

SCULTURE IN MOVIMENTO

UNA storia della carrozzeria

Appunti dalle lezioni del docente

Dott. Ing. Franco Casella



Dispensa n°: 6

IL RITORNO DELLO SPIGOLO

Indice:

| | |
|---|---------|
| Pininfarina e la nuova tendenza estetica | pag. 3 |
| Il gusto dello spigolo si diffonde in Italia | pag. 8 |
| Anni sessanta: il nuovo ruolo degli atelier di carrozzeria | pag. 11 |
| In America spopolano le compact car | pag. 15 |
| Mentre lo Spigolo fa proseliti, lo <i>stile Corvair</i> sbarca in Europa | pag. 18 |
| Utilitarie originali negli anni sessanta | pag. 23 |
| Il prodigio della Mini | pag. 27 |
| Sportive degli anni sessanta ... quella volta gli americani ci indovinarono | pag. 31 |
| “La più bella del mondo” (Enzo Ferrari) | pag. 37 |

IL RITORNO DELLO SPIGOLO

Parlando di carrozzerie automobilistiche, gli anni sessanta iniziarono già nel 1957.

Pininfarina e la nuova tendenza estetica

Nell'anno 1957, l'atelier Pininfarina presentò al salone di Torino un suo prototipo di grossa vettura di lusso che si chiamava Florida e, ciò che è più importante dal punto di vista della storia della carrozzeria, quella nuova automobile contraddiceva completamente il passato del maestro torinese; sembrava impossibile, dato che era stato proprio lui, dopo l'esperienza della Cisitalia, ad aver portato e fatto apprezzare nel mondo la *bella linea italiana*.

La Florida, invece, aveva una carrozzeria tutta diversa; è incredibile, ma ripetendo quanto era successo con la 202 di Piero Dusio, questa vettura segnò nuovamente una svolta epocale nell'evoluzione della carrozzeria ed andò ad influenzare tutta la produzione automobilistica mondiale del decennio successivo.



il modello Florida di Pininfarina, basato su meccanica Lancia Aurelia - 1957

Il nuovo archetipo di Pininfarina era basato sulla meccanica della Lancia Aurelia e ne ereditava perfino l'apertura delle portiere ad armadio; ma aveva una forma tutta nuova, composta da superfici snelle che valorizzavano gli angoli diedri e le intersezioni nette fra le lamiere, segnate, questa volta, da spigoli vivi; altro che superfici smussate e morbida linea italiana!

Il padiglione, in particolare, non sembrava più essere la continuazione della parte superiore delle fiancate o di un parabrezza e di un lunotto; piuttosto, si presentava come un oggetto appiattito, non imparentato con il resto della carrozzeria, ma semplicemente *appoggiato* o sotteso sopra a dei montanti sottili e rettilinei che tenevano separati i finestrini.

A guardarla da vicino, da qualunque angolazione si osservasse la Florida, si aveva sempre davanti almeno una superficie segnata da uno spigolo; questo era tanto più vero nella coda della vettura, dove due costole solide, piegate ad angolo, contornavano lateralmente il lunotto ed il cofano del bagagliaio.

Per la verità, questa soluzione tecnica ed estetica non era del tutto nuova: anche Flaminio Bertoni sulla sua DS 19, già presente sul mercato da un paio d'anni, aveva adottato un raccordo tetto-corpo vettura di quello stesso tipo ed anche i lamierati esterni della Citroen erano quasi piani; per irrigidimento, riportavano soltanto delle leggere nervature ad angolo diedro appena accennato.

Inoltre, l'interno del prototipo Pininfarina era molto luminoso in conseguenza del fatto che i montanti che sostenevano il tetto erano particolarmente snelli; per non fare tutt'uno con il resto della carrozzeria, quegli elementi erano cromati, così come le gole in cui si infilavano i finestrini; esse erano costituite da sottili profili incurvati o piegati ad angolo, in modo di seguire perfettamente il contorno esterno dei vetri.

Questa appena descritta era la carrozzeria dalla Florida, ma è praticamente la stessa della successiva ammiraglia di casa Lancia: la Flaminia, naturalmente firmata anch'essa Pininfarina, che proprio allora veniva presentata sul mercato in sostituzione della splendida Aurelia, non più attuale nel 1957; la Flaminia conservava lo stesso motore a sei cilindri a V di due litri e mezzo di cilindrata che era stato della precedente ammiraglia Lancia.

Però, a differenza di questa e del modello Florida, la Flaminia adottava le porte ad apertura controvento, cioè incernierate anteriormente ed una calandra a sviluppo orizzontale, quasi rettangolare come forma, ma a spigoli arrotondati; diventerà questo uno stilema caratterizzante la produzione Lancia per diversi decenni a venire, a cominciare dalla terza serie dell'Appia del 1959.

Ahime! Dopo l'abbandono della guida a destra, con la presa d'aria orizzontale della Flaminia crollava il secondo pilastro dell'identità aristocratica del marchio Lancia: il suo prestigioso scudo copriradiatore!



la Lancia Flaminia, nella sua versione berlina - 1957

Ma, viste le fattezze della Flaminia e della Florida, viene da domandarsi: come mai proprio ora e non prima o non dopo il signor Giovanni Battista Farina aveva deciso di cambiare registro e aveva incominciato a pensare a forme nuove, più *tirate*, proprio lui che aveva inventato la bella linea italiana?

Ed anche in questo caso, il segreto sta nella tecnologia! Nella tecnologia delle nuove grandi presse industriali disponibili a metà degli anni cinquanta; erano macchinari di grande potenza, che Pininfarina

seppe utilizzare per fare qualche cosa di mai visto, per creare delle forme nuove impossibili da realizzare in altro modo.

Non più solo imbutiture profonde nell'acciaio, come ai tempi della 1500 Fiat del '35, o capacità di stampare intere fiancate, come nella 1400 del '50, ora le attrezzature per carrozzerie automobilistiche sapevano piegare a spigolo qualsiasi lamiera, anche in doppia curvatura, cioè bombata in un senso e nell'altro perpendicolare al primo.

Era una cosa ben diversa dalle piegatrici di lamiere piane che avevano reso possibile meccanizzare la produzione della carrozzeria della Fiat 509 di trent'anni prima; fu proprio grazie alle nuove presse degli anni cinquanta che si riuscì a stampare a spigoli vivi le costole che contornavano lunotto e bagagliaio della Florida e della Flaminia.

Ed un'altra innovazione che prese piede sulle vetture di pregio in quegli anni furono i profili sottili che, sulle portiere, contornavano il bordo esterno dei finestrini, come già descritto a proposito della Florida; si trattava di profilati in acciaio o anche di estrusi in alluminio di piccola sezione, che riportavano una gola nel loro interno.

Venivano sagomati seguendo il bordo del finestrino, in modo che il vetro, una volta uscito dalla portiera, si posizionasse dentro la gola del profilato; questi profili sagomati venivano saldati alla parte inferiore, quella solida, dello sportello.



*esempi di bordo finestrino su Fiat 1100 e 1200 Granluce
in alto: bordo finestrino della 1100 in tinta vettura, ricavato
direttamente nella portiera, stampata in un sol pezzo
sotto: bordo finestrino della 1200 Granluce, in profilato
metallico sagomato, cromato e saldato alla portiera*

In precedenza, la portiera veniva stampata in un solo pezzo ed il vuoto del finestrino era ottenuto facendo un buco nel foglio di lamiera che costituiva lo sportello; inevitabilmente, il bordo ricavato per accogliere il finestrino non poteva essere largo meno di tre centimetri, almeno.

Questo modo di ricavare il vuoto del finestrino nella portiera stampata in un sol pezzo era stato adottato anche per l'aristocratica Aurelia, per rimanere in casa Lancia.

Al contrario, i bordi dei vetri della Flaminia erano ricavati da un profilato metallico ed erano decisamente meno spessi; così sottili, davano leggerezza a tutta la parte vetrata della vettura e, poi, erano cromati ed impreziosivano tutto l'insieme senza appesantirlo.

In proposito, è interessante l'esperienza che fece la Fiat sulla sua 1100/103; la vettura presentava portiere tradizionali stampate in un solo pezzo ed attorno ai finestrini correva un bordo piuttosto largo, che, inevitabilmente, era colorato in tinta vettura; volendo lanciare sul mercato un'automobile di prestazioni

analoghe, ma di classe superiore, per la parte vetrata della nuova 1200 del 1959, la Fiat adottò la soluzione dei profili dei finestrini riportati, saldati e cromati.

E, giusto per sottolineare la maggiore luminosità interna, ottenuta proprio grazie ai bordi sottili dei finestrini di nuovo tipo, l'ultima nata Fiat 1200 prese la denominazione di: Granluce!

Da quel momento, tutti i modelli di classe medio-superiore della principale casa automobilistica italiana ebbero quel tipo di contorno ai propri finestrini, proprio per apparire un po' più signorili.

Ma, tornando alla prestigiosa Lancia, la Flaminia fu veramente una grande automobile e non solo in termini dimensionali e forse fu l'autentica, l'unica berlina di lusso a pieno titolo, prodotta in Italia nel dopoguerra; la si potrebbe paragonare all'Isotta Fraschini 8A di fine anni venti o alla Dilambda o alla più recente Maserati Quattroporte, dal piglio più sportivo quest'ultima, però.

Nonostante la mole, testimoniata da una lunghezza di quasi cinque metri, la Flaminia era una vettura molto equilibrata nelle sue proporzioni ed in questo Pininfarina non contraddisse certamente la sua prestigiosa tradizione.

Dalla berlina di serie, già nel 1958 vennero derivate delle sportive bellissime, aperte e chiuse; la più nota e diffusa fu la Flaminia Coupé, sempre disegnata da Pininfarina.

Su di un autotelaio leggermente più corto, il maestro torinese seppe produrre una due porte e quattro posti, ancora più gradevole della berlina; la carrozzeria era simile, ma animata da uno spirito elegantemente sportivo, ottenuto semplicemente dando proporzioni perfette ad un corpo vettura già armonioso di suo.



vista laterale della Lancia Flaminia Coupé, carrozzata da Pininfarina - 1958

C'è anche da notare che la grossa berlina della Lancia era talmente bella ed aristocratica che su di un autotelaio allungato venne prodotta la cosiddetta Flaminia Presidenziale, una imponente decappottabile a sei luci, cioè con tre finestrini per fiancata, che dai tempi di Giovanni Gronchi accompagna il Presidente della nostra Repubblica nelle sue visite ufficiali ... la si vede ancora qualche volta in televisione.

La produzione della Flaminia durò fino al 1970 con oltre 12.000 esemplari costruiti; a metà della sua vita fu rimotorizzata con un più potente sei cilindri di quasi tre litri di cilindrata ma, purtroppo, la bella Lancia non lasciò una erede diretta a sostituirla.

Forse, i dirigenti della Fiat, che proprio in quel periodo stavano acquisendo il marchio prestigioso di Borgo San Paolo, sapevano che non sarebbe stato facile rimpiazzare degnamente la Flaminia e l'eventualità di far rimpiangere un'auto meravigliosa sarebbe stato un rischio troppo grosso.



coppia di Flaminie Presidenziali nel cortile di una sede istituzionale di Roma – anni novanta

Il gusto dello spigolo si diffonde in Italia

Ma già nei primi anni in cui la Flaminia, nella sua carrozzeria tutta nuova, era in piena produzione, la Fiat non rimase inoperosa; proprio in concorrenza con la Lancia, la casa di Mirafiori presentò nel 1959 la sua nuova ammiraglia, destinata a sostituire la coppia 1400, 1900, da quasi dieci anni sulla breccia.

Anche in questo caso, la nuova vettura di lusso della Fiat fu proposta con due motorizzazioni differenti: 1.800 e 2.100 c.c. di cilindrata, con propulsori nuovi a sei cilindri in linea, per essere più silenziosi dei classici quattro cilindri, che, dal dopoguerra erano stati lo standard in casa Fiat.



Fiat 1800-2100 in carrozzeria berlina - 1959

In compenso, in fatto di spigoli le nuove 1800–2100 non avevano nulla da invidiare a nessuno; anche nel frontale uno spigolo netto, quasi tagliente, andava a contornare la mascherina a sviluppo orizzontale, fari compresi, e scendeva giù giù a delimitare la parte inferiore della fiancata.

In termini generali, le linee delle nuove grandi Fiat erano tese, le superfici della carrozzeria appena bombate e non mancavano neppure due code ben evidenziate a dare un tono un po' americano alla nuova vettura.

Le 1800-2100 ebbero un discreto successo commerciale, anche in versione familiare; anzi, quest'ultima carrozzeria era molto ben riuscita e, qui da noi, ebbe il merito di sdoganare l'immagine delle giardinette come vetture da lavoro, per geometri e per rappresentanti di commercio.

Fino a quel momento, le due volumi erano risultate sempre meno eleganti della berline da cui erano derivate; ma per la 1800-2100 del '59 non fu così: le grosse station wagon della Fiat erano belle come le berline e si presentavano come vetture per famiglie; anzi, erano per famiglie fortunate, famiglie che volevano e potevano viaggiare in comfort e serenità, con tanti bagagli al seguito, su strade ed autostrade in una lunga, piacevole vacanza.



Fiat 1800-2100 Familiare - 1959

Tuttavia, i motori a sei

cilindri che equipaggiavano le nuove ammiraglie di Mirafiori non si dimostrarono poi così affidabili com'erano stati ed erano tuttora gli indistruttibili quattro cilindri della tradizione Fiat.

Nonostante ciò, in tempi successivi, il motore sei cilindri della 2100 fu potenziato e nacque la nuova Fiat 2300, basata sempre sulla stessa carrozzeria, impreziosita in alcuni particolari, come i doppi fari anteriori.



Alla fine, però, negli ultimi anni di produzione, la casa torinese si rassegnò ad installare sulla scocca della sua ammiraglia il robustissimo quattro cilindri di un litro e mezzo di cilindrata che era andato a motorizzare una nuova Fiat di classe media, da poco lanciata sul mercato.



vista fronte e retro della Fiat 2300 dal doppio faro anteriore - 1961

In questo modo nacque la Fiat 1500 L, cioè *Lunga*, sulla quale il quattro cilindri si dimostrò ancora una volta il più riuscito in casa Fiat; parsimonioso ed instancabile, montato sulla carrozzeria spaziosa della 1800, piacque moltissimo ai tassisti di Milano, che adoravano la Fiat 1500 L per il prezioso servizio che poteva fornire.

Per completare la descrizione delle auto di grossa cilindrata di casa nostra, manca ancora la meno fortunata di quella generazione di ammiraglie, cioè l'Alfa Romeo 2000 del 1958.



berlina Alfa Romeo 2600, derivata dalla 2000 del 1958 – anni sessanta

Anche lei, la nuova grande del Portello, riprendeva le linee tese inaugurate con la Florida di Pininfarina l'anno precedente, anche se, confrontata a Flaminia e Fiat 1800, l'Alfa Romeo 2000 si dimostrò la meno spigolosa delle tre; anzi, l'ammiraglia del Biscione presentava ancora dei bei raccordi morbidi fra le sue superfici quasi piane, a dimostrazione del fatto che gli stilisti dell'Alfa Romeo volevano tenersi ancora un po' legati allo stile del passato.

Nata per sostituire la brillante 1900, di cui conservava integralmente gli organi meccanici, la nuova ammiraglia dell'Alfa Romeo non ebbe lo stesso successo commerciale della vettura straordinaria che l'aveva preceduta.

Bastava un'occhiata per convincersi che la 2000 era più votata al comfort che alla sportività e questo gli alfisti doc non seppero perdonarglielo mai.

Al contrario, buona fortuna ebbero le derivate sportive dell'Alfa Romeo 2000 a quattro porte; la prima fu una bellissima spider prodotta dalla carrozzeria Touring, che preferiva presentare una bella linea italiana che seguire le nuove tendenze stilistiche *a spigolo*; l'altra fu un coupé di Bertone: la 2000 Sprint, decisamente più originale e dalla forte personalità.



Alfa Romeo 2000 Spider, carrozzata da Touring – anni sessanta

Quando, negli anni sessanta inoltrati, la cilindrata della potente coupé della casa del Portello fu portata a oltre 2 litri e mezzo, l'Alfa Romeo 2600 Sprint fu adottata addirittura dalla Polizia Stradale per il pattugliamento veloce in autostrada ... erano pochi i bolidi che potevano starle davanti!

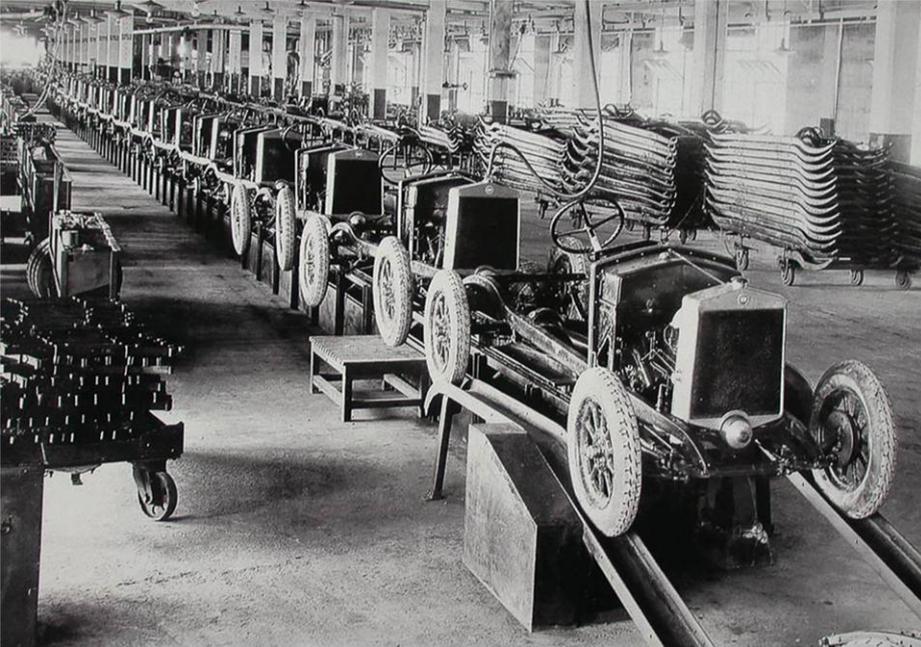


Alfa Romeo 2600 Sprint, carrozzata da Bertone – anni sessanta

Con quella nuova triade di vetture d'alta classe e con altre automobili altrettanto intriganti che le seguirono, si volterà ancora una volta pagina nella storia della carrozzeria automobilistica italiana e non solo.

Anni sessanta: il nuovo ruolo degli atelier di carrozzeria

Ma, in quel decennio, non stavano evolvendo verso realtà nuove unicamente le soluzioni formali ideate dai nostri carrozzieri; erano proprio le officine di carrozzeria, come entità aziendali, che stavano vivendo una radicale trasformazione e scoprivano un modo nuovo per esercitare la propria funzione.



reparto di montaggio delle 509 nello stabilimento Fiat Lingotto – anni venti

All'inizio della storia dell'automobile, in Europa ed in America, i carrozzieri non erano stati dei *creativi*, non erano stati dei generatori di idee; al contrario, erano dei piccoli imprenditori, capaci però di grande maestria nel realizzare sapienti prodotti artigianali.

Salvo alcune significative eccezioni, come Ford e Fiat, fino agli anni venti del secolo scorso, i fabbricanti di automobili si limitavano a costruire la parte meccanica

dei loro veicoli: telai, motori, sospensioni e trasmissione, mentre erano i carrozzieri ad occuparsi del resto della vettura; utilizzavano metodologie non molto dissimili da quelle praticate per la produzione di carri e calessi.

Fino ad allora, per i carrozzieri era stata fondamentale l'arte del saper lavorare il legno, dato che di quel materiale erano ancora fabbricate le ossature delle carrozzerie delle automobili; in Italia fu così fino alla Balilla *tutta d'acciaio* del 1934; in alcuni casi, poi, non solo lo scheletro sotto il *vestito* dell'automobile, ma perfino il telaio stesso era fabbricato in legno, come nella svedese Volvo ÖV 4 del 1927.

Il ventennio fra le due guerre fu un periodo splendido per i maestri carrozzieri; i fabbricanti di carrozzerie e gli industriali dell'auto



aula di applicazioni tecniche presso la Scuola Fiat – Torino, anni quaranta

impararono a collaborare strettamente, a scambiarsi suggerimenti, a proporre temi formali ed anche nuove soluzioni meccaniche.

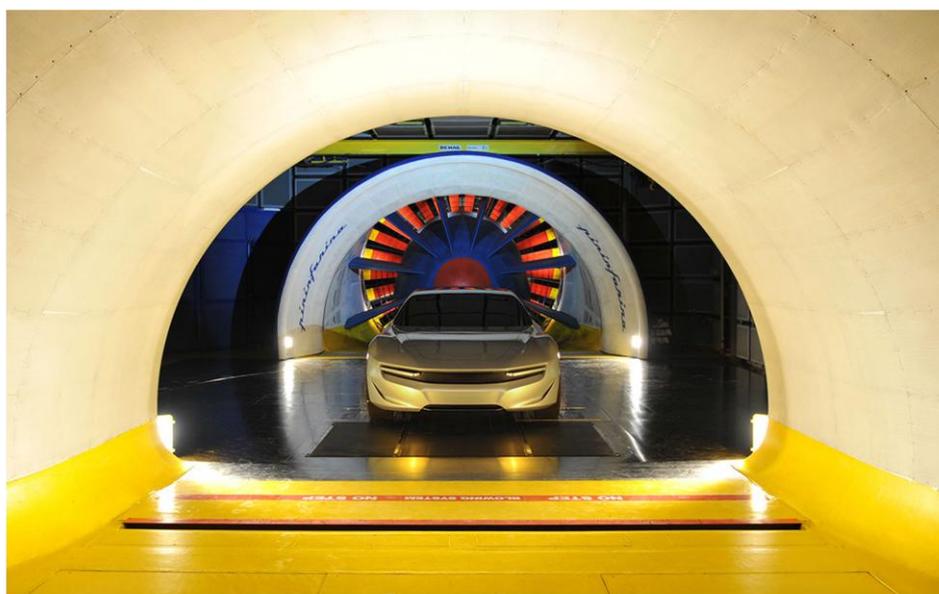


preparazione prototipi presso la carrozzeria Zagato – anni sessanta

Con l'affermarsi delle carrozzerie completamente in acciaio e delle scocche portanti, la cui capostipite fu la Traction Avant della Citroen, le officine di carrozzeria diventarono sempre meno laboratori artigianali e sempre più realtà industriali; questa evoluzione fu particolarmente marcata nel nostro paese, a partire dal secondo dopoguerra e si consolidò nel decennio successivo.

Ciò accadde per il fatto che a Torino e a Milano esistevano delle piccole aziende che sapevano stampare magistralmente le lamiere d'acciaio e sapevano assemblare carrozzerie in piccole serie; oltretutto, presso di loro continuavano ad esserci dei battilastra bravissimi che potevano sagomare a mano i lamierati dei prototipi e c'erano anche degli abili sellai che sapevano confezionare interni eleganti e di buon gusto.

Per fortuna, fra di noi vivevano anche dei grandi creatori di forme, dei designer e stilisti che avevano la capacità di inventare forme nuove, fra le più belle del mondo; era tutta gente di grande talento, formata nei decenni precedenti nelle scuole Fiat e Lancia e non avrebbero mancato di dimostrare il loro valore negli anni a venire.



galleria del vento per sperimentazioni su modelli in dimensione reale - anni novanta

Non solo! Stava anche cambiando l'interlocutore dei carrozzieri: fino a prima dell'ultima guerra, era il committente facoltoso che si rivolgeva al carrozziere più rinomato del proprio paese per farsi *vestire su misura* l'auto dei suoi sogni.



pininfarina

Anche per questo motivo, fino a tutti gli anni trenta almeno, le carrozzerie delle automobili presentavano forme visibilmente differenti a seconda della loro nazionalità; in genere, erano classicheggianti le carrozzerie britanniche delle Alvis e delle Rolls Royce, pretenziose e ricercate quelle francesi delle Bugatti e delle Panhard, lisce ed affusolate le tedesche delle Adler, delle Mercedes e delle BMW, addirittura monumentali quelle americane di Duesenberg, Cadillac e Packard.

Ma ora, con gli anni cinquanta, le regole erano cambiate: gli interlocutori dei carrozzieri erano diventati le case automobilistiche stesse; sia quelle europee, sia quelle americane si rivolgevano ai carrozzieri della loro nazione, ma anche e sempre più spesso ai maestri torinesi.

Le automobili degli anni cinquanta andavano perdendo certe caratteristiche *nazionali* e diventavano sempre più universalmente simili; ne fu un esempio l'A 40 di Pininfarina, che interruppe quella tradizione, solo britannica per fortuna, delle carrozzerie gibbose di Austin e di altre marche inglesi minori del dopoguerra.



Nel frattempo, le aziende del mondo della carrozzeria si specializzavano e si dividevano secondo diverse tipologie con differenti missioni sul mercato; alcune evolvevano verso entità produttive vere e proprie, capaci di costruire integralmente piccole serie di carrozzerie di pregio; invariabilmente, questi manufatti erano destinati ad essere montati sopra autotelai prodotti in Fiat, Alfa Romeo e Lancia, ma anche in Cadillac, Austin e Ford.



E' questo il caso dei laboratori Pininfarina, che,

negli anni cinquanta, producevano le Aurelia Gran Turismo, delle officine Bertone, che fabbricavano le Giulietta Sprint, così come della Touring e della carrozzeria Zagato.



Altre persone, altrettanto geniali e proattive nel settore, intrapresero una strada diversa, mantenendo il ruolo di puro stilista, che vendeva le proprie idee ai committenti industriali, quando erano ancora disegni su dei fogli di carta; è questo il caso della Italdesign di Aldo Mantovani e Giorgio Giugiaro, che consegnò alla Volkswagen i progetti della mitica Golf, senza mai aver toccato una lamiera e senza imbarcarsi in avventure produttive.

Altri ancora seguirono una strada intermedia, come Giacinto Ghia, che dei suoi capolavori per Ford e non solo, realizzava il prototipo completo, già *industrializzato*, cioè configurato in modo di poter essere prodotto industrialmente così com'era, utilizzando le normali attrezzature e tecnologie d'officina.



Questa stratificazione nei vari *mestieri* legati alla produzione delle carrozzerie era inevitabile in un mercato che, con gli anni sessanta, iniziava a diventare globalizzato.

Inoltre, con l'allargarsi sempre più a livello internazionale della potenziale clientela del *prodotto* automobile, era inevitabile che diventasse sempre più lungo e complesso l'iter del ciclo progettuale per arrivare a produrre una nuova autovettura.



mascherone in scala reale della Giulietta Sprint Alfa Romeo - 1954

Dobbiamo considerare che nel nostro paese, fino al 1960 circolavano quasi esclusivamente Fiat, Alfa Romeo e Lancia; ma proprio in quel settimo decennio del secolo scorso cominciavano a farsi vedere le prime vetture estere.

Le più comuni erano i Maggiolini della Volkswagen, ma c'erano anche le Opel, grandi e piccole e le BMW 1500; qua a

Milano, poi, erano comuni automobili di marche straniere prodotte su licenza proprio nella nostra città, come le Dauphine della Renault costruite in Alfa Romeo e le Austin A 40, fabbricate dalla Innocenti di Lambrate.

Era iniziato un processo irreversibile di *globalizzazione automobilistica*; il fenomeno esploderà, letteralmente, nei decenni successivi e vedrà la nostra Italia, se non protagonista nella produzione mondiale di automobili, almeno fra i paesi più creativi nell'ideazione delle carrozzerie automobilistiche.



figurini preliminari per una grande SUV dell'Alfa Romeo – anni duemila

Ancora oggi le forme delle automobili più belle nascono in Italia.

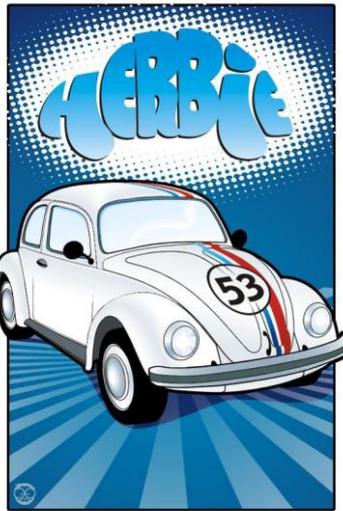


sala di progettazione carrozzerie dotata di moderni sistemi CAD (Computer Aided Design) – anni novanta

In America spopolano le compact car

Ma nel Nord America, l'invasione delle automobili straniere era cominciata prima ancora che da noi; con la fine degli anni cinquanta, negli Stati Uniti cominciarono ad essere tante le vetture europee che circolavano per strade ed autostrade ... solo europee, però, dato che le giapponesi sarebbero sbarcate a frotte in Nord America almeno un decennio più tardi.

Fatto sta che agli statunitensi piacevano le Volvo, le Ford e le General Motors fabbricate in Europa, come le Opel tedesche e la Vauxhall inglesi, così come le Ford fatte a Colonia; il perché era facilmente intuibile: erano pratiche e facilmente parcheggiabili in città.



Più che altro erano le Volkswagen chiuse e cabriolet ad entusiasmare gli americani e specialmente le donne americane, con quella loro aria tranquilla ed inoffensiva; negli Stati Uniti, il Maggiolino era percepito allo stesso modo in cui noi italiani consideravamo la contemporanea Nuova 500! Basta pensare a quell'incontenibile *Herbie*, il Maggiolino tutto matto della Disney.

Insomma, gli americani di città cominciarono a pensare ad una seconda macchina per la signora o per i figli: una vettuolina da utilizzare per i piccoli spostamenti; la cosa, però, impensierì non poco i giganti locali dell'automobile, che vedevano svanire a favore di svedesi, inglesi, tedeschi gli introiti derivanti da una cospicua fetta di mercato che la produzione nazionale non riusciva a soddisfare.

Però, gli americani reagirono e lo fecero intelligentemente: accanto alle loro vetture *mid-size* per le famiglie e *full-size* da autostrada e rappresentanza, all'inizio degli anni sessanta, le case automobilistiche statunitensi lanciarono sul mercato le loro prime piccole automobili, piccole secondo i loro standard.



pubblicità della Nash Rambler, da un catalogo dell'American Motors - 1955

Erano pur sempre vetture con dei motori sui due litri e mezzo di cilindrata; ad esse fu attribuita la denominazione di: *compact car*.

Per la verità, già nel 1955 quelli della American Motors avevano presentato una vettura dalle dimensioni europee e con un motore inglese di soli 1.500 c.c. di cilindrata; l'automobile in questione si chiamava Nash Rambler, ma era proprio

bruttina ed era stata calata in un mercato ancora impreparato a dare valore a qualità preziose come la maneggevolezza e la praticità.

Nel 1960, però, i tempi si erano fatti maturi per apprezzare tali caratteristiche, tanto è vero che la Ford presentò le sue prime compact car: la Falcon e la Comet; contemporaneamente, la Plymouth introdusse sul mercato la Valiant e la Chevrolet la sua Corvair.



Ford Falcon, da un catalogo della casa - 1961

Tutte queste autovetture avevano un motore parsimonioso, per gli standard americani, rigorosamente a sei cilindri; ma, fra tutte, la Chevrolet si differenziava decisamente dalle altre, sia per la sua meccanica, sia per la carrozzeria.

Per farla assomigliare davvero ad una piccola europea, la Corvair era stata configurata come una *tutto dietro* e fu, infatti, la prima auto americana pensata per la vasta diffusione ad adottare il motore posteriore.

Non solo, il propulsore della piccola Chevrolet non era a cilindri in linea, bensì contrapposti e raffreddati ad aria forzata, come i Beetle ed i pulmini Volkswagen che pullulavano già sulle strade della Florida e della California giusto in quegli anni ... e non era questo un evidente tributo da parte dei progettisti di Detroit al genio austriaco dell'auto del popolo?

Ma se la meccanica della Corvair si ispirava a soluzioni già da tempo diffuse in Europa, assolutamente originale fu la sua carrozzeria; era una novità grossa, qualche cosa di inedito, di mai visto prima, né in America, né altrove.

Il progettista della Corvair si chiamava Edward Cole e non aveva copiato da nessuno

quella carrozzeria bassa e slanciata; la Corvair berlina a due o quattro porte era proprio originale.

Quella compact car aveva la particolarità di presentarsi come un insieme composto da due elementi, ma non accostati l'uno davanti all'altro, come è normalmente per un furgone o per un camion, bensì i due volumi erano sovrapposti l'uno sopra l'altro.

Proprio così: un corpo superiore abbondantemente vetrato, solidale con il tetto e comprendente i coperchi del cofano motore e del bagagliaio, sembrava semplicemente appoggiato sopra un elemento basso, dalla forma di un parallelepipedo a spigoli arrotondati con quattro buchi tondi per le ruote.

La carrozzeria era priva di ornamenti e la separazione fra i due volumi sovrapposti era ben evidenziata da un bordo cromato continuo, che la circondava per intero all'altezza della linea di cintura.



Chevrolet Corvair - 1960



vista laterale della Chevrolet Corvair, con il bordo cromato a separare i due volumi sovrapposti - 1960

Evidentemente, si trattava di un modo nuovo per dare forma e corpo ad un'autovettura, che non presentava richiami alla classicità né suggestioni della velocità ... non sarebbe stato nello spirito di una compact car volersi dimostrare *stilosa* o veloce; sembra proprio che Ed. Cole avesse voluto mandarci il messaggio che la sua automobile voleva essere niente di più che un oggetto *simpaticamente* funzionale.

E simpatica e funzionale la carrozzeria della Chevrolet Corvair lo era sul serio, tanto è vero che si rivelò un grande successo commerciale negli Stati Uniti; di più: senza enfasi e senza clamore, Cole dette lo spunto ad altri stilisti americani ed europei, italiani e tedeschi in particolare, per realizzare delle carrozzerie efficienti e gradevoli.

Grazie a quei designer, le forme ideate per la sua Corvair daranno carattere ad alcune automobili europee che avranno grande diffusione, come vedremo.

Mentre lo Spigolo fa proseliti, lo stile Corvair sbarca in Europa

Gli americani si stavano ingegnando per fabbricare macchine piccole, piccole per loro, ma con quasi tre litri di cilindrata; nel frattempo, gli europei si apprestavano a rinnovare su meccaniche più efficienti e con carrozzerie stilisticamente inedite, i loro modelli di media cilindrata, sul litro e mezzo o giù di lì.



berlina Peugeot 404 - 1961

In Francia, la nuova vettura media di Peugeot si chiamava 404 e, nel 1960, andò a sostituire la bella e sobria 403; anche quest'ultima nata nella casa di Socheaux era un 1.600 c.c. di cilindrata, anche lei era ben costruita e possedeva una bellezza discreta, grazie alle sue proporzioni classiche, secondo il gusto di Pininfarina, che ne aveva firmato il progetto.

Di conseguenza, anche la carrozzeria della 404 rimase legata alle forme a curvatura molto stretta della contemporanea Flaminia del maestro torinese, in particolare nella coda.

Invece, continuava ad esibire una linea di gusto tradizionalmente italiano la bellissima cabriolet della 404, sempre di Pininfarina; era inevitabile che fosse così: con gli anni sessanta la linea morbida ed armoniosa era diventata un classico per tutte le spider e decapottabili più belle d'Europa.



la spider Peugeot 404 carrozzata da Pininfarina - 1961

Perfino inglesi e tedeschi non poterono evitare di proporre ai loro clienti più esigenti una versione in *stile italiano* delle loro sportive più affermate; bellissime furono la BMW 507 carrozzata da Vignale e la berlinetta Aston Martin DB4 GT di Zagato (1961), che era ancora più bella della coupé molto *british* compagna d'avventure di James Bond.



due coupé europee: la BMW 507 carrozzata da Vignale e l'Aston-Martin DB4 GT di Zagato – anni sessanta

Ma, tornando a modelli meno prestigiosi, proprio dalla bassa e simpatica Chevrolet Corvair di Ed Cole prese ispirazione la nuova media di casa Fiat: la 1300-1500, una berlina non così *tesa* come la compact della General Motors, ma altrettanto bella e forse più; venne prodotta dalla Fiat a partire dal 1961, nelle due motorizzazioni di 1.300 e di 1.500 c.c. di cilindrata, appunto.



la berlina Fiat 1300-1500 - 1961

I propulsori erano degli infaticabili Fiat a quattro cilindri in linea, ma la forma della vettura era totalmente nuova per il nostro paese; come l'americana dell'anno precedente, la carrozzeria della nuova media torinese presentava la soluzione stilistica dei due gusci

sovrapposti, uniti a livello della linea di cintura, evidenziata da un profilo cromato che correva perimetralmente attorno a tutta la carrozzeria.

Anche per la 1300-1500, il tetto si chiudeva con la parte finale aggettata sopra il lunotto, stilema già apparso sulla Flaminia Coupé di Pininfarina; era un'auto originale la nuova media della Fiat, molto più curata negli interni di quanto non fosse stata la produzione precedente della casa di Mirafiori.

Un'altra novità tecnica importante della 1300-1500 fu l'adozione, per la prima volta in Fiat, dei freni a disco sulle ruote anteriori, mentre le ruote posteriori continuarono ad utilizzare dei sani tamburi, molto adatti alle basse velocità, come quelle con cui si percorrono le strade cittadine.

In realtà, non fu la 1300-1500 la prima berlina italiana ad essere dotata di questo sistema innovativo di frenatura; il primato spetta ad un'altra torinese, un'automobile che ha fatto scuola nella motorizzazione nazionale: la coeva o quasi Lancia Flavia!



il posto di guida della 1300-1500. con la leva del cambio al volante e la strumentazione lineare - 1961

Fu lei, la Flavia la prima automobile a montare i freni a disco in Italia e su tutte e quattro le ruote, per di più! Ma, sotto molti punti di vista, la nuova vettura di classe medio-superiore della Lancia fu davvero innovativa, una vera rivoluzione nell'industria automobilistica nazionale.

La volle così l'ingegner Antonio Fessia, che intendeva realizzare un'automobile tutta nuova da inserire fra la piccola Appia e l'imponente Flaminia.

E tutta nuova la Flavia lo fu davvero: la prima autovettura italiana a trazione sulle ruote anteriori, con un motore di configurazione inedita per la Lancia e per l'Italia: un sofisticato quattro cilindri contrapposti, che interrompeva la tradizione Lancia della motorizzazione coi cilindri a V, mantenuta senza eccezioni dai tempi della Lambda (1922).

Dopo il volante portato a sinistra, la mascherina orizzontale al posto dello scudo glorioso, con l'avvento dei cilindri contrapposti, il terzo pilastro dell'identità esclusiva Lancia era crollato!

Ma, forse, fu meglio così, perché il motore della Flavia, originariamente di quasi 1.600 c.c. di cilindrata, poi portato a 1.800 ed infine a 2.000, era un meccanismo davvero raffinato, notoriamente generoso nelle prestazioni ed affidabile nelle prove più dure.



Lancia Flavia berlina - 1961

Anche la carrozzeria della Flavia, opera di Piero Castagnero, era del tutto originale; non assomigliava a nessun'altra automobile che circolasse sulle nostre strade, non alla prestigiosa Flaminia, con le sue strette curvature, né alla Fiat 1300-1500, tondeggianti sui suoi volumi sovrapposti, né alla successiva medio-superiore dell'Alfa Romeo, che sembrava scavata direttamente dal vento, come vedremo.

La Flavia aveva una forma tutta sua, personale ma sempre compostamente elegante, come tutte le Lancia, del resto; in più, la nuova autovettura di Borgo San Paolo sembrava volesse andare alle ricerca di un'aria di famiglia che la accomunasse alle vetture del passato glorioso della casa e per questo riproponeva nel suo frontale una sorta di rinnovato, molto stilizzato ed allargato, scudo Lancia.

Anche gli interni non potevano che essere in linea con la tradizione, grazie alla sua strumentazione ricca ed ordinata; il famoso panno Lancia dei sedili, poi, impreziosiva un insieme già molto elegante di sua natura.

Un sogno d'automobile quella Flavia del 1961 e, forse, ancora più bella della berlina fu la Flavia Coupé di Pininfarina, dalla linea bassa e tesa; era naturale: quella *due posti più due* presentava forti similitudini con la Ferrari 250 GT dello stesso stilista.



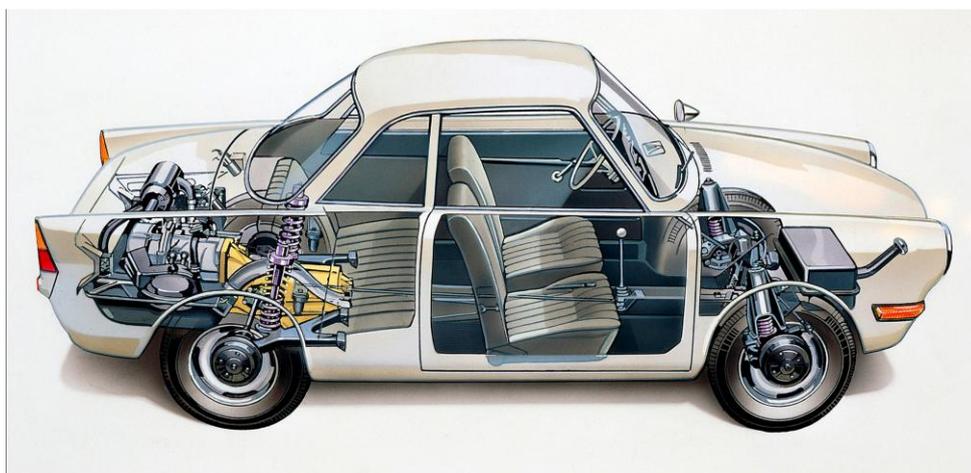
doppia vista di una Flavia Coupé carrozzata Pininfarina – anni sessanta

In definitiva, si potrebbe definire la Flavia Coupé un perfetto esempio di fusione dei concetti di eleganza e sportività tipiche dello stile di casa nostra.

Mancherebbe ancora la citazione della terza italiana di classe medio-superiore di quegli scintillanti anni sessanta: l'indimenticabile Giulia dell'Alfa Romeo; tuttavia, la descrizione di quell'auto affascinante va preceduta da qualche notazione tecnica, che è tuttora prematura.

Nel frattempo, però, non dimentichiamo che anche in Germania erano al lavoro dei talentuosi stilisti di carrozzeria, per lo più italiani; coadiuvato dal bavarese Wilhelm Hofmeister, il nostro Gianni Michelotti progettò la carrozzeria della nuova utilitaria di casa BMW: la 700, che andava a sostituire l'Isetta che tanta fortuna aveva avuto nella Repubblica Federale.

Infatti, visto il successo dell'ovetto italiano grazie alla sua sagoma simpatica, i dirigenti della casa automobilistica tedesca avevano deciso di affidare di nuovo ad un nostro connazionale la progettazione della carrozzeria della futura piccola di Monaco; anche questa volta fecero centro.



BMW 700, carrozzeria disegnata da G. Michelotti - 1959

Di sicuro, sulla nuova utilitaria BMW, Michelotti non risparmiò gli spigoli, specialmente nella parte posteriore, caratterizzata da due belle code alte ed appuntite; la stessa cosa avrebbe fatto in Inghilterra con un'altra utilitaria dalla forte personalità, come vedremo.

Ma qualche cosa di veramente fondamentale per la casa bavarese, Gianni Michelotti la seppe compiere qualche anno dopo, nel 1962, per la precisione; in quel periodo, il reparto *automotive* di BMW aveva superato i momenti difficili del decennio precedente ed aveva deciso di presentare una nuova linea di vetture di categoria medio-superiore; quei modelli si sarebbero dovuti inserire fra l'utilitaria 700 e le auto d'alta gamma, quelle della sfortunata serie 502.

A queste nuove automobili, disegnate ancora da Michelotti, venne assegnata la denominazione di *Neue Klasse Wagen*, cioè vetture di classe nuova; la prima ad entrare in produzione fu la 1500, presentata nel '62: una berlina a quattro porte, elegante come la casa tedesca si aspettava che fosse un oggetto uscito dalla penna del nostro stilista.

Ma, a differenza della 700, nelle sue forme la BMW 1500 riecheggiava la carrozzeria meno spigolosa della Chevrolet Corvair di Ed. Cole, di cui manteneva le linee ben tese; in questo, la nuova BMW si differenziava dalla nostra contemporanea e più morbida 1300-1500 Fiat, che pure si ispirava alla stessa vettura americana.

Anche la tedesca, quindi, aveva una carrozzeria a due elementi sovrapposti; anche in questo caso, la giunzione fra i due volumi era marcata da una profonda nervatura che percorreva perifericamente tutto il contorno dell'automobile, senza interruzioni.



BMW Neue Klasse 1500 - 1962

Inoltre, già quella prima 1500 presentava stilemi particolari che avrebbero distinto la produzione BMW nei decenni successivi, come il frontale del cofano motore molto avanzato ed appuntito, che dava all'insieme un piglio decisamente sportivo.



vista frontale della BMW 1500 - 1962

In realtà, tutta la carrozzeria, dal muso alla coda, era vistosamente sospinta in avanti; quella BMW sembrava volesse mandare il messaggio che avrebbe voluto essere ancora più veloce di quanto non fosse, ma che veniva trattenuta, suo malgrado, dall'attrito delle ruote sull'asfalto.

Per il resto, la medio-superiore tedesca era decisamente più slanciata della nostra Fiat di pari cilindrata e presentava superfici meno bombata;

grazie alla sapiente fusione fra classico e moderno, la carrozzeria di Giovanni Michelotti per la BMW 1500 del 1962 costituì di sicuro una delle chiavi del successo delle vetture della Neue Klasse.

Con carrozzerie analoghe o molto simili, negli anni successivi, alla 1500 si aggiunsero una 1600, una 1800 ed una potente 2000, anche in versione coupé, prodotta dalla carrozzeria Karmann di Osnabrück, nella Bassa Sassonia.

Ma la Neue Klasse non fu che l'inizio di una fortunata serie di autovetture medio-superiori della BMW, che, con motorizzazioni tranquille, ma anche sportivissime e molto potenti, sono arrivate fino ai giorni nostri ... e chi non conosce le filanti BMW della serie 3 e successive?

Utilitarie originali negli anni sessanta

Ma era proprio un designer infaticabile quel Gianni Michelotti; oltre che in Germania fu molto attivo anche in Inghilterra per tutto il settimo decennio del secolo scorso.

Come sappiamo, in quel paese, l'estro stilistico di un altro italiano, Giovanni Battista Farina, si era già fatto apprezzare ed aveva fruttato un business di prim'ordine alla Austin con la piccola A 40, che nel Regno Unito era nota come: A 40 Farina, per l'appunto.



utilitaria inglese Triumph Herald, qui in versione coupé - 1961

Ed un altro piccolo capolavoro ci lasciò il designer torinese per la stessa casa automobilistica: la spider Spitfire del 1962, basata ancora sul telaio della piccola Herald, ma con una carrozzeria originale e molto britannica, per essere stata disegnata da uno stilista italiano; fu un grande successo commerciale ed ebbe risonanza anche da noi.

Completamente diversa, invece, fu la carrozzeria di un'altra piccola utilitaria, sempre inglese, di quegli anni: la Hillman Imp; questa sì che si era data una carrozzeria alla Corvair, con tanto di stilema della bordatura

Retro Routes



Hillman Imp, presentata come vettura tutto dietro - 1963

notevole successo di vendite anche da noi: la NSU Prinz 4, del 1962; il suo progettista, Claus Luthe, aveva

Ma ora, anche Michelotti era al lavoro nelle isole britanniche e, per conto della Standard-Triumph, lo stilista torinese disegnò la Herald, un'utilitaria a tre volumi dalla carrozzeria nuova e dalle forme piuttosto tranquille; moderna fuori, ma tradizionale, se non antiquata dentro, l'Herald utilizzava un arcaico telaio indeformabile sotto un vestito nuovo, rappresentato dalla carrozzeria tutta in acciaio ideata da Michelotti.



spider Triumph Spitfire, della prima serie - 1962

perimetrale più o meno cromata.

Bella o bruttina che fosse, la Imp ebbe la particolarità di essere la prima, forse l'unica, utilitaria inglese ad adottare la configurazione *tutto dietro* che spopolava in quegli stessi anni nell'Europa continentale; ma in Inghilterra non era così e c'era un motivo ben preciso per questo fatto ed il motivo si chiamava: Mini.

Dalla forma simile ed ancor più anticonvenzionale, fu prodotta in Germania un'altra piccola autovettura, che ebbe un

già realizzato la prima Prinz una decina d'anni prima, ma il risultato estetico non era stato dei migliori ... un po' disarmonica quella vetturessa, più che altro sproporzionata nella coda.



l'utilitaria tedesca NSU Prinz 4, in una simpatica pubblicità della casa - 1962

Proprio per questo, nel disegnare la carrozzeria della nuova versione dell'utilitaria di Neckarsulm, Luthe si ispirò anch'egli alla Corvaire della Chevrolet; nella nuova Prinz, infatti, la sagoma era chiaramente a due elementi sovrapposti, separati per tutto il perimetro da una modanatura cromata, addirittura riportata in rilievo questa volta.

Il tetto della NSU Motorenwerke pareva *appoggiato* sopra ad esili montanti che separavano gli elementi di una vetratura molto luminosa; ciò rappresentava una soluzione gradevole e funzionale, com'era tutta la piccola automobile, d'altra parte.

Ma, a proposito di utilitarie, mentre noi italiani stavamo pensando alla logica evoluzione delle piccole Fiat che tanto successo stavano riscuotendo un po' in tutta Europa, molto si lavorava in Francia nel corso di quegli scintillanti anni sessanta; fu proprio in quel periodo che i transalpini lanciarono sul mercato qualche cosa di nuovo: una vetturessa un po' spartana ma intelligente, che si chiamava Renault 4.



frontale della Renault 4, con la mascherina della prima serie - 1961

La R 4 era un'utilitaria di tipo nuovo in casa Renault; non poteva, non voleva sostituire la 4 CV del dopoguerra, né la Dauphine, perché era un'utilitaria con una missione tutta diversa; anche lei montava un sano motore a quattro cilindri, ma non era e non voleva essere un'auto per famiglia.

Piuttosto, l'R 4 era un veicolo da lavoro, un'autentica utilitaria alla francese; più che spaziosa per quattro persone, era una creatura essenziale, nello stesso spirito con cui quattordici anni prima era nata la famosa Citroën 2 CV.

Ma, rispetto al 1947, i tempi erano cambiati ed i francesi di campagna e città, per i loro spostamenti richiedevano un po' più di potenza sulla loro auto da strapazzare tutti i giorni e,

finalmente, i 24 CV della nuova Renault erano soddisfacenti.

La carrozzeria era una classica due volumi a quattro porte e tre finestrini per fiancata, come desideravano i francesi; non era lasciato nulla all'ornamento, salvo qualche minimale profilino in metallo lucido; in fondo, quello era lo scopo della R 4: essere un mulo instancabile per chi l'utilizzava quotidianamente.



l'inconfondibile fiancata della R 4, con due porte e tre luci – anni sessanta

come sulla 2 CV, la cui configurazione generale la nuova Renault ricalcava abbastanza fedelmente.

Una esperienza ancora più originale in fatto di carrozzeria per utilitarie, la fece l'altra marca francese: la Citroen e c'era da aspettarselo, date le abitudini della casa e del suo geniale stilista; sempre nel 1961, vide la luce una nuova utilitaria della marca parigina: l'Ami 6, che fu, forse, l'ultima creazione di Flaminio Bertoni.

Questa volta, il designer varesino si accontentò di *innovare* e non di rivoluzionare il concetto di automobile.

Ciò nonostante, l'Ami 6 aveva una sua linea molto personale, che non assomigliava a quella di nessun'altra automobile esistente; anche questa volta Bertoni seppe produrre una vettura di piccole dimensioni, ma comoda per quattro persone e con un bagagliaio più che abbondante.

Dal punto di vista tecnico, l'Ami 6 utilizzava la stessa meccanica e lo stesso motore bicilindrico boxer della precedente 2 CV, ma portato a 600 c.c. di cilindrata.



vista frontale e da retro della Citroen Ami 6, notare il lunotto ad inclinazione rovescia - 1961

Tutto, nell'Ami 6, era stato studiato per il comfort dei passeggeri, come il volante monorazza, già presente sulla DS 19; però, la particolarità estetica più evidente della piccola Citroen, che a ragione può essere

definita un'auto per famiglia, era il lunotto posteriore *rovesciato all'indietro*, che lasciava un po' sconcertato chi osservava lateralmente la vettura.



vista laterale della Citroen Ami 6, che ne evidenzia chiaramente il lunotto rovescio - 1961

Per la verità, questo stilema non era una novità assoluta, dato che era già presente su di un'utilitaria britannica: la Ford Anglia, di qualche anno più datata; in ogni caso, contrariamente a quanto si pensò, Bertoni non volle imitare gli inglesi della Ford, ma adottò questa soluzione con un obiettivo ben preciso: dare più comfort ai viaggiatori accomodati sui sedili posteriori della sua nuova piccola vettura.

Infatti, arretrando il più possibile lo schienale della panca posteriore ed avanzando al massimo la paratia del bagagliaio, non rimaneva spazio sufficiente per la testa dei passeggeri; non c'era altra possibilità che indirizzare all'incontrario l'inclinazione del lunotto; Bertoni non se ne fece un problema ed ebbe il coraggio di attuare quella soluzione anticonvenzionale sulla sua Ami 6.

E' sempre la forma dell'automobile che si deve adattare alle necessità dei passeggeri e mai il contrario! E' questo l'insegnamento che ci ha lasciato il geniale stilista di Varese.

Ma c'era un altro genio all'opera nel 1959, ma viveva dall'altra parte del Canale della Manica.

Il prodigio della Mini

Osservando questa piccola, straordinaria vettura, la prima considerazione che viene in mente è che, se è facile fare delle belle carrozzerie su automobili grandi, nel momento in cui si ha a disposizione tutto lo spazio che si vuole, fare altrettanto su tre metri giusti giusti di lunghezza è tutto un altro paio di maniche!

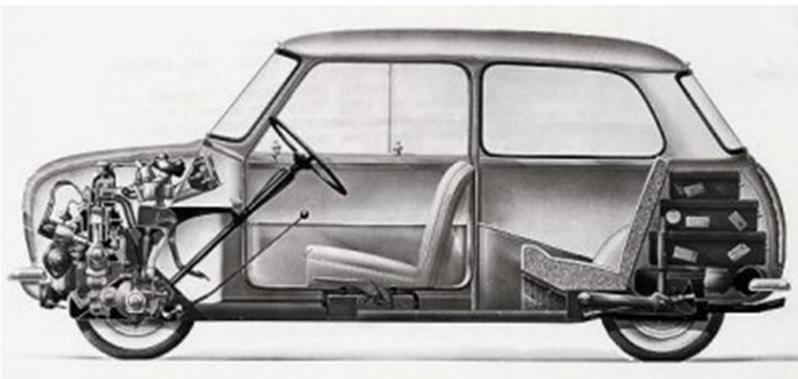
Per riuscirci ci vuole talento e tanta pazienza, ma certamente all'ingegner Alec Issigonis della Morris non facevano difetto né l'uno né l'altra.



la sagoma inconfondibile della Mini Minor, notare la calandra in tinta vettura - 1959

Precisiamo che *Mini Minor* e *Seven* sono le due denominazioni ufficiali della vetturetta inglese rispettivamente in casa Morris ed in casa Austin, marchi appartenenti entrambi al gruppo motoristico britannico BMC.

Si racconta anche che la piccola automobile fosse nata dall'idea di Issigonis di costruire la vettura più piccola possibile capace di contenere quattro portuali inglesi, comodamente seduti; l'obiettivo non era banale, ma la carrozzeria che Issigonis riuscì a realizzare era una due volumi, inevitabilmente a due porte, lunga soltanto 303 cm.!



sezione trasversale della Mini Minor, notare gli organi meccanici concentrati nel ridottissimo cofano - 1959

Si trattava di una ponton, piuttosto larga ed anche un po' bombata sia nel frontale sia nella coda; una lunghezza così contenuta, con un abitacolo decisamente *abitabile*, era ottenuta grazie ad un cofano motore molto, molto corto, nonostante contenesse un bel quattro cilindri convenzionale, raffreddato ad acqua, di 850 c.c. di cilindrata.

E, ad aprire il cofano, si capiva dove

stesse il trucco: il motore era sistemato di traverso, per la prima volta su di un'automobile di larga diffusione ed il radiatore non era piazzato dietro la mascherina, come verrebbe naturale pensare, bensì di fianco.

Per di più, la trazione era sulle ruote anteriori ed anche questo meccanismo portava via spazio in quel ridottissimo cofano; per fortuna, le sospensioni erano compatte, dal momento che utilizzavano dei tamponi in gomma e questo accadeva per la prima volta su di un'auto di serie.

Grazie a questa concentrazione di organi, tutti stipati nel cofano anteriore, nell'abitacolo della Mini Minor c'era davvero posto per i quattro nerboruti scaricatori di Issigonis; ed un altro particolare interessante di questa straordinaria vetturetta erano le ruote: piccolissime, di dieci pollici di diametro soltanto!



vista laterale della Mini Minor con sportelli aperti, notare le ruote di piccolo diametro

Erano così minute allo scopo di sottrarre meno spazio possibile al corpo vettura, dato che i loro passaruota erano in proporzione e risultavano, quindi, molto piccoli anche loro; oltretutto, ruote di quelle dimensioni rendevano l'altezza totale della vettura decisamente bassina, con l'effetto di ridurre il carico aerodinamico in velocità.

Unico neo della Mini Minor, inevitabile dato che nulla e nessuno è perfetto a questo mondo, era il bagagliaio, minuscolo davvero, quasi simbolico e parzialmente occupato dalla ruota di scorta.



particolari della carrozzeria della Mini Minor: le cerniere esterne della portiera, la costola a vista della saldatura

Nel complesso, comunque, la carrozzeria della piccola vettura della British Motor Company era armoniosa, proporzionata e certamente indovinata.

Però, non dobbiamo dimenticare che la Mini era pur nata come autovettura economica, analogamente alla nostra Nuova 500 o al vecchio Maggiolino Volkswagen e non devono stupire certi particolari da *utilitaria povera* presenti sulla sua carrozzeria.

La calandra anteriore era in tinta vettura, le cerniere degli sportelli erano a vista e le saldature a punti dei lamierati erano visibili all'esterno, per essere meno costose a realizzarsi; lo si nota

nella costola che, partendo dal montante del parabrezza scende giù giù lungo tutta la fiancata, fino ad arrivare al passaruota anteriore.

Anche la saldatura a punti che collegava il padiglione con la fiancata della Mini era esterna; in questo caso, però, la costola saldata esternamente si giustificava, presentandosi come gocciolatoio del tetto.



Mini Clubman, in configurazione station wagon – anni sessanta

E le versioni successive dell'originale utilitaria del '59 non furono poche, a cominciare dalla station wagon, un po' più lunga e dotata di un piano di carico degno, finalmente, di quattro persone e dei loro bagagli; alcune di queste Mini Clubman e Countryman ebbero anche dei profili in legno riportati sulla carrozzeria a dare loro il tono un po' campagnolo

di una rinnovata woody wagon.

Ma le Mini speciali più conosciute e più amate furono quelle elaborate da John Cooper, con motore portato a quasi 1.300 c.c. di cilindrata ed inconfondibili per la colorazione amaranto o verde Inghilterra con il tetto bianco.

Le Mini-Cooper furono veramente dei piccoli bolidi; vinsero Rally di Montecarlo a ripetizione e dimostrarono una tenuta di strada impensabile per vetture delle loro dimensioni ... Alec Issigonis aveva fatto veramente un'automobile straordinaria.



una Mini-Cooper impegnata in mezzo alla neve in un Rally di Montecarlo – anni sessanta

Ed infatti, il mondo apprezzò il suo lavoro; fra il 1959 ed il 2000, anno in cui ne cessò definitivamente la produzione, furono costruite più di cinque milioni di quelle piccole vetture, fabbricate in Gran Bretagna ed in tutto il mondo, anche qua da noi dall'Innocenti di Lambrate.

Non solo! La Mini della BMC diede lo spunto ad altre case automobilistiche internazionali di produrre piccole utilitarie chiaramente ispirate al capolavoro di Issigonis.

Negli anni settanta, il gruppo Fiat propose sul mercato europeo un'utilitaria elegante che ebbe grande successo; riecheggiava, con grazia tutta italiana e dimensioni più *normali*, le forme della Mini; si chiamava Autobianchi A 112.

Ma ancora prima, i giapponesi della Honda presentarono le loro N 360 ed N 600, che riprendevano chiaramente dimensioni, linee e stilemi della mitica Mini Minor.



Autobianchi A 112 – anni settanta

Queste due vetture sono solo due esempi delle numerose automobili indiane, orientali e di altri paesi ancora concepite ad imitazione del capolavoro di Issigonis.

E' questa la maniera con cui il mondo dell'automobile riconosce il valore di un'autovettura e rende omaggio al suo ideatore.

E chi di noi, con i capelli grigi, non ha ricordi di quelle intriganti Mini, Cooper e non, con il loro inconfondibile rombo così *british* e non ripensa alle emozioni, non solo automobilistiche, legate a quelle piccole macchine inglesi, ma anche alle 500 nostrane, che sono rimaste indelebili fra i nostri ricordi?



superutilitaria giapponese Honda N 360 – anni sessanta

Sportive degli anni sessanta ... quella volta gli americani ci indovinarono

Per alcuni di noi le belle automobili costituiscono un irresistibile oggetto del desiderio; uomini e donne fatti così non possono non farsi entusiasmare dalle macchine sportive, grandi o piccole, ma sempre creature concepite per dare emozioni a chi ci viaggia sopra.

Ebbene, gli anni sessanta rappresentano un momento magico per chi ama questi veicoli ed è sensibile al loro fascino; tradizionalmente, ciò è particolarmente vero per noi europei, ma a questa regola non possono sottrarsi nemmeno i nordamericani.



due belle spider europee: la Fiat 1500 spider e la MG A – anni sessanta

Come sappiamo, molti statunitensi erano convinti di desiderare le vetture agili e veloci della vecchia Europa, per le loro forme un po' retrò e per il loro spirito genuinamente sportivo.

Alla prova dei fatti, però, le spider all'italiana di due litri di cilindrata ed anche meno, lasciarono alquanto delusi gli americani; li entusiasmarono veramente solo certe potenti roadster tedesche o le ineguagliabili berlinette di Ferrari prima e di Lamborghini, poi.

Per quanto fossero belle ed attraenti, quelle macchine scoperte da un litro e mezzo di cilindrata che venivano dall'Inghilterra e dall'Italia, come le MG e le nostre

Fiat ed Alfa Romeo, lasciavano sconcertati i nordamericani: avevano quel maledetto cambio manuale, lo *stick* come chiamavano loro la cloche e, secondo il loro modo di pensare, era una gran scocciatura doverlo muovere avanti e indietro, pigiando per giunta il pedale della frizione ogni volta ...

Le sospensioni erano dure da spezzare la schiena, senza contare che i comandi diretti, non servoassistiti, erano faticosi da azionare; e poi, gli abitacoli di quelle macchinette europee erano piuttosto sacrificati ed i sedili erano scomodi e striminziti per dei giovanottoni palestrati dai cento chili in su.

E non parliamo del frastuono: il rombo del motore, maschio finché si vuole, era assordante al punto da non poter ascoltare la radio mentre si correva sulla *motorway*. No! Per l'americano medio, era molto meglio viaggiare comodi su di una sportiva di casa propria, con tutte le comodità a cui si era abituati.

Sono situazioni che mi fanno pensare a certi miei coetanei, sottoscritto compreso, che hanno voluto fare l'esperienza di ritornare in sella ad una motocicletta o ad uno scooter dopo vent'anni, vogliosi di riprovare l'emozione inebriante di muoversi *en plein air*, come quando si era ragazzi; alla fine, però, la sciatica, il mal

di schiena o solo lo spiffero sul collo avevano convinto i cinquantenni che era il caso di rassegnarsi all'automobile.

Ma per fortuna dei giovanottoni d'oltre oceano, negli scintillanti anni sessanta, le belle sportive americane non mancarono e non mancarono di farsi apprezzare; naturalmente, visti i desiderata dei loro acquirenti in fatto di dimensioni del corpo vettura, quelle automobili non potevano essere delle libellule, bensì dei bolidi di quattro litri di cilindrata, come minimo.

La potenza era necessaria non solo per far correre veloci quelle macchine tutt'altro che leggerine, ma anche per azionare i mille dispositivi servoassistiti a cui gli americani non intendevano rinunciare: cambio automatico, servofreno e servosterzo per cominciare.

Per quanto più potenti, le sportive americane non erano più veloci delle contemporanee europee, ma ciò non toglie che anche negli Stati Uniti di quel settimo decennio del secolo scorso apparissero delle gradevoli carrozzerie cabrio e coupé, dall'aspetto decisamente dinamico.



Chevrolet Corvette, nelle due versioni coupé e roadster – anni sessanta

Forse, la più originale delle vetture sportive *made in USA* fu la Chevrolet Corvette, che, in realtà, era già stata introdotta sul mercato nordamericano nel decennio precedente, con una carrozzeria disegnata dallo stilista Harley Earl; la sua fortunata vita produttiva si protrasse per decenni e decenni, arrivando fino alla soglia dell'attuale millennio.

Certo che le carrozzerie della serie Corvette con maggiore personalità e carattere sportivo furono quelle delle coupé apparse negli anni sessanta, caratterizzate dal parabrezza panoramico a forte curvatura laterale.

Più composta, più armoniosa e più lussuosa fu la vettura della Ford posta in concorrenza diretta con la Corvette: la Thunderbird, dal nome della divinità indiana dell'uccello di tuono.



Ford Thunderbird, coupé con il padiglione ricoperto in vinile ed il caratteristico oblò – anni sessanta

Come la Corvette, anche la Thunderbird aveva un bel motorone a otto cilindri a V di quasi cinque litri di cilindrata; la sua carrozzeria, però, presentava linee più tese e più convenzionali rispetto alla *muscolosa* Chevrolet, anche se neppure la Ford rinunciava allo stilema obbligatorio del parabrezza panoramico.



coda della Thunderbird con la ruota di scorta esterna - 1963

alle suggestioni di Happy Days.

Anche la Thunderbird fu una vettura molto longeva; visse undici serie successive, fino ad arrivare ai primi anni duemila; ma il fatto che la distingue e la connota come una delle vetture più importanti nella storia della motorizzazione americana è l'essere stata l'automobile sportiva più prodotta in assoluto a livello mondiale, con oltre quattro milioni di esemplari costruiti ... e scusate se è poco!

Ma, mentre negli USA gli stilisti si davano da fare per inventare continuamente nuove forme da dare alle loro vetture allo scopo di tenerle sempre aggiornate e renderle più appetibili per una clientela un po' volubile, qua da noi le auto sportive d'alte prestazioni continuavano a mantenere la loro inconfondibile bella linea italiana.

Lo faceva la Maserati con la sua 3500 GT, carrozzata dalla Touring in forma di coupé e di spider, come la sorella maggiore 5000 GT; tuttavia, la 3500 montava un motore di prim'ordine: un sei cilindri bialbero da

Bassa ed elegante, la Thunderbird era disponibile in versione cabrio e berlinetta, a due e a quattro posti; infatti, più che alla sportività, che era prerogativa essenziale della Corvette, la Thunderbird non faceva mistero di puntare al comfort, accoppiato a delle prestazioni da autentica auto sportiva.

Un vezzo tutto americano proprio di una delle numerose serie della Thunderbird fu il tetto ricoperto in vinile della versione Landau, cioè finto cabriolet; presentava quell'inconfondibile oblò rotondo sul fianco del padiglione che ci riporta indietro alle atmosfere eccitanti di American Graffiti ed

200 CV e più, derivato da quel prodigioso due litri e mezzo da competizione, che aveva vinto con Fangio il titolo mondiale di F1, nel 1957.



la linea classica, ma aggressiva della Maserati 3500 Mistral - 1963

Oltre che potente e veloce, la Maserati 3500 voleva anche essere una vettura di gran lusso; nel corso degli anni sessanta, prese il nome di Mistral ed era un autentico salotto su ruote, coi suoi interni in pelle.

La Mistral era stata disegnata dallo stilista torinese Pietro Frua ed aveva forme che cominciavano già a discostarsi dalla classica linea italiana per diventare più personali ed aggressive.

Decisamente più mosse e muscolose erano le forme delle nuove Ferrari stradali di quegli anni: le 275 GTB e GTS, dove le ultime lettere stanno per berlinetta e spider.

Entrambi i modelli portavano la firma di Pininfarina e, come d'uso presso la casa di Maranello, il codice numerico indicava la cubatura di ogni singolo cilindro del classico motore *dodici V* delle Ferrari, con 3.300 c.c. di cilindrata, quindi.



Però, dal punto di vista della carrozzeria, era la coupé GTB ad essere molto interessante; la linea era decisamente filante e caratterizzata da un cofano spiovente ed allungato per contenere quel motore dodici cilindri che non poteva essere proprio minutino.



la berlinetta Ferrari 275 GTB - 1964

I fanali erano carenati e la particolarità delle *branchie* sulle fiancate appena dopo il passaruota faceva immaginare che quella la 275 GTB avesse appena finito di correre una gara per bolidi della classe Gran Turismo.

Ma c'era una grossa novità nella forma della Ferrari del 1964: l'abitacolo era molto arretrato ed il tetto si allungava, si allungava e la coda ... la coda praticamente non c'era, o, meglio, la coda era alta ed interrotta all'improvviso, con un accenno di alula spoiler.

Era una novità da poco introdotta sulle automobili che volevano far credere di avere, o avevano veramente come la Ferrari, pretese velocistiche notevoli; si trattava di una innovazione aerodinamica che andava sotto il nome di coda *fastback*, come vedremo.

Ed in fatto di prestazioni velocistiche, la Ferrari 275 del 1964 aveva poco da invidiare alle sue concorrenti, dato che *volava* a 240 km/ora ed anche di più.

Sì! Però non tutti quelli che si portavano a casa una vettura sportiva volevano o sapevano viaggiare a quella velocità; c'erano automobilisti più *tranquilli*, che si accontentavano di muoversi a 150 km/ora, se non ai 130 consentiti dalla legge, stando seduti su di una confortevole coupé, oppure c'erano persone che desideravano semplicemente bearsi del panorama guidando *en plein air* a velocità molto ragionevoli, come piace al sottoscritto, per esempio.

Ed anche per loro l'industria automobilistica degli anni sessanta aveva creato il prodotto ideale; si chiamava Duetto, era un'automobile fabbricata dall'Alfa Romeo ed era stata disegnata da Pininfarina.

Per essere precisi, questa stupenda vettura fu l'ultimo capolavoro del maestro torinese, che sarebbe scomparso pochi mesi dopo la sua presentazione; ma anche in quell'occasione l'architetto h.c. Giovanni Battista Farina riuscì a stupire tutti quanti con una carrozzeria assolutamente nuova e bellissima, che venne subito definita a *osso di seppia*.

Si trattava di una vettura filante, scoperta, dalle linee ininterrotte dal frontale alla coda e dalla forma affusolata e rastremata in altezza e in larghezza, come fosse un osso di seppia, appunto.



la linea particolarmente filante dell'Alfa Romeo 1600 Spider, Duetto - 1966

Nessun oggetto esterno era appoggiato sulla superficie liscia della carrozzeria, salvo le maniglie delle portiere, lo specchietto retrovisore ed il parabrezza, naturalmente; a movimentare la fiancata c'era solo una lunga scanalatura, che dal passaruota anteriore correva orizzontalmente fino alla coda.

Perfino la mascherina tradizionale Alfa Romeo non interferiva con la continuità delle linee della Duetto, dal momento che era molto ribassata nel frontale e stilizzata; anche i fari erano *avviati* con la carrozzeria, sotto una copertura trasparente.

Niente di più semplice e di più elegante per dare vita e pulsione ad un'automobile fatta per guardarsi tutt'attorno mentre si è in viaggio, lasciandosi conquistare dall'armonia del creato: montagne, foreste, riva del mare ...

Sulla nuova vettura sportiva, anche la meccanica era di prim'ordine: il classico bialbero quattro cilindri di quasi 1.600 c.c. di cilindrata che equipaggiava la contemporanea Giulia berlina; l'Alfa Romeo 1600 Spider, come si chiamava ufficialmente la Duetto, ne aveva ereditato l'autotelaio e gli organi meccanici.

Commercialmente, la nuova decapottabile della casa del Portello fu un grande successo, sia in Italia, sia in Europa, sia, soprattutto negli Stati Uniti d'America; ce lo conferma il bellissimo film del 1967: Il Laureato, in cui il giovane Dustin Hoffman, riceveva come premio di laurea una fiammante Alfa Romeo Duetto.

La spider era inevitabilmente rossa e molto appropriata per un giovane di buona famiglia, dal promettente avvenire; anziché esserne infastidito, si presumeva che lui avrebbe saputo apprezzare quel rombo del motore, così maschio e signorilmente europeo.

Peccato! Alla fine, una realtà scabrosa farà dimenticare al giovane neolaureato il piacere della guida sportiva ... peccato davvero, perché la nostra Duetto del '66 fu veramente una vettura leggendaria, entrata a pieno titolo nella storia dell'automobile.



L'Alfa Romeo Spider 1600 rimase in produzione per quasi trent'anni; all'originale si affiancarono altre versioni con diverse motorizzazioni, dai 1.300 ai 1.750 c.c. di cilindrata e, purtroppo, ad un certo punto della sua vita, la bella decapottabile milanese perdette parte della coda.



Più in ossequio a dettami stilistici alla moda, che per rispondere a miglioramenti tecnici o aerodinamici, la bella, affusolata coda della Duetto si fece tronca nei suoi ultimi anni di produzione; ripeto: purtroppo.

vista frontale e posteriore dell'Alfa Romeo 1600 Spider, Duetto - 1966

E, a conferma di questa mia opinione, non resta che descrivere un'altra splendida autovettura sportiva e certamente sportiva di

gran razza, inglese e vissuta anch'essa nel settimo decennio del secolo scorso; anche lei aveva un bel cofano spiovente posteriore, ma fu più accorta della Duetto e non se la fece troncata la sua elegante coda, lasciandoci il ricordo di una delle più belle auto sportive di tutti i tempi.

“La più bella del mondo” (Enzo Ferrari)

Forse lo fu davvero la più bella di tutte la Jaguar E-type del 1961, al punto da essere tuttora esposta al City Museum of Modern Art di New York, accanto alla nostra Cisitalia 202 di Pininfarina.



Jaguar D-type, in gara a Le Mans – anni cinquanta

La nuova sportiva di Coventry fu la rivoluzione in casa Jaguar: la prima vettura di Sir William Lyons ad adottare la carrozzeria a scocca portante, pur mantenendo l'affidabilissimo motore sei cilindri derivato da quello della precedente XK 150.

Novità assoluta della Jaguar E fu l'adottare i freni a disco sulle quattro ruote, gli stessi delle D-type che avevano vinto più volte la 24 ore di Le Mans; poi, la nuova E manteneva le

bellissime ruote a raggi, dal sapore molto inglese, già montate sulle sportive del giaguaro che l'avevano preceduta.

Davvero straordinaria fu la carrozzeria della Jaguar E, dovuta all'estro del designer inglese Malcom Sayer; esibiva curve così muscolose ed aggraziate nello stesso tempo, che Enzo Ferrari ebbe a definire quell'automobile: “La più bella del mondo” e forse non aveva torto.



Jaguar E-type, in configurazione roadster con ruote a raggi - 1961

Nella Jaguar E il cofano anteriore era particolarmente lungo ed era un corpo unico con tutto il frontale della vettura, dal momento che integrava anche i parafranghi; tuttavia, un pronunciato rigonfiamento sulla sua sommità ricordava la presenza di quel potente sei cilindri in linea sistemato là sotto.

La presa d'aria anteriore, poi, era praticamente senza mascherina, di forma ovale e dalle sue estremità partivano due sottili, eleganti paraurti cromati.

Quella macchina inglese era disponibile in versione coupé e roadster, pensata quest'ultima appositamente per il mercato nordamericano e su entrambe le carrozzerie la coda era spiovente ed allungata.

Per fortuna della splendida automobile e per la gioia degli occhi dei suoi ammiratori, la carrozzeria della Jaguar E rimase sempre tale ed invariata per tutti i quattordici anni della sua produzione.

Durante questo periodo, quindi, il modello E della Jaguar non subì evoluzioni se non un incremento di cilindrata, portata ad oltre 4 litri, oltre ad alcuni aggiornamenti di dettaglio sulla carrozzeria ... fosse stato così anche per la nostra spider Alfa Romeo Duetto ...



Jaguar E, in configurazione coupé, notare la coda lunga e spiovente - 1961

Quando, nel 1975, cessò la produzione di quella vettura bellissima, oltre 70.000 Jaguar E erano state costruite per il piacere degli amanti della guida sportiva che potevano permettersela e, ahimè, erano pochi davvero, e per tutti noi che, al vederla passare, non potevamo fare a meno di ammirare quell'autentica *scultura in movimento*.