



Lo Spirito di Isotta La statuetta che campeggia sul tappo del radiatore impreziosisce la vettura. Si tratta di un fregio comune ai Marchi di classe assoluta, come l'Isotta Fraschini e la Rolls Royce. Quest'ultima la conserva anche sui modelli più recenti.

Isotta Fraschini

di **Elvio Deganello**

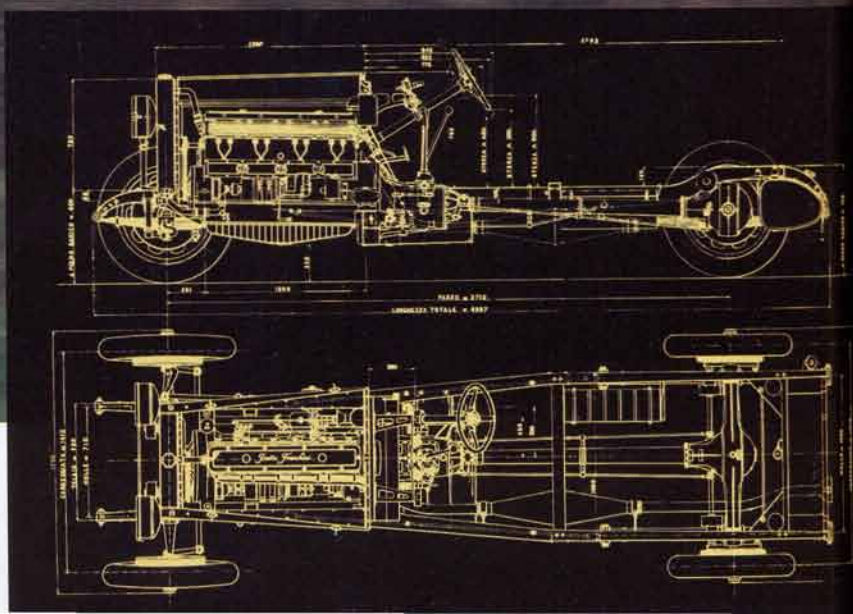
foto di Art Photo

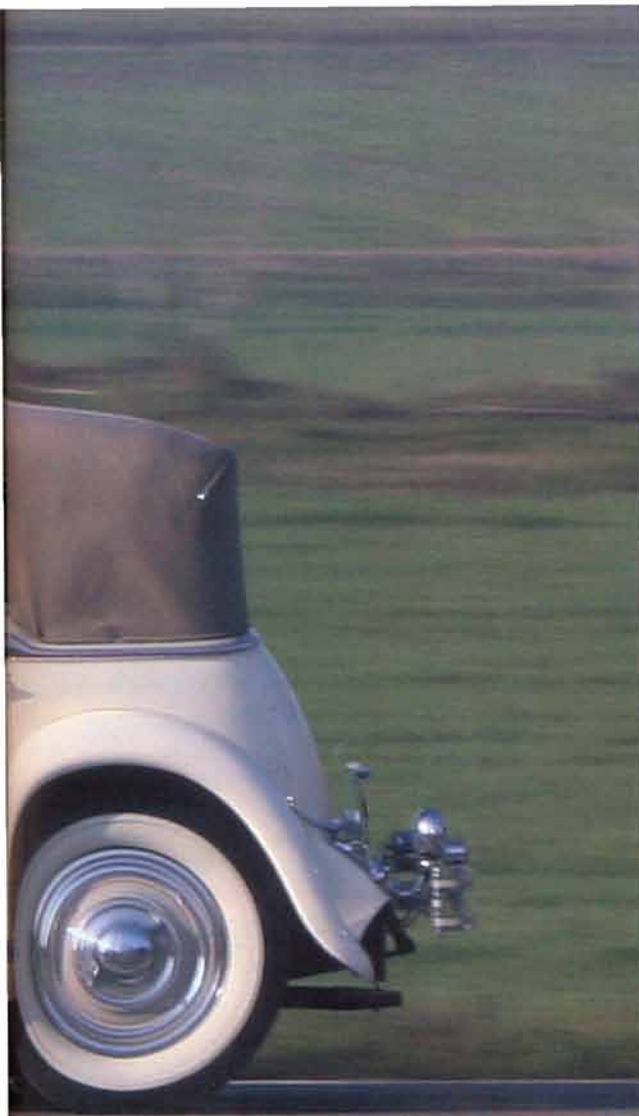
Il nome è ancora nell'aria e risuona con la forza del mito antico, ma la storia è finita. La Isotta Fraschini come fabbrica di automobili chiuse nel 1932. Nel 1946 l'evanescente Monterosa con il motore a otto cilindri a V montato dietro fece sperare in una risurrezione del marchio, ma il nostro Paese dopo la guerra era troppo povero e il progetto naufragò. Finì male un altro tentativo di risurrezione negli anni Novanta. È quindi da settant'anni che in Italia manca un costruttore di auto di gran lusso. D'accordo, ci sono la Ferrari, la Maserati e la Lamborghini con auto sportive che il mondo c'invidia. Ma manca un concorrente della Rolls Royce, unica sopravvissuta dell'epoca in cui Isotta Fraschini, Hispano Suiza, Duesenberg e poche altre Case si contendevano i favori dei ricchi sfondati. Era gente che spendeva qualsiasi cifra per togliersi il capriccio. Gente che in garage non aveva una, ma più automobili e le cambiava come vestiti secondo le circostanze e l'ora del giorno. Le Isotta Fraschini erano le auto formali per le occasioni importanti, nelle quali l'autista era quasi d'obbligo. Quella che presentiamo apparteneva a una nobile famiglia italiana trasferitasi negli Stati Uniti per esercitare il commercio del tabacco. Fu completata dalla premiata ditta Ercole Castagna il 30

LUSSO TOTALE

IF 8 ASS

Oltre che automobili, le Isotta Fraschini sono simboli di eleganza, di potere e di ricchezza. Le acquistarono i re, i divi del cinema e i gran signori della bell'èpoque. La Casa forniva gli autotelai, i più quotati carrozzieri facevano a gara per vestirli. Castagna realizzò l'esemplare che vi proponiamo. Era negli Stati Uniti, oggi fa parte di una collezione italiana. Un giovane mago fu fra i suoi proprietari





La creazione Il prezioso disegno originale dell'autotelaio (a fianco) su cui sorgerà l'Isotta Fraschini 8 A. Osservando (sopra) il piano laterale, emerge quell'eleganza che incanta, mentre prende corpo la signorilità che ha sempre contraddistinto le vetture firmate IF.

aprile 1930 sul telaio 8 ASS #1651 con una carrozzeria che l'autore definì Torpedo Sport, che più o meno significa carrozzeria apribile a quattro o più posti senza cristalli laterali. Osservando la #1651 la definizione appare imprecisa. Infatti, ci sono i cristalli laterali scendenti e, in più, un secondo parabrezza autorizzerebbe a classificarla come Double Phaeton. In questo caso però il cristallo è soprattutto un pretesto per creare il divisorio che nelle auto formali segna la separazione fra l'autista e i passeggeri. Essi siedono in posizione un po' rialzata rispetto a chi guida, non solo per il risalto che compete al rango di trasportato, ma anche per vedere la strada e "guidare". Un'auto così parte, svolta, accelera, frena o torna a casa senza fatica, tramite comandi vocali. Incredibile? No, è l'autista che esegue gli ordini del padrone come il più complicato meccanismo tecnologico immaginabile. La separazione fra chi comanda e chi è esegue non è però così evidente in questo esemplare, non solo perché il parabrezza non è un vero e proprio divisorio, ma anche per la natura dei rivestimenti interni. Nelle auto formali, i sedili anteriori sono rivestiti in robusta pelle per resistere all'usura e allo sporco (l'autista era anche meccanico), mentre quelli posteriori hanno un accogliente panno di lana. In questa Torpedo Sport i sedili sono tutti in pelle, non solo per non inzupparsi in caso d'acquazzone a vettura aperta, ma soprattutto per marcare la versatilità di un'auto in certa misura bivalente: formale, se guidata dall'autista, sportiva, se guidata dal proprietario per una corsa nel vento. Nel concetto delle carrozzerie formali rientrano la raffinata consolle con trousse nel vano posteriore per ravvivare la bellezza di dame e cavalieri. Idem per la ricchezza delle finiture che avvolge i passeggeri posteriori, mettendo a loro disposizione anche un tavolino ribaltabile. Idem per le porte, che funzionano da frontiera fra l'interno e l'esterno: grosse, pesanti, che chi-



Bellezza totale Nella vista di tre quarti della vettura in movimento (sopra) si accentua l'equilibrio dell'insieme, giocato su un'alta linea di cintura e sull'alternanza di superfici lisce e di passaggi tondeggianti. La cura dei particolari (sotto) sia relativamente ai "ferri" in dotazione sia al cromatismo, che non risparmia il motore, rivela l'assoluta ricerca del lusso e della raffinatezza.



dendosi con un solenne "tlunck" comunicano la solidità necessaria a tenere lontano ogni disturbo. Ma grazie al brevetto Hibbard e Darrin, con il quale è stata realizzata la parte superiore della carrozzeria, le solide porte diventano visivamente leggere quando, a vettura aperta, si fanno scendere completamente i cristalli laterali e si ripiegano le loro guide cromate. Il lusso, in questo caso, è anche nella magia che trasforma questa 8 ASS in auto formale o in auto sportiva a piacere del proprietario. Il lusso, però, incomincia dalla veste estetica che in nome del bello pospone ogni considerazione pratica, a partire dalla dimensioni. Volumi così non sono tecnicamente necessari. Sono intrinsecamente lussuosi perché costa pensarli, arreararli e muoverli. Macchine così, che nel lusso non conoscono le mezze misure, devono avere grandi radiatori con cornici lucide come quello della nostra 8 ASS. Accanto al radiatore ci sono due gioielli: i fari francesi Grebel, che, con la forma a globo, ricordano due perle di Cartier. Il cofano, lunghissimo, rende solenne e autoritaria la vettura. A ciò contribuiscono pure i dettagli di carattere pratico come il baule, il faro orientabile sul parabrezza e le cernie-

i libri



ISOTTA FRASCHINI

Autore Angelo Tito Anselmi • Editore Interauto • Testo in Italiano • Pagine 353 • Prezzo 130 euro • In questo ormai raro volume, l'autore ripercorre la vita del celebre Marchio prendendo in esame i vari modelli che lo hanno reso famoso e i successi ottenuti nelle competizioni a cui presero parte.



ITALIAN HIGH-PERFORMANCE CARS

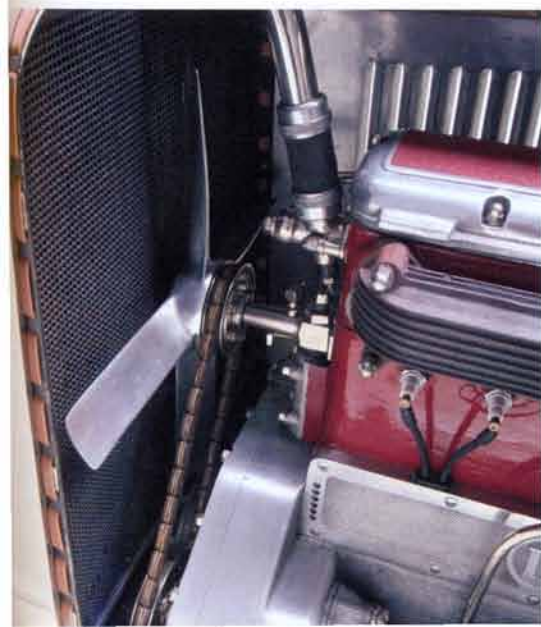
Autori A. Pritchard e K. Davey • Editore Mercian • Testo in Inglese • Pagine 376 • 84 foto in bianco e nero • Prezzo 36 euro • Maserati, Lancia, Ferrari e Alfa Romeo sono le marche che insieme a Cisitalia, Osca, Isotta-Fraschini, Diatto e altre ancora, sono qui descritte nei dettagli. La presentazione dei modelli più importanti è corredata da specifiche tecniche.

THE ITALIAN AVANTGARDE IN CAR DESIGN

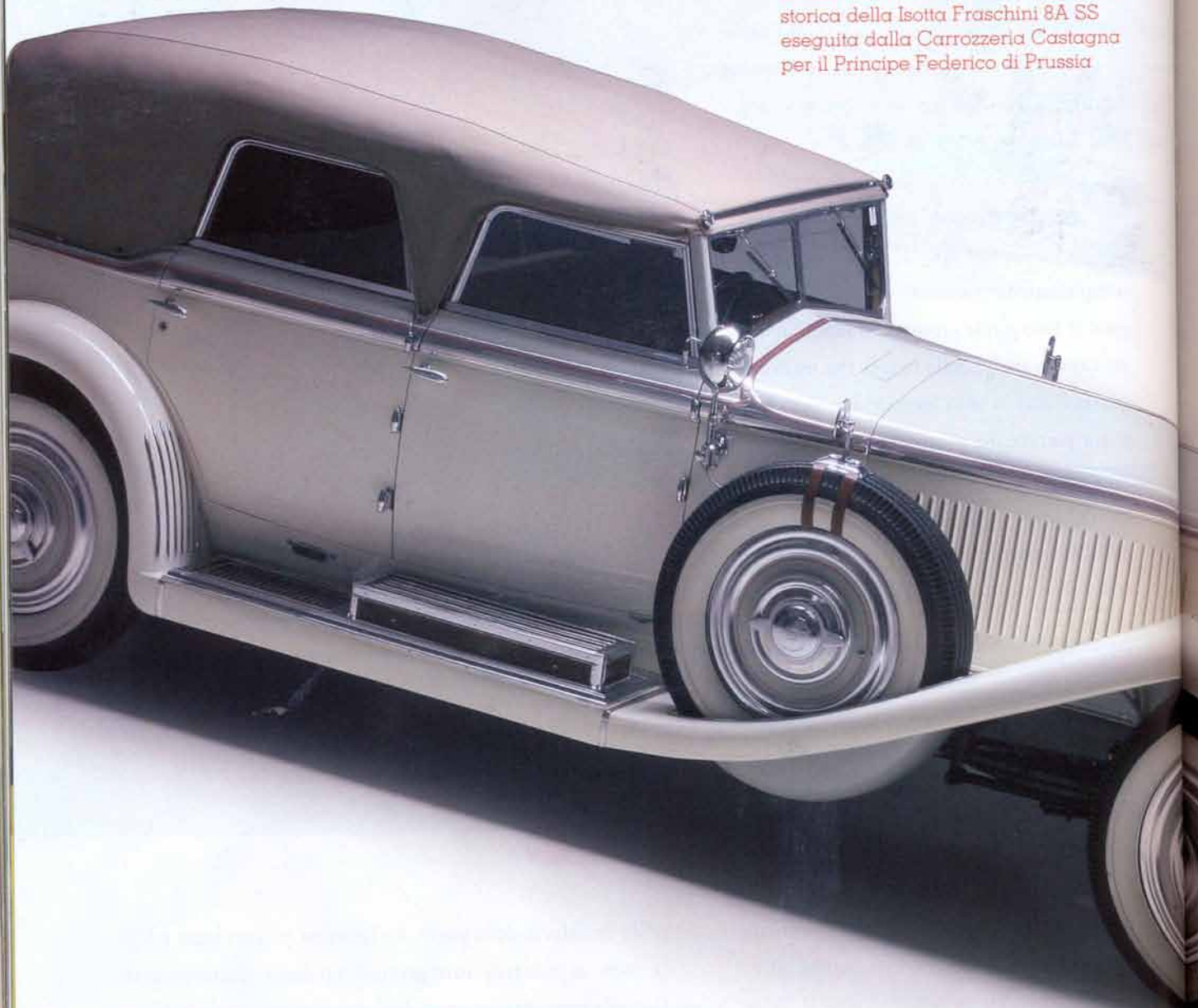
Editore Automobilia • Testo in Inglese • Pagine 132 • 65 foto a colori e 50 foto in bianco e nero • Prezzo 30 euro • Dall'Isotta Fraschini 8 A del 1924 alla 'Flying Star' dell'Alfa Romeo, dalla Lamborghini Murcièlago alla Bugatti Atlantic fino alla Ferrari 575M Maranello: le più belle sculture su ruote del design automobilistico italiano.

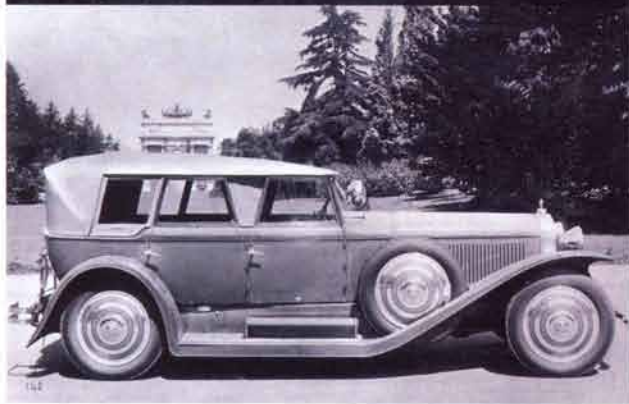


re da cassaforte delle porte. La lussuosa piacevolezza è legata anche ai materiali: tutti preziosi, opulenti, gradevoli al tatto e alla vista. Ma, se tanta bellezza non fosse spinta da una meccanica all'altezza, non servirebbe a nulla. Ed ecco che una parte rilevante del fascino delle Isotta Fraschini sta nel motore: il primo a otto cilindri in linea del mondo, costruito in serie. Progettato da Giustino Cattaneo, nella prima versione, la 8 50 HP, aveva la cilindrata di 5.898 cc e la potenza di 90 CV. Nella versione 8 A, presentata nel 1924, la cilindrata fu aumentata a 7370 cc e la potenza salì a 115 CV. Nei modelli 8 AS e 8 ASS la potenza aumentò ancora per fronteggiare le concorrenti diventate a loro volta più potenti nella corsa al lusso e alle prestazioni. La versione spinta del motore a otto cilindri era stata una tentazione permanente per i progettisti della Isotta Fraschini. Infatti, avevano



Nobile carrozzeria A destra, una foto storica della Isotta Fraschini 8A SS eseguita dalla Carrozzeria Castagna per il Principe Federico di Prussia





Oltre 7 litri Il propulsore 8 cilindri di 7370 cc e da 160 CV è stato sviluppato nel corso degli anni. Progettato da Giustino Cattaneo, nella prima versione, la 8, aveva la potenza di 90 CV e una cilindrata di 5898 cc. Nella versione 8 A, presentata nel 1924, la potenza salì a 115 CV. Poi, aumentò nelle versioni 8 AS e 8 ASS, per fronteggiare le concorrenti divenute, a loro volta, più potenti. Il regime di rotazione era di 2400 giri/minuto e richiedeva 30 litri di carburante ogni 100 km.

preparato la vettura che corse la Mille Miglia del 1927 vincendo la sua classe. Quando la Casa finalmente deliberò l'aumento della potenza fu facile per loro modificare i dettagli giusti, soprattutto nel rapporto di compressione, per far salire la potenza. Il motore da 160 CV della 8A SS, aggiornato nell'aspirazione e nello scarico, equipaggiò, infine, la 8 B, che nel 1932 chiuse la carriera del modello. Considerando ogni variante, la produzione totale non arriva a 1700 esemplari, la maggior parte dei quali non sopravvisse alla guerra. Quella che presentiamo si salvò perché era negli Stati Uniti. Sentiamo ora la vicenda come la raccontò l'ultimo proprietario americano in una lettera inviata all'attuale possessore. "Per abitudine, ogni domenica mattina consultavo sul New York Times la sezione 5 degli annunci di vendita che riguardava le "Antique and Classic Cars". Domenica 8 febbraio 1959, trovai un annuncio che, diceva: vendo Isotta Fraschini del 1930 4 porte convertibile berlina, necessita di lavori, non funzionante, cedo a 750 dollari o al migliore offerente. Quando arrivai all'indirizzo indicato nell'annuncio c'erano già molte persone. Mi innamorai immediatamente della vettura e offrii la somma. Il venditore era un ragazzo di 16 anni che, con il nome d'arte di Mickey Miller, esercitava la professione di mago. Mi raccontò che suo nonno gli aveva regalato la 8 ASS per il compleanno. Disse anche di aspettare qualche giorno per vedere se arrivava un'offerta più alta. Così gli offrii 800 dollari, poi 850 poi 900. Quando raggiunsi i 950 disse che l'avrebbe data a me. Poiché il venditore era minorenne, chiesi alla madre di firmarmi la ricevuta. Mi rispose che me l'avrebbe data lunedì perché era domenica e di festa non si trattano affari. Giovedì 12 febbraio 1959 portai la macchina a casa. Con essa il giovane mago mi consegnò un ritaglio di un giornale del 12 settembre 1957, con un articolo e una foto che lo ritraeva accanto alla Isotta Fraschini in una stazione di servi-

MOTORE

Numero cilindri: 8 in linea

Diametro e corsa: mm 93 x 130

Cilindrata totale: 7370 cc

Potenza massima: 160 CV

Regime corrispondente: 2400 giri/minuto

Distribuzione: valvole in testa verticali, aste e bilancieri

Alimentazione: 2 carburatori Zenith

TRASMISSIONE

Cambio: a 3 velocità + RM

Trazione: ruote motrici posteriori

COSTRUZIONE

Telaio: longheroni e traverse

Carrozzeria: Sport Torpedo eseguita da Castagna

Sospensione anteriore: assale rigido con balestre

Sospensione posteriore: assale rigido con balestre

Passo: 3710 mm

Carreggiata: ant.1410 mm; post. 1410 mm

Sterzo: a vite e corona

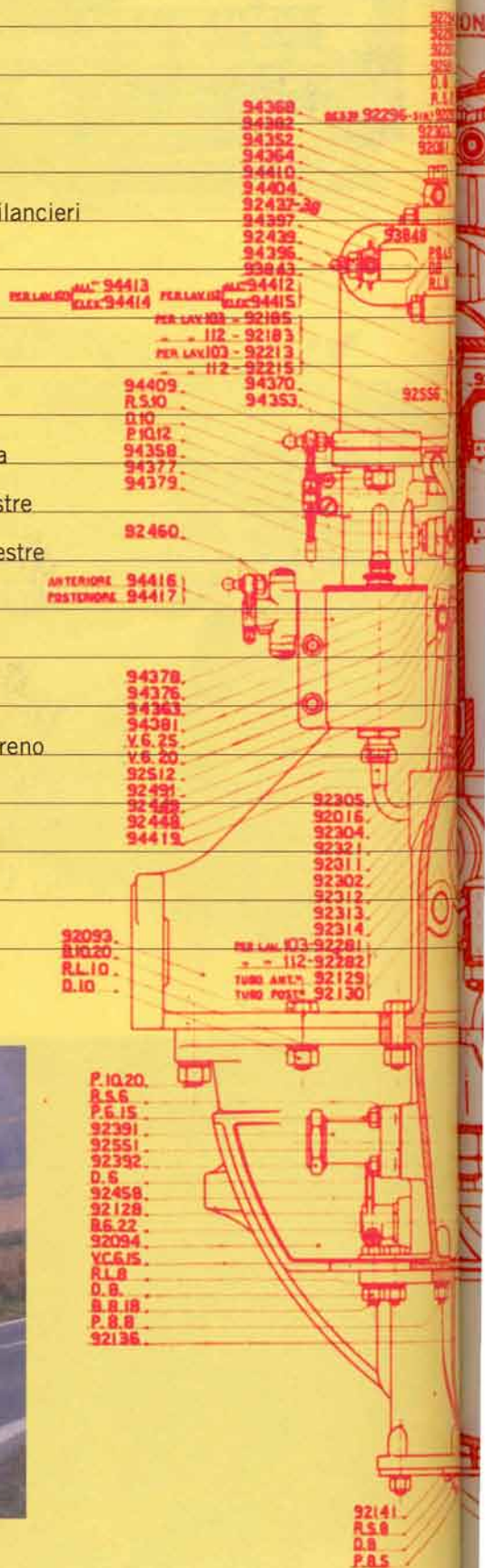
Freni: a tamburo, comando meccanico con servofreno

Pneumatici: 33 x 6,75

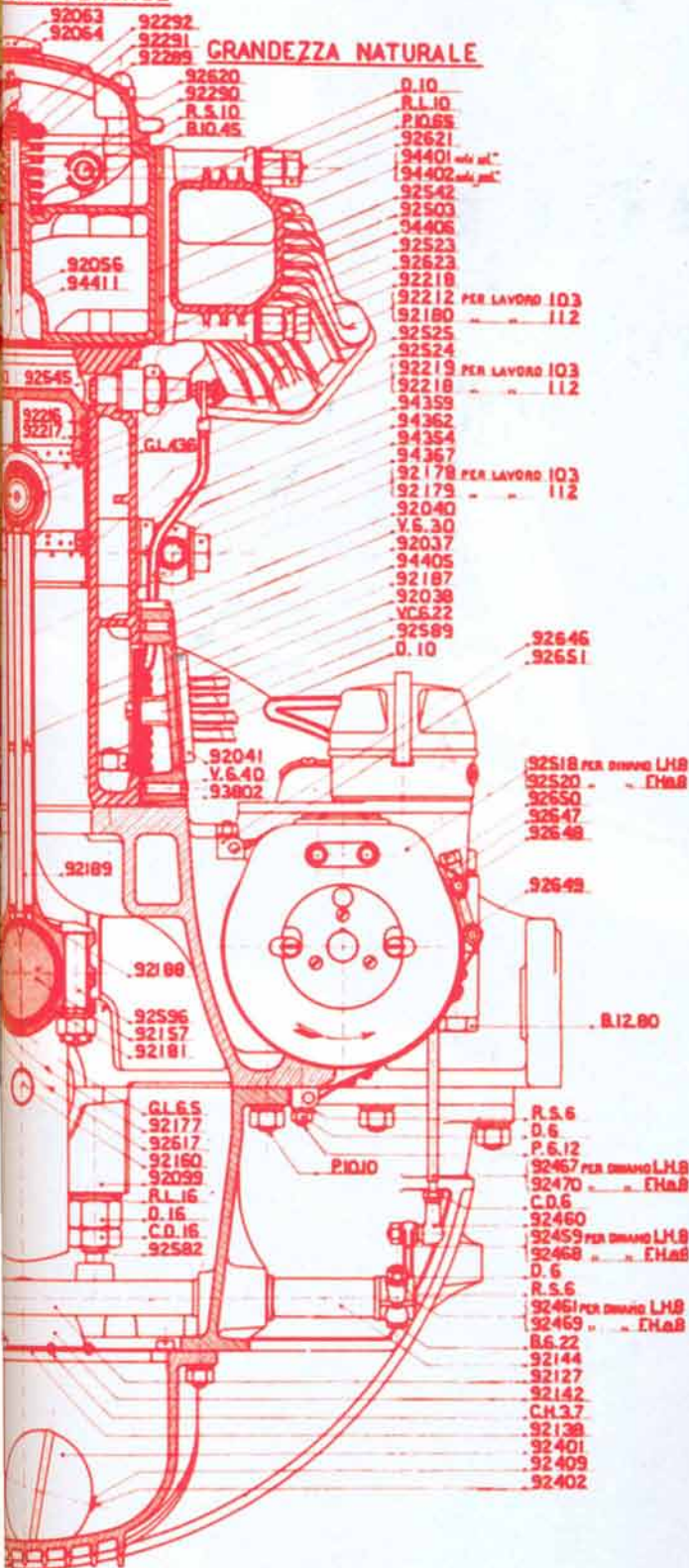
Peso: 1480 kg (solo autotelaio)

Velocità massima: 160 km/h

Consumo medio: 30 litri circa per 100 km



TRASVERSALE



Coppa d'Oro Villa d'Este 2006 Foto di rito per l'architetto Corrado Lopresto (e famiglia) con la sua Isotta Fraschini, premiata con diverse coppe al Concorso d'eleganza di Villa d'Este 2006.



Attraverso l'oceano L'architetto Lopresto posa orgoglioso dopo le premiazioni al Concorso d'Eleganza di Torino 2006. Sotto: l'Isotta Fraschini scintilla sui green di Pebble Beach.





zio. In seguito contattai il nonno del ragazzo, Sam Rubin, per avere altre informazioni. Mi disse che egli era avvocato e che nel 1934 aveva ricevuto la Isotta Fraschini a parziale pagamento di una parcella per un lavoro eseguito per un Conte e una Contessa italiani. Restaurai la vettura e la pitturai in due toni di blu chiaro e scuro, ma prima di tutto la misi in moto. Per poterlo fare dovetti riparare il magnete, dato che non faceva più scintille. La macchina non era in buono stato. Tutte le nichelature, i paraurti, i coprimozzi, il cofano e i fari erano molto ossidati. La nichelatura dei Grebel era scomparsa e si vedeva l'ottone. Ho scritto alla Isotta Fraschini nel 1960. Non ricordo per cosa. Mi hanno risposto in italiano e non ho potuto capire". Il resto della storia lo ha ricercato l'attuale proprietario, architetto Corrado Lopresto, che alla fine ha avviato un accuratissimo restauro. Nell'eseguirlo ha seguito un metodo che condividiamo pienamente. Ha sostituito solo i particolari molto compromessi, per il resto ha cercato di salvare il più possibile quelli originali, che perciò non hanno l'aspetto del nuovo, ma

conservano quella deliziosa patina d'antico che, da sola, è in grado di diffondere un'atmosfera molto speciale. Questa filosofia di restauro non sempre è capita nei concorsi d'eleganza ai quali la vettura partecipa. A Villa d'Este nel 2006 la giuria le ha assegnato alcuni premi fra più importanti, ma a Pebble Beach i giudici non hanno condiviso che l'aspetto non fosse pari o superiore al nuovo, come purtroppo è ormai prassi nei concorsi USA.



Classe e Stile I particolari riprodotti nelle due pagine testimoniano la capacità artigianale italiana racchiusa nella creazione di automobili e la ricerca del tratto raffinato e dell'esecuzione con stile, estesa anche ai particolari meno adatti alla resa sul piano estetico, come lo stemma (sotto) che rappresenta il logo della carrozzeria Castagna di Milano, i cui designer misero a punto la linea della vettura.

