

SCULTURE IN MOVIMENTO

UNA storia della carrozzeria

Appunti dalle lezioni del docente

Dott. Ing. Franco Casella



Dispensa n°: 5

LA BELLA LINEA ITALIANA

Indice:

Le nuove autovetture <i>medie</i> degli italiani	pag. 3
La nuova utilitaria degli italiani	pag. 10
La bella linea italiana si fa conoscere anche all'estero	pag. 13
La carrozzeria ponton dilaga in Europa	pag. 17
Microvetture, utilitarie o auto da città?	pag. 23
Un mito tutto italiano	pag. 27
Alle americane aumenta la potenza e spuntano le code	pag. 32
Negli anni cinquanta le innovazioni tecnologiche non si contano!	pag. 35
Sportive sempre più belle, sempre più veloci	pag. 38
La terza sorpresa di Flaminio Bertoni	pag. 47

LA BELLA LINEA ITALIANA

Circolavano per le strade da qualche anno le prime vetture italiane progettate nel tempo della pace ritrovata: la Fiat 1400, l'Alfa Romeo 1900 e la Lancia Aurelia ed era sotto gli occhi di tutti il loro successo come vetture di classe medio-superiore.

Le nuove autovetture *medie* degli italiani

Nel frattempo, però, presso le due più importanti case automobilistiche nazionali continuava la produzione di vetture di categoria media, modelli che risalivano ancora nell'anteguerra; dalla Lancia continuavano ad uscire le piccole Ardea e dalle catene di montaggio di Mirafiori, tuttora in ricostruzione, arrivavano sulle strade le 1100 *Musone*, nella versione E e la 500 C *Topolino*, nelle sue due declinazioni di berlina e giardiniera a cielo aperto.

Per l'Alfa Romeo, invece, non c'era nulla da rinnovare perché i primi anni cinquanta non erano più tempo per le prestigiose sei ed otto cilindri del ventennio precedente.

Oltretutto, con la 1900 la casa del Portello aveva fatto un passo tecnologico impegnativo verso una nuova linea di vetture a più larga diffusione; prova ne è che la nuova berlina di classe medio-superiore si meritò subito il soprannome di *Alfetta*, a testimonianza di quanto fosse piccola quella nuova due litri rispetto alle vetture della tradizionale gamma Alfa Romeo dell'anteguerra.

Fu il 1953 l'anno della svolta per l'automobile media destinata al mercato italiano; la prima a muoversi fu la Fiat, che, in primavera, presentò la Nuova 1100, meglio conosciuta come 1100/103, in quanto era il terzo progetto postbellico di Mirafiori, mentre il primo, il 101 era quello della già diffusa 1400.



Fiat 1100/103 o Nuova 1100, nella sua prima versione - 1953

La nuova automobile torinese andava a sostituire la 1100 d'anteguerra, di cui, intelligentemente, continuava a mantenere il nome; quella degli anni trenta era stata una macchina robustissima coi suoi parafranghi esterni, derivata direttamente dalla Balilla *tutta in acciaio* del 1934.

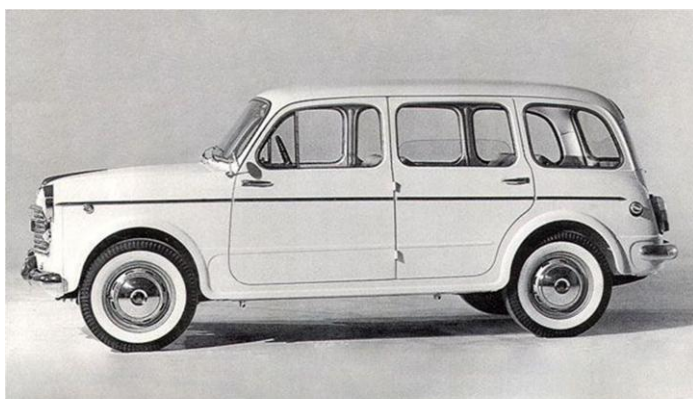
Con il progetto 103, la nuova Fiat 1100 risultava un'automobile completamente rinnovata come motore, pur conservando la stessa cilindrata della vettura che l'aveva preceduta; anche la carrozzeria era inedita,

con la scocca portante e la configurazione ponton, cioè a fiancata continua; in pratica, non mostrava più l'impronta dei parafranghi, proprio come la 1400, di tre anni più datata.

Tuttavia, la Nuova 1100 della Fiat era più snella e leggera e un po' meno tondeggiante della sorella maggiore, anche se, come lei, aveva una coda arrotondata, più corta, però.

Altro particolare comune con la più grossa Fiat era il cambio al volante che consentì alla nuova media torinese di avere la panca anteriore continua ed essere omologata per sei passeggeri.

In autunno fu presentata una versione della Nuova 1100 a due volumi e sei luci, cioè con tre finestrini per fiancata, destinata al trasporto di persone e merci; aveva uno spazio interno notevole e prese il nome di 1100 Familiare.



Fiat 1100/103 o Nuova 1100 Familiare - 1953

Quella vettura per *uso promiscuo*, come si diceva allora, fu la capostipite di una lunga serie di vetture medie, piccole e grandi di casa Fiat, che da allora continuarono a chiamarsi: familiari, mentre per la gente comune erano semplicemente: giardinette, anche se di frassino e masonite non avevano più nulla.

Entrambe le versioni della Nuova 1100: la berlina e la familiare, si distinguevano per avere le portiere che si aprivano *a farfalla*, cioè incernierate al montante centrale fra le due

aperture, esattamente all'incontrario della precedente *musone*, che aveva l'apertura delle porte *ad armadio*.

Ma, nota singolare, né l'una né l'altra delle due versioni della 1100 erano dotate di codine, come si chiamavano allora le pinne, piccole o grandi, inserite nella coda delle autovetture; era quella una moda ormai imperante e rappresentava lo stilema irrinunciabile nelle carrozzerie delle contemporanee strabordanti automobili americane.



Fiat 1100 TV, Turismo Veloce, dalle caratteristiche pinne in coda alla fiancata - 1954

Ma, alla fine, le pinne arrivarono anche da noi; per la prima volta su una vettura di grande serie, nel 1954, le code comparvero sulla nuova versione *sportivizzata* della 1100: la 1100 TV, il cui acronimo significava: Turismo Veloce.

La 1100 TV piacque molto agli italiani; aveva un motore portato a 53 CV, che era una potenza notevole per l'epoca; consentiva alla berlina Fiat dal piglio sportivo di superare i 130 Km/ora di velocità, ma era soprattutto il suo aspetto un po' anticonvenzionale che intrigava i nostri giovani connazionali, giovani nel 1954.

La 1100 TV aveva un aspetto diverso dalle auto austere e serie del suo tempo; intanto, era sempre bicolore, aveva un'aria allegra che ispirava ottimismo

con quella sua esuberanza un po' esibita, così lontana dalla presenza sobria, quasi dimessa delle contemporanee versioni *normale* e familiare della 1100.

Assieme alle fasce bianche alle ruote, al faro antinebbia centrale in mezzo alla mascherina, quelle sue codine, le prime su una berlina italiana di serie, davano alla 1100 TV un sapore un po' americano, dato che, fino ad allora, la soluzione estetica delle pinne si era vista da noi solo su auto provenienti d'oltre oceano o su sportive di lusso, come la neonata Giulietta Sprint, che costava quasi il doppio della Fiat 1100 TV.



Fiat 1200 Granluce - 1957

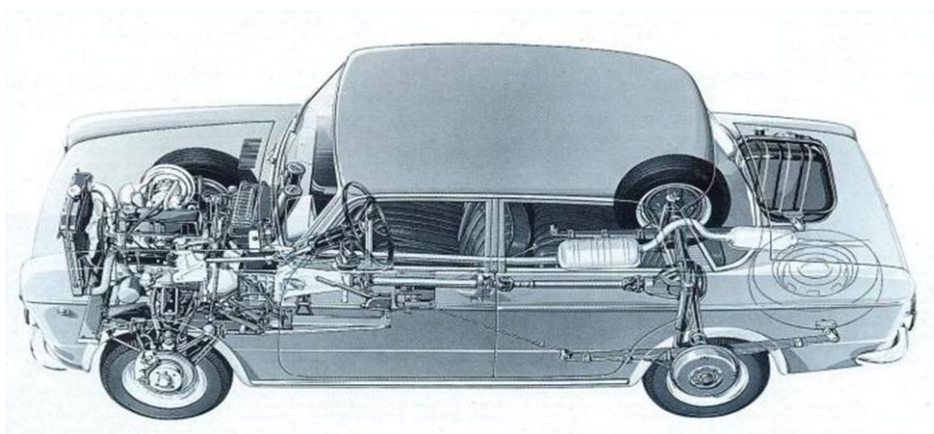
Sicuramente, quella 1100 TV del '54 fu una delle auto più amate e desiderate dall'italiano medio, quello senza grandi pretese o aspirazioni, se non quella di conquistarsi un po' di benessere col proprio lavoro.

Poi, negli anni successivi, infinite varianti dell'originale Nuova 1100 si susseguirono una dopo l'altra; si allungò il bagagliaio, si aggiunsero le code anche sulla berlina standard; soprattutto, l'intramontabile 1100 mescolò la sua carrozzeria con quella di un'altra vettura

molto simile: la 1200 Granluce di qualche anno più giovane, con cui condivise sigle e motorizzazioni.

La vita della 1100/103 fu lunghissima e si protrasse fino agli anni settanta; l'ultima della serie fu la 1100 R del 1966, una vettura rustica, molto solida e dai colori piuttosto smorti: grigino, marroncino, azzurro pallido ... si raccontava che quella *R* stesse per *Russia* e che quell'ultima 1100 avrebbe dovuto essere costruita nel gigantesco complesso Fiat di Togliattigrad, ma non fu proprio così, perché la prima Fiat *made in Russia* fu la 124, di qualche anno più giovane.

Ma anche in casa Lancia si lavorava alacremente in quell'inizio del sesto decennio del secolo scorso ed anche da Borgo San Paolo il nuovo modello per la classe media degli italiani arrivò nel 1953; si chiamava Appia ed anche il suo nome cominciava con la lettera A, come la sua sorella maggiore Aurelia del '50 e come le nonne e zie Aprilia ed Ardea dell'anteguerra.



trasparenza della Fiat 1100 R - 1967

Come già era stato per l'Ardea nei confronti dell'Aprilia, anche L'Appia denunciava una spiccata somiglianza estetica con la più grande Aurelia, di cui parve essere più che mai una versione in scala ridotta.

Agli effetti della carrozzeria fu davvero così: stesse linee generali, stessa apertura ad armadio delle portiere, stessa coda e stesso scudo Lancia nel frontale, almeno nelle prime due serie dell'Appia, quelle costruite fino al 1959.

Tuttavia, nonostante la meccanica raffinata del motore a quattro cilindri a V stretto di scuola Lancia, all'inizio le vendite non decollarono ed i progettisti di Borgo San Paolo intervennero con una seconda serie



Lancia Appia prima serie, evidente la somiglianza con la la più grande Aurelia - 1953

di Appia dalle linee più moderne ed aggiornate; fu abbassata la coda della vettura e furono inserite due codine tondeggianti appena accennate accanto al cofano del bagagliaio.

Gli stilisti Lancia avevano capito una cosa importante: i loro clienti accettavano e desideravano una linea decisamente tradizionale e *compassata* sull'auto di prestigio della casa, cioè sull'Aurelia, ma desideravano una linea più moderna, più attuale sulla Lancia che avrebbero usato tutti

i giorni, cioè sull'Appia.

Ed i lancisti degli anni cinquanta furono accontentati; loro nemmeno se ne accorsero, ma l'Appia seconda serie introduceva decisamente sulle auto del loro marchio preferito la fiancata continua, con quella carrozzeria ponton che era arrivata dall'America e non aveva nulla a che vedere con l'aristocratica tradizione di casa Lancia.



Lancia Appia seconda serie - 1956

Ma i designer di Borgo San Paolo seppero introdurre questa specie di rivoluzione in modo molto discreto, molto *soft* come direbbero gli inglesi, lasciando intelligentemente visibili gli altri emblemi della tradizione della casa a cominciare dal prestigioso scudo anteriore.



la mascherina rettangolare a spigoli arrotondati di un'Appia terza serie - 1959

Ci fu un'altra novità grossa introdotta sulla seconda serie dell'Appia: finalmente le vetture di Vincenzo Lancia avevano il posto di guida a sinistra, come tutte le automobili contemporanee; il lancista irriducibile, quello che pretendeva il volante a destra, come era sempre stato sulle sue automobili, poteva continuare ad averlo, ma doveva richiederlo espressamente.

Era crollato un altro pilastro su cui si reggeva l'aristocratica tradizione Lancia.

Con queste innovazioni, le vendite dell'Appia ripresero vigorosamente, e furono addirittura superate da quelle della versione successiva della media torinese, entrata in produzione nel 1959.

Assieme a forme simili, un po' meno morbide per la verità, l'Appia terza serie adottò nel frontale una nuova presa d'aria, che, da quel momento, divenne distintiva per tutte le successive vetture di casa Lancia, vale a dire la mascherina rettangolare a spigoli arrotondati già presente sulla prestigiosa Flaminia del 1957, come vedremo.

L'Appia dell'ultima serie fu la più diffusa, ma non la più bella! Eppure, proprio con quell'Appia che si presentava come la meno *Lancia* di tutte, le vendite raddoppiarono; ciò dimostrava che i tempi erano cambiati all'inizio degli anni sessanta ed una vettura costosa perché sofisticata e ben costruita era diventata appetibile per una platea più vasta di acquirenti e non rimaneva privilegio esclusivo di appassionati lancisti doc.

Ma, a proposito di carrozzerie attraenti ed eleganti, il pianale dell'Appia venne vestito da diversi noti



coupé Pininfarina su meccanica Lancia Appia - 1957

carrozzeri, che seppero fare degli autentici capolavori; forse, le più belle fuoriserie furono un'Appia coupé molto luminosa di Pininfarina ed un cabriolet di Vignale, entrambe presentate nel 1957 ed entrambe con carrozzeria ponton e linee tese e filanti.

Ma anche l'altra prestigiosa casa automobilistica nazionale non oziava in quei primi anni del decennio e pensava ad una nuova vettura per la classe media degli italiani; due anni dopo, nel 1955, arrivò l'Alfa Romeo Giulietta, anzi, già l'anno precedente era stata presentata la bellissima versione coupé di quella berlina.

Infatti, nel 1955, la più grossa novità del mercato italiano dell'automobile arrivò dallo stabilimento del Portello ed era una nuova vettura dell'Alfa Romeo, di classe media questa volta; la casa del Biscione riponeva molta fiducia nella nuova vettura di cilindrata inferiore alla 1900, in quanto avrebbe dovuto aprire all'azienda il mondo, nuovo per lei, della motorizzazione di massa, dopo decenni e decenni di splendide vetture, ma per pochi privilegiati.



berlina Alfa Romeo Giulietta - 1955

E la Giulietta era bellissima; una quattro porte dalla fiancata continua ponton, che si chiudeva con due leggere codine arrotondate che delimitavano un ampio bagagliaio posteriore, come cominciavano a desiderare gli italiani, che si stavano abituando ad usare l'automobile per il lavoro e per lo svago ... non erano più gli anni trenta e chi doveva andare a Bologna con le valige non intendeva più farlo col treno, ma preferiva andarci con la propria automobile.

Anche il motore della Giulietta era un vero gioiellino, nonostante la piccola cilindrata di soli 1.300 c.c. ... era piccolo secondo i canoni della casa del Portello, ma era, comunque, un bel quattro cilindri bialbero in testa, degno più che mai di chiamarsi Alfa Romeo; purtroppo, era un'Alfa anche quando ci si riforniva di carburante e, soprattutto, si cambiava l'olio motore!

A dimostrazione delle intenzioni dell'ingegner Rudolf Hruska, capo progetto per la Giulietta, che voleva costruire una *vettura per la famiglia*, se pur dotata di un motore brillante, le prime *piccole* Alfa Romeo montavano il cambio al volante, avevano la panca anteriore continua ed erano omologate per sei persone.

Però, a differenza dell'Appia e delle Fiat 1100, furono proprio le versioni sportive della Giulietta ad entrare da protagoniste nella storia della carrozzeria italiana, grazie alla loro straordinaria bellezza; erano e sono tuttora degli oggetti incantevoli, *belli* in termini classici ... erano e continuano ad essere delle autentiche sculture in movimento.



Alfa Romeo Giulietta Sprint, carrozzata Bertone - 1954

La Giulietta Sprint si rivelò un prodotto molto ben riuscito e la sua carrozzeria è considerata il capolavoro dello stilista Franco Scaglione, attivo per conto della carrozzeria Bertone; bassa di cintura, filante nel frontale e nella fiancata, era del tutto originale nella coda, dove le due pinne non esageratamente vistose, sapevano suscitare nell'osservatore la suggestione della velocità.

Fu prodotta dalla carrozzeria Bertone con diverse motorizzazioni, dai 1.300 ai 1.600 c.c. di cilindrata, fino al 1965; per fortuna, non subì mai grandi aggiornamenti stilistici, tanto era perfetta già nel 1954.

Per molti, la Giulietta Sprint fu una delle più belle coupé della sua epoca e di tutti i tempi, rivaleggiando con la Cisitalia 202 del 1947 e con l'Aurelia Gran Turismo del 1950;



le pinne dell'Alfa Romeo Giulietta Sprint - 1954

addirittura, alcuni la vollero esposta in eventi internazionali dedicati all'arte moderna, perché la carrozzeria della Giulietta Sprint suscitava veramente l'emozione di una scultura, con tutto il suo contenuto estetico.

Anche Ugo Zagato volle concretizzare una sua interpretazione, essenziale come sempre, della Giulietta Coupé; ne venne fuori una sportiva molto levigata, denominata Giulietta Sprint Zagato, per l'appunto; era

bellissima, il massimo per gli innamorati delle linee *pulite*.



Alfa Romeo Giulietta SZ, carrozzata da Zagato - 1957

Meritava molta più notorietà la creatura di Zagato; fu sfortunata, perché venne subito messa in ombra dalla fuoriclasse di Bertone ... era inevitabile che finisse così.

Tuttavia, se Bertone e Zagato seppero fare della Giulietta Sprint una vettura straordinaria, il

maestro Pininfarina, ancora una volta, produsse un capolavoro di equilibrio e di eleganza con la sua Giulietta Spider.

La carrozzeria era un esempio lampante di sobria linea italiana; il maestro di Torino riprese le forme della più potente Aurelia B 24 versione America, di cui mitigò l'esibito piglio sportivo e sostituì un parabrezza *europeo* a quello vistosamente panoramico, tanto gradito al pubblico yankee.

La Giulietta Spider di Pininfarina entrò in produzione nel 1955 ed aveva una filante fiancata continua, con due codine appena accennate, ancora più discrete di quelle della Sprint; oltretutto, il maestro torinese tenne molto basso il frontale della nuova decapottabile di casa Alfa, più basso dei fanali, come aveva fatto per la prima volta sulla sua Cisitalia 202, nel 1947.



Alfa Romeo Giulietta Spider, carrozzata Pininfarina -1955

In definitiva, la Giulietta Sprint di Bertone e la Spider di Pininfarina sono ancora oggi delle macchine bellissime, e si pongono fra gli oggetti di buon gusto che vivono fuori dal tempo, perché possiedono un proprio autentico valore artistico.

La nuova utilitaria degli italiani

Ma non c'erano solo professionisti, industriali e uomini d'affari di successo a vivere in quell'Italia degli anni cinquanta; loro potevano permettersi automobili di un certo livello, ma c'erano anche impiegati ed operai che vivevano nel nostro paese; magari si erano già comprati una Lambretta, ma adesso loro cominciavano a desiderare una piccola automobile per sé e per le proprie famiglie.

Proprio per soddisfare le esigenze di questa potenziale categoria di automobilisti, era stata creata dalla Fiat una nuova vettura; per lei non si può parlare di carrozzeria elegante o sofisticata, dato che erano la praticità, l'abitabilità e l'economia d'esercizio le doti che si richiedevano ad una piccola vettura per famiglia.

E' arrivato il momento di parlare di un'altra pietra miliare della nostra motorizzazione nazionale: la Fiat 600, presentata al pubblico italiano proprio nella primavera del 1955.

Era da quasi vent'anni, con l'interruzione del tempo di guerra, che la Topolino usciva dalle catene di montaggio di Mirafiori; per antonomasia, era la vettura popolare degli italiani, ed ecco che, ancora una volta, Dante Giacosa e la sua squadra realizzarono un nuovo, piccolo capolavoro.

Voleva essere un'utilitaria vera, a quattro posti, pensata per sostituire con qualche comodità in più la



il prototipo della Fiat 600, dalle forme simili alla VW - 1953

gloriosa 500 d'anteguerra, nelle sue diverse versioni; però, rispetto al progetto della Topolino, la 600 del '55 sarebbe stata tutta un'altra cosa.

Infatti, la nuova Fiat prendeva ispirazione dalla Renault 4 CV e dal Maggiolino Volkswagen e, come loro, aveva forme avvolgenti per ricoprire i propri organi meccanici e l'abitacolo con la minor quantità possibile di lamiera, il che significava minori costi e minor peso da far correre sulla strada!

Anche il motore non era molto dissimile da quello della 4 CV Renault: un sano quattro cilindri raffreddato ad acqua, originariamente di 633 c.c. di cilindrata; attraverso numerosi potenziamenti ed evoluzioni, quel motore venne installato su diversi modelli successivi della Fiat.

Come già accennato, la carrozzeria della 600 voleva essere più funzionale che elegante; aveva due sole porte, all'inizio incernierate posteriormente, del tipo definito dagli anglosassoni: *suicide door*, per il fatto che, se aperta accidentalmente durante la marcia, la portiera si spalancava all'improvviso e completamente, con le conseguenze che



la Fiat 600, con portiere e cofani aperti - 1955

si possono immaginare.

Anche i finestrini erano fatti per costare il meno possibile; quelli posteriori erano fissi e quelli anteriori



la Fiat 600, nella configurazione berlina - 1955

avevano vetri scorrevoli, come nella vecchia Topolino; questo sistema evitava il costoso meccanismo per alzare ed abbassare i finestrini all'interno della portiera.

In definitiva, molto più della successiva Nuova 500, la 600 Fiat fu la protagonista della motorizzazione di massa dei nostri connazionali, di quei padri di famiglia che avevano incominciato a muoversi nell'immediato dopoguerra con le Lambrette e con le Vespe.

Ora, quelle stesse persone vedevano nella 600 un oggetto del desiderio che cominciava ad essere alla loro portata, o meglio alla portata del loro portafogli; i nostri operai ed impiegati, le loro mogli ed i figli non se ne rendevano conto, ma stavano vivendo le atmosfere positive ed ottimistiche del tempo del cosiddetto Miracolo Economico Italiano.

Perfino i Gufi percepirono il valore simbolico della 600 come espressione di un conseguito benessere, quando in una delle loro introspettive canzoni lamentavano che: *"Ghè ammo un quai vün che 'l gha no la ses-cent ..."* per ricordare che nella Milano del benessere c'era ancora chi viveva da emarginato.

Tuttavia, dal punto di vista della storia della carrozzeria, nella sua versione berlina, la Fiat 600 non aggiunse molto a quanto avevano già fatto tedeschi e francesi con le loro vetture tutto dietro; ed invece fu una derivata della Fiat 600 a rappresentare qualche cosa di davvero nuovo nel mondo del *car body design*, non solo italiano, ma addirittura mondiale: la 600 Multipla!

Era una macchina davvero strana quella 600 Multipla un po' più lunga ed un po' più alta della sorella con lo stesso nome; l'aveva voluta fatta proprio in quel modo l'ingegner Dante Giacosa; come sappiamo, il noto progettista Fiat non era nuovo a sperimentare soluzioni motoristiche ed estetiche audaci, ... ma questa volta aveva forse esagerato.



Adesso, Giacosa voleva sostituire la Belvedere, la piccola giardinetta Fiat adatta al trasporto di persone e cose, con una vettura che non fosse l'adattamento all'uso promiscuo di una berlina già esistente; piuttosto, l'ingegnere piemontese aveva in mente una vettura originale, progettata espressamente per chi avesse esigenze di lavoro e di famiglia e non potesse permettersi un'automobile ed un furgoncino contemporaneamente.

L'idea messa in pratica da Giacosa era davvero ardita: avanzò il posto di guida portandolo a cavallo dell'asse anteriore della vettura e, nei tre metri e mezzo di lunghezza della piccola 600 Multipla, riuscì a far stare sei persone su sei posti confortevoli ... i padri che avevano famiglie numerose erano accontentati.

Non solo! La panca posteriore e gli strapuntini centrali della Multipla potevano essere reclinati fino a formare un piano di carico perfettamente orizzontale, senza scalini, di quasi due metri quadrati; chi, la domenica, aveva portato la moglie e i bambini a far visita alla zia, al lunedì poteva caricare sulla sua 600 Multipla mercanzie di tutti i tipi, scatoloni ed anche latte di vernice e pennelli.



l'inconfondibile sagoma della Fiat 600 Multipla, una delle prime auto monovolume - 1956

Forse non se ne era nemmeno reso conto nel 1956, ma con la sua strana vettura, Dante Giacosa aveva dato vita alla prima auto monovolume d'Europa!

Quasi si fosse trattato di un camioncino, come l'onnipresente Transporter della Volkswagen, quella 600 Multipla avrebbe potuto essere definita: a *guida avanzata*, dato che non aveva muso la piccola Fiat e questo sconcertò non poco i nostri connazionali, che non erano ancora abituati vedere forme così *da camion* su di un'automobile.



le straordinarie doti di abitabilità della Fiat 600 Multipla - 1956

Ma, dopo lo stupore iniziale, gli italiani si abituarono e forse si affezionarono a quella sagoma inconsueta e la 600 Multipla fu un indubbio successo commerciale; la vettura fu utilizzata spessissimo come taxi nella nostra Milano, quando le auto pubbliche erano ancora verniciate di verde e di nero.

Ne furono derivati anche dei pratici furgoncini che continuarono ad essere prodotti per quasi vent'anni.

La bella linea italiana si fa conoscere anche all'estero

In un mondo in cui, salvo alcune pregevoli eccezioni, la produzione automobilistica non varcava mai i confini nazionali ed in Italia viaggiavano solamente Fiat, Lancia e qualche Alfa Romeo, era inevitabile che i nostri stilisti lavorassero unicamente su meccaniche nazionali, quando si trattava di vetture pensate per la grande diffusione.

Ma il primo a fare eccezione a questa regola fu il nostro Pininfarina, che, già agli inizi degli anni cinquanta, ebbe contatti con le case automobilistiche inglesi e per loro creò due carrozzerie che meritano di essere ricordate in questa storia, come espressione artistica ed industriale.

La più nota delle due è una vettura sportiva: la Nash-Healey del 1951; si trattava di una spider e di una coupé di scuola inglese, con motore Healey, prodotte per conto dell'americana Nash; l'obiettivo commerciale era di proporre quella nuova vettura sportiva sul mercato statunitense.

I primi anni cinquanta erano il momento giusto per l'operazione perché alla fine della guerra, molti cittadini americani, quelli che volevano sentirsi un po' più signorili degli altri loro connazionali, se ne erano tornati in patria con le giacche di tweed ed avevano portato con sé delle spartane M.G., delle Lagonda color verde pino e delle bellissime SS 100; le avevano viste, le avevano guidate e se ne erano innamorati negli anni in cui erano stati in Inghilterra durante la guerra, mentre nel loro paese quelle marche erano totalmente sconosciute.



Nash-Healey, carrozzata coupé e roadster da Pininfarina - 1951

Giovani Battista Farina di rivestire con una carrozzeria aperta che piacesse, però, agli americani, la sua agile vettura di 3,8 litri di cilindrata e Pininfarina fece una roadster stupenda.

Alcuni erano convinti di desiderare veramente le essenziali sportive inglesi con le loro sospensioni durissime, con quel pronunciato, quasi assordante, rombo che tanto sapeva di spirito britannico; ma, alla prova dei fatti, sulle *motorways* degli Stati Uniti, che non erano le stradicciole tortuose della campagna inglese, pochissimi mantennero questa predilezione per le sportive britanniche, come vedremo.

Uno di loro fu il giovane ed atletico investigatore al servizio di Perry Mason; nella fortunata serie televisiva degli anni cinquanta, il biondo assistente percorreva le strade della California sulla sua rombante M.G. TF del '45.

Ed in quel clima favorevole alle auto *made in England*, la Healey chiese a

Ci sapeva proprio fare il maestro torinese: la carrozzeria che ne risultò era slanciata come piaceva al committente inglese e, salvo un accenno al parafrangente posteriore, la fiancata era quasi continua, senza spigoli; questo conferiva alla vettura quel tono sportivo e un po' retrò che era tanto attraente per gli americani.



Nash-Healey, in una pubblicità della casa americana - 1951

Il tutto era governato da un senso della misura che rendeva la Nash-Healey una vettura filante dalla grazia tutta italiana; l'automobile era femmina già allora e le macchine dalla bella linea italiana lo erano ancora di più!

La Nash carrozzata Pininfarina fu introdotta negli Stati Uniti nel 1951, ma, a causa del prezzo elevato, non riscosse il successo commerciale sperato; probabilmente, quel sapore un po' europeo per gli americani era un *plus* significativo sulle loro roadster, ma se dovevano pagarlo agro e salato, ci rinunciavano senza esitazioni.

A questo punto, gli *smanettoni* USA preferirono le Chevrolet Corvette e le Ford Thunderbird con cambio automatico; erano più economiche, imbottite di accessori e più ortodosse, secondo i loro criteri.

Peccato, perché la Nash-Healey era una vettura molto equilibrata ed elegante, caratterizzata dall'originale soluzione dei due fari inseriti nella mascherina a sviluppo orizzontale; avrebbe portato un po' di buon gusto là dove erano apprezzate le carrozzerie piuttosto *in carne*, anziché le sagome slanciate della bella linea italiana.

Al contrario, in Inghilterra ed anche da noi, per la verità, ebbe fortuna un'altra vettura, piccola e popolare questa volta, a cui Pininfarina dette una forma originale e pulita, alla fine di quel sesto decennio del secolo scorso; si tratta della diffusissima Austin A 40.



la berlina Austin A 70, in una pubblicità della casa - 1953

Pininfarina aveva intuito lo spirito nuovo cui anelava la Austin e conosceva bene i gusti degli inglesi; mise insieme una carrozzeria ponton a due porte e dalle linee tese che incontrarono subito il favore dei britannici, ma anche degli italiani.

piccola due volumi Austin A 40 (per gli inglesi A 40 Farina) in un catalogo della casa -1958

Senza clamore e senza far parlare di sé, quella vetturina disegnata da Pininfarina ha voltato una pagina nella storia della carrozzeria delle utilitarie.

In un mondo conteso fra piccole *tutto dietro*, più o meno arrotondate e vetture minimaliste tutt'avanti, l'Austin A 40 Farina, come la battezzarono gli inglesi, rappresentò l'archetipo del tipo di automobile più comune oggi, nell'ambito delle piccole autovetture: l'utilitaria a due porte e due volumi!

Fu lei, l'A 40 di Pininfarina la prima automobile fatta in quella maniera e a lei seguirono frotte di Renault, di Fiat e di Volkswagen ed una quantità infinita di giapponesi e coreane, con una meccanica più moderna, ben inteso.

Inoltre, alla piccola A 40 va anche il merito di aver introdotto per prima il concetto di *portellone posteriore*,

quando tutte le auto, anche le utilitarie più minute, avevano sempre un bagagliaio, alle volte quasi simbolico, separato dall'abitacolo, come quello della successiva Mini, per esempio.

Con l'A 40 comparve una vera portiera posteriore, incernierata in alto, che dava accesso completo, più che a un bagagliaio, ad un vero e proprio vano di carico, esteso fino al soffitto della vettura; si tratta di una soluzione di estrema praticità, che a noi sembra esistere da sempre, ma non è così e fu proprio la misconosciuta A 40 del 1958 la prima vettura ad esserne dotata.

Povera piccola Austin ... forse per il fatto di essere un'auto senza grandi pretese, l'A 40 è stata trascurata dagli storiografi della carrozzeria, che preferivano parlare delle linee entusiasmanti delle sportive superpotenti, piuttosto che di una piccola, anonima utilitaria.

Forse per questo non abbiamo saputo riconoscere il valore di apripista che spetta a quella simpatica vetturetta britannica dalle linee tese e dal gusto un po' italiano ... è ora di farlo adesso: grazie signor Farina!



rappresentazione del vano di carico e del portellone della Austin A 40 - 1958

La carrozzeria ponton dilaga in Europa

Se, con il 1950, la carrozzeria a fiancata continua o ponton che dir si voglia, era apparsa in Italia nelle due vetture di serie progettate nel dopoguerra: la Fiat 1400 e l'Alfa Romeo 1900, nel decennio successivo questo tipo di carrozzeria si impose decisamente nel nostro paese.

Perfino la conservatrice Lancia aveva introdotto la fiancata continua sull'Appia e lo aveva fatto definitivamente, senza più ripensamenti o passi all'indietro.

E all'estero? Come venne accolto nelle altre nazioni europee questo modo nuovo di fare carrozzerie per automobili? Le case britanniche furono piuttosto restie a rinunciare all'impronta del parafrangente e ad accettare le fiancate continue, che risultavano per forza di cose elementi tondeggianti, in evidente contrasto con lo stile severo delle vetture a cui gli inglesi erano abituati.



utilitaria inglese Morris Minor - 1953

Ancora sulla diffusissima prima Minor del 1949 e sulla successiva del '53, la Morris preferì esibire dei bei parafrangenti anteriori e posteriori, con tanto di finta pedana, elegantemente raccordati con la fiancata.

Nel frattempo, però, anche in Inghilterra, il pianale e la scocca portante erano diventate la regola sulle autovetture di nuova progettazione; era

inevitabile che quella carrozzeria di tipo americano si trapiantasse anche laggiù.

Infatti, già nel 1949, una vettura inglese tutta nuova adottò per prima la carrozzeria ponton e la introdusse in Gran Bretagna; l'*early bird*, come dicono quegli isolani, fu la Vanguard della Standard Motor; si trattava di una sobria berlina di classe medio-superiore, con 1.800 c.c. di cilindrata e con frontale e calandra molto *british*.

Però la fiancata era innegabilmente continua ed in rilievo per tutta la sua lunghezza; voleva essere una vettura elegante la nuova Standard, con una coda alta e spiovente che la rendeva una spaziosa berlina a due volumi.

La Vanguard, il cui nome voleva già far presagire il suo ruolo di avanguardia verso un modo nuovo di fare carrozzeria, fu un atto di coraggio da parte della casa di Coventry; riecheggiava le forme eleganti di una berlina americana di lusso: la Hudson Hornet, che aveva fiancate e forme simili, ma linee più allungate, date le notevoli dimensioni della grossa *sedan*, come quelli d'oltre oceano chiamano le berline.



la Standard Vanguard, notare l'imponente posteriore - 1949

Poi, lo stile ponton si impose decisamente sull'intera produzione automobilistica inglese; lo diffuse specialmente la Ford con la piccola Anglia e con la berlina media Consul; ormai, erano tutte a fiancata continua e scocca portante le vetture prodotte in Inghilterra.

Ma dopo l'apparizione dell'innovativa A 40 disegnata da Pininfarina, va anticipato che qualche cosa di veramente nuovo in fatto di carrozzerie si sarebbe verificato a fine decennio proprio in Gran Bretagna, con la comparsa della Mini Minor, il capolavoro di Alex Issigonis, come vedremo.



grossa berlina di lusso americana Hudson Hornet - 1948



utilitaria inglese Ford Anglia a fiancata continua - 1954

Una situazione non dissimile si verificò in Francia, dove la prima vettura ponton fu l'Aronde della Simca; nella sua versione iniziale, la nuova media francese denunciava una notevole somiglianza con la nostra Fiat 1400, compresa l'elaborata mascherina copriradiatore, poi abbandonata dalla Simca in favore di una nuova calandra più semplice e meno americaneggiante.

Non doveva stupire questa somiglianza dell'Aronde con la grossa Fiat: la società Simca era nata fra le due guerre come emanazione della Fiat in Francia ed ancora negli anni cinquanta, l'azienda francese era diretta da un appassionato imprenditore dal nome italiano: Enrico Pigozzi.

Dopo la Simca, altre case d'oltralpe cominciarono a convertirsi alla fiancata continua; nel 1956, la Renault presentò un'utilitaria con carrozzeria ponton: la simpatica Dauphine; era una vetturella moderna, molto più aggraziata della precedente 4 CV, ma sempre a motore e trazione posteriori e sempre a quattro porte come preferivano, anzi esigevano i francesi, anche quelli che non avevano molti soldi in tasca, ma che volevano comprarsi comunque un'automobile.



Simca Aronde della prima serie - 1953

La Dauphine piacque molto anche ai nostri connazionali, che se la videro prodotta su licenza da parte di un'industria Alfa Romeo in turbinoso sviluppo; in quegli anni, la casa del Portello stava tentando di penetrare nel settore delle automobili utilitarie, fino a quel momento dominio incontrastato della onnipresente Fiat.



Renault Dauphine - 1956

Ma è certo che quelli di Billancourt avrebbero voluto adottare la fiancata continua anche su un'automobile di classe media o medio-superiore, ma ebbero paura a farlo.

Forse, temevano che una carrozzeria decisamente moderna non si identificasse con lo stile classico e

composto gradito a professionisti, industriali ed uomini d'affari, che costituivano l'abituale utenza di quella categoria d'autovetture in Francia; perciò, gli stilisti della Renault lasciarono sulla fiancata della loro Frégate del 1951 un'impronta del parafrangente posteriore, perché ... perché non si sa mai.

Più coraggiosi furono quelli della Peugeot, grazie al fatto di avere un maestro d'eccezione che schizzava le carrozzerie delle loro solide automobili; ed infatti, la più bella francese media di quegli anni fu la Peugeot 403, con carrozzeria ponton e scocca portante, firmata: Pininfarina.



Renault Frégate, da una pubblicità della casa - 1951

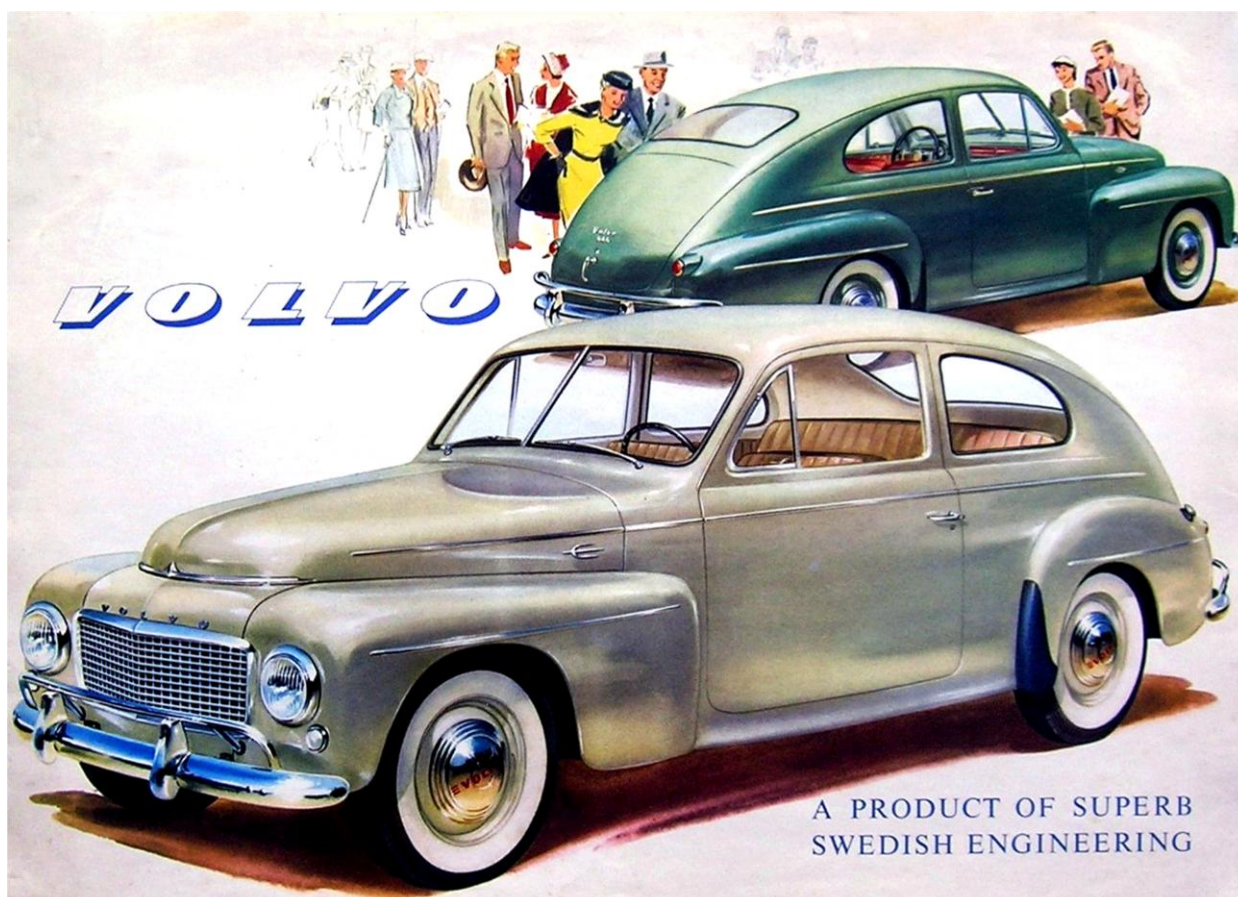
Per apparire bella, la 403 non aveva bisogno di colorazioni particolari, né di cromature appariscenti; la Peugeot di Pininfarina era una vettura con un fascino discreto, come una bella donna che non ha bisogno di creme e belletti per apparire piacente; *bella* lo è già di natura e lo si vede proprio quando si sveglia, di prima mattina.



Peugeot 403, berlina francese carrozzata da Pininfarina - 1955

Ma, tralasciando il fascino intrigante delle francesi, va segnalato che un altro paese interessante dal punto di vista della carrozzeria automobilistica è e fu la Svezia, nonostante si tratti di una nazione di soli dieci milioni di abitanti.

Per tutto il periodo della guerra, la Volvo si era ispirata alla produzione statunitense degli anni quaranta ed anche nel dopoguerra la casa di Göteborg continuò a far riferimento ai modelli americani del decennio precedente; la diffusissima e longeva Volvo PV 444 continuò ad essere prodotta dal 1944 fino al '65 ... certo che con quei parafranghi ben visibili davanti e dietro, di fiancata continua neanche a parlarne.



la longeva Volvo PV 444, chiaramente ispirata a modelli statunitensi degli anni quaranta - 1944

Tutt'altra storia fu quella dalla seconda fabbrica motoristica svedese: la Saab di Linköping.

Quell'azienda era nata nel 1940, nel pieno della guerra, con lo scopo di produrre localmente aeroplani da caccia di progettazione estera e questi erano ... udite, udite: dei nostri italianissimi Reggiane 2000 ... erano proprio altri tempi quelli in cui gli italiani insegnavano agli svedesi come fabbricare gli aeroplani!

Poi la guerra finì e agli ingegneri della Saab, pur mantenendo la loro missione principale di progettare velivoli, fu chiesto di fabbricare anche automobili; a questo punto, altro che riprendere forme all'americana, più o meno tondeggianti! Gli svedesi vollero fare di testa loro e fabbricarono qualche cosa di veramente nuovo.

I tecnici aeronautici decisero di proseguire sulla strada dell'aerodinamica, quella reale, non *immaginata* o *stilizzata* e ci regalarono delle nuove interpretazioni di carrozzerie automobilistiche *avviatissime*.

A loro, che progettavano aeroplani a reazione, era stato richiesto di realizzare un'automobile popolare, popolare per un paese praticamente pianeggiante, esteso quasi quanto l'Italia e scarsamente popolato; ne scaturì un veicolo dalla sagoma inconsueta, che non era compatto, né *bello* in senso classico, ma che possedeva, comunque, un suo fascino tutto *scandinavo*, come i Mumin o Pippi Calzelunghe.



utilitaria svedese a fiancata continua SAAB 92 –1950

La Saab 92, così si chiamava l'auto popolare di Linköping, era una due porte a scocca portante e a fiancata più che mai continua.

Montava un motore bicilindrico a due tempi, per essere facile da costruire e riparare, di soli 760 c.c. di cilindrata; non molto diverso da quelli prodotti contemporaneamente nella Germania orientale ed installati sulle diffusissime Trabant.

Alla Saab 92 seguirono altri modelli via via più aggiornati, ma sempre a trazione anteriore, fedeli all'originario schema meccanico e stilistico, fino ad arrivare al 1966; in quell'anno, quel poco ecologico propulsore a due tempi fu sostituito con un più ortodosso motore a quattro cilindri a V, con ciclo termico a quattro tempi, finalmente.

Ma si era arrivati ormai ad anni diversi, in cui il benessere e le comodità erano entrati nelle case dei biondi nordici; proprio loro, fra i

primi, dimostrarono una spiccata attenzione all'ecologia ed un motore che bruciava olio minerale assieme alla benzina non era più tollerabile, men che meno sulle strade della verde penisola scandinava.

Ma, per poter considerare concluso il discorso della penetrazione della carrozzeria ponton nel nostro continente, manca ancora l'esperienza di un paese fondamentale, motoristicamente parlando, lasciato volutamente per ultimo per un preciso motivo, come vedremo: la Germania! Almeno, di quella parte occidentale del paese che costituiva la Repubblica Federale Tedesca.

A differenza di quanto stava accadendo nel resto dell'Europa industrializzata, in Germania Ovest la produzione automobilistica non era molto influenzata dai gusti classicheggianti piuttosto che modernisti dei clienti; alla metà del secolo scorso, ciò che influiva maggiormente sull'industria tedesca dell'automobile era la situazione politica ed economica del paese.



Mercedes 170, modello d'anteguerra prodotto fino al 1950

Come sappiamo, negli anni fra il 1945 ed il 1950, le fabbriche automobilistiche tedesche avevano ripreso faticosamente la sua attività con i modelli correnti dell'anteguerra; erano autovetture di marchio Mercedes, BMW e Volkswagen, dotate ancora di un telaio indeformabile separato.

Ma nel 1949, anche per i tedeschi qualche cosa di nuovo stava arrivando e questo accadde per merito di un'azienda non molto grande, padronale, ma vivace e pronta alle innovazioni: la Borgward di Brema.

Il suo titolare, il signor Carl Borgward, oltre che un avveduto industriale, era anche un grande appassionato di innovazione tecnologica; la sua dinamica azienda fu la prima ad adottare la carrozzeria a scocca portante in Germania e la prima a presentare una vettura tedesca a fiancata continua: la Borgward Hansa 1500, di un litro e mezzo di cilindrata, appunto.



Borgward Hansa 1500 con carrozzeria ponton, nella versione cabriolet - 1951

Poi, anche le altre case più grandi si adeguarono ai nuovi metodi di produzione e nel 1953 la Mercedes-Benz lanciò il suo nuovo modello 180, il primo progettato nel dopoguerra; questa nuova vettura utilizzava la soluzione strutturale della scocca portante e della fiancata continua.

Fu molto importante quel nuovo modello di vettura perché consolidò la carrozzeria ponton su tutta la successiva produzione automobilistica tedesca, Mercedes e non.



Mercedes-Benz 180 con carrozzeria ponton - 1953

Microvetture, utilitarie o auto da città?

E proprio in Germania ed in Italia pure, le persone stavano vivendo una vita sociale non molto dissimile, in quegli iniziali anni cinquanta; ad una innegabile voglia di ricostruire dopo i disastri della guerra, a molti tedeschi e nostri connazionali mancava la disponibilità economica per pensare ad un'automobile.



scooter tedeschi degli anni cinquanta

Forse proprio per questo o a causa del clima più piovoso, incominciarono a circolare sulle strade della Repubblica Federale delle microvetture con motori mono o bi-cilindrici, generalmente a due tempi; di solito, quelle vetturette presentavano all'esterno un qualche cosa che definire: *carrozzeria* sarebbe un po' pretenzioso.

Gli operai e gli impiegati dei due paesi si accontentavano spesso delle due ruote per i loro spostamenti individuali; in quel frangente, gli italiani scoprirono ed apprezzarono gli scooter Innocenti e Piaggio come succedanei di un'automobile che ancora non potevano permettersi.

Invece, in Germania, di fronte ad una situazione analoga, la gente reagì in modo diverso; rifiutò le due ruote, anche perché gli scooter immessi sul loro mercato dall'industria motociclistica tedesca erano dei marchingegni improponibili: brutti e massicci ... tutta un'altra cosa in confronto alle nostre Vespa e Lambretta.



microvettura a tre ruote Messerschmitt KR 200 - 1958



microvettura tedesca Zündapp Janus - 1958

Erano veicoli che costavano poco più di una motocicletta ed erano alla portata dell'operaio della Renania e del Palatinato; ad esempio, il Messerschmitt KR 200 aveva tre ruote ed era, sostanzialmente, una motocicletta carenata e chiusa con un tettuccio di lamiera che faceva pensare a quello dell'omonimo aereo da caccia di una decina d'anni prima.

Un po' più *automobili* furono le Janus della Zündapp a quattro ruote; avevano frontale e coda identici, per minimizzare la tipologia dei ricambi e realizzare economie in questo modo.

Quella strana microvettura bifronte, come Giano appunto, era stata ideata da un noto progettista aeronautico: Claude Dornier, che aveva costruito bimotori ed idrovolanti durante la guerra.

Era già più accettabile un'altra vetturessa: la Goggomobil della bavarese Glas, che riscosse un certo successo e ebbe un'esistenza non così effimera come molte altre sue colleghe.



microvettura tedesca Glas Goggomobil - 1955

In particolare, fu con la crisi petrolifera di Suez dell'ottobre 1956, quando il prezzo del petrolio schizzò in alto improvvisamente, che la Goggomobil si fece conoscere ed apprezzare per la sua praticità ed economia.

Ma, a questo punto, era proprio inevitabile che le microvetture dal prezzo abbordabile per il proletariato tedesco dovessero essere tutte così bruttine? Per le vetturessa che circolavano in

Germania, non si poteva trovare una forma un po' più aggraziata per soddisfare la voglia di mobilità di quegli operai che non potevano ancora permettersi una Volkswagen?

Alla fine, una macchinina gradevole arrivò, ma non era frutto della prodigiosa tecnologia germanica; anche in questo caso, come per la Vespa, si trattò di una geniale idea tutta italiana; la vetturessa in questione si chiamava Isetta ed è appassionante la sua storia.

Fu concepita dall'ingegner Ermenegildo Preti, progettista aeronautico e professore di Costruzioni Aeronautiche al Politecnico di Milano negli anni sessanta, quando anch'io frequentavo le sue lezioni.

Nella fabbrica di motociclette e scooter ISO di Bresso, nel 1953 il prof. Preti costruì una vetturessa a quattro ruote, di cui le due posteriori erano molto ravvicinate, in modo di evitare l'uso di un differenziale, risparmiandone il costo ed il peso.

La vetturessa di Gildo Preti aveva una forma ad uovo e la carrozzeria era in lamiera d'acciaio con un'ampia vetratura, che ricordava la cabina di un aeroplano da turismo; l'Isetta era spinta da un piccolo motore monocilindrico a due tempi di 200 c.c. di cilindrata, che la faceva viaggiare sulle sue ruotine, minuscole come quelle di uno scooter, a 85 km/ora di velocità.



la Isetta della Iso Rivolta, nella forma originale -1952

Ma la caratteristica più sorprendente ed originale di quella vetturessa un po' fuori dagli schemi, era l'avere una sola portiera per dare accesso all'abitacolo, con due posti affiancati; quell'unico sportello era bombato e si trovava nella parte anteriore della carrozzeria; anzi, era esso stesso il frontale della vettura, come già era accaduto sulle Janus della Zündapp, per la verità.

Un'ultima notazione a proposito della forma dell'Isetta, di tipo estetico questa volta: sul modello di produzione della microvettura vennero riportati due rigonfiamenti longitudinali in rilievo, che percorrevano tutta la fiancata ... è incredibile, ma bastarono quelle due modanature a far apparire l'Isetta più *automobile* e a dare slancio a tutta la carrozzeria di quel simpatico ovetto.

Quando fu presentata al pubblico, quella strana creatura con una sola porta davanti lasciò tutti un po' perplessi, ma alcuni apprezzarono l'originalità delle soluzioni presenti sull'Isetta e la giudicarono geniale;

tuttavia furono pochi gli italiani che se ne fecero conquistare e continuarono a comperare Lambrette e Vespe, in attesa di mettere le mani, prima o poi, su un'automobile vera.



una Isetta con il marchio BMW con i fari esterni e la colorazione bicolore di gusto tedesco - 1958

inalterata la carrozzeria italiana dell'Isetta e solo i fari dovettero diventare esterni e più grandi, in ossequio alle vigenti leggi federali.

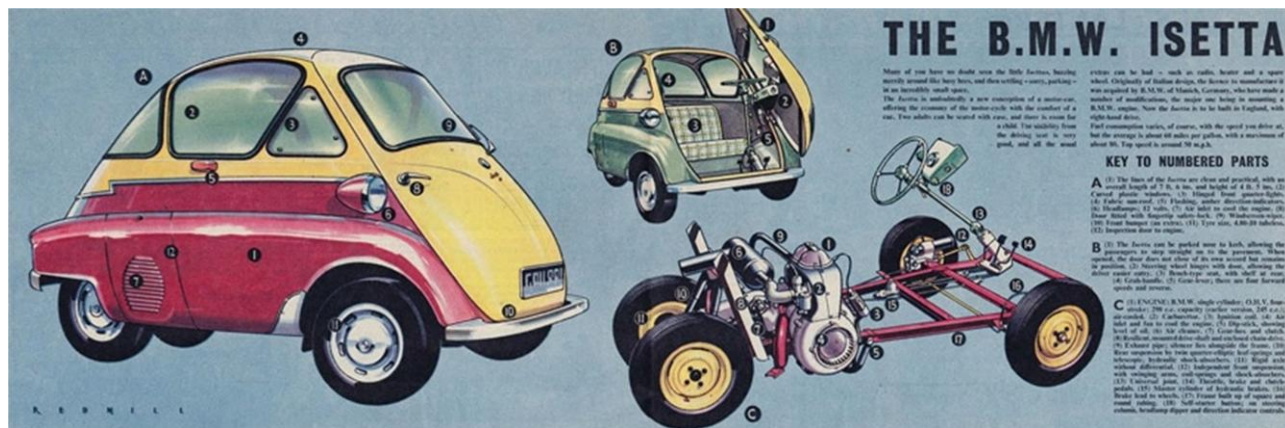
La nuova vetturina italo-bavarese venne denominata BMW 250, ma, in Germania, tutti continuarono ad indicare come Isetta quella simpatica macchinina, con lo stesso spirito con cui noi italiani continuammo indisturbati a chiamare Topolino la 500 della Fiat.

Ma allora, viene da domandarsi: che cosa c'entra con la Germania una microvettura fabbricata a Bresso? Ed è proprio qui che si dimostrò il genio commerciale del signor Renzo Rivolta, l'illuminato titolare della Iso; presentò e vendette il suo progetto di microvettura a dei tedeschi, ma non a dei tedeschi qualsiasi, bensì a quelli della BMW di Monaco, nientemeno!

In quel periodo, la casa bavarese versava in gravi difficoltà, dato che le vetture d'alta gamma che aveva presentato nel dopoguerra non avevano incontrato il favore del pubblico e solo grazie alle sue ineguagliabili motociclette il marchio col logo bianco e azzurro riusciva a sopravvivere in quei momenti bui.

L'arrivo dell'Isetta aprì ai bavaresi un nuovo mercato interessante e profittevole; il proletariato renano ed amburghese che non poteva ancora permettersi un Maggiolino, preferì l'Isetta a quei mostriciattoli prodotti nel loro paese; fra il 1955 ed il 1962 la BMW vendette più di centosessantamila di quei simpatici ovetti su ruote.

In realtà, i tecnici di Monaco rimotorizzarono il prodotto originale con il loro indistruttibile monocilindrico a quattro tempi di 250 c.c. di cilindrata; però, ebbero l'intelligenza di mantenere praticamente



foglio pubblicitario della BMW che illustra le caratteristiche tecniche della Isetta - 1958

Poi, presso la BMW, la microvettura del professor Preti crebbe di potenza ed anche di dimensioni; alla fine diventò una piccola utilitaria a quattro posti di 600 c.c. di cilindrata, ma i tempi erano cambiati; nella Germania Federale erano diventati tanti i tedeschi che potevano finalmente permettersi l'auto del popolo ideata da Porsche.

Per questo motivo, le microvetture *made in Germany* ed anche la nostra Isetta *bavaresizzata* scomparvero rapidamente dalle strade della Repubblica Federale; forse, l'erede di quella genia di piccole automobili che vissero la loro breve stagione nel dopoguerra e nel decennio successivo, fu la vetturetta della NSU, che, in tempi successivi, divenne la prima delle fortunate superutilitarie col nome Prinz.



la superutilitaria tedesca NSU Prinz - 1958

Ma, negli anni sessanta, la nuova piccola Prinz non era più vista dai tedeschi come un'automobile super-economica, bensì come una vetturetta da usare per le piccole commissioni, esclusivamente o quasi in città; erano quelli gli anni in cui, chi poteva permettersela, si portava a casa una seconda macchina, una piccola cittadina ... era nata la *city car*.

Qualche cosa di simile accadde anche da noi, dove i nostri motociclisti e scooteristi *forzati*, forzati per motivi di disponibilità economica, se ancora non erano riusciti ad avere una 600, di lì a poco, avrebbero trovato un *entry level* nuovo, proprio giusto per loro; si trattava del secondo, grande capolavoro di Dante Giacosa!

Un mito tutto italiano

La conosciamo tutti e tutti o quasi ne abbiamo avuta almeno una di 500, nella nostra vita; tuttavia, nel 1957, il suo esordio nel mondo della motorizzazione non fu così felice come verrebbe da pensare; fu presentata solo due anni dopo la sua sorella maggiore 600 e in Fiat c'era chi temeva che la nuova vetturessa potesse sottrarre potenziali acquirenti alla vettura poco poco più potente.

E, forse, quegli scettici non avevano tutti i torti, perché per un paio d'anni il mercato dell'automobile non riuscì a mettere a fuoco il significato ed il ruolo che si sarebbe ritagliato quell'automobile minuta, così poco più piccola, come dimensioni e cilindrata, dell'altra lanciaatissima utilitaria Fiat, la 600.

In realtà gli obiettivi che la casa torinese si era prefissata con la nuova vetturessa erano diversi da quelli con cui era stata immessa sul mercato la 600, due anni prima; la vettura più grande voleva essere un'auto per la famiglia e per questo aveva quattro reali posti a sedere.

Innanzitutto, l'obiettivo principale della 600 era sostituire, con qualche funzionalità in più, la vecchia Topolino.

Invece, ad un bacino d'utenza differente puntava la Nuova 500 del '57, che voleva dare quattro ruote a chi si era sempre dovuto *accontentare* delle due di una motocicletta o di uno scooter, pur desiderando ardentemente un'automobile.

E, proprio per confermare questa vocazione della Nuova 500, cioè quella di sostituire un veicolo a due ruote e due posti, la serie iniziale della superutilitaria Fiat aveva due sedili soltanto, con un ampio ripiano posteriore per appoggiarvi borse, valige ed anche il campionario di un commesso viaggiatore; questo particolare differenziava immediatamente la Nuova 500 dalla sorella maggiore, che con quattro posti a sedere ci era proprio nata.



Fiat nuova 500 nella prima versione, ancora priva di profili cromati -1957

Per la verità, anche la carrozzeria della nuova superutilitaria era, inevitabilmente, molto simile a quella della 600 ed il fatto non aiutava granché a distinguere i diversi indirizzi delle due vetture.

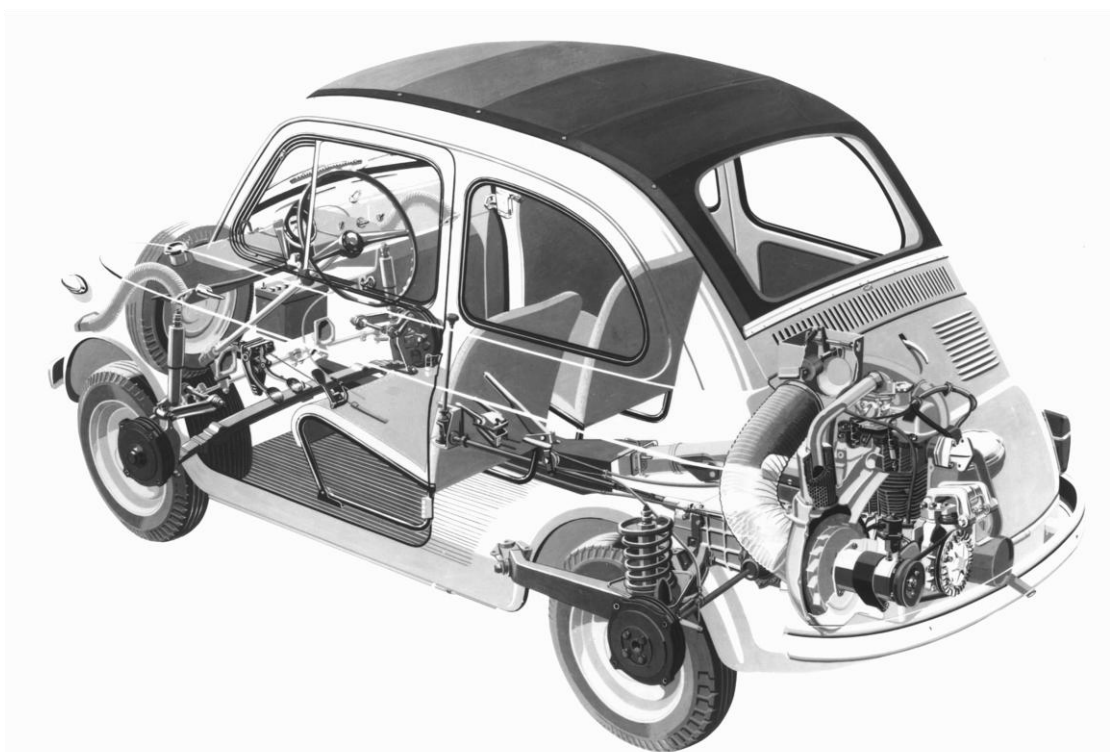
Semplicemente, la 500 era più minuta, ma, soprattutto, era più povera, più spartana della 600; in ogni caso, però, rimaneva sempre

più confortevole di una Vespa 125 o di una Lambretta D ed in questo coglieva a pieno il suo obiettivo.

Doveva pesare, costare e consumare il meno possibile la 500 Fiat e, per questo, la carrozzeria comprendeva un tetto ripiegabile in tela leggera che si estendeva dal parabrezza, giù giù fino al vano motore ed in quella copertura era inserito un lunotto flessibile in vinile, per la visibilità posteriore; la Nuova 500 non aveva nemmeno i coprimozzi alle ruote!

Addirittura, i finestrini della superutilitaria erano fissi e solamente i due deflettori potevano essere aperti; anche i segnalatori luminosi, le cosiddette frecce, erano miniaturizzate sulla 500: due guscelli trasparenti piazzati sui parafranghi, con la doppia funzione di indicatori di direzione e fari di posizione.

Tutto questo era evidente a proposito della carrozzeria della Nuova 500, ma ciò che era assolutamente inedito era il motore: un bicilindrico posteriore raffreddato ad aria forzata, con i cilindri verticali, come quelli di una motocicletta e non contrapposti *alla Porsche*, per intenderci.



vista in trasparenza della Fiat Nuova 500 con la capote estesa fino all'altezza del vano motore -1957

Con i soli 13 CV di potenza fornita da quel piccolo motore di 479 c.c. di cilindrata, le forme della Nuova 500, come quelle della tedesca Volkswagen e della 600, non potevano che essere *bombate*, per richiedere la minor quantità possibile di lamiera per ricoprire gli stessi volumi; in forza di questo, la forma della sua carrozzeria era necessariamente *scontata* e non poteva essere molto diversa da quella della sorella maggiore.

Sì! Gli italiani non compresero immediatamente le ragioni del lancio di quella vetturetta così disadorna, che doveva pesare il meno possibile e consumare quanto una motocicletta.

Per questo motivo, nel 1957 e nell'anno successivo le vendite della nuova superutilitaria non decollarono e la Fiat reagì immediatamente arricchendo la Nuova 500 con dei finestrini apribili e con qualche cromatura; nelle successive versioni della Fiat 500, ci fu anche un lieve aumento di cilindrata per compensare il peso lievitato.

Nel frattempo, però, gli italiani si erano abituati a veder viaggiare per le strade di campagna e città quella minuscola automobile e si fecero notare due nuovi tipi di utenti interessati alla superutilitaria: i neopatentati e le signore; i primi desideravano una macchinetta più disinvolta e sbarazzina della 600, che veniva percepita già come un'auto per padri di famiglia.



Fiat Nuova 500 con padiglione metallico e tettuccio apribile - 1959

E poi: le signore, che cominciavano a pensare alla 500 come ad una vetturessa da città, ideale per accompagnare i bambini a scuola e fare la spesa *grossa* al supermercato, in uno di quei primi empori *all'americana* che si stavano aprendo proprio in quegli anni nelle nostre città.

Principalmente, fu quella la chiave del successo della 500, che tutti abbiamo conosciuto; per la moglie e per i figli, gli italiani che potevano permetterselo puntavano ad una seconda macchina

e la superutilitaria Fiat era la soluzione ideale.

Con il 1959, il fenomeno 500 letteralmente esplose: la vetturessa aveva fatto breccia nel cuore dei nostri connazionali, anche perché la Fiat seppe interpretare molto bene le esigenze degli italiani ed anche delle italiane, questa volta.

La parte posteriore della vettura diventò interamente metallica, con un lunotto di vetro inserito all'interno; la 500 perdeva il suo padiglione completamente scopercchiabile, limitando l'apertura ad una piccola porzione del tetto sopra il posto di guida; tuttavia, pochi se ne accorsero e, per la maggior parte degli utenti, la 500 rimase invariabilmente una piccola berlina, anche in piena estate.

Soprattutto, però, la superutilitaria Fiat ricevette una panca posteriore e venne omologata per quattro persone.

Dal 1957 al 1975, quando la produzione della Nuova 500 cessò, oltre cinque milioni ne erano state costruite e fu un continuo susseguirsi di nuove versioni e migliorie, nel corso degli anni.

Nel 1960, dallo stesso motore della 500 venne ricavata una versione con i cilindri



Fiat Nuova 500 Giardiniera, in una pubblicazione della casa - 1960

disposti orizzontalmente, denominato: bicilindrico a *sogliola*, tanto limitato era il suo ingombro in altezza; venne installato sulla versione station wagon della 500, proprio sotto al pianale di carico, con grande soddisfazione di meccanici e riparatori, che dovevano infilarsi dentro il bagagliaio della piccola vettura per poter intervenire.

E, com'era prevedibile, anche la 500 Giardiniera ebbe un grande successo commerciale; rispetto alla berlina, era stata allungata di una ventina di centimetri e poteva trasportare veramente quattro persone *in comfort*, con tutti i loro bagagli ... anche se a 95 km/ora di velocità e non di più.



Autobianchi Bianchina, con motore a sogliola - 1960

Lo stesso motore sogliola venne installato pure su di un'altra piccolissima automobile, che aveva anche la pretesa di essere elegante, adatta alle signore che desideravano spostarsi in città su una vetturessa carina e maneggevole; la nuova piccola auto si chiamava: Bianchina ed era prodotta dall'Autobianchi, una controllata del gruppo Fiat, che avrebbe voluto rinverdire il ricordo delle signorili Bianchi d'anteguerra.

A differenza della 500, la Bianchina era un'autentica tre volumi, per apparire *classica* nella sua configurazione, ma aveva pur sempre motore e trazione posteriori ed era quasi sempre bicolore, in tinte pastello dai toni delicati.

Il target della piccola Autobianchi era costituito da una clientela di signore e signorine che non volevano rinunciare a sentirsi *donne eleganti* anche quando erano al volante ... che differenza con le *virago in carriera* che incontriamo oggi in autostrada e in città; viaggiano arcigne ed immusonite su enormi SUV, rigorosamente neri e se il loro automezzo ha un aspetto arrogante e minaccioso, tanto meglio!

Non mancò neppure una versione sportiva dell'indimenticabile 500: la 595 Abarth, con cilindrata maggiorata e qualche cavallo in più, oltre ad un caratterino tutto pepe che la faceva *filare come una spia*; piaceva molto ai ragazzotti che desideravano correre ed ancora di più a quelli che avevano voglia di farsi notare sulla loro Abarth bianca, con la fascia rossa sulla fiancata.



595 Abarth, con la caratteristica fascia rossa sulla fiancata - 1960

Questa è la vicenda, probabilmente irripetibile, di un'automobile che ha fatto la storia della motorizzazione in Italia ed è entrata a pieno titolo nel costume del popolo dello Stivale.

E' conosciuta anche all'estero la nostra 500 e, assieme alla pizza, alla Vespa, alla torre di Pisa ed al gelato, è diventata uno dei simboli più forti della nostra italianità, presso tutti i popoli del mondo.

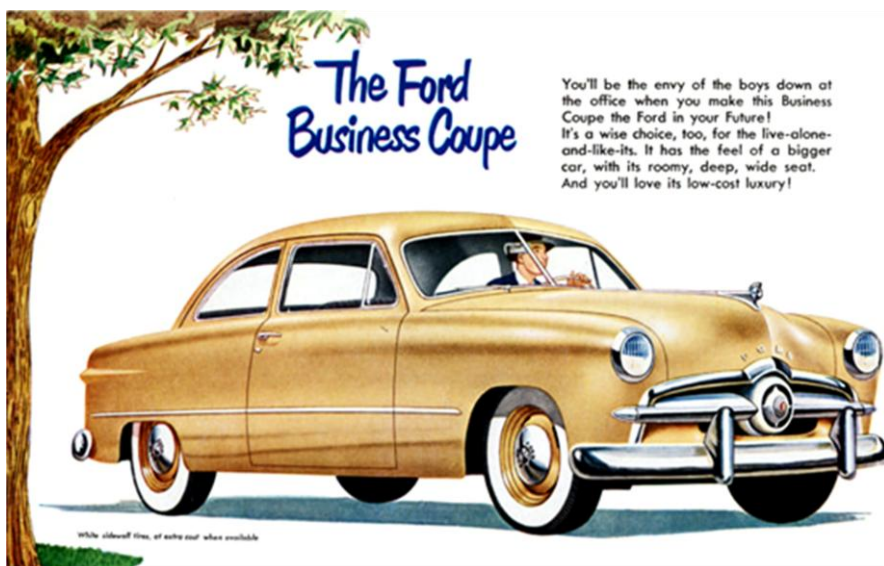
Persino quelli della Pixar, oggi Disney, per il loro capolavoro Cars, cartone animato interpretato esclusivamente da automobili per lo più americane, andarono a ripescare la vetturina della Fiat; quando vollero far interpretare ad una piccola automobile il ruolo di un gommista simpatico ed un po' squattrinato, scelsero proprio una 500 gialla per quella parte.



Luigi e Guido personaggi del cartone animato Cars della Pixar - 2006

La chiamarono Luigi, le affibbiarono un inconfondibile accento modenese e le diedero per compagnia un certo Guido, una malmessa attrezzatura mobile per sollevare le auto al cambio gomme; i due si intendevano alla perfezione in un dialetto incomprensibile ... però entrambi avevano, anzi *vivevano* una viscerale e totalizzante passione per le Ferrari!

Alle americane aumenta la potenza e spuntano le code



la versione due porte della Ford sedan (berlina) del 1949

Dopo aver imposto all'Europa le forme tondeggianti delle proprie carrozzerie ponton, con gli anni cinquanta inoltrati, anche gli americani si convinsero che le automobili di casa loro erano un po' troppo in carne, come la Ford del '49, che tanto aveva influenzato la linea della nostra 1400 Fiat.

Gli statunitensi si accorsero che le vetture di casa loro erano meno veloci delle contemporanee macchine europee e non avevano

nemmeno una ripresa brillante come quelle; in realtà, gli americani non tenevano conto che le europee erano vetture molto più snelle e leggere.

Per migliorare le prestazioni dei loro *ponderosi* macchinoni, senza comprometterne il comfort o diminuirne le dimensioni, le case automobilistiche d'oltre oceano dettero vita ad una vera e propria corsa alla potenza dei motori; crebbero mediamente di un buon 30% in cilindrata, passando dai 3.200 c.c. di una normale vettura per famiglia del 1950 ai 4 litri ed oltre delle auto medie di fine decennio.

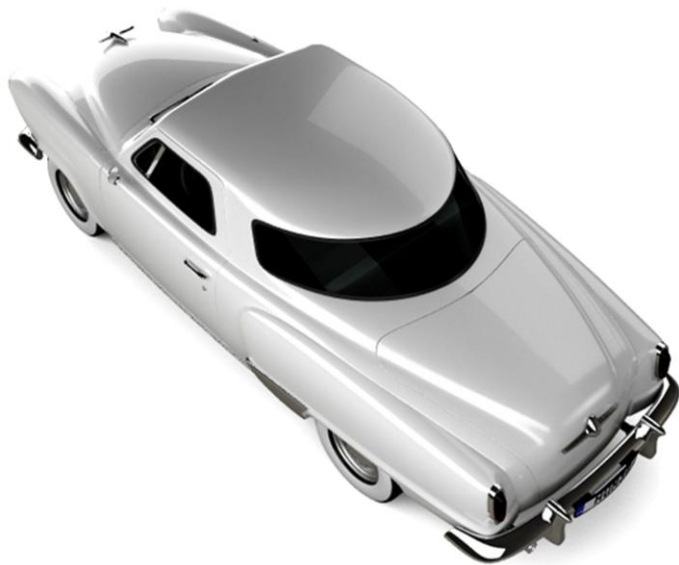
Non solo: per battere la concorrenza nazionale, i costruttori americani si preoccuparono di dare ai propri clienti la sensazione di essere al volante di vetture agili e veloci e lo fecero snellendo le forme e dando alle proprie automobili linee più filanti.

E già che c'erano, gli americani si provarono ad introdurre sulle loro carrozzerie automobilistiche richiami stilistici ed ornamentali di tipo aeronautico, come per far immaginare che le loro automobili fossero così veloci da poter volare ... o quasi.

La vettura che più delle altre si arricchì di questi stilemi mutuati dal mondo dell'aeroplano fu la Studebaker Champion Starlight del 1949 che, su di un cofano sospinto decisamente in avanti rispetto al corpo vettura, esponeva un disco cromato a simboleggiare l'ogiva di un'elica.



frontale della Studebaker Champion Coupé - 1950



vista dall'alto della stessa Studebaker Champion Coupé - 1950

un'automobile solida e ben fatta, una delle prime americane ad avere la scocca portante e, tutto sommato, possedeva anche un suo fascino.

A dire la verità, la Studebaker Starlight non fu la sola a voler creare l'illusione di una sua appartenenza morfologica al mondo aeronautico; la prima a farlo fu la lussuosa Cadillac, nel suo modello *sedan*, come chiamano gli americani la berlina, del 1948; i due parafanghi posteriori erano in rilievo sulla fiancata e finivano con due pinne appuntite verso l'alto, come se quelle due pseudo-derive potessero collaborare alla stabilità laterale del veicolo, come accade, normalmente, su di un aeroplano.

Naturalmente, si trattava solo di richiami estetici, ma essi avevano comunque il loro effetto psicologico; negli anni

cinquanta, in America, non si vendeva un'automobile che non avesse due belle pinne in coda a promettere velocità esaltanti e stabilità assoluta, grazie a quelle due protuberanze.

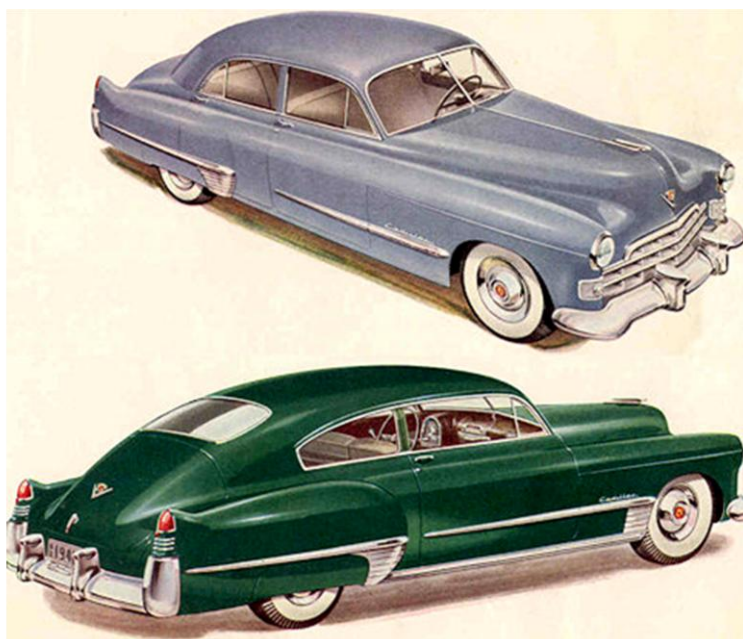
Lo stilema delle code allungate dilagò e la Chrysler Imperial del 1953 dette inizio a quello stile detto: *Forward Look* che pretendeva pinne estese e ben esposte; le code divennero imponenti e, in alcuni casi, si trasformarono in superfici davvero esagerate, aggiungendo solamente peso a delle automobili che non diventavano certamente più veloci e stabili grazie alla loro presenza.

Tuttavia, a volte le pinne si rivelarono strumentali per dare slancio e personalità a delle vetture decisamente mastodontiche; la stessa Cadillac, il marchio di lusso della General Motors, sulle sue enormi

Oltretutto, la versione coupé della Starlight, che più delle altre avrebbe dovuto creare la suggestione della velocità, presentava un abitacolo piuttosto angusto, chiuso al posteriore da una superficie vetrata quasi circolare, che faceva pensare alla cabina di un bimotore da ricognizione.

E per finire, i parafanghi posteriori, ben evidenziati in rilievo, avrebbero voluto richiamare alla mente le code di un aeroplano bideriva.

Tuttavia, nonostante l'ostentazione di queste forme da aeroplano, la Studebaker in questione era davvero



Cadillac Fleetwood sedan, prima vettura dotata di pinne - 1948

coupé e spider Eldorado del 1953, riuscì a produrre una carrozzeria armoniosa, caratterizzata più che appesantita da due pinne verticali in coda, con l'effetto di slanciare quell'imponente corpo vettura.



Cadillac serie 62: esempio di pinne esageratamente estese sulla coda delle grandi vetture americane - 1959

Anche noi italiani, da bravi provinciali, ci facemmo contagiare quasi subito da quella moda d'oltre oceano; per fortuna, però, i nostri stilisti seppero interpretare con gusto e senso della misura quelle suggestioni straniere.



Cadillac Eldorado convertibile - 1953

Come già accennato, le prime auto di casa nostra con le code furono le Alfa Romeo e la Fiat 1100 TV del 1954, ma, per fortuna, non si scostavano molto dalla bella linea italiana per colpa di quelle pinne; addirittura, nella Giulietta Sprint, Franco Scaglione seppe utilizzare due codine gradevolissime per dare slancio al suo coupé e, sicuramente, la splendida sportiva dell'Alfa Romeo non sarebbe stata così bella se ne fosse stata priva.

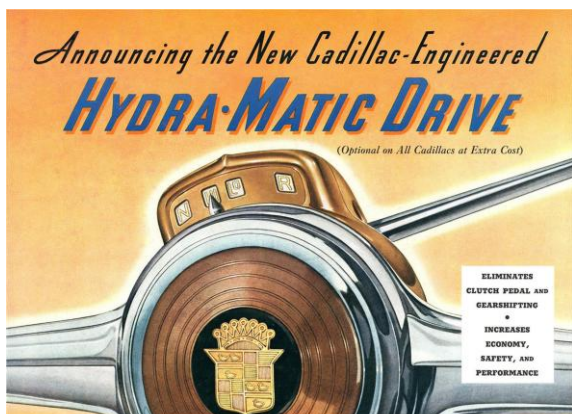


le pinne dell'Alfa Romeo Giulietta Sprint - 1954

Questo dimostra una volta di più che anche nelle carrozzerie delle automobili non ci sono soluzioni aprioristicamente *belle* o *brutte*, ma esiste unicamente la capacità di saperle utilizzare con intelligenza e buon gusto.

Negli anni cinquanta le innovazioni tecnologiche non si contano!

Ma, se i nordamericani non furono i primi della classe nel fabbricare carrozzerie belle ed eleganti, enorme fu il loro apporto in fatto di innovazioni tecnologiche sull'automobile, sull'automobile intesa come oggetto pensato per essere fruito da esseri umani *normali*, intenti a spostarsi da un luogo ad un altro.



pubblicità di cambio Hydramatic della General Motors – anni cinquanta

Già sulle autovetture dell'anteguerra erano stati gli statunitensi ad installare per primi i sistemi di riscaldamento della cabina e nel dopoguerra avevano introdotto sulle loro vetture il cambio automatico delle marce.

E, nel corso degli anni cinquanta, quella funzionalità era diventata lo standard sulle automobili americane; con il decennio successivo, poi, pedale della frizione e leva del cambio divennero un ricordo legato a tempi andati e con quegli arnesi gli americani non vollero averci più nulla a che fare.

Inoltre, sulle decappottabili d'oltre oceano, proprio in quel periodo, vennero installate le prime capote a comando elettrico; sarebbero state un vezzo ingiustificato sulle spider europee, ma i mantici delle sportive d'oltre oceano misuravano metri e metri quadrati di superficie e per tenderli e ripiegarli il comando elettrico faceva proprio comodo.



una Oldsmobile 98 convertibile, con la sua estesa e pesante capote - 1950

Ma l'argomento più importante degli anni cinquanta fu un altro ancora: prima in America e poi in Europa, ebbe modo di diffondersi fra la gente comune la cultura della sicurezza sulle strade, anche grazie alle rigorose leggi federali statunitensi; addirittura, c'erano tariffe assicurative differenziate a seconda della presenza o meno di dispositivi di sicurezza sulle automobili.

Tutto questo aveva lo scopo di promuovere sulle autovetture di nuova produzione la presenza di accorgimenti e sistemi atti ad evitare danni o lesioni, in caso di incidente.

Le case automobilistiche degli Stati Uniti risposero subito alla sollecitazione, introducendo sulle loro ultime vetture innovazioni che troviamo oggi invariabilmente sulle automobili che usiamo tutti i giorni.

Il primo di questi dispositivi fu introdotto sulle Ford del 1956: le cinture di sicurezza per i sedili anteriori, cui seguirono serrature di nuovo tipo alle portiere, atte a prevenirne l'apertura accidentale in caso di incidente.

Un altro accorgimento apparentemente banale, ma utilissimo in realtà, fu il rivestire la plancia della cabina con un materiale morbido e non spigoloso o tagliente, pericoloso in caso di urto violento contro uno dei passeggeri; sempre in cabina furono adottati dei volanti di tipo nuovo, con il piantone capace di accorciarsi, assorbendo energia, quando il conducente lo trattiene con forza nel corso di un urto frontale.

Ma, dal punto di vista della tecnica costruttiva, il miglioramento fondamentale di quegli anni fu la realizzazione delle scocche a *resistenza differenziata*; si trattava di carrozzerie più cedevoli nei cofani anteriore e posteriore, per smaltire energia deformandosi nel caso di tamponamenti e scontri frontali; al contrario, le cellule erano più rigide nella parte centrale dell'abitacolo per salvaguardare l'incolumità dei trasportati.



esempio di scocca a resistenza differenziata di un moderno Suv

Fu una strada lunga e laboriosa, ma, a partire da quel 1956, molto è stato fatto per la sicurezza delle persone che viaggiano sulle nostre automobili e tanto lavoro è stato eseguito senza clamore, per non allarmare inutilmente gli utenti.

Certamente, le autovetture attuali sono molto più sicure di quelle di mezzo secolo fa; basta osservare le maniglie incassate delle auto di oggi e ripensare a quelle sporgenti in alluminio delle 600 e delle 1100 della nostra infanzia, ... dell'infanzia di chi,

come me, ha i capelli grigi, se ancora ne ha.

Ed ancora, un'ultima, fondamentale innovazione tecnologica si impose in quegli anni, ma non ci venne dall'America, questa volta, bensì dalla vicina Inghilterra; fu nel 1954 che apparvero per la prima volta su di un'autovettura da competizione i *freni a disco*.

Sono quel tipo di freni che tutti conosciamo come immancabili sulle vetture di prestazioni elevate e presenti solamente sulle ruote davanti, accoppiate a dei buoni tamburi al retrotreno, su utilitarie e vetture pensate per viaggiare prevalentemente in città.

Nati per frenare gli aeroplani nella loro corsa d'atterraggio sulle piste aeroportuali, i freni a disco furono montati inizialmente sulla Jaguar D che partecipò all'edizione del 1954 della 24 Ore di Le Mans.

Si racconta che le verdi vetture inglesi avessero vinto quella competizione proprio grazie alla loro frenatura eccezionale.



esempio di moderno freno a disco e pastiglia



Jaguar D-tipe, prima vettura dotata di freni a disco, vincitrice alla 24 ore di Le Mans - 1954

Leggenda o meno, i freni a disco si imposero da allora per le velocità più elevate e questo andò a migliorare il comportamento su strada e la sicurezza delle automobili che usiamo oggi, tutti i giorni ... ancora una volta: grazie, sir William Lyons.

Sportive sempre più belle, sempre più veloci

L'auto sportiva ebbe grandi espressioni negli anni cinquanta del secolo scorso; nella Francia dell'esistenzialismo sparirono le grandi Bugatti e le sinuose Talbot e, come vetture di carattere sportivo, rimasero solamente alcune versioni cabriolet o decappottabili di note berline di serie di media cilindrata.

Unica eccezione fu la Facel Vega FV del 1954: una grande e potente coupé dalla linea slanciata, a superfici quasi piane e dal cofano alto ed aggressivo.



grande coupé francese Facel Vega FV - 1954

La FV montava un poderoso motore americano a otto cilindri a V di oltre quattro litri di cilindrata, a dimostrazione del fatto che quella vettura era stata progettata più per il mercato statunitense che per quello europeo; lo testimoniava il parabrezza panoramico, molto incurvato all'estremità, stilema obbligatorio per chi puntava al mercato nordamericano.

Ma negli Stati Uniti degli anni cinquanta comparvero ancora meno auto sportive che in Francia; uniche eccezioni alcune coupé o roadster derivate da tondeggianti berline americane; bisognerà aspettare il decennio successivo per veder circolare nel Nord-America delle vetture autoctone autenticamente sportive, come vedremo.

Per la verità, anche nel nostro paese dalle normali berline di serie i maestri carrozzieri seppero ricavare delle versioni spider e coupé di notevole bellezza, come le Giuliette di Bertone e Zagato, così come le Appia e le Aurelia di Pininfarina.

Comunque, si era trattato sempre di vetture con motori di cilindrata compresa fra i 1.300 ed i 2.500 c.c., capaci di donare piacevoli emozioni ad automobilisti appassionati della guida veloce, magari *en plein air*.

Le cose erano un po' diverse all'estero, ed anche da noi era così, se si pensa alle Ferrari ed alle Maserati; piuttosto che all'agilità della vettura, con le grosse cilindrate si puntava alla potenza elevata, che offriva davvero emozioni mozzafiato a piloti già più esperti.

L'Inghilterra era la culla di questa anima da *gentleman driver*; lassù le sportive di razza erano le Aston Martin, le Austin-Healey, le Triumph; invariabilmente, utilizzavano tutte motori a sei cilindri, con cilindrata intorno ai tre litri.

La regola voleva che le spider e le coupé inglesi non potessero avere fiancate continue perché le impronte dei parafranghi erano essenziali per rimarcare il tradizionale spirito sportivo anglosassone.

I gentlemen driver si svagavano a pilotare quelle agili e potenti spider sulle strade strette della campagna inglese; a quei gentiluomini, delle moderne decappottabili con carrozzeria ponton sarebbero sembrate troppo *normali*, troppo borghesi, certamente inadatte a degli aristocratici amanti della guida sportiva.



tre bellissime spider inglesi, nell'ordine: MG TF, Triumph TR2 ed Austin-Healey 100 – anni cinquanta

rimasero in produzione per tutto il decennio a testimoniare davanti al mondo il fascino un po' snob delle sportive inglesi di razza; venne sostituita negli anni sessanta da un'altra straordinaria spider e coupé: la Jaguar E ma questo è un discorso ancora prematuro.

Le intriganti spider britanniche degli anni cinquanta erano rivestite con carrozzerie dalla forte personalità, ma la più bella di tutte si dimostrò, ancora una volta, una Jaguar: la famosa XK 120 del 1948; inizialmente, si trattava di una roadster all'americana, cioè di una spider nata per viaggiare di regola scoperta o di una *barchetta*, come siamo abituati a definire noi italiani quel tipo di carrozzeria.

Il motore era un bialbero di oltre tre litri di cilindrata e le prestazioni erano notevoli, anche perché la carrozzeria della XK era interamente in alluminio, almeno nella versione iniziale della vettura.

Come le altre sportive britanniche, anche le Jaguar della serie XK avevano linee alquanto sinuose, ma misurate, molto inglesi se vogliamo; non richiamavano certo alla mente futuristiche suggestioni aerodinamiche.

La spider era bellissima con i suoi fari incassati e la mascherina allungata a sviluppo verticale, tipica della casa; in un secondo tempo, alla decappottabile si affiancò una coupé dalle forme non dissimili.

La Jaguar XK 120 e le successive 140 e 150



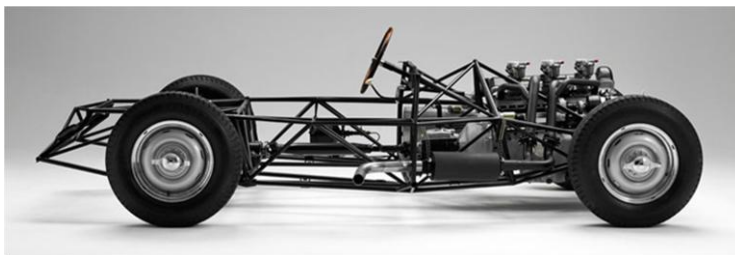
la bellissima spider Jaguar XK 120 – anni cinquanta

Ed invece, non è prematuro il tempo per descrivere un'altra sportiva, anch'essa di grande spessore e successo, tedesca questa volta: la Mercedes 300 SL; quella sì che aveva una bella fiancata continua e, anzi, la sua carrozzeria era davvero un *monolito levigato*, innegabilmente derivato dall'esperienza aerodinamica tedesca di fine anni trenta.

La 300 SL della Mercedes viene ancora oggi ricordata come uno dei modelli d'autovettura più affascinanti nella storia dell'automobilismo sportivo e, in realtà, la sua genesi non fu quella di una vettura stradale, ma di un'auto da competizione.

Quando, nei primi anni cinquanta, la Mercedes-Benz decise di rientrare nel mondo intrigante delle gare automobilistiche che aveva dominato negli anni dell'anteguerra, lo fece con due modelli distinti; la prima fu una poderosa auto da F1, ad otto cilindri in linea, con cui vinse Gran Premi a non finire nel biennio 1954-1955.

Assieme a quest'auto da corsa, La Mercedes allestì una vettura stradale da competizione, per partecipare ad eventi riservati a vetture della categoria Gran Turismo; ad essa fu assegnata la sigle 300 SL, che significa 3 litri di cilindrata e *Sport Licht*, cioè Sport Leggera.



il telaio della vettura da competizione Mercedes 300 SL - 1952

Ed era proprio appropriato quel titolo, dato che il nuovo bolide di Stoccarda aveva una carrozzeria levigatissima e leggerissima in alluminio, piazzata sopra un telaio a traliccio, che si allargava fino sopra la parte bassa della fiancata, dimostrandosi sempre di una rigidità a tutta prova.

La Mercedes 300 SL da competizione era una berlinetta mossa da un motore a sei cilindri, che le forniva una potenza di oltre 200 CV, anche grazie ad un innovativo sistema di iniezione diretta della benzina.

In realtà, la Mercedes 300 SL fu la prima ad adottare questo sistema di alimentazione del carburante e, quando quell'autovettura fu omologata per il mercato civile, era l'automobile più veloce circolante sulle strade ... volava a quasi 240 km/ora di velocità, nel 1954.



vetture da competizione per classe Gran Turismo Mercedes 300 SL - 1953

In gara, la 300 SL colse allora su allora, tra cui una meritata vittoria nella Mille Miglia del 1955; poi, l'incidente di Le Mans del giugno dello stesso anno pose fine a quella breve e tragica stagione agonistica della casa di Stoccarda.

Ma fu il 1954 l'anno in cui il bolide argenteo conquistò il mondo degli appassionati col suo fascino innegabile; in quell'anno, infatti, fu allestita una versione per il mercato civile della berlinetta da competizione, la cui carrozzeria suscitò e suscita ancora oggi grande ammirazione.

Rispetto alla versione da gara, il cofano della 300 SL stradale era più lungo, più teso e stilizzato con una calandra tipicamente Mercedes, con tanto di stellina, anzi *stellona* a tre punte.



coupé stradale Mercedes 300 SL, con le caratteristiche portiere ad ala di gabbiano -1954

Però, se è vero che le inglesi avevano il loro *appeal*, che si nutriva di forme un po' ingessate e classiche, con parafranghi in rilievo, in Germania la faccia delle automobili che volevano essere veloci era tutta diversa e la 300 SL lo dimostrava chiaramente.

Per manifestare la loro vocazione corsaiola, le macchine tedesche si erano rivestite di carrozzerie lisce e senza la minima asperità superficiale; sembrava che si volessero ricollegare a quelle esperienze aerodinamiche, a quelle forme modellate, che avevano caratterizzato le BMW 328, carrozzate da Touring Superleggera per la Mille Miglia del 1940.

Anche la fiancata della sportiva Mercedes venne personalizzata con delle prese d'aria accanto ai passaruota anteriori e dei profili in rilievo vennero inseriti sopra gli stessi; erano i cosiddetti *baffi*, che conferivano alla vettura uno slancio che il modello da competizione non possedeva.

Al contrario, sulla 300 SL rimase praticamente invariata la coda della versione da gara, elegantemente bombata ... era dai tempi della 540K (1936) che non si vedeva una sportiva Mercedes così elegante e di buon gusto.

Ma la particolarità unica di quel magnifico coupé erano le portiere; si aprivano ad *ala di gabbiano* o *gullwing*, per dirla con gli anglosassoni ed era una soluzione che dava un tono molto sportivo a tutta la berlinetta.

Ma quello non era un fatto voluto, quella inconsueta modalità per accedere in vettura non era un esercizio stilistico; piuttosto, l'apertura ad ala di gabbiano era una necessità imposta da quell'efficientissimo telaio a traliccio che si estendeva nella parte bassa della fiancata e non permetteva la presenza di uno sportello tradizionale.

Poco male: quell'apertura così originale della portiera piacque moltissimo ai clienti che la giudicarono davvero appropriata ed in sintonia con lo spirito della vettura.

Non piacque, giustamente, agli organismi internazionali incaricati di verificare la sicurezza delle automobili; giudicarono quelle portiere pericolose in caso di incidente con ribaltamento della vettura e avevano ragione: quelle porte non si sarebbero mai aperte con la 300 SL a gambe, anzi a ruote, per aria!

Così, nella seconda serie della sportiva Mercedes, quella del 1957, prodotta per il mercato nordamericano, la configurazione coupé fu abbandonata; previo adattamento del telaio, al suo posto fu presentata una roadster, altrettanto bella ed intrigante, ma dall'aspetto un po' meno *cattivo* della mitica berlinetta con le ali di gabbiano.



roadster Mercedes 300 SL , con le portiere ad apertura tradizionale- 1957

Questa è la storia avvincente della Mercedes 300 SL, una vettura che ha fatto la storia dello sport motoristico e che fu la prima ad adottare un sistema d'iniezione diretta per il carburante al posto dei classici carburatori.

La 300 SL fu un'automobile conosciuta ed amata, al punto che ancora oggi le sportive della casa di Stoccarda espongono sempre un "SL" (Sport Licht) accanto al codice numerico che ne identifica la cilindrata.

Ma, nella Germania della pace ritrovata, non ci fu solo la Mercedes a fare le sportive più belle degli anni cinquanta; accanto alla 300 SL, si impose un'altra vettura argentea, dalla cilindrata e dalla potenza, però, decisamente più contenute.

Tuttavia, quell'automobile aveva il nome altisonante del suo notissimo progettista, padre di quel Maggiolino o Käfer Volkswagen, che ricominciava a circolare per le strade del nostro continente in quei primi anni cinquanta; si tratta della Porsche Typ 356.

In una propria residenza in Carinzia e in una fabbrica a Stoccarda, il professore austriaco progettò e cominciò a produrre una vettura sportiva il cui telaio ed i cui organi meccanici erano derivati direttamente da quelli della sua Volkswagen; tuttavia, sullo stesso pianale, Ferdinand Porsche fece montare una carrozzeria del tutto nuova.

E la carrozzeria, larga e profilata, in configurazione spider sul prototipo originale, non concedeva proprio nulla all'ornamento; piuttosto, era un monolito liscio e modellato, a fiancata continua e realizzato completamente in alluminio.

Con l'avvio della produzione di serie, nel 1949, la carrozzeria divenne in acciaio ed in forma di coupé; solo qualche leggero profilo cromato andò a decorare la superficie levigata della 356, che aveva un muso spiovente e, vista dal davanti, mostrava una silhouette decisamente *a campana*, com'era, del resto, anche quella della Mercedes 300 SL.



una Porsche 356 di produzione con il parabrezza non più sdoppiato ma già curvo - 1953

Da subito, le argentine berlinette di Porsche, due posti più due, denotarono una spiccata personalità; la loro sagoma essenziale e proporzionata le distingueva dalle più ricercate coupé europee in produzione in quegli stessi anni.



la Porsche 356 Speedster, nella sua configurazione barchetta - 1955

Quella 356 fu la capostipite di tutta una serie di coupé e non solo, costruite da Porsche che sono arrivate, una evoluzione dell'altra, fino a noi.

Dal 1949, la produzione della 356 continuò per venticinque anni, con una serie ininterrotta di miglioramenti meccanici e funzionali

ed un progressivo potenziamento del motore, che passò dagli iniziali 1.100 a 1.500, 1.600 c.c. di cilindrata ed infine ai 2 litri con ben oltre 100 CV di potenza.

Della 356 fu realizzata anche una bellissima versione aperta, specificatamente pensata per il mercato statunitense; venne definita: Porsche 356 Speedster ed ebbe grande diffusione negli assolati stati del Sud nordamericano, Florida e California, in particolare.

La Speedster era una 356 alleggerita allo scopo di dare al guidatore yankee la sensazione di avere fra le mani una vettura reattiva, nervosa, dal carattere europeo; di fatto, rispetto alla berlina, la speedster era veramente più veloce, perché più leggera, dato che aveva solo due posti secchi dentro alla sua carrozzeria a barchetta.

Alla fine della propria carriera, la Porsche 356 lasciò un testimone di tutto rispetto alla vettura che la sostituì: la 911, con cilindrata e potenze decisamente superiori.

Ma attenzione: la nuova 911 e la simile 912, che aveva prestazioni meno esasperate, mantennero inalterata la fisionomia del modello che le aveva precedute, per quanto fossero visibilmente più moderne; al solo veder passare per strada una 911 ed una 356 del '50, chiunque avrebbe concluso trattarsi di due Porsche ... l'aria di famiglia che le accomunava era evidente per chiunque; il professore aveva fatto centro un'altra volta.

Certo che non si può concludere un capitolo dedicato alle vetture sportive d'alte prestazioni, se non si racconta anche di Ferrari e di Maserati e delle loro meravigliose carrozzerie.

Nel 1950, con la ripresa dell'attività agonistica in campo motoristico, la Ferrari di Maranello ebbe modo di imporsi non solo in F1, ma anche in competizioni per vetture di classe Gran Turismo, come la 24 ore di Le Mans e la nostra Mille Miglia.



Ferrari 340 Mille Miglia, carrozzata a barchetta da Vignale - 1951

Le coupé e le barchette col cavallino rampante raccoglievano allora su allora con i loro motori fenomenali a dodici cilindri; quei bolidi rossi della categoria Sport erano generalmente vestiti da Vignale, che sapeva davvero fabbricare carrozzerie leggerissime e funzionali per l'attività agonistica.



Ferrari 250 a dodici cilindri, carrozzata Pininfarina – anni cinquanta

Invece, erano Pininfarina, Scaglietti ed altri ancora a firmare le carrozzerie delle sportive per il mercato civile della casa di Maranello; solitamente, montavano anch'esse motori a dodici cilindri a V, con cilindrata che andavano dai tre litri ai quattro ed oltre.

La più bella Ferrari stradale di quegli anni fu la berlinetta 250 di Pininfarina, dalla sobria, inconfondibile linea italiana; tuttavia, non aveva una carrozzeria ponton pura, in quanto mostrava un rigonfiamento all'altezza del passaruota posteriore, a ricordare l'impronta di un parafango.

In compenso, il cofano era molto basso ed aveva inizio ben al di sotto dei fanali; il copriradiatore, poi, era l'ormai affermata griglia Ferrari, a sviluppo orizzontale, molto allungata.

Sempre del maestro torinese, fra le scoperte la più bella fu la 400 Super America, prodotta anche in versione coupé; con le sue forme morbide senza essere *piene*, e con la coda allungata, preannunciava già i connotati di quella che sarebbe stata l'auto sportiva del decennio successivo: gli scintillanti anni sessanta.



Ferrari 400 Super America, carrozzata da Pininfarina – anni cinquanta

A fine decennio, anche la modenese Maserati stava facendo i primi passi verso una produzione di auto di lusso dal carattere decisamente sportivo, dopo un'intensa attività agonistica durata una ventina d'anni.

La Maserati più bella del periodo fu la 5000 GT, carrozzata dal torinese Allemano, che montava un poderoso motore ad otto cilindri a V, sotto una carrozzeria filante a fiancata assolutamente



Maserati 5000 GT, carrozzata da Allemano - 1959

continua, questa volta; anch'essa fu un chiaro esempio di sobrio, armonioso gusto italiano, applicato ad una sportiva di prestigio.

La terza sorpresa di Flaminio Bertoni

Altro che sobria e tradizionale! La vettura presentata a metà del sesto decennio del 'novecento da Citroen, opera del geniale Flaminio Bertoni, tutto poteva essere, tranne che classica e convenzionale.

Anche in questa sua terza *scultura in movimento*, l'artista italiano riuscì a lasciare da parte qualunque idea preconcepita su come dovesse essere fatta un'automobile e produsse un oggetto originale, una forma nuova mai vista nel passato, né proprio, né altrui; questa inedita Citroen si chiamava DS 19 e venne presentata al pubblico nel 1955.

La nuova ammiraglia della casa del Double Chevron era chiamata a sostituire l'ormai vetusta Traction Avant, lanciata vent'anni prima, nel 1934, addirittura!

Inevitabilmente, e se ne capirà poi il motivo, ebbe una gestazione piuttosto laboriosa la nuova Citroen DS, la cui sigla, letta tutta d'un fiato come fanno i parigini suona: *Deesse*, cioè Dea e su questa assonanza fonetica si giocò non poco per caratterizzare la vettura.



la sagoma inconfondibile della Citroen DS 19 - 1955

La DS 19 era una berlina dalle linee tese ed assolutamente personali; era una specie nuova nella morfologia automobilistica del tempo; come era accaduto per la 7A Traction Avant del '34 e con la 2 CV del '47, la nuova berlina disegnata da Bertoni non assomigliava a nessun'altra vettura al mondo.

Le superfici della carrozzeria erano praticamente piane, mentre la linea di cintura, quella che segue il profilo inferiore dei finestrini, era piuttosto bassa e leggermente inclinata all'indietro; tutto ciò, quindi, lasciava molto spazio alla vetratura.

Il tetto, poi, sembrava semplicemente appoggiato sopra i suoi montanti e sulle parti vetrate, piuttosto che raccordato con il resto della carrozzeria; questa caratteristica dava alla nuova Citroen la possibilità di utilizzare verniciature bicolori, pur mantenendo un certo buon gusto, con il tetto bianco oppure nero in contrasto con la tinta del corpo vettura.

Una particolarità della nuova DS 19 fu la carreggiata di diversa larghezza fra il ponte anteriore, largo e massiccio per contenere gli organi meccanici di una vettura a trazione all'avantreno e la coda minuta, con carreggiata visibilmente più stretta ... sembrava che Bertoni volesse dare un aiutino a quegli automobilisti distratti, facili a prendere cantonate e non solo in senso figurato.

Un cofano spiovente, che riusciva ad essere imponente e slanciato nello stesso tempo, sembrava stonare con quella coda essenziale e molto inclinata; però, con la sua forma inconsueta, il coefficiente di penetrazione aerodinamica della DS 19 era fra i più favorevoli del tempo, per le berline medio-grandi.



la coda minuta e spiovente della Citroen DS 19 - 1955

Naturalmente, anche per la nuova Citroen le fiancate non potevano che essere continue e con due portiere per parte, come volevano i francesi ed incernierate anteriormente.

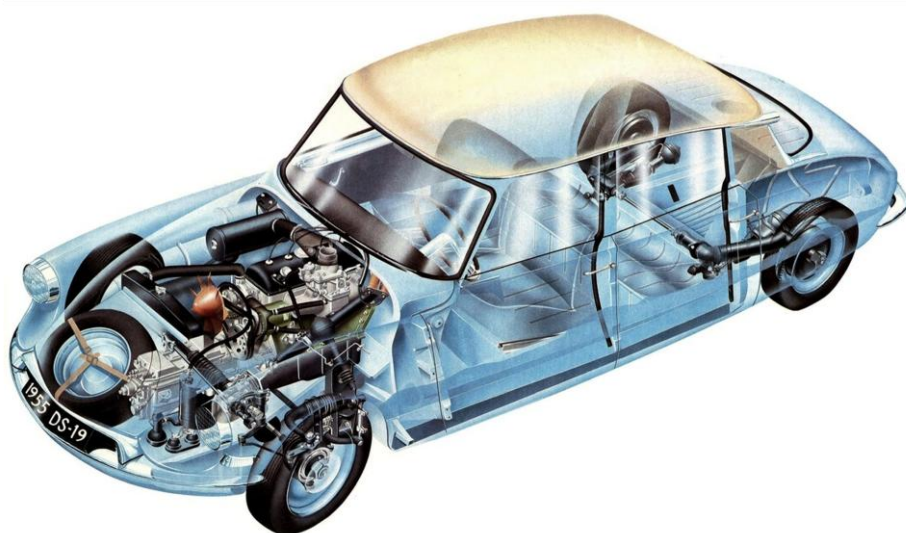
E, come ciliegina sul gelato, sulla DS 19 ricomparve la particolarità del passaruota posteriore parzialmente carenato; questo stilema, già introdotto sulla 2 CV, rimase per decenni a rafforzare l'aria di famiglia della produzione automobilistica Citroen.

Al suo apparire sulla scena, la DS 19 lasciò tutti un po' perplessi, ma alcuni rimasero affascinati da subito da un'automobile così nuova e diversa da tutte le altre; gli ordinativi per Citroen cominciarono ad arrivare numerosi.

Anche aprendo il cofano della nuova vettura, i più rimasero ammirati; è vero che il motore era un'evoluzione del robustissimo quattro cilindri della Traction Avant, ma tutt'attorno c'erano sistemi di assistenza alla guida mai introdotti prima e tutti assieme, su di un'unica automobile.

Il più innovativo fu un cambio-trasmissione di tipo idropneumatico, che non necessitava più del pedale della frizione; e poi, sulla DS 19 i comandi in genere erano tutti o quasi servo-assistiti, a cominciare dallo sterzo e dal sistema di frenatura.

Ma soprattutto furono le famose sospensioni idropneumatiche della nuova Citroen a caratterizzare la vettura e c'era da aspettarselo: esse rendevano il comportamento su strada della DS molto morbido e livellato, anche sui percorsi più accidentati ... esattamente il contrario delle durissime sospensioni delle contemporanee spider inglesi.



schema funzionale delle sospensioni idropneumatiche della Citroen DS 19 - 1955



Il volante monorazza della Citroën DS 19

Anche all'interno dell'abitacolo, confortevole più che mai, c'era qualche cosa di nuovo; il volante era monorazza, creato per evitare al guidatore pericolose lesioni al torace, in caso di violento urto frontale.

Con la sua forma e con le sue caratteristiche particolari, la DS 19 rimase in produzione per diciotto anni, praticamente senza variazioni estetiche apprezzabili; tuttavia, le evoluzioni e le derivate dal modello originale non furono poche.

La prima delle *figliole* della DS fu la ID 19, una versione più economica della vettura originale, in quanto dotata di una componentistica più convenzionale; ci fu anche un modello più prestigioso: la DS 19 Pallas, dal nome greco della dea Minerva, appunto, ed una cabriolet, carrozzata da Henry Chapron e prodotta a partire dal 1961.



Citroën DS 19 cabriolet, carrozzata da Chapron - 1961

Naturalmente, la versione decappottabile della DS 19 era una due porte anziché quattro, ma manteneva la sagoma generale della berlina di Bertoni; la bella cabrio è ancora oggi considerata come una delle più eleganti vetture scoperte del decennio.



ultima serie della DS con i fari incassati sotto una copertura trasparente

L'unico intervento estetico di rilievo sulla DS 19 fu la rivisitazione del frontale, effettuata verso la fine degli anni sessanta: i fanali vennero carenati sotto una copertura trasparente *avviata* con la carrozzeria; la parte anteriore della vettura ne risultò più filante, ma rimase immutato il fascino tutto francese e tutto bertonianiano della splendida automobile.

Anche a livello meccanico l'ammiraglia Citroen subì una certa evoluzione: nel 1969, il motore divenne più potente, con 2.100 c.c. di cilindrata e la bella francese diventò DS 21 e poi anche DS 23 con un ulteriore aumento di cilindrata.

Ma ciò che più è significativo a proposito del ruolo della DS 19 nella storia della motorizzazione mondiale è il suo modo di *essere automobile*, in un senso originale ed in una dimensione nuova: con la Citroen del '55 tramontò definitivamente il concetto di autovettura come oggetto pensato per accompagnare delle persone, ma costruito sulla base di una essenza tecnica già precostituita, a cominciare da motore e freni, come direbbero gli alfisti!

Nelle esperienze precedenti, le vetture di classe superiore avevano sempre cercato di soddisfare l'utente impressionandolo con il lusso o emozionandolo con prestazioni mozzafiato; alle volte, le case automobilistiche avevano cercato di offrire alla loro clientela il massimo del comfort possibile su un'automobile, in modo che esattamente per questo motivo il proprio prodotto risultasse più gradito di quello della concorrenza; così si proponevano Rolls Royce e Mercedes, per esempio.

Invece, con la DS 19 parve proprio che cambiasse l'impostazione logica e progettuale per arrivare a concretizzare un'automobile; fino a quel momento, la regola era stata la stessa: "facciamo un'automobile e facciamola con le caratteristiche che desiderano i suoi potenziali utenti".



sala disegnatori di un ufficio progetti di una grande industria – anni sessanta
gestazione.

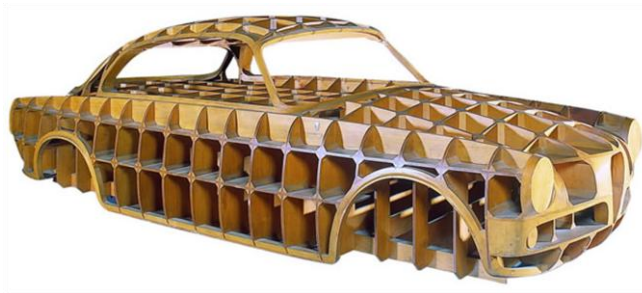
Ed invece, sembra che per Bertoni e per la Citroen l'approccio corretto dovesse essere diverso: "Quali sono le necessità del cliente in fatto di mobilità? Inventiamo un oggetto che corrisponda alle sue esigenze!".

Seguendo questo procedimento logico, più complesso e radicale, fu progettata la DS 19 e questo spiega la sua lunga

Nella mente di Flaminio Bertoni e sui tavoli da disegno della Citroen non c'era un'automobile che avrebbe dovuto raggiungere determinati livelli di prestazioni e di comfort; piuttosto erano fissati dei requisiti funzionali a cui avrebbe dovuto corrispondere la futura invenzione del Double Chevron, un oggetto nuovo, che non necessariamente avrebbe dovuto essere un'automobile!

Nacque così la DS 19, e per questo fu una vettura unica e irripetibile, come i due capolavori di Flaminio Bertoni che l'avevano preceduta.

Ma, in termini più generali, con la fine degli anni cinquanta, si incominciava a desiderare qualche cosa di nuovo nel mondo della carrozzeria automobilistica, dopo che la bella linea italiana aveva affascinato il mondo con le sue forme eleganti e misurate e con le sue proporzioni classiche.



*mascherone per il controllo delle parti di carrozzeria
dell'Alfa Romeo Giulietta Sprint*

incisivo, più asciutto ed al passo coi tempi di un mondo che stava diventando più conciso e pragmatico; forse, negli anni sessanta, non c'era più il tempo per contemplare e lasciarsi conquistare dall'incanto del bello.

Tuttavia, saranno ancora i nostri maestri torinesi a tracciare la strada e ad indicare le nuove forme delle automobili più belle del decennio successivo.

E' innegabile che la sensazione che i nostri carrozzieri avevano saputo suscitare nell'osservatore non fosse la tensione verso la velocità o il lusso esibito e nemmeno la leggerezza, ma semplicemente il senso del bello, del *leggiadro*, come l'avrebbero definito i principi del Rinascimento italiano.

Ora, però, le forme eleganti stavano lasciando il posto ad un modo nuovo di fare carrozzeria, più