

ai clienti Leyland e Jaguar, si è via via specializzato in auto inglesi allargando la sua competenza alle Rover e alle Triumph. Su tutte queste vetture esegue la revisione totale e la messa a punto di tutta la parte meccanica. Possiede molto materiale di ricambio. *Autofficina Mazzini, vicolo Bovetta 26, 35100 Padova, tel. 049/31063.*

Domenico e Mario Micheletto. Eseguono messe a punto e ricostruzioni meccaniche in particolare per vetture MG. Assieme da 10 anni sono disponibili a offrire assistenza anche ai raduni per auto storiche. *Domacars, via Cavin di Sala 203, 30050 Mirano (VE), tel. 041/431470.*

Luciano Rupolo. Ha un interesse spiccato per le auto sportive italiane e americane anche se ultimamente ha scoperto una particolare attrazione per le vetture degli anni 20 e 30. Esegue restauri meccanici e si affida a carrozzieri di fiducia per gli altri interventi, assumendosi in proprio l'impegno del restauro completo. *Luciano Rupolo, via Roma 36, 33070 Caneva (PN), tel. 0434/79079.*

Aldo e Luigi Scremin. Sono specializzati nel restauro meccanico e nella messa a punto delle Porsche 356. Per queste vetture dispongono di un fornito magazzino ricambi formato da pezzi originali. *Aldo e Luigi Scremin, viale Pecori Giraldi 15, 36061 Bassano del Grappa (VI), tel. 0424/23842.*

SPECIALISTI VARI

Ditta A2. È specializzata nella ricostruzione e revisione di qualsiasi tipo di ammortizzatore, dai più antichi ai più moderni. Accetta ordini anche per piccole quantità. *Ditta A2, via delle Industrie 3, Roveredo in Piano (PN), tel. 0434/922344.*

I signori delle corse

Se il Veneto è la regione regina delle autostoriche il merito è anche di due personaggi chiave che, unendo la passione per le belle auto a indubbie doti organizzative, hanno promosso e sviluppato, anche se da angolazioni opposte, l'intero settore del collezionismo, non solo della regione ma di tutto il paese. Vittorio Pizzolotto, industriale nel campo dei detersivi, e Giulio Dubbini, industriale del caffè, si possono senza dubbio considerare, oggi, due autentici punti di riferimento per chi voglia avvicinarsi o coltivare la passione delle auto d'epoca.

Al primo va il merito di aver intuito sin dai primi anni 60 l'importanza che avrebbe avuto il movimento degli appassionati di queste vetture. Successivamente, di aver promosso l'allargamento della base aprendo la strada del collezionismo anche ai possessori di vetture non d'élite grazie a manifestazioni, come il campionato di regolarità Historic Racing, che hanno spinto centinaia di nuovi adepti a tirar fuori dai propri garage le auto che rischiavano di ammuflire.

A Giulio Dubbini spetta invece il merito di aver portato queste vetture in pista, restituendole al loro ambiente naturale, facendo rivivere ai loro proprietari le emozioni di un tempo.



Vittorio Pizzolotto, a sinistra, e Giulio Dubbini, in tuta da pilota, sono le due massime autorità italiane nel campo dell'organizzazione di gare per autostoriche.



Nella pagina a fianco: in alto, Valerio Zardo, in arte Valle, preparatore della scuderia Piave Jolly di Treviso; in basso, Luciano Ambrosini e Diego Zardin della Diagnocar di Vicenza specializzata in preparazioni di vetture per le gare storiche.

Officine Bissoli. Eseguono ricostruzioni di qualsiasi tipo di ingranaggio. Anche in piccole quantità. *Officine Bissoli, via Madonna 24, Bovolone (VR), tel. 045/7100042.*

Federico Carmona. Fabbrica cerchi in lega leggera. Uno di questi però ha una grossa prerogativa: assomiglia in tutto e per tutto a un modello non più di produzione e richiestissimo per le vetture degli anni 60, soprattutto quelle inglesi: il cerchio Minilite. La Carmona, su richiesta, può adattare il cerchio agli attacchi di qualsiasi vettura. I prezzi vanno dalle 88 mila lire più Iva dei cerchi più piccoli alle 150 mila lire (sempre più Iva) delle misure maggiori. *Federico Carmona Sas, via Colonna 2, 33170 Pordenone, tel. 0434/27227.*

Imasaf. È specializzata nella produzione di tubi di scarico di secondo impianto. Possiede stampi, modelli e maschere di tubi prodotti fin dal 1959, anno della sua fondazione, che oggi può ricostruire come in originale utilizzando però i materiali moderni. Una sua consociata, la Soram, è specializzata in riproduzione su misura di qualsiasi tubo di scarico. *Imasaf, via Rometta 71, 35013 Cittadella (PD), tel. 049/5971666.*

Officine Milani. Eseguono qualsiasi tipo di saldatura particolarmente su motori e testate. Si cimentano anche in lavori particolari di rettificazione. *Officine Milani, v.le F.lli Bandiera 34, 31100 Treviso, tel. 0422/544691.*

Ivone Montino. Chi l'ha visto all'opera più che un artigiano lo considera un artista. Da un blocco di acciaio è capace di ricavare qualsiasi parte meccanica con una precisione che ha dell'incredibile. Carburatori, alberi a camme, pistoni, tutto è riprodotto sin nei minimi dettagli, al punto da rendere difficile il confronto con l'originale. Ha il grosso e raro pregio dell'economicità. *Ivone Montino, via Antiche Mura 36, 36010 Jesolo paese (VE), tel. 0421/951462.*

Rettifica Padana. Nata nel 1969 dall'unione di quattro ex dipendenti è oggi tra le più quotate nel campo delle auto storiche. Sia per la qualità dei lavori sia per la modernità dei macchinari di cui dispone, alcuni dei quali assistiti da computer. *Rettifica Padana, via Fra Paolo Sarpi 46, 35100 Padova, tel. 049/660578.*

Rizieri Bortot e figli. Revisionano e ricostruiscono carburatori. Sono in questo settore dagli anni 60 e conservano in magazzino diversi pezzi adatti per le Fiat e le Lancia del tempo. *Rizieri Bortot e Figli, via F.lli Rosselli 108, 32100 Belluno, tel. 0437/213943.*

Alessandro Santello. È specializzato nel riporto di materiale a freddo (alluminio e qualsiasi tipo di acciaio speciale). Il procedimento a freddo evita che si alterino sia i materiali sia le misure consentendo di rimettere a nuovo parti introvabili. Esegue anche lavori di rettificazione per la modifica delle testate di vetture da corsa. *Ditta Santello, via P. Maroncelli 99, località Stanga, 35100 Padova, tel. 049/772472.*

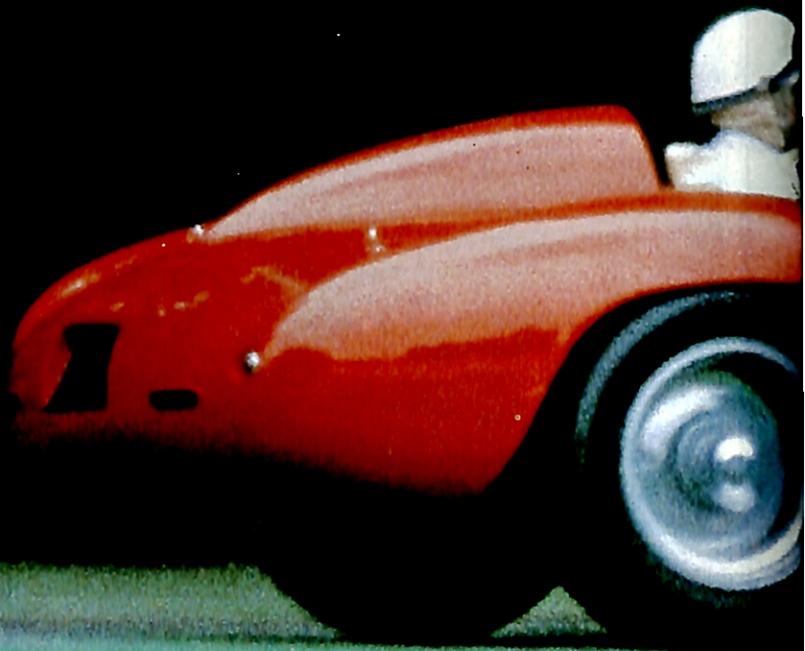
RIMESSAGGIO

Filippo e Paolo Gecchelin. Sono i titolari di una carrozzeria per auto moderne il cui salone superiore è stato destinato completamente al rimessaggio delle auto storiche. Qui le vetture sono assistite e tenute in perfetta efficienza. *Carrozzeria Z, via del Progresso, 36050 Suvizzo (VI), tel. 0444/536094.*

Alberto Osti. Ha un garage specializzato nel commercio e nel rimessaggio di auto d'epoca. Nell'officina attigua esegue lavori di restauro, sia meccanici sia di carrozzeria, oltre che di manutenzione delle vetture posteggiate. *Special Cars Garage, via Ciro Menotti, 45100 Rovigo, tel. 0425/361484.* **Gilberto Milano**

2. Fine

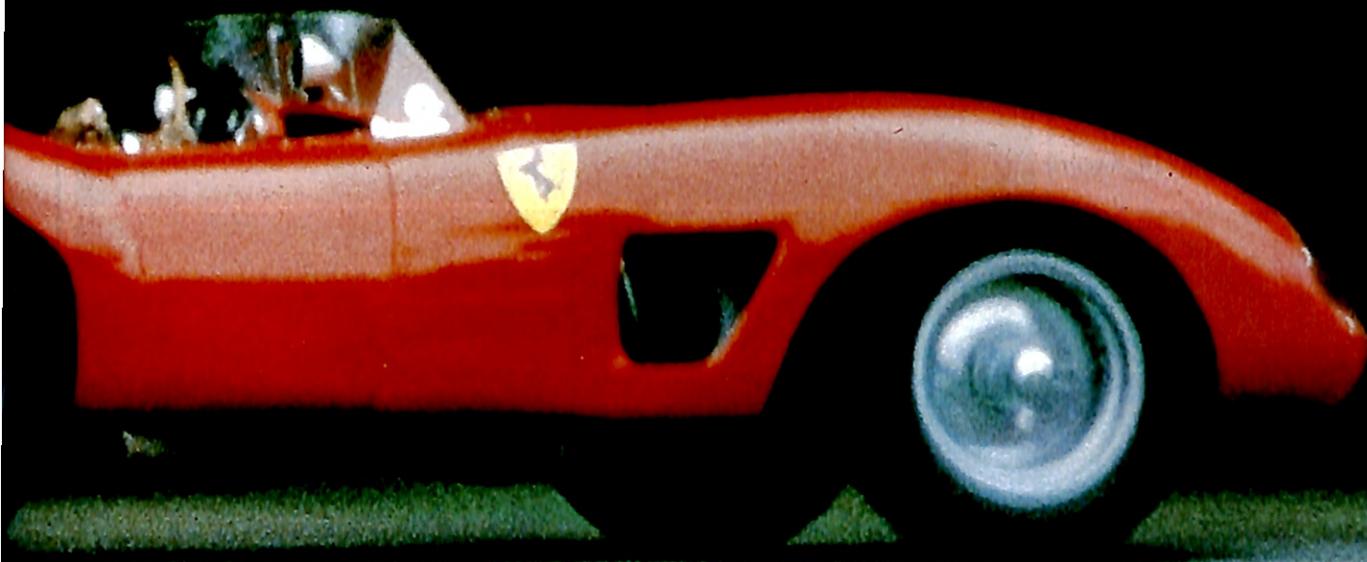
Nella foto grande, la Ferrari Testa Rossa due litri, quattro cilindri, utilizzata per lo spot del profumo Victor. Questo esemplare appartiene al collezionista francese Maurice Sauzay. Nella sequenza sotto il titolo, la plancia della Lafer, replica della MG Td, auto usata per la pubblicità televisiva della linea d'abbigliamento Top Line Kim. From paper advertisements historic cars have reached tv-spots joined to perfumes, whiskies, jeans. Are they really a bargain?



Publicità / Dalle pagine dei giornali le auto d'epoca sono arrivate a Carosello. Motivo: sembra che siano un veicolo ideale per lanciare beni di consumo che nulla hanno a che fare con le auto



Storica piace. Passa parola



Una Ferrari Testa Rossa, naturalmente rossa, che scivola in un mare di verde e di silenzio. Una Karmann Ghia gialla e nera, con la capote abbassata, che si inerpica su dolci colline in mezzo a prati fioriti. Persino un camioncino Fiat 615, che corre in soccorso di una luccicante Jaguar Xj. Sono le scene di un nuovo film graffiti dedicato agli irripetibili anni 50? Neanche per sogno. È la nuova frontiera degli spot pubblicitari. Il modo più inedito di creare immagine adesso passa attraverso le auto d'epoca. Non ha importanza se costruita negli anni 30 o negli anni 50, se si tratta di una granturismo o di una utilitaria: per dare spessore al messaggio che invita ad acquistare la tal marca di whisky o l'impianto stereo superraffina-

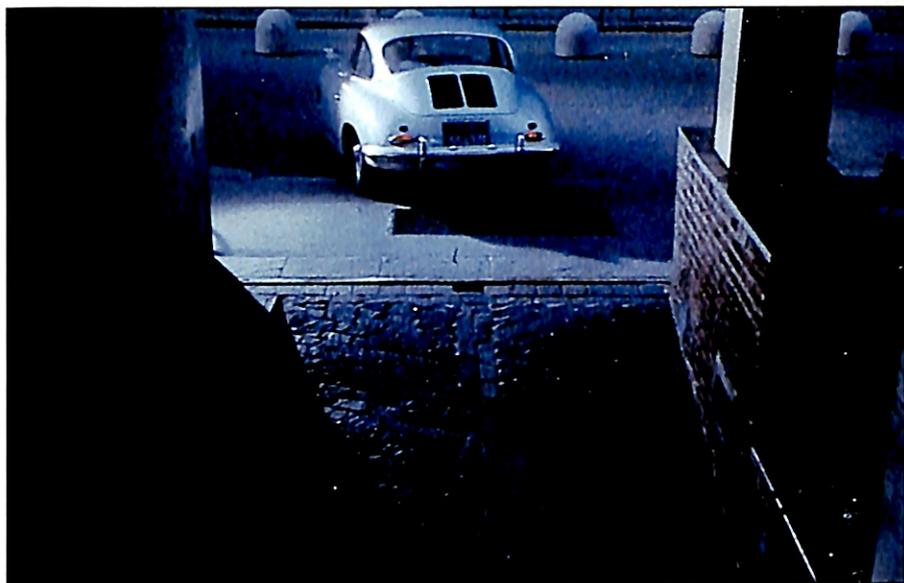
to, la fragrante acqua di colonia o il salame fatto con i sistemi di una volta, indispensabile è avere a disposizione un'auto d'epoca. E chi proprio non riesce a trovarla può ripiegare al massimo su un camioncino, purché sia d'annata, naturalmente. Il fatto più sorprendente è che l'auto d'epoca non serve a tirare la volata alle macchine moderne, ma a prodotti che con le auto non hanno nulla a che fare. Produrre uno spot costa infatti da un minimo di 100 a 250 milioni e oltre mentre per programmare in televisione una campagna pubblicitaria di una settimana, con tre o quattro passaggi al giorno, non si spende meno di mezzo miliardo.

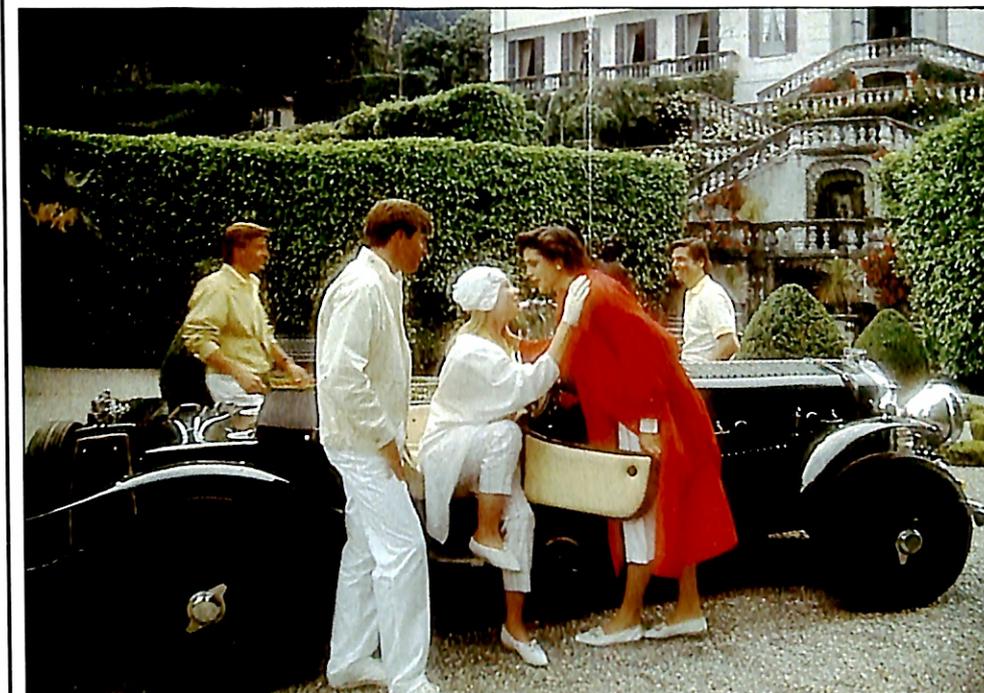
La spiegazione di questo fenomeno, secondo gli esperti di comunicazione, sta

nel fatto che l'auto storica è ormai oggetto familiare alla maggior parte del pubblico, tanto da poter essere usata anche negli spot, cioè in un prodotto pubblicitario destinato a una gran massa di utenti. Che cosa hanno di magico le autostoriche, in particolare quelle costruite negli anni 50 e 60, da consigliare di investire su di loro somme da capogiro? La risposta è semplicissima: sono nel cuore e nella mente di persone che ora hanno più di 35 anni. Questo tipo di persona, secondo le ricerche fatte dai pubblicitari, oltre a detenere il reddito pro capite maggiore, è il consumatore più importante di prodotti di determinati settori merceologici: in pratica questa gente non solo ha i soldi ma pure li spende volentieri.



Autostoriche e spot di whisky, moda e salumi. Nella sequenza e nella foto grande, una Rolls-Royce 20 Hp del 1928; a destra, una Porsche 356 C del 1964; in basso, una Fiat Topolino e una Jaguar 3,5 Saloon del 1948 (a destra) e una Saab 900 i Turbo Cabrio: tutte auto usate per il whisky Glen Grant. Nella pagina accanto, dall'alto, una Lafer, per la moda Top Line Kim; una Fiat Torpedo, del 1927, per i salumi Fiorucci; una Bentley Eight, del 1938, ancora per la Kim.





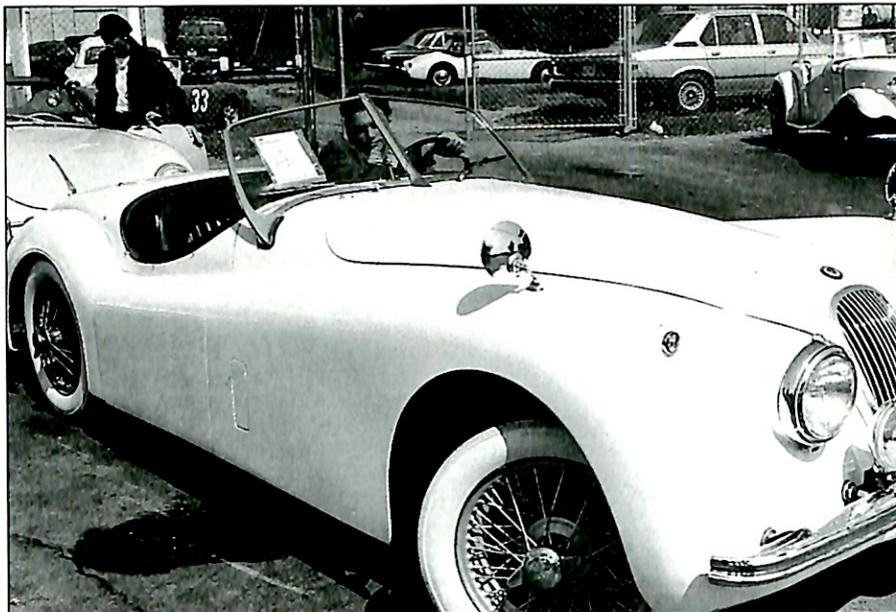
Tuttavia c'è anche chi decide di lanciare messaggi e proposte a un pubblico nettamente più giovane, a una fascia di età compresa tra i 15 e i 35 anni usando le musiche e le auto degli anni 50. Specialmente quelle americane, inutilmente grandi e imponenti, piene di cromature, caratterizzate dai muscoli aggressivi e dalle code enormemente pinnate. Tipico è il caso del marchio Charro, che ha dato di recente il via a un'iniziativa di notevole originalità: cinque brevi film, in bianco e nero, della durata di due minuti ciascuno, intitolati Beauty Brothers, che raccontano piccole storie di quattro ragazzi e una ragazza americani e che verranno proiettati fino alla fine di aprile nelle sale cinematografiche durante l'intervallo tra una proiezione e l'altra. Perché i giovani sono i maggiori frequentatori dei cinema. Ideati da Emanuele Ginepro, 50 anni, produttore d'agenzia e socio della Soncini & Ginepro, sceneggiati e girati a Long Island in una settimana da Bruce Weber, americano, 46 anni, un maestro riconosciuto della fotografia di moda in bianco e nero, nei cinque filmati si fa largo uso di autostoriche: Cadillac e Ford Thunderbird, Chevrolet Corvette e Porsche Speedster, MG Td, Jaguar Xk e altre ancora. In *Dream Wheels*, il terzo e il più automobilistico dei cinque sceneggiati, il gioco sottile tra l'inquadratura delle curve di un esemplare perfettamente conservato di Jaguar Xk 120 del 1953 e il volto di una ragazza bionda e bellissima non fa mai capire chiaramente se il giovane protagonista sia innamorato della ragazza o della carrozzeria.

Di diverso tipo le motivazioni che hanno spinto Pietro Maestri, 27 anni, creatore di testi pubblicitari, e Fabrizio Granata, 32 anni, direttore artistico della Young & Rubicam, a scegliere una Volkswagen Karmann-Ghia per le scene dello spot Pioneer. «L'intenzione era quella di ricreare un briciolo di nostalgia. Ovvio che per uno spot di questo genere l'auto diventava un fattore condizionante», racconta Granata. «Per offrire l'emozione della nostalgia non poteva essere utilizzata un'auto di gran lusso, riservata a pochi come le vecchie Bentley o Rolls-Royce. Tantomeno la protagonista di questa vicenda poteva essere una razionale Porsche. Neppure le spider inglesi classiche rispondevano alle nostre esigenze mentre un'auto troppo costosa avrebbe potuto allontanare dal prodotto un lettore di cassette della Pioneer».

La macchina giusta è stata identificata



Autoradio e articoli di moda propagandati con auto d'epoca. A sinistra, nella sequenza, e nella foto grande, la Volkswagen Karmann-Ghia usata dalla Young & Rubicam per la pubblicità televisiva dei nuovi lettori di cassette e sintonizzatori Pioneer. A destra, un fotogramma di uno dei cinque filmati commerciali, prodotti in bianco e nero da El Charro, che vengono proiettati nei cinema: in primo piano, una Jaguar Xk 120; dietro, a sinistra, una Porsche 356 Cabrio; a destra, una parte del muso di una MG Td.



in una Volkswagen-Karmann Ghia cabriolet. Per trovarla Maestri e Granata hanno dovuto cercarla ostinatamente a Londra. Sono arrivate tre foto, di una bianca, di una rossa e di una gialla. È stata scelta quest'ultima (un modello costruito nel 1964), non solo per ragioni cromatiche ma perché era quella restaurata con un numero maggiore di parti originali. La targa Firenze usata nello spot è stata prelevata da una vecchia auto che appartiene a Granata. «Che lo spot sarebbe piaciuto lo abbiamo capito subito, mentre lo giravamo, quando tutti hanno voluto, a turno, fare un giro sulla Karmann-Ghia gialla», dice Maestri. «Quanto alla musica, decisamente più chiara rispetto alle immagini dello spot, il pezzo originale, cantato da Tom Waits e Crystal Gail (s'inti-

tola *Once upon a town*), è tratto dalla colonna sonora di *Un sogno lungo un giorno*, di Francis Ford Coppola». La Karmann comunque una vittima l'ha fatta: si tratta di Granata, che ora ne vuole una per sé a tutti i costi. Per lo spot sull'acqua di colonia Victor, a voler la Ferrari Testa Rossa è stato Giancarlo Giraudi, presidente e titolare della Kelémata, la società che produce il profumo Victor. «Perché chi usa Victor Club è un uomo raffinato, che ama le cose rare», spiega Giraudi usando lo stesso tono di chi recita uno slogan e conclude: «Rare ed esclusive come la Ferrari Testa Rossa». Inizialmente il filmato doveva essere girato in Italia ma per due motivi (uno direttamente legato alla Testa Rossa) si è poi deciso di farlo in Francia. La prima ragione è

stata strategica: la Kelémata ha molti rapporti con agenzie francesi. La seconda, logistica. I proprietari italiani di Testa Rossa, disponibili a fornire l'auto per lo spot, l'avrebbero fatto solo a condizione che la sport di Maranello fosse trainata. I francesi allora si sono rivolti a Maurice Sauzay, un collezionista di auto d'epoca di Champagne Mont d'Or, nella Rhône, che a messo a disposizione la sua (due litri, quattro cilindri, del 1956). A un patto, però, che fosse lui a guidarla durante le riprese. Lo spot è stato girato in un solo giorno al Bois de Boulogne, a Parigi. Il messaggio è risultato di chiaro effetto: la mitica rossa Ferrari che corre in un mare di verde... E verde è il vetro della confezione Victor.

Le Ferrari, d'epoca e moderne, meritano un discorso a parte nella storia degli spot così come in quella del cinema o degli sceneggiati per la televisione. Poche macchine sanno condensare tradizione, mito, eleganza, potenza soltanto a partire dal marchio come le supercar costruite a Maranello. E poche auto sono richiestissime da registi e sceneggiatori come le Ferrari. Anche la Coca-Cola, quando ha lanciato la sua nuova linea Diet Coke, non è rimasta indenne dal fascino Ferrari: a una top model che impersona una donna che ama se stessa e quello che la circonda è stata affiancata una 308 GTB. Lo spot è stato girato a Los Angeles e l'auto è stata affittata per i cinque giorni necessari per le riprese. Alla fine della lavorazione, però, è stata acquistata da Hobby Morrison, il regista americano dello spot. Anche l'agenzia Pirella-Göttsche per lo spot Faac, un'azienda che produce sistemi antifurto telecomandati, ha puntato sulla Ferrari, una Mondial Cabriolet. Per trovarla negli Stati Uniti è stato coinvolto anche Clay Regazzoni, che con alcune telefonate e telex ad amici americani ha risolto il problema. Nei quattro giorni di lavorazione, nonostante che le scene esterne fossero girate in una zona desertica, con polvere e sabbia in quantità, la Ferrari non ha mai dato problemi. Perché la Ferrari? «Nello spot si vede un leone, simbolo della forza, della regalità, della libertà», dicono i responsabili della Pirella-Göttsche. «Solo una Ferrari rossa è altrettanto regale, libera e potente».

Ugo Gatti, presidente e direttore creativo della Milano & Gray, 58 anni, usa spesso nei suoi filmati contrapporre le autostoriche alle ammiraglie di oggi. Nello spot realizzato per il whisky Glen Grant, per esempio, alla Volvo 760 con





Soft drink, telecomandi e ancora whisky di cui le automobili forgiavano l'immagine. Nella sequenza a sinistra e nella foto grande, una Ferrari Mondial Cabriolet per i sistemi di apertura Faac; a destra, una Ferrari 308 GTB per la Diet Coke; nella pagina accanto, i protagonisti dello spot Chivas Regal racconta: sopra una Jaguar Xj, sotto un camioncino Fiat 615, un veicolo commerciale leggero degli anni 50 che montava il motore della 1400.



radiotelefono, utilizzata da due coppie molto in linea con i miti-simbolo di oggi, un po' di yuppismo, il successo, la sicurezza che deriva dall'uso di oggetti moderni, mette a confronto una Porsche 356 C bigriglia, alluminio metallizzato, del 1964, in perfette condizioni di carrozzeria, e una coppia, proprietaria di quest'ultima auto, sempre di età giovanile ma che recupera certi valori e prodotti di classe come il caminetto, un arredamento sobrio e non spaziale, il whisky di puro malto (a cui lo spot è dedicato) e soprattutto la tradizione attraverso il possesso di un'auto da intenditori. Il gioco Gatti lo ripete nello spot successivo di Glen Grant. E questa volta per dare il senso della tradizione calca la mano. A una nera lucidissima

Saab 900 Turbo Cabrio contrappone tutta una serie di mostri sacri della storia dell'automobile in un'immaginaria mostra di eleganza: Rolls-Royce, Bentley, Jaguar, ma anche Topolino e Bialla, in tutto 11 auto trovate dalla Full Business di Milano (tel. 02-3392951). La passione, o meglio la simpatia per le auto d'epoca, Gatti l'ha manifestata da tempo. Perlomeno dal 1980, quando usò una Lafer, la replica in plastica della carrozzeria della MG Td montata su telaio e meccanica Volkswagen, per girare a Taormina un filmato dedicato alla linea di abbigliamento Top Line della Kim: «Ma in quel caso più che il modello di macchina la scelta dipese dal colore della carrozzeria», racconta Gatti. Oppure nella realizzazione dello spot

per la Fiorucci salumi, girato sul copione di una famiglia che fa una gita fuoriporta, negli anni a cavallo delle due guerre mondiali, su una perfetta Fiat Torpedo del 1927, procurata da Conti, un noleggiatore specializzato in auto storiche di Roma. Anche l'ultima fatica di Gatti ha tra i protagonisti mezzi moderni e antichi. E un grande regista di cinema, James Ivory. Lo stesso che ha diretto *Camera con vista*, uno dei maggiori successi della stagione 1986-87. Rispetto ai filmati realizzati in precedenza per lo stesso prodotto, la sceneggiatura di *Chivas Regal racconta* ha perso la figura del maggiordomo e utilizza coppie anagraficamente più giovani. Il messaggio pubblicitario, tuttavia, è sempre lo stesso: questo è il whisky perfetto per un regalo prestigioso. Anche i periodi di trasmissione sono rimasti inalterati, prima di Natale e prima di Pasqua. La trama è semplice ma efficace. In una sera di pioggia scrosciante una coppia si reca a casa di amici con una fiammante Jaguar Xj. Ma resta senza benzina e l'unico mezzo di trasporto che accetta di dar loro un passaggio è un vecchio camioncino Fiat 615, messo a disposizione sul set da un collezionista di Monza. Il 615 restò in produzione una decina d'anni a partire dal 1950. L'esemplare dello spot è un primo serie, costruito nel 1953, dotato di un motore quattro cilindri di 1395 cc. (quello della F 1400) per una potenza di 39 cavalli a 4.000 giri al minuto. La portata utile era di 1.500 chili. Stipati nella cabina del camioncino, i protagonisti dello spot riescono a giungere a destinazione con l'inseparabile confezione regalo di Chivas Regal. Attualmente nei filmati pubblicitari c'è gloria per tutte le auto d'epoca, anche per quelle piccole. È il caso della Bianchina cabriolet usata nello spot Grundig realizzato dall'agenzia Bjke, recuperata come l'altra protagonista dello sketch, una Bentley Mulsanne, da collezionisti privati. «L'obiettivo era quello di dare un'immagine giovane e simpatica del prodotto Grundig», racconta Beppe Sapienza, account della Bjke, «così la vecchia Bianchina è diventata vincente, nell'offrire il passaggio alla bella turista, sulla prestigiosa Bentley, guidata sì da un giovane della borghesia che però non ama la musica con la stessa intensità del pilota della Bianchina. Quest'ultimo risparmia sull'auto, ma quando si tratta di un impianto di car stereo non guarda al prezzo e sceglie il meglio». Parola di pubblicitario.

Paolo Artemi e Alfredo Rossi



Quando cassette e Cd viaggiano insieme

A mettere insieme passato e futuro in un apparecchio Hi-Fi per l'automobile ha pensato Pioneer. Con una soluzione multiforme che risolve il problema del difficile distacco dalle amate cassette (di cui molti possiedono una congrua e scelta raccolta) poiché permette di ascoltarle al meglio; che dà la possibilità ai convertiti alle sofisticate malizie tecnologiche del compact disc di utilizzare gli iridescenti dischetti in strada e in autostrada; che consente a chi ha un'innata vocazione per le notizie colte al volo e per le hit parade con gli ultimi successi di sintonizzarsi, automaticamente, sulle migliori emittenti della zona in cui sta viaggiando. È a clienti

che hanno questo tipo di esigenze infatti che è dedicato l'ultimo nato in casa Pioneer: il Centrate 700. Un sistema integrato in grado di offrire un ascolto qualitativamente eccellente ma anche la possibilità di usare indifferentemente le tradizionali cassette o gli avveniristici Cd.

Il Centrate 700 Pioneer è composto dal riproduttore Kex-M700B, con sintonizzatore PLL al quarzo, e dal lettore compact disc per auto Cdx-M100 multiplay. Il primo componente, che controlla le tre sorgenti sonore, si può facilmente installare nel vano predisposto sulla quasi totalità dei cruscotti. Il secondo, invece, sempre controllato dal precedente e a esso collegato tramite un cavo speciale appositamente studiato per il trasferimento dei dati digitali, viene posizionato nel bagagliaio, sul fondo o appeso sotto il ripiano del lunotto posteriore.

Tra le caratteristiche più interessanti del sintonizzatore Kex-M700B, è da segnalare la presenza del sistema denominato Best station memory, capace di ricercare e sintonizzare automaticamente le stazioni dotate del segnale più forte nella zona d'ascolto. Si tratta di un efficace dispositivo montato sui modelli top della gamma Pioneer che *AutoCapital* ha sottoposto a un severo test su strada (vedere *AutoCapital* 4/87). Oltre a ciò, non mancano le funzioni tipiche di un apparecchio di questa classe, co-

me l'autoreverse, i circuiti Dolby antifruscio, i tasti con comando a sfioro, il commutatore automatico per nastri metal, la ricerca automatica del brano su cassetta e il sistema antifurto Secret code, con chiave elettronica di attivazione a quattro cifre.

Il lettore CD Multiplay Cdx-M100, pezzo forte dell'intero sistema, è dotato di uno speciale caricatore in grado di contenere fino a sei dischi, così da consentire un più lungo periodo di ascolto ininterrotto; è comunque sempre possibile, tramite l'unità installata sul cruscotto, accedere rapidamente e direttamente a qualsiasi disco o brano contenuto. Poiché il caricatore Jd-M100 è lo stesso impiegato dai lettori Cd Multiplay Pioneer di uso domestico, chi è proprietario di uno di questi apparecchi per casa dotati di telecomando, può trasferire facilmente la programmazione dei brani preferiti (quelli che di solito ascolta in poltrona) direttamente in auto sul sistema Centrate 700, utilizzando fino a 8 caricatori (48 compact disc diversi) per un massimo di 80 brani.

Per proteggere il Cdx-M100 da urti e vibrazioni, nemici giurati del laser in auto, Pioneer ha dotato il lettore di uno speciale dispositivo a doppia sospensione particolarmente efficace, in grado di tranquillizzare anche l'appassionato più apprensivo. L'intero sistema è completato poi da un pratico telecomando, fornito in dotazione, che consente di operare sulle funzioni principali ed è utilizzabile, grazie al potente raggio d'azione, anche dai passeggeri del sedile posteriore, il che rende ogni operazione semplice ma soprattutto comoda. Il Kex-M700B costa 1,35 milioni di lire completo di telecomando e plancia estraibile, il Cdx-M100 1,3 milioni, Iva compresa.



In alto, il riproduttore e sintonizzatore Kex-M700B con il telecomando fornito in dotazione; a sinistra, il lettore di compact disc per auto Cdx-M100 Multiplay.

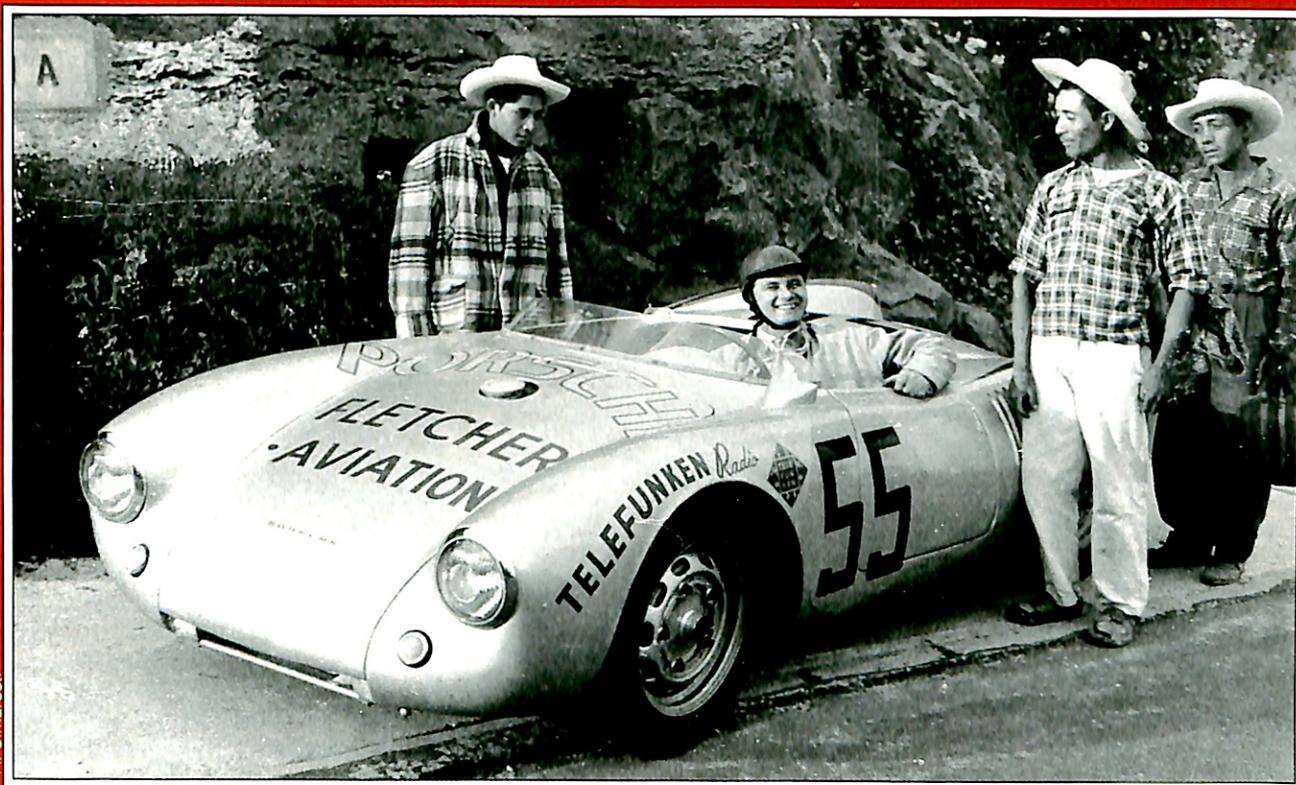
Questi apparecchi compongono il sistema integrato Centrate 700 Pioneer, che, oltre a un ascolto di ottima qualità, dà la possibilità di usare sia le cassette sia i Cd.

36 IV CARRERA PANAMERICANA "MEXICO."

La Mille Miglia del continente americano vista attraverso gli occhi dei suoi protagonisti: dalla storia della nascita di un team abbonato alla vittoria alle vicende di un pilota tedesco arrestato dalla polizia al suo arrivo in Messico; dai dettagli di una preparazione minuziosa a un ritiro evitato grazie a espedienti artigianali. Griffith Borgeson e Adriano Cimarosti completano il racconto della maratona più dura del mondo

Carrera

SECONDA PARTE

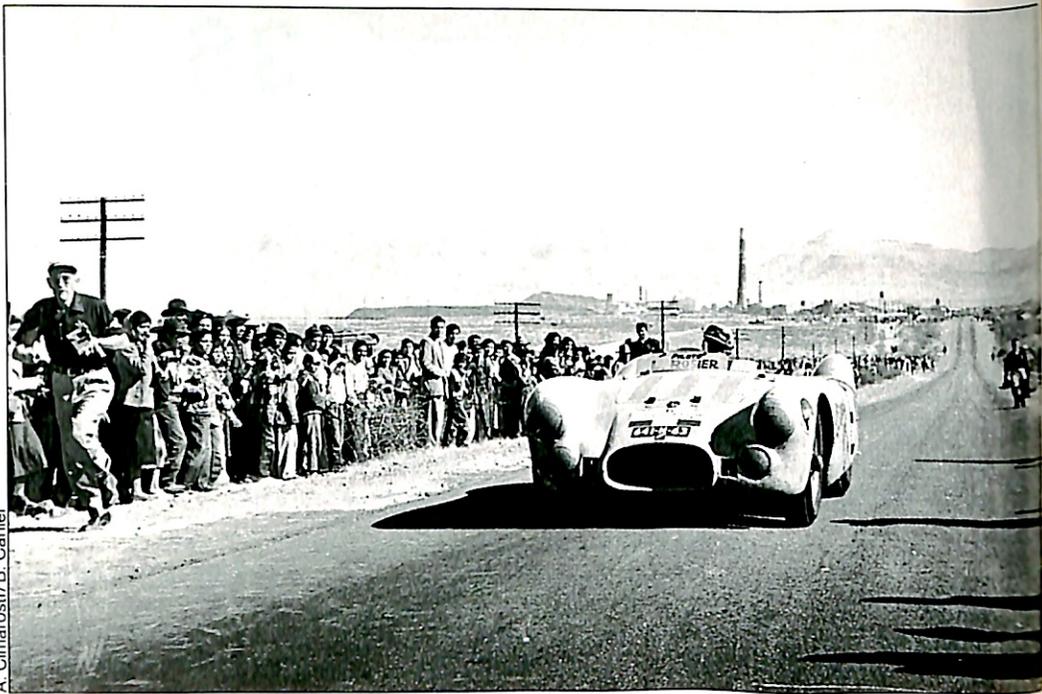


A. Cimarosti

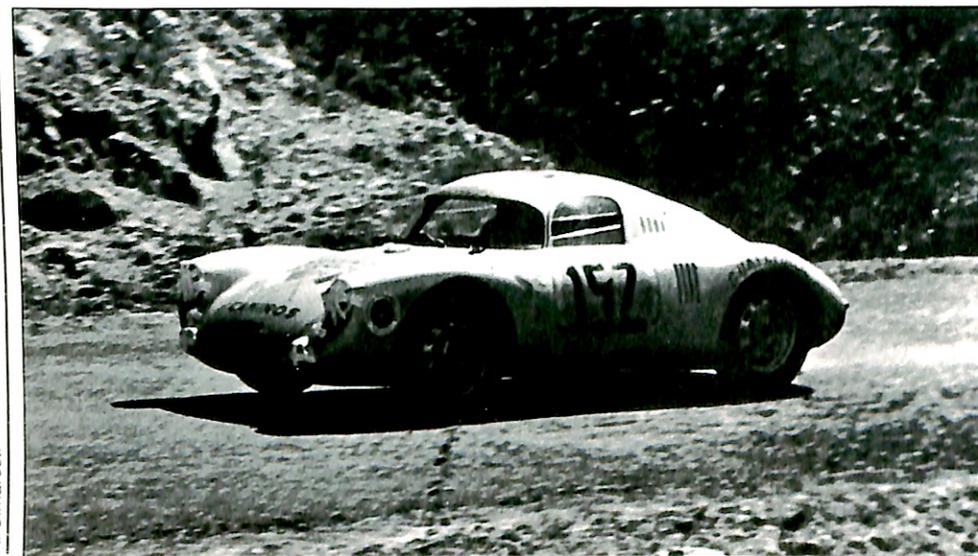
Continua e termina, su questo numero di *AutoCapital*, la storia della Carrera Panamericana, la Mille Miglia dell'altro continente. Dopo il racconto della nascita della gara e dopo la descrizione del suo percorso e dello svolgimento delle cinque edizioni che ne hanno costituito la vita (1950-1954), è il momento delle testimonianze in presa diretta. Griffith Borgeson, giornalista californiano tra i decani della specialità auto-

Hans Herrmann, vincitore della classe Sport 1500 alla Carrera del 1954 su Porsche RS 550 Spider: lo sponsor americano Fletcher Aviation assicurava il trasporto aereo degli uomini del team tedesco. The second part of the complete history of a great race: the Mexican Carrera.

mobilitica e direttore in quegli anni della rivista americana *Motor Trend*, seguì da vicino nel 1952 e nel '53 le imprese di una delle più importanti squadre ufficiali Usa in gara alla Carrera: il team Lincoln, in pratica la squadra corse della Ford. Nelle pagine che seguono la sua penna racconta la storia di un gruppo di uomini impegnati per la vittoria e il suo obiettivo spiega come venivano preparate le macchine migliori per vincere una gara così impegnativa. Adriano Cimarosti ha invece raccolto nel suo libro *Carrera Panamericana «Mexico»*, edito da Automobilia, testimonianze dirette di alcuni protagonisti della gara: dalle pagine della sua opera *AutoCapital* ha scelto, tra i tanti, i racconti di Huschke von Hanstein, tedesco nato nel 1911, vincitore della Mille Miglia del 1940, direttore sportivo e uomo di pubbliche relazioni della Porsche dal dopoguerra al 1969; di Umberto Maglioli, biellese classe 1928, vincitore as-

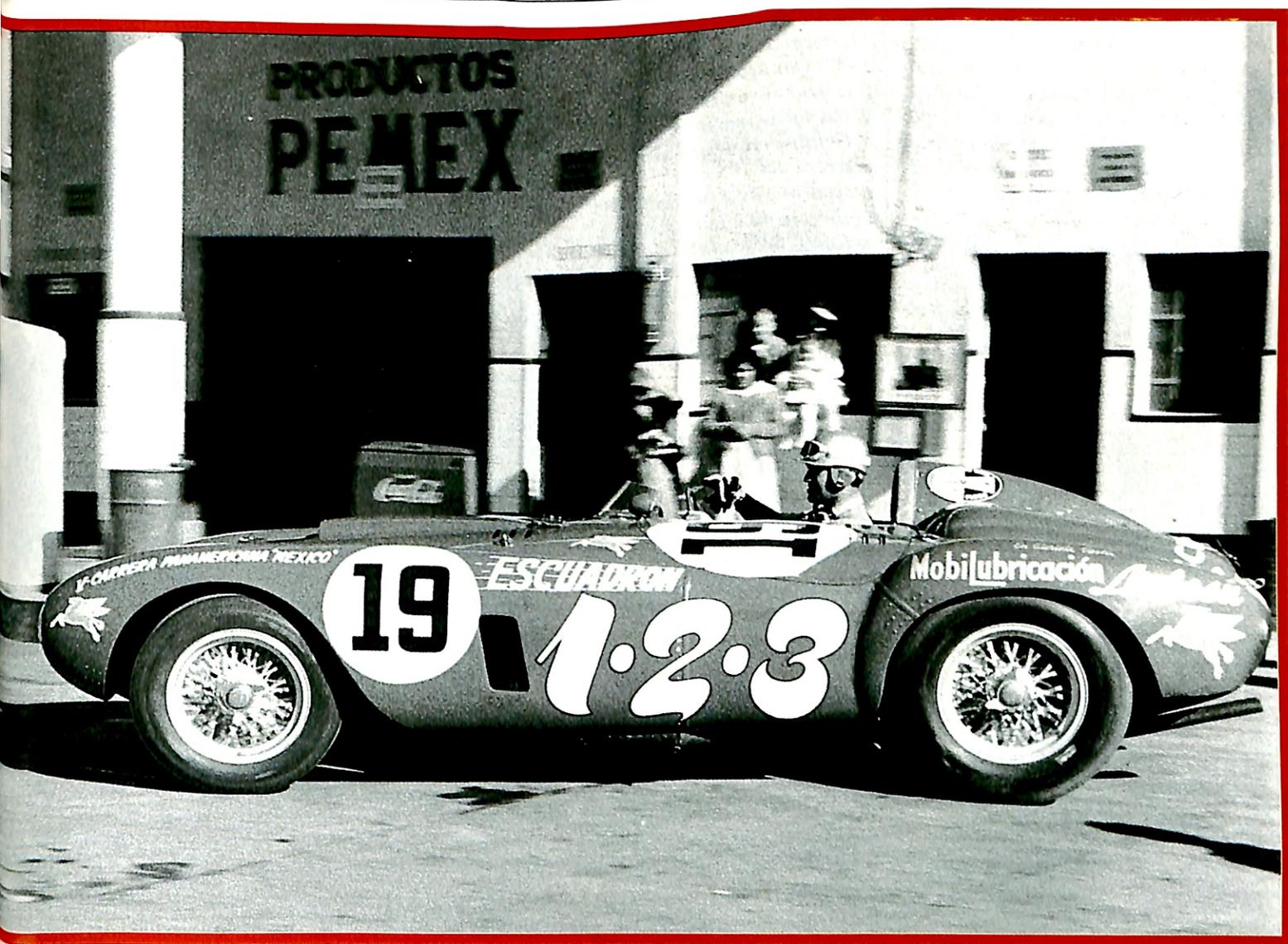


A. Cimarosti/B. Cahier



A. Cimarosti

Macchine in gara alla Carrera. Qui sopra, la Talbot T 26 GS (motore da 4.482 cc a sei cilindri in linea da 210 Cv a 4.500 giri, numero di telaio 110055) portata in gara da Louis Rosier all'edizione del 1953: quello stesso anno la macchina aveva già corso alla 24 Ore di Le Mans, ritirandosi alla terza ora per rottura del cambio. A sinistra, sopra: in primo piano la Mercedes 300 SL di John Fitch alla Carrera del 1952 (in secondo piano la Lancia Aurelia B 20 di Enrique Ortiz Peredo); in basso la Porsche RS 550 del pilota guatemalteco José Herrarte, primo della categoria Sport classe 1600 alla Carrera del 1953. Pagina a fianco, in alto: alla partenza della prima tappa della prima edizione della gara la Buick Regal 1950 di José Thompson; in basso, un passaggio della Ferrari 375 Plus con le insegne dello sponsor 1-2-3 di Umberto Maglioli, vincitore assoluto dell'edizione del 1954. La macchina affidatagli era già stata venduta da Luigi Chinetti, importatore per gli Usa della Ferrari, a un suo cliente, Erwin Goldsmith.



A. Cimmarosti

soluta della Carrera del 1954 con una Ferrari 375 Plus; e di Juan Manuel Fangio, coetaneo di von Hanstein, cinque volte campione del mondo di formula uno, primo assoluto nella Carrera Panamericana del 1953 alla guida di una Lancia D 24.

La vittoria del rullo compressore

La *Aplanadora*, lo schiacciasassi. Pochi soprannomi si sono attagliati alla squadra cui sono stati affibbiati come questo, che la stampa e gli appassionati di tutto il Messico attribuirono nel 1952 al team che la Lincoln aveva formato per sbancare la Carrera Panamericana nella categoria berline di serie di grossa cilindrata. Un soprannome azzeccato, perché, proprio come un rullo compressore, lo squadrone della marca di prestigio del gruppo Ford era calato sul percorso di gara e lo aveva letteralmente spianato dal principio alla fine, facendo suoi i primi tre posti di categoria e garantendo alla casa di Detroit un sicuro e importantissimo ritorno in termini di pubblicità e immagine.

La partecipazione della Ford, attraverso la Lincoln, alla Carrera Panamericana era stata attentamente orchestrata. E finì per rappresentare un fatto molto importante, al di là delle vicende contingenti della gara messicana, soprattutto perché fece da base di partenza

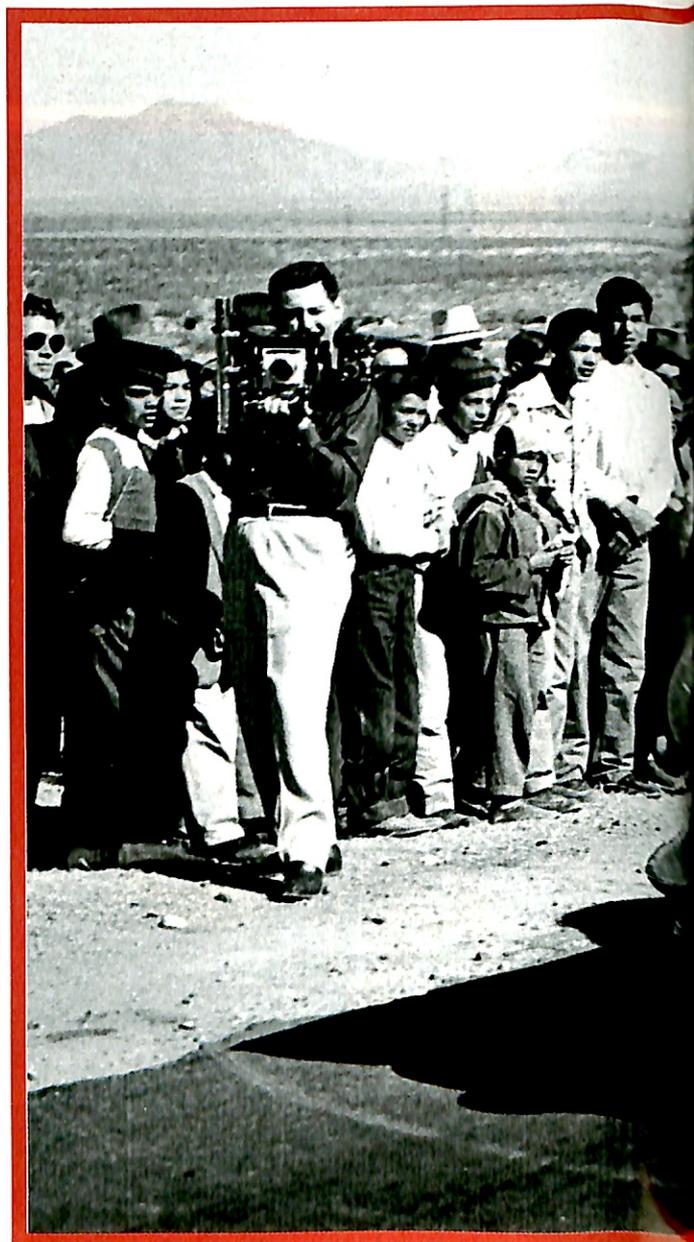
per l'idea di un rientro alla grande della casa nelle corse al massimo livello: fu, insomma, il punto d'avvio di un programma sportivo che avrebbe avuto il suo coronamento e i suoi momenti più entusiasmanti nella partecipazione delle berlinette GT 40 alle gare campionato mondiale marche e alla 24 Ore di Le Mans, contro la Ferrari, 10 anni più tardi.

Un gruppo di amici, tutti personaggi di primo piano nel mondo sportivo automobilistico americano del dopoguerra, fu alla base dell'iniziativa Ford. Tra tutti, la personalità di spicco rispondeva al nome di Clay Smith: 32 anni nel 1952, di Los Angeles, Smith era un tecnico (costruttore di assi a camme da corsa) geniale ed eclettico. Alto, capelli rossi, calmo e forte come una roccia,

Turismo e granturismo in gara alla Carrera Panamericana. In questa pagina, in basso: la Porsche 356 del principe von Metternich all'edizione del 1952. Qui accanto, nella foto grande: un'immagine della partecipazione ufficiale della Ford alla Carrera del 1953, la macchina è la Lincoln Capri elaborata da Clay Smith e affidata a Chuck Stevenson. In alto, a sinistra: la Nash 1950 di Bill France alla gara del 1950 e l'Alfa Romeo 2500 di Taruffi-Ceroli lo stesso anno.

aveva dalla sua una immensa forza di carattere. Amico di vecchia data di Smith era Bill Stroppe, 30 anni, anch'egli di Los Angeles, pilota e preparatore di auto e di barche da corsa. Con loro c'erano anche Johnny Mantz, 25 anni, fresco debuttante di Indianapolis; Walt Faulkner, 25 anni, pilota di monoposto; Troy Ruttman, di Los Angeles, pilota prodigio non ancora ventenne messi in luce sulle sport; Chuck Stevenson, 25 anni, di Milwaukee, venuto su a pane e Harley-Davidson; Bob Estes, 42 anni, concessionario Lincoln e Mercury (un'altra sottomarca del gruppo Ford) per la zona di Los Angeles.

Il grande gioco della Carrera Panamericana aveva entusiasmato fin dall'inizio Clay Smith e i suoi amici-discepoli: dalla prima edizione avevano parteci-





A. Cimarosti/Centro Documentazione Storico Alfa Romeo

A. Cimarosti

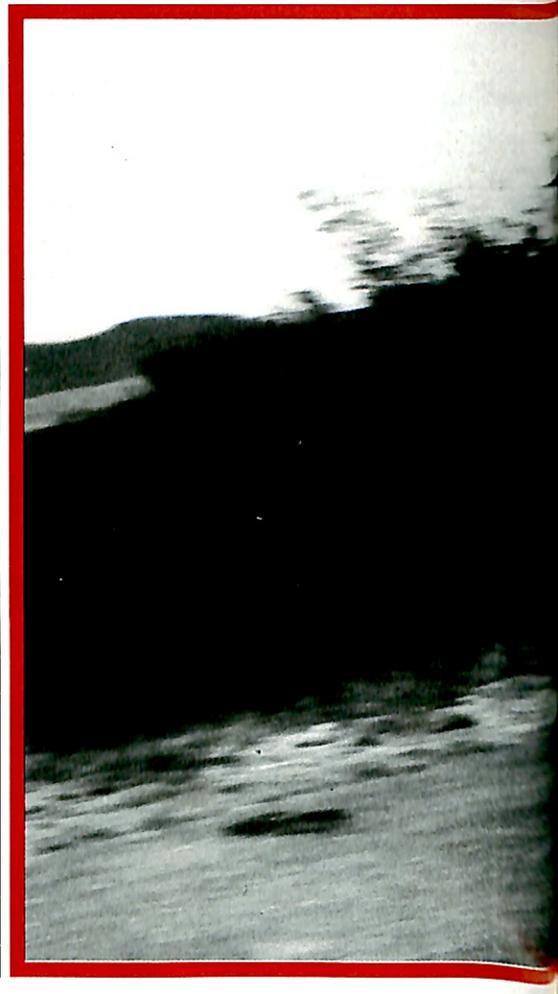
pato alla gara (propagandandone la nascita negli Stati Uniti fino a collezionare ben 128 adesioni alla prima edizione, corsa nel 1950) raccogliendo esperienze che si sarebbero rivelate preziose per *La Aplandora*. Gli ottimi risultati ottenuti da Mantz e Stroppe nel 1950 (noni assoluti dopo essere stati a lungo in testa alla loro classe) e nel 1951 (quarti assoluti con una Mercury preparata naturalmente da Smith dopo le due Ferrari di Taruffi e Ascari e dopo la più potente e veloce Chrysler di Sterling) avevano risvegliato la voglia di Smith e compagni di fare un deciso salto di qualità per le edizioni a venire. Si trattava, in altre parole, di ottenere l'appoggio diretto della Ford. Un'impresa tutt'altro che facile, però, dal momento che da un lato la casa si era ufficialmente ritirata da qualsiasi genere di competizioni dopo la magra figura rimediata alla 500 Miglia di Indianapolis del 1935, e che d'altro canto le caratteristiche tipiche delle Lincoln (vetture di lusso e di prestigio, le più potenti del lotto ma anche le più lontane da un'immagine sportiva e agonistica) non si confacevano proprio a una gara dura come la Carrera Panamericana. Come

riuscire ad aggirare questi ostacoli? Occorreva una sorta di cavallo di Troia, un escamotage per risolvere la situazione. Clay Smith lo escogitò cogliendo la palla al balzo: associò le prestazioni dei motori da lui preparati (vincitori di gare a bizzeffe nella stagione sportiva 1952) e la rivelazione del talento di Troy Ruttmann (vincitore a soli 22 anni della 500 Miglia di Indianapolis quell'anno) per convincere Benson Ford, figlio di Edsel e nipote di Henry Ford primo, e il suo braccio destro John Milis, entrambi a capo della divisione Lincoln-Mercury della Ford Motor Company, che affidandosi alla loro équipe la vittoria assoluta tra le turismo di grossa cilindrata non sarebbe sfuggita alla Ford nella Carrera Panamericana. Benson Ford non faticò molto a convincersi del fatto che Clay Smith avesse ragione, e garantì il suo appoggio a lui e al suo gruppo. Nacque così *La Aplandora*: primo obiettivo, la vittoria nella Carrera del 1952; primo atto ufficiale, la consegna a Smith di tre Lincoln speciali, già parzialmente preparate dalla casa, da affinare e allestire ulteriormente per la massacrante gara. Le automobili furono consegnate al neonato

reparto corse solo ai primi di ottobre del 1952, lasciando così solo una manciata di settimane per la preparazione, prima dell'inizio della corsa, prevista per il 19 novembre. Già molto, però, del lavoro di preparazione era stato fatto, come le principali modifiche al motore effettuate in fabbrica. Il diametro e l'alzata delle valvole erano stati aumentati, al pari del rapporto di compressione e del diametro dei condotti di scarico. Un'accensione ad anticipo au-



L'avventura delle Lincoln alla Carrera. A sinistra: le macchine portate su camion da Long Beach fino a Mexico City; poi sulle proprie ruote raggiungeranno Tuxtla Gutierrez, partenza della gara. In basso, a sinistra: l'arrivo a Durango di Johnny Mantz; al centro: le Lincoln ufficiali alla Carrera del 1954; a destra, verso il via nel 1952. Foto grande: la Lincoln di Bob Korpff, quarta nel 1952.



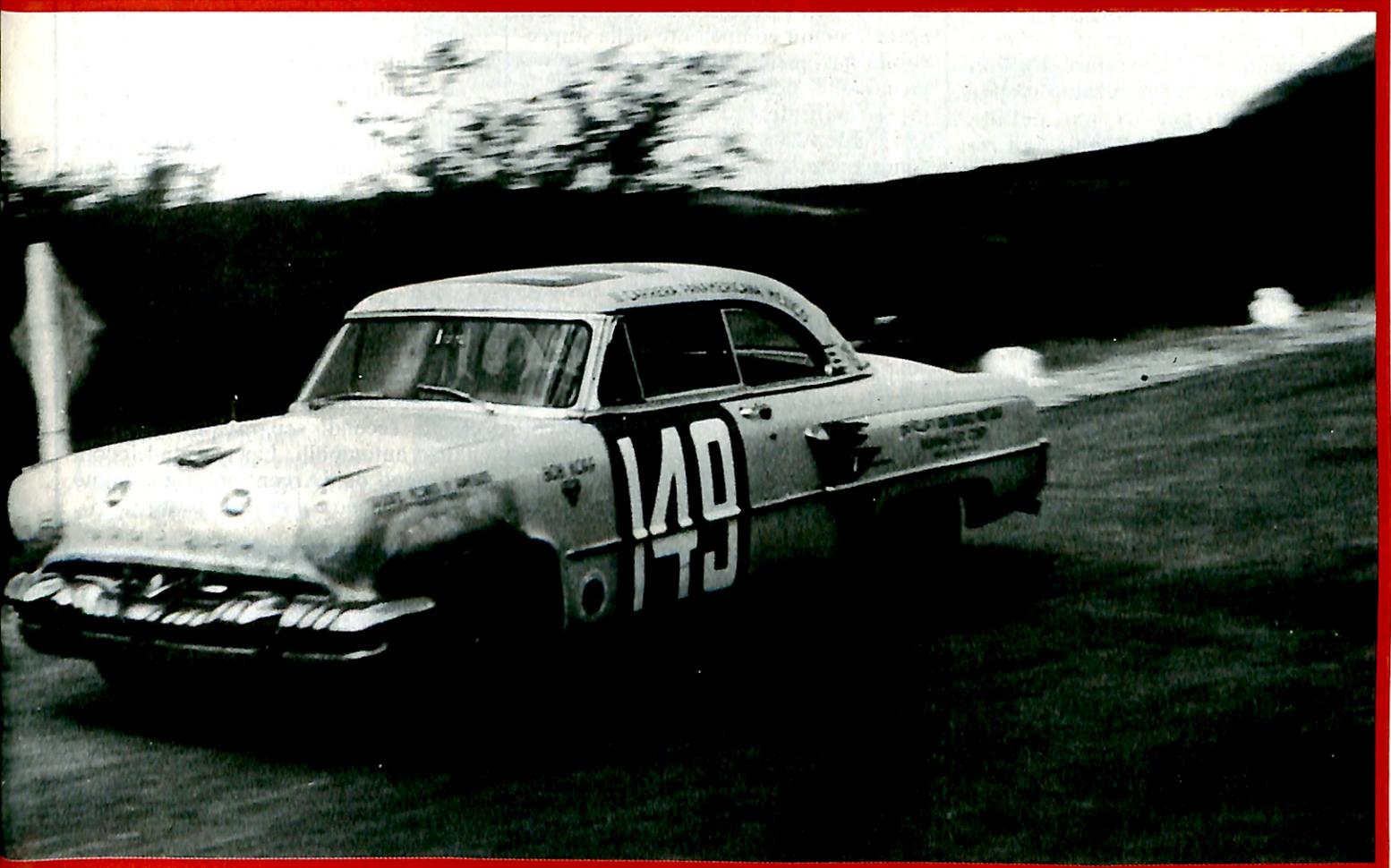
G. Borgeson

tomatico più efficiente era stata adottata, e il carburatore a doppio corpo era stato sostituito con uno a quattro. Con l'aumento del 28% della potenza, la coppia era passata da 39,3 a 42,2 kgm. I regolamenti imponevano che i motori fossero di serie, ma autorizzavano l'uso di particolari meccanici optional previsti dalla casa produttrice. Smith quindi, non appena possibile, si diede un gran daffare per essere certo che tutti i pezzi che gli occorreavano fossero inseri-

ti nel catalogo 1953 delle parti staccate Ford.

Il motore Lincoln era nato con punterie idrauliche, efficaci solo fino ai 4.200 giri al minuto. Smith trovò una variante dello stesso motore, per autocarri, che aveva punterie meccaniche e un albero a camme adatto a regimi assai superiori: due particolari che entrarono subito a far parte sia delle auto da corsa sia del catalogo. La stessa cosa accadde per una ventola a tre pale che si era di-

mostrata più efficace di quella a quattro pale delle Lincoln di serie. Nel catalogo venne inserita anche una guarnizione per il collettore di scarico che eliminava i passaggi di preriscaldamento, i quali potevano andare bene nell'uso normale, ma niente affatto nelle gare. Un giunto bullonato nel sistema di scarico si sfilettava a causa della dilatazione dovuta al calore: fu sostituito con un giunto scorrevole. Infine, gli ingressi sulle teste dei cilindri non erano perfet-



A. Cimarosti



G. Borgeson

tamente allineati con le aperture corrispondenti nei collettori di aspirazione: venne così diramato un comunicato a tutti i concessionari, nel quale si specificava che i bordi di queste aperture dovevano essere arrotondati con una rettificatrice per ottenere un flusso più libero e facile del gas. Così facendo, si legittimavano queste modifiche rispetto alla pratica normale.

Gli organizzatori della Carrera 1952 suggerivano poi modifiche, nell'interesse di una maggiore sicurezza, alle scocche, alle ruote e alle sospensioni, mentre si insisteva sulla necessità di serbatoi di benzina supplementari. La Ford aveva già messo in produzione molle e ammortizzatori per servizio pesante che Smith trovò molto buoni. Egli riuscì anche a convincere l'industria della necessità di una barra stabilizzatrice maggiorata, che entrò subito in produzione. Oltre agli speciali ammortizzatori telescopici, Smith ne installò anche uno del tipo Houdaille per ogni ruota. Seguendo poi una pratica universale nelle corse con automobili di serie, sostituì i normali mozzi in ghisa delle ruote con altri, assai più forti, in acciaio.

Le auto furono consegnate al reparto corse della Ford con la trasmissione Hydra-Matic della General Motors. Smith la modificò in modo che il passaggio dalla terza alla quarta avvenisse intorno ai 130 km/h e che la scalata invece si verificasse intorno ai 110 km/h. Ottenne poi un buon raffreddamento dei freni praticando una miriade di fori nelle piastre di sostegno, fornendo i freni anteriori di larghe prese d'aria e ognuno dei freni posteriori di un paio di soffianti che servivano, oltre a evitarne il surriscaldamento, a eliminare vapori dall'abitacolo. La scelta dei pneumatici cadde sui Firestone a sei tele diagonali. Smith non assunse mai l'atteggiamento di chi comanda; semplicemente, svolgeva il suo lavoro in modo talmente competente e simpatico che tutti gli altri si sentivano dei privilegiati a stargli accanto, e a brillare di luce riflessa. In questo modo si organizzò un gruppo di perfezionisti appassionati affiatatissimo. Uno di questi era l'abile pilota-meccanico Chuck Daigh che aveva partecipato come copilota di Faulkner alla terza edizione della Panam. Stroppe fece coppia, nella quarta edizione, con Mantz. Smith avrebbe dovuto pilotare alla Carrera 1952 con Ruttman, ma quest'ultimo era stato messo fuori combattimento da un incidente. Stevenson, che aveva appena vinto il campionato nazionale americano con l'aiuto di

Smith, prese quindi in mano la sua Lincoln. Alla fine di ogni giornata i piloti avrebbero potuto godersi il meritato riposo ma Smith, Stroppe e Daigh, come la maggior parte dei loro antagonisti, tornavano a lavorare sulle automobili, continuando di solito fino alle prime ore del mattino.

Un vantaggio, di cui poterono godere Stevenson e Smith, era costituito dalla mappa che quest'ultimo aveva realizzato di ogni chilometro del percorso. Tutte le carenze che Stevenson aveva circa la conoscenza della strada vennero così egregiamente compensate dalla impeccabile navigazione di Clay, fattore determinante della loro vittoria fra le grosse cilindrate, nella Panam del 1953. Mantz/Stroppe seguirono al secondo posto, a solo mezzo minuto di distacco, sull'intero percorso. Faulkner/Daigh arrivarono terzi a quattro minuti e 18 secondi. Solo una delle Lincoln non affidate direttamente alla *Aplanadora* terminò la corsa: quella di Bob Korpf, al quarto posto, a quattro minuti e 42 secondi dietro Faulkner.

Nella prima Panam, il vincitore McGriff aveva stabilito la media di 124,612 km/h sulla distanza totale, con una Oldsmobile. Nella seconda edizione della gara, la vittoriosa Ferrari 212 Inter di Taruffi aveva alzato la media

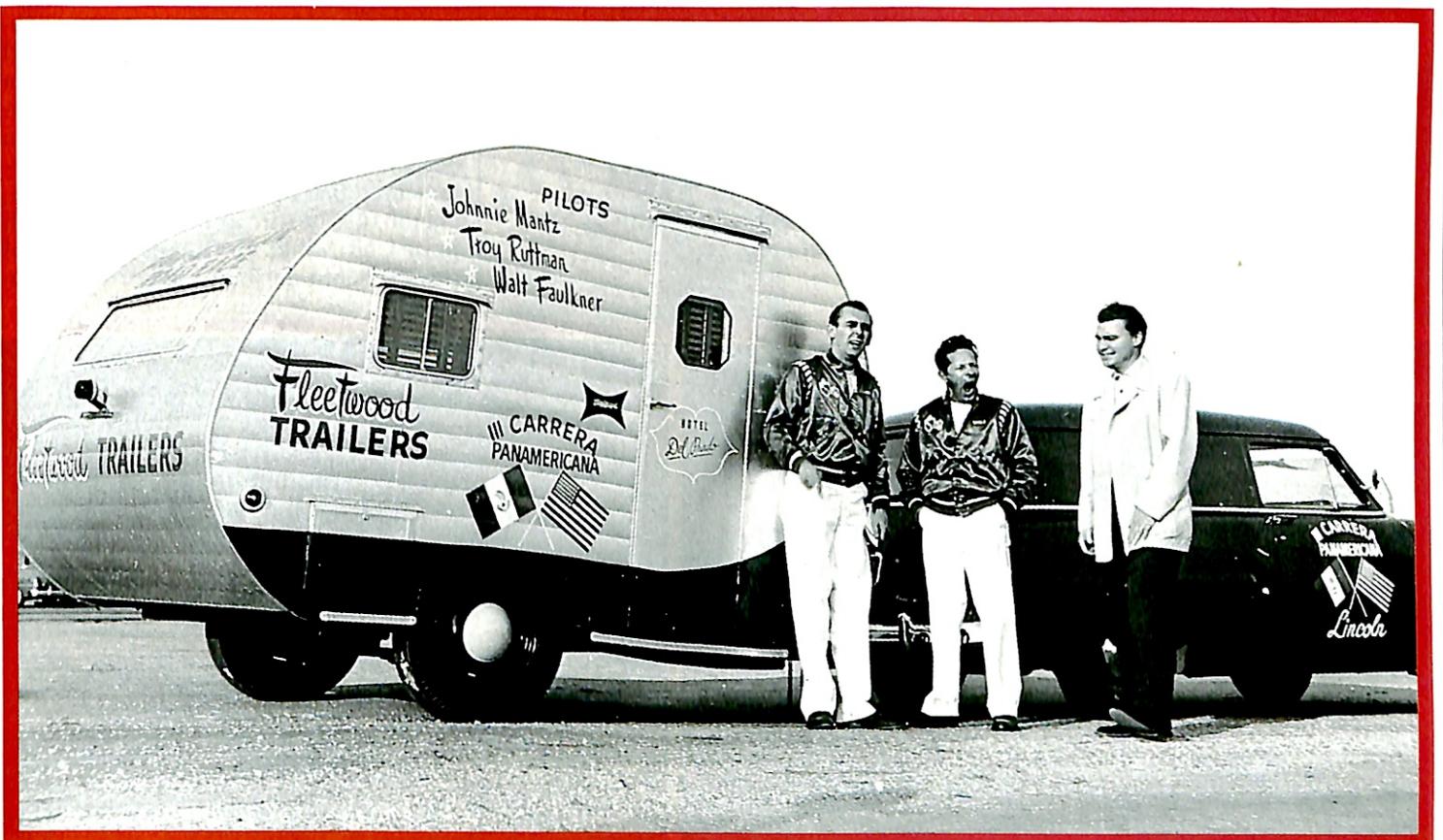
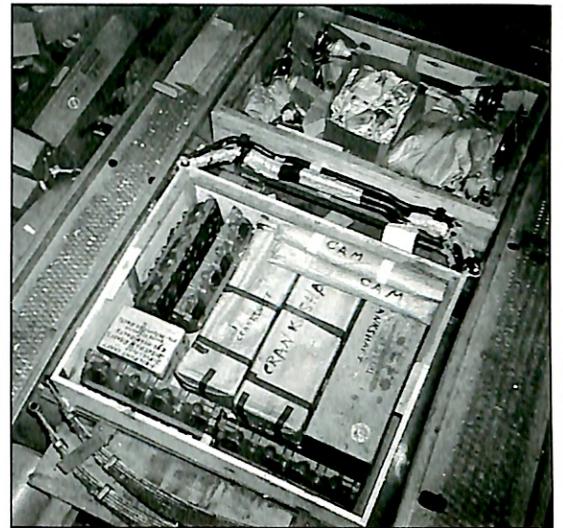
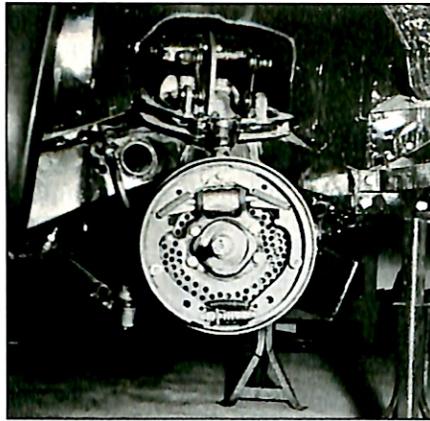
ai 141,729 km/h, mentre la Chrysler modificata di Korpf, che era giunto terzo, aveva ottenuto la media di 140,039 km/h. Nella terza edizione della Panam, la Lincoln di Stevenson/Smith stabilì la media di 146,420 km/h.

Come era prevedibile, le iscrizioni per la classe turismo di grossa cilindrata della quarta Panam, quella del 1953, fecero incetta di Lincoln: 18 su 46 al nastro di partenza, il restante di otto marche diverse. Di queste Lincoln, quattro erano state preparate da Smith. Per cercare di ridurre drasticamente il vantaggio di cui godevano i team particolarmente ricchi gli organizzatori avevano stabilito un limite di tre ore per le quattro nottate della corsa, durante le quali si poteva lavorare alle automobili. Nonostante ciò il risultato fu il medesimo. Stevenson/Smith vinsero di nuovo stabilendo un nuovo record per la categoria, con 21 ore 15 minuti e 38 secondi, raggiungendo l'incredibile media di 152,408 per i 3.077 chilometri di percorso di quell'anno. Faulkner/Stroppe furono quarti. Il professionista Jack McGrath si inserì al terzo posto con una Lincoln non preparata da Smith, e solo 58 secondi separavano le prime quattro automobili. Un trio di Lincoln provenienti dall'Argentina si guadagnò l'ottavo, il nono e il decimo posto.



G. Borgeson

Dettagli della preparazione delle Lincoln ufficiali per la Carrera Panamericana. Pagina a fianco: il pilota Bill Stroppe (a destra nella foto) ha tra le mani una ventola di raffreddamento a quattro pale, sostituita sulle auto in gara da una ventola a tre pale (nelle mani del manager della casa, Henry Daniels, a sinistra). In questa pagina, in alto: il piatto portaceppi dei freni a tamburo delle Lincoln era stato forato per assicurare il raffreddamento alle ganasce (a sinistra); nel baule delle Lincoln c'erano due ruote di scorta e un serbatoio maggiorato con bocchettone di tipo aeronautico. Nelle foto al centro: il roll-bar e le cinture di sicurezza montati sulle Lincoln (a sinistra) e una delle molte casse di ricambio inviate al seguito delle macchine, con assi a camme (cam), alberi motore (crankshaft) e balestre. In basso: la roulotte dei piloti all'edizione del 1952.



G. Borgeson

Per la prima volta un'auto di Smith non terminò la corsa. Era pilotata dal vincitore della 500 Miglia di Indianapolis di quell'anno, Bill Vukovich, che fu eliminato alla prima tappa per cedimento della trasmissione.

Dato l'assoluto dominio delle Lincoln le iscrizioni per la categoria delle turismo di grossa cilindrata, alla quinta Panam, ebbero una flessione: solo 29 partecipanti, di cui 14 erano Lincoln. La metà di queste erano preparate da Smith. Ma il destino era in agguato. Due mesi prima della partenza dell'ultima Carrera, in una gara a Du Quoin, Illinois, il sei settembre 1954, un'auto andò a schiantarsi contro il box di Stevenson e

Clay Smith rimase ucciso sul colpo. I piani per la Panam proseguirono con Stroppe a capo del team.

La squadra Lincoln era più formidabile che mai quando arrivò a Tuxtla Gutierrez, il novembre di quell'anno, ma si sentiva che qualcosa di impalpabile non c'era più, quello che era il vecchio esprit de corp. Il nuovo pilota della casa costruttrice, Fernando Murphy, si ritrovò con il motore sbiellato dopo soli 53 km. Soltanto sette chilometri dopo, McGrath ebbe un incidente. Stevenson resistette solo 116 km prima di fondere un pistone. Mantz andò a schiantarsi dopo 312 km. Vukovich resistette fino al secondo giorno, quando anche lui eb-

be un incidente.

Immune a questa débacle, Crawford riuscì a vincere nella classe turismo di grossa cilindrata, anche se ci mise nove minuti in più, rispetto al vincitore dell'anno precedente.

Faulkner, il solo pilota della casa costruttrice a riuscire a terminare la corsa, arrivò secondo. L'organizzazione creata da Clay Smith per la Carrera Panamericana aveva segnato un punto di riferimento nella storia dello sport motoristico americano. Era stata modello e scuola per tutti quei team travolgenti, ancora più forti, che dovevano seguire.

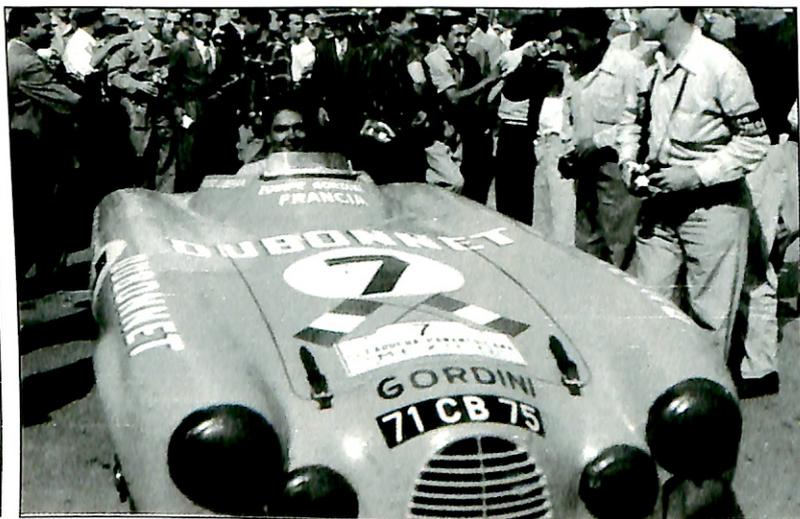
Griffith Borgeson

Una gara piena di trabocchetti

Huschke von Hanstein: «La nostra prima spedizione oltre oceano»

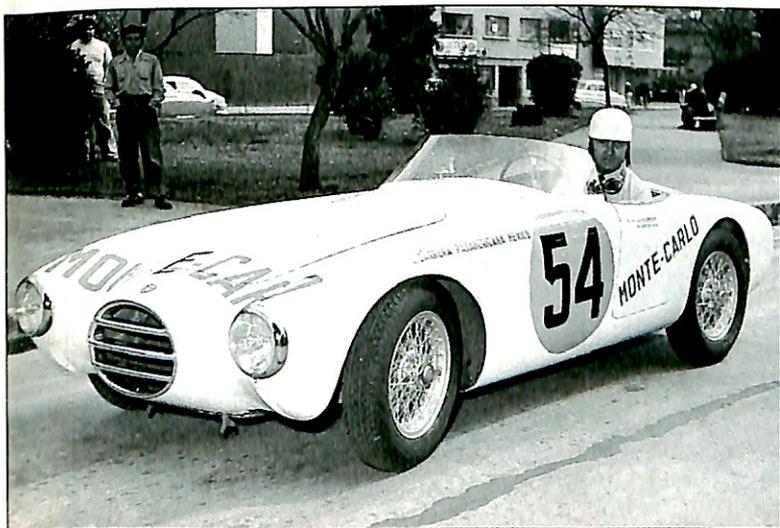
A quei tempi la Porsche era ancora una piccola fabbrica, dove le automobili venivano costruite completamente a mano. Per noi il mercato americano era importantissimo, e quindi bisognava partecipare alle corse d'oltre oceano per farsi conoscere dai potenziali acquirenti. Ci recammo in Messico per la Carrera del 1953, dopo aver iscritto due spider 550 con motore 1500 destinate ai nostri due piloti di punta, Karl Kling e Hans Herrmann. Si trattò della nostra primissima partecipazione ufficiale a una corsa oltre oceano. La casa non avrebbe potuto finanziare completamente una spedizione così costosa, quindi fu il nostro importatore per gli Stati Uniti, Max Hoffman, a pagare il trasferimento del materiale e degli uomini.

Protagonisti della Carrera Panamericana. A sinistra: Troy Ruttmann (a sinistra nella foto) e Clay Smith con la loro Mercury nel 1951. In basso: Jean Behra, su Gordini otto cilindri tre litri, al via nel 1953 (a sinistra). A destra: con una Porsche 356 Jacqueline Evans: la sua macchina porta sul cofano un grande ritratto di Eva Perón. Pagina a fianco, foto grande: Umberto Maglioli e la Ferrari 375, con cui prese parte alla Carrera del 1953 perdendo una ruota durante la quinta tappa; in basso, a sinistra, Louis Chiron nel 1954 su Osca MT 4 1500; a destra, Piero Taruffi, 34° assoluto nel 1954 su una Ford sei cilindri avuta in prestito.

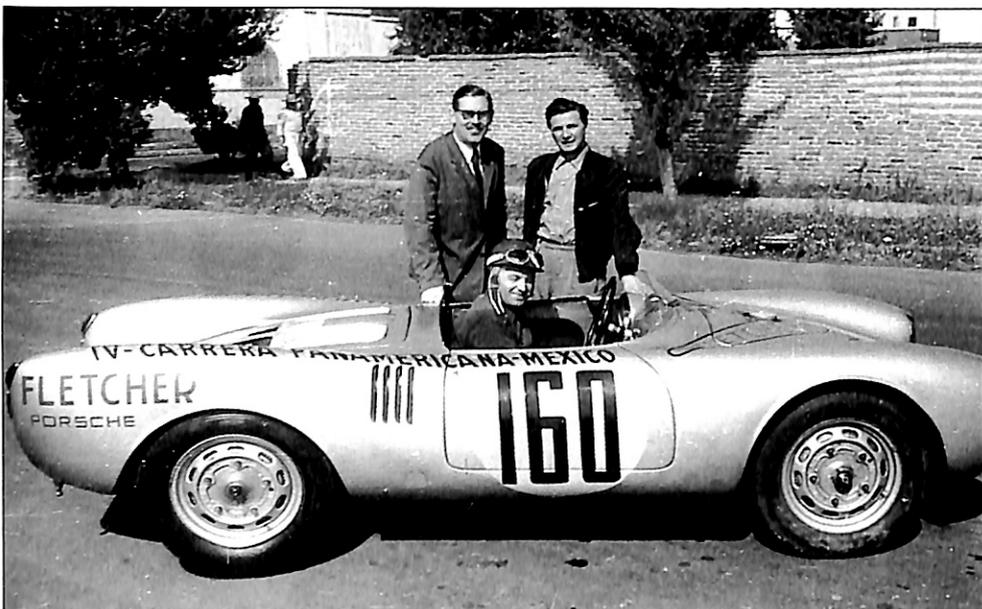
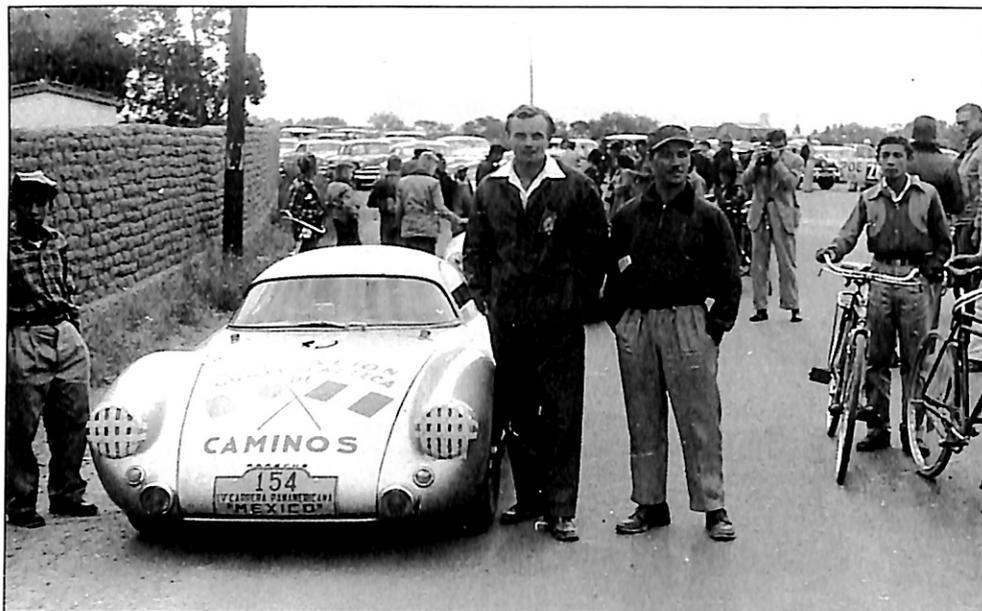




B. Cahier



A. Cimarosti



Arrivammo all'aeroporto di Idlewild di New York a bordo di un Super Constellation. Subito, il primo contraccollo: Karl Kling venne bloccato in dogana e portato direttamente all'isola di Ellis Island, dove rimase per quasi tre giorni, dal sabato mattina 17 ottobre fino al lunedì sera. L'avevano scambiato per un altro Kling, uno con idee comuniste. Tre giorni al telefono con l'ambasciata, l'avvocato, la Daimler-Benz, la Porsche, la polizia. Hoffman aveva già predisposto un grande ricevimento per lunedì 19, per presentare i membri della spedizione messicana della Porsche assieme alle loro vetture. Tra gli oltre trecento invitati c'era anche il console tedesco. Al fianco di Hoffman feci un po' gli onori di casa, ma purtroppo mancava la vedette, Karl Kling, vincitore della Carrera dell'anno prima con la Mercedes-Benz. Dopo tre ore di cocktail, presentazioni e discussioni, ecco finalmente apparire Karl Kling! Entrò in sala di malumore e con la barba lunga. Dopo si proseguì in automobile verso la frontiera messicana, ma a Laredo nacquero altri problemi: i nostri visti non erano stati fatti a regola d'arte e quindi in un primo tempo non potemmo entrare in Messico, mentre il nostro visto per gli Stati Uniti sarebbe scaduto il 30 ottobre. Infine ci diedero i visti e proseguimmo per Città del Messico, questa volta a bordo di un nuovissimo treno di lusso, appena consegnato dal costruttore svizzero. La nostra via crucis continuò a Città del Messico: la polizia ci fermò con il pretesto che le nostre spider 550 facevano troppo baccano. Dopo lunghe discussioni dovemmo promettere di circolare solo fuori città. Continuammo poi il nostro viaggio, guidando le spider fino a Tuxtla Gutierrez, senza problemi di polizia. In corsa le nostre 550 non tennero a lungo: Kling e Herrmann si ritirarono durante la seconda tappa.

L'anno dopo, nel 1954, andò tutto liscio: non ci furono più problemi con le autorità e anche le nostre due spider 550, affidate a Hans Herrmann e Jaroslav Juhán, terminarono ai primi due posti di classe. Herrmann davanti con 38 secondi di vantaggio su Juhán. Giunsero al traguardo finale insieme, con i motori che minacciavano di spirare da un momento all'altro.

Huschke von Hanstein

Umberto Maglioli: «Primo al traguardo su una Ferrari venduta»

Riuscii a fare centro alla mia terza partecipazione alla Carrera, quella del

1954. In Messico corsi questa volta per conto di Luigi Chinetti, e avevo a disposizione una Ferrari 375 Plus che erogava quasi 350 Cv. Dopo aver corso durante la stagione per i colori ufficiali, questa Ferrari 375 Plus era stata venduta, tramite Luigi Chinetti, all'americano Erwin Goldsmith. Quindi Chinetti, che in Messico correva con una 375 normale di quattro litri e mezzo, di tanto in tanto mi pregava di guidare con prudenza per non rompere quella macchina, altrimenti l'affare sarebbe andato in fumo. Il nostro sponsor era la 1-2-3, una marca messicana di oli, saponi e detersivi che apparteneva all'amico Santiago Ontañón.

La mia 375 Plus aveva un motore a doppia accensione, il ponte posteriore era del tipo De Dion. Preferii partire

Piloti e macchine della Carrera. Pagina a fianco, dall'alto: José Juhan, nel 1953 con una Porsche RS 550; Karl Kling (nella macchina), Huschke von Hanstein (a sinistra) e Hans Herrmann con la Porsche RS 550 Spider nello stesso anno; Consalvo Sanesi, vincitore della categoria turismo fino a due litri con l'Alfa Romeo 1900 Ti nel 1954. In questa pagina, a fianco: Kling (a destra) e Klenk con la Mercedes 300 SL nel 1952. Foto grande: da destra, Faulkner, Stevenson e Mantz, piloti Lincoln.



A. Cimarosti/G. Molter



A. Cimarosti

solo, senza meccanico, cosicché potevo guadagnare in peso e anche in aerodinamica. Ebbi l'impressione che la mia macchina non raggiungesse la velocità di punta che mi era stata garantita.

Durante la tappa da Puebla a Città del Messico persi il cofano posteriore, che a un certo momento cominciò a sollevarsi per poi staccarsi di colpo. Si fece il solito cambio di gomme, prudenziale, durante la prima tappa, rabboccando anche un centinaio di litri di carburante, dato che non era possibile percorrere gli oltre cinquecento chilometri senza fare un rifornimento. Il terzo giorno, a Città del Messico, tra le cinque e le sei del mattino, tirai fuori la mia Ferrari dal parco chiuso per prepararla in vista della partenza. Feci un giro di prova, lento, per controllare tutto. Ma partendo lentamente mi si sporcarono le candele e io tentai di pulirle con una tirata di acceleratore. Purtroppo il motore si mise a scoppiettare senza riprendersi. Mancava poco alla partenza. Il mio meccanico, Piramo Marchetti, capì che bisognava rimediare subito e nella semioscurità, con il solito trucco della saliva sui tubi di scarico tentò di localizzare i cilindri freddi. Decise di cambiare le candele che sulla 375 Plus a doppia accensione erano ben 24. Lui svitava le candele e io subito mettevo quelle nuove. Lavorammo febbrilmente con la paura di non farcela. Il tempo stringeva sempre più e ben presto mi chiamarono alla linea di partenza, mentre noi ancora avvittavamo le candele. Finalmente potei avviare il motore. Riuscii a partire in tempo il che mi sembrò un vero miracolo. Mi ricordo

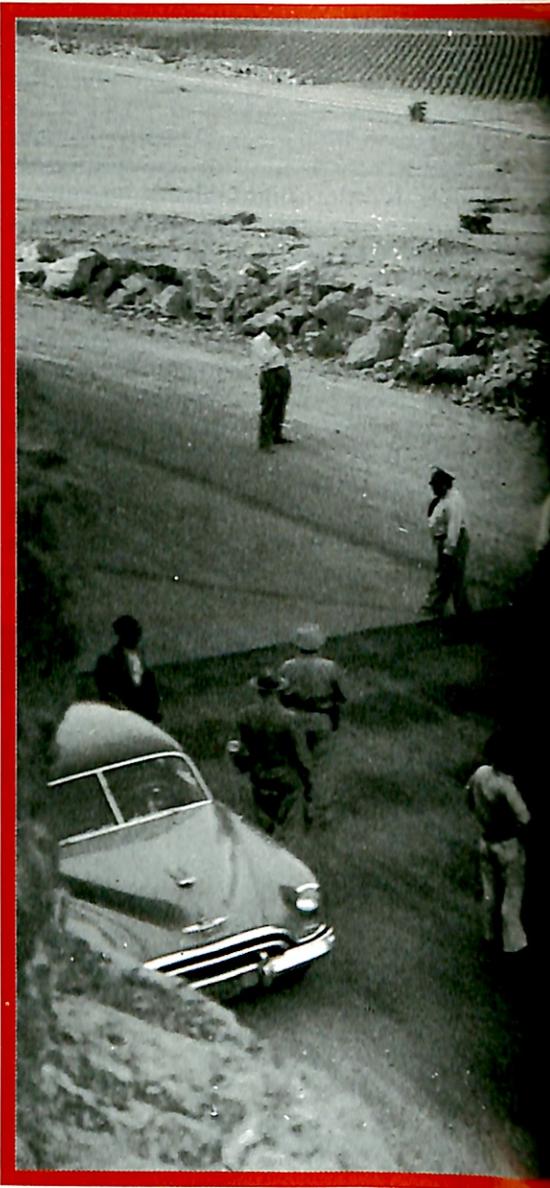
che durante le tappe di montagna, quando si saliva a tremila metri, si poteva notare un calo di potenza che però era uguale per tutti. Sulla mia Ferrari potranno essere stati un centinaio di cavalli in meno. Le prove di carburazione le facevamo sull'autostrada tra Città del Messico e Cuernavaca, per trovare una regolazione media. Invece non era mai possibile fare calcoli esatti di consumo, dato che in prova non si guidava come in corsa. Generalmente a ogni edizione della Carrera facevo una volta tutto il percorso per prova, ripetendo poi la tappa Puebla-Messico due volte: anche il tratto da Città del Messico fino a Toluca andava rifatto. Durante le mie tre partecipazioni alla Carrera diventai assai popolare nel paese tanto che si ricordano ancora di me: quando mi recai a Città del Messico nel 1983, all'aeroporto l'addetto al controllo dei passaporti, dopo aver letto il mio nome, mi chiese se fossi parente di quel Maglioli che aveva vinto una volta la Carrera. Lui avrà avuto una trentina d'anni, era stato suo padre a raccontargli della famosa Carrera.

Umberto Maglioli

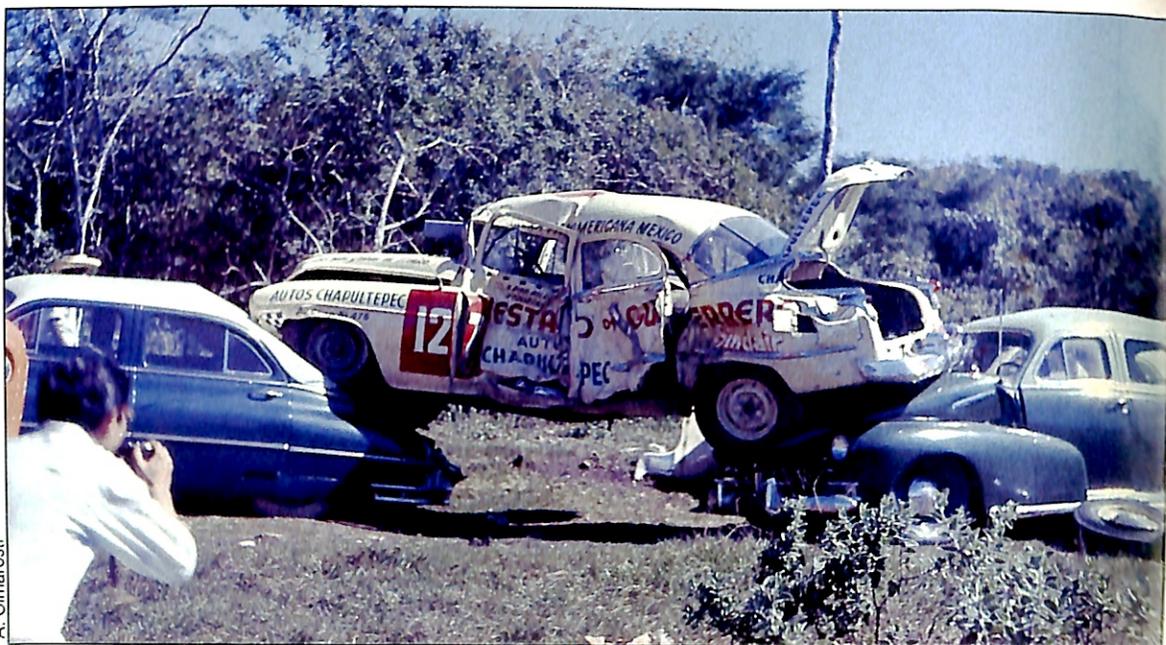
Juan Manuel Fangio:
«Una vittoria dedicata a Felice Bonetto»

La Carrera Panamericana mi ricordava le corse su strada alle quali avevo partecipato all'inizio della mia carriera in America Latina. Nel 1940 avevo vinto per esempio la Buenos Aires - Lima - Buenos Aires, lunga 10 mila chilometri e suddivisa in 13 tappe.

Durante le nostre ricognizioni alla Carrera Panamericana ci fermavamo spes-



Gli incidenti alla Carrera erano all'ordine del giorno: spettacolari, si risolvevano a volte in modo singolare. Qui accanto: una turismo uscita di strada e finita su due macchine di spettatori. In alto, foto grande: un incidente accaduto a un miglio dall'arrivo di tappa di León della prima Carrera; le auto coinvolte sono le Cadillac di Oviedo (ribaltata) e la Nash di Solana, piloti messicani. Pagina a fianco, in basso: in questo modo Carrol Shelby terminò con la sua Austin Healey 100 la Carrera del 1954. Sulla foto, una dedica («A futura memoria della Carrera») al pilota.





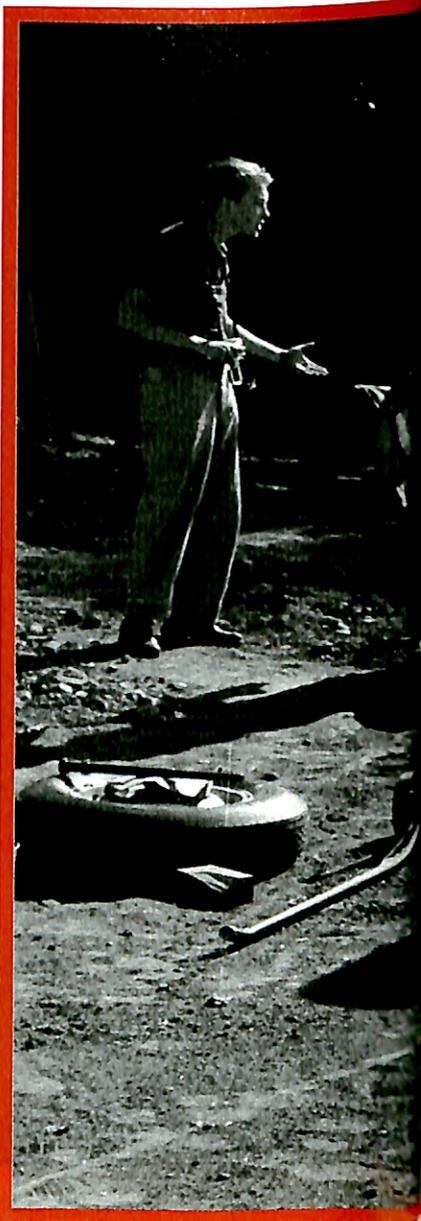
A. Cimarosti

*Fond memories
of the Carrera
Panamericana
East Mexico
Cruel Hell*



so per segnare i punti pericolosi con colore azzurro e giallo, i colori della Lancia. Ci fermammo anche all'ingresso di Silao, indicando chiaramente i vados, passaggi d'acqua profondi, forse quanto era alta una ruota. Felice Bonetto, mio compagno di squadra alla Lancia, in corsa piombò sui vados in piena velocità. Si disse che un operaio aveva attaccato la sua giacca davanti ai segnali da noi dipinti precedentemente, rendendoli così inutili. Dell'incidente di Bonetto vidi poco: passai da Silao qualche minuto dopo l'accaduto e notai soltanto che, tra la folla, c'era una Lancia ferma nel polverone. C'era troppa gente per capire quello che era successo. Pensai che Felice si fosse fermato per un guasto. Alla conclusione della prima tappa di quella giornata, a León, ci dissero che Bonetto si era dovuto ritirare. La sua morte ci venne comunicata solo alla

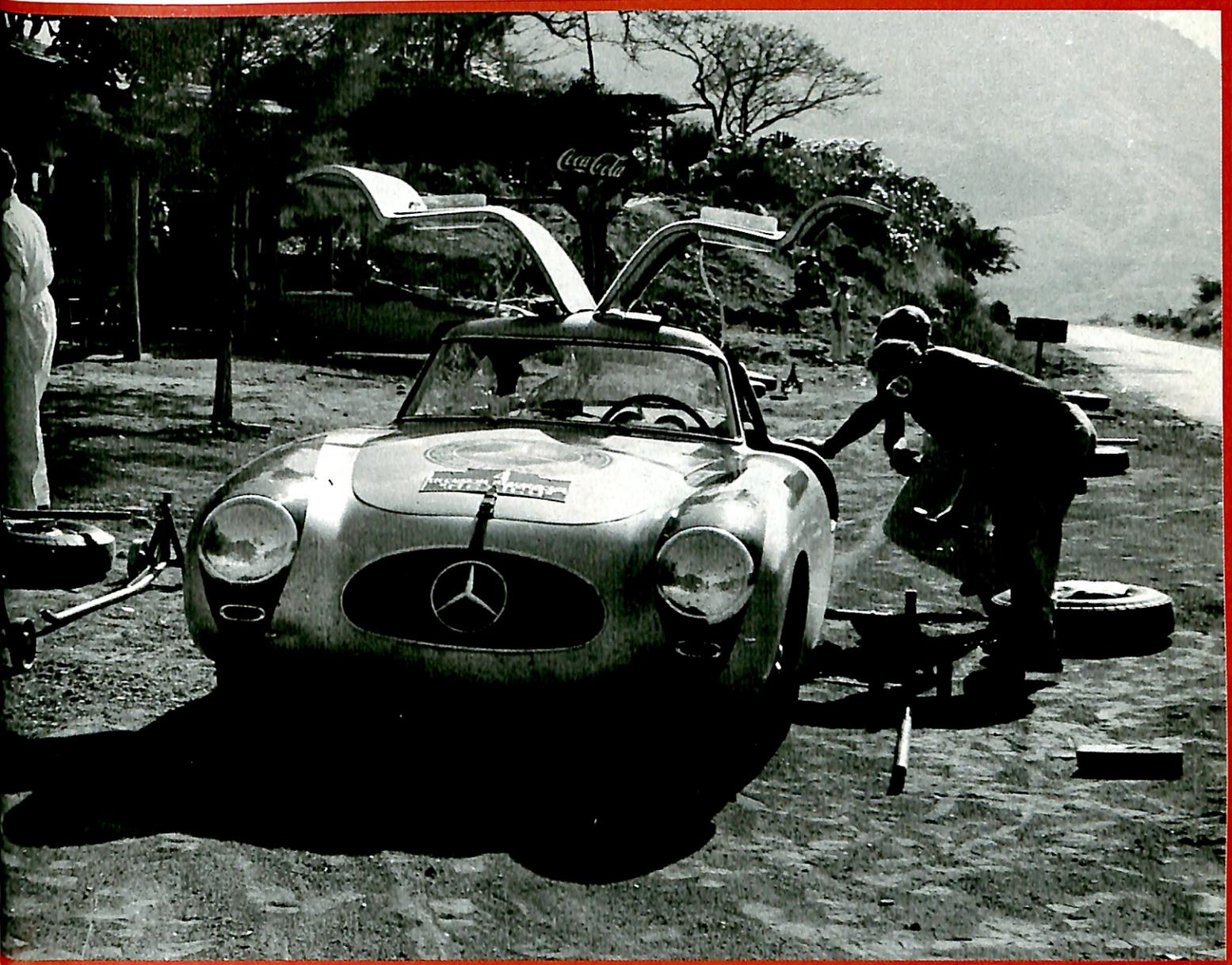
A. Cimarosti



Momenti di pausa per piloti e auto della Carrera Panamericana. In questa pagina, dall'alto: la Pegaso Z 102 di Palacio-Hernandez riceve le cure dei suoi piloti dopo essersi fermata; i piloti Lincoln Faulkner e Daigh riuscivano a cambiare le due ruote anteriori della loro auto in soli 90 secondi; alla Carrera del 1950, Bill France (in seguito patron della 12 Ore di Sebring) e Curtis Turner riposano sulla loro Nash. Nella foto grande: i piloti Karl Kling e Hans Klenk fermi a un rifornimento.

G. Borgeson

A. Cimarosti



A. Cimarosti

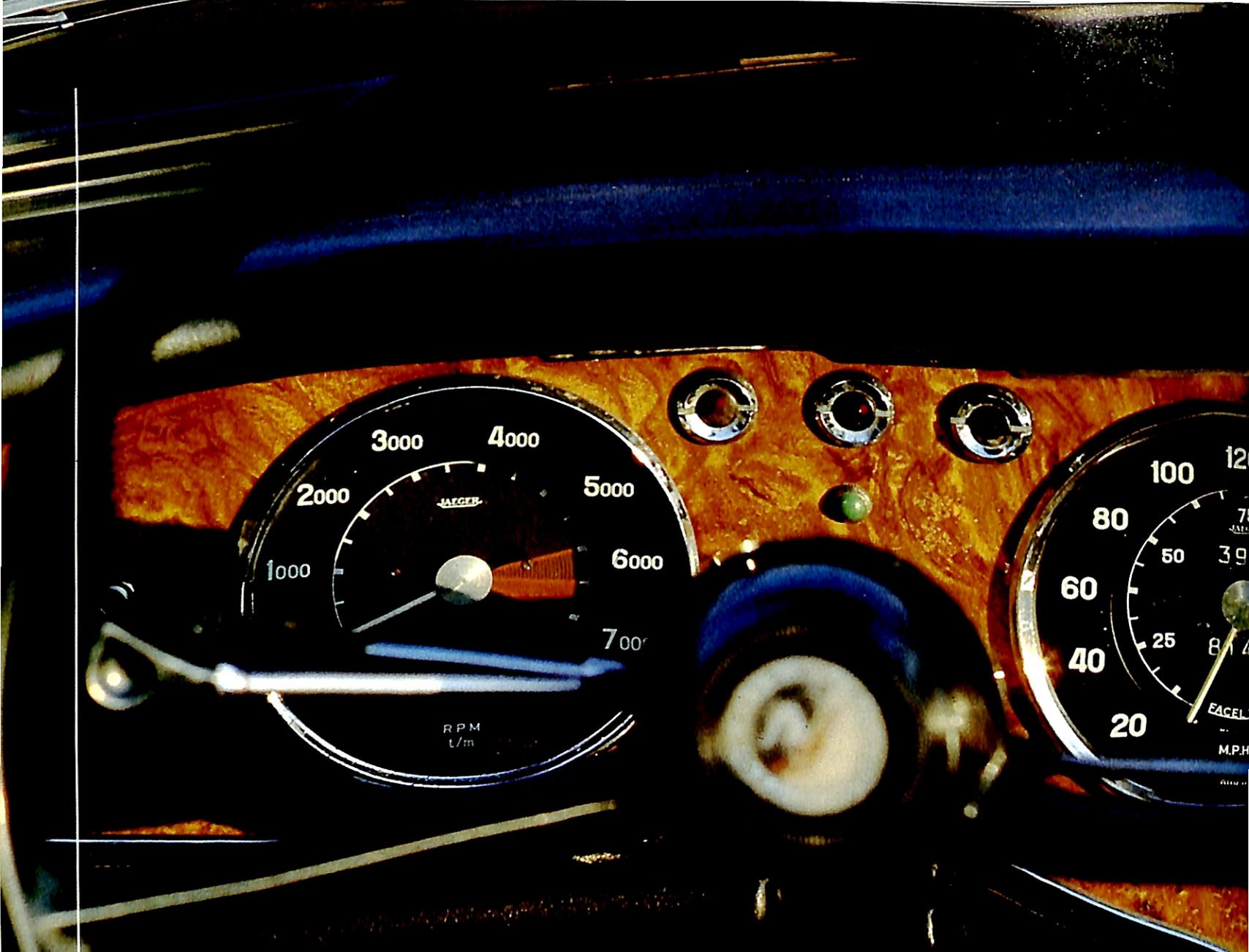
sera, dopo l'arrivo a Durango. Per noi fu un colpo durissimo e ormai la Carrera Panamericana non aveva più lo stesso sapore di prima, mancava l'entusiasmo. Il giorno precedente anch'io avevo avuto il mio momento critico, rischiando di precipitare in un burrone. Successo durante la breve ma difficile tappa di montagna che portava da Puebla a Città del Messico. Una ventina di chilometri prima di giungere al traguardo la mia Lancia sbandò improvvisamente, senza preavviso, e andò a picchiare, per mia fortuna, contro un paracarro, il che mi salvò dal precipizio. Nell'impatto, molto forte, si stordì il ponte De Dion. Potei rimettere in marcia la Lancia per proseguire ad andatura moderata. L'incidente mi costò solo pochi minuti. Cos'era successo? Il tappo del serbatoio

dell'olio, che era sistemato sotto il parafango posteriore, si era svitato e una certa quantità d'olio si era sparsa sulla mia gomma posteriore destra, provocando così l'uscita di strada. A Città del Messico gli uomini della Lancia avevano a disposizione al massimo tre ore per eseguire la riparazione. Ma dopo un'ora e mezzo la mia Lancia era di nuovo in perfetto ordine.

Dopo il ritiro di Umberto Maglioli, con la sua poderosa Ferrari, noi avevamo definitivamente la corsa in mano e così il direttore sportivo, Attilio Pasquarelli, ci ordinò di proseguire ad andatura moderata, senza sorpassarci, facendo girare i motori a 500 giri in meno del normale. Da Durango in poi ebbi l'impressione di andare a spasso. Per di più ci misero accanto un meccanico, per pura

precauzione. Maglioli passò al volante della Ferrari di Ricci, ormai fortemente in ritardo, e quindi non poteva più darci alcun fastidio, anche se aveva vinto le ultime tappe. Le Lancia erano superiori come tenuta di strada, ma sui lunghi rettilinei le Ferrari 4500 erogavano un centinaio di cavalli in più, erano imbattibili. Ho vinto la mia unica Carrera Panamericana senza mai cogliere un successo di tappa. Ricordo di essermi preso un grande raffreddore dato che una volta partii in maniche di camicia, senza pensare che quella tappa ci avrebbe portato in alta quota, dove faceva molto freddo. Un giornalista mi diede poi la propria giacca di cuoio per ripararmi dal peggio. Comunque il raffreddore mi passò bevendo tequila.

Juan Manuel Fangio



Personalizzazioni / Scegliere lo zebano o il bubinga? Come riconoscere la lamina di noce da quella di olmo? È legno autentico quello montato di serie sulle medie cilindrate? AutoCapital ha preparato una guida ai segreti di questo prezioso rivestimento

Se è vera radica...

Fino a quando a indossare la radica più pregiata erano solo le Rolls-Royce e le Bentley, o le prestigiose Jaguar, Bmw e Mercedes, mostri sacri dell'automobilismo, nessuno si era posto il problema. Ma dal momento in cui i rivestimenti in radica hanno fatto la loro apparizione su alcune vetture a prezzi decisamente più contenuti (per esempio, le Rover della serie 200, prezzi a partire

dai 16,5 milioni, o le Maserati Biturbo) gli appassionati hanno cominciato a storcere il naso, a chiedersi come fosse possibile unire queste raffinatezze estetiche alle qualità della meccanica e del

Nella foto, il cruscotto rivestito in radica della Facel Vega Facellia. AutoCapital has prepared a guide for identifying various types of wood-veneers.



ESSENCE
GAS

12
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11

EAU
WATER

HUILE
OIL

HUILE
OIL

140
160
180
200
220

5 7 10 13 16
VOXSON

OFF.-FERME
WARM-CHAUD
SIV.



design, come trovasse il suo equilibrio il value for money. L'esempio della Maserati Biturbo, a questo proposito, è il più eloquente. Come può una vettura che ha un prezzo di vendita di poco superiore ai 34 milioni essere equipaggiata con selleria in pelle e inserti in legno sulla plancia e sulle portiere? È vera pelle quella utilizzata dai tappezziere della casa modenese? E soprattutto è radica autentica quella che brilla sui cruscotti e sui pannelli delle portiere delle berline del tridente? Alla Maserati a queste domande rispondono con sicurezza: «Le pelli sono di primissima qualità e per gli inserti in legno le Biturbo montano il Dexilon, un prodotto costituito da un supporto in legno resinato e stratificato», recita un comunicato ufficiale della casa modenese. Alla Maserati il Dexilon è fornito dalla Simpres, un'azienda specializzata in materiali pressati e resinati.

Insomma la radica, come è avvenuto durante tutta la storia dell'automobile per tanti altri particolari tecnici ed estetici, non è più solo un fattore distintivo delle auto di classe superiore ma anche un tocco di raffinatezza in più talvolta usato per innalzare il blasone di una vettura media. Così, i proprietari di Golf Gti o di Uno Turbo, di Bmw serie 3 o di Volvo 740, non trovano la radica tra i rivestimenti previsti dalle case costruttrici, fanno ricorso ai kit di personalizzazione.

Un numero sempre maggiore di automobilisti invece mostra di preferire a un'anonima piccola vettura di oggi macchine costruite alla fine degli anni 50 o all'inizio degli anni 60, in grado di offrire personalità nella linea oltre che classe e tradizione nella rifinitura degli interni. Un esempio per tutti: la piccola Vanden Plas Princess 1300, che alla tipica linea due volumi aggiungeva il calore delle sellerie in pelle Connolly, la

In queste pagine, due berline di prestigio, una inglese e l'altra italiana, che usano la radica di serie. Sopra, a sinistra, la Jaguar XJ 40 e, a destra, un dettaglio della portiera con l'inserto in legno. Sotto, la plancia e il moltiplicatore centrale rivestiti in radica di noce. Qui a sinistra, il cruscotto della Lancia Thema 8.32 ricavato da un pannello di radica di noce, lo stesso materiale che riveste il tunnel centrale. Sopra, a sinistra, una vista di profilo della ammiraglia italiana; a destra, un operaio assembla il profilo in legno del pannello di una portiera.

radica sulla plancia, sulle portiere e addirittura i picnic table sugli schienali dei sedili anteriori. Ma è sempre un legno pregiato quello adottato dalle case automobilistiche e dagli specialisti nelle trasformazioni? E che cosa si intende veramente quando si parla di radica?

AutoCapital ha voluto fare il punto su tre aspetti dell'uso di questo materiale. E cioè: quali sono i tipi di radica utilizzati per rifinire le auto che la montano di serie; quali sono le lavorazioni che deve subire il legno per trasformarsi in radica di qualità; quali materiali vengono usati dai produttori di kit per personalizzare le più comuni auto di serie.

Quella più prestigiosa, che tutti chiamano semplicemente radica (con la erre maiuscola naturalmente), per gli esperti e gli specialisti è la radica di noce nazionale. Questa denominazione serve a distinguerla da quella meno pregiata che proviene dai boschi della California. Ma di radica esistono anche altre varietà che vengono ricavate dai più comuni alberi da legno: noce, ciliegio, rovere, mirto, frassino, olmo, pioppo, solo per citare le più diffuse. Ciò che le differenzia fra loro sono il colore, le sfumature, i tratti disegnati dai nodi e dalle venature. Solo un occhio esperto è in grado di riconoscerle l'una dall'altra e, soprattutto, di distinguerle dalle numerose imitazioni: legni diversi e poco pregiati, che particolari tecniche di verniciatura e lucidatura rendono del tutto simili alla radica autentica o, addirittura, materiali plastici trasformati in radica con procedimenti di stampa o fotografia.

La radica è, in origine, una protuberanza del fusto di una pianta che può svilupparsi sottoterra, in corrispondenza delle radici, o in superficie, lungo il tronco o sul castello, cioè nel punto in cui si dipartono i rami. «Una sorta di escrescenza, che si inserisce nel legno

Ancora due ammiraglie che adottano la radica per la finitura degli interni.

In alto, a sinistra, la Maserati 430 in una vista di tre quarti; a destra e sotto, nella foto grande, la plancia rivestita in pelle e radica di olmo, lo stesso legno inserito nei pannelli delle porte. Nelle foto piccole al centro, a sinistra, una vista della Mercedes 300 E; a destra, il mobiletto centrale ricoperto in legno. Sotto, nella foto grande, la plancia della Mercedes 300 E con gli inserti in legno: si tratta di zebrano, una essenza africana di colore chiaro con venature marcate.





dell'albero con un andamento quasi sempre nodoso e irregolare», spiega Battista Sala, uno dei maggiori produttori italiani di tranciati, in passato fornitore della Mercedes e di altre case automobilistiche. «Per questo motivo le prime fasi della lavorazione sono così laboriose: il pezzo deve essere tagliato più volte, rigirato e capovolto per seguire il naturale movimento del legno».

Quello che si ottiene, alla fine di questo primo trattamento, è un tranciato, cioè una lastra sottilissima (con uno spessore medio di 5-6 decimi di millimetro) irregolare ed estremamente friabile. In queste condizioni la radica arriva sul tavolo dell'artigiano che si trova alle prese con il lavoro di rivestimento degli interni di un'auto. Quali sono le ragioni del prestigio che circonda questo materiale? Il valore originario della radica, per prima cosa, e poi la bellezza estetica con tutte le sue ombreggiature, i suoi chiaroscuri che permettono alla fantasia di leggersi le immagini più diverse. Ma soprattutto le minuziose operazioni di falegnameria e di ebanisteria che sono necessarie per montarla sulla plancia portastrumenti, sui vari scomparti e cassettoni e sulle portiere.

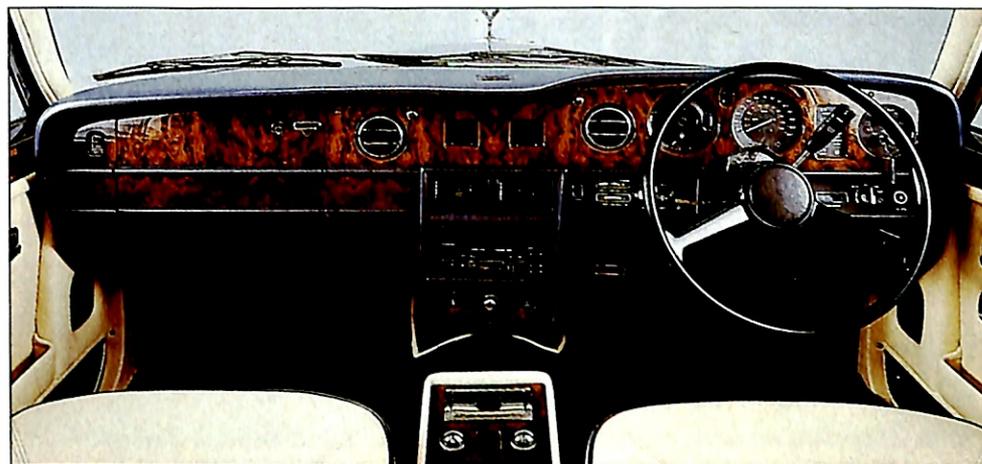
A chi affidare, un lavoro così delicato e meticoloso? «Non certo a un generico carrozziere o a un comune falegname», dice Fabio Montani, titolare della Funny Car di Milano, un negozio di accessori per auto storiche e di prestigio che può contare su un laboratorio artigianale per la lavorazione della radica. «Per ottenere un rivestimento su misura sono necessarie tecniche particolari, affinate con una lunga esperienza in questo tipo di operazioni. Meglio richiedere l'intervento di un allestitore specializzato, di un carrozziere esperto in trasformazioni degli interni oppure di un restauratore abile nei lavori di fine ebanisteria». I procedimenti della lavorazione hanno inizio con l'approntamento del supporto su cui sarà applicato il foglio di radica. La tradizione vuole che il supporto sia

In questa pagina, due vetture inglesi che adottano la radica come primo equipaggiamento. Sopra, a sinistra, la Rover 825 in una vista di tre quarti anteriore; a destra, un particolare della boiserie inserita nei pannelli delle porte. Nella foto grande, il cruscotto della 825 rivestito di radica di noce. Al centro, la Bentley Mulsanne in una vista anteriore; qui a sinistra, il posto guida della ammiraglia britannica con la plancia rivestita di radica (Connolly).

di legno pieno, ma le tecniche più evolute puntano sull'alluminio che presenta il considerevole vantaggio di poter essere modellato più agevolmente e che garantisce una perfetta indeformabilità anche quando il cruscotto viene sottoposto agli intensi attacchi del calore durante le soste al sole. Una volta preparati i supporti per i vari pezzi da rivestire, tutti perfettamente coincidenti con le dimensioni, i tasti e le leve di comando, le aperture per gli spazi portaoggetti, le redini dell'operazione passano nelle mani dell'ebanista che, per prima cosa, stende sui pezzi gli strati adesivi adatti a fissare il foglio di radica. Poi si dedica al minuzioso lavoro di applicazione dello strato di radica, che risulta tanto più difficile quanto più le parti da rivestire sono curve e articolate. Deve sagomare la radica senza spezzarla, assecondare l'andamento naturale dei nodi e delle deformazioni, evitare le giunture o renderle il più possibile invisibili. Infine, la verniciatura in poliestere, una resina vetrosa eccezionalmente dura e trasparente, capace di garantire l'assoluta indeformabilità del rivestimento. Ed è proprio il poliestere, opportunamente levigato e lucidato, a conferire alla radica quelle doti di brillantezza e lucentezza che costituiscono parte della sua bellezza estetica. La qualità del prodotto finale dipende, dunque, da tutte queste operazioni, che richiedono tempi piuttosto lunghi (da 10 a 30 giorni) e costi elevati: rivestire in radica gli interni di una vettura che ne è sprovvista costa da un minimo di 1,5 milioni a un massimo di 3 milioni.

Quali sono le vetture che offrono gli interni in radica come primo equipaggiamento? Le berline inglesi più prestigiose, anzitutto, che vengono concepite già in origine per essere impreziosite con i materiali più pregiati: radica di noce, pelli preziose, tappeti e stoffe impeccabili per ricreare, anche nell'abitacolo dell'auto, un ambiente esclusivo. Alla Rolls-Royce e alla Jaguar esiste addirittura

Altre due supercar, una tedesca e l'altra inglese. In alto, a sinistra, la Bmw 750 e, a destra, un particolare della console che ospita la leva del cambio automatico rivestita in legno di olmo. Sotto, la plancia con gli eleganti intarsi di legno di olmo venato. Qui a destra, il raffinatissimo abbinamento di pelle e radica di noce finemente lavorata a mano che caratterizza la plancia della Rolls-Royce Silver Spirit; sopra, una vista della stessa automobile.



Kit: quanto costano, chi li fa

Le mani di un ebanista o di un carrozziere esperto sono senza dubbio le più adatte a garantire un rivestimento ad hoc per la propria vettura. Ma le operazioni richiedono, oltre che un considerevole esborso economico, anche tempi piuttosto lunghi. Per gli automobilisti più frettolosi e meno esigenti esiste una soluzione alternativa: si tratta di set chiavi in mano già predisposti per il montaggio sui cruscotti delle vetture più richieste.

Autobianchi Y 10. Anche per la piccola e brillante utilitaria esiste un kit in radica di olmo con filetti in bois de rose (un legno chiaro con venature rossee e violette, molto pregiato perché, essendo duro e resistente, ha una lavorazione molto difficoltosa): è il set della Farg (via Flumendosa 30, 20132 Milano, tel. 02/2564947), che costa 678 mila lire.

Bmw. La Simoni Racing (via F. Mantovani 5, 44043 Mirabello, Ferrara, tel. 0532/847444) ha approntato per i modelli della serie 3 un set rivestimento in zebrano che costa 224 mila lire.

Fiat Uno. Per la regina del mercato automobilistico la Momo (via Ciro Menotti 11, 20129 Milano, tel. 02/710121) ha preparato un kit in radica di olmo opaca con parti da incollare e parti a vite, che costa 1 milione e 120 mila lire. È in radica di noce scura, invece, il kit della Farg per la versione quattro porte, composto da cinque pezzi: quattro pannelli portiera più il rollo da montare alla destra del posto di guida (584.000 lire). Ancora in radica di noce il kit completo della Lester (via Novara 151, 28069 Novara, tel. 0321/74105) che costa 1 milione e 85 mila lire: quattro listelli per le portiere, plancia e cruscotto, sportello portaoggetti e portacenere.

Lancia Thema. Su un supporto in fibra di carbonio è montato un kit Farg in radica di noce o di olmo (a scelta) al prezzo di 1

milione e 321 mila lire.

Mercedes 190. Otto pezzi (908 mila lire) e 11 pezzi (1 milione e 62 mila lire) in zebrano con anima di alluminio compongono i kit confezionati dalla Farg per le vetture tedesche. Sempre in zebrano, il set della Simoni Racing (236 mila lire) comprende gli inserti per le porte anteriori e i pezzi per il cruscotto. Per i più esigenti il kit completo in radica di noce della Lester (1 milione e 85 mila lire).

Mercedes 200. Quattro pannelli portiera e tre pezzi per il cruscotto sono gli inserti in zebrano proposti dalla Farg per l'allestimento interno della serie 200: il kit completo costa 1 milione e 85 mila lire.

Volkswagen Golf. Abbondante la gamma di kit offerta per la Golf: il set della Momo in radica di olmo opaca (prezzo 1 milione e 120 mila lire), quello in radica di noce della Lester, completo di tutti i pezzi necessari (1 milione e 85 mila lire), quello in zebrano della Simoni Racing per l'ultima versione della vettura tedesca, che costa 220 mila lire. E, infine, il set ibrido della Farg: due pannelli portiera (per la tre porte) in radica chiara e i rivestimenti per il cruscotto in melamina, una finta radica di materiale plastico molto simile alla formica. Il kit completo costa 583 mila lire.

Volvo 740-760. Per i due modelli Volvo è disponibile un kit ibrido della Farg: sei pezzi per il cruscotto in finta radica e quattro pannelli portiera in radica autentica chiara. Costa 584 mila lire.



Qui sotto, il kit di radica preparato dalla Momo per la Golf Gti 3 porte: comprende anche i profili dei pannelli delle due porte; a destra, il coprimozzo in radica per il volante della Golf.



tura la figura del mastro d'ascia, il cui unico compito è quello di scegliere le lastre di radica con le figure ornamentali più armoniose e di adattare alle varie plance delle auto in assemblaggio. Diverso il discorso per le ammiraglie tedesche e italiane: le sagome articolate dei cruscotti rendono ardua l'applicazione dei rivestimenti in noce. Solo le versioni personalizzate possono allora annoverare questa raffinatezza nella loro dotazione, mentre i modelli di classe medio-alta adottano materiali meno pregiati come lo zebrano o il bubinga. Ecco, marca per marca, quale tipo di radica viene usato per i rivestimenti delle auto che la adottano di serie.

Bentley. Esclusivamente radica di noce, perfettamente lavorata e lucidata, abbinata con la preziosa pelle Connolly: questo l'allestimento interno montato sui modelli Mulsanne, Turbo R e Continental Convertible.

Bmw. A eccezione della 750, rivestita in legno di olmo venato, tutte le berline della nuova serie 7 hanno plance in bubinga, un legno esotico di tonalità media con venature piuttosto marcate.

Jaguar. Gli interni delle vetture più prestigiose prevedono rivestimenti in radica di noce, mentre per le auto più sportive (XJs e XJsc) viene utilizzata la radica di pioppo, più chiara e meno pregiata. I carrozzieri della casa aggiungono, alle parti in radica già montate, lo sportellino del vano radio e il rivestimento del tunnel centrale.

Lancia. L'ammiraglia della gamma Thema, la 8.32, è l'unica a disporre di interni in radica di noce. Le parti rivestite sono la plancia portastrumenti, le portiere e il mobiletto centrale.

Maserati. Tutte le Maserati montano rivestimenti in Dexilon. Altri tipi di legno pregiato, come per esempio il mogano, sono utilizzati per le berline più prestigiose.

Mercedes. Per tutta la serie 124 (dalla 200 fino alla 300 E) è utilizzato lo zebrano, un legno africano di colore bruno chiaro con venature più scure e piuttosto marcate. Radica di noce, invece, per i modelli della serie S.

Rolls-Royce. Silver Spirit, Silver Spur e Corniche Convertible sono tutte equipaggiate con rivestimenti in radica di noce scelta fra i fogli più pregiati e finemente lavorata a mano, con un'attenzione particolare all'abbinamento delle tonalità del legno e delle pelli.

Rover. Vestono in radica di noce tutte le vetture della serie 200, 800 e 825 (tranne la versione base 820 SI).

Roberto Rho

MERCATO



FIAT 1800 - 2100

*Comprare bene / Motori a sei cilindri, pinne sulla coda, abitacoli a sei posti.
All'inizio degli anni 60 anche in Italia si costruivano berline
dalle caratteristiche tipiche delle vetture d'oltreoceano: acquistarle oggi è un affare*

Le chiamavano auto blu

Il sogno americano. L'Italia degli anni '60, quelli del boom economico, guardava agli Usa come al modello da seguire in tutto. Alberto Sordi faceva il selvaggio di borgata (*Un americano a Roma*), Renato Carosone prendeva bonariamente in giro i teen-ager di provincia (*Tu vuo' fa' l'americano*); e anche alcune case automobilistiche strizzavano l'occhio ai gusti d'oltreoceano. Apparve così una piccola famiglia di auto dalle cromature abbondanti, dai fanali

grandi e di foggia bizzarra, dai colori accesi delle carrozzerie e degli interni per imitare le Cadillac dei film di Doris Day e di Cary Grant.

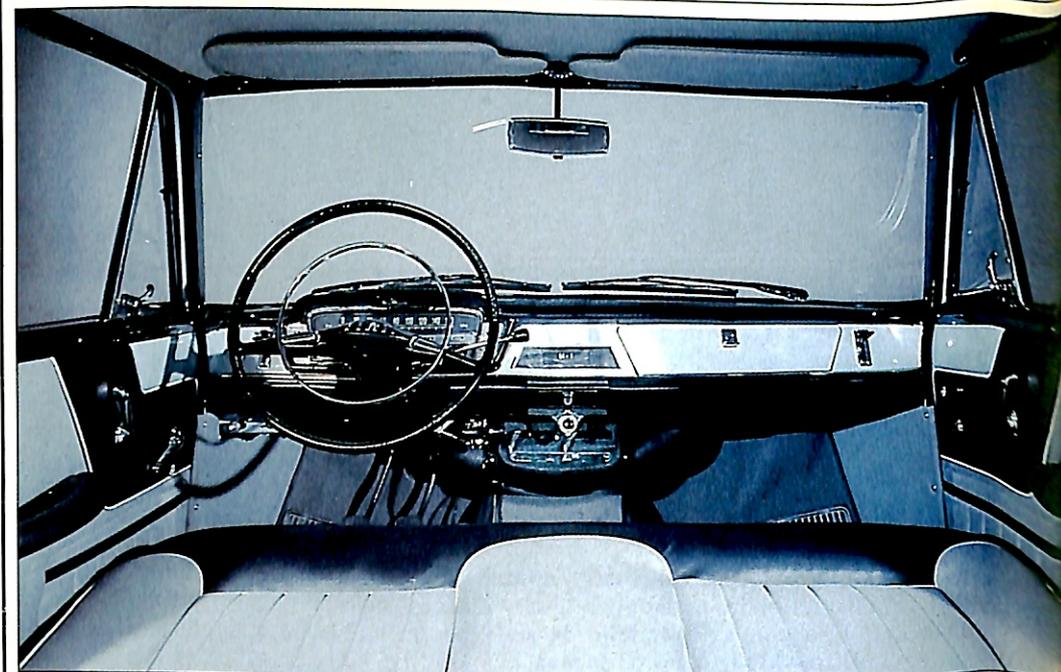
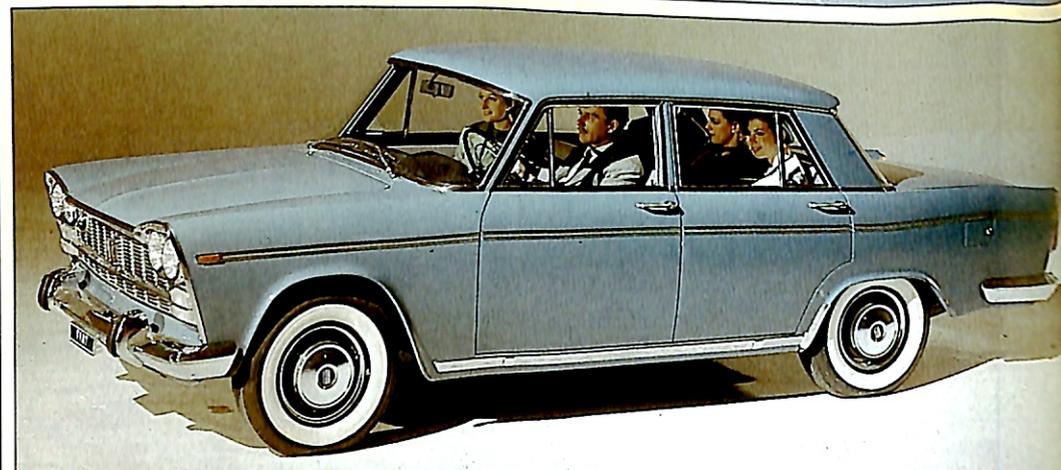
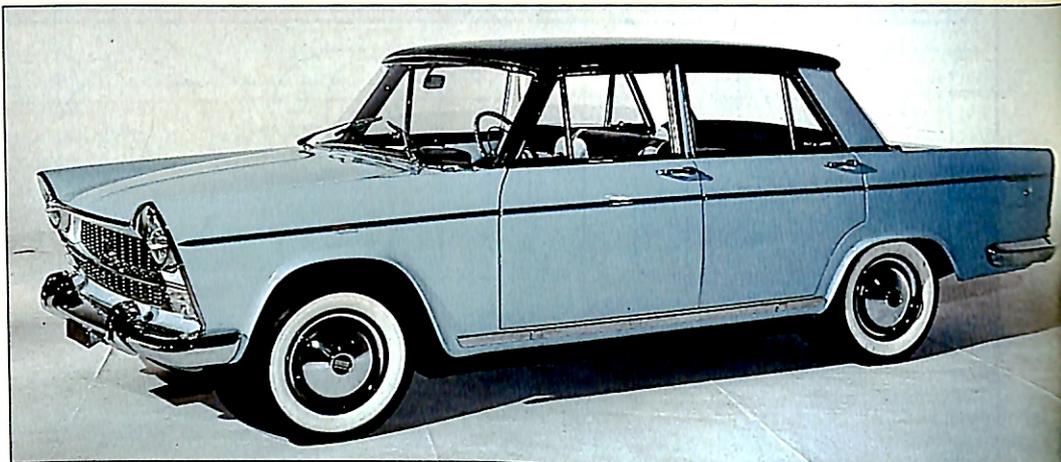
Se nelle utilitarie questa opulenza (fatta di pesanti mascherine posticce, di copripneu a finti raggi e di massicci fregi sui cofani) aveva tanto il sapore del vizio ma non posso, nelle vetture di categoria più elevata i risultati erano migliori. Si formava così una famiglia di grandi berline, con motori a sei cilindri

da due litri e oltre, che diedero vita anche in Italia alla categoria delle ammiraglie, in concorrenza con le solite auto di rappresentanza. I nomi di queste auto? Lancia Flaminia, Fiat 1800, 2100 e 2300, Alfa Romeo 2000 e 2600. Macchine che oggi non sono veri e pro-

La Fiat 2100 berlina in un dépliant degli anni 60. Lanciata nel 1959 come ammiraglia della casa, era posta in vendita a 1 milione 570 mila lire.

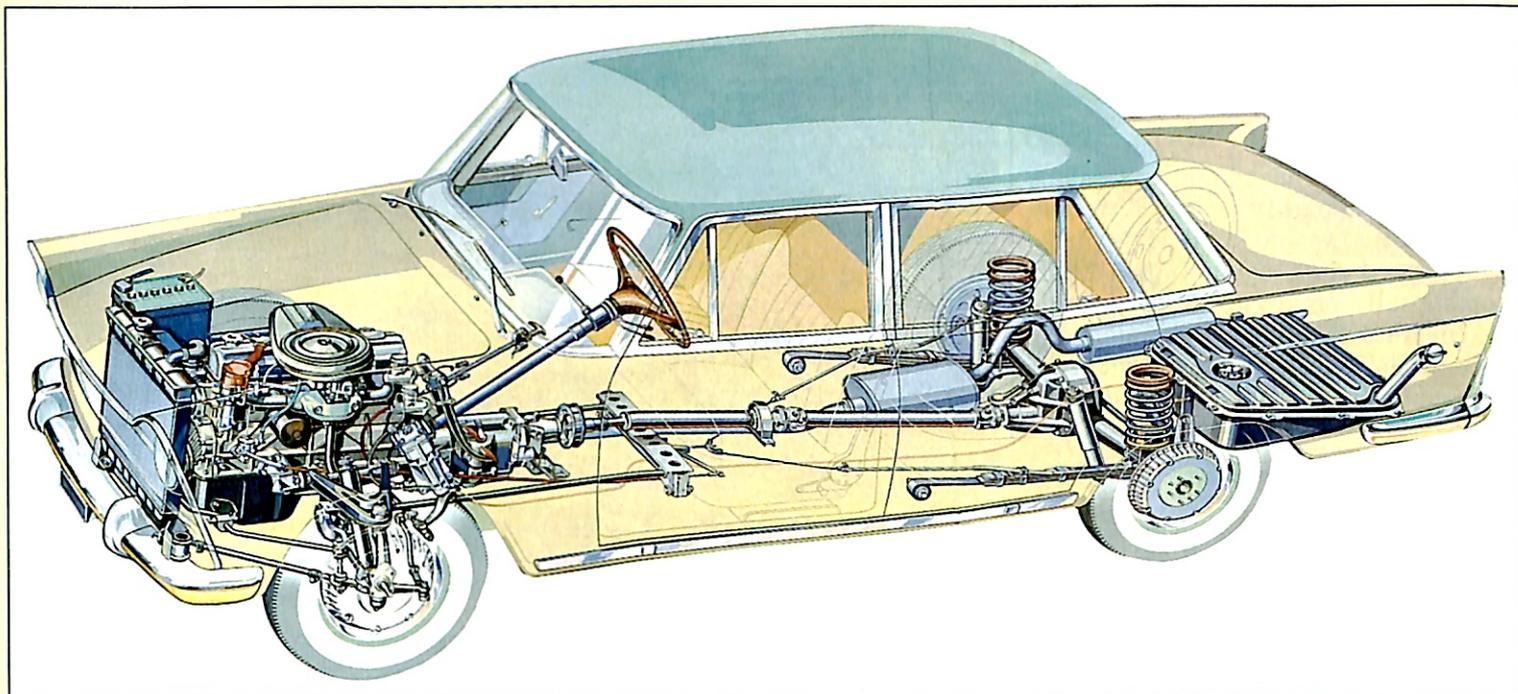
pri pezzi da collezione, e che come investimento sono valide solo in quanto al di sotto del valore attuale difficilmente scenderanno. Resta comunque il fatto che sono vetture in grado di dare ancora grandi soddisfazioni, con soluzioni tecniche per certi versi ancora attuali, e un confort di marcia di tutto rispetto. Inoltre non è difficile trovare esemplari con poche decine di migliaia di chilometri sulle spalle, percorsi nelle premurose mani di autisti di famiglia o comunque di automobilisti di una certa età, e quindi con velleità sportive ormai dimenticate. Uniche avvertenze: costi di gestione e ricambi. Mantenere in piena efficienza vetture di cilindrata e rango elevati non costa mai poco, e questo vale in misura forse maggiore per queste anziane signore di quasi tre litri di cilindrata, dai consumi non certo contenuti. Ma eccole, più in dettaglio, con le loro caratteristiche e la loro storia.

Lancia Flaminia: La seconda opera di Antonio Fessia in casa Lancia raccoglieva l'eredità della gloriosa Aurelia, della quale conservava fondamentalmente la meccanica. La carrozzeria della Flaminia era opera di Pininfarina, che già ne aveva anticipato le linee nel prototipo Florida preparato su telaio Lancia Aurelia per il Salone di Torino del 1955. Esattamente un anno dopo veniva presentata la Flaminia, entrata poi in produzione nell'estate del 1957. Il motore era il classico sei cilindri a V di 60° delle Aurelia, con cilindrata di 2.458 cc (80x81, 5 mm), valvole in testa e albero a camme centrale. Nella Flaminia sviluppava 100 Cv Din. Il cambio a 4 rapporti era comandato da una leva al volante, i freni erano a tamburo. Unica differenza sostanziale rispetto all'Aurelia era nell'avantreno a trapezio oscillante, non più a elementi telescopici, ma montato su un telaio separato a traversa e longheroni; posteriormente rimaneva il valido ponte De Dion con frizione, cambio e freni in blocco con il differenziale. La carrozzeria, molto piacevole ed elegante, segnava l'abbandono del classico scudo Lancia anteriore, in luogo della più moderna ma anonima calandra rettangolare. Le finiture della Flaminia erano di alto livello sia all'interno sia all'esterno. I sedili erano rivestiti nel classico e indimenticabile panno Lancia. La strumentazione, a due strumenti circolari, racchiudeva i vari indicatori: orologio, manometro olio, livello benzina, contagiri e tachimetro. Caratteristici della Flaminia prima serie i tergicristalli posteriori doppi, sia interni (per disappanna-



Le Fiat a sei cilindri degli anni 60. In questa pagina: in alto, la 2100, identica nell'estetica alla 1800; al centro, la 2300; in basso la plancia della 2100, nel cruscotto si nota il tachimetro a nastro. Nella pagina accanto, la trasparenza della 2100

evidenzia la disposizione tradizionale della meccanica: motore anteriore sei cilindri in linea longitudinale e trazione posteriore, ruote anteriori indipendenti, ponte posteriore ad assale rigido con balestre, molle e ammortizzatori.



re il lunotto) sia esterni. Un'altra particolarità erano i deflettori posteriori apribili direttamente con un comando dal posto guida. La Flaminia fu posta in vendita a tre milioni. A richiesta si potevano avere la frizione automatica (100 mila lire), l'interno in pelle (105 mila lire) la radio (130 mila lire) i sedili anteriori divisi (40 mila lire). La gamma colori prevedeva la tinta unita solo per nero, blu ultrascuro, grigio e grigio scuro metallizzato. Più diffuse comunque le combinazioni bicolore: nero/grigio, grigio/chiaro, grigio/scuro, nero/avorio, nero/celeste (il primo colore si riferisce al padiglione e al cofano posteriore).

A fine 1957 (dal telaio 1352) fu potenziato l'impianto frenante.

La prima modifica importante per la Flaminia arrivò nel 1961, con il potenziamento del motore a 110 Cv e l'aumento della velocità massima da 160 a 167 km/h. Limitate le modifiche estetiche, con l'eliminazione dei caratteristici tergicristalli posteriori sostituiti da un lunotto termico a fili invisibili, l'aggiunta dei fari retromarcia nella fanaleria posteriore, e piccole modifiche nella plancia con nuove bocchette di afflusso aria alle estremità. Fu infine migliorato l'impianto di riscaldamento e con 100 mila lire di supplemento divenne disponibile il condizionatore d'aria. Nella meccanica, da segnalare l'adozione dei freni a disco e l'albero di trasmissione in pezzo unico senza supporti centrali. La seconda e ultima importante evoluzione della Flaminia avvenne nel 1963,

con l'aumento della cilindrata a 2,8 litri (2.775 cc) e potenza di 129 Cv a 5000 giri con velocità massima di 170 km/h. Esteriormente si distingueva per la scritta posteriore Flaminia 2.8. Fu posta in vendita a tre milioni 200 mila lire contro i tre della 2.5 che fino al 1967 rimase anch'essa in listino. La berlina 2.8 rimase invece ancora a lungo in listino, uscendo definitivamente di scena nei primi mesi del 1970.

Fiat 1800-2100-2300. Le vetture così raggruppate, con carrozzerie fondamentalmente identiche tra loro, erano forse le meno pretenziose tra le grosse berline italiane anni 60, ma proprio per questo le più sottilmente snob, specie le 2300. Le 1800-2100, presentate al Salone di Ginevra del 1959, avevano in comune carrozzeria e organi meccanici; sostituivano nella gamma Fiat le 1400-1900, le prime italiane americaneggianti degli anni 50. Come le precedenti, anche le nuove vetture erano spaziose e ben rifinite, dal costo accessibile e destinate a una clientela medio-alta. Le grosse Fiat erano sicuramente quelle più contagiate dal gusto Usa; soprattutto nel frontale, praticamente tutto cromato con i fari racchiusi nella caratteristica angolazione tra muso e parafrangente. L'interno era molto ampio e confortevole, con un assetto di guida riposante e anch'esso all'americana, con volante alto e piuttosto vicino al sedile. Stesso gusto Usa nella plancia, con la strumentazione raccolta in un solo quadrante rettangolare con tachimetro a nastro, e nel volante caratterizzato dall'unica sottile

razza a V e corona per l'avvisatore acustico. Il propulsore era a sei cilindri in linea di nuova progettazione, con albero a camme laterale. L'alimentazione era assicurata da un carburatore doppio corpo ad apertura simultanea. Per le sospensioni lo schema era classico, con avantreno a ruote indipendenti e ponte rigido posteriore, con molli elicoidali. I freni a tamburo anteriori avevano un surpressore. Le potenze erano rispettivamente di 85 Cv, sempre a 5.000 giri/min, e le velocità massime di 145 e di 150 km/h. Su strada erano vetture dal comportamento onesto, con tenuta di strada sufficientemente sicura e confort rimarchevole. Il cambio, uguale nei due modelli, era un po' duro, anche a causa del comando al volante adottato per permettere di ospitare tre passeggeri sul sedile anteriore, che aveva comunque gli schienali separati e reclinabili. I prezzi di listino erano di 1 milione 485 mila lire per la 1800 e di 1 milione 560 mila lire la 2100. A richiesta si potevano avere le gomme a fascia bianca (7.350 lire), la radio (95 mila lire), il ventilatore per il lunotto (5 mila lire).

La gamma colori era: in tinta unita, nero o blu scuro; bicolore la scelta era tra blu/nero, blu/grigio chiaro, avorio/nero, rosso/nero, verde/nero, grigio chiaro/blu, grigio scuro/grigio chiaro, celeste/nero, avorio chiaro/nero (il secondo colore è per il tetto). I rivestimenti dei sedili potevano essere, a scelta, in panno o in panno e finta pelle.

Contemporaneamente alle berline nor-

mali venne presentata la più prestigiosa 2100 Special, versione realizzata dal reparto carrozzerie speciali della Fiat Lingotto.

La Speciale presentava un frontale ancora più americaneggiante, con calandra avvolgente e quattro fari. Posteriormente i fari erano di forma leggermente diversa ed erano aggiunti due profili cromati sulle pinne, mentre scomparivano quelli delle fiancate. All'interno vi erano finiture molto più accurate: leggere modifiche alla plancia e sedili anteriori separati con rivestimento in panno o, a richiesta, in pelle naturale (85 mila lire). La 2100 Speciale costava 2 milioni e 20 mila lire.

Nel 1961 le 1800-2100 vennero sostituite dalle più potenti 1800 B e 2300, naturali evoluzioni a seguito delle richieste del mercato per vetture più potenti e meglio differenziate tra loro. Esteticamente la 1800 B era identica alle precedenti, mentre la 2300 assumeva un aspetto più piacevole e importante con il frontale a quattro fari. Sulle fiancate il profilo cromato era sdoppiato, mentre all'interno c'erano una plancia più imbottita e numerose modifiche minori (interruttori a tasti ai lati della strumentazione, comando lavavetro a pedale etc.).

Nella meccanica, oltre all'aumento a 2.279 cc della cilindrata, con potenza di 98 Cv e velocità massima di 160 km/h, da segnalare l'introduzione dei freni a disco (già disponibili a richiesta sulle ultime 2100) con servofreno e le nuove sospensioni posteriori a balestre semiellittiche che, insieme col nuovo serbatoio carburante, incrementavano lo spazio nel bagagliaio e l'abitabilità per i passeggeri posteriori.

Novità anche nella gamma colori; eliminato il bicolore, era possibile ottenere solo la tinta unita. Come optional divenne disponibile per la 2300 l'interessante moltiplicatore Laylock, cioè un overdrive sulla quarta marcia che, pur senza aumentare significativamente la velocità massima, riduceva sensibilmente i consumi. Modifiche vi furono apportate anche alla 2300 Special con il nuovo frontale con calandra non più avvolgente e passo allungato di 8 cm (2,73 m) con conseguente migliore abitabilità posteriore.

La Speciale poteva montare a richiesta vetri elettrici e interno in pelle, mentre il lunotto termico era di serie. Il suo prezzo fu fissato in 2 milioni e 50 mila lire. Dalla fine del 1962 sulla 2300 fu possibile montare un cambio automatico a tre rapporti con un sovrapprezzo di



Lancia e Alfa a sei cilindri degli anni 60. In questa pagina: in alto, la Lancia Flaminia berlina nel tipico bicolore (tetto e bagagliaio contrastanti); al centro, l'Alfa Romeo 2000, simile alla Giulietta ma molto più vistosa; in basso, l'Alfa 2600, più moderna della

precedente nel frontale ma ancora americana nel gusto. Nella pagina accanto, le ammiraglie italiane in abito da cerimonia nel cortile di Montecitorio: in primo piano, Fiat 2300, sullo sfondo, Lancia Flaminia e Alfa 2600.



250 mila lire. L'ultima versione della Fiat 2300 fu infine presentata al Salone di Ginevra 1963: la Lusso, che sostituiva nella gamma sia la precedente versione normale sia la Speciale. Esteticamente la 2300 Lusso si distingueva per i rostri gommati sui paraurti e per il nuovo disegno della parte posteriore con baule di forma più squadrata e nuova fanaleria. All'interno, migliori finiture e sedili anteriori separati con tappeti in moquette. Il prezzo fu fissato in 1 milione 750 mila lire, corrispondenti a circa 18 milioni odierni. Grazie anche alla vasta gamma di optional disponibili, dal servosterzo (95 mila lire) al cambio automatico (130 mila), dal tetto apribile all'alzacristalli elettrico, al condizionatore d'aria (dal 1966, 250 mila lire), la 2300 conquistò un'ampia fascia di mercato. La produzione ebbe termine nel 1968.

Alfa Romeo 2000-2600. Dagli alfisti puri la due litri è ancora oggi considerata un ibrido. Montava infatti la meccanica della precedente 1900 Super in una carrozzeria più grande e moderna, ma allo stesso tempo più pesante, che quindi mortificava le doti del quattro cilindri bialbero. Presentata al Salone di Torino del 1957, la 2000 entrò in produzione l'anno successivo; fino alla primavera del 1959 la produzione delle carrozzerie fu curata da Bertone, che aveva collaborato al disegno della vettura.

L'aspetto della 2000 era molto elegante, pur se privo di quel tocco di sportività che ne avrebbe fatto una vera Alfa.

Come le altre berline esaminate in questo servizio presentava due pinne nella parte posteriore con grande fanaleria e grossi paraurti, nei quali erano incorporati i terminali dei due scarichi posteriori. In linea con le altre Alfa le finiture interne, un po' spartane e quindi inadeguate alla classe della vettura. Ottimale invece il posto guida: la strumentazione era mista, con tachimetro a nastro inserito in un quadrante rettangolare e contagiri a lancetta intorno al quadrante stesso. Il volante era a due razze disposte a V.

Nella meccanica, la 2000 non presentava variazioni rispetto alle ultime 1900 Super: quattro cilindri in linea di 1.975 cc (84,5x88 mm) con distribuzione bialbero a camme in testa e alimentazione tramite un carburatore doppio corpo. La potenza era di 105 Cv a 5300 giri per una velocità dichiarata di oltre 160 km/h. Il cambio era a 5 rapporti, con sincronizzatori tipo Porsche e comando al volante; i freni a tamburo erano alettati per migliorare il raffreddamento. Le sospensioni con schema classico, anteriormente a ruote indipendenti, e ponte rigido posteriore.

Su strada la 2000 offriva molto confort ai passeggeri e molta sicurezza quanto a tenuta, freni e stabilità, ma il propulsore risultava sproporzionato alla mole della carrozzeria. All'Alfa ci si mise subito al lavoro per risolvere il problema: la soluzione venne dal nuovo propulsore bialbero a sei cilindri. Nacque così la 2600 che debuttò al Salone di Ginevra del 1963: una vera berlina purosangue,

grazie ai sei cilindri di 2.584 cc (83x79,6 mm) da 130 Cv, e anche ai due carburatori doppio corpo. La velocità massima saliva a valori degni del nome Alfa: 175 km/h dichiarati.

Inoltre per la prima volta un'Alfa montava i freni a disco Girling sulle ruote anteriori con servofreno. Esteriormente la 2600 presentava notevoli differenze rispetto alla 2000 della quale conservava in pratica solo il padiglione. Il frontale di nuovo disegno era a quattro fari di diametro diverso, mentre la parte posteriore era squadrata con fanaleria di grandi dimensioni. La fiancata era caratterizzata da grandi modanature cromatiche; nuovi anche i paraurti con inserti in gomma. All'interno le finiture erano migliorate, ma il sedile anteriore rimaneva a panchetta unica, con la disponibilità di sei posti. La 2600 fu posta in vendita a un milione 700 mila lire.

La gamma colori offriva: grigio Alfa, grafite, verde urano, blu, cobalto, nero. Al Salone di Torino del 1964 comparve la 2600 II serie, con notevoli migliorie: i freni a disco erano montati sulle quattro ruote, la carrozzeria era più sobria con l'eliminazione dei profili cromati sulle fiancate; le finiture interne erano degne del rango della vettura. I sedili anteriori erano finalmente separati e quelli posteriori avevano un nuovo disegno più avvolgente con rivestimento in ottimo panno o finta pelle Texalfa. Sulla plancia era aggiunto un orologio e lo specchietto retrovisore interno era spostato dalla plancia alla classica posizione sul parabrezza. La produzione della

Alfa, Fiat e Lancia sei cilindri: la tecnica

	Lancia Flaminia 2.5	Lancia Flaminia 2.8	Alfa Romeo 2000	Alfa Romeo 2600	Fiat 1800-1800 B	Fiat 2100	Fiat 2300
Motore	6 cil. a V	6 cil. a V	4 cil. in linea	6 cil. in linea	6 cil. in linea	6 cil. in linea	6 cil. in linea
Cilindrata (cc.)	2458	2775	1975	2584	1795	2054	2279
Potenza (Cv/giri min.)	100-110/5000	129/5000	105/5300	130/5900	85-97/5000	90/5000	117/5000
Coppia max (kgm/giri min.)	—	23.3/2500	15.5/3500	—	13/3000	17/3000	17.5/2800
Cambio	4 marce + Rm	4 marce + Rm	5 marce + Rm	5 marce + Rm	4 marce + Rm	4 marce + Rm	4 marce + Rm
Freni	a tamburo	a disco	a tamburo	a disco	a tamburo-a disco	a tamburo	a disco con servo
Velocità max (km/h)	160-167	170	160	175	oltre 145	150	160
DIMENSIONI:							
lunghezza (m)	4,85	4,85	4,71	4,70	4,46	4,46	4,46
larghezza (m)	1,75	1,75	1,70	1,70	1,62	1,62	1,62
Peso (kg)	1.430	1.450	1.340	1.380	1.215	1.215	1.215
Esemplari prodotti	3.333	599	2.804	2.092	*	oltre 31.000*	oltre 150.000**
Anni di produzione	1957-1963	1963-1970	1958-1961	1962-1968	1959-1968	1959-1961	1961-1968
Valore attuale (milioni di lire)	1,5-7,0	1,5-7,0	1,0-3,5	1,0-5,5	0,5-2,0	0,5-3,0	0,5-3,5

* Il dato comprende anche le 1800. ** Il dato comprende anche le versioni coupé, Familiare e le 1800 B.



In questa pagina: in alto, il presidente della Repubblica Francesco Cossiga sulla Flaminia cabriolet Belvedere tuttora utilizzata nelle cerimonie; la vettura è l'unica sopravvissuta delle quattro prodotte da Pininfarina (le altre erano state denominate Belmonte, Belfiore e Belsito). In basso, la 2300 Speciale che venne donata dalla Fiat a papa Giovanni XXIII.



2600 berlina ebbe termine nel 1968. A partire dal Salone di Torino del 1967 venne inserita nel listino Alfa la berlina 2600 De Luxe, realizzata dalla Osi su disegno Michelotti. Costruita in soli 54 esemplari, aveva plancia e mobiletto centrale rivestiti in legno, vetri elettrici e condizionatore a richiesta, sedili anteriori e posteriori separati e di disegno avvolgente.

Due parole infine sui valori delle vetture descritte. Sono abbastanza vicini tra loro, generalmente oscillanti tra 1 e 5-6 milioni di lire per auto praticamente perfette. Qualcosa di meno valgono le Fiat, leggermente maggiore è il valore delle Flaminia, le uniche con qualche possibilità di divenire realmente pezzi da collezione. In ogni caso, volendo acquistare una delle vetture di queste pagine, si dovranno cercare auto in buone condizioni sia di meccanica sia di carrozzeria: a meno che esistano motivazioni di altra natura, si può facilmente correre il rischio di spendere per il restauro cifre superiori al valore reale della vettura.

Valerio Alfonzetti