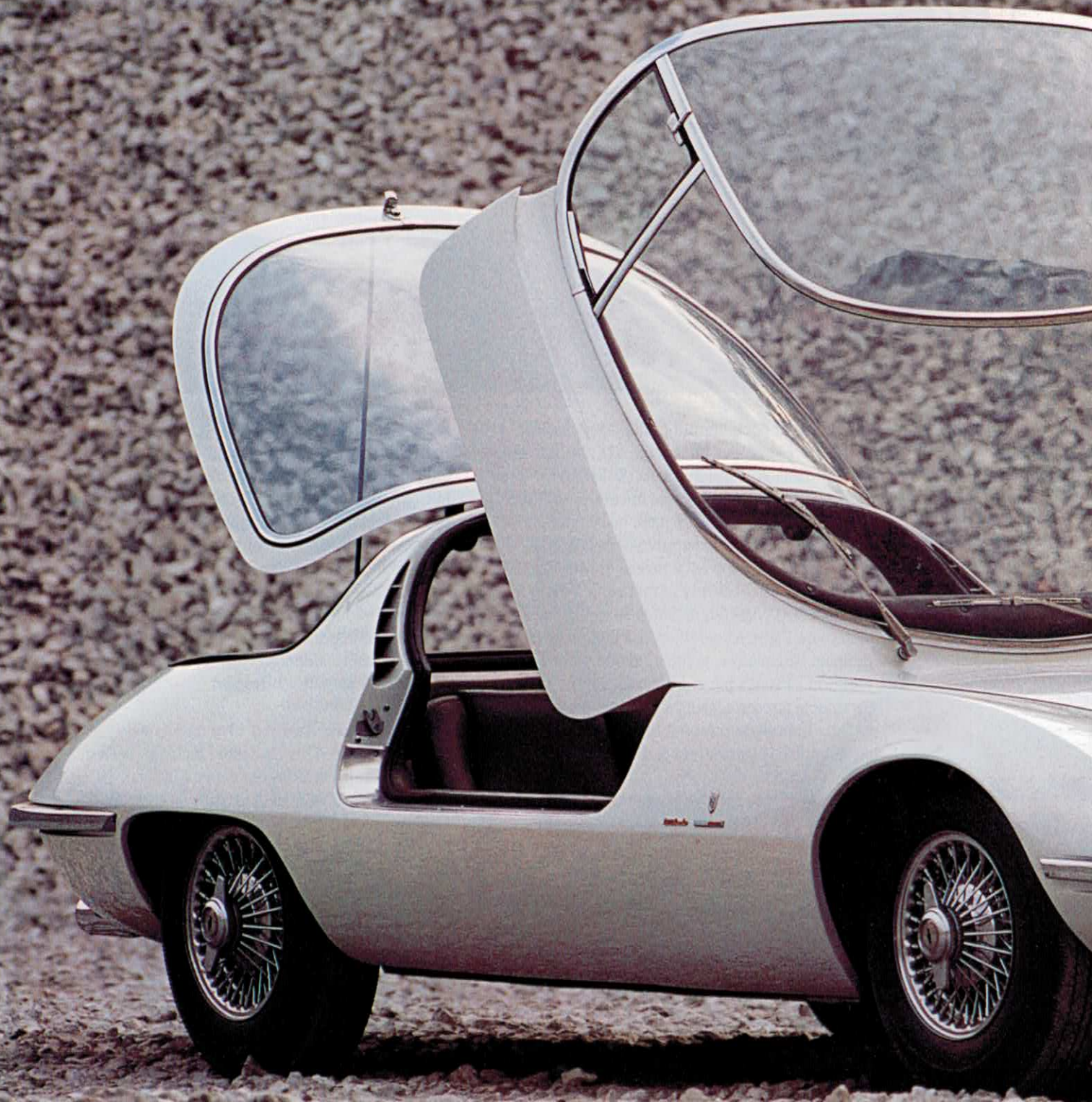


PEZZI UNICI

Chevrolet  
«Corvair Testudo»  
Bertone 1963

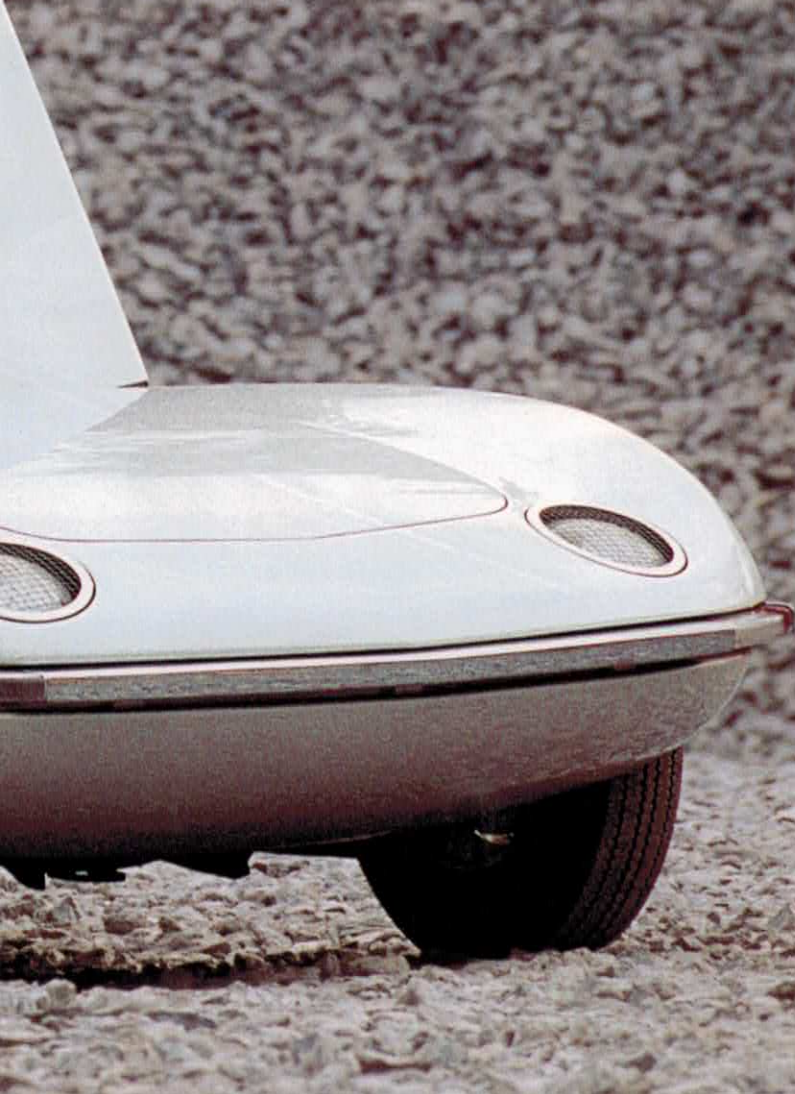
# Messaggio dall'America

di Massimo Condolo, foto di Massimo Perini





Il marchio della GM manifestò nel '62 l'intenzione di affiancare una versione sportiva alla sua berlina a motore posteriore. Il carrozziere italiano progettò l'anno seguente con questo prototipo, snello e filante, che sfoggiava ampie superfici trasparenti e un'originale soluzione per l'accesso a bordo: un portellone comprendente il tetto e parabrezza. Gli americani non capirono e la vettura restò un prototipo



«**I**nsicura a ogni velocità»: così l'ha bollata Ralph Nader, l'avvocato americano che denunciò le malefatte delle case automobilistiche e le trascina in giudizio chiedendo indennizzi per milioni di dollari. Ha ragione da vendere, perché la Chevrolet «Corvaire», col suo motore posteriore, un sei cilindri boxer di 2,4 litri, riunisce i difetti tipici delle peggiori vetture che utilizzano questo schema: sensibilità al vento laterale, instabilità in rettilineo e un sovrasterzo particolarmente impegnativo da controllare, che poteva degenerare in solenni «imbarcate». Un carrozziere qualsiasi avrebbe evitato quel telaio come si evita la peste: non Bertone, la cui massima soddisfazione è di affrontare e risolvere proprio i temi difficili. È così che al Salone di Ginevra del 1963 espone la «Testudo» (testuggine in latino), una coupé avveniristica che utilizza appunto telaio e organi meccanici della «Corvaire Coupé Monza», accorciato di 34 cm rispetto a quello della berlina. Insomma, una lezione di stile e di ingegneria che un carrozziere italiano si permette di dare a un colosso automobilistico come la General Motors, cui il marchio Chevrolet appartiene. Un telaio difficile, dicevamo: per la cattiva reputazione che si è guadagnato e perché il motore posteriore non concede al designer molta libertà di manovra. Prendiamo per esempio le Porsche o le Alpine-Renault: lo sbalzo posteriore è pronunciato, l'abitacolo è spostato in avanti e si capisce subito dalla linea che si tratta di vetture «tuttodietro». Nel caso della «Testudo» questo non si avverte, perché Bertone, disegnando un profilo molto equilibrato, riesce a dissimulare perfettamente l'impostazione meccanica della vettura, tanto da far credere che il motore sia davanti. Non solo: abbassa il baricentro, riduce la presa al vento laterale curvando le fiancate ►

#### COME IN VETRINA

Il parabrezza avvolgente e il tetto di plexiglas accentuano il carattere avveniristico del prototipo di Bertone. L'apertura verso l'alto del padiglione (in vetroresina) non poteva essere applicata alla produzione di serie: sia per la complessità del sistema, sia per ragioni di sicurezza.

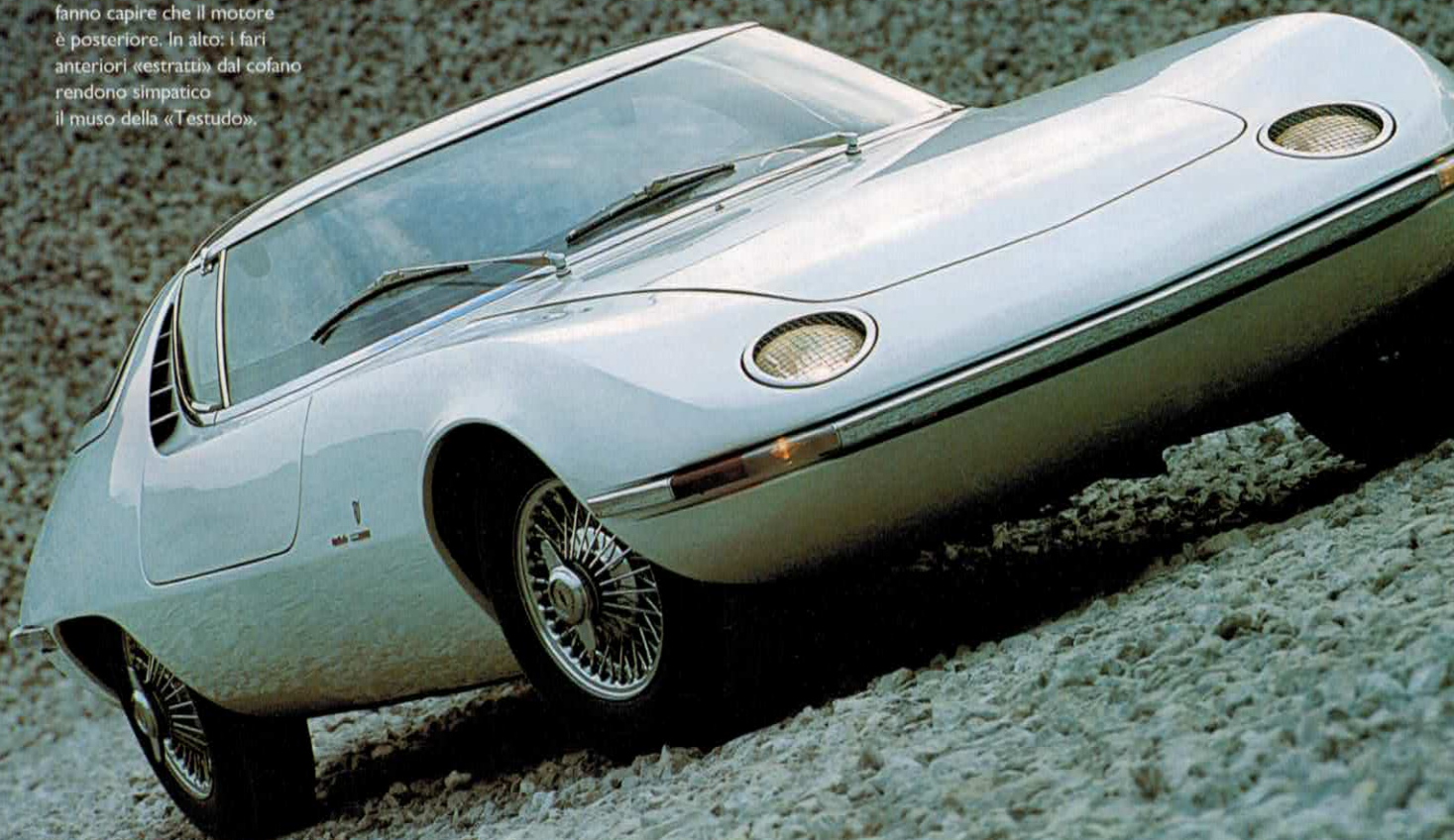
**Chevrolet**  
«Corvair Testudo»  
Bertone 1963

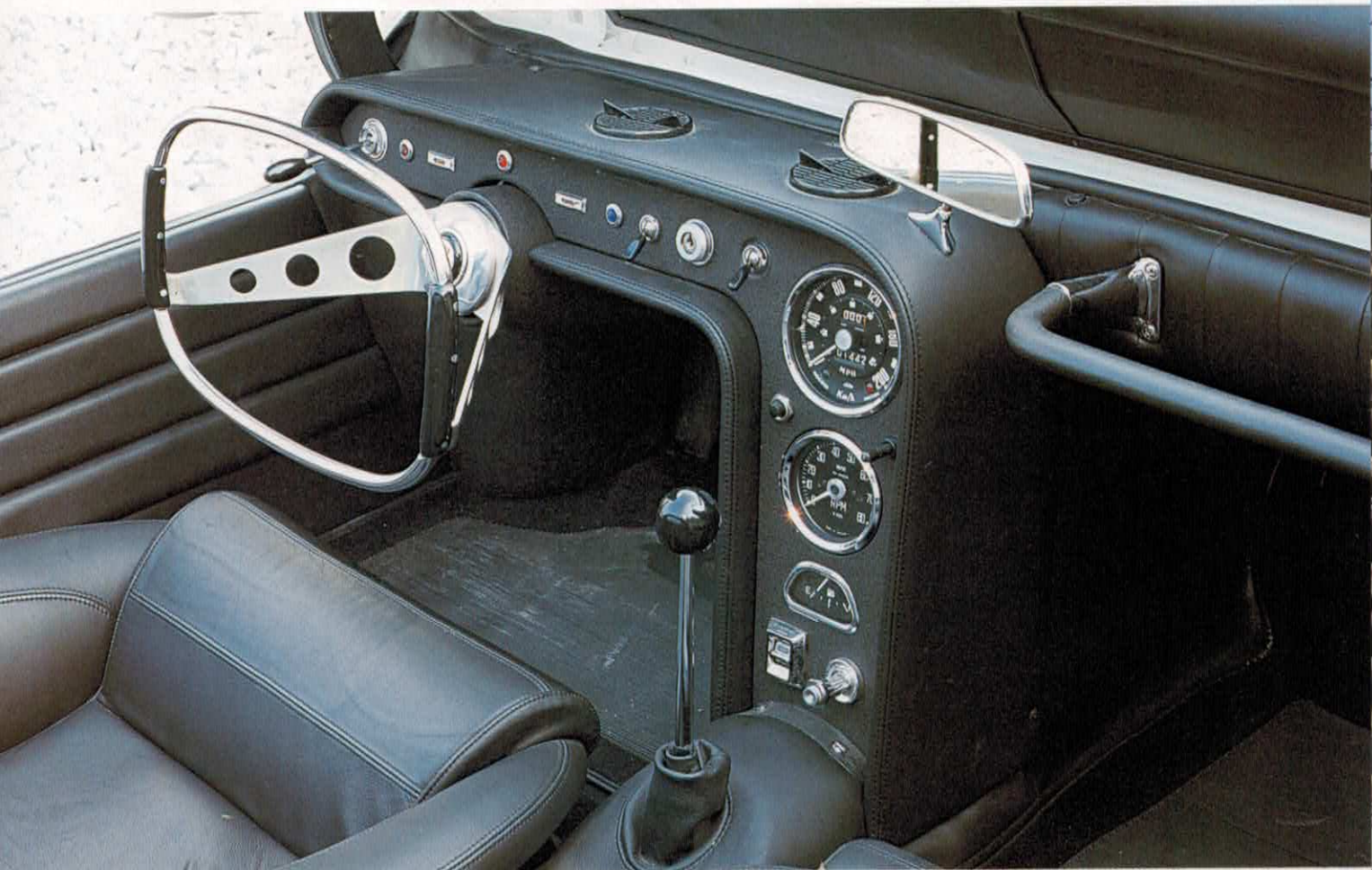


► e profila la vettura in modo da ridurre la tendenza, in velocità, ad alleggerire l'avantreno. Risultato: la «Testudo» è più sicura di ogni «Corvair» di serie, berlina o coupé, e dimostra che la carrozzeria può avere un ruolo importante nel comportamento dinamico di una vettura. Insomma, ci sono tutte le premesse per avviare una produzione in piccola serie, anche se per un'eventuale industrializzazione si dovrà rinunciare ad alcune prerogative della dreamcar per assumerne altre, più «borghesi» e più economiche. La «Testudo» dovrà rinunciare, per esempio, alla sua proposta più originale: l'intero abitacolo (parabrezza, tetto in plexiglas e porte) che si solleva in avanti, tanto che sembra di salire nella carlinga di un'astronave. Ma i responsabili della Chevrolet non raccolgono il messaggio di Bertone, sebbene anch'essi stiano pensando a una versione più sportiva da affiancare alla «Monza». Tant'è vero che l'anno prima hanno saggiato il mercato con un prototipo, denominato «Corvair Monza GT», dalle spiccate caratteristiche granturismo. Nella «Corvair», evidentemente, non ci credono più e la «Testudo» rimane così esemplare unico. Peccato,

#### FIANCHI ROTONDI

Al di sotto della nervatura, le fiancate si stringono verso l'interno. Qui sopra: solo le piccole feritoie posteriori fanno capire che il motore è posteriore. In alto: i fari anteriori «estratti» dal cofano rendono simpatico il muso della «Testudo».





Perché il design italiano poteva assicurare a questo modello un piccolo spazio anche nel mercato europeo. Tuttavia la «Testudo» non è un esperimento inutile. Molte delle idee in essa contenute le ritroveremo infatti in altre vetture di Bertone (e non solo sue). Per esempio, il montante posteriore con prese d'aria dinamiche e la curva a largo raggio alla base dei finestrini saranno ripresi sull'Alfa Romeo «Montreal» (1971) e sulla Lancia «Stratos» (1974). I fari inclinati a filo di carrozzeria, che scattano automaticamente in posizione verticale quando vengono accesi, li rivedremo su molti modelli degli anni Sessanta e Settanta, come la «Miura» (1966) e la Fiat «850 Spider» (1965), ebbene su quest'ultima, derivata da un'utilitaria, i fari siano fissi per ragioni di costo. Non è tutto: la «Testudo» contiene altre due importanti novità stilistiche destinate a fare tendenza, a influenzare cioè i designer di tutte le case automobilistiche. Ci riferiamo alla fiancata molto rastremata nella parte

#### BOXER MANSUETO

Il motore «2400» è lo stesso della «Corvair Monza», un boxer a sei cilindri con raffreddamento ad aria (si osservi la grande ventola orizzontale). Ha 102 CV (contro gli 81 della berlina), pochi per una vettura sportiva.

inferiore, quasi come la carena di certe barche a vela, e i paraurti inglobati nella carrozzeria e ridotti a sottili inserti cromati (sono costruiti con una resina ad alta resistenza prodotta in Francia). L'abitacolo ha un cruscotto altrettanto avveniristico che, disegnando una «L» rovesciata, si raccorda con la console fino a posarsi sul tunnel della trasmissione. Gli strumenti principali, però, sono fortemente disassati rispetto al pilota, costringendolo a distogliere l'attenzione dalla guida. Insomma, una soluzione poco pratica. Che, a differenza del resto, non avrà seguito. ■

#### STRUMENTI LONTANI

L'abitacolo col cruscotto a «L» rovesciata è la parte meno riuscita della vettura. La posizione semisdraiata del pilota costrinse i progettisti a modificare anche la pedaliera. Il volante è quello di serie della «Corvair Monza».

