

di Maurizio Schifano, foto di Gigi De Donato

HA PRESO UNA SBANDATA

ANGELO BERNARDI, ESPONENTE DELL'MG CAR CLUB D'ITALIA, SPIEGA LE RAGIONI CHE LO HANNO SPINTO ALL'ACQUISTO DI UNA BARCHETTA DERIVATA DALLA "TOPOLINO": "HA CARROZZERIA IN ALLUMINIO, È BELLA E PUÒ FARE LA MILLE MIGLIA"



ESPERIENZA AERONAUTICA

Come mostra il marchio sopra a destra, la Siata era dedita anche alle costruzioni aeronautiche. In campo automobilistico dovette la sua fortuna alle elaborazioni sportive di motori Fiat, effettuate a partire dagli anni Trenta.

Può un collezionista di MG tradire la sua marca preferita per una barchetta italiana? Angelo Bernardi, 55 anni, dirigente per la Lombardia dell'MG Car Club d'Italia, parmense di nascita ma da tempo residente a Milano, l'ha fatto. E non se n'è pentito. Nel 2001, mentre partecipava al Trofeo Nuvolari, rimase colpito dalla vettura di un notaio di Pesaro, una barchetta di fattura artigianale, con una slanciata carrozzeria in alluminio dal profilo alare, allestita su un telaio Fiat "Topolino", ben 40 cm più lunga di quella dell'utilitaria del Lingotto (3600 mm contro 3215). Nonostante i fari esterni, che fanno assomigliare il muso della vettura a quello di un ghiozzo (pesce diffuso nel Mediterraneo), l'efficienza aerodinamica della carrozzeria deve essere elevata perché, pur con un motore "650", la "Sport Pescara" supera agevolmente i 150 km/h. La vettura reca sulla calandra lo stemma della Siata, Società Italiana Applicazioni Tecniche Auto-Aviatorie di Torino, fondata nel 1926 da Giorgio Ambrosini, che la realizzò nel 1939 per Rino Ferniani, un conte di Faenza. Questi la pagò la bellezza di 22.000 lire (nel '36 la "Topolino" costava 8900 lire) ma impose che gli fosse consegnata in tempo per iscriverla al Circuito di Pescara dello stesso anno (da qui l'origine del nome della vettura). Furono mantenuti il telaio e la meccanica di base della Fiat "Topolino", con sospensioni irrigidite e motore potenziato, frutto dell'esperienza maturata dalla Siata attraverso le sue

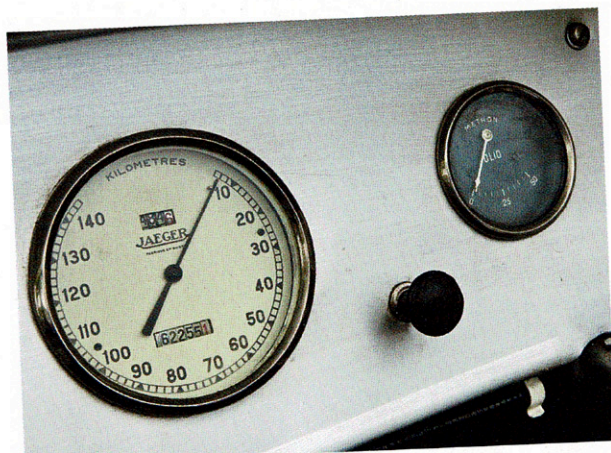
numerose elaborazioni sportive di motori Fiat "522", "524", "514" e "508". La cilindrata del quattro cilindri di serie venne incrementata da 569 a 636 cm³, con un aumento dell'alesaggio da 52 a 55 mm; altri interventi "segreti" riguardarono il rapporto di compressione e l'equilibratura fine dell'albero a gomiti. La distribuzione, originariamente a valvole laterali, fu modificata con l'adozione della famosa "Supertesta" a valvole in testa, all'epoca fiore all'occhiello della Siata. L'alimentazione, non più a caduta ma con pompa elettrica, vantava due carburatori, dotati di cornetti d'aspirazione protetti da reticelle e un collettore speciale Siata. Nuovo anche l'impianto di scarico, che prevedeva un collettore Siata e un tubo molto corto che terminava sotto la vettura. La coppa dell'olio originale in ghisa fu sostituita con una coppa in alluminio alettata e la pompa di lubrificazione di serie con una di portata maggiore. L'impianto di raffreddamento, "forzato" da una pompa e non più a termosifone, vantava un radiatore di dimensioni più che doppie rispetto a quello di serie e un regime di rotazione della ventola più elevato. Il risultato fu una potenza massima stimata di oltre 25 CV, contro >>

IL DIVERTIMENTO È TENERLA DRITTA

La naturale tendenza a derapare, accentuata dai pneumatici stretti, non ha conseguenze negative. Il baricentro basso e il rollio molto contenuto assicurano solo divertimento. Alla guida c'è il proprietario, Angelo Bernardi.

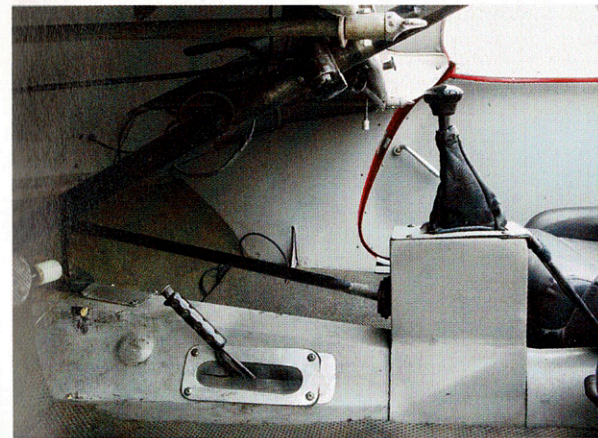


LA CARROZZERIA IN ALLUMINIO È FILANTE. SI VEDE CHE È OPERA DI MANI ESPERTE



NULLA È CAMBIATO

Strumenti e comandi sono originali. Preziosi soprattutto il tachimetro (qui a lato) e il contagiri, entrambi di marca Jaeger, distinguibili dal quadrante bianco.



ANATOMIA DI UN PILOTA

I sedili furono conformati sulla corporatura del primo proprietario. Più a sinistra, la torretta del cambio a leva corta, montata nel 1957: utilizza come rinvio la leva originale modificata.



i 13 originari, sviluppata a un regime di circa 4400 giri/min contro i 4000 d'origine. Ancora oggi questo motorino arriva tranquillamente a 5500 giri/min, a tutto vantaggio dell'accelerazione, esaltata anche da una prima e una seconda marcia più corte. Completa di carrozzeria in alluminio realizzata con criteri aeronautici (la Siata costruiva all'epoca anche fusoliere per aeroplani), questa barchetta pesa più della "Topolino" (circa 600 kg contro 535), ma con una potenza quasi doppia consente prestazioni straordinarie per la sua classe (all'epoca correva nelle 750 Sport), esaltate da una buona tenuta di strada e da un impianto frenante potenziato attraverso l'adozione di tamburi più grandi e meglio raffreddati grazie ai cerchi forati Fergat. Notevole l'affidabilità, soprattutto grazie all'impianto di raffreddamento surdimensionato, che mantiene la temperatura dell'acqua intorno agli 80 °C anche a macchina ferma con motore acceso e con temperatura ambiente di 35 °C. Costruita assieme a una gemella che, se necessario, poteva servire da "muletto", questa vettura partecipò, oltre al Circuito di Pescara del 1939 (piazzamento non noto), alla Mille Miglia del 1940 (ritirata) e, passata di mano, a quella del 1948 (prima di categoria). Continuò poi a correre con un nuovo proprietario e nel 1957 fu aggiornata col montaggio di un più moderno comando del cambio a torretta, con una cloche corta e verticale che facilita la manovra. Mai incidentata, mai modificata nella carrozzeria e nella livrea, sempre mantenuta sana ed >>

AERODINAMICA ARTIGIANALE

La carrozzeria, con profilo a sezione alare, fa pensare a un buon Cx, favorito dai raccordi morbidi della parte anteriore e dalla carenatura dei parafanghi posteriori. È curioso che, con tanta attenzione per l'aerodinamica, non si fosse pensato di carenare i fari.

CARATTERISTICHE

MOTORE	Anteriore, longitudinale a sbalzo 4 cilindri in linea Alésaggio 55 mm Corsa 67 mm Cilindrata 636 cm ³ Potenza 25 CV DIN a 4400 giri/min Due carburatori Weber "22 DRS".
TRASMISSIONE	Trazione posteriore Cambio a 4 marce (III e IV sincronizzate) Frizione monodisco a secco Pneumatici 125 R15 Cerchi a disco Fergat.
CORPO VETTURA	Barchetta 2 porte, 2 posti Carrozzeria in alluminio Telaio a longheroni e traverse in acciaio Sospensioni ant. a ruote indipendenti con balestra trasversale, ammortizzatori idraulici Sospensioni post. a ponte rigido, ammortizzatori idraulici Freni idraulici a tamburo.
DIMENSIONI E PESO	Passo 2000 mm Carreggiata ant./post. 1114/1083 mm Lunghezza 3600 mm Larghezza 1350 mm Peso a vuoto circa 600 kg.
PRESTAZIONI	Velocità oltre 150 km/h.

GUARDA CHE MOTORE

Angelo Bernardi, 55 anni, dirigente della sezione lombarda dell'MG Car Club d'Italia e proprietario della vettura. Pratico il cofano motore asportabile (come sulla vettura di serie). Le "gobbe" sono dovute all'ingombro dei carburatori e del manicotto dell'acqua.

LA LINEA RIVELA LE PROFONDE CONOSCENZE DELLA SIATA NEL CAMPO DELL'AERONAUTICA

efficiente, la nostra "Sport Pescara" torna a correre alla Mille Miglia rievocativa del 1995, piazzandosi prima di categoria. Angelo Bernardi l'acquista nel 2006, assieme a un corredo di importanti ricambi d'epoca, e fa eseguire alcuni interventi volti a migliorare l'affidabilità della vettura. Tra questi, il montaggio di una cinghia trapezoidale dentata in luogo di quella standard, perché più flessibile e perciò più durevole, la sostituzione dei giunti in gomma dell'albero di trasmissione con giunti cardanici, la sostituzione delle viti nell'abitacolo con altre inox, il montaggio di frecce e stop per circolare su strada e gomme nuove: spesa complessiva circa 2000 euro. Contento dell'acquisto? "In pieno. A parte il fatto che la trovo molto bella, la mia 'Sport Pescara' può essere iscritta alla Mille Miglia. Lo sai che significa?". ■



CARROZZERIA IMPORTANTE

La coda lunga assicura alla vettura una forte personalità, facendola somigliare un po' a un'auto da record. La "Sport Pescara" è una quarantina di centimetri più lunga e circa 65 kg più pesante della "Topolino".



SPAZIO LIBERO IN CODA

La ruota di scorta, che trova posto in fondo al vano posteriore, contribuisce ad abbassare il baricentro. A sinistra: le luci di posizione, di stop e di direzione, nascoste sotto la coda, non alterano l'estetica della vettura.

CORNETTI BENE INTONATI

Due carburatori Weber "22 DRS" hanno sostituito il Solex "22 HD" di serie. L'aspirazione tramite i "cornetti" conferisce al motore una forte tonalità "racing". Si noti la lunghezza contenuta del motore, dovuta alla corsa lunga e all'albero a gomiti su due soli supporti.

