feeling con la linea della nuova Giulietta Sprint, che stava ottenendo grande successo. Fu soprannominata “Giuliettona”, tanta era la somiglianza con la Giulietta e, pur perdendo in parte il carattere e l’impronta tipicamente Touring, acquisì un equilibrio ed una purezza di linee eccezionali. Una versione dipinta in rosso matador ed interni rivestiti in pelle nera fu richiesta e consegnata allo Scì di Persia Reza Pahlavi, per il quale si dice fosse la vettura prediletta, tra le oltre trecento del suo parco auto. Il telaio 1900 C non poteva che far gola anche alla Carrozzeria Zagato, nota per la ricerca estrema della sportività e della massima leggerezza. Zagato seguì al millimetro la forma della meccanica, rivestendone ogni componente come una pelle attillata e perfettamente aderente. L’anteriore ricordava vagamente la fusoliera di un aereo, il muso era molto basso e la linea particolarmente aggressiva. Era costruita su ordinazione, secondo le specifiche richieste

dal cliente, senza uno standard definito. Lo stile era nient’altro che funzionale allo scopo e quindi all’efficacia nelle competizioni, secondo canoni di “bellezza necessaria”, come sostenuto dalla stessa Zagato. Con il motore elaborato da Conrero, si confermò la più veloce delle 1900, una vera sportiva purosangue. Le vetture Zagato, esclusive sia per aspetto sia per rarità (una quarantina di esemplari in tutto), sono oggi le derivate dal telaio 1900 C più ambite dai collezionisti. Sono pezzi da altissima collezione e raggiungono agevolmente nelle aste internazionali cifre vicine e non di rado superiori al milione di euro. Le 1900 di Touring, prodotte in ben altra tiratura (poco meno di duemila pezzi), sono invece generalmente trattate a cifre vicine ai 3-400.000 euro, mentre quotazioni di poco superiori spuntano di norma le più rare versioni Pininfarina.

QUOTAZIONE ALFA 1900 C SPRINT:
Da 3 - 400.000 euro a oltre 1.000.000



COUNTACH *meravigliosa* ASTRONAVE DA STRADA

Alta poco più di un metro, estremamente larga e con le portiere ad ali di coleottero, la Lamborghini nata per superare la già rivoluzionaria Miura, ha il nome di un'esclamazione di stupore del dialetto piemontese. A 50 anni dal lancio, avvenuto nel '73, la casa madre ne propone una rivisitazione ibrida, la LPI 800-4. Amatissimi da Hollywood, i modelli originali hanno un valore compreso tra i 300mila euro e un milione

Cuntach" è una parola con la quale in un'area del Piemonte si usa manifestare meraviglia e stupore. Ed è l'esclamazione che venne pronunciata dallo stilista Nuccio Bertone, o, a seconda delle versioni, da un guardiano del Centro Stile oppure da un tecnico, al cospetto del primo modello dal vero della nuova Lamborghini, destinata a sostituire la leggendaria Miura che in quel momento era all'apice del successo. Ferruccio Lamborghini in persona decise, seduta stante, che quello sarebbe stato il nome della nuova nata, che sarà poi l'unica auto della Casa a non avere una denominazione legata alla tauromachia. La nuova vettura era in effetti qualcosa che non si era mai visto prima, vistosa, spavalda, esagerata, bassa all'inverosimile (1,06 metri appena), larga →



→ come nessun'altra, in grado di stupire e impressionare chiunque, anche chi non nutriva alcun interesse per le automobili. Più che a un'automobile assomigliava a una navicella spaziale, che ricordava anche nelle modalità di accesso. Debuttarono, infatti, con la Countach le portiere con apertura a elitra, come le ali dei coleotteri, portiere che nessuno aveva mai pensato prima e che divennero da lì in poi uno dei segni distintivi della Casa. Dette anche a forbice o a coltello, erano incernierate nella parte anteriore, si aprivano ruotando verso l'alto ed erano state ritenute più funzionali in ragione della larghezza della vettura, inusitata secondo gli standard dell'epoca. E non è finita qui: una volta sollevata la portiera, l'accesso richiedeva notevoli doti di flessibilità, necessarie per calarsi nel posto guida, letteralmente infossato tra i larghi longheroni sottoporta e il tunnel centrale. A dir poco scenografiche erano poi le manovre necessarie per effettua-

re un semplice parcheggio, poiché per poter avere un minimo di visibilità in retromarcia, occorreva tenere la portiera sollevata e uscire dall'auto con almeno mezzo corpo, rimanendo seduti sul longherone. E tutto ciò rendeva ancor più esclusiva e desiderabile una vettura senza compromessi, che catalizzava l'attenzione facendo strabuzzare gli occhi e girare la testa. E in effetti ci voleva proprio qualcosa di straordinario e fuori dagli schemi per immaginare di sostituire una vettura a sua volta rivoluzionaria come la Miura. Ma un po' per la diffusione che questa aveva avuto, che secondo Ferruccio Lamborghini poteva ritenersi eccessiva poiché tale da comprometterne l'esclusività, e un po' per l'esigenza di aggiornarla sia dal lato tecnico sia da quello stilistico, si diede avvio allo studio della nuova vettura, affidando nuovamente la definizione delle forme al Centro Stile Bertone, e in particolare al suo designer Marcello Gandini. Questi,

ispirandosi al prototipo dell'Alfa Romeo Carabo da egli stesso progettata, creò una linea a cuneo tesa, tagliente ed appuntita, con un piccolo cofano anteriore, abitacolo avanzato, un grande parabrezza quasi orizzontale e la coda tronca. Assolutamente innovativo era anche lo schema meccanico, tutto rivolto alla miglior distribuzione del peso: il motore 12 cilindri a V, che nella Miura era trasversale, fu montato in posizione longitudinale, posteriormente, e il cambio davanti a questo, nell'abitacolo tra i due sedili, proprio sotto alla relativa leva. Ciò su di un telaio formato da un traliccio di tubi rivestito da pannelli in alluminio e con la parte inferiore in fibra di vetro. Con inizialmente circa 4.000 c.c. e 385 cavalli, per arrivare nel tempo ad oltre 5.000 c.c. e 450 cavalli, la Countach era l'automobile di serie più veloce fino ad allora costruita (oltre 300 Km/h) e mantenne per anni questo primato mondiale. Di contro la guida della Countach richiedeva capacità

non comuni, oltre a grandissima attenzione e concentrazione.

Le reazioni potevano essere assolutamente improvvise e imprevedibili, con frequente tendenza al sovrasterzo e brusche scodate, da correggere tempestivamente con decise manovre di controsterzo. Non vi era infatti la minima traccia di controllo elettronico dell'esuberante potenza, così come di comodità e di confort: del tutto assenti erano, oltre alla visibilità posteriore, organi come servosterzo e servofreno e dispositivi come l'ABS. Nonostante tutto ciò e in barba anche al prezzo proibitivo, la sua linea estrema e spettacolare e le prestazioni da favola le consentirono di ottenere un notevole successo di vendite, peraltro in un contesto del tutto sfavorevole. La vettura, presentata come prototipo al Salone di Ginevra del 1971 e come modello di serie allo stesso Salone nel 1973, esordì in perfetta coincidenza sia con il manifestarsi della crisi energetica del '73, →

Il milionario californiano Richard Moriarty, esponente di una nota famiglia di imprenditori e filantropi, appese la sua Countach al muro del salotto, posizionando il motore davanti ai divani come tavolino per il caffè



→ che penalizzò fortemente le vetture sportive, sia con l'insorgere delle dure contestazioni sindacali dei primi anni '70, sia, infine, con un'importante, improvvisa esposizione finanziaria che la Lamborghini si trovò a dover fronteggiare a seguito della revoca di una fornitura milionaria provocata da un colpo di Stato in Bolivia. In questa situazione a Ferruccio Lamborghini non restò che cedere la maggioranza dell'azienda, ma ciò non incrinò affatto il successo della Countach, che continuò ad essere prodotta tanto da divenire il simbolo stesso della Casa, lungo ben 16 anni durante i quali la Lamborghini passò di mano per ben tre volte. Fu la supercar per eccellenza di ambienti star internazionali, da Sylvester Stallone a Liz Taylor (che si dice abbia preso la patente, che non aveva, solo per poter guidare personalmente la propria Countach), da Johnny Halliday a Rod Stewart, fino ai piloti di Formula 1 Keke Rosberg e Gerhard Berger. Addirittura

il milionario californiano Richard Moriarty, esponente di una nota famiglia di imprenditori e filantropi, ha voluto appendere la sua Countach al muro del salotto, posizionando il motore davanti ai divani come tavolino per il caffè e collegando le luci dell'auto all'impianto di casa per accenderne i fanali. Davvero singolare che un uomo che ha confinato una "creatura" nata per correre come la Countach alla staticità, sia omonimo di quel Dean Moriarty, alias Neal Cassady, personaggio mitizzato da Jack Kerouac in *On the road*, il cui tema centrale è, invece, il movimento, il viaggio, la fuga. Ma non ci si può stupire di nulla quando si ha a che fare con una vettura come la Countach, nata per osare, provocare, eccedere, quasi un inno al sogno e all'irrazionalità. Anche nel cinema la Countach ha spesso ricoperto ruoli da superstar, a cominciare dal ruolo di rilievo nel famoso film "La corsa più pazzo del mondo" con alcune delle più grandi star di Hollywood,

passando per le varie apparizioni nella serie *Miami Vice*, fino a interpretare l'auto di Di Caprio in *The Wolf of Wall Street* e da ultimo a partecipare al recente *House of Gucci* di Ridley Scott. La Lamborghini e lo showbiz del resto vanno da lungo tempo a braccetto: è famoso l'aforisma di Frank Sinatra secondo il quale "se vuoi essere qualcuno compri una Ferrari, se sei già qualcuno compri una Lamborghini". Inutile sottolineare che le quotazioni delle quasi duemila Countach complessivamente prodotte, raggiungono cifre di gran rilievo, anche se la diversa rarità delle varie versioni costruite determina una forbice di valutazioni piuttosto ampia, che oscilla tra i circa 400mila euro delle ultime versioni per raggiungere spesso cifre superiori al milione. Dal 2021, in occasione del cinquantenario della nascita del progetto Countach e dopo oltre un trentennio dalla produzione dell'ultima vettura originale, la Lamborghini ha prodotto fino al 2023 la sua

discendente, la Countach LPI 800-4, dove "LP" stava per longitudinale posteriore, ad indicare la posizione del motore come la progenitrice, e "T" sta per ibrido. Perfettamente al passo con i tempi, la nuova nata era infatti equipaggiata con un motore V12 a benzina di 6,5 litri e 780 cavalli abbinato ad un propulsore elettrico da 34 cavalli, per una cavalleria complessiva di ben 814 cv, grazie alla quale la vettura superava i 350 km/h. La nuova nata, che richiama lo stile della Countach originale riproponendo, su una carrozzeria in fibra di carbonio e tetto fotocromatico, la linea a cuspide con vari stili ad esagono, è stata costruita in soli 112 esemplari, appannaggio di pochi fortunati appassionati visto il prezzo di oltre 2,5 milioni di euro. Davvero un buon compleanno per la dirompente Countach.

QUOTAZIONE LAMBORGHINI COUNTACH:
Da 400.000 euro a oltre 1.000.000



8V IL SOGNO AMERICANO DI FIAT

Frutto del connubio tra la motorizzazione di Dante Giacosa e la carrozzeria di Pininfarina, l'auto che la casa torinese immaginò per conquistare gli States, fu presentata al Salone di Ginevra nel marzo '52. Ne furono costruite in tutto 114. Le più famose sono le Zagato e le Siata 208 (vetture ri-carrozate dagli omonimi costruttori). Tra i possessori celebri, si annovera Steve McQueen che la definiva "la mia piccola Ferrari".

L'Italia del secondo dopoguerra era pervasa in lungo e in largo dal sogno americano, alimentato anzitutto dall'ondata di entusiasmo diffusa dai soldati liberatori che attraversavano la Penisola sulle loro agili e rombanti jeep, dispensando, con spavaldi sorrisi a stelle e strisce, cioccola-

ta, sigarette, biscotti e chewing-gum. Direttamente dagli Usa giungeva poi, attraverso film e carta stampata, l'immagine della famiglia perfetta, con villetta, giardino ed autorimesa, cucine avveniristiche dotate di elettrodomestici a iosa, Coca cola, pop-corn e boogie woogie. Anche la Fiat, che già all'epoca era la maggior casa automobilistica italiana, non po-



Fiat V8 Zagato

→ teva sfuggire a questa tentazione, e coltivava il desiderio di varcare l'Atlantico per espandersi in terre americane. Per far ciò occorreva, tuttavia, un'auto completamente diversa da quelle abitualmente prodotte a Torino, destinate alla motorizzazione di massa. Tale intento era per di più alimentato dal mondo politico, con in testa il Presidente del Consiglio De Gasperi, che suggerì alla Fiat di studiare appositamente una vettura per il mercato nordamericano, quale forma di ringraziamento per gli aiuti ricevuti con il Piano Marshall. Se ne occupò Dante Giacosa, il capo di tutti i progetti Fiat dagli anni Trenta agli anni Settanta, che, impiegando parti di modelli in produzione, ricavò un motore 8 cilindri a V, di gusto concettualmente americano, dal riutilizzo e adattamento dei consueti propulsori 4 cilindri. Pininfarina fu incaricato di definire le linee della vettura, ma il prototi-

po presentato, necessariamente lontano dallo stile che aveva reso famoso il carrozziere, non incontrò il pieno gradimento dei vertici Fiat. Il progetto fu dunque accantonato in quanto non solo divenuto intempestivo dal punto di vista politico, ma perché considerato inadatto per il mercato americano e improponibile per quello domestico, ove i motori di grossa cilindrata pluri-frazionati erano fiscalmente penalizzati. Tuttavia, per non disperdere studi ed esperienze accumulate e nel contempo per rinnovare l'immagine della Fiat, dando prova sia delle notevoli capacità tecniche sia della grande fiducia riposta nel futuro, si decise di impiegare il motore V8 realizzando una nuova vettura sportiva, in grado di competere ad armi pari con le granturismo allora in voga. Per non intralciare la produzione di serie, la nuova "8V" (o "Ottovu", così come a volte denominata

dalla Casa), fu costruita nel Reparto Carrozzerie Speciali, su di un telaio formato da tubi longitudinali collegati da barre trasversali e, per la prima volta in una Fiat, con sospensioni a quattro ruote indipendenti, ottenute installando sia davanti sia al retrotreno le sospensioni della 1100, mentre tutte le rivali sportive italiane montavano un ponte posteriore rigido. Con una carrozzeria in lamiera d'acciaio fortemente aerodinamica, sinuosa e filante, disegnata da Luigi Fabio Rapi, abitacolo arretrato, ruote posteriori carenate e calandra con chiare reminiscenze Art Decò, la 8V risultava assolutamente al livello delle più blasonate competitors, come l'Alfa Romeo 1900 Sprint e la Lancia Aurelia B20. La linea tradiva velate influenze trasmesse dalla pluricelebrata Cisitalia 202 Pininfarina e, in una certa misura, dalla coeva Alfa Romeo Disco Volante, ma

insieme a quest'ultima pare abbia a sua volta influenzato la linea della Jaguar E-Type, l'auto che Enzo Ferrari considerava la più bella di sempre. La 8V fu presentata al Salone di Ginevra nel marzo '52, destando grande sorpresa ed ammirazione e comprovando la capacità di Fiat di concepire una così raffinata e lussuosa supercar. Anche in considerazione del prezzo elevato, fu tuttavia da subito chiaro che l'iniziativa non poteva che sortire effetti più propagandistici che commerciali, il che impedì di destinare alla messa a punto della vettura le adeguate risorse che avrebbe meritato. Ma se la 8V è oggi considerata una tra le storiche sportive più ambite di sempre, tanto da ritrovarsi costantemente tra le regine delle aste internazionali, il merito va anche ai grandi carrozzieri italiani dell'epoca, che trovarono nella 8V una validissima base per le loro crea- →



Fiat 8V

→ zioni, in versioni sia aperte che chiuse, grazie alla rigidità del telaio. Delle 114 Ottovu complessivamente costruite, tra prima e seconda serie, solo 64 furono allestite direttamente da Fiat; cinquanta chassis furono invece destinati alle fuoriserie costruite dai carrozzieri esterni, che ne fecero sovente veri e propri capolavori. Le più famose rimangono le dieci 8V di Vignale, tra le quali la sconcertante ed innovativa "Demon Rouge" di Michelotti, le quindici futuristiche 8V "Supersonic" di Ghia, interpreti dell'imperante stile "Jet Age" con inequivocabili richiami stilistici agli aerei da combattimento, e soprattutto le imbattibili berlinette Zagato. Proprio Zagato, oltre ad avere ri-carrozzato alcune vetture andate distrutte in competizione, al termine della produzione della 8V decretata da Fiat nel '54, acquisì in blocco, tramite un colpaccio orchestrato con un noto venditore della Casa, tutti

gli esemplari restanti, circa una ventina. Diciotto di questi, costituiti da chassis completi di meccanica, furono allestiti come berlinette Zagato, previa inclinazione del radiatore per poter predisporre una carrozzeria più bassa dell'originale. Le leggerissime ed eleganti Zagato, tutte in alluminio e con vetri laterali e lunotto in materiale plastico, spopolarono su tutti i campi di gara, conseguendo importanti successi, tra cui cinque campionati di velocità consecutivi ed una prestigiosa vittoria al circuito di Berlino, battendo, con alla guida proprio Elio Zagato, una miriade di Porsche che correvano in casa propria. I successi ottenuti ed i conseguenti positivi ritorni in termine di immagine, indussero Fiat ad offrire a Zagato assistenza tecnica ufficiale nelle competizioni, circostanza piuttosto singolare per vetture ormai fuori produzione. Caso a parte costituisce poi la Siata 208, una creazione di questo

piccolo costruttore che acquistò da Fiat lotti di motori, cambi e sospensioni della 8V, per costruire ex-novo una sessantina di proprie vetture, appoggiandosi anch'egli a carrozzieri esterni ed utilizzando sofisticati telai tubolari. Siata, che pare avesse allestito anche i primi prototipi della 8V su commessa Fiat, riuscì a piazzare negli States oltre quaranta 208, grazie all'appoggio di un venditore locale che le utilizzò personalmente anche in famose competizioni come la massacrante Carrera Panamericana. Grazie a questa fortunata avventura, tra i possessori della 8V di Siata si può annoverare niente di meno che Steve McQueen, che usava definirla "la mia piccola Ferrari". Del resto la 8V può a buon titolo considerarsi un'americana mancata, data la sua singolare genesi, e questa sua nascosta vocazione esercitava evidentemente grande appeal oltreoceano: anche la famosa attrice

Lana Turner, in quegli anni grande protagonista delle cronache mondane e non, possedeva una 8V, nella declinazione Supersonic Ghia. Le cifre che raggiungono frequentemente le 8V nelle aste internazionali sono quasi incredibili per una Fiat, così come per tutti gli analoghi brand noti per la produzione di auto di grande serie. Ma la 8V, come visto, è un caso a sé: quasi impossibile conquistarne una per meno di un milione di euro, per raggiungere spesso i 2 ed anche i 2,5 milioni di euro, soprattutto per esemplari Zagato e Siata. In un'asta tenutasi negli States nel 2020, nella quale è stata dispersa una prestigiosa collezione di oltre 200 auto, ne sono state aggiudicate addirittura tre, tra cui una Supersonic battuta ad oltre due milioni di euro.

QUOTAZIONE FIAT 8V:

Superiore a un milione di euro

Siata 208 su meccanica Fiat 8V



Le quotazioni raggiunte nelle aste internazionali dalle 8V sono quasi incredibili per una Fiat: pare impossibile conquistarne una per meno di un milione di euro, per superare anche i 2 milioni per esemplari Zagato e Siata

ALFA ROMEO DUETTO

LA SPIDER *che fu scoperta* DALL'AMERICA

La consacrazione ufficiale arriva da Hollywood e dal film *Il laureato* con Dustin Hoffman. Ecco la lunga storia dell'iconica due posti, tra cambi di nome, Duetto, Osso di Seppia, Giulia Spider, e famosi estimatori in tutto il mondo. Nei 28 anni in cui rimase in produzione - un record per una vettura con queste caratteristiche - furono realizzati 125mila esemplari. Quelli della prima serie in circolazione ancora oggi valgono dai 50mila euro in su



“**S**uo padre gli ha comprato un’Alfa Romeo. Capito che roba?”. Così la signora Braddock, madre del protagonista Benjamin interpretato da un giovanissimo Dustin Hoffman nel famoso film *Il laureato* di Mike Nichols, sfoggiava con fierezza e compiacimento il regalo di suo marito al loro figlio per la fine del college. Il marchio Alfa Romeo, che, come si capisce da questa frase, già era tenuto in alta considerazione Oltreoceano, conoscerà un ulteriore spontaneo successo proprio grazie al trionfo del film che, vincitore dell’Oscar per la miglior regia, è tutt’oggi considerato una pietra miliare del cinema americano. Nell’immaginario di chiunque abbia vissuto quegli anni non manca certo la figura di Dustin Hoffman che sfreccia sull’Alfa Spider rossa lungo le assolate strade della California, in una forsennata corsa per evitare le nozze dell’amata sulle note dell’indimenticabile colonna sonora di Simon & Garfunkel (basti citare *Mrs. Robinson* e *The*

sound of silence). Quella Spider era nata da meno di un anno, a seguito di una lunga gestazione promossa per sostituire un’altra icona della Casa, la leggendaria Giulietta Spider, non per niente allora definita “la fidanzata d’Italia”. Fin dagli anni Venti, l’Alfa Romeo aveva sempre avuto almeno una Spider in listino, cioè una scattante vettura concepita dall’origine come scoperta a due posti secchi, concetti che ben si sposavano con le caratteristiche sportive del marchio e rappresentavano una dinamica e disinvolta alternativa alle convenzionali e monotone berline. Lo stile della nuova Spider trae origine dagli studi e dai prototipi predisposti per un decennio dalla Pininfarina e dalla stessa Alfa Romeo. La linea convessa della Disco Volante Spider del ‘52, snellita dalla scalfatura nelle fiancate della Super Flow del ‘56 e affinata ulteriormente con la Spider Super Sport del ‘59 e dalla Giulietta Spider Speciale del ‘61, costituisce il percorso che determina la forma di quella che sarà la nuova Spider 1600, presentata nella sua veste definitiva al 36° Salone di Ginevra

del marzo 1966. Plasmata sulla meccanica e sul pianale accorciato della Giulia 1600, per la nuova vettura Pininfarina propose una linea assolutamente entusiasmante oltre che inconfondibile e di grande personalità, risultando poi l’ultima auto ad aver beneficiato dell’apporto diretto e del genio di Pinin in persona, il patron della blasonata Maison. La forma dell’auto era assolutamente simmetrica, con muso e coda arrotondate, sottili e allungate, il tutto raccordato da fiancate convesse e allo stesso tempo concave per la presenza di uno sguscio, una scalfatura che partiva dal parafrangente anteriore per giungere alla coda. Ricordava in qualche modo un sigaro o anche un osso di seppia e proprio con quest’ultimo nomignolo la nuova nata veniva identificata in fabbrica. Un’auto così innovativa e originale necessitava però di un nome appropriato. L’Alfa Romeo pensò quindi di indire un concorso internazionale per definire il nome della nuova Spider, mettendone una in palio e nominando Presidente di Giuria il poeta Leonardo Sinisgalli, che già aveva ideato il

fortunato nome Giulietta per la progenitrice, giocando con il termine Romeo del marchio Alfa. Fu un successo straordinario: 140mila proposte di cui 15mila dall’estero, comprese quelle del Principe Bernardo d’Olanda e della sua augusta madre. Vinse il nome Duetto, estrapolato dal mondo della musica e scelto dalla giuria in quanto evocava “doppia armonia, armonia tra la grazia e la forza e allo stesso tempo armonia in coppia”. Il vincitore era un predestinato, fin dal nome: Guidobaldo Trionfi. Trionfi si portò a casa una stupenda Spider bianca consegnatagli direttamente dal Presidente dell’Alfa Romeo. Il nome Duetto ebbe però vita molto breve, meno di un anno, per soli 190 esemplari prodotti: l’industria dolciaria Pavesi intentò infatti causa per inibire all’Alfa Romeo l’utilizzo di quel nome, che già contraddistingueva una nota merendina ai due gusti di vaniglia e cacao. L’Alfa aderì tutto sommato volentieri a quelle pretese poiché non aveva mai considerato il nome Duetto abbastanza aggressivo; da allora la vettura si chiamò ufficialmente Giulia Spider, anche →

La forma della prima Duetto era assolutamente simmetrica, con muso e coda arrotondate, sottili e allungate, il che le valse il soprannome “osso di seppia”



→ se la prima serie fu comunque generalmente conosciuta e identificata come “Osso di seppia”, utilizzando il soprannome di fabbrica. La presentazione fu strepitosa e memorabile: tre Spider, una bianca, una rossa, una verde, imbarcate sul transatlantico Raffaello per una crociera Genova - New York, con tanto di scalo a Cannes per il Festival del Cinema, unitamente ai vertici dell'Alfa Romeo, a giornalisti italiani e americani, attori famosi, tra i quali Vittorio Gassman e Rossella Falck, e colaudatori di rango, come il celebre Consalvo Sanesi, che si esibiva in tratte dimostrative sul ponte. Con l'occasione fu anche organizzata una grande festa mondiale, con estrazione a sorte di una Spider tra le 1.300 personalità invitate: a vincere fu Heidi Gover, la top model preferita da Oleg Cassini, lo stilista amato da Jacqueline Kennedy e Audrey Hepburn. Fin dalla nascita, la Spider dimostrò quindi la sua vocazione americana, dove infatti furono venduti più della metà degli esemplari prodotti, gli ultimi addirittura denominati Graduate per evocare il clamore del film che l'aveva

consacrata. La Spider rimase in produzione per quasi 28 anni, beneficiando via via di vari aggiornamenti, ma mantenendo sempre la medesima impostazione e lo stesso spirito, un vero record per una vettura con queste caratteristiche. Meno di tre anni dopo la prima serie, al Salone di Torino del '69, venne presentata la cosiddetta “coda tronca”, frutto degli studi aerodinamici eseguiti nella galleria del vento. La coda qui era tagliata di netto, riducendo lo sbalzo posteriore e perdendo la tipica simmetria, ma guadagnando nelle proporzioni. Dopo vari aggiornamenti solo sulla parte meccanica eseguiti negli anni '70, nell'83 fu presentata la nuova serie “aerodinamica”, ove erano stati inseriti a profusione spoiler, minigonne e varie appendici di plastica, in linea con le tendenze del momento. Nel 1990 uscì infine la quarta serie, forse la più elegante ed equilibrata, con lo scudetto Alfa in negativo, la linea rivisitata e meglio armonizzata nel suo insieme ed al passo coi tempi in termini di dotazioni: catalizzatore, servosterzo, condizionatore, interni in pelle.

Complessivamente in tutte le quattro serie la Spider fu prodotta in circa 125mila esemplari, seducendo intere generazioni di automobilisti, dalle star di Hollywood alle celebrità italiane. Tutto ciò mantenendo costanti nel tempo le caratteristiche di guida, con prestazioni di tutto rispetto e assicurando sempre grande tenuta di strada, nonostante il rollio e il tipico scodinzolare del retrotreno. Un esperto eccellente quale Steve McQueen, invitato a provare la Spider per la rivista *The Sports Illustrated*, ne esaltò il piacere di guida, osservandone la capacità di perdonare eventuali errori e trovandola, infine, “very pretty”. Tipico anche il classico, cupo rombo del bialbero Alfa, particolarmente evidente in una vettura aperta, ma molto amato dagli appassionati del marchio. Negli anni '60 e '70, l'Alfa Spider ha rappresentato un simbolo culturale anche un po' edonistico, profumava di gioventù, indicava uno stile di vita e un senso di libertà, conquistando ovunque sguardi di ammirazione. È stata l'oggetto del desiderio di schiere di giovani chic, in contrapposizione con la cultura hippy che

si riconosceva nel Maggiolino Volkswagen. In questa veste di fenomeno di costume, ha avuto ruoli di rilievo in centinaia di film: oltre a *Il Laureato* basti pensare ad opere d'autore quali *The arrangement* di Kazan e *Domicile conjugale* di Truffaut. Oggi è possibile possedere questo simbolo generazionale, dotato di un carisma inimitabile e in grado di regalare esperienze di guida estremamente piacevoli, con cifre non certo eccessive, in virtù dell'alto numero di esemplari prodotti. Le quotazioni più alte sono ovviamente prerogativa degli esemplari della prima serie sicuramente degni di maggior interesse, gli “osso di seppia”. Delle circa 11mila prodotte, tra le 1600 Duetto e le 1750 Spider Veloce, spuntano generalmente quotazioni intorno ai 50mila euro, a volte superandoli ampiamente nel caso di vetture in condizioni eccezionali o con un passato, documentato, importante.

QUOTAZIONE ALFA ROMEO DUETTO:
Da 50.000 euro, per le osso di seppia



LANCIA LAMBDA

L'ANTICON FORMISTA

È il modello a cui si riconduce la nascita dell'automobile moderna, dall'intuizione di Vincenzo Lancia di adottare lo stesso principio che sta alla base dello scafo delle navi. Presentata a Parigi il 4 ottobre 1922, la più celebre tra queste vetture è quella appartenuta a Greta Garbo. Solida, elegante, capaci di percorrere migliaia di chilometri senza problemi meccanici, è ancora oggi regina delle più prestigiose manifestazioni del mondo, dalla Mille Miglia ai grandi concorsi internazionali



E un fatto che la paternità dell'invenzione dell'automobile ancora non si può dire sia del tutto chiarita, dopo quasi un secolo e mezzo, nonostante per i più debba essere attribuita a Karl Benz, che concentrò nel famoso triciclo Patent - Motorwagen (con il quale sua moglie Bertha effettuò il primo viaggio in automobile della storia, ben 200 chilometri sulle strade del 1888) le esperienze di più inventori, come Enrico Bernardi e Gottlieb Daimler. Si può invece individuare con ragionevole convinzione la precisa data di nascita dell'automobile "moderna", cioè quel genere di automobile che utilizziamo tutti i giorni: si tratta del 4 ottobre

1922. È questo il giorno in cui al Grand Palais di Parigi, ove si tenne il Salone dell'Automobile, venne presentata la scocca nuda e cruda della Lancia Lambda, subito dopo riproposta, il 3 novembre, all'Olympia Show di Londra. Era solo una scocca, ma rappresentava un'autentica rivoluzione e introduceva un modo tutto nuovo di concepire l'automobile. Se ne attribuisce comunemente l'origine a una geniale intuizione di Vincenzo Lancia, durante un viaggio in nave di ritorno dagli Stati Uniti. Lancia si convinse della possibilità di adottare, anche per le automobili, lo stesso principio che sta alla base dello scafo delle navi. La carrozzeria, cioè, anziché essere avvitata sul classico telaio a longheroni e traverse, avreb-

be potuto formare un tutt'uno con il telaio stesso, avvolgendo lateralmente la vettura e sostenendo direttamente il motore e gli organi meccanici. Nasceva così la scocca portante, con la carrozzeria non più con soli scopi dettati da esigenze estetiche e di schermatura con l'esterno, ma come ossatura dell'automobile, contribuendo ad aumentare la resistenza torsionale e la rigidità. E non era tutto qui: la Lambda presentava ulteriori primizie. Anzitutto le sospensioni anteriori a ruote indipendenti e non più strettamente collegate fra loro. Si tratta di un'altra imprescindibile caratteristica delle auto odierne, questa, che si deve ad un'ennesima felice idea di Vincenzo Lancia, scaturita quando rischiò il ribaltamento della

propria Lancia Kappa, per la rottura di una balestra, mentre con l'anziana madre a bordo si stava recando in Val Sesia. Ma non è ancora finita. Il motore, tra i primi al mondo fusi in alluminio, insolitamente unito al cambio nello stesso vano, aveva caratteristiche da competizione, un quattro cilindri a V strettissimo, che girava a una velocità fino ad allora ritenuta proibitiva. Per irrigidire ulteriormente la scocca ed abbassare il baricentro, l'albero di trasmissione venne poi inserito all'interno del telaio, anziché al di sotto: nasceva così il moderno tunnel di trasmissione.

Se la maggior parte delle novità nascevano da idee di Lancia messe in pratica dai suoi tecnici, primo fra tutti Battista Falchetto, almeno in →

La Lambda, eccezionale concentrato di innovazioni e di ricercatezza tecnologica, è stata la prima auto al mondo con carrozzeria a struttura portante, con sospensioni anteriori a ruote indipendenti e con freni anche sulle ruote anteriori



→ un caso fu proprio quest'ultimo a convincere lo scettico Lancia della bontà dell'ennesima perla della Lambda: i freni sulle quattro ruote, azionabili contemporaneamente, con ripartizione bilanciata tra le ruote stesse. La Lambda era tutto questo, un eccezionale concentrato di innovazioni e di ricercatezza tecnologica, che capovolgevano tutti i conosciuti canoni di progettazione. Il notevole abbassamento di tutta la struttura, consentito dalla carrozzeria portante, dal compatto motore a V e dall'assenza dell'assale rigido anteriore, conferiva alla vettura un aspetto inedito e sorprendente. Era eccezionalmente bassa, di forma squadrata e con una linea di cintura senza precedenti. Era dotata di quattro piccole portiere uguali fra loro e coda lunga e affusolata, studiata per aumentare la rigidità della scocca, dando peraltro incidentalmente origine al primo bagagliaio chiuso, accessibile dall'esterno, della storia. Il frontale era caratterizzato dalla calandra, anch'essa

squadrata per esigenze strutturali, a forma di tempio greco, motivo ripreso in seguito per costituire il fregio del Club Lancia Hi-Fi, che raggruppava i migliori e più fedeli clienti, e che a sua volta originò l'acronimo HF, logo della Squadra Corse Lancia, che contraddistinse le invincibili Fulvia, Stratos, 037 e Delta. Nonostante le perplessità iniziali e l'ostilità alimentata dai costruttori concorrenti, che vedevano le loro vetture invecchiare all'improvviso, la Lambda ebbe subito successo, soprattutto all'estero, considerando anche il prezzo, non del tutto economico.

Ciò anche grazie alle competizioni, dove si piazzò sempre ai primi posti, pur in assenza di qualsiasi appoggio da parte della Casa e malgrado la Lambda non fosse proprio stata concepita come vettura da corsa. Si trattava infatti di un'auto con una tenuta di strada sconosciuta alle concorrenti, rispetto alle quali era più leggera, più agile e più sicura. Offriva inoltre notevole confort, uno sterzo reattivo,

grande elasticità e dolcezza di guida. Fu un vero capolavoro di tecnologia, che costituì per decenni la fonte di ispirazione di tutti i concorrenti. Venne costruita in nove serie, dal 1923 al 1931, passando dai 2120 cc per 49 cavalli della prima serie, ai 2570 cc per 69 cavalli dell'ultima, che superava così la notevole velocità, per l'epoca, di 120 chilometri all'ora. Divenne l'auto preferita dalla borghesia di fascia medio alta, come testimonia la Lambda appartenuta al Maestro Giacomo Puccini, e fu protagonista dei più clamorosi fatti di cronaca dell'epoca, dal rapimento di Giacomo Matteotti, portato via su una Lambda nera, all'attentato a Benito Mussolini, la cui Limousine Coupè fu oggetto di una granata lanciata a Porta Pia. Celebri all'estero, dove fu esportato più del 40% della produzione, la Lambda della "Divina" Greta Garbo, immortalata in una famosissima foto, e quella delle australiane Robertson e Howell, che nel 1927 attraversarono gran parte del loro continente, per oltre

7.000 miglia, senza alcun problema meccanico, salvo le forature. Delle circa tredicimila Lambda prodotte, ne sopravvivono oggi circa cinque/seicento, delle quali solo un centinaio si trovano in Italia.

È una vettura che non cessa di far bella mostra di sé in tutte le più prestigiose manifestazioni del mondo, dalla Mille Miglia ai grandi concorsi internazionali, grazie anche ad una affidabilità e ad una semplicità di guida proverbiali. Ovvio che una vettura così raffinata ed innovatrice, simbolo di un'epoca, portatrice di un estro meccanico tale da presentare soluzioni tecniche valide ancora oggi, si mantiene su valori di livello adeguato al suo prestigio; esemplari in ottime condizioni, nelle rarissime occasioni in cui siano poste in vendita, spuntano infatti facilmente quotazioni vicine ai 200mila e anche ai 250mila euro.

QUOTAZIONE LANCIA LAMBDA:

A partire da 200.000 euro



Divenne l'auto preferita dalla borghesia, come testimonia la Lambda appartenuta al Maestro Puccini, e fu protagonista dei più clamorosi fatti di cronaca, dal rapimento Matteotti all'attentato a Mussolini



GUIDE DI WE|WEALTH

Le guide di We Wealth ti accompagnano a scoprire tutti i segreti del mondo degli investimenti e dei Pleasure assets, raccontati con equilibrio tra oggettività e passione. Con una narrazione coinvolgente, sviluppano **contenuti altamente professionali per capire, scegliere, vivere e gestire al meglio ogni singola tematica**. Carattere distintivo è la presenza di contributi dei più autorevoli esperti di ogni settore, affrontato e spiegato con tutta la cura e l'autorevolezza che solo We Wealth sa e può offrire.

GUIDE SECRET PLACES

Le guide di We Wealth dedicate ai "secret places" rappresentano delle vere e proprie porte d'accesso a percorsi esperienziali responsabili, personalizzati e intimi, nelle più esclusive location in Italia e nelle principali città del mondo. **Luoghi esclusivi consigliati dai grandi opinion leader, manager, professionisti, banchieri, finanziari e imprenditori** del nostro mondo del wealth management per tornare a vivere piacevoli incontri di lavoro all'aperto ma, soprattutto, all'insegna della sicurezza.



Scopri di più

RIGORE
teutonico

PORSCHE 911

MERCEDES CLASSE SL

BMW M1



LA DORIAN *Gray* DEI MOTORI

Nei circa sessant'anni di produzione ininterrotta, la Porsche 911 ha costantemente mantenuto le medesime linee di base, quasi avesse fatto un patto col diavolo per scongiurare l'invecchiamento, come il protagonista del celebre romanzo di Oscar Wilde. Lo stile inconfondibile e la continua, incessante evoluzione delle soluzioni tecniche, l'hanno resa un mito. Capace di mantenere il proprio appeal anche sul mercato delle auto storiche, con il vantaggio di poter contare su un'infinita gamma di versioni, dalle più abordabili alle più rare e costose, può raggiungere quotazioni anche superiori al milione di euro

Non esiste un'altra auto così immediatamente riconoscibile come la Porsche 911 che, nel corso di circa sessant'anni di produzione ininterrotta, ha costantemente mantenuto le medesime linee di base, quasi avesse fatto un patto col diavolo per scongiurare l'invecchiamento. Per sei decenni ha rivestito il ruolo di sportiva più famosa, inconfondibile per chiunque, anche dai non amanti dei motori, grazie a una fortissima identità, a una personalità unica, e a una costante opera di continui affinamenti e

rinnovamenti. Ciò le ha permesso di restare sempre al passo coi tempi pur conservando un'estetica pressoché immutata, tanto da farla diventare un celebrato oggetto di design. Rappresenta senza dubbio un felice esempio di estrema fedeltà ad un'idea e ad un'intuizione stilistica, sostenuta però da una continua ed incessante evoluzione, grazie alla quale tutti i componenti sono stati più e più volte rinnovati e le caratteristiche tecniche aggiornate e rivoluzionate. Sembra quasi che i tecnici di Zuffenhausen abbiano adottato, in positivo, la filosofia del Gattopardo, come se avessero →



→ ritenuto che mantenere la 911 sempre uguale a sé stessa richiedesse necessariamente il suo totale e costante cambiamento. La nascita di tale capolavoro non è stata tuttavia semplice ed immediata. La sua genesi ha richiesto infatti un periodo caratterizzato da iniziali dubbi, incertezze e passi falsi. Il compito era in effetti molto arduo.

La leggendaria 356, che aveva accompagnato la nascita della stessa Porsche e che l'aveva resa famosa in tutto il mondo, era ormai superata, aveva raggiunto la massima evoluzione possibile ed era divenuta obsoleta per prestazioni, sicurezza e abitabilità. Si pensò peraltro che la vettura destinata a sostituirla avrebbe dovuto mantenere la stessa caratterizzante architettura base, ossia motore posteriore a cilindri contrapposti (boxer), con raffreddamento ad aria.

Il progetto stilistico venne affidato a Ferdinand "Butzi" Porsche, figlio di Ferdinand "Ferry", artefice della 356, e nipote del Ferdinand capostipite, il fondatore della Casa. Dopo un primo prototipo a 4 posti, poi ridotto a 2+2 per intervento proprio di Ferry, nacque la 901, con muso piatto e basso e fari inclinati e sporgenti (divenuti poi quasi un segno distintivo imprescindibile), fiancata piana e uniforme, coda corta e sfuggente, raccordata in un'unica linea continua e tesa con il padiglione. Il motore era opera di Ferry in persona, un boxer 6 cilindri, 2 litri, montato fuoribordo, cioè a sbalzo sull'asse posteriore. La 901 fu presentata al Salone di Francoforte del settembre '63, ma fu disponibile solo un anno dopo. Nel frattempo la Porsche si trovò costretta a modificarne la denominazione, da 901 a 911, a seguito delle rimostranze della Peugeot che, fin dagli anni venti, aveva brevettato i nomi di tutte le automobili composti da tre cifre con

lo "zero" al centro. Sono nomi ancora oggi utilizzati da Peugeot, anche se li registrò per ragioni esclusivamente estetiche, poiché usava così camuffare il foro per la manovella d'avviamento alla base del radiatore (comune alle auto dell'epoca) che ritenendolo sgradevole alla vista, vi sovrapponeva lo "zero" centrale del nome dell'auto. Singolare è che l'intransigenza della Peugeot verso la Porsche non si manifestò in egual misura pochi anni dopo nei confronti della Ferrari, cui venne concesso di utilizzare liberamente le denominazioni 206, 306 e 308 per le proprie auto... Inutile sottolineare che gli esemplari sopravvissuti delle 82 Porsche "901" ufficialmente commercializzate con questo nome, siano oggi tra i pezzi più ambiti dai collezionisti. Dal settembre '64, la 911 iniziò

dunque la sua inarrestabile marcia verso il successo, in un incessante avvicinarsi di versioni, cilindrate e potenze che faranno evolvere la 911 da piccola berlinetta sportiva a esuberante supercar, in competizione con le più blasonate granturismo. Negli anni, la vettura ha via via aumentato sia le dimensioni, diventando sempre più lunga e più larga, sia la potenza e le prestazioni, dovendo peraltro bilanciare il costante aumento di peso determinato dai ricorrenti adeguamenti alle normative in tema di sicurezza e ambiente. Nel tempo, la 911 ha inoltre ampiamente superato, e di slancio, le prime imperfezioni, come ad esempio la scarsa aerazione interna o l'alleggerimento e l'instabilità dell'avantreno, dovuto allo sbilanciamento dei pesi per lo più gravanti nella par-

te posteriore. Il conseguente comportamento scorbutico e nervoso delle prime 911 è stato via via addomesticato grazie alle incessanti innovazioni, come l'aumento del passo o il ricorso all'elettronica.

Tutto ciò ha permesso alla 911 di respingere le istanze di rinnovamento che ad un certo punto ne hanno messo in dubbio la sua stessa sopravvivenza, considerato che dalla fine degli anni '70 si pensava fosse giunta al limite massimo del suo sviluppo. I nuovi modelli lanciati per soppiantarla, le 924 e 928, dotate di motore anteriore perché ritenuto più al passo coi tempi oltre che più versatile ed economico, non scalfirono minimamente il successo della 911, nonostante la notevole qualità costruttiva. La Porsche continuava ad essere identificata con →



→ la 911 e con la sua immagine unica e vincente, alimentata anche dai ripetuti successi conseguiti nelle competizioni, dove le 911 facevano il vuoto, vincendo ad esempio tre Rally di Montecarlo consecutivi o due Parigi - Dakar su tre disputate. Il tratto corsaiolo era poi continuamente rafforzato dai numerosi modelli estremi, dalla Carrera RS, con il famoso alettone a “coda d’anatra”, alla mostruosa ed indomabile Turbo, con prestazioni fulminanti e una ritardata risposta del compressore così violenta ed improvvisa da far impallidire i piloti più esperti. Altrettanto iconiche e rappresentative del mondo 911 sono state le versioni aperte, la celebrata e ambita Cabriolet e soprattutto la caratteristica “Targa”, con un rollbar fisso che univa i parafanghi posteriori e con un tettuccio rigido asportabile. Così chiamata in onore della Targa Florio, vinta dalla Porsche ben 11 volte, la configurazione “Targa” ha avuto talmente successo da rappresentare oggi la denominazione corrente delle vetture apribili con tetto rigido, nonostante fosse apparsa fin dal '58 su una Fiat 1200 disegnata da Michelotti. La perenne innovazione della 911 ha comportato l'adozione delle più diverse soluzioni tecniche con le più radicali inversioni di tendenza, come il passaggio dalla trazione posteriore a quella integrale, o quello dal raffreddamento ad aria a quello ad acqua. Tutte queste varianti influiscono ovviamente sull'appetibilità delle vetture, creando varie fazioni di porschisti più o meno integralisti. Molti infatti non considerano “vere” 911 le versioni post 1998, tutte quelle dotate di raffreddamento ad acqua, per altri la linea di demarcazione coincide con l'adozione dei paraurti a “soffietto” di concezione americane, considerando “pure” solo le cosiddette “pre-bumper”, altri

ancora si fermano al 1978, con l'abbandono delle cromature, ritenendo i modelli successivi troppo “yuppie”. I puristi Porsche si rivolgono soprattutto ai modelli costruiti nel periodo di consacrazione del fenomeno 911, gli anni '60 e '70, quando le piccole sportive di improbabili accesissimi colori, come verdi, gialli e arancioni sgargianti e fluorescenti, furoreggiavano nelle località alla moda, da Saint-Tropez al Forte, da Cortina a Sankt Moritz. Il fascino della 911 non poteva ovviamente risparmiare le stelle del cinema e le celebrity internazionali, da Steve McQueen (che dotò la sua 911 di un pulsante che permetteva di spegnere le luci posteriori durante le scorribande notturne), a Sean Connery, da Keanu Reeves a Patrick Dempsey, da Tom Cruise ad Antonio Banderas, da David Beckham a Rihanna e a Cristiano Ronaldo, per passare da Bill Gates, a Herbert Von Karajan, possessore di diversi esemplari, e a Ralph Lauren. Un'indimenticabile sensuale 911 è stata poi co-protagonista di Cars, ove interpretava Sally Carrera con la voce di Sabrina Ferilli, nel ruolo di un avvocato che intrattiene una storia d'amore con Saetta McQueen. Lo stesso successo la 911 ha sempre riscontrato nel mercato italiano; basti pensare che negli anni '70 la rivista Quattroruote stilò le ipotetiche formazioni di due intere squadre di calcio composte dai più famosi giocatori di serie A,

*Rappresenta un felice
esempio di
estrema fedeltà ad un'idea
e ad un'intuizione
stilistica, sostenuta da una
continua ed
incessante evoluzione e
dal costante aggiornamento
delle caratteristiche
tecniche*

ne), a Sean Connery, da Keanu Reeves a Patrick Dempsey, da Tom Cruise ad Antonio Banderas, da David Beckham a Rihanna e a Cristiano Ronaldo, per passare da Bill Gates, a Herbert Von Karajan, possessore di diversi esemplari, e a Ralph Lauren. Un'indimenticabile sensuale 911 è stata poi co-protagonista di Cars, ove interpretava Sally Carrera con la voce di Sabrina Ferilli, nel ruolo di un avvocato che intrattiene una storia d'amore con Saetta McQueen. Lo stesso successo la 911 ha sempre riscontrato nel mercato italiano; basti pensare che negli anni '70 la rivista Quattroruote stilò le ipotetiche formazioni di due intere squadre di calcio composte dai più famosi giocatori di serie A,

tutti proprietari di Porsche 911. Si tratta di auto che sul mercato delle storiche non hanno mai perso il loro appeal, con il vantaggio di poter contare su un'infinita gamma di versioni, dalle più abbordabili alle più rare e costose, anche oltre il milione di euro.

Il blasone ed il fascino della 911 consentono tuttavia di non sfigurare mai anche alla guida di esemplari meno potenti ed esclusivi, confidando sempre nell'affidabilità proverbiale delle Porsche, delle quali si calcola siano ancora in circolazione il 70% delle vetture prodotte.

QUOTAZIONE PORSCHE 911:
Fino a 1.000.000 euro



MERCEDES CLASSE SL

stile SENZA TEMPO

In origine si chiamava 230 SL, dove l'acronimo sta per "Sport Leicht", cioè sportiva leggera. Ai progettisti fu affidato il compito di condensare in un'unica vettura due icone come la 300 Al di gabbiano e la 190. Un esemplare di questo gioiello, prodotto in tre versioni, la Roadster, con capote in tela, la Coupé con tettuccio rigido asportabile e la Coupé-Roadster, dotata di entrambi i dispositivi, oggi può costare fino a 150mila euro



Non esiste una miglior definizione per descrivere la sensazione che si prova al cospetto della W113, nata come 230 SL, la Mercedes scoperta universalmente conosciuta come "Pagoda", per via dell'originale forma concava del tetto rigido. Del tutto originale era del resto anche il team che l'aveva concepita: il francese Paul Bracq, cui si deve l'impostazione generale della linea e che poi collaborerà allo sviluppo dei treni Tgv, l'ungherese Béla Barényi che ne influenzò lo stile applicando i suoi studi in materia di sicurezza, e il tedesco Friedrich Geiger, capo del centro design e già autore delle celeberrime 300 SL Gullwing e 190 SL. "SL" è l'acronimo che contraddistingue le scoperte della Casa. Significa "Sport Leicht", cioè sportiva leggera, una sigla magica, che esprime il concetto stesso delle spider/roadster Mercedes: auto sportive, sì, ma non estreme, auto sobrie, eleganti, con prestazioni notevoli, ma mai a scapito del confort e del lusso. Nel caso della Pagoda, in particolare, il compito affidato ai progettisti era alquanto arduo: sostituire con un'unica vettura due icone come la 300, cioè l'Ali di gabbiano, e la 190, le cui linee ricercate, tondeggianti e un po' barocche, erano inesorabilmente invecchiate.

Ne scaturì una raffinata vettura, quella presentata al Salone di Ginevra del marzo 1963, all'insegna della sobrietà, in completa rottura con i canoni stilistici precedenti, senza alcuna sovrastruttura ornamentale. Linee tese, spigoli e angoli retti, in un insieme di notevole dinamicità e al tempo stesso di solidità. Le grandi ruote e le ampie superfici vetrate, unite alla linea di cintura piuttosto bassa, conferivano peraltro alla vettura un'impronta quasi sportiveggiante, inclinazione che poi la stessa confermò ottenendo grandi risultati nei rally.

Era disponibile in tre versioni: la Roadster, con capote in tela, la Coupé con tettuccio rigido asportabile e la Coupé - Roadster, dotata di entrambi i dispositivi. Fu quindi proprio la forma del tettuccio rigido a caratterizzare la vettura, legandola indissolubilmente all'immagine dei templi orientali. E pensare che la linea concava e rialzata ai lati del tetto non derivava da un vezzo stilistico, ma era stata studiata per agevolare l'ingresso a bordo e per offrire maggior rigidità strutturale in caso di ribaltamento. La particolare interazione tra forme concave e convesse, come la bombatura al centro del cofano in contrapposizione con la linea del tetto, la semplicità e la modernità dello stile e l'impressione di estrema leggerezza e luminosità che trasmetteva, oltre a finezze geniali come le gomme con anelli sporgenti protettivi o il coperchio color carrozzeria a chiusura del vano capote (oggi comunemente adottato dalle spider moderne), facevano passare in secondo piano le notevoli dotazioni, molto spesso vere e proprie innovazioni, previste dalla Pagoda in termini di sicurezza, come la scocca ad assorbimento d'urto o il piantone dello sterzo collassabile. I motori 6 cilindri in linea a iniezione diretta conferivano alla 230 SL prima e alle successive 250 e 280 SL poi, una grande elasticità di marcia ed un notevole confort, anche in virtù della mancanza di vibrazioni e della rumorosità più che contenuta. Nonostante il successo ottenuto, già nel 1971 la Pagoda, costruita fino ad allora in quasi 50.000 esemplari, fu sostituita da un'auto completamente nuova, la R107, nata come 350 SL, con linea ancora più squadrata e con un tetto con una curvatura meno accentuata.

Il notevole incremento di peso, che l'avvicinava a quasi due tonnellate complessive, determinato dall'adeguamento alle sempre più rigide normative nordamericane in materia di →



→ sicurezza (gli Usa erano infatti il mercato di riferimento delle spider made in Stoccarda), valse alla nuova nata l'appellativo di "Panzerwagen", ossia "carrarmato", per far muovere agevolmente il quale fu infatti necessario ricorrere a più potenti motori 8 cilindri a V di oltre 3,5 litri. Il comportamento su strada, grazie anche alla nuova geometria del retrotreno, fu notevolmente migliorato e, unitamente all'eccellente comodità ed alla qualità delle finiture, determinò la longevità, ben 18 anni di produzione, e il grande successo della serie, consacrato a livello planetario dal ruolo di protagonista che la vettura ebbe nel film cult "American gigolò". La 450 SL nera con a bordo un giovane e carismatico Richard Gere, di Armani vestito, che corre lungo le strade californiane sulle note di "Call me" di Blondie

resta uno dei più efficaci emblemi dell'edonismo un po' cinico degli Anni Ottanta. Dopo quasi 240.000 esemplari della R107 prodotti, nel 1989 ancora Ginevra terrà a battesimo l'ultima SL oggi considerata storica, la R129, con una linea morbida e sinuosa, omogenea ed equilibrata, opera del friulano Bruno Sacco, allora a capo del centro stile. La vettura fondeva evidenti richiami al passato, come le prese d'aria laterali in stile 300 SL, con il massimo della tecnologia al tempo disponibile, soprattutto in termini di sicurezza. Ancora una volta l'equilibrio fu individuato nella semplicità, in uno stile essenziale, privo di orpelli, ma dotato di un'allure inimitabile, perfetta coniugazione tra avvenenza e funzionalità. Molte dotazioni presenti oggi sulle auto moderne, già nel 1989 erano disponibili sulle R129: Abs, controllo di

trazione, frenata assistita, correttore di assetto, sono solo alcuni dei dispositivi già previsti all'epoca in un'auto che si guidava esattamente come un'auto di oggi. Su una vettura così sofisticata Mercedes si concesse persino il lusso di dotarla di un poderoso V12 da quasi 400 cavalli, lanciando la 600 SL, che nella versione AMG da 7,3 litri avrà una potenza di addirittura 525 cavalli. La produzione terminerà nel 2001, dopo oltre 200.000 esemplari. È superfluo sottolineare come le spider Mercedes, per la loro eleganza, affidabilità e godibilità siano sempre state non solo protagoniste di famosi film (ben più di mille) o delle più seguite fiction, specie statunitensi, ma abbiano avuto ed abbiano ancora un ruolo di rilievo tra le auto più desiderate dalla clientela di grido. Tra i celebri possessori di SL si annoverano, solo

per citarne alcuni, Yul Brinner, Gregory Peck, Doris Day, Stirling Moss, Anna Magnani, Pablo Picasso, John Lennon, Tina Turner, la Principessa Diana (che per una R 129 ha infranto il protocollo che imponeva alla famiglia reale di guidare solo auto britanniche), fino ai giorni nostri Beyoncé, spesso ritratta alla guida della sua W 113 d'antan. Le Mercedes SL, affidabili come auto moderne se ben conservate e in condizioni eccellenti, possono raggiungere, nonostante i grandi numeri, cifre vicine ai 150.000 euro per le versioni più rare e ricercate (come la Pagoda 280 SL), ma mantenendosi sempre sotto i centomila euro nelle più recenti versioni R107 e R129.

MERCEDES CLASSE SL:
Fino a 1500.000 euro

Linee tese, spigoli e angoli retti, in un insieme di notevole dinamicità e al tempo stesso di solidità. A contraddistinguere questo modello, la forma concava del tettuccio rigido della prima versione che rimanda all'immagine dei templi orientali





RITRATTO DELLA *velocità*

Bastarono 23 minuti ad Andy Wharol per trasformare la Bmw M1 in un quadro di pop art. La M1 è l'unica vera supercar prodotta dalla casa tedesca ed è la sintesi perfetta fra tecnologia e design (ispirato alla scuola italiana). Una sfida lanciata a Porsche

Può un ritratto, di per sé statico, immortalare la velocità? E può una supercar esclusiva e costosissima costituire il soggetto per un'opera Pop-Art, che è invece per definizione orientata verso oggetti di uso comune? A queste due domande ha fornito un'efficace risposta positiva la BMW M1, nonostante la prima avesse già interessato il movimento futurista, e in particolare Balla e Boccioni, che avevano egregiamente rappresentato il dinamismo e la velocità.

E vi provvede anche Andy Warhol, il più autorevole esponente della Pop-Art americana, allorché inserì tra i suoi cavalli di battaglia (come la bottiglia Coca Cola, il barattolo Campbell, l'immagine di Marilyn Monroe) la sua interpretazione della supercar BMW, anche se la vettura base costava più di una Ferrari.

Warhol aderì infatti all'iniziativa di BMW che consisteva nel trasformare alcune sue auto in opere d'arte, concedendone un esemplare ad

un artista di tendenza per sottoporla alla sua creatività; la "BMW Art Car Collection", che annovera 20 auto rielaborate ad hoc da artisti di fama mondiale, è conservata ed esposta al Museo della Casa di Monaco di Baviera.

La M1 fu la quarta vettura della serie ed è noto come Warhol la dipinse personalmente, di getto e senza alcun lavoro preparatorio, in tuta blu, guanti da cucina e pennello da imbianchino, il tutto in soli 23 minuti, firmando, infine, con un dito sul paraurti posteriore. L'effetto è davvero suggestivo: i colori si confondono, dando l'idea del movimento anche a vettura ferma.

La M1 è l'unica vera supercar prodotta dalla BMW o, volendo considerare anche le più turistiche roadster, quella successiva alla 507 e che precede la Z8. BMW intendeva, da un lato, dare evidenza del proprio progresso tecnologico e dell'eccellenza raggiunta, dall'altro sfidare la Porsche, che dominava nel Gruppo 5 del Campionato Granturismo. Concepì quindi una vettura estrema, ispirata alla scuola italia-

na, a cominciare dal posizionamento centrale del motore, affidato alla divisione Motorsport della Casa, che utilizzò il sei cilindri in linea della 635 CSI, progettando una nuova testata bialbero. Per tale motivo la vettura assunse la denominazione definitiva, la lettera iniziale di Motorsport ed il numero "1" perché fu il primo modello a farlo, considerato che fino ad allora Motorsport non aveva seguito progetti in piena autonomia. Tutto il resto venne affidato all'esterno, sia per sfruttare competenze allora non usuali in BMW, sia per avvalersi di capacità produttive che consentissero di approntare in tempi brevi i quattrocento esemplari richiesti dalla normativa per le competizioni GT. Per la produzione fu incaricata la Lamborghini, cui fu affidata, insieme con l'Ingegnere Dallara, anche la progettazione di telaio e sospensioni, mentre per linea e carrozzeria vennero scelti Giorgio Giugiaro e la sua Italdesign. La Lamborghini, tuttavia, oberata da altri gravosi impegni ed afflitta da una difficile situazione finanziaria e sindacale, dopo l'approntamento

di un primo prototipo, fu subito sostituita da altre aziende di Modena e Reggio Emilia per la costruzione dei telai e lo stampaggio della carrozzeria in fibra di vetro, oltre che dalla stessa Italdesign per l'assemblaggio della vettura; la tedesca Baur si occupò invece degli interni. Per la linea Giugiaro coniugò i suoi tipici stilemi con le suggestioni originarie dal prototipo Turbo Concept del 1972, creato da Paul Bracq (il padre della Mercedes SL Pagoda nonché del treno TGV) in occasione delle Olimpiadi di Monaco, prototipo a sua volta ispirato alle berlinette italiane dell'epoca.

Il frontale della M1, in particolare, riprendeva quello della Turbo Concept: un muso tagliente ed appuntito con i fanali a scomparsa ed al centro il simbolo a doppio rene BMW.

L'architettura della M1 era estrema e marcatamente sportiva: larga, bassissima, cuneiforme, con linee tese e squadrate, tipiche del periodo e consuete per Giugiaro. Richiamava altre sue note creazioni, ad esempio l'Iguana Alfa Romeo, la Lotus Esprit, la Manta Bizzarrini, →



→ le Maserati Merak e Bora. Di lato era spezzata da una scalfatura nera che collegava i paraurti correndo per tutta la fiancata e giungendo ad un posteriore basso e largo, dominato da un cofano in unico pezzo delimitato da due lunghe pinne raccordate da una veneziana che copriva il motore; ai due estremi di coda campeggiavano due marchi BMW. Il motore di 3,5 litri e 277 cavalli era montato in posizione centrale longitudinale su un telaio a traliccio tubolare, con sospensioni a quattro ruote indipendenti. La vettura venne presentata al Salone di Parigi del 1978 dando subito l'impressione di essere una vera e propria auto da corsa omologabile anche come GT e, nonostante il prezzo proibitivo, fece subito il pieno di prenotazioni. Raggiunto il numero minimo di esemplari venduti debuttò in gara, in una versione dotata di un biturbo da 850 cavalli, con telaio e carrozzeria alleggerite; vinse in particolare sui circuiti del Nürburgring

e del Salzburgring e, proprio quella in livrea Warhol, si piazzò sesta assoluta alla 24 Ore di Le Mans del 1979. Ma la maggior notorietà la ottenne grazie ad una geniale trovata della casa di Monaco. Istituì uno specifico campionato, denominato ProCar, da disputarsi con sole M1 lo stesso giorno dei Gran Premi di Formula 1, sui medesimi circuiti, dopo le prove e prima della corsa vera e propria, tra i piloti che avevano conseguito i migliori tempi ed i privati gentleman driver all'uopo qualificatisi. Le M1 ottennero così nel '79/'80 una ribalta eccezionale rappresentata dai medesimi spettatori e giornalisti che gremivano le tribune per i G.P., tutti entusiasti nel vedere i piloti più famosi combattere ad armi pari su autovetture identiche. Tranne i piloti Ferrari e Renault, che non ottennero le autorizzazioni delle rispettive Case, tutti gli altri si cimentarono nel Campionato ProCar, che fu vinto nel '79 da Niki Lauda e nell'80 da Nelson Piquet. Prestazioni

eccezionali, sia pure non estreme, erano garantite comunque anche dalle M1 stradali, opportunamente domate. Offrivano infatti grande guidabilità, maneggevolezza e sensazioni di notevole prestanza, a patto di non spingerle al limite, davvero impegnativo e riservato ai guidatori più esperti. La produzione cessò nel 1981, al raggiungimento - con precisione teutonica - del quattrocentesimo esemplare, a parte ovviamente le complessive cinquantasei versioni da competizione. Successivi omaggi le vennero comunque tributati dalla BMW, dapprima nel 2008, con la M1 denominata appunto Hommage (presentata in occasione del trentesimo anniversario al Concorso d'eleganza Villa d'Este di Cernobbio) e poi nel 2019, con la Vision M Next, al passo coi tempi in versione ibrida integrale. Le poche M1 prodotte in versione stradale, in realtà vere e proprie auto da corsa in abiti civili, sono spesso state appannaggio di piloti professionisti e personaggi

del settore: non se le fecero sfuggire, ad esempio, Niki Lauda, Gerhard Berger, Harald Ertl o la famiglia di Juan Pablo Montoya, nonché Paul Walker di "Fast & Furious" ed il designer Franco Sbarro. Difficile che risultino invendute in occasione delle apparizioni nelle aste internazionali, ove spuntano generalmente cifre vicine ai 7 / 800.000 euro. Quotazioni a parte meritano invece gli esemplari che fanno storia a sé, come quelli - rarissimi - prodotti appositamente per le competizioni, che valgono più del doppio delle vetture stradali. Altrettanto vale per le vetture che hanno alle spalle vicende particolari, come ad esempio la perfetta "barn find" dell'81 ritrovata recentemente in Sicilia, dopo quasi 35 anni trascorsi in un garage, con meno di 7500 chilometri all'attivo e mai immatricolata.

BMW M1:
Circa 800.000 euro

L'architettura della M1 era estrema e marcatamente sportiva: larga, bassissima, cuneiforme, con linee tese e squadrate, tipiche del periodo





LO STILE

british

JAGUAR XK

BENTLEY SIX SPEED

TRIUMPH TR3

MG SERIE T



RlaNDINE *che diventò* GIAGUARO

In origine si chiamava SS Cars Ltd, Swallow Sidecar Company, ma con la fine del nazismo saggiamente cambiò nome. Così nacque la Jaguar, che dal 1930 si dedicò alla produzione automobilistica, grazie alle riuscitissime carrozzerie disegnate da Williams Lions. Che si esprime al massimo nella XK



La triste e lugubre fama evocata dalla sigla SS a decorrere dalla fine della seconda guerra mondiale, costrinse, in campo automobilistico, la fabbrica SS Cars Ltd., nata come Swallow (ossia rondine) Sidecar Company, a inventarsi una nuova denominazione. Ciò per non correre il rischio di richiamare con le proprie auto la milizia speciale tedesca, la famigerata Schutz-Staffen, che aveva supportato il partito nazista in maniera criminale. La Swallow Sidecar Company venne fondata nel 1922 da William Lyons e da William Walmsley per la costruzione di sidecar, come dice il nome, ottenendo un immediato successo. Dal 1930 la casa si dedicò alla produzione automobilistica, grazie alle riuscitissime carrozzerie disegnate da Lyons, dal 1934 rimasto solo alla guida dell'azienda. Particolarmente apprezzata fu la serie sportiva SS 100, coupé o spider, alla cui sigla Lyons volle affiancare la parola "Jaguar", un po' giocando sulla suggestione felina del proprio cognome e un po' sottolineando l'aggressività della serie 100, meglio rappresentata dall'immagine del giaguaro piuttosto che dalla rondine originaria. Fu del tutto naturale quindi, allorché si ritenne di eliminare definitivamente l'acronimo SS, sostituire tout court il nome Jaguar al precedente, nome che aveva già acquistato una certa notorietà e autorevolezza. Per riaffacciarsi al pubblico automobilistico a guerra finita, la Jaguar predispose e realizzò un nuovo motore 6 cilindri, denominato XK6, di 3,4 litri e 160 cv, con testata in lega leggera e doppio albero a camme. Era pensato per una nuova berlina non ancora disponibile, ma la Casa intendeva presentarlo comunque al pubblico, con finalità promozionali e di immagine. Si pensò quindi di predisporre in fretta e furia una piccola sportiva scoperta, accorciando ed adattando il telaio della Mark V allora in listino, per un'eventuale produzione artigianale di poche centinaia di pezzi. Ciò avrebbe consentito da un lato di sopperire

alla carenza di acciaio che affliggeva l'industria britannica in quel periodo post-bellico (costruendo quindi la vettura a mano in alluminio e legno), dall'altro di esportare oltreoceano tali vetture di tipologia in quegli anni richiestissima, usufruendo, peraltro, degli incentivi statali conseguenti all'importazione di valuta pregiata. Il 27 ottobre 1948 esordì quindi al Salone di Londra la Jaguar XK 120, dove la sigla XK contraddistingueva il motore 6C, mentre il numero 120 indicava in miglia la velocità massima che la vettura era in grado di raggiungere, velocità che in quel momento la poneva al vertice della produzione automobilistica mondiale. La vettura fece scalpore. Sprigionava un ineguagliabile fascino tutto inglese, proponendo una linea classica e allo stesso tempo innovativa. Si trattava di una roadster bassa, sinuosa, slanciata ed elegante, aveva un interminabile cofano anteriore, grandi parafranghi pronunciati e arrotondati, finiture accuratissime e di alta qualità. Esprimeva magia, grande classe e personalità, rinunciando ad ogni ridondanza e ostentazione. Aveva, ad esempio, paraurti minuscoli ed essenziali e nessuna maniglia alle portiere, così da non interrompere la dinamicità e la fluidità della fiancata, la cui continuità veniva addirittura accentuata dagli spatzi rimovibili che coprivano le ruote posteriori. Poteva persino essere privata del parabrezza per sostituirlo con piccoli vetri singoli, i cosiddetti aeroscreen, e non furono poche le vetture che vennero così allestite. Questa silhouette voluttuosa e, in linea col marchio, elegantemente felina, veniva altresì confermata dalla ricercatezza degli interni e dalle gratificanti sensazioni di guida. Morbide e preziose pelli su cruscotto e poltrone (solo due, trattandosi della roadster definita "OTS", cioè Open Two Seater), soffice moquette, confortevoli sospensioni, nonché eccezionale maneggevolezza ed elasticità, grande equilibrio e buona tenuta di strada. Ed appunto come un felino la XK era sempre pronta a graffiare: con una progressione entusiasmante era in grado di ➔



La XK 120 esordì nel 1948 al Salone di Londra, facendo scalpore: il numero 120 indicava in miglia la velocità massima della vettura, al vertice della produzione automobilistica mondiale



→ offrire prestazioni di livello sorprendente, passando in un batter d'occhio dal suo tipico silenzioso aplomb ad un ruggito pieno, potente e ammaliante. Questa linea è uno dei capolavori di Sir Lyons: del tutto personale, nonostante si ispiri a icone dello stile quali BMW 328 o Bugatti Atlantique, riuscì ad imporsi in maniera decisa, smarcandosi, per di più, dalle più moderne tendenze stilistiche italiane e americane del momento e contribuendo così a costruire la raffinata identità del marchio Jaguar. La XK 120 non ci mise molto a confermare su strada l'impressione suscitata al momento del lancio. Si susseguirono da subito varie vittorie sportive in tutto il mondo (Silverstone, Tourist Trophy, Pebble Beach), oltre a diversi record dimostrativi, durante i quali vetture di serie superavano agevolmente e mantenevano con regolarità i 200 Km orari. Le notevoli capacità del motore XK vennero ulteriormente sfruttate dalla C-Type, sportiva da competizione, con la quale Jaguar si aggiudicò tra l'altro cinque 24 Ore di Le Mans. L'imprevisto successo immediato raggiunto dalla XK 120 aveva imposto alla Jaguar l'approntamento in tempi record di una struttura industriale per far fronte agli ordini ricevuti. Dopo quasi 250 esemplari in alluminio costruiti a mano in tempi necessariamente lunghi, si passò alla carrozzeria in acciaio, eliminando anche gli elementi in frassino del telaio. Vennero lanciate anche una cabriolet (DHC) ed una coupé (FHC), entrambe con finiture più ricercate, meno essenziali e finestrini discendenti e non più semplicemente asportabili. Nelle tre configurazioni, la XK 120 fu prodotta fino al 1954 in oltre dodicimila esemplari, quantitativo senza dubbio eccezionale, specie se si considera che fino ad allora la produzione complessiva globale di SS Cars e Jaguar dal 1922 ammontava a circa sedicimila vetture. Dal 1954 la 120 fu sostituita dalla XK 140, migliorata nei freni, nello sterzo e nelle sospensioni, più spaziosa e più potente. Dopo quasi novemila esemplari ed a seguito di un devastante incendio che distrusse gli stampi

delle vetture, la 140 fu rimpiazzata dalla XK 150, ulteriormente ammodernata, anche se certi affinamenti del profilo, come lo snellimento dei parafranghi e l'innalzamento della linea di cintura, compromettevano un po' la flessuosa eleganza delle versioni precedenti. Solo nel 1961 e dopo ottomila XK 150 prodotte, terminò l'epopea delle XK, che ebbero altresì il merito di preparare il terreno ideale per il successo della loro leggendaria sostituta, la E-Type. Le XK restano comunque vetture ricche di stile e fascino, in grado di offrire prestazioni entusiasmanti con grande comfort e piacere di guida, tanto da trovarsi a loro agio sia nelle passeggiate in souplesse nei lunghi boulevards californiani, sia nelle gare su pista, nelle quali sanno tirar fuori gli artigli con la massima naturalezza. Auto così non potevano che essere tra le più ambite dal jet set internazionale. Clark Gable ne ha avute almeno due, delle quali una utilizzata in tutta Europa per più di un anno. E poi Anita Ekberg, Humphrey Bogart, Robert Montgomery, Elizabeth Taylor, Tyrone Power, Ingrid Bergman, Errol Flynn, Lauren Bacall, Phill Hill e così via. Una passione talmente sentita da spingere Elton John a possederne più di venti, di diversi colori, per guidarne sempre una in tinta con gli abiti indossati. Difficile, se non impossibile, trovare ottime XK a cifre inferiori a 100.000 euro ed anzi è frequente che le quotazioni, specie per le OTS o per le versioni sportive "S", superino i 200.000. Fanno storia a sé le pochissime XK 120 tutte in alluminio, ante 1950, che raggiungono valutazioni vicine anche al mezzo milione di euro, o le vetture con una storia particolarmente intrigante. È il caso della XK 120 del '52 appartenuta a Clark Gable, quella del citato viaggio in Europa, che è tornata nel 2023 a Villa d'Este, proprio dove soggiornò per tre settimane col proprietario e la sua fidanzata, per essere venduta in un'asta di grande richiamo.

QUOTAZIONE JAGUAR XK:
Da circa 100mila euro ad oltre 400mila



E' stata una delle vetture più ambite dal jet set internazionale; tra i possessori si annoverano Clark Gable, Anita Ekberg, Humphrey Bogart, Robert Montgomery, Elizabeth Taylor, Tyrone Power, Ingrid Bergman, Errol Flynn, Lauren Bacall, Phill Hill, Elton John



bentley

SPORTIVA TRA LE ELEGANTI

elegante tra le sportive

Decisamente innovative dal punto di vista tecnologico, le lussuose Bentley, che già nel 1921 raggiungevano nelle versioni di serie i 160 chilometri all'ora, dominarono in quegli anni la 24 Ore di Le Mans, dapprima con la 3 litre e poi con la 4 1/2 litre. Gli esemplari di quest'ultima costano fino a 700mila euro. Costruita anche in una famosa e velocissima versione sovralimentata, la "Blower" fu la prima auto di James Bond. Ecco storia e leggenda della quattroruote britannica extra lusso



Bentley Speed Six del 1929

I camion più veloci del mondo". Ettore Bugatti, carismatico e geniale fondatore dell'omonima casa automobilistica, così definiva sarcasticamente le imprevedibili Bentley, le imponenti vetture da corsa che dominarono, tra l'altro, la 24 Ore di Le Mans per cinque volte su sette, a cavallo tra gli anni venti e gli anni trenta, battendo sonoramente le agili e leggere Bugatti. Le Bentley impiegate nelle corse derivavano infatti direttamente dalle lussuosissime e maestose berline della casa, che rivaleggiavano nel segmento di altissima gamma con le prestigiose Rolls-Royce, Isotta Fraschini o Hispano-Suiza. L'esuberanza e la sportività erano

tuttavia le caratteristiche che differenziavano il marchio Bentley dagli altri marchi di lusso estremo. Definita anche l'auto più elegante tra quelle sportive e al tempo stesso la più sportiva tra le auto eleganti, la casa nacque nel 1919 ad opera di Walter Owen Bentley, detto W.O., che, con un importante passato come progettista di motori aeronautici in alluminio, fondò con il fratello a Londra la Bentley Motors. Decisamente innovative dal punto di vista tecnologico, le lussuose Bentley, che già nel '21 raggiungevano nelle versioni di serie i 160 chilometri all'ora, dominarono in quegli anni la prestigiosa corsa francese, dapprima con la 3 litre e poi con la 4 1/2 litre derivata dalla precedente, della quale manteneva telaio e →

→ sospensioni. Costruita anche in una famosa e velocissima versione sovralimentata, detta "Blower", fu la prima auto di James Bond, prescelta verosimilmente da Ian Fleming per la prestazionalità, l'esclusività e l'estrema spregiudicatezza. Gli eccezionali risultati conseguiti dalle Bentley nelle corse sono tuttavia attribuibili non solo alle soluzioni di assoluta avanguardia, come le quattro valvole e due candele per cilindro, ma anche ad uno straordinario team di spericolati e temerari piloti, passati alla storia come i "Bentley Boys". Ricchi rampolli di prestigiose famiglie britanniche, viveur, frequentatori di concorsi ippici e piloti automobilistici, i "Bentley Boys" segnarono gli anni venti del novecento con le loro imprese, in stile ed at-

mosfere simili a quelle descritte, oltreoceano, da Fitzgerald ne "Il grande Gatsby". Grazie alle loro iniziative nacque, ad esempio, il "Bentley cocktail", tuttora un classico, codificato e riconosciuto ufficialmente. In occasione di una sfarzosa festa tenutasi al Savoy Hotel di Londra per festeggiare la vittoria alla 24 Ore di Le Mans del '27, festa nel corso della quale un Bentley Boy tentò addirittura di entrare nel salone con la sua auto, il barman dell'Hotel creò il nuovo cocktail, utilizzando per 1/2 Calvados, tipico della sua Normandia, e per 1/2 vermouth Dubonnet, il tutto shakerato e servito in coppette refrigerate con scorza di limone. Un Bentley Boy in particolare, Woolf Barnato, si legò indissolubilmente al destino ed alla leggenda della prestigiosa casa.

Non solo vinse personalmente per ben tre volte la 24 Ore di Le Mans, oltre a diverse altre corse, ma dopo la crisi del '29 divenne il maggior azionista della Bentley, grazie alle immense fortune della sua famiglia, proprietaria di miniere di diamanti in Sud Africa. Nel 1930 si rese inoltre protagonista di un formidabile evento, ideato nel corso di una riunione tra amici al Carlton Bar di Cannes. Poiché era giunta voce che il "Blue Train", il famoso Wagon-Lits che univa Sanremo a Calais, era stato battuto da alcune auto, Alvis e Rover, nella tratta tra Saint Raphael e Calais, Barnato scommise di poter non solo eguagliare quei record, ma addirittura di poter giungere a Londra prima che il "Blue Train" fosse arrivato a Calais. Con la sua Bentley Six

Speed, dopo aver organizzato vari rifornimenti durante il percorso, alcuni notturni ed anche tramite autobotti, Barnato rimase al Carlton, sorseggiando il suo drink, fino alla partenza del treno per Calais, e solo allora si lanciò nel forsennato attraversamento di tutta la Francia. Con una massacrante e ininterrotta maratona alla disperata rincorsa del "Blue Train", quasi a prefigurare il ripetuto riff dell'omonimo blues di John Coltrane, Barnato superò ogni inconveniente e vinse brillantemente la sfida, giungendo a Londra quattro minuti prima che il treno raggiungesse Calais. Ma le scommesse vinte, le vittorie conseguite ed i molteplici primati raggiunti non bastarono. Le ingenti risorse richieste dalle competizioni, che già avevano determinato il primo passag-

Bentley S-Type Continental Sports del 1956



→ gio di mano della Casa, portarono la stessa al collasso definitivo, determinando la sua acquisizione da parte della rivale Rolls-Royce. Iniziò così per la Bentley un lungo periodo di appannamento, dovuto alla decisione dei nuovi proprietari, che avevano evidentemente acquisito il marchio Bentley solo per sbarazzarsi di un temibile concorrente, di considerare il relativo brand solo come satellite di quello principale. Per 70 anni le Bentley furono infatti poco più che repliche di modelli Rolls-Royce, dei quali conservavano motori e telai, distinguendosi da quelli solo per una maggior briosità e per la calandra più sfuggente e arrotondata, sormontata dal marchio alato rappresentato dalla "B" di Bentley, la famosa "Flying B". Rispetto alla più istituzionale Rolls-Royce, la Bentley diventò però l'auto di extralusso che gli agiati possessori potevano guidare personalmente, senza autista in livrea, godendone le più

sportive prestazioni ed evitando nel contempo l'eccessiva opulenza della consorella. Per tali motivi le varie serie Continental, costruite dal '52, furono appannaggio non solo di magnati e teste coronate ma anche di eccentrici personaggi quali ad esempio Keith Richards dei Rolling Stones, che si racconta avesse fatto approntare un apposito vano per l'hashish e che utilizzava la sua Bentley per trasportare tutta la band ai concerti. O come un giovane ed esuberante Gianni Agnelli che, volutala in un insolito blu Fiat, la donò poi alla sua fiamma Pamela Digby, già nuora di Winston Churchill e successivamente amante del Principe Ali Khan, del barone de Rothschild e dell'armatore Niarchos, per diventare poi ambasciatrice USA in Francia negli anni '90.

O infine come un arrivato Vittorio De Sica, amante del "bon vivre", la cui Continental si può tutt'oggi ammirare nelle autorimesse del

Vittoriale di Gardone, custodita insieme alle auto del Vate. Dopo un primo tentativo di rilancio, all'inizio degli anni '90, quando la Casa madre propose una nuova Bentley - la Continental R - che per la prima volta dopo quasi trent'anni si differenziava dalle coeve Rolls, nel 2003 la Bentley si affacciò ad una nuova vita, uscendo definitivamente dal rapporto simbiotico con Rolls-Royce, per approdare nella galassia Volkswagen. La nuova Continental che ne scaturì fu per la Bentley un successo senza precedenti, ottenuto con nuovi motori 12 cilindri a W, quattro ruote motrici, sei litri di cilindrata e con uno stile ed una identità completamente rinnovati. Nel mondo del collezionismo le Bentley sono oggi ricercate dagli appassionati che privilegiano auto sportive e performanti senza rinunciare all'eleganza, al lusso e soprattutto alla qualità. Il livello eccelso delle Bentley ne consente una longevità proverbiale, tanto

che si calcola che l'85% di tutta la produzione storica sia tuttora in circolazione. Le Bentley più ricercate sono senza dubbio le 4 1/2 litre, prodotte in circa 700 esemplari e quotate oltre i 700mila euro. Ben più esclusive ed inarrivabili sono le "Blower Bentley", prodotte in circa 50 esemplari, i cui fortunati proprietari, come ad esempio Ralph Lauren che ne possiede una magnifica nella propria straordinaria collezione, è quasi impossibile che se ne separino. Per i pretendenti rimasti a bocca asciutta Bentley ha però oggi approntato dodici eccezionali repliche, ottenute scansionando, in quarantamila ore di lavoro, tutti i componenti con laser tridimensionali; inutile sottolineare che tutti i dodici esemplari sono stati prontamente accapparrati da facoltosi appassionati.

BENTLEY SIX SPEED:
Circa 700.000 euro

Per Ettore Bugatti furono "i camion più veloci del mondo". La Continental fu l'auto di Keith Richards (con cui si recava ai concerti) e il modello che un giovane Gianni Agnelli regalò alla sua fiamma Pamela Digby, già nuora di Winston Churchill



un' inglesina IN VIA VENETO

Protagonista, insieme a Marcello Mastroianni, del film *La Dolce Vita*, racconto della Roma degli anni '60, tra opulenza e crisi imminente, la TR3 realizzata dalla Triumph fu la più versatile delle roadster. Auto ideale per lo svago e le scorribande, ma anche per le competizioni in pista, è stata resa iconica dal cinema, che tanto l'ha amata. Al punto che, nonostante sia stata prodotta in un numero di esemplari non esiguo, il prezzo non scende mai sotto i 50mila euro, per superare agevolmente i 70mila nel caso delle prime serie

Se si potesse concentrare in una sola parola, un solo aggettivo, tutto quello che è la Triumph TR3, la scelta non potrebbe che cadere su "versatile".

Perché non esiste vettura più poliedrica ed eclettica della TR3, in grado di interpretare da un lato un'auto ideale per lo svago e le scorribande all'aria aperta, dall'altro una vettura assolutamente idonea per competizioni in pista, nel fango e nella neve. E non è finita qui. La stessa piccola Triumph è capace anche di simboleggiare contemporaneamente due concetti senza dubbio distanti: lo stile tipicamente "british" delle essenziali e performanti vetture scoperte a due posti secchi

(le classiche roadster), delle quali la TR3 costituisce la più iconica interprete, ed il fenomeno di costume celebrato da "La Dolce Vita", il famoso film di Fellini, che nel raccontare al mondo intero l'esaltazione dei piaceri e dei modelli di vita della Roma 1960, ne denunciava in realtà la tragica crisi. Il reporter Marcello Rubini, interpretato da un sublime Marcello Mastroianni, scorrazzava per le strade capitoline proprio su una TR3 corvina, in compagnia delle sue fiamme, tra cui Anita Ekberg, protagonista della scena nella fontana di Trevi, una delle più famose della storia del cinema. La TR3 de "La Dolce Vita", scomparsa poco dopo la fine delle riprese, fu ritrovata quasi casualmente nel 2016, quando un appassionato, →



→ approfondendo la storia dell'esemplare ritagliato che aveva appena acquistato, scoprì dal certificato cronologico la targa originale della vettura, Roma 324229, nonché le generalità del relativo intestatario, la società "Film Riama", produttrice del film. Da un rapido controllo dei fotogrammi, la targa corrispondeva, ma non il colore. Nera, o comunque scura, quella del film (che era in bianco e nero), bianca invece quella dell'esemplare ritrovato, colore certificato peraltro dalla Triumph stessa come quello di origine. Grattando la vernice nei punti più nascosti il nero saltò fuori, segno che la vettura era stata così verniciata per le riprese

e poi ridipinta in bianco negli anni successivi. Si può facilmente immaginare come simili scoperte costituiscano eccezionali colpi di fortuna, tali da far più che decuplicare il valore della vettura. La serie TR, letteralmente Triumph Roadster, è di certo la più significativa della storia della Casa inglese, nata a fine Ottocento come fabbrica di biciclette, e poi divenuta, alla fine degli anni dieci del Novecento, il primo produttore inglese di motocicli; dal 1923 Triumph si dedicò anche alla costruzione di automobili, ottenendo il maggior successo commerciale con la Super Seven, prodotta in più di trentamila esemplari. Uscita a pezzi dalla Seconda

Guerra Mondiale, fu acquisita dalla Standard di John Black, che per il rilancio della Triumph tentò dapprima, ed inutilmente, di acquistare la Morgan Car Company, cui forniva già i motori Standard Vanguard, poi di concentrarsi su un nuovo modello di vettura Sport, motorizzata Standard, per contrastare nell'importante mercato americano la tradizionale MG TD e la costosa Jaguar XK 120. È così che nasce la serie TR, che abbraccerà quasi un trentennio del secolo scorso, giungendo al termine solo nel 1981 con la TR8. Curiosamente in una gamma così significativa manca la numero 1: la TR1 non è infatti mai esistita, poiché la produzione

in serie iniziò direttamente con la TR2. Ciò a seguito delle critiche ricevute dal primo prototipo di TR presentato al Salone di Londra del 1952. La TR2, completamente rinnovata nel telaio, rinforzato e irrigidito, oltretutto nei volumi, con una nuova coda più lunga ed armonica, fu invece un successo, incentivato anche dalle numerose vittorie conseguite nelle competizioni.

Ma la vera affermazione internazionale venne raggiunta dalla Triumph con la TR3, nata nel 1955 come evoluzione della TR2 e che fu prodotta in quasi sessantamila esemplari, dei quali oltre l'80% esportati negli Stati Uniti. →



→ Nella TR3 il concetto di Roadster (o, all'italiana, Spider) è esasperato. La vettura è essenziale, spartana, mancano i vetri laterali poiché, per la forma delle portiere, non possono scorrervi all'interno, mancano le maniglie, la capote non è fissata alla carrozzeria. Il posto guida è terribilmente basso, vicino all'asfalto, che si può toccare con il palmo della mano, e il grande volante è quasi verticale ed impone una guida a braccia raccolte. Tutto ciò, che potrebbe apparentemente sembrare scomodo e disagiata, contribuisce al contrario a rendere la vettura più affascinante e desiderabile. Lo slancio della linea segnata dai parafanghi anteriori verso quelli posteriori, che riproducono una linea retta simile verso la coda, caratterizza inequivocabilmente la vettura, donandole aggressività e dinamismo. Altrettanto inconfondibile è la calandra, più piccola sulla prima serie (detta small mouth) e poi divenuta "bocca larga" nella versione guidata da Mastroianni. La precarietà dei pre-

sidi anti-pioggia ed antivento, mitigata dalla disponibilità di finestrini laterali rigidi applicabili alla bisogna, estremizzano il concetto di guida "en plein air", così amato dagli inglesi che guidano le roadster aperte anche sotto la pioggia. La minima altezza delle portiere, con il tipico incavo scavato a mo' di invito per il gomito (già presente anche sulla rivale XK 120), consente la massima visione della strada e costituisce oggi un valore aggiunto nelle gare di regolarità, anche se le maniglie (previste solo dal 1957) sono a meno di 50 centimetri da terra. La TR3 impone una guida attenta, ma assolutamente appagante. Il retrotreno a ponte rigido e balestre richiede un minimo di impegno e deve essere controllato se tende a balzellare o a ondeggiare; la guida è quindi piuttosto fisica ... quasi con il fondoschiena (come dicevano i collaudatori di una volta) per percepire con la parte del corpo più a contatto con la vettura il comportamento e le vibrazioni, per sentirne le reazioni, l'aderenza, la

Lo slancio della linea segnata dei parafanghi anteriori verso quelli posteriori, che riproducono una linea retta simile verso la coda, caratterizza inequivocabilmente la vettura, donandole aggressività e dinamismo



trazione. Ma l'assetto rigido, nel complesso, trasmette sensazioni di forza, robustezza e potenza, anche se può far apparire la TR3 un po' rude, tanto da farla spesso considerare un'auto al maschile e definire "il" TR anziché "la" TR. Il piccolo 4 cilindri a valvole in testa, 1991 di cilindrata, è robusto e performante, al punto da consentire a molti piloti dell'epoca (come un Andrea De Adamich ad inizio carriera) di conquistare numerosi successi e da rendere ancora oggi la vettura competitiva nelle manifestazioni per auto storiche, prima fra tutte la Mille Miglia, dove sono ammesse le TR ante 1957. E ciò nonostante il propulsore e quel suo sound così coinvolgenti abbiano origini tutt'altro che sportive, avendo in precedenza equipaggiato addirittura i trattori agricoli Ferguson... La ruggente TR3 non passa mai inosservata, specie se equipaggiata con gli accessori tipicamente britannici disponibili, come il tonneau-cover con sagoma del volante, per coprire il lato passeggero in movimento

o chiudere l'abitacolo senza alzare la capote, o il portapacchi esterno cromato sul bagagliaio posteriore. Vederla sfrecciare rimanda in un attimo alle atmosfere dei film anni '60 ed al fascino degli attori di quell'epoca, non solo Mastroianni e la Ekberg, ma anche Ingrid Bergman e Anthony Perkins nel film "Le piace Brahms"?, o Brigitte Bardot e Sami Frey, nelle loro fughe d'amore durante le riprese de "La Verità". Anche queste suggestioni contribuiscono senza dubbio a rendere la TR3 una delle scoperte più desiderate, tanto da farla passare di mano in mano con grande facilità; nonostante sia stata prodotta in un numero di esemplari non certo esiguo, le TR3 non scendono praticamente mai sotto i 50mila euro, per superare agevolmente i 70mila nel caso delle prime serie ante '57 (quelle candidabili Mille Miglia), definite spesso impropriamente TR-A.

QUOTAZIONE TRIUMPH TR3:
Da 50mila a 70.000 euro

UNA ROMANTICA SCOMODA
SIGNORA
inglese

Il tè delle cinque, la caccia alla volpe, il cricket e Mg serie T, sono tutti simboli intramontabili del british style. La roadster costruita a Oxford rappresenta uno stile di guida leggero, agile, scattante e poco accogliente. Consente di immergersi nella natura e insegna a sopportare le difficoltà



La vera essenza del british style. Esattamente come il tè delle cinque, la caccia alla volpe, le colazioni sull'erba, il cricket e il polo, solo per citare alcuni degli stereotipi più comuni.

Tra le automobili che possono rappresentare appieno questa filosofia, un posto di rilievo spetta senza dubbio alla MG, ed in particolare alla serie "T". Costruita tra la metà degli anni '30 e la metà degli anni '50 in oltre 50.000 esemplari, impose nel mondo la formula del "roadster" all'inglese (alias "spider", come d'uso in Italia), ovvero quella delle vetturette sportive scoperte e poco protette dagli agenti atmosferici, leggere, agili, scattanti, non molto inclini a offrire agi e comodità. Si tratta di una filosofia di guida dettata da un vero e proprio stile di vita, che comporta tra l'altro il saper apprezzare anche le seccature, se consentono

di immergersi appieno nel paesaggio percependone profumi e rumori, sensazioni termiche, e persino polvere, pioggia e moscerini: gli spideristi inglesi amano infatti tenere le vetture aperte anche nella stagione invernale, persino sotto leggere piogge. La casa automobilistica MG Car Company Limited nacque nel 1922 ad Oxford come semplice concessionaria della Morris Motor Company, che all'epoca era il maggior costruttore britannico; MG stava infatti per "Morris Garages" e si proponeva di allestire sportive scoperte su telai Morris modificati. Trasferitasi ad Abingdon dal 1929, già nel '35 fu incorporata in Morris, continuando tuttavia a costruire autonomamente le proprie sportive, sia pure sempre con componentistica Morris. Allestite in cinque serie, le "T" mantennero per tutta la produzione la medesima impostazione: carrozzeria aperta, due porte, telaio separato in legno di frassino, motore an-

teriore, trazione posteriore. La linea della vettura, bassa, slanciata ed elegante, rispondeva ai consueti canoni stilistici dell'epoca: grandi parafranghi ad ala, separati dal corpo vettura, parabrezza e calandra del radiatore quasi verticali, piccole portiere, abitacolo angusto, serbatoio esterno. La prima serie nacque nel '36, denominata semplicemente "T", ma venne in seguito identificata come "TA", dopo il lancio della successiva "TB". La "TA", vettura di soli 1.300 c.c. e 52 cavalli, predisposta più per il turismo sportivo che non per le competizioni, fu prodotta in circa 3.000 esemplari e fu presto sostituita dalla "TB", aggiornata nel motore e nel cambio, la cui produzione terminò con lo scoppio della guerra, dopo appena 400 unità. Già nel '45 nacque la sua derivata, la "TC", in pratica una "TB" più potente e più larga, soprattutto nell'abitacolo, grazie all'ampliamento della scocca di 10 centimetri. È questa la vettura,

essenziale e divertente, con la quale la MG partì alla conquista dell'America, ritenuta necessaria anche per risollevarne le sorti post-belliche britanniche. Dopo oltre 10.000 esemplari, la "TC" lasciò il testimone alla "TD", il best seller della serie "T", che triplicò le vendite della sua diretta antenata. Disponibile finalmente anche con la guida a sinistra, per venire incontro ai clienti nord-americani, presentava notevoli miglioramenti soprattutto nel confort e nell'abitabilità, grazie al nuovo avantreno con sospensioni indipendenti, al nuovo telaio, al nuovo sterzo e al maggior spazio interno. Le "TC" e le "TD" saranno le autorevoli ambasciatrici nel mondo dello stile automobilistico britannico, curiosamente soprattutto negli Stati Uniti, nonostante fossero agli antipodi con le enormi ed opulente vetture a stelle e strisce e con i loro mastodontici motori 8V. La "TD" fu l'ultima vettura della serie T con calandra verticale e fari separati. Con la ➔



→ serie "TF", lanciata nel 1953, la calandra sarà inclinata ed abbassata, così come il cofano e il parabrezza, ed i fari carenati ed integrati nei parafanghi, il che, unitamente all'allungamento della coda, rende la vettura più armonica e filante. Tecnicamente la "TF" riproponeva tuttavia in modo pedissequo la "TD", nel frattempo inesorabilmente invecchiata e non più al passo coi tempi, del tutto soppiantata dalle moderne sportive italiane e tedesche; la produzione terminò dopo nemmeno 10.000 esemplari. Guidare oggi una serie T equivale a sentirsi un po' una star degli anni Cinquanta, quando questa vettura costituiva un segno di prestigio e distinzione inequivocabile. Celebre è ad esempio la "TC" del Principe Filippo, all'epoca Duca di Edimburgo, che solo un anno dopo l'acquisto sposò Elisabetta di Windsor,

in seguito divenuta Regina d'Inghilterra. Altrettanto famosa è quella posseduta da Steve McQueen e quelle immortalate in film di successo, con passeggeri come Ryan O'Neal e Ali McGraw in "Love Story" del 1970, o del calibro di Robert Redford e Barbara Streisand in "Come eravamo" del 1973. Non meno celebre è la "TD" che ha accompagnato in luna di miele John e Jacqueline Kennedy, nel '53, in Messico e in California, e così le "TD" del film "Il magnifico scherzo" del '52 con passeggeri Cary Grant e Marilyn Monroe, quella acquistata da James Dean nel '54 con parte del compenso guadagnato con "La valle dell'Eden", sua prima auto sportiva, o quella guidata da Re Carlo d'Inghilterra con Camilla Bowles a Cuba nel 2019. Gloria cinematografica ha conquistato anche l'incompresa "TF", che ha anch'essa

ricoperto ruoli rilevanti nei film "Due per la strada" del '67 con Audrey Hepburn e Albert Finney, ne "Il letto racconta" con Rock Hudson e Doris Day del '59 ed è comparsa anche nel film italiano "Souvenir d'Italie" del '57, con Vittorio De Sica e Alberto Sordi. Considerato il caratteristico spirito dell'auto, acquistare oggi una serie T significa tuffarsi nelle già tratteggiate atmosfere tipicamente british, beneficiando della grande classe che ne deriva ed accettando con entusiasmo gli inevitabili piccoli disagi. Per improvvisarsi raffinati gentlemen driver godendo di una vettura reattiva, piacevole e maneggevole, di facile manutenzione, ancorché metodica e frequente, può bastare qualsiasi "T", anche delle serie più diffuse come le "TD". Va da sé che le più ricercate sono le più rare: la serie "TB" prebellica, che supera agevolmente

i 100.000 euro e, ironia della sorte, l'ultima, la "TF", proprio quella all'epoca meno apprezzata, poiché allora ritenuta superata. Oggi è la più rivalutata ed è anche la più affidabile, la più potente e la più confortevole: supera di slancio, se in ottime condizioni, i 50.000 euro. Nel corso degli anni proprio la "TF" è stata addirittura oggetto di vere e proprie clonazioni, una persino all'epoca dell'originale, ad opera della carrozzeria piemontese Mantelli, che nel '57 la riprodusse su base Fiat 1100. L'ultima replica è degli anni Settanta, quando in Brasile venne costruita in oltre 4.000 esemplari la MP Lafer, quasi identica all'originale, ma con meccanica del Maggiolino Volkswagen.

MG SERIE T:

Da 50 mila ad oltre 100mila euro



*La MG serie T rappresenta
la vera essenza del
british style.
Esattamente come il tè
delle cinque, la caccia
alla volpe, le colazioni
sull'erba, il cricket
e il polo*



ALPINE A110

CITROEN SM

PEUGEOT 504 CABRIOLET

LO CHARME
transalpino



enfant TERRIBLE

Sotto la Tour Eiffel, si è sviluppata a partire dai primi del '900 una florida industria automobilistica, la cui storia si intreccia con episodi degni della grandeur francese. Dai taxi Renault, che la notte tra il 6 e il 7 settembre 1914 furono usati per bloccare l'avanzata tedesca alle porte di Parigi. All'Alpine, con la sua gloriosa A110, che oggi può valere da 100mila euro in su. E nel 2021 è tornata in Formula 1, con una nuova monoposto inizialmente affidata alla guida di Fernando Alonso



La Ville Lumière, con i suoi larghi viali alberati, la Senna e gli impressionisti, l'illuminismo e la rivoluzione, l'esistenzialismo novecentesco e la rive gauche, la gastronomia ed i bistrot, gli atelier di moda. Pensando a Parigi viene istintivo identificarla con le più celebri suggestioni iconografiche, meno spontaneo associarla istantaneamente alla storia dell'automobile, nonostante abbia avuto un ruolo, anche in questo campo, di assoluto rilievo. Fin dal 1889 vennero infatti presentate all'Esposizione Universale di Parigi le prime "carrozze senza cavalli" e di lì a poco, nel 1893, la De Dion - Bouton, fabbrica di caldaie a vapore alle porte della città, si dedicò alla produzione di motori a scoppio, divenendo una delle prime fabbriche automobilistiche del mondo; l'artefice di tale conversione, Albert De Dion, fu poi uno dei fondatori nel 1898 di quello che diventò il "Salon de l'Automobile" di Parigi, la più antica rassegna automobilistica di sempre.

Nel frattempo nacquero, sempre a Parigi, le corse automobilistiche, con partenza dalla Ville Lumière (ed a volte anche con il successivo ritorno) verso Rouen nel '94, Bordeaux nel '95, Marsiglia nel '96 e Dieppe nel '97. E proprio quest'ultima compe-

tizione, la Parigi - Dieppe, è generalmente considerata la prima vera gara di velocità della storia, la prima organizzata professionalmente, da corrersi tutta d'un fiato, senza soste e con una classifica ufficiale cronometrata. E questa non resterà l'unica occasione di stretto incontro in chiave automobilistica tra Parigi e Dieppe. Ma procediamo con ordine, partendo sempre da Parigi. È ancora da qui che prese le mosse anche l'avventura di Louis Renault che, creatore di un piccolo quadriciclo a motore, escogitò di presentarlo ad un gruppo di facoltosi amici in occasione di una cena natalizia, nel 1898, nei pressi di Montmartre. Gli entusiastici riscontri, ottenuti soprattutto grazie ad una prodigiosa salita lungo la collina del Sacre-Cœur, resa possibile da un ingegnoso cambio di velocità, si tradussero in altrettanti ordini di acquisto, che indussero Renault, l'anno successivo, a fondare con i fratelli l'omonima fabbrica di automobili. Ebbe così iniziò la storia di una delle case automobilistiche più conosciute al mondo che, nonostante una vita piuttosto travagliata, ha esplorato nuove forme e innovative dimensioni dell'automobile, conseguendo inoltre notevoli successi sportivi. Le prime vittorie Renault risalgono ai primi anni del '900, nell'ambito di prestigiose gare, ma la fama internazionale giungerà grazie ad una vicenda che poco ha a che fare con le competizioni, riguardando meno piacevoli scenari di guerra. I taxi Renault, che già dagli anni 10 del '900 avevano monopolizzato Parigi tanto da diventare parte integrante del paesaggio, divennero protagonisti di una memorabile azione militare nel corso della Prima Guerra Mondiale. La notte tra il 6 e il 7 settembre 1914, per bloccare l'incessante avanzata tedesca alle porte di Parigi e per trasferire celermente rinforzi in prima linea, vennero requisiti circa 1200 taxi, nei quali i soldati furono stipati e portati al fronte. Il nemico, preso di sorpresa, dovette battere in ritirata, grazie anche al ruolo di primo piano che avevano avuto proprio i taxi, da allora definiti "taxi della Marna", dal luogo della battaglia. Nel corso del '900 la →

→ Renault sarà uno dei principali artefici della motorizzazione della Francia, privilegiando la produzione di automobili di grandissima serie, in molti casi superando il milione di auto prodotte, come con la celebre "4CV". Negli anni '50 e '60, le Renault tornarono a cimentarsi nelle competizioni sportive, soprattutto grazie alle preparazioni di Amedeo Gordini, che porterà le Dauphine a primeggiare nelle maggiori competizioni automobilistiche, come il Giro di Francia, il Rallye di Montecarlo e la Liegi - Roma - Liegi. L'emiliano Gordini, poi naturalizzato francese, divenne talmente popolare oltralpe da guadagnarsi il soprannome di "Sorcier", cioè mago, da essere decorato con la Legion d'Onore e da ottenere l'intitolazione di una piazza nientemeno che dalla città di Parigi, che a tutti gli altri italiani insigniti di un analogo riconoscimento (personaggi del calibro di Dante Alighieri, Garibaldi o Giulio Cesare) aveva invece riservato comuni vie. E saranno proprio i motori Renault - Gordini a riproporre il connubio Parigi - Dieppe: Jean Rédélé, infatti, figlio del concessionario Renault della piccola cittadina normanna, grazie a quei motori conseguì numerosi successi, alla guida di una Renault 4CV, culminati con un grande risultato alla Coppa delle Alpi. Questa performance darà il nome, Alpine, alla casa automobilistica che Rédélé creerà per i numerosi clienti che gli ordinavano vetture sportive sempre più estreme. L'Alpine esordì con la A106, piccola e maneggevole vettura con carrozzeria in fibra di vetro, disegnata da Giovanni Michelotti su un telaio tubolare e con il motore della 4 CV. Fu seguita dalla A108, che ne costituiva una riuscita evoluzione. Entrambe riscosero notevole successo. Ma sarà con la A110 che l'Alpine confezionerà il suo capolavoro. La A 110, nata a Dieppe, venne presentata al Salone di Parigi del 1962 e da subito stupì per la grinta che sprigionava, con quell'assetto incredibilmente basso e rigido, i quattro fari del frontale ed il muso che ricordava vagamente quello di una lucertola. Attraverso un ininterrotto processo evolutivo, che la portò dai 1.000 c.c. iniziali della meccanica Renault 8, ai 1800 c.c. dell'ultima versione, la A 110

- specie nella declinazione 1600 S - scrisse pagine memorabili nella storia dei rally, diventando una vera e propria icona. Le componenti tecniche Renault di serie (per la 1600 S motore della R16 TS, cambio e sospensioni della R8 Gordini) erano posizionate su un telaio monotrave centrale portante, sul quale veniva rivettata la carrozzeria in materia plastica, il tutto alla ricerca non tanto e non solo di elevata potenza, ma della massima leggerezza e agilità, in sintonia con il nome ispirato dalle strette e contorte strade alpine. La particolare architettura, costituita dal motore posteriore montato a sbalzo rispetto alle ruote, determinava lo sbilanciamento del peso sul retrotreno, consentendo da un lato maggior aderenza sulle ruote motrici, dall'altro grande leggerezza e maneggevolezza dell'avantreno. Tutto ciò permetteva prestazioni notevoli, a cominciare da una ripresa e un'accelerazione di prim'ordine, anche se la guida non era proprio alla portata di tutti: quelle caratteristiche richiedevano una certa esperienza di guida, capacità e prontezza sia in curva, nell'utilizzare il controsterzo per limitare le scodate, sia in rettilineo, per correggere traiettorie spesso serpeggianti. La piccola Alpine regalava non solo prestazioni esaltanti, specie negli impieghi corsaioli, ma offriva un colpo d'occhio

davvero appagante: bassissima, aggressiva, sfuggente, in perenne assetto da pista, senza alcuna concessione alla frivolezza e alla comodità. A proprio agio soprattutto sui fondi più difficili, come ghiaccio, neve, sterrato, e sui percorsi più tortuosi, ha reso felici anche schiere di appassionati spettatori nelle gare in cui si è resa protagonista con le sue tipiche evoluzioni scenografiche, come gli spettacolari "traversi". Le immagini della piccola berlinetta in livrea Bleu France, con targa 76 (corrispondente al dipartimento della Senna Marittima, in Alta Normandia), in curva in controsterzo sulle nevi del Col de Turini, fanno parte integrante dell'immaginario collettivo dell'epoca. Nel triennio '71-'73 la A110 domina, vincendo tra l'altro due volte il Rally di Montecarlo e il Campionato internazionale costruttori prima ed il neonato Campionato del mondo rally poi. Sarà solo l'avvento della dirompente Lancia Stratos, motorizzata Ferrari, ad interrompere un ciclo di vittorie che sembrava inarrestabile. Nel lunghissimo palmarès della Alpine ci sarà spazio anche per sbancare nelle gare di velocità, come con la strepitosa vittoria nel '78 della A442B alla 24 Ore di Le Mans. Dallo stesso anno, peraltro, la fabbrica di Dieppe verrà completamente assorbita da Renault, che aveva affiancato il suo nome a quello di Alpine già dalla fine degli

anni '60, acquisendone via via sempre più quote e trasformandola nel suo Reparto Corse. Da fine anni '70 il marchio Alpine diverrà unicamente il brand che comparirà sulle vetture Renault più sportive, a cominciare dalla stupefacente R5 GT Turbo. Ma la rinascita del marchio Alpine in forma autonoma non si farà attendere. Dopo alcune concept, nel 2017 vede la luce la nuova Alpine A110, con forme evocative chiaramente ispirate all'antenata, ma tecnologia nettamente più moderna (motore centrale e struttura in alluminio). E non è finita qui. Nel 2021 un'operazione di rebranding consente il debutto del marchio Alpine in Formula 1, con la nuova monoposto A521, affidata tra l'altro al rientrante pluricampione del mondo Fernando Alonso. Dal punto di vista collezionistico, inutile precisare che le attenzioni degli appassionati sono per lo più accentrate sulla originaria A110, vero purosangue di razza, capace di trasformare i suoi potenziali punti critici in veri e propri pregi. Gli esemplari sopravvissuti dei poco più dei settemila prodotti, se originali e in condizioni impeccabili vengono offerti a cifre sovente superiori ai centomila euro.

ALPINE A110:
Da 100.000 euro



SA MAJESTÉ

la Citroën

La SM (dove l'acronimo sta in realtà per Sport Maserati) è il frutto di una ricerca mirata a fondere la raffinatezza della classica Ds con le prestazioni di un motore sportivo. Ricerca culminata in questo modello iconico del 1970, dopo l'acquisizione di Maserati da parte della casa automobilistica francese e grazie al lavoro di design di

C ontrocorrente, anticonformista, eterodossa. Queste sono le prime parole che vengono in mente se si pensa alla Citroën SM, l'ambizioso progetto con il quale la Citroën tentò, nei primi anni '70, di conciliare quello che, a prima vista, poteva sembrare inconciliabile: fondere il comfort e la raffinatezza della celebre DS, allora al vertice della gamma, con le prestazioni di un potente motore con caratteristiche sportive. L'immagine della Casa, che si era sempre contraddistinta per i suoi progetti particolarmente originali e innovativi, era in quegli anni di difficile definizione e collocazione. Il marchio spaziava tra la 2CV, sinonimo dell'essenzialità automobilistica, e appunto la DS, all'avanguardia per tecnologica e creatività. Si pensava che l'inserimento nella gamma di una brillante Granturismo sportiva potesse meglio caratterizzare il brand parigino, conferendogli maggior lustro e permettendogli inoltre di competere ad armi pari con i marchi concorrenti. Del resto fin dai primi anni '60 era allo studio in Citroën un'auto sportiva, da cui derivava la sigla del Progetto, "S", ma

nonostante i vari tentativi non si riusciva a configurare un motore adeguato, anche per la mancanza di specifica esperienza nel campo. La soluzione arrivò a seguito dell'acquisizione della blasonata Maserati, casa famosa in tutto il mondo per la produzione di vetture e motori ad alte prestazioni. Individuate le componenti meccaniche nel motore modenese e nelle specifiche tecnologiche della DS, restava ora da definire la forma del nuovo coupé, che doveva essere anticonvenzionale come tutte le Citroën ed allo stesso tempo immediatamente riconducibile ad essa. Il compito fu affidato a Robert Opron, allievo prediletto di Flaminio Bertoni, cui succedette alla guida del Centro Stile in seguito alla sua prematura scomparsa. Nel frattempo a Modena si lavorava alacremente per congegnare il motore richiesto dai tecnici Citroën: in poco più di sei mesi fu approntato un nuovo 6 cilindri di 2,7 litri con 170 cavalli di potenza, in linea con la normativa francese, che penalizzava le auto che superavano una certa potenza fiscale. Il 10 marzo 1970 al Salone di Ginevra fu presentata la nuova Citroën SM, sigla nella quale alla "S" di Sport era stata aggiunta la "M" di Maserati. La nuova vettura conseguì da subito un notevole successo di critica e di pubblico. La sua linea era assolutamente originale e fortemente anni settanta: aerodinamica, fluida, filante, di grande impatto. Le dimensioni erano notevoli, specie per una GT: quasi 5 metri, tra lunghissimo cofano, abitacolo raccolto, fiancata liscia e slanciata, ampie vetrate, coda tronca e sfuggente. La caratterizzavano personalissimi particolari come il frontale composto da una carenatura trasparente che racchiudeva tre fari per parte e la calandra porta targa al centro, la carreggiata posteriore più stretta di ben 20 centimetri →



→ rispetto a quella anteriore, le ruote posteriori parzialmente coperte, come d'uso sulle Citroën. La vettura, estremamente confortevole, nonostante un peso di quasi 1500 kg superava di slancio i 220 km/h, vero e proprio record per un'auto a trazione anteriore, che sopravviverà per oltre un decennio. La tecnologia Citroën assicurava quello che le altre GT non potevano offrire: un impianto idraulico dedicato a gestire sia lo sterzo con servoassistenza variabile in relazione alla velocità, sia le sospensioni idropneumatiche che assicuravano un assetto sempre parallelo al suolo, sia infine i freni di grande efficacia con 4 dischi e un pedale-non-pedale, costituito da un bottone a fungo, chiamato per l'appunto anche "champignon", quasi privo di corsa. Lo sterzo, diretto, leggerissimo in manovra e collegato agli abbaglianti interni che si orientavano con esso, prevedeva inoltre il riallineamento automatico delle ruote in posizione centrale, anche a vettura ferma, soluzione senz'altro utile oltre che suggestiva, ma che richiedeva, così come peraltro la frenata, un lungo periodo di familiarizzazione. La SM centrò senza dubbio l'obiettivo, diventando in breve tempo uno degli status-symbol transalpini al pari del Concorde, lanciato proprio in quegli anni, anch'esso simbolo della Grandeur del periodo. Non a

caso l'acronimo SM in Francia fu declinato come "Sa Majesté", in considerazione dei contenuti tecnologici e dell'elegante stile della vettura. Fu infatti da subito richiesta da celebrità e capi di Stato e nel tempo fu l'auto di personaggi come Alain Delon, Johan Cruyff, Wyman e Watts dei Rolling Stones, Clayton degli U2, Carlos Santana, Graham Greene, Mike Hailwood, Ennio Morricone, nonché di Re Juan Carlos di Spagna, di Leonid Brezhnev, di Haile Selassie d'Etiopia, dello Scia' di Persia, fino a diventare auto presidenziale dell'Eliseo, in una variante a quattro porte voluta dal Presidente Pompidou ed utilizzata anche dai suoi successori per le occasioni ufficiali, spesso con ospiti di prestigio. Un grande merito della SM fu inoltre quello di aver curiosamente rappresentato la base per la nascita delle vetture monovolume, poiché proprio sui componenti di una SM fu approntata la "Kar-A-Sutra", prototipo esposto al MoMa di New York del '72 dall'architetto Mario Bellini in collaborazione con Cassina, Citroën e Pirelli. Nella mostra, nella quale esposero anche Gae Aulenti, Joe Colombo, Sotsass e Zanuso, la vettura riscosse grandi consensi, rappresentando da un lato il razionalismo italiano e privilegiando dall'altro concetti quali funzionalità e abitabilità, ispirandosi alle nuove istanze di libertà ed

emancipazione discendenti dalla cultura hippie, cui si deve anche l'allusiva denominazione. La struttura dell'auto, molto squadrata e con il frontale spiovente, ispirerà anni dopo la Renault Espace, che riprodurrà fedelmente diverse soluzioni, reinterprestando e riproponendo le caratteristiche linee e la grande modulabilità interna. L'iniziale successo della SM dovette ben presto affrontare alcuni imprevisti ostacoli, che si riveleranno insuperabili. Dapprima la crisi petrolifera del '73, che determinò il quadruplicare del prezzo della benzina e l'introduzione dei limiti di velocità, stroncando bruscamente il mercato delle auto sportive già minato dall'imperante contestazione giovanile. Emersero poi alcuni problemi strutturali di una vettura che era tanto sofisticata quanto complessa, garantendo piena efficienza ed affidabilità solo a seguito di una costante e onerosa manutenzione da parte di personale qualificato ed esperto. Citroën non era in grado di offrire tali condizioni in tutti i Paesi e, specie negli USA (ove venne per di più negata l'omologazione definitiva), ciò incise in maniera significativa sul mantenimento degli standard di vendita raggiunti. La crisi coinvolse la stessa Citroën, acquisita quindi dalla concorrente Peugeot, che cesserà immediatamente la produzio-

ne della SM e porrà in liquidazione la Maserati. La SM venne comunque prodotta in 12.920 esemplari complessivi, di cui oltre 2.000 venduti in Italia ed altrettanti negli USA, per i quali era stata approntata anche una versione 3.000 cc. La grande personalità, l'originalità e l'elevato livello tecnico non sono oggi certo indifferenti agli occhi dell'universo collezionistico, ove la SM riscuote sempre grandi consensi. Le condizioni delle vetture rimaste (in Italia stimate in circa 150) incidono tuttavia notevolmente sulle quotazioni, che sono giocoforza influenzate dal livello di manutenzione e conservazione. Se può essere sufficiente un budget di 40.000, euro per buoni esemplari in condizioni d'uso, per modelli ottimamente conservati o restaurati con competenza si raggiungono e si superano anche i 100.000 euro. Mercato a parte fanno, ovviamente, i rarissimi modelli speciali approntati dal carrozziere Chapron, come la berlina Opéra e la cabriolet Mylord, che quando si affacciano alle aste internazionali superano facilmente i 500.000 euro.

CITROËN SM:

Circa 50mila euro, ma anche 500mila per i rarissimi modelli speciali



Contessa EN PLEIN AIR

Chi ha inventato l'auto? Se normalmente il nome che emerge è quello di Karl Benz e la data il 1886, prima di lui un italiano, Enrico Bernardi aveva realizzato un triciclo semovente, grazie a un motore endotermico (che però non riuscì a produrla prima del 1894). Ma la prima vettura a calcare il suolo italico è la Peugeot Type 3, ordinata il 30 agosto 1892 dall'industriale Gaetano Rossi, della famiglia proprietaria della Lanerossi di Vicenza. Uno dei molti primati della casa francese



L'invenzione dell'automobile viene comunemente attribuita al tedesco Karl Benz che nel 1886 applicò il motore a scoppio da lui creato su un veicolo che poteva così muoversi autonomamente; ciò anche se già nel 1884 l'italiano Enrico Bernardi aveva realizzato un triciclo giocattolo per il figlio, anch'esso semovente grazie alla propulsione fornita da un piccolo motore endotermico. Quella di Bernardi non poteva quindi ancora essere considerata una vera e propria auto-mobile, che l'inventore italiano riuscirà a produrre solo dal 1894. La prima automobile effettiva che si ritiene abbia calcato il suolo italico non sarà tuttavia né tedesca né italiana, ma francese: si tratta infatti della Peugeot Type 3 ordinata il 30 agosto 1892 dall'industriale Gaetano Rossi, facente parte della famiglia proprietaria di quella che era la più grande industria italiana dell'epoca, la Lanerossi di Vicenza. Il giovane Gaetano, che aveva conosciuto per-

sonalmente Armand Peugeot durante i suoi studi a Parigi, si dotò della vettura per poter percorrere ogni giorno i 15 chilometri che separavano Schio, dove abitava, da Piovene Rocchette, dove aveva sede la fabbrica che dirigeva. Il primato Peugeot in Italia venne poi rafforzato anche da un secondo ordine effettuato l'anno successivo sempre dallo stesso Rossi. Ma di primati la Peugeot ne ha ottenuti a bizzeffe. È infatti la casa automobilistica di più antica fondazione, anche se non si è occupata da subito di automobili. Ha esordito nel 1810 come industria metallurgica, derivata da un mulino per cereali, dedicandosi inizialmente alla costruzione di attrezzi per agricoltura, lame per seghe, molle per orologi, macchine da cucire, stecche per busti per signora, trita-pepe, macina-caffè, ed altro ancora. Dal 1881 Armand, nipote dei fondatori, inizierà a produrre biciclette, acquisendo poi i diritti per utilizzare un piccolo motore bicilindrico di soli 2 cavalli su licenza Daimler, con il quale intraprenderà la produzione delle prime autovetture Peugeot. Dal 1897 la Casa del Leone (simbolo della Peugeot fin dal 1850) iniziò a produrre direttamente anche i motori, ottenendo sempre maggiori consensi ed affermando fin da allora quelle che saranno le sue maggiori caratteristiche distintive: la grande affidabilità delle vetture, la qualità, la durevolezza e l'accuratezza costruttiva. Fra le tante peculiarità della Peugeot vi è anche quella di aver sempre riservato nei propri listini ufficiali un posto di rilievo a vetture cabriolet, nonostante versioni scoperte delle auto della Casa venissero in passato proposte anche da carrozzieri e allestitori privati. Tutti i principali modelli Peugeot sono stati direttamente declinati anche in una versione convertibile, segmento nel quale la Casa ha pure introdotto diverse innovazioni. Prima fra tutte l'adozione ed il lancio della prima Coupé-Cabrio della storia, tramite acquisizione di licenza di sfruttamento di un brevetto curiosamente registrato da un dentista, George Paulin, e già messo in pratica da questi in collaborazione con il concessionario Darl'Mat ed il →

→ carrozziere Portout. Si trattava di uno scenografico tetto rigido metallico e retrattile, che si ripiegava e riponeva nel baule manualmente o tramite un motorino elettrico. Tale formula fu poi ripresa con grande successo negli anni duemila dalla Mercedes SLK, per poi essere riproposta anche dalla stessa Peugeot con la 206 CC. Ma la cabriolet senza dubbio più rappresentativa della Casa è una vettura dotata di una più tradizionale capote in tela, sia pure di grande qualità. Si tratta dell'elegantissima ed aristocratica 504 Cabriolet, auto di gran classe, fascino ed aplomb. La vettura derivava dalla berlina 504 di notevole successo internazionale, prodotta per lunghissimo tempo in diverse versioni ed in vari Paesi, tanto da aver superato i 3 milioni e mezzo di esemplari. Disegnata da Pininfarina in collaborazione con il Centro Stile Peugeot, la berlina era caratterizzata da grandi fari trapezoidali (definiti anche "gli occhi di Sofia Loren") e da una coda spiovente, inclinata nel mezzo da un taglio netto; la sua linea misurata e discreta convinse anche Enzo Ferrari in persona, che, forse anche in omaggio alla Carrozzeria cui anch'egli affidava le sue sportive, la adottò come sua auto personale. La derivata 504 Cabriolet era invece una vettura completamente nuova rispetto a questa, con un passo più corto di quasi 20 centimetri e senza alcun lamierato intercambiabile con la berlina. Stilizzata e costruita da Pininfarina, e successivamente inviata in Francia per l'inserimento della meccanica, la cabriolet si distinse da subito, fin dalla sua apparizione al Salone di Ginevra del 1969, per l'equilibrio e la pulizia delle linee, morbide e levigate, e per la delicatezza con cui si univa, attraverso una lievissima e sinuosa curvatura, la parte anteriore con quella posteriore. Perfezionava questa armonia di forme la capote a scomparsa totale, del tutto invisibile una volta aperta. Era una sportiva sobria e senza tempo, con un'aria un po' elitaria, caratterizzata anche da un frontale piuttosto ribassato e da una coda tronca che ricordava istintivamente altre creazioni di Pininfarina di quegli anni, come la Fiat 124 Sport Spider. Era pensata per il turismo a lungo

raggio, per il quale offriva grande confort, silenziosità e comodità (grazie anche alle sospensioni indipendenti), oltre ad un bagagliaio di capienza inusuale per una sportiva. Per nulla impegnativa, permetteva una guida dolce ed appagante e garantiva un'ottima tenuta di strada ed una frenata più che sicura, assicurata da quattro dischi con servofreno, una vera sciccheria per l'epoca. Nata con un motore 4 cilindri da 1,8 litri, monterò poi un 2 litri dal 1970 e finalmente un 6 cilindri a V da 2664 c.c. dal '74, per poi reinserire un 2 litri dal '78 per ragioni fiscali. All'epoca era una delle vetture ambite dalla clientela sofisticata e discreta, che intendeva mantenere un profilo raffinato e non chiassoso. È famoso ad esempio l'esemplare appartenuto alla contessa Anita Necchi, della nota famiglia di produttori di macchine da cucire; immatricolata nel '71, era stata dotata dall'origine di accessori personalizzati ed esclusivi (portasci da baule, accensione fari automatica e gomme da neve) necessari per i continui trasferimenti della contessa da Milano a Sankt Moritz. Questa 504, che oggi appartiene a Peugeot Italia e che compare di frequente in raduni e manifestazioni, vanta anche importanti trascorsi televisivi poiché era la vettura utilizzata da Gigi Proietti (con finte targhe Roma in luogo delle originali Milano) nella serie televisiva "Una pallottola nel cuore". Si tratta di una vettura che può essere considerata moderna ancora oggi, grazie anche ai contenuti tecnologici all'epoca d'avanguardia, all'affidabilità a tutto tondo ed alla guidabilità molto simile ad un'auto attuale. In Italia sembrano rimasti ben pochi degli oltre 8.000 esemplari prodotti, di cui solo 977 con il motore V6; questi ultimi sono senza dubbio i più desiderati e se in perfette condizioni possono agevolmente raggiungere quotazioni superiori ai 50.000 euro.

PEUGEOT 504 CABRIOLET:
Circa 50.000 euro per le versioni V6





AC COBRA

CHEVROLET CORVETTE

DELOREAN DMC-12

FORD THUNDERBIRD

I MUSCOLI
yankee



AC COBRA

IL COBRA NON È UN *serpente*

Ingaggiato dalla Ford, il texano Carroll Shelby – il cui nome è legato anche al Chili Kit, celebre preparato per carne a base di peperoncino – diede vita a un'auto capace di battere la Ferrari in pista. Ci riuscì grazie all'idea di installare un propulsore V8 Ford su un leggero ma robusto telaio europeo, con sospensioni a ruote indipendenti. Nacque così la AC Cobra, una delle sportive americane più famose e seducenti, oltre che più replicate

Carroll Shelby's Chili Kit. Celebre e diffuso negli Stati Uniti, si tratta di un potente preparato a base di peperoncino e varie altre spezie, creato per esasperare e conferire maggior carattere alle tipiche bisteccone americane. Artefice ne era stato appunto Carroll Shelby, un personaggio texano che più texano non si può: un omeone con mascella volitiva, cappello da cowboy, sette mogli, ex allevatore di polli, ex pilota di bombardieri durante la guerra, ex corridore automobilistico, ex venditore di candele e pneumatici per auto, nonché ex costruttore di cerchioni. Un uomo dalle mille idee e iniziative, che permise a un colosso come Ford Motor Company di conquistare una posizione di prestigio nel mondo delle gare automobilistiche e di raggiungere l'obiettivo di battere finalmente la Ferrari, che, con modalità rocambolesche, le aveva preferito la Fiat come partner industriale. Ford si rivolse a Shelby

forse perché contava sulla sua capacità di dosare egregiamente pepe e peperoncino non solo sulle carni, ma simbolicamente anche e soprattutto sui poderosi motori V8 americani, dei quali sapeva esaltare la potenza riuscendo a mantenere il giusto equilibrio. All'inizio degli anni sessanta le voluminose e iper-vitaminizzate V8 Ford e Chevrolet, che spadroneggiavano nelle competizioni in terra americana, erano regolarmente sbeffeggiate in Europa da piccole e agili vetturette, fra tutte Lotus e Alfa Romeo, dotate di motori grandi più o meno come le tagliasiepi da giardino d'oltreoceano.

La tecnica americana privilegiava, infatti, la potenza pura dei propulsori, aumentando a dismisura centimetri cubi e cavalli; telai, peso e sospensioni restavano in secondo piano, a differenza di ciò che praticava la scuola europea. Scuola che invece Shelby ben conosceva, avendo gareggiato con MG, Jaguar, Maserati, Ferrari ed Aston Martin ed avendo vinto, con quest'ultima, addirittura la 24 Ore di Le

Mans del '59. Ebbe quindi l'idea di installare un propulsore V8 Ford su un leggero ma robusto telaio europeo, con sospensioni a ruote indipendenti, coniugando così potenza e leggerezza.

Contemporaneamente in Inghilterra la AC Cars, una delle più antiche case automobilistiche britanniche che produceva, oltre alla berlinetta Aceca, una piccola roadster denominata Ace che ben aveva figurato in varie competizioni (compresa la 24 Ore di Le Mans), si trovò senza motori, poiché il suo fornitore, la Bristol, cessò la produzione dei 6 cilindri che la equipaggiavano. La Ace era stilisticamente un po' datata, poiché ispirata alla linea della Ferrari 166 del '49, ma aveva carrozzeria in alluminio, telaio tubolare e sospensioni indipendenti, proprio quello che Shelby andava cercando; egli propose quindi la sua idea a Ford e ad AC Cars, risolvendo in una sola mossa i problemi dell'una e dell'altra. AC poté quindi rilanciare una produzione che sembrava giunta ormai al capolinea, mentre Ford ottenne la possibilità

di poter saggiare la potenzialità di questo connubio, senza peraltro doversi esporre direttamente. Nacque così la AC Cobra, il cui nome, raccontò Shelby, gli era stato suggerito in sogno. Si trattava di un'elegante e classica roadster, dalla linea pulita e sinuosa, ma allo stesso tempo dall'aspetto aggressivo, impetuoso, quasi animalesco. Fari tondi, grande mascherina frontale e parafranghi bombati, manteneva nello stile generale una linea che richiamava le barchette Touring come la sua progenitrice, salvo esibire, sotto le fiancate, gli scarichi laterali, ed al posteriore passaruota esageratamente allargati in grado di contenere gomme di dimensioni extra-size, necessarie per scaricare a terra tutta la potenza dei V8. A prima vista e da ferma sembrava l'auto ideale per scorrazzare sulla costiera californiana o sulla mitica Route 66, ma era in grado di impensierire con il suo fragoroso ruggito e le sue mostruose prestazioni qualsiasi pilota, se non più che esperto. Inizialmente dotata di un V8 da 3,6 litri, poi diven-



La Cobra è una delle sportive americane più famose e seducenti, oltre che più replicate. Elegante e classica roadster, ha al tempo stesso un aspetto aggressivo, impetuoso, quasi animalesco



→ tati 4,3 e 4,7 (le Cobra 260 e 289), giunse a montare motori da 7000 c.c. con oltre 400 cavalli (la Cobra 427) allorché, impegnata nelle competizioni, tentò di minare così lo strapotere Ferrari, risultando però quasi ingestibile. Questa versione in particolare si rivelò infatti assolutamente scorbutica e impegnativa; potentissima, ma brutale e imprevedibile, con sterzo e frizione di enorme durezza. Nelle varie configurazioni conseguì comunque risultati di tutto rilievo, culminati con la vittoria nel 1965, nella declinazione Daytona (un'affidabile coupé coda tronca costruita in collaborazione con la carrozzeria modenese Gran Sport), del campionato internazionale Gran Turismo. Tale successo fu peraltro agevolato dalla mancata omologazione, in questo

campionato, della nuova Ferrari 250 Berlinetta LM, poiché ritenuta dalla Commissione Internazionale vettura "nuova" (e quindi da costruirsi in almeno 100 esemplari), e non invece mero aggiornamento della 250 P precedente, come riteneva Ferrari in linea con la prassi in essere. Sembra sia stato proprio Shelby sostenuto dal potente stato maggiore Ford a suggerire la nuova interpretazione, che indusse Ferrari a riconsegnare platealmente per protesta la licenza di costruttore, per far correre le vetture nelle gare successive non più con il colore rosso nazionale, ma in livrea bianco - blu, poiché iscritte dall'importatore americano Chinetti. Nel frattempo l'apporto di Shelby alla causa Ford si rivelò sempre più importante e significativo. Gestì infatti diretta-

mente la vittoriosa epopea delle GT 40 che, dopo i non felici risultati conseguiti prima del suo arrivo, dominarono più volte la 24 Ore di Le Mans. Creò inoltre le famose Mustang Shelby, che nelle versioni GT 350 e 500 costituivano le apprezzatissime varianti muscolose della Mustang di serie. La Cobra resta comunque una delle sportive americane più famose e seducenti, oltre che più replicate. Cessata la produzione nel 1967, dopo un migliaio di esemplari prodotti dal '62, sono nate nuove interpretazioni pressoché ogni decennio, anche ad opera dello stesso Shelby. Tutt'oggi si susseguono nuove versioni dell'AC Cobra, sempre con la stessa linea e la stessa filosofia: parafranghi bombati, fari tondi, mascherina larga e ovale, motori rigorosamente non elettrici.

Costruite con le tecnologie più recenti, ripropongono motori V8 da 600 fino ad oltre 1000 cavalli, ed hanno un costo, a seconda dei modelli, da 300.000 a più di 1 milione di euro. Prezzi del tutto in linea con le quotazioni degli originali, che superano il mezzo milione di euro per le 260 ed il milione per le 289 e 427, anche se le repliche dagli anni ottanta in poi restano sempre al di sotto dei 200.000 euro. Quotazioni a parte hanno ovviamente le vetture speciali: in recenti aste internazionali la 427 personale di Shelby è stata aggiudicata per quasi 6 milioni di dollari, mentre la prima 427 prodotta ha superato i 13 milioni.

AC COBRA:
Da 500mila ad oltre un milione di euro



Supercar DEL SOGNO AMERICANO

Protagonista di innumerevoli film e serie tv, amata da Bruce Springsteen, Sylvester Stallone, Paul Mc Cartney - e anche dal Presidente USA Joe Biden, che ancora possiede una Stingray verde del '67 - l'auto yankee dai mille volti ha attraversato oltre mezzo secolo, dagli anni '50 ai giorni nostri. Per accapparrarsi esemplari della prima serie, bisogna investire cifre anche superiori ai 200mila euro

Negli anni '50 e '60 gli Stati Uniti si trovarono ad ospitare una concentrazione di miti e leggende assolutamente unica e irripetibile: solo per citarne alcuni, fenomeni come il rock'n'roll, la beat generation o la cultura hippie, avvenimenti come la conquista della luna, personaggi come Elvis Presley, Marilyn Monroe, James Dean, i Kennedy, Jimi Hendrix, Andy Wharol. Non sfigurò affatto, tra questi mostri sacri, la presenza della Chevrolet Corvette, l'auto profondamente a stelle e strisce che non solo riuscì nell'impresa di contrastare l'invasione delle auto europee nei primi anni '50, ma conobbe un successo tale da essere ancora oggi prodotta ininterrottamente e sempre con la medesima formula, motore anteriore, trazione posteriore, due posti secchi. Il ritorno a un periodo di benessere, ottimismo e spensieratezza conseguente alla fine del conflitto mondiale, unitamente alle nuove mode che si stavano imponendo, determinò negli →

→ States, e soprattutto in territori quali California o Florida, il successo di vetture sportive scoperte a due posti provenienti dall'Europa, spesso pensate proprio per il mercato americano. Tale successo arrivò non solo alle blasonate supercar prodotte da Ferrari, Maserati, Mercedes e Aston Martin, ma anche alle più piccole e agili Porsche, Triumph, Mg, Alfa Romeo e Jaguar. Proprio da queste ultime trassero ispirazione i vertici della Chevrolet ed in particolare lo stilista Harley Earl, californiano doc nato ad Hollywood, a capo della divisione Art and Colour della capogruppo General Motor di Detroit. Earl, oggi ricordato per avere creato alcuni degli stilemi automobilistici più tipicamente americani (quali le pinne di coda, le carrozzerie bicolori o i parabrezza panoramici), acquistò segretamente una Jaguar XK120, al fine di studiarne e carpirne i dettagli. Da questi studi prese così avvio il progetto della nuova vettura, che nelle proporzioni riecheggia l'architettura e l'impostazione della Jaguar, con la lunga parte anteriore e la coda sfuggente, ma che nella linea subì l'influenza della più moderna Cisitalia 202, che tanta impressione aveva suscitato oltre Oceano. Per la parte tecnica si utilizzarono elementi standard già esi-

stenti in casa Chevrolet, come il motore 6 cilindri da 115 cavalli, il cambio automatico e i freni a tamburo. Estremamente innovativa fu però la scelta di costruire la carrozzeria in fibreglass, cioè in vetroresina, assoluta novità per l'epoca e fino ad allora utilizzata solo per le imbarcazioni. Doveva essere una scelta temporanea per questioni di tempestività e soprattutto di costi, ma si protrasse tuttavia per diversi anni, poiché consentiva di ottenere una grande leggerezza complessiva (la carrozzeria completa pesava solo 186 chili) e risultò molto gradita dal pubblico. Ottenuti lusinghieri apprezzamenti da parte della casa madre, la vettura venne messa in produzione e fu presentata al Motorama del gennaio '53 presso l'Hotel Wardorf Astoria di New York City. Il nome fu scelto tra centinaia di proposte: Corvette, come le leggere e veloci navi da guerra, quasi a ricordarne il comune materiale di costruzione, sottolineando nel contempo l'agilità dell'auto, in contrasto con i coevi mastodonti americani che brulicavano sulle highway. Il successo iniziale fu notevole, incentivato anche dalle grandiose iniziative promozionali intraprese, quali la carovana di cento veicoli itineranti per cinque mesi nelle grandi città americane e la

decisione di consegnare i primi esemplari solo a personaggi famosi, al fine di farli fotografare a bordo delle nuove nate. La Corvette sembrava aver colpito nel segno. La linea rappresentava una sintesi fra il raffinato stile europeo e le mode americane, era un concentrato di eleganza e aggressività, con la griglia anteriore a denti larghi digrignanti come a voler divorare la strada. Ma tutto ciò, purtroppo, veniva quasi compromesso da prestazioni al di sotto delle aspettative: il motore era lento e poco performante e il cambio, poco sportivo, era disponibile unicamente automatico e a due soli rapporti. Ciò, unitamente ad ulteriori problemi di finitura, spense in parte gli entusiasmi iniziali, comportando anche una revisione in basso del prezzo di acquisto. Ma già con il restyling del '56 si ebbe la consacrazione della Corvette. Finalmente arrivò il meritato successo grazie a nuovi motori, tra cui un 8V di 4600 di cilindrata e 270 cavalli, a nuovi colori, a nuovi cambi manuali e alla rivisitazione della linea, con l'eliminazione delle pinne di coda e l'introduzione della caratteristica e celebre scalfatura ogivale, spesso verniciata con colore a contrasto, che correva sulla fiancata, dal parafrangente anteriore alla fine della portiera. Ogni anno si susseguiva-

no ulteriori miglioramenti fino a quando nel '58, allorché uscì la serie con i fanali sdoppiati e i terminali di scarico inglobati nei paraurti (soluzione ripresa oggi da molte auto moderne), si cominciò a pensare ad una nuova "Vette", vezzeggiativo con il quale veniva chiamata la Corvette. Bill Mitchell, che aveva sostituito il pensionato Earl proprio dal '58, ruppe decisamente con il passato. La nuova Corvette, denominata Stingray, dal nome di una specie di pesce razza, era più bassa, corta e affusolata ed era disponibile anche in versione coupé, sulla quale fu per il primo anno installato un suggestivo lunotto avvolgente diviso in due parti da una nervatura longitudinale, detto split window, che ricordava leggendarie concept car quali la Bugatti Aérolithe degli anni '30 o le Alfa Romeo Bat disegnate da Bertone. Molte le innovazioni proposte dalla Stingray: un nuovo telaio a quattro ruote indipendenti, il motore arretrato, i muscolosi parafrangenti, le portiere che raggiungevano il tetto. Diversi i motori V8, di oltre 5 litri, da 250 a 360 cavalli, a carburatori o a iniezione. Finalmente la Corvette era un'autentica Gran Turismo: poderosa, avveniristica, maneggevole, sicura, appagante. Dalla prima serie, che comprende la →



→ produzione 1953/1962 ed è comunemente conosciuta come C1, passando per la generazione Stingray, 1963/1967, nota come C2, fino alla terza serie, 68/82, detta Mako Shark o C3, la Corvette ha conosciuto un crescendo inarrestabile di cavalleria e di centimetri cubici. Fino all'inversione di tendenza determinata dalle severe norme antinquinamento statunitensi, a partire dalla C4 presentata nel 1983, con cui la Corvette ha assunto una fisionomia sempre meno classica, perdendo paraurti, cromature e cavalli per acquisire cruscotti digitali e motori e scarichi "puliti". Se in tutte le sue declinazioni la Corvette ha sempre mantenuto la sua anima fortemente yankee, specie negli anni '50 e '60 ha simboleggiato la vera America "on the road", evocata nelle C1 dalle ridondanti cromature tipo Las Vegas e dagli interni stile juke-box, nelle C2 dalle potenze esuberanti e dai lunotti split window riecheggianti atmosfere aeronautiche genere Top Gun. Ha rappresentato, in campo motoristico, una concreta realizzazione dell'American Dream, in grado di esaltare l'orgoglio e il patriottismo americano e per questo è stata celebrata in ogni campo, dal cinema, che ha visto la Corvette protagonista in innumerevoli film, alla televisione, ove un'intera serie di divulgazione turistica fu girata per ben tre anni esclusivamente su una Corvette, fino al mondo della musica, dove fu cantata da celebri artisti, dai Beach Boys a Bruce Springsteen. Il "Boss" ne è del resto tutt'ora possessore, così come una miriade di altre celebrities, vedi Sylvester Stallone, Bruce Willis, Jon Bon Jovi, Slash dei Guns N'Roses, Robert Downey Jr., Paul McCartney. Non solo, cavalcando l'enorme popolarità conquistata dagli astronauti negli anni '60, che negli States erano vere e proprie star, la Chevrolet concesse loro, dapprima in dono e poi a nolo alla cifra simbolica di un dollaro, fiammanti Corvette, acquisendo facilmente autorevolissimi testimo-

nial. La conquista dello spazio determinò così la nascita di un ulteriore status symbol, le "Astro-Vette", le Corvette degli astronauti, che si aggiungeva ai tanti oggetti cult legati al mondo delle esplorazioni spaziali, come il "Moon Watch", il cronografo Omega Speedmaster sbarcato sulla Luna, o la "Space Pen", la penna a sfera Fisher funzionante anche in assenza di gravità. E sempre la Corvette è divenuta l'auto del Presidente, essendo addirittura comparsa in uno spot ufficiale della campagna elettorale di Joe Biden, che ne è felice possessore da oltre cinquant'anni. Una Corvette Stingray verde del '67, modello roadster, è infatti il regalo che Biden ricevette da suo padre, responsabile di una concessionaria Chevrolet, in occasione del suo primo matrimonio e, nonostante la passione che lo ha indotto a conservarla in condizioni impeccabili fino ad oggi, ha rinunciato al piacere di guidarla, in quanto vietato, per il capo della Casa Bianca e per i suoi famigliari, dal protocollo di sicurezza. Le valutazioni della leggenda a stelle e strisce, nelle versioni C1 e C2, sono considerevoli anche al di fuori del continente americano, nonostante il gran numero di esemplari prodotti; basti pensare che nel luglio '92 fu festeggiato nello stabilimento del Kentucky il milione di auto prodotte. Per i primi esemplari le quotazioni oltrepassano di gran lunga i 100mila euro, per superare agevolmente i 200mila per le versioni a iniezione o per le "split window".

CHEVROLET CORVETTE:

Circa 200.000 euro per vetture ante anni '70



La linea della prima Corvette rappresentava una sintesi fra lo stile europeo e le mode americane, un concentrato di eleganza e aggressività, con la griglia anteriore a denti larghi digrignanti come a voler divorare la strada

UN PIENO DI *plutonio* PER FAVORE

La DeLorean Motor Company aveva l'ambizione di costruire la miglior auto di sempre, ma è più nota per aver creato il modello Dmc-12, coprotagonista nella veste di macchina del tempo della trilogia "Ritorno al Futuro". L'azienda sopravvisse meno di due anni. Il suo fondatore John DeLorean fu un progettista geniale, un manager di grande successo e un personaggio di spicco del jet-set americano, paparazzato con partner come Ursula Andress e Raquel Welch



Un momento, Doc, mi stai dicendo che hai costruito una macchina del tempo... con una DeLorean ?” Lo stupore di Marty McFly (alias Michael J. Fox) è del tutto giustificato; solo un personaggio bizzarro ed estroso come il Dr. Emmet “Doc” Brown (interpretato da Christopher Lloyd) poteva pensare proprio a quest’auto per un compito tanto delicato. Stiamo parlando ovviamente di “Ritorno al futuro”, la celebre trilogia cinematografica di Robert Zemeckis, che ha sbancato i botteghini a cavallo tra gli anni ottanta e novanta. Il motivo per cui la produzione scelse proprio la DeLorean DMC-12 come co-protagonista del film non è noto. Le interpretazioni possono essere molteplici. Si trattava anzitutto di un marchio non abbastanza conosciuto da focalizzare l’attenzione sull’auto distogliendola dal film. Inoltre il modello, in nudo acciaio inossidabile e con teatrali portiere ad ali di gabbiano, con poche modifiche poteva essere facilmente scambiato per un’astronave, come in effetti avverrà nel film. Da ultimo non costava certo come una supercar e non poneva problemi di esose royalties, essendo un’auto non più in produzione da alcuni anni,

in seguito al fallimento della casa produttrice. La DeLorean Motor Company infatti, la casa che nelle intenzioni del suo visionario ideatore avrebbe dovuto produrre la miglior auto di sempre, sopravvisse meno di due anni e fu essa stessa al centro di una storia avventurosa ed avvincente, a sua volta degna di un film. Ed avvenne davvero, nel 2018, quando la sua parabola venne immortalata in “Driven - Il caso DeLorean”, diretto da Nick Hamm. John Z. DeLorean prima di fondare la casa omonima fu un progettista geniale, un manager di grande successo e un personaggio di spicco del jet-set americano, molto noto alle cronache mondane. DeLorean era un vero “self made man”, tipico prodotto del sogno americano. Figlio di immigrati, padre operaio alla Ford, lavora e studia da ingegnere presso il Chrysler Institute di Detroit e diviene dapprima capo ingegnere alla Packard, poi passa alla Pontiac, dove inventa soluzioni a non finire e crea con la GTO il fenomeno delle “muscle car”. Infine diviene capo della divisione Chevrolet in General Motors, dove in breve tempo quadruplica il fatturato. Nel frattempo vive nel lusso sempre sotto i riflettori, frequenta Hollywood, viene paparazzato con partner come Ursula Andress e Raquel Welch,

si sposa tre volte. Bello, brillante, ambizioso e spregiudicato suscita facilmente invidie e gelosie, ma si scontra con il conformismo dominante, che via via lo ostacola fino ad isolarlo. Ed è allora che DeLorean approfitta per realizzare il suo sogno: creare la sua factory ove costruire l’auto ideale. Sportiva, comoda, sicura, divertente, durevole e di costo contenuto, all’avanguardia per soluzioni tecniche e prestazioni. Raccolto il massimo di capitale possibile dalla sua fitta rete di relazioni, si mise alla ricerca della location più favorevole, in termini di facilitazioni e incentivazioni governative per lo sviluppo delle imprese. Ottenne il massimo. Scelse l’Irlanda del Nord che, nel pieno di una grave crisi sociale, occupazionale ed economica, offrì a DeLorean oltre 100 milioni di dollari per costruire in loco gli stabilimenti della sua casa automobilistica.

Ben presto emersero però i primi ostacoli. La fabbrica, costruita a Dunmurry vicino a Belfast su pascoli di bovini, venne ultimata ben oltre i tempi ipotizzati, i prescelti motori Wankel rotativi si rivelarono troppo costosi ed i brevetti acquistati per chassis di nuova concezione non si adattavano alla produzione di serie. DeLorean dovette

ripiegare su componenti già prodotti da altre marche, snaturando l’idea iniziale che già stava perdendo, a causa dei ritardi, parte della sua forza innovativa. Si rivolse quindi a Colin Chapman, patron della Lotus, pluricampione mondiale di Formula 1, il quale suggerì l’abbandono del telaio non utilizzabile, per adottare tout-court chassis e sospensioni della sua Esprit, e la rinuncia per questione di costi ad altre particolarità, come i computer di bordo o gli airbag, dispositivi che sarebbero stati, all’epoca, all’avanguardia della tecnica. La DeLorean DMC-12, presentata al Salone di Ginevra del 1981, era divenuta via via un puzzle di stili, idee e componenti di altre auto di normale produzione (oltre a Lotus, parti di Porsche, Renault, Leyland, Volkswagen), ma era riuscita ciononostante a mantenere un carattere e una personalità senza eguali. Gran parte del merito è da attribuire alla linea di Giugiaro, che aveva riproposto la filosofia della sua Alfa Romeo Iguana, con carrozzeria in acciaio inox spazzolato e non verniciato. Giugiaro era peraltro il padre anche della stessa Lotus Esprit, già a sua volta star del cinema con parti di rilievo in “Agente 007, la spia che mi amava”. Per il motore si ripiegò sul →

Le grandi aspettative che avevano accompagnato la nascita della DMC-12 determinarono un periodo di grande euforia e successo, nonostante il prezzo della vettura, più che doppio rispetto alle presentazioni



→ tranquillo PRV V6 (frutto di una joint venture tra Peugeot, Renault e Volvo) installato a sbalzo posteriormente, motore che già equipaggiava le berline delle tre case, oltre alla prima serie della Lancia Thema; nella DMC-12 fu impiegato un motore di 2,8 litri con una potenza, nella versione americana, di circa 135 CV. Le grandi aspettative che avevano accompagnato la nascita della DMC-12 determinarono un primo periodo di grande euforia e di successo della vettura, nonostante il suo prezzo di acquisto, più che doppio rispetto alle presentazioni. Ciò indusse DeLorean a raddoppiare la produzione, decisione che, nel periodo successivo, si rivelerà molto azzardata. Nel giro di nemmeno un anno, tra il 1981 e il 1982, gli scenari infatti mutarono profondamente. Emersero subito difficoltà di formazione delle maestranze del tutto inesperte, peraltro in un periodo storico altamente conflittuale. Poi i costi di produzione aumentarono e il cambio di governo britannico determinò l'interruzione dei finanziamenti promessi; gli Stati Uniti, inoltre, cioè il naturale mercato di destinazione delle DeLorean, entrarono in recessione e si inasprirono i tassi di cambio.

Quindi gran colpo di scena: John DeLorean fu arrestato per traffico di droga internazionale. E non è ancora finita: dalle conseguenti indagini emersero conti segreti panamensi e fondi neri, mentre il partner Colin Chapman, anch'egli sotto indagine, morì improvvisamente in circostanze misteriose e mai chiarite. Il fallimento della DeLorean Motor Company fu a questo punto inevi-

tabile ed a nulla valse la successiva assoluzione di John DeLorean. L'unicità e l'originalità della sua auto ha lasciato comunque il segno. Particolari come la sua avveniristica linea bassa, larga, squadrata, così come i pannelli di acciaio grezzo incollati alla struttura di vetroresina e le sue scenografiche portiere ad apertura alare, sono indimenticabili.

Il suo carisma ha sopperito anche alle prestazioni rivelatesi inferiori alle attese nonché agli inevitabili difetti di gioventù, ai quali DeLorean non ha avuto il tempo di rimediare. Ma a ciò oggi pensa la DMC di Stephen Wynne che, dopo aver acquisito marchio e ricambi originali, assembla in Texas DMC-12 migliorate ed aggiornate tecnicamente, riservando lo stesso trattamento anche alle vetture DeLorean d'annata superstiti. Ispirata a queste è inoltre la nuova DeLorean Alpha 5 EVolved elet-

trica al 100%, presentata nel 2022 a Palm Beach, anch'essa su disegno di Giugiaro. Si è scelto di costruirla in soli 88 esemplari, numero che non a caso corrisponde alle migliaia orarie che la DMC-12 di "Doc" doveva raggiungere per viaggiare nel tempo. Certo, per far ciò, "Doc" poteva contare anche su flussi canalizzatori, circuiti temporali e reattori nucleari, ma di tutto questo nella DMC elettrica non c'è traccia, nonostante i 180.000 dollari richiesti. La DMC-12 originale fu costruita in circa 9.000 esemplari, compresi anche i circa 200 approntati dopo il fallimento della società che rilevò le vetture rimaste incomplete; si stima che ne siano tuttora esistenti circa 6.000.

In una collezione che voglia rappresentare le automobili più iconiche della storia una DeLorean non può certo mancare. Esemplari in ottime

condizioni non superano generalmente i 100.000 euro, salvo quelli riassembleati da Wynne (che si assestano un po' sopra questa cifra) o modelli particolari come i due interamente placcati d'oro, al tempo prodotti per un istituto di credito americano. Storia a parte fanno le vetture che hanno realmente partecipato alle riprese dei film, circa una dozzina, ma non più di tre sopravvissute. Un esemplare di DMC-12 trasformato nella macchina del tempo mediante pezzi originali del film, è stato infatti recentemente venduto per una cifra superiore ai 500.000 euro, sia pure in un'asta di beneficenza a favore della Fondazione di Michael J. Fox per la ricerca sul morbo di Parkinson.

DE LOREAN DMC 12:
Da 50.000 euro



L'unicità e l'originalità della DeLorean hanno lasciato il segno. Particolari come l'avveniristica linea bassa, larga, squadrata, i pannelli di acciaio grezzo incollati alla struttura e le scenografiche portiere ad apertura alare, sono indimenticabili

FORD THUNDERBIRD

ROMBO *di* *tuono*

Nata per contrastare le agili due posti scoperte europee, la Ford Thunderbird fu lanciata nel 1954, battuta sul tempo dalla Chevrolet Corvette arrivata un anno prima sul mercato. Le due vetture aveva tuttavia caratteristiche diverse: mentre la Corvette privilegiava la sportività, la Thunderbird puntava su lusso e comodità. La T-bird si posizionerà come il top Usa delle auto scoperte di lusso nel suo decennio



Se la Chevrolet Corvette rappresenta la vettura sportiva simbolo del sogno americano anni '50, la Ford Thunderbird, nata proprio per contrastare la Corvette, ricopre un analogo ruolo nel settore delle automobili di lusso. A differenza della spartana Corvette, la T-Bird, come venne da subito soprannominata, offriva soluzioni superiori per qualità e quantità, a cominciare da una carrozzeria in acciaio, e non in vetroresina, e da accessori da auto di livello medio-alto, come i vetri elettrici, i sedili regolabili ed i motori V8, così meglio rispondendo alle richieste dell'esigente mercato americano. Per la T-Bird venne addirittura creata una categoria specifica, la "Personal Car Luxury", trattandosi di vettura non direttamente confrontabile con le "Sportscar" dure e pure, ma di un prodotto pensato espressamente per la Middle Class americana, che apprezzava maggiormente le comodità, lo stile e gli accessori di lusso. La T-Bird era quindi tutt'altro che una sportiva sfacciata ed eccessiva, ma un'elegante e sobria stradista silenziosa e affidabile, perfetta per sfilare ad andatura turistica, con grande confort, sui boulevard californiani in "relaxed sportiness", così come affermava la stessa Ford. I motori erano assolutamente adeguati e via via sempre più performanti, partendo dal V8, 4,8 litri iniziale, fino al 7,5 litri delle ultime serie, ma non erano certo le prestazioni assolute la cifra caratteristica delle Thunderbird. Come già la Corvette, anche la T-Bird era nata con l'intento di contrastare l'invasione negli States delle agili, compatte e brillanti due posti scoperte europee. Già nel '51, il Direttore Generale della Ford Lewis Crusoe, impressionato dalle novità presentate al Salone di Parigi, incaricò il futuro capo del centro stile, George Walker, di studiare una Ford in grado di compe-

tere ad armi pari con i costruttori europei. Ma la Chevrolet batté la Ford sul tempo, presentando la Corvette già al Motorama di New York del '53. Solo nel febbraio '54 la Ford esportò al Salone di Detroit la sua Thunderbird, rispolverando un nome mitologico indo-americano, caro ai nativi dell'Arizona e del New Mexico. Thunderbird, ovvero Uccello di tuono, era una divinità, lo spirito che incarnava forza e potenza, il cui batter d'ali era invisibile agli uomini, ma generava vento, tuoni e pioggia nel deserto. È questo un mito talmente popolare negli Usa che in una commedia musicale e sentimentale come "Grease", Thunderbird, ovvero T-Bird, era il nome del gruppo del quale Danny Zuko, cioè John Travolta, era leader. La nuova Ford incontrò da subito i favori del pubblico, costituendo un riuscitissimo mix tra i concetti europei e gli stilemi americani, in particolare quelli della Casa. La T-Bird, infatti, univa ad una linea bassa, filante e compatta, con una mascherina così larga e rasoterra da evocare chiaramente una Ferrari, caratteristiche tipicamente americane, anche se non esasperate come nella Corvette; non potevano mancare le pinne in coda, pur appena accennate, le ruote posteriori coperte, le griglie sui parafranghi e vari richiami di foggia aeronautica, come i rostri ad ogiva sui paraurti anteriori. La seconda serie, altro notevole successo, portò poi in dote elementi così peculiari da caratterizzare ancora oggi la vettura stessa. Così il "Continental Kit", ovvero la copertura esterna della ruota di scorta a cavallo tra il paraurti ed il cofano posteriore, oltre agli inconfondibili "portholes", cioè i finestrini ad

La T-Bird, che già aveva accompagnato Marilyn Monroe ed Arthur Miller al loro matrimonio, ha avuto una luminosa carriera ad Hollywood, ricoprendo ruoli di co-protagonista in road-movie quali "Cuore Selvaggio" o "Thelma & Louise", ove una Convertible del '66 interpreta una delle scene più famose della storia del cinema



→ oblò incastonati lateralmente nell'hard-top. Con le successive serie e con l'introduzione nella gamma Ford della sportiva Mustang, nata nel '64, il ruolo della Thunderbird è via via cambiato, adeguandosi anche sempre più all'imperante moda americana del gigantismo automobilistico. Il concetto iniziale è stato sempre più snaturato, dapprima prevedendo 4 posti in luogo dei canonici 2, poi addirittura lanciando un modello a quattro portiere con apertura ad armadio, e aggiungendo via via vari orpelli ornamentali; la filosofia originaria fu ripresa solo nel 2002 con l'uscita di un modello celebrativo, felicemente ispirato alle prime serie, ma con maggior lusso e moderne comodità. In tutta la sua storia la Thunderbird è comunque riuscita a legare la sua immagine a veri e propri miti del cinema americano. Le T-Bird più celebri sono senza dubbio quelle appartenute

alle star più in vista dell'epoca, come Marilyn Monroe e Arthur Miller, la cui T-bird modello '56 nera, sulla quale si sarebbero anche recati al matrimonio, è stata venduta in un'asta nel 2018 alla ragguardevole cifra di 490.000 dollari. O quella di Spencer Tracy e Katherine Hepburn, citata da quest'ultima anche nella sua autobiografia. Oppure quelle appartenute a Frank Sinatra, a Clark Gable, a Bing Crosby o a Jack Lemmon. O anche, a casa nostra, le T-Bird guidate fra gli altri da Rita Pavone e Adriano Celentano. E proprio sulla sua Thunderbird perse la vita Fred Buscaglione, schiantandosi contro un camion carico di porfido all'alba del 3 febbraio 1960, lo stesso giorno in cui usciva nelle sale cinematografiche "La Dolce Vita" di Fellini, il film che celebrava la deriva della vita mondana della quale in un certo senso Buscaglione era uno dei cantori, sia pure con i

suoi modi ironici e scanzonati. In quel periodo all'apice del successo, imperava ovunque con le sue canzoni surreali e dissacranti e con il suo look ispirato ai gangster americani; era il Re dello Swing e come tale non poteva che guidare proprio un'auto come questa, personalizzata in un inusuale color lilla. Ma la T-Bird è stata essa stessa star del cinema, ricoprendo ruoli di co-protagonista in road-movie di grande successo. Basti citare "Cuore Selvaggio" di David Lynch e soprattutto "Thelma & Louise" di Ridley Scott, ove una Convertible model year 1966, azzurro metallizzato interpreta una delle scene più famose della storia del cinema. È su questa due posti scoperta che Geena Davis e Susan Sarandon, alla fine di mille inseguimenti con la polizia, dopo uno sguardo d'intesa e la famosa frase "Non torniamo indietro, non fermiamoci", schiacciano a fondo l'acceleratore,

librandosi verso il canyon. Un salto nel nulla mai concluso, rimasto sospeso, evocativo della libertà conquistata. Si può ben capire come la T-Bird conti nel mondo un gran numero di estimatori, che in questo caso possono soddisfare agevolmente il desiderio di possederne una poiché, essendo stata prodotta in quasi 4,5 milioni di esemplari in cinquant'anni ed in ben 11 modelli, è di facile reperibilità ed in certe versioni a prezzi non proprio proibitivi. Come sempre accade le prime serie sono le più ambite, tanto che i modelli ante 1960 non scendono generalmente sotto i 50.000 euro per raggiungere anche i 100.000 euro per i migliori esemplari o per quelli con storie alle spalle particolarmente avvincenti.

FORD THUNDERBIRD:
Da 50.000 euro







L'auto classica permette di spostarsi sulle ali di un'emozione e rivivere sensazioni volate via, consentendo di fissare, e di possedere un piccolo frammento di storia. Come un appassionato viaggio nel tempo, basta girare una chiavetta

Pier Angelo Roncaccioli

Modenese di nascita, milanese d'adozione, avvocato di formazione, giornalista pubblicitario, collezionista, appassionato di arte e letteratura, esperto di auto e motoleggere d'epoca



PLEASURE ASSET | AUTO CLASSICHE, COLLEZIONISMO E PASSIONE

EDITORE | **Voices of Wealth Srl**

Sede Legale - Via Aurelio Saffi, 34 - 20123 Milano - Codice fiscale e Partita Iva 10136740965

Sede Operativa - Via Vincenzo Monti, 52 - 20123 Milano

CEO & FOUNDER | **Fabienne Mailfait**

TESTI

Pier Angelo Roncaccioli

DIREZIONE CREATIVA, RICERCA E POSTPRODUZIONE FOTOGRAFICA

Enzo Provvido

WEB DESIGNER

Caterina Vitaliti

STAMPA

AGF S.r.l. Unipersonale, Via del Tecchione, 36-36/A 20098 - Sesto Uteriano S.Giuliano Milanese (MI)

Tel. + 39 02 99767901 | Fax + 39 02 98280780

Per qualsiasi informazione, scrivi a: info@we-wealth.com

Per advertising/pubblicità, scrivi a: pubblicita@we-wealth.com

Visita il nostro sito: we-wealth.com

LE ATTIVITÀ WE-WEALTH

We Wealth è un'iniziativa di Voices of Wealth, realtà innovativa che nasce con l'obiettivo di supportare la trasformazione digitale del mondo del Wealth Management e di porsi come riferimento per l'aggregazione di domanda di consulenza da parte di investitori privati e istituzionali e dell'offerta da parte degli esperti e professionisti in questo ambito, creando il primo e vero marketplace del Wealth Management in Italia. We Wealth si declina sia sul digitale, con la nascita di una piattaforma editoriale e di servizio con dei servizi e dei contenuti di alta qualità scritti da una redazione di giornalisti specializzati di We Wealth e da esperti della filiera del Wealth Management - quali a titolo esemplificativo notaio, avvocati, fiscalisti e art advisor - che sulla carta, con l'omonimo magazine mensile dedicato allo sviluppo dei temi legati al mondo della consulenza patrimoniale.

We Wealth si rivolge a tutta la filiera degli operatori che agiscono nell'advisory di prodotti, servizi finanziari e patrimoniali, pleasure asset - Wealth Manager, Private Banker, Family Office, Asset Manager, Broker, commercialisti, notai, fiscalisti, avvocati ed esperti d'arte - nonché agli HNWI, agli imprenditori, alle famiglie che dispongono di grandi patrimoni e ai collezionisti.

Informazioni importanti: Il presente documento, pubblicato da Voices of Wealth S.r.l. viene distribuito a scopo meramente informativo. Le informazioni qui contenute non rappresentano una consulenza, una raccomandazione o materiale di ricerca finalizzato all'investimento e non tengono in considerazione le specificità dei singoli destinatari.

Il presente materiale non intende fornire una consulenza finanziaria, contabile, legale o fiscale e non deve essere utilizzato in tal senso. Voices of Wealth ritiene attendibili le informazioni qui contenute, ma non ne garantisce la completezza o la precisione. Voices of Wealth non si assume alcuna responsabilità per fatti o giudizi errati.

Nell'assumere le proprie decisioni strategiche e/o sulle singole operazioni finanziarie, gli investitori non devono fare affidamento solo sulle opinioni e sulle informazioni riportate nel presente documento. Le presenti informazioni non costituiscono né un'offerta, né una sollecitazione per l'acquisto di prodotti o la vendita di titoli o per la fornitura di qualsivoglia servizio finanziario/d'investimento.