

QUATTORUOTE

ICONE SENZA TEMPO

LE IMMORTALI DI IERI, DI OGGI E DI DOMANI



RESTOMOD



Quattroruote Speciale N. 44 - Marzo 2022

La mobilità del futuro

www.bosch-mobility-solutions.com

In futuro, sempre più veicoli saranno alimentati elettricamente e Bosch mette in campo tutto il proprio know how, operando su più fronti per raggiungere l'obiettivo emissioni zero.

Scopri la mobilità del futuro secondo Bosch: elettrica, autonoma, connessa, personalizzata.



Elettrica



BOSCH

Tecnologia per la vita



ICONE SENZA TEMPO

LE IMMORTALI DI IERI, DI OGGI E DI DOMANI



INSTANT
CLASSIC



RESTOMOD



SUPERCAR

L'ora del restomod

Nuova vita per le auto di ieri

CARCULTURE

**L'auto è cultura.
Espressione
del proprio tempo.
E noi vogliamo
enfaticamente questo
aspetto proprio
nel momento in cui,
di cultura dell'auto,
ne sta nascendo una
nuova. Rispettabile
come le altre e con
inedite declinazioni.
Che esploriamo
già a partire
da questi volumi**

Quattroruote Speciale
Periodico trimestrale n. 44
Marzo 2022

Direttore responsabile
Gian Luca Pellegrini

Vice direttori
Laura Confalonieri
Marco Pascali

Progetto grafico
Stefano Tosi
Erica Banchi

Testi
Emilio Deleidi

Revisione testi
Emanuele Barbaresi
Marco Perucca Orfei

Ufficio grafico
Carlo Annoni
Carlo Dante

Fotografie
Archivio Quattroruote
Massimo Mendola

Segreteria
Paola Pisati (coordinamento)
Roberta Ermolli
Elena Ravizzini

Archivio
Massimo Calzone
Lino Mattia

Fotolito
Editoriale Domus

Stampa
Elcograf S.p.A., Bergamo

La fase di trasformazione che sta attraversando il mondo dell'auto non poteva che avere riflessi anche sulla nostra passione. Una passione che non è scemata, ma che evolve nel tempo, prendendo nuove forme. Il primo volume di questo trittico di pubblicazioni è stato dedicato alle instant classic: modelli attuali o recenti, che già al loro apparire hanno lasciato un segno. Il terzo è dedicato alle supercar, forma pura dell'eccellenza automobilistica. Qui invece ci vogliamo occupare del restomod, sintesi tra il restauro di auto storiche e la loro modernizzazione.

La fotografia di una nicchia di mercato

Quello del restomod è un fenomeno piuttosto recente, almeno nella sua dimensione attuale. La conservazione e il restauro delle auto storiche hanno radici più profonde: già negli anni 80, infatti, il collezionismo aveva iniziato a prendere piede, sia pure anche nelle forme un po' distorte del rampantismo economico del periodo. Logica conseguenza è stato lo sviluppo di una cultura del restauro, per restituire a quegli esemplari (ma, presto, anche a quelli di valore modesto) uno stato di forma adeguato. Restauri filologicamente corretti, rispettosi dell'originalità del veicolo, ripristinato con l'utilizzo di componenti originali o, quantomeno, ricostruiti sulla base dei progetti originali.

Il restomod, invece, esce da questa logica e vuole applicare tecnologie moderne alle vetture storiche, migliorandone l'estetica, il comportamento stradale, le prestazioni e facendo anche ricorso a soluzioni e materiali che, all'epoca della nascita del veicolo, non esistevano. Non tutti condividono tale approccio: in questo volume, comunque, vogliamo fare una fotografia di quanto sta accadendo nel settore, tenendo conto di tre tipologie fondamentali.

Vecchie glorie sportive

Sono le signore delle corse, le automobili che hanno fatto la storia delle competizioni, aggiornate e riproposte per rafforzarne l'immagine già iconica.

Storiche rivisitate

I modelli più classici, di varie epoche, rivisti e resi più moderni nelle forme e più performanti sotto il profilo delle prestazioni e del comportamento stradale.

Elettriche

La transizione energetica dei giorni nostri applicata alle auto storiche: spogliate della meccanica moderna, vengono dotate di un powertrain a batteria che assicura loro un futuro anche nel momento in cui entreranno in vigore restrizioni per le vetture con motore a combustione.

Nota I dati pubblicati nelle schede tecniche sono quelli resi disponibili dal costruttore.

Editoriale Domus S.p.A.

Editore
Giovanna Mazzocchi Bordone

Amministratore delegato
Sofia Bordone

Business Unit Media Director
Nicola Licci

Brand Manager
Paolo Muratore

Product Manager
Camilla Daolio

Licensing & Syndication
e-mail: licensing@edidomus.it

Pubblicità
Advertising Director
Ferruccio Belloni

Distribuzione per l'Italia
Distribuzione SO.DI.P.
Angelo Patuzzi S.p.A.
20092 Cinisello Balsamo (MI)

Registrazione del Tribunale di Milano
n° 561 del 22-10-1994

© Copyright 2022
Editoriale Domus S.p.A. - Milano

È vietata la riproduzione, totale o parziale, del contenuto della pubblicazione senza l'autorizzazione preventiva dell'Editore.



Bisogna essere temerari per dare vita a un'operazione del genere. Perché mettere mano a un mostro sacro del motorsport, che conta schiere di fan sfegatati, significa rischiare il sacrilegio. Eugenio Amos e Carlo Borromeo lo hanno fatto, vincendo la scommessa

Automobili Amos Delta Futurista

Prova di coraggio con la regina dei rally

Della Lancia Delta Integrale non ci sarebbe neppure bisogno di parlare, tanto è entrata a far parte dell'inconscio collettivo di tutti coloro che amano le automobili (e non soltanto di quelli, in verità). Sono stati i rally a costruirne la leggenda, partendo da un modello stradale, la Delta del 1979 disegnata da Giorgetto Giugiaro, che di per sé vantava già buone qualità, estetiche e comportamentali. Insufficienti, però, a costruirne la leggenda, se non fossero arrivate in aiuto le versioni più spinte. Cresciuta di generazione in generazione, passata dai 165 CV della prima ai 215 dell'ultima EVO2, nella preparazione da rally la Delta diventa imbattibile nel Mondiale della specialità, conquistando sei titoli Costruttori consecutivi tra il 1987 e il 1992 e quattro Piloti (con Kankkunen e Biondani, due a testa), nello stesso arco temporale.

Ora, mettere mano a una simile leggenda a quattro ruote

significa correre seri rischi di lesa maestà. Eugenio Amos, però, ha voluto sfidare il pericolo e cimentarsi nell'impresa, forte delle sue esperienze d'imprenditore, pilota e collezionista. Per farlo, si è circondato di figure di riferimento, in particolare Carlo Borromeo e Luca Ciancetti. Il primo, fondatore con lui nel 2016 della Automobili Amos, ma anche contitolare di uno studio di design, si è occupato della ristilizzazione delle linee della Delta; il secondo è uno dei fondatori della Podium Advanced Technologies, factory valdostana che si è presa cura dell'upgrade meccanico della vettura.

Look inconfondibile

Nasce da questo contesto la Delta Futurista, denominazione che già di per sé è una chiara dichiarazione d'intenti. Un'auto tirata in soli venti esemplari, tutti numerati e tutti diversi, essendo questo









Le immagini si riferiscono al prototipo della Delta Futurista siglato #00: i fari anteriori mantengono il disegno di quelli originali, ma sono a Led; cofano, minigonne, parafranghi e calandra sono di fibra di carbonio, mentre per i montanti anteriori e i pannelli che sostituiscono le portiere posteriori si è fatto uso di alluminio. La carrozzeria è verniciata nella tinta Verde Brinzio, che prende il nome da una località della provincia di Varese





All'interno, la vettura monta sedili Recaro, rivestiti – come molte altre parti dell'abitacolo – di Alcantara; sul volante sono stati collocati dei pulsanti per azionare gli abbaglianti con la scritta "levati". Di recente, l'Automobili Amos ha presentato un'evoluzione della Futurista: la Delta Safarista (a destra in basso), ispirata alla versione che ha partecipato al celebre Safari Rally disputato in Kenya



SCHEDA TECNICA

Motore

Anteriore trasversale, turbobenzina
4 cilindri in linea
Cilindrata 1.995 cm³
Turbo e intercooler
Potenza max oltre 221-243 kW (300-330 CV)
Coppia max n.d.

Trasmissione

Trazione integrale
Cambio manuale a 5 marce

Dimensioni e massa

Passo n.d.
Lunghezza 390 cm
Larghezza 181 cm
Altezza 145 cm
Massa 1.300 kg

Prestazioni

Velocità massima 230,0 km/h
0-100 km/h n.d.



atelier il regno della personalizzazione più spinta. Cambiano i clienti, provenienti da ogni angolo del mondo, dal Qatar al Giappone, da Hong Kong agli Stati Uniti, cambiano le finiture e cambiano i colori: c'è, per dire, chi l'ha voluta nera metallizzata, ma con una citazione dell'indimenticabile livrea Martini degli esemplari da rally, e chi grigia Nardò; chi bianca, con interni di Alcantara rossi e neri, e chi di un verde metallico finora tipico delle Porsche.

Ma sotto l'apparenza mutevole, quello che invece non cambia, tra le venti vetture, è la sostanza. Figlia di un lavoro certosino di ricostruzione totale della donator car, smontata fino all'ultimo bullone e rivisitata nei più piccoli dettagli, per ottenere quei miglioramenti di prestazioni e comportamento che soltanto la meccanica e l'elettronica più moderne sono in grado di garantire.

L'aspetto, intanto, subisce una di quelle operazioni di

chirurgia estetica che scatenano l'applauso, perché rispettano le fattezze, verrebbe da dire il volto, della modella di origine: le forme diventano più incisive e muscolose, senza risultare per questo artificiosamente gonfie e conservando la purezza primigenia.

Spariscono le portiere posteriori, con un richiamo a un'altra Delta leggendaria (la poderosa e pericolosa S4), ma quasi non lo si percepisce; il processo di alleggerimento si giova del largo uso di fibra di carbonio e alluminio e dell'adozione del cofango, l'integrazione fra cofano motore e parafrangente che rese celebre la Lamborghini Miura; il frontale vanta, invece, la citazione di un ulteriore modello della Lancia, la Beta Montecarlo. Il tutto attuato con mano leggera, senza venir meno al principio basilare del progetto: non tradire mai la piena riconoscibilità del prodigioso modello d'origine.

Nella struttura viene integrata una gabbia di sicurezza che



non soltanto serve per proteggere gli occupanti, ma che irrigidisce la scocca, senza gravare eccessivamente sulla massa; il processo di revisione interessa poi anche le sospensioni, ora a doppio quadrilatero e realizzate in alluminio, così da porre rimedio alla tendenza al sottosterzo che caratterizzava le Delta Integrali d'antan.

Cura ricostituente

Quanto alla meccanica pura, il kit di potenziamento messo a punto dalla Autotecnica, che prevede tra l'altro l'adozione di un intercooler maggiorato, di nuovi radiatori di acqua e olio, nonché di un inedito impianto di scarico, consente di arrivare, grazie anche alla rimappatura della centralina del motore, fino a 330 CV; cosa che ha comportato l'inevitabile rafforzamento di albero di trasmissione, cambio (originale, a cinque marce) e differenziali.

*Nel cuore degli appassionati,
è forse la Lancia che più ha
lasciato il segno: oggi in molti
farebbero carte false, pur di vedere
arrivare una nuova vettura
così con il marchio torinese*

VECCHIE GLORIE SPORTIVE



Affine al mondo del restomod è quello delle continuation series, cioè la produzione odierna di nuovi esemplari di vecchi modelli, basata sui progetti originali che consentono di replicare esattamente le caratteristiche delle progenitrici. La Jaguar C-Type Continuation ne è un perfetto esempio

Jaguar C-Type

Settant'anni dopo Le Mans torna a ruggire

Il 23 e 24 giugno del 1951, a Le Mans, si corre la diciannovesima edizione della mitica 24 Ore. Il campo dei partenti è imponente: ci sono Aston Martin, Frazer-Nash, Healey, Allard, Cunningham e ben nove Ferrari, fra le nuove 340 e 212 Export e le 166 MM, che sul circuito francese hanno già vinto nel 1949 con Chinetti e Mitchell-Thompson, due soli anni dopo la nascita della Casa di Maranello. Ma a destare più sensazione di tutte sono le tre Jaguar ufficiali, chiamate C-Type e realizzate apposta per partecipare alla gara.

Basata sulla sportiva stradale XK120, dalla quale riprende motore, trasmissione e sospensioni, la nuova arma colpisce per la linea elegante e aerodinamica della carrozzeria, disegnata da Malcolm Sayer, stilista che William Lyons, patron dell'azienda, ha assunto l'anno precedente. Il risultato del suo lavoro è stupefacente: sobria e sinuosa, la vettura è anche efficace, grazie ai calcoli

matematici utilizzati per la definizione delle forme, tanto che la sua velocità di punta arriva a sfiorare i 260 km/h. Le tre Jaguar arrivano dal Regno Unito per strada, come usava a quel tempo, e sono affidate a equipaggi di primissimo piano, composti da Stirling Moss e Jack Fairman, Leslie Johnson e Clemente Biondetti (già trionfatore alla Mille Miglia) e Peter Walker affiancato da Peter Whitehead: sono proprio quest'ultimi a regalare al costruttore britannico la prima vittoria a Le Mans, a una media di 93,5 miglia orarie (oltre 150 km/h), precedendo sul traguardo di nove giri una Talbot-Lago T26.

La novità dei freni a disco

Sul circuito della Sarthe, dopo una parentesi che vede prevalere la Mercedes 300 SL, la C-Type si sarebbe ripetuta nel 1953, conquistando il successo con Duncan Hamilton e Tony Rolt e







*È un privilegio raro potersi mettere
al volante di un'auto da corsa
costruita oggi, ma seguendo
le specifiche della versione
originale, che trionfò sul circuito
della Sarthe nel 1951*

Basata sulla Jaguar XK120, la C-Type era molto più leggera grazie alla carrozzeria di alluminio, perfettamente riprodotta sulla Continuation grazie alla ricostruzione di modelli computerizzati in 3D. Anche i rivestimenti interni, gli interruttori e la strumentazione sono assolutamente fedeli a quelli originali del 1951

portando in gara un'innovazione importante: i freni a disco, dei quali l'industria dell'auto avrebbe poi ampiamente beneficiato.

Insomma, quel successo del '51, primo dei sette ottenuti complessivamente a Le Mans dal Giaguaro (l'ultimo risale al 1990), andava degnamente celebrato, a settant'anni di distanza. E il costruttore inglese lo ha fatto dando vita a una nuova serie di C-Type, denominate Continuation e costruite seguendo le specifiche dei 53 esemplari prodotti negli anni 50.

A caccia negli archivi

Per realizzare questo progetto, gli specialisti della Jaguar Classic hanno consacrato due anni alla ricerca di documenti originali, disegni, fotografie e registri, avvalendosi anche della preziosa collaborazione di Norman Dewis, ingegnere ed ex collaudatore della Casa. Tutto il materiale reperito battendo palmo a palmo gli archivi aziendali è stato poi digitalizzato e utilizzato per realizzare un modello computerizzato in 3D della vettura, fondamentale per la definizione di componenti essenziali della struttura tubolare del telaio e della carrozzeria fedeli agli originali.

Lo stesso approccio rispettoso è stato riservato alla meccanica, in particolare al motore, il sei cilindri in linea con doppio albero a camme in testa, alimentazione mediante tre carburatori Weber e cubatura di 3.4 litri, che erogava 220 CV a 5.800 giri/min: ricostruito interamente a mano, con componenti originali del tempo (come i carburatori) ed elementi invece rifatti sulla base dei progetti dell'epoca, richiede nove mesi di lavorazione per ogni unità completata. Altri particolari autentici che i tecnici sono riusciti a reperire dopo lunghe ricerche sono la pompa idraulica Plessey, collocata sulla trasmissione, che immetteva il fluido nei freni (a disco sulle Continuation, come nella versione del '53 della C-Type), e gli specchietti retrovisori della Lucas.

Grande cura è stata posta anche nella scelta dei materiali per i rivestimenti: la finitura Rexine del cruscotto e dei pannelli laterali, per esempio, proviene dall'ultimo rotolo disponibile nei magazzini aziendali di questo materiale. Per i sedili, proposti in una gamma di otto tonalità differenti, la scelta è caduta su una pelle della Bridge of Weir, azienda inglese di antiche tradizioni (fu fondata in Scozia nel 1905). Se poi strumentazioni, orologi Smiths e interruttori sono rimasti fedeli alle origini, alcuni particolari sono stati invece modificati per ragioni di sicurezza: è il caso del sistema di ritenuta dei sedili, conforme alle direttive Fia, e del volante Bluemel, privo del pericoloso rosone centrale. La carrozzeria di alluminio può essere scelta in una delle varianti di colori disponibili, mentre i cerchi da 16 pollici sono caratterizzati da 60 raggi. Settant'anni dopo quel faticoso giorno di Le Mans, pochi, fortunati proprietari potranno mettersi alla guida di una C-Type quasi identica a quella di allora.

Ogni elemento della C-Type Continuation, qui nella classica colorazione green, è stato reperito tra le rimanenze oppure ricostruito in maniera fedele: il particolare aeroscreen è del tipo detto Brooklands. Nella parte posteriore è stato integrato un dispositivo (non visibile) di protezione in caso di ribaltamento, prezioso per l'utilizzo dell'auto in pista

SCHEDA TECNICA

Motore

Anteriore longitudinale, benzina

6 cilindri in linea

Cilindrata 3.400 cm³

Potenza max 162 kW (220 CV) a 5.800 giri/min

Trasmissione

Trazione posteriore

Cambio manuale a 5 marce

Dimensioni e massa

Passo n.d.

Lunghezza n.d.

Larghezza n.d.

Altezza n.d.

Massa n.d.

Prestazioni

Velocità massima n.d.

0-100 km/h n.d.





VECCHIE GLORIE SPORTIVE



Scende in lizza l'élite dei rally, per questo progetto: ingegneri che hanno dato vita al modello originale, piloti di chiara fama che lanciano l'iniziativa e collaborano allo sviluppo. Ci sono, dunque, tutte le garanzie per un lavoro fatto nel migliore dei modi

Kimera Automobili EVO37

Con la consulenza dei padri originari

Ci sarebbe da scrivere un romanzo, sulla Lancia 037. Con un antefatto, il prototipo SE037, ricavato dalla Beta Montecarlo per correre come Silhouette nel 1978, e un seguito, costituito dagli esemplari di serie prodotti per omologare la vettura in Gruppo B. E farla scendere in lizza, adeguatamente preparata, nei rally, il cui titolo mondiale Costruttori conquisterà per la Lancia nel 1983, quando ormai la specialità sembrava votata al dominio della trazione integrale, introdotta dall'Audi quattro. Merito anche di grandissimi piloti, come Walther Röhrl, Markku Alen e Attilio Bettega; ma le 037 trionfano anche nei campionati europeo e italiano, pure con un giovane pilota che farà parlare molto di sé, tale Miki Biasion, destinato a vincere due titoli iridati, ma con la Delta.

Ha una struttura mista, la 037, con cella centrale derivata dalla Beta Montecarlo di serie e due elementi tubolari che la

integrano, quello anteriore chiamato a reggere le sospensioni (a quadrilateri) e quello posteriore che sostiene motore, cambio, differenziale e sospensioni, sempre a quadrilateri, ma con due ammortizzatori per parte. Il propulsore, montato in posizione posteriore-centrale in senso longitudinale, è un quattro cilindri di due litri, derivato dalla Fiat 131, ma sovralimentato con un compressore volumetrico Roots: nella versione stradale del 1982 eroga 205 CV, in quelle da gara (53 gli esemplari usati nel corso degli anni dal Reparto corse ufficiale della Casa), molti di più, fino a 320.

Lavoro di squadra

A intervenire su un'auto così potevano essere soltanto gli uomini che l'avevano creata. Non è un caso, quindi, se nel progetto Kimera, ideato da Luca Betti, valente rallyista originario di Cuneo,



La bella linea della 037 d'origine, opera della Pininfarina, non viene intaccata dalle modifiche attuate dalla Kimera: cambiano un po' il frontale, con una griglia differente e uno splitter che rende omaggio a quello della Delta S4, e le proporzioni, anche per la riduzione dello sbalzo anteriore. I quattro fari circolari, tipici della vettura, adottano la tecnologia full Led





SCHEMA TECNICA

Motore

Posteriore centrale longitudinale, turbobenzina
4 cilindri in linea
Cilindrata 2.150 cm³

Turbocompressore e compressore volumetrico
Potenza max 372 kW (505 CV) a 7.300 giri/min
Coppia max 550 Nm da 3.500 giri/min

Trasmissione

Trazione posteriore
Cambio manuale a 6 marce

Dimensioni e massa

Passo 252 cm
Lunghezza 405 cm
Larghezza 190 cm
Altezza 120 cm
Massa n.d.

Prestazioni

Velocità massima n.d.
0-100 km/h n.d.







TO **PROVA** EVO 37

evoluzione

*C'è tutta la cultura
delle auto che hanno fatto grande
la Lancia nei rally, dagli anni 70
ai primi 90: dal layout a motore
posteriore-centrale fino
alla doppia sovralimentazione*

siano stati coinvolti, a vario titolo, gli ingegneri Sergio Limone e Claudio Lombardi (padre anche di motori Ferrari di Formula 1): il secondo è autore della riprogettazione del propulsore, la cui cubatura viene portata a 2.15 litri con gli interventi della Italtecnica, officina piemontese di Mario e Carlo Cavagnero, specializzata nella preparazione di vetture ad alte prestazioni.

La cura alla quale è stato sottoposto il motore d'origine prevede una robusta iniezione di ricostituente: al compressore volumetrico, infatti, viene aggiunto un turbo, esattamente come fece la Lancia con la successiva, e mostruosa, Delta S4. La potenza arriva così a 505 CV, con una coppia di 400 Nm disponibili già a partire dai 2.000 giri. Al volumetrico è affidato il compito di fornire spinta fino ai 3.750 giri, fin quando il turbo soffre del tipico ritardo di risposta; poi, una frizione elettromagnetica lo disinnesta, non essendo più essenziale la sua partecipazione al concerto.

Più spazio, pochi lussi

Di Kimera come questa ne saranno realizzate soltanto 37, numero ovviamente non casuale: quello che era il team fondato e gestito da Luca Betti si trasforma così in una piccola engineering factory, destinata alla produzione di few off, ma anche al restauro professionale di molte Lancia da competizione del passato, sopravvissute e orgogliosamente conservate dai collezionisti.

Sulla bella linea della O37, firmata all'epoca dalla Pininfarina, gli interventi sono delicati: resta inconfondibile il muso, con i quattro fari circolari (ora full Led) e il rigonfiamento centrale sul cofano, ma cambia un po' la griglia superiore, resa più moderna, ed è ristolizzata quella anteriore, classicamente Lancia sulla versione originale. Le fiancate vengono rese visivamente più robuste con elementi di fibra di carbonio: l'insieme rievoca un po' le Beta Montecarlo da pista, che

L'intervento più significativo sulla EVO37 ha riguardato il propulsore: diversa è la ghisa del basamento, così come a cambiare sono il raffreddamento della testa, la lubrificazione, le bielle, i pistoni, l'albero motore e la sovralimentazione, che ora è doppia, con il turbo aggiunto al compressore volumetrico d'origine



vinsero il Mondiale Marche nel 1980 e nell'81. Più personale, invece, la coda, con la grande ala raccordata alle fiancate e un inedito estrattore, coronato da quattro scarichi molto evidenti.

A cambiare sono anche le misure; la Kimera è un po' più lunga della O37 d'origine, arrivando a 4,06 metri (contro 3,92), in virtù anche di un passo portato a 2,52 metri (era di 2,44), ed è anche un po' più spaziosa internamente (il pavimento risulta abbassato, mentre il tetto è rialzato), con carreggiate più larghe. L'abitacolo, del resto, offre confort che i rallyisti d'antan si sognavano, come il climatizzatore e un sistema d'infotainment, orientato però soprattutto a fornire dati essenziali sulla guida e sulla dinamica dell'auto, più che ad assicurare intrattenimento. Del resto, questa è senza ombra di dubbio una driver's car.

Consulenza mondiale

La conferma arriva anche dal lavoro di affinamento sulle sospensioni, comprendente il rifacimento degli attacchi e delle geometrie, sempre però basate su uno schema a quadrilateri, che in futuro potrà giovare anche di un sistema di regolazione elettronica; invariata è la scelta dei doppi ammortizzatori posteriori. La taratura di quest'ultimi, così come quella dell'impianto frenante, è personalizzabile sulla base delle esigenze del cliente, mentre sulla sicurezza vegliano l'Abs e i controlli di trazione, che però il guidatore ha facoltà di disattivare. Quanto al cambio, per il momento è manuale a sei marce (di provenienza Graziano-Oerlikon), ma si può anche optare per un moderno elettroattuato, azionabile con paddle al volante, fornito dalla stessa azienda.

Gli ingredienti per un'automobile eccezionale, degna della O37 d'origine, ci sono dunque tutti: del resto, a confermarlo è Miki Biasion in persona, chiamato a prendere parte al progetto...



Faceva molta simpatia, la Renault 5, fin da quel 1972 in cui comparve per la prima volta, mettendo in crisi le utilitarie italiane, che fino ad allora avevano dominato il nostro mercato. Faceva paura, invece, la 5 Turbo: un'auto che colpì l'immaginazione di molti e che adesso torna alla ribalta

Legende Automobiles Turbo 3

La baby belva francese torna a vivere in California

Per raccontare questa vicenda, bisogna partire da una data precisa: 30 gennaio 1981. Quel giorno, Jean Ragnotti e Jean-Marc Andrié salivano sul gradino più alto del podio del Rally di Montecarlo, mettendosi alle spalle una schiera di valenti piloti alla guida di Talbot Sunbeam Lotus e Opel Ascona 400, per non parlare della debuttante Audi quattro e delle varie Fiat 131 Abarth, Lancia Stratos e Porsche 911, ancora competitive nonostante la loro età dell'oro fosse al tramonto. Il fatto è che la coppia francese portava in gara un mostro dall'apparenza improbabile. Una sorta di Renault 5, simpatica utilitaria nata nel 1972, gonfiata a dismisura, fino a diventare ipertrofica: la 5 Turbo. Era nata, quel giorno, una leggenda, alla quale la Casa transalpina lavorava in realtà già da qualche anno, avendone presentato il primo esemplare al Salone di Parigi del '78.

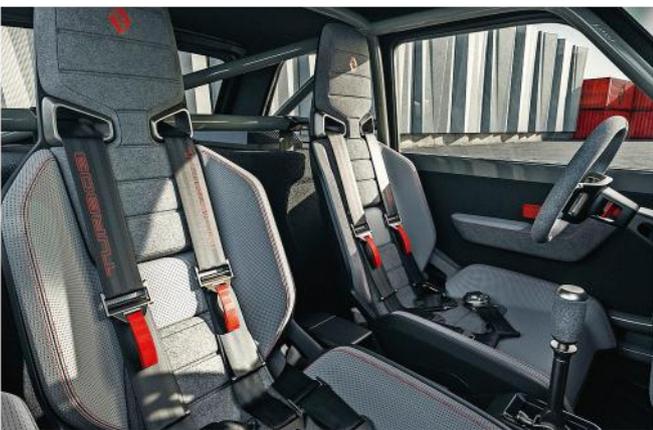
Sviluppata a Dieppe dagli uomini della Renault, che si

avvalsero della consulenza della Bertone per lo stile, la 5 Turbo, per ottenere l'omologazione, era stata prodotta in una versione stradale (con motore 1.400 turbo da 160 CV e cambio della Renault 30 TX) a partire dalla primavera del 1980; ne vennero realizzate poco più di 800, cui fecero seguito circa altrettanti esemplari della Turbo 2, semplificata negli interni. Poi arrivarono versioni da gara ancora più estreme, come la Maxi del 1985, prima che troppi gravi incidenti decretassero la fine delle Gruppo B.

Tre amici in America

La vittoria al "Monte" (cui seguiranno i successi, sempre di Ragnotti, in un'altra gara di grande prestigio, il Tour de Corse, ottenuti nel 1982 e nell'85) ha lasciato un segno indelebile nel cuore di un gruppo di appassionati, che oggi sono all'origine del progetto





La Turbo 3 è decisamente riconoscibile come appartenente alla famiglia delle derivate sportive della Renault 5: merito anche di un posteriore che, pur ridisegnato con criteri moderni, conserva l'aggressività di quello originale. Anche gli interni riecheggiano vagamente quelli del passato: a fare la differenza, un volante di foggia molto particolare e il pannello digitale che racchiude la strumentazione. Nonostante il cambio sia sequenziale, il comando è a leva sul pavimento: non sono previsti i paddle

Legende Automobiles. I loro nomi sono Alan Derosier, car designer, Charly Bompas, incaricato dello sviluppo del business, e Pierre Chaveyriat, specialista di auto da corsa. Derosier nel 2018 lascia Shanghai, dove viveva e lavorava, per approdare a Los Angeles con l'intenzione di dedicarsi al restomod delle auto che più ama: le Porsche 911. Finché, un giorno, la sua attenzione non cade su un altro modello leggendario, la 5 Turbo: l'incontro con i futuri partner e il desiderio di rendere omaggio, con la loro attività, a un'autentica icona del motorsport francese fanno il resto, portando alla nascita della Turbo 3. La società cui hanno dato vita si chiama, per inciso, Legende Automobiles: in sigla, L.A., la città dove vivono e che ha tenuto a battesimo la loro avventura,

Quell'indimenticabile lato B

Il credo di Derosier e soci è uno solo: la guida analogica. Niente motori elettrici e batterie, dunque, né cambi con i paddle al volante, ma meccanica dura e pura. In un mondo che è sempre più digitale, recita il loro mantra, quello che si vuole creare è una sorta di macchina del tempo che riporti indietro agli anni 80, prima che la vita diventasse un po' insipida, com'è oggi.

L'ispirazione deriva dalla Turbo 2, che era stata realizzata per cercare di ridurre le complessità costruttive che rendevano la Turbo troppo costosa da produrre: il tetto, le portiere e la coda erano infatti di alluminio, mentre gli interni, di stile particolare, erano usciti dalla matita magica di Marcello Gandini, il padre delle Lamborghini Miura e Countach, all'epoca ancora alla Bertone.

La Turbo 2, invece, utilizzava elementi della molto amata, ma anche molto più semplice, R5 Alpine, versione sportiva della 5 di grande serie. Il target della Turbo 3, per Legende Automobiles, era mixare elementi di entrambe, per dare vita a una vettura del

Più che la tecnica, per ora conta lo stile di questa rivisitazione del piccolo mostro da rally d'oltralpe. Che è stato aggiornato, restando però assolutamente fedele all'identità originale

SCHEDA TECNICA

Motore

Posteriore-centrale, turbobenzina
4 cilindri in linea
Cilindrata n.d.
Turbo e intercooler
Potenza max 299 kW (406 CV)
Coppia max n.d.

Trasmissione

Trazione posteriore
Cambio sequenziale a 6 marce

Dimensioni e massa

Passo n.d.
Lunghezza n.d.
Larghezza n.d.
Altezza n.d.
Massa n.d.

Prestazioni

Velocità massima n.d.
0-100 km/h n.d.

tutto inedita, ma chiaramente e inequivocabilmente riconoscibile come erede della dinastia delle R5 Turbo.

Le scelte estetiche, quindi, venivano prima di tutto: a questo scopo, è stato realizzato un body-kit interamente di fibra di carbonio che richiama, stilizzandole e ammodernandole, le forme delle auguste antenate. La familiarità dei tratti somatici è ottenuta con i parafanghi posteriori allargati per far posto ai radiatori (i cerchi sono da 16 pollici davanti e 17 dietro), lo spoiler con cui finisce il tetto e il frontale con i caratteristici fari rettangolari, ora naturalmente a Led. Anche le cornici dei finestrini posteriori sono di fibra di carbonio, mentre il montante C incorpora delle prese d'aria e la coda è dotata di un diffusore, dal quale fanno capolino i doppi scarichi squadrati.

Una delle viste più caratteristiche della R5 Turbo, in tutte le sue declinazioni, era senza dubbio quella posteriore, impressionante per la larghezza, che trasferiva un'immediata sensazione di potenza. Lo stesso si può dire della Turbo 3, che vanta anche gruppi ottici, sempre a Led, completamente ridisegnati e utilizzati per dare una sorta di firma molto personale al lato B della vettura.

Cuore al centro

Per ora si sa poco, invece, degli aspetti più tecnici della creazione della Legende Automobiles: basata sulla R5 a tre porte per la struttura, adotta le sospensioni anteriori e posteriori a doppi bracci oscillanti dell'ultima versione della Maxi Turbo, che contava su una potenza di 350 CV; il motore, che non poteva essere se non sovralimentato mediante turbocompressore e montato in posizione centrale come sulle progenitrici, eroga 406 CV.

La trazione è posteriore e il cambio sequenziale a sei marce, con leva al pavimento. Tutto quello che serve per una guida decisamente analogica, dunque, è ben rappresentato.

STORICHE RIVISITATE



Aston Martin e Zagato sono due nomi che, di per sé, hanno scritto pagine leggendarie della storia dell'automobile: dalla loro associazione non poteva che nascere un capolavoro a quattro ruote, riproposto ai nostri tempi in piccola serie e denominato Continuation

Aston Martin DB4 GT Zagato

Se la sapienza tecnica sposa lo stile

Alla fine degli anni 50, l'Aston Martin, passata nel dopoguerra nelle mani di David Brown, imprenditore che aveva fatto fortuna producendo trattori e trasmissioni, sta vivendo un momento felice. I primi modelli stradali che recano, nella denominazione, la sigla DB del nuovo proprietario hanno successo e, nelle corse, arriva la prestigiosa affermazione nella 24 Ore di Le Mans del 1959 con la DBR1 guidata da Carroll Shelby e Roy Salvadori. Poco prima, la Casa inglese ha lanciato la DB4, una coupé interamente nuova, che sarà prodotta nello stabilimento rinnovato di Newport Pagnell, in diverse serie, fino al '62. Le sue forme eleganti arrivano dalla Carrozzeria Touring di Milano, celebre per la tecnica Superleggera basata sull'utilizzo di pannelli di alluminio applicati a un traliccio di tubi, una soluzione che permette di ridurre il peso; il motore è un sei cilindri di 3.7 litri, in grado di erogare tra i 240 e i 260 CV.

Della DB4, al London Motor Show del 1959 viene proposta un'evoluzione denominata GT: ha un telaio accorciato, è più leggera di 85 kg e monta una versione evoluta del propulsore, dotata di tre carburatori Weber. Ne vengono prodotte poche decine, sempre con carrozzeria della Touring, molte delle quali, ulteriormente alleggerite, sono destinate ai clienti sportivi che le utilizzano nelle corse. Ma un nuovo capitolo è destinato a essere presto scritto.

Un'arma contro il Cavallino

Sempre al Motor Show di Londra, ma del 1960, viene infatti svelata una nuova versione della DB4 GT, questa volta dotata di una carrozzeria della Zagato. La vettura, infatti, non era riuscita a rivaleggiare adeguatamente con la sua concorrente più agguerrita, la Ferrari 250 GT, uscita vincitrice con Stirling Moss da una delle









Il primo esemplare della DB4 GT Zagato Continuation è stato rifinito con una vernice Rosso Maja appositamente realizzata dalla Max Mayer sulle specifiche dei fornitori Aston Martin degli anni 60; le ruote a raggi della Borrani, compresa quella di scorta che occupa quasi l'intero bagagliaio, sono proposte nella versione cromata o in quella verniciata



La Zagato Continuation, realizzata in 19 esemplari dalla divisione Heritage della Casa inglese, non è omologata per l'uso stradale, ma adotta accorgimenti per l'impiego in pista come una gabbia di sicurezza anti-ribaltamento e un interruttore elettrico generale, segnalato sulla carrozzeria (in basso a fianco)

gare GT più prestigiose dell'epoca, il Tourist Trophy: ci voleva qualcosa di ancora più efficace per battere le veloci berlinette italiane. John Wyer, all'epoca al timone dell'Aston Martin (più tardi sarebbe diventato celebre per aver portato al successo le Ford GT40 e le Porsche 917), decise così di chiedere aiuto a Gianni Zagato.

La vettura che nasce dal connubio con l'atelier italiano è destinata a essere prodotta in appena 19 unità: è una granturismo più compatta e ancora più leggera, nella quale molti componenti di acciaio vengono sostituiti da analoghe parti di alluminio; il vetro è rimpiazzato dal plexiglass e tutto il superfluo, nell'abitacolo, viene eliminato, con un risparmio complessivo di 140 kg.

Lo stile, molto personale come da tradizione della carrozzeria milanese, combinava l'essenza delle forme tipiche dell'Aston Martin con la forte personalità e la fluidità che la Zagato sapeva conferire alle proprie creazioni; il frontale abbassato conservava la griglia tipica delle vetture inglesi, mentre sul cofano spiccavano i rigonfiamenti necessari per ospitare il sei cilindri, che nelle versioni più spinte per le corse poteva arrivare a erogare 340 CV. Piacevole da guidare anche su strada, grazie alla coppia generosa del propulsore e a uno sterzo relativamente leggero, la Zagato dava comunque il meglio nelle competizioni: a portarla in gara, battendosi contro Ferrari, Jaguar e Maserati, furono, tra gli altri, grandi nomi come Jim Clark, Innes Ireland, Stirling Moss e Roy Salvadori.

L'Heritage all'opera

Facciamo ora un salto temporale e torniamo ai giorni nostri. Il desiderio dell'Aston Martin di continuare a fornire ai propri clienti gioielli di questo calibro fa sì che già nel 2017 la divisione Heritage dell'azienda realizzi – seguendo scrupolosamente le specifiche originali – 25 nuovi esemplari della DB4 GT, battezzati Continuation.

*Proprio come un tempo,
la coupé inglese rivisitata
dalla milanese Zagato
è destinata a gentleman driver
che ne sappiano sfruttare
le doti guidandola in pista*

SCHEDA TECNICA

Motore

Anteriore longitudinale, benzina
6 cilindri in linea
Cilindrata 4.700 cm³
Potenza max 288 kW (390 CV)
Coppia max n.d.

Trasmissione

Trazione posteriore
Cambio manuale a 4 marce

Dimensioni e massa

Passo 236 cm
Lunghezza 435 cm
Larghezza 168 cm
Altezza 132 cm
Massa n.d.

Prestazioni

Velocità massima n.d.
0-100 km/h n.d.

Era inevitabile che, poco dopo, l'operazione venisse ripetuta anche con la versione della Zagato, questa volta prodotta, come l'originale, in 19 unità. Ognuna delle nuove vetture richiede 4.500 ore di lavoro, necessarie per trasformare i fogli di alluminio nell'elegante carrozzeria della vettura e applicarli alla struttura tubolare con la perizia che un tempo contraddistingueva la ristretta élite dei battilastra, artigiani il cui operato confinava con l'arte.

La Continuation, in pratica, viene realizzata esattamente con le stesse tecniche di produzione impiegate sessant'anni fa nello stabilimento di Newport Pagnell, pur avvalendosi, per la sua definizione, di moderni strumenti digitali che consentono di ricostruire perfettamente ogni dettaglio basandosi sui progetti originali. Anche la tinta del primo esemplare completato, il Rosso Maja, è ottenuta dalla Max Mayer sulla base delle vernici dei fornitori Aston Martin dell'epoca.

All'interno, pelle di color nero ossidiana è utilizzata per rivestire i pannelli delle portiere e i sedili da corsa, la cui struttura è di fibra di carbonio; il pianale è ricoperto con tappeti neri di alta qualità dell'azienda inglese Wilton. Le ruote Borrani da 16 pollici sono proposte nella versione cromata o, a scelta, in quella verniciata.

Nella struttura dell'auto è incorporata anche una gabbia di protezione antiribaltamento, realizzata secondo le norme della Fia e indispensabile per l'utilizzo agonistico: la vettura, del resto, non è omologata per l'utilizzo stradale, quindi la sua destinazione naturale, oggi come ieri, è l'impiego in pista. Quanto al motore, la DB4 GT Zagato Continuation monta una versione del sei cilindri in linea con 390 CV e cubatura di 4.7 litri (quindi rivisto rispetto all'originale, la cui cilindrata era di 3.7 litri, per una potenza di poco superiore ai 300 CV); il nuovo propulsore è abbinato a un cambio manuale a quattro marce e a un differenziale autobloccante posteriore.

STORICHE RIVISITATE



Mettere mano a un'icona di stile come la Ferrari 308, disegnata da Leonardo Fioravanti per la Pininfarina, richiede coraggio. E la consapevolezza di doversi avvalere di veri professionisti del settore, come l'olandese Stefan Scholten, che ha riletto con sapienza le forme e i volumi originari della vettura, alla luce delle nuove tecnologie

Automobili Maggiore Project M

Le nuove forme del Cavallino rampante

A metà degli anni 70, la Ferrari realizza una delle vetture destinate a segnare la sua storia: pur non essendo la prima coupé di Maranello ad abbandonare la tradizionale posizione anteriore del motore (a precederla di poco è la 365 GT4 BB, con il 12 cilindri montato in posizione posteriore longitudinale), la 308 (la cui sigla indica il frazionamento del propulsore e la sua cubatura) definisce uno stile che resterà per lunghissimo tempo un riferimento per le sportive con tale architettura. A crearne le forme è Leonardo Fioravanti, all'epoca in forza alla Pininfarina.

Declinata poi in altre versioni (con motore due litri aspirato e turbo, quindi con cilindrata portata a 3.2 litri sulla 328 GTB), ancora oggi è considerata una delle Ferrari più riuscite di tutti i tempi. Fra i tanti che ne hanno subito l'irresistibile fascino spicca Gianluca Maggiore, imprenditore con un ricco background tecnico,

maturato in aziende come la Piaggio, la FCA, per la quale seguì il lancio dell'Alfa Romeo 4C, e la Zagato, con cui ha collaborato in Asia. Messosi in proprio nel 2019, fondando a Forte dei Marmi l'azienda che porta il suo nome, Maggiore ha iniziato a dedicarsi a progetti in grado di riportare il guidatore al centro dell'attenzione, in un'epoca in cui altri aspetti delle auto, dall'elettrificazione all'infotainment, stanno prendendo il sopravvento. E la Ferrari 308 gli è sembrata il punto di partenza ideale per il suo Progetto M.

Dalla Versilia all'Olanda

Consapevole della necessità di avvalersi di collaborazioni di primissimo piano, Maggiore ha avviato una partnership con lo studio di Stefan Scholten, designer di Amsterdam con grande esperienza in prodotti industriali, materiali innovativi ed elettronica. Per la parte







La Project M (qui nelle immagini scattate da Massimo Mendola) dà una rilettura moderna della Ferrari 308 degli anni 70, modificandone le forme con elementi della carrozzeria di fibra di carbonio. I cerchi di lega da 17" rispecchiano lo stile originale, ma sono stati riprogettati. L'Automobili Maggiore propone anche accessori come set di borse, portachiavi e abbigliamento, realizzati artigianalmente



SCHEDA TECNICA

Motore

Posteriore trasversale, benzina
8 cilindri a V di 90°
Cilindrata 3.146 cm³
Potenza max 221 kW (300 CV) a 7.000 giri/min
Coppia max 300 Nm a 5.500 giri/min

Trasmissione

Trazione posteriore
Cambio manuale a 5 marce

Dimensioni e massa

Passo n.d.
Lunghezza n.d.
Larghezza n.d.
Altezza n.d.
Massa n.d.

Prestazioni

Velocità massima n.d.
0-100 km/h n.d.



Gli interni della Project M sono rifiniti con materiali pregiati: pelle, carbonio, alluminio e marmo. L'impianto audio è stato sviluppato appositamente dalla Delta Sigma, azienda di sound design del Torinese; la vettura è predisposta per essere dotata dell'head-up display



meccanica, invece, si è rivolto alla Italtecnica, azienda torinese del mondo del motorsport (che, per inciso, ha collaborato anche alla realizzazione della Kimera O37: vedere al proposito a pag. 18 di questo volume). Prima opera dell'atelier versiliese, la Progetto M si configura quindi come un restomod della Ferrari 308, che funge da donor car e nei confronti della quale viene comunque mostrato grande rispetto: la sua rilettura non ne vuole snaturare gli stili, nati in un preciso contesto storico e culturale, ma intende darne un'interpretazione più contemporanea, anche attraverso l'utilizzo di materiali più avanzati; ogni elemento ristilizzato della carrozzeria, per esempio, è stato realizzato con fibra di carbonio.

In particolare, la parte frontale si rivela completamente rivista e allargata per inglobare luci alogene di nuova generazione; al posto dei tradizionali fari a scomparsa, c'è una striscia orizzontale di Led con funzione d'illuminazione diurna; sui lati spiccano i parafranghi allargati, che rendono l'aspetto della vettura più muscoloso, e la minigonna di carbonio; inoltre la presa d'aria laterale, che definisce in maniera inequivocabile l'andamento della fiancata della 308, risulta allungata. Dietro il montante centrale, poi, è inserito un elemento triangolare, sempre di carbonio, che sostituisce la griglia originale e ingloba una presa d'aria supplementare.

Cura ricostituente

Pure la parte posteriore della vettura è stata completamente rivista, con l'integrazione di uno spoiler nella coda e nella fiancata, una citazione di altri modelli Ferrari degli anni 80; dietro, la forma dei gruppi ottici, ora a Led e racchiusi in elementi cilindrici di carbonio, richiama quella iconica della 308 storica. Il cofano motore, a sua volta ridisegnato, conserva le griglie originali; al suo centro, però, è stato ricavato una sorta di oblò di plexiglass fumé che



consente di ammirare il gioiello di meccanica che pulsa, collocato trasversalmente al centro della vettura. Completano la vista dell'inedito lato B un nuovo diffusore, sempre di carbonio, e quattro differenti terminali di scarico, realizzati con acciaio inox e posti nella parte inferiore dei paraurti.

Lotto cilindri a V di 90° di Maranello è degno della massima attenzione. La versione adottata è quella a iniezione con testata a 32 valvole e la cura alla quale l'ha sottoposta la Italtecnica ha previsto il mantenimento di blocco e testa originali, ma l'incremento dell'alesaggio, che ha consentito di portare la cilindrata da tre litri a 3.146 cm³; canne di ghisa e pistoni forgiati, poi, sono stati appositamente ridisegnati, prevedendo riporti di grafite che ne riducono l'usura, valvole e alberi a camme sono stati rivisti e maggiorati, la farfalla è stata ingrandita, il volano di acciaio alleggerito e l'iniezione meccanica dotata di controllo elettronico.

Il risultato del progetto, pensato per garantire soprattutto una migliore erogazione della potenza, così da rendere la guida più gradevole, si riflette nei 300 CV erogati a 7.000 giri/min, ma soprattutto in una coppia di 250 Nm disponibile già a 3.000 giri. E la Maggiore Automobili sta sviluppando una versione evoluta di questo propulsore, la cui potenza salirà a 400 CV.

Il motore è alloggiato nel telaio originale della 308, sottoposto a un accurato trattamento di sabbatura e riverniciatura; le carreggiate risultano allargate di 50 mm davanti e di 100 mm dietro, mentre altri aggiornamenti riguardano il comparto delle sospensioni (dotate di molle Koni regolabili) e l'impianto frenante, ora della Brembo, con dischi autoventilanti da 280 mm anteriori e posteriori. Un lavoro di fine tuning accurato, dunque, il cui impegno si è esteso anche agli interni della vettura, rifiniti con fibra di carbonio, alluminio lavorato dal pieno, pelle e alcuni particolari di marmo.

Questo restomod è il risultato del massimo rispetto per uno dei capolavori della storia della Ferrari, coniugato con l'esigenza di adeguarlo alle tecnologie moderne

STORICHE RIVISITATE



Ecco un modello non molto diffuso dalle nostre parti, ma prezioso proprio per la sua rarità e diventato popolare grazie alla serie televisiva "Il Santo". A sottoporlo alla cura, un racing team di primissimo piano, vincitore di otto titoli mondiali nelle gare Turismo, che ha messo in questa trasformazione tutto il suo know-how di anni di competizioni

Cyan Racing Volvo P1800

Diva televisiva in formato quasi racing

Per i meno attenti, la Volvo è sempre stata sinonimo di berline lente, ma affidabili, e di station wagon spaziose e sicure. Solide come l'acciaio svedese, diceva uno slogan. E tutto questo è indiscutibilmente vero, ma non esaurisce l'universo della Casa di Göteborg. Perché basta grattare un po' la sottile crosta dei luoghi comuni che affliggono qualsiasi marchio per scoprire un secondo volto del brand, oggi finito in mani cinesi: quello della sportività.

Ci sono state Volvo potenti, veloci turbogiardinette che si sono imposte come fenomeno di moda; e Volvo da corsa, emerse nei rally, ma anche in pista, nelle gare Turismo. E poi c'è stata lei, la P1800. Una Volvo dei primi anni 60 molto diversa, scaturita dai disegni di Pelle Peterson (figlio di Helmer, importante consulente della Casa svedese), a quell'epoca impiegato nello studio di progettazione di Pietro Frua. Insomma, una figlia del connubio tra

l'industria scandinava, dalla quale proveniva la meccanica della vettura (in particolare, dal popolare modello Amazon), e il design italiano. Con un tocco inglese, perché la produzione iniziale fu affidata alle britanniche Jensen Motors e Pressed Steel, prima di venire successivamente riportata in patria.

L'auto di Roger Moore

La Volvo P1800, presentata nel 1961, era una bella coupé con carrozzeria di acciaio e un nuovo motore 1.800 da 100 CV, che con il tempo crebbero per arrivare a 120. Rimasta in produzione fino al 1973, divenne popolare grazie alla presenza nella serie televisiva "Il Santo", nella quale veniva guidata dal protagonista Simon Templar, interpretato da Roger Moore. Del '71 è la versione 1800 ES, caratterizzata da una coda diversa e più lunga, da shooting brake,







La bella linea della Volvo P1800 resta quasi inalterata: i colori della carrozzeria, di acciaio e fibra di carbonio, sono quelli tipici svedesi, adottati anche dal team Cyan Racing. L'abitacolo sfoggia sedili da competizione e strumentazione digitale; i freni hanno dischi di acciaio e pinze con quattro pistoncini, ma non c'è l'Abs



La Cyan Racing Volvo 1800 può nascere sulla base di una vettura del cliente o su un esemplare che la stessa azienda è in grado di procurare: la realizzazione richiede da 12 a 18 mesi. L'acquirente può scegliere colore di carrozzeria e interni, dimensioni e design dei cerchi e specifiche di motore e assetto, in base alle proprie esigenze



*Longa manus di successo
della Casa svedese
nel motorsport, la Cyan Racing
ora si cimenta in un campo
completamente diverso,
con esiti interessanti*

e da un bagagliaio più capiente. Ma di tutto questo non saremmo qui oggi a scrivere, se non fosse per la Cyan Racing, azienda fondata nel 1996 per far correre le Volvo in Svezia. Un atelier sportivo, con un curriculum agonistico ragguardevole, costituito a oggi da otto titoli mondiali e 19 scandinavi nelle gare Turismo, per iniziativa del quale, nel 2005, è nato anche il brand Polestar. Insomma, una lunga manus della Volvo nel motorsport (non a caso, dal 2019 impiega in gara anche le Lynk & Co, emanazione, come l'azienda svedese, della cinese Geely) che, ogni tanto, si cimenta pure con auto stradali, come il restomod della P1800.

Esperimento davvero interessante, quello della Cyan, perché, nel corpo di un esemplare della storica coupé, rinforzato con acciaio ad alta resistenza e carbonio, viene calato un quattro cilindri due litri turbo, derivato da quello utilizzato sulla Volvo S60



TCI vincitrice nel 2017 del titolo mondiale WTCC. Un propulsore sovralimentato, con 420 CV di potenza e 455 Nm di coppia massima, capace di arrivare a 7.700 giri/min, ma dotato di un'erogazione che l'azienda svedese ha voluto simile a quella dei motori aspirati, così da restituire le sensazioni di guida proprie di un'auto degli anni 60. Motivo per cui la scelta dei progettisti è caduta proprio su questa unità, e non sulle possibili alternative offerte dal ricco menu della Volvo, comprese quelle a cinque e sei cilindri.

Feeling d'antan

L'esperienza maturata dalla Cyan nelle corse ha fatto il resto. Il motore è stato sviluppato per erogare il massimo della potenza, come avveniva in passato, agli alti regimi di rotazione, fornendo anche una curva di coppia lineare per garantire piacere nella guida;

il cambio è manuale a cinque marce e non sono previsti neppure i più basilari aiuti elettronici al guidatore, a partire dall'Abs.

A un corretto comportamento su strada provvedono solamente le sospensioni a quadrilateri, con camber, ammortizzatori e barre antirollio regolabili; alla sicurezza, una robusta gabbia di titanio, annegata nella carrozzeria di acciaio ad alta resistenza e fibra di carbonio. Il tutto, pur contenendo il peso in un valore raro da trovare nelle automobili moderne: solamente 990 kg, con una prevalenza della massa per il 53% al retrotreno.

Anche gli interni, così come la linea soltanto leggermente ristilizzata, riprendono quelli della P1800 degli anni 60: la strumentazione è digitale, i sedili sono di tipo racing, le finiture personalizzate sul gusto del cliente. Che può portare una propria donor car da trasformare o affidarsi alla Cyan Racing per trovarla.

SCHEDA TECNICA

Motore

Anteriore longitudinale, turbobenzina
 4 cilindri in linea
 Cilindrata 2.000 cm³
 Turbo e intercooler
 Potenza max 308 kW (420 CV) a 7.000 giri/min
 Coppia max 455 Nm a 6.000 giri/min

Trasmissione

Trazione posteriore
 Cambio manuale a 5 marce

Dimensioni e massa

Passo 245 cm
 Lunghezza 420 cm
 Larghezza 175 cm
 Altezza 122 cm
 Massa 990 kg

Prestazioni

Velocità massima n.d.
 0-100 km/h n.d.



STORICHE RIVISITATE



Soltanto gli inglesi sanno fare delle Mini più Mini delle altre. E pure più inglesi. È il caso di David Brown che, nel 2013, ha aperto il suo atelier di personalizzazione proprio a Silverstone, culla del motorsport british. Ed è lì che si prende cura delle indemoniate a ruote piccole, rendendole più assatanate che mai

David Brown Automotive Mini Oselli Edition

Quanto pepe concentrato in così poco spazio

Di reinterpretazioni della gloriosa Mini del 1959, quella inventata da Alec Issigonis, ce ne sono state talmente tante che è impossibile darne conto. E poi, in fondo, non fu John Cooper stesso il primo a mettere le mani su quella vetturessina, dalle ruotine così piccole ma capace d'infondere, in chi la guidava, un'inaspettata sensazione di gioia e divertimento? Dunque, la Cooper è stata, in un certo senso, la prima Mini rimasterizzata. Alla quale ha fatto seguito una schiera infinita di rivisitazioni a posteriori, con tanto di aria condizionata, plance di radica, griglie del radiatore prese di peso da una Rolls-Royce... Veri insulti alla memoria del suo progettista, mescolati con allestimenti invece all'insegna del buon gusto, quando non di una certa raffinatezza.

A cimentarsi di recente in questo compito è stato anche David Brown, titolare di una piccola azienda che porta il suo nome,

fondata nel 2013 in una località che ama autodefinirsi (e per niente a torto) "the home of the British motorsport", vale a dire semplicemente Silverstone. Brown è un signore inglese di buon, anzi ottimo gusto, con un background ingegneristico e manifatturiero e con una spiccata passione per ciò che ama definire un mix di stile, qualità ed esperienza di guida che deve rispecchiarsi in ogni sua creazione. Le premesse, dunque, sono positive.

Cura artigianale

A concretizzare l'impegno di Brown è stata, innanzitutto, una serie limitata di Mini dette Remastered: 45 esemplari, prodotti a partire dal 2017, l'ultimo dei quali è stato venduto a un cliente giapponese all'inizio del 2022. Un'auto rifinita con l'estrema cura artigianale che ha caratterizzato tutta la produzione, dai pannelli di



DI3 OSL

David Brown Automotive Ltd

Dopo la più elegante serie Remastered, David Brown ha voluto dare vita a 60 esemplari (come sottolinea il numero sulla griglia delle vettura) battezzati Oselli Edition e ispirati al mondo racing: la proverbiale agilità, unita al motore potenziato e a un assetto rivisto, consentono a questa Mini di far divertire parecchio chi la porta in pista

alluminio di cui è costituita la carrozzeria, battuti a mano da esperti professionisti, ai rivestimenti interni di pelle rossa, fino alla Union Jack a strisce argentee che decora il tetto, in netto contrasto con il nero del resto del corpo vettura.

Ma la storia, naturalmente, non finisce qui: ora è il turno di un'altra Mini molto particolare, la Oselli Edition. Il nome italiano non tragga in inganno: si riferisce a uno specialista inglese di tuner di motori attivo già negli anni 60. Come 60 sono gli esemplari previsti.

Racing spirit

La collaborazione con il preparatore, del resto, è un chiaro indice di dove David Brown questa volta voglia andare a parare: l'accento cade, infatti, sulle prestazioni, tanto da rendere questa Mini la più potente mai realizzata nel suo atelier. Dentro il vano anteriore batte una versione da 1.450 cm³ del classico quattro cilindri con due carburatori, potenza di 125 CV a 6.200 giri/min e coppia di 153 Nm a 3.500 giri/min: valori che consentono alla "scatoletta" inglese di raggiungere i 160 all'ora e di schizzare da 0 a 100 in poco meno di otto secondi. Tutto, del resto, sulla Oselli Edition è molto racing. L'assetto, per esempio, è abbassato e le sospensioni riviste con l'adozione di ammortizzatori Bilstein; il cambio manuale a cinque marce è stato rivisto (l'originale ne aveva quattro) e non manca il differenziale autobloccante; l'impianto frenante della AP Racing prevede dischi anteriori ventilati da 270 millimetri con pinze a quattro pistoncini e tamburi posteriori di alluminio. All'interno, si può scegliere la configurazione a due o quattro posti; nel primo caso, la parte posteriore è occupata da una gabbia protettiva e si possono adottare cinture di sicurezza Sabelt a quattro punti. Sempre della Sabelt è il volante, ricoperto a mano di Alcantara e dotato di segno della posizione centrale.

Di tutto, di più

Per David Brown, comunque, la sportività non fa necessariamente coppia con l'essenzialità delle dotazioni. Quindi anche questa Oselli Edition è dotata di soluzioni che rendono la guida e la vita a bordo più facili e gradevoli. Si parte con i fari full Led associati a proiettori ausiliari Cibié e si prosegue con il climatizzatore, l'infotainment Pioneer touch screen completo di Bluetooth, Apple CarPlay e Android Auto, i vetri elettrici, la chiusura centralizzata con telecomando, la messa in moto keyless e due serbatoi, uno da 21 litri e l'altro da 34, per poter affrontare viaggi più lunghi o continuare a girare in circuito senza fastidiosi pit stop. Questi e altri lussi erano impensabili ai tempi della Mini "vera": del resto, chi avrebbe mai pensato di vederla dotata non del solito sterzo diretto e pesante, con cui disegnare le traiettorie su strada e in pista, ma di una servoassistenza elettrica? Che tempi, signori...



Non serve molto, per passare una giornata indimenticabile tra i cordoli: un motore piccolo ma potenziato, un assetto pensato per andare bene anche in pista







La Mini Oselli Edition è disponibile in due colori, il Carbon Grey di queste immagini e l'Old English White, abbinabili con fasce rosse, blu o verdi. L'interno (nelle foto, con guida a destra) può avere due o quattro posti e cinture Sabelt con quattro attacchi; nella versione con due soli sedili anteriori, la parte posteriore è destinata alla gabbia di sicurezza

SCHEDA TECNICA

Motore

Anteriore trasversale, benzina
4 cilindri in linea
Cilindrata 1.450 cm³
Potenza max 92 kW (125 CV) a 6.200 giri/min
Coppia max 153 Nm a 3.500 giri/min

Trasmissione

Trazione anteriore
Cambio manuale a 5 marce

Dimensioni e massa

Passo n.d.
Lunghezza n.d.
Larghezza n.d.
Altezza n.d.
Massa n.d.

Prestazioni

Velocità massima 160,0 km/h
0-100 km/h 7,8 s



STORICHE RIVISITATE



A voler essere rigorosi, quest'auto non è un restomod in senso stretto. Però provate a osservarla e capirete come sempre di restomod si tratti, ma di un'intera epoca: quella delle sportive inglesi più classiche degli anni 60, Aston Martin in testa, alle quali è chiaramente ispirata, nello stile, nelle finiture, nella dinamica

David Brown Automotive Speedback GT

Tutto il fascino delle sportive british

Per capire meglio quest'auto è bene fare qualche passo indietro. A quando David Brown (omonimo di quel DB che, nel 1947, aveva acquistato l'Aston Martin, dando poi vita alla serie di vetture contraddistinte con le proprie iniziali) decise di abbandonare l'azienda di macchine per il movimento terra, fondata con successo dal padre, per buttarsi nel mondo del lifestyle e aprire ristoranti di lusso, concessionarie Harley-Davidson e negozi di abbigliamento.

Tutte attività cedute in un secondo tempo, ma che contribuirono a rafforzare in David la convinzione dell'esistenza di una ricca nicchia di mercato per automobili all'altezza delle aspettative di chi non si accontenta di prodotti di serie, per quanto raffinati, e vuole qualcosa di più raro, esclusivo e molto personale.

La David Brown Automotive, costituita nel 2013, dà così vita a vetture come le Mini Remastered e la Speedback GT, realizzate

con lo scopo di unire quanto di bello ci ha lasciato il passato delle quattro ruote alle tecnologie più moderne e a una qualità superiore dei materiali – il più possibile made in UK – e delle finiture. Pochi esemplari, inevitabilmente, ma realizzati a mano da esperti artigiani che pongono passione e cura certosina nelle lavorazioni.

Bespoke per antonomasia

La Speedback GT, ancora più delle Mini rivisitate, è la summa di questa filosofia. A uno sguardo distratto, la vettura potrebbe sembrare un'Aston Martin DB5 o DB6, magari leggermente modificata nei dettagli. Impresione non del tutto sbagliata, che l'ispirazione stilistica arriva proprio da quei modelli, considerati giustamente icone del british design degli anni 60.

A definire le forme della creazione di David Brown è stato



SPEEDBACK
SILVERSTONE EDITION





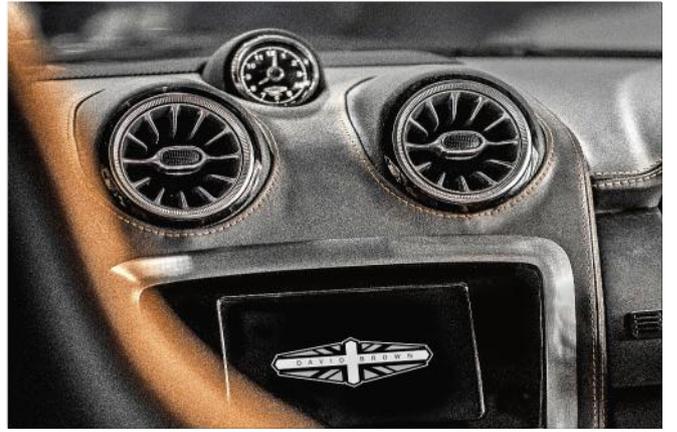
SPEEDBACK
SILVERSTONE EDITION



La Speedback GT dedicata al circuito inglese di Silverstone monta una versione potenziata del V8 cinque litri Supercharged di origine Jaguar: la potenza di 510 CV è incrementata fino a raggiungere il tetto di 601 CV. Ciò comporta anche una revisione di dettagli aerodinamici e dell'assetto, che viene adeguato alle maggiori prestazioni della vettura, e l'adozione di un differenziale posteriore attivo







Come ogni creazione di David Brown, la Speedback GT Silverstone Edition può essere ampiamente personalizzata dal cliente che la ordina (la produzione è però limitata a dieci soli esemplari): le finiture interne sono realizzate con pellami pregiati, Alcantara e tessuti dell'azienda danese Kvadrat. L'impianto audio high end è della Bowers & Wilkins

Alan Moberley, per quasi un ventennio al timone dello stile della Land Rover (per la quale disegnò, tra le altre, la Discovery).

Per la Speedback, Moberley ha voluto riprendere soluzioni e volumi del passato, realizzando una granturismo classica e di grande eleganza, che non intende essere innovativa, se non nelle tecnologie utilizzate sotto la "pelle". Gran parte della meccanica della vettura, infatti, deriva da quella della Jaguar XKR, a partire dal motore, un V8 di cinque litri sovralimentato con potenza di 510 CV e coppia massima di 625 Nm tra i 2.500 e i 5.000 giri/min.

Tutto il resto, invece, è frutto della perizia degli uomini della DB Automotive, che, partendo dai prototipi di clay e dai modelli matematici alla base delle simulazioni in 3D, scolpiscono la scocca di alluminio, dedicano 800 ore soltanto alla verniciatura e alla finitura di ogni carrozzeria realizzata, cesellano dettagli come le maniglie delle portiere e il tappo del serbatoio del carburante, chiaramente ricalcati sullo stile di quelli di un tempo.

La stessa meticolosa precisione è applicata alla lavorazione degli interni, per i quali sono impiegati materiali tradizionali come la pelle fiore naturale e impiallaccature di legni di altissima qualità, abbinati però a tecnologie allo stato dell'arte per la strumentazione e l'impianto multimediale. Il tutto, inevitabilmente, con la necessaria attenzione per la sostenibilità, estesa per esempio alla selezione dei boschi dai quali proviene il legno per le finiture, sagomato con una tradizionale pressa a vuoto, poi levigato e rivestito con cinque strati di laccatura protettiva, infine lucidato e cerato.

Un'auto così nasce per natura bespoke, come dicono gli inglesi, cioè su misura: il campo delle scelte e delle personalizzazioni è, pertanto, tendente all'infinito. Colori, inserti di metallo, ricami, incisioni con il laser sono a scelta del cliente, così come le finiture dei cerchi e del tappo del serbatoio; anche per l'abitabilità si può

Immaginate di salire a bordo di quest'auto tenendo gli occhi chiusi: basteranno il profumo e le sensazioni tattili a farvi capire che siete seduti su un angolo della vecchia Inghilterra

SCHEDA TECNICA

Motore

Anteriore longitudinale, benzina
8 cilindri a V di 90°
Cilindrata 5.000 cm³
Compressore volumetrico
Potenza max 443 kW (601 CV) a 6.500 giri/min
Coppia max 776 Nm a 4.000 giri/min

Trasmissione

Trazione posteriore
Cambio automatico a 6 marce

Dimensioni e massa

Passo 275 cm
Lunghezza 476 cm
Larghezza 186 cm
Altezza 135 cm
Massa 1.800 kg

Prestazioni

Velocità massima 250,0 km/h (autolimitata)
0-100 km/h 4,3 s

scegliere tra la classica configurazione 2+2 e quella a due soli posti, che lascia più spazio per i bagagli. E per chi vuole esagerare, persino la chiave di avviamento può essere personalizzata con l'incisione delle proprie iniziali e del numero di targa o di telaio dell'auto e con finiture della stessa pelle o del legno utilizzati per gli interni.

Omaggio al motorsport

Se la Speedback GT è un'auto di per sé già speciale, la David Brown Automotive ne ha voluto realizzare una versione ancora più speciale, che compare nelle immagini di queste pagine: la Silverstone Edition, per la quale è stata prevista una serie limitata a soli dieci esemplari, il primo dei quali, di colore Black Metallic, è stato da poco consegnato a un cliente asiatico. La dedica al circuito inglese, nei pressi del quale si trova l'azienda, non è ovviamente casuale: è su questa pista, nata dall'unione con un vecchio aeroporto, che si percepisce la pura essenza del motorsport british. E non soltanto quando si disputa uno dei più attesi Gran Premi di Formula 1 del Mondiale, ma anche nei weekend di corse minori, di gare di club in cui ogni gentleman si trasforma, per 48 ore o poco più, in un pilota con tutti i sacri crismi. Per sottolineare tutto questo, la versione speciale della Speedback GT non poteva che essere più potente e performante: il suo V8 sovralimentato arriva a erogare 601 CV e 766 Nm a 4.000 giri/min. E, se la velocità massima resta autolimitata in 250 km/h, lo 0-100 viene bruciato in 4,3 secondi.

Speciali sono anche le finiture, a partire dalla verniciatura denominata Fly by night, che richiede una lavorazione specifica della durata di ben otto settimane, per proseguire con i dettagli cromati d'ispirazione aeronautica e con i sedili sportivi rivestiti a mano di pelle anticata, capaci di restituire pienamente il sapore e il profumo del tempo che fu.

STORICHE RIVISITATE



Rivoluzionaria alla sua nascita, nel 1961, la E-Type ha segnato un netto momento di stacco nella storia delle automobili sportive, diventando subito una delle vetture più desiderate e – relativamente – accessibili. Oggi la Eagle mantiene viva questa tradizione, dando riletture intriganti e ricche di charme del modello originario

Eagle

Jaguar E-Type

Il sogno di Mr. Lyons resta sempre attuale

Al Salone di Ginevra del 1961, le case automobilistiche inglesi presentano una sola, importante, novità. Ma basta e avanza, perché è la Jaguar E-Type, che di scalpore ne suscita in abbondanza. Già da tempo, del resto, William Lyons, patron dell'azienda, si era reso conto della necessità di dare un seguito alla serie di sportive XK che, per oltre un decennio, aveva tenuto alta la bandiera del marchio. Dalla ricerca portata avanti in quel periodo nascono diversi prototipi, uno dei quali, denominato E2A, viene schierato alla 24 Ore di Le Mans del '60 e affidato al pilota americano Briggs Cunningham, che non conclude la corsa: ma poco importa, perché è proprio da lì che, nel giro di poco, deriva la versione di serie della vettura, dotata di un sei cilindri in linea 3.8 analogo a quello della XK 150.

In un'auto così, però, più della meccanica conta la linea, opera del designer Malcolm Sayer: sinuosa, sensuale, moderna al

punto da far invecchiare di colpo le rivali italiane e da suscitare l'ammirazione persino di Enzo Ferrari. Disponibile con carrozzeria chiusa e aperta (la OTS), la E-Type ha un successo strepitoso, anche perché, oltre che bella, costa quasi la metà di concorrenti come Aston Martin DB4, Ferrari 250 GT o Mercedes 300 SL. Dentro il suo lunghissimo cofano anteriore, poi, si cela un motore forse non più allo stato dell'arte, ma comunque capace di erogare 265 CV, che consentono alla vettura di sfiorare i 245 km/h.

Ci sarà anche la V12

La vita della E-Type sarà lunga e articolata in più serie, la seconda delle quali arriva nel 1968 (ma già dal '64 il motore è diventato un 4.2), mentre la terza, del '71, vede collocato, nel vano anteriore, un 12 cilindri a V di 60° di 5.3 litri, non molto più potente







La Speedster si presenta, nella gamma delle E-Type rivisitate dalla Eagle, con linee modificate rispetto a quelle originali: le superfici sono più tonde e levigate, il parabrezza, prodotto dall'azienda stessa, è curvo e inclinato, come sulle omonime Porsche. Soglio l'interno, con sedili inediti e molto sagomati, strumentazione interamente analogica e posti separati dal robusto tunnel della trasmissione



SCHEDA TECNICA

Motore

Anteriore longitudinale, benzina

6 cilindri in linea

Cilindrata 4.700 cm³

Potenza max 229 kW (310CV) a 4.500 giri/min

Coppia max 461 Nm a 3.600 giri/min

Trasmissione

Trazione posteriore

Cambio manuale a 5 marce

Dimensioni e massa

Passo n.d.

Lunghezza n.d.

Larghezza n.d.

Altezza n.d.

Massa n.d.

Prestazioni

Velocità massima 255 km/h

0-100 km/h n.d.



(ha 276 CV), ma più generoso quanto a coppia (408 Nm a 3.600 giri/min). Apprezzata anche in America (non a caso il debutto della terza serie avviene al Salone di New York), la E-Type resterà in produzione fino al '73 (come coupé) e il '75 (come roadster), lasciando poi il posto alla successiva (e meno popolare) XJ-S.

Oggi a tenere alta la bandiera della E-Type è anche un'azienda inglese di nome Eagle, fondata nella campagna del Sussex nel 1984 da Henry Pearman, profondamente innamorato della sportiva Jaguar. Che restaura, elabora, sviluppa e fa correre, portandola tra l'altro personalmente al quinto posto assoluto e al secondo di classe nella Pirelli Classic Marathon del 1988, gara di oltre 3 mila chilometri attraverso l'Europa.

Ma è nel '91 che la Eagle inizia, con grande anticipo sulla tendenza odierna del restomod, a dedicarsi al re-manufacturing

delle E-Type, con l'intento di portarle a standard qualitativi più moderni. La nuova attività incontra successo, al punto che, alla Eagle, vengono costituite due diverse divisioni, una consacrata al restauro più tradizionale delle sportive Jaguar e l'altra alla costruzione dei nuovi modelli, dei quali diverse decine di pezzi vengono venduti un po' in tutto il mondo, dall'Argentina alla Malesia, da Hong Kong agli Stati Uniti, oltre che nella stessa Europa.

Stile differente

Dai primi esperimenti, la Eagle ha sviluppato una serie di diverse interpretazioni della E-Type, che oggi vengono proposte alla clientela dell'azienda inglese. Oltre alla Speedster delle immagini di queste pagine, infatti, sono state realizzate le versioni Low Drag GT, Spyder GT e Lightweight GT. La prima è ispirata a un esemplare



unico di coupé, disegnato da Malcolm Sayer per le gare GT degli anni 60; la seconda unisce le performance della Low Drag GT con lo stile open air della Speedster; la terza si rifà alla Lightweight del '63, prodotta in sole 12 unità con caratteristiche di vettura da corsa.

Quanto alla Speedster, nome che siamo soliti associare alla Porsche, della filosofia alla base delle sportive tedesche riprende alcuni aspetti peculiari, a partire dal parabrezza abbassato e inclinato all'indietro, con i finestrini laterali sagomati, a racchiudere guidatore e passeggero – separati tra loro da una massiccia console centrale – in una sorta di bozzolo. Scolpita nelle sue rotondità esterne, ma ripulita da qualsiasi elemento decorativo che distraiga dalla pulizia levigata delle superfici, la Speedster cela dentro il lungo cofano anteriore un sei cilindri di 4.7 litri, sviluppato dalla stessa Eagle e abbinato a un cambio manuale a cinque marce.

*Dal modello d'origine, la Speedster
trae più che altro ispirazione:
le sue forme sono rivisitate
in una chiave più moderna,
che rinuncia a orpelli
come paraurti e cromature*

STORICHE RIVISITATE



Poche automobili hanno segnato un prima e un dopo come la Countach. Quella Lamborghini introduceva, nei primi anni 70, soluzioni stilistiche inedite, per la distribuzione dei volumi e per le sue forme, fatte di tagli e di spigoli, facendo invecchiare di colpo tutte le concorrenti. Cinquant'anni dopo, un giusto omaggio

Lamborghini Countach

Un omaggio alla rivoluzione delle hypercar

Due momenti hanno segnato in maniera indelebile la storia della Lamborghini. Il primo è il Salone di Ginevra del 1966, in cui compare, lasciando tutti a bocca aperta, la Miura, il cui aspetto mozzafiato, opera di Marcello Gandini per la Bertone, segna uno stacco rivoluzionario rispetto a tutte le sportive della sua epoca. Il secondo, ancora a Ginevra, ma nel 1971, è quando il mondo scopre la Countach, anch'essa scaturita dalla magica matita di Gandini e, a sua volta, rivoluzionaria. Anche più – se vogliamo – dell'augusta progenitrice, perché nelle sue forme, come racconterà molti anni dopo il celebre designer piemontese, c'è tutta la volontà di dare un forte segnale di svolta stilistica rispetto a un modello ancora giovane come la Miura, ma già diventato leggendario.

Oggi diremmo che la Countach di cinquant'anni fa era disruptive, spiazzante, scioccante: dopo di lei, nel rarefatto empireo

delle hypercar, che però ancora nessuno chiamava così, le cose non sarebbero mai più state le stesse. Quella disposizione dei volumi del primo prototipo LP500, con l'abitacolo avanzato, il muso corto e la lunga coda concepita per ospitare il poderoso V12 da cinque litri, fece scuola, dettando legge in tutta la futura progenie delle sportive ad altissime prestazioni; le portiere ad apertura verticale definiscono una soluzione che diverrà un marchio distintivo del brand, tanto da entrare nel linguaggio comune come "Lambo style".

Citazioni sparse

Mezzo secolo dopo, la Casa di Sant'Agata Bolognese ha voluto rendere omaggio a quel capolavoro realizzando una vettura che, in realtà, è ben più di un restomod in senso stretto: piuttosto, una few off, prevista in 112 esemplari, che dalla Countach delle origini







Delle antenate, la Countach LPI 800-4 cita molti dettagli stilistici, dai fari rettangolari e allungati alle caratteristiche prese d'aria Naca sulle fiancate, fino all'incavo sul tetto, detto "periscopio", e alle griglie sul cofano motore. Nella parte posteriore sono presenti, oltre ai gruppi ottici a Led, quattro terminali di scarico, collegati da un diffusore di fibra di carbonio



Lamborghini
countach
LP 500 QS



Inconfondibili le portiere ad apertura verticale, che definiscono lo stile peculiare di molte Lamborghini. Oltre alla scocca e ai pannelli della carrozzeria, sono di fibra di carbonio anche elementi come lo splitter anteriore, gli specchi retrovisori, le prese d'aria del cofano motore e il battitacco. Nella pagina a fianco, la LPI 800-4 con la prima Countach, la LP 500 del 1971



prende spunto, dandone però una rilettura al passo con i tempi non soltanto nello stile, ma anche nella meccanica, ora quasi inevitabilmente dotata di una piccola componente ibrida.

Lo staff del Centro stile Lamborghini, oggi guidato da Mitja Borkert, ha dato vita a una linea pura e pulita, ma fitta di richiami alla prima e alla seconda versione della Countach, denominate rispettivamente LP 500 e LP 400, diverse tra loro per molti particolari estetici e per l'adozione prima di un V12 di cinque litri, poi di una versione di quattro litri dello stesso propulsore (che sarà poi adottata sul modello definitivo).

La LPI 800-4 (così battezzata per alludere, nell'ordine, alla posizione longitudinale posteriore del propulsore, alla componente ibrida e, con l'ultima cifra, alla trazione integrale) conserva, infatti, il suo tratto formale più distintivo, ossia l'essere definita da un'unica linea longitudinale che raccorda visivamente la parte frontale con quella posteriore: un chiaro elemento di continuità tra il passato della vettura e il suo presente, ma anche un segno inconfondibile, entrato stabilmente a far parte del Dna di tutte le Lamborghini da allora prodotte, fatta ovvia eccezione per le Suv LM-002 e Urus.

Necessariamente ibrida

Nella Countach del nuovo millennio si trovano, però, anche citazioni della successiva versione Quattrovalvole, tenuta a battesimo nel 1985 e caratterizzata dalle linee decise del cofano anteriore, con griglia e fari rettangolari, più lunghi e più bassi, e con gli originali passaruota a tema esagonale. Se non mancano le inconfondibili prese d'aria Naca laterali, si è invece fatto a meno della vistosa ala posteriore che aveva storicamente contraddistinto alcune versioni della Countach, come la LP 400 S del '78, se non altro come optional proposto alla clientela della vettura.

SCHEDA TECNICA

Motore

Posteriore-centrale longitudinale, benzina
12 cilindri a V di 60°
Cilindrata 6.498 cm³
Potenza max 574 kW (780 CV) a 8.500 giri/min
Coppia max 720 Nm a 6.750 giri/min
Motore elettrico da 34 CV
Potenza max di sistema 600 kW (814 CV)

Trasmissione

Trazione integrale
Cambio robotizzato a 7 marce

Dimensioni e massa

Passo 270 cm
Lunghezza 487 cm
Larghezza 210 cm
Altezza 114 cm
Massa 1.595 kg

Prestazioni

Velocità massima 355 km/h
0-100 km/h 2,8 s

Anche la LPI 800-4 è dotata di un motore V12, ma ancora più poderoso che in passato: oggi la sua cubatura è di 6,5 litri e la potenza erogata di 780 CV. I tempi moderni hanno però suggerito di abbinarlo, come sulla precedente Sián, a un sistema mild hybrid, costituito da un motore elettrico da 34 CV e 35 Nm di coppia e da un supercondensatore, utilizzato al posto delle più tradizionali batterie agli ioni di litio per la sua maggiore rapidità nei cicli di carica e scarica: la potenza complessiva del sistema raggiunge così 814 CV.

Per metterli a terra, la vettura si avvale della trazione integrale, ottenuta con un giunto Haldex di ultima generazione, mentre il cambio è del tipo robotizzato lsr a sette marce. La struttura della vettura è basata su una scocca di fibra di carbonio, con pannelli della carrozzeria dello stesso materiale; il primo esemplare, di colore Bianco siderale, è dotato di un tetto fotocromatico, in grado di passare dalla tinta unita alla trasparenza spingendo un pulsante.

Pietra miliare nella storia del design delle auto ad altissime prestazioni, nella sua rilettura attuale unisce citazioni stilistiche del passato alle tecnologie più avanzate



Icona degli anni 80, grazie anche al richiamo al glorioso passato agonistico delle omonime Sport-Prototipo, la Testarossa aveva conosciuto la gloria in virtù dell'eccellente lavoro stilistico attuato dalla Pininfarina. Che il restomod delle Officine Fioravanti rispetta, limitandosi all'affinamento dei dettagli

Officine Fioravanti Testarossa

Come ti ripropongo il gioiello della Pininfarina

Leggendaria lo era già dal nome, la Testarossa del 1984. Perché riprendeva quello delle Sport-Prototipo di Maranello che, tra il 1956 e i primi anni 60, avevano ottenuto successi clamorosi nelle gare di durata, sfoggiando coperchi delle punterie dei loro motori verniciati proprio di rosso. E la nuova granturismo, chiamata a raccogliere l'eredità della precedente 512 BB, in produzione all'epoca ormai da una decina d'anni, aveva tutte le carte in regola per tenere alto il vessillo della prestigiosa antenata.

La linea, innanzitutto: elegante, pulita, ma al tempo stesso aggressiva, con le fiancate così fortemente marcate dalle nervature che portano alle prese d'aria dei radiatori, collocati ai lati dell'abitacolo come sulle Formula 1. A firmarla era la Pininfarina, che otteneva, grazie a ricerche accurate nella galleria del vento, un Cx di 0,36: un valore significativo per l'epoca.

Altrettanta cura era dedicata agli interni, con i sedili rivestiti di pelle Connolly e la piccola componentistica rifinita in ogni minimo dettaglio, a differenza di quanto ancora accadeva su certe Ferrari che l'avevano preceduta.

Poi, come per tutte le creazioni di Maranello, quello che contava era il cuore: 12 cilindri contrapposti, cinque litri di cubatura, due alberi a camme in testa per ogni bancata, 390 CV: un gioiello di meccanica, con basamento e testate di lega leggera e canne riportate, che faceva battere il cuore dei fortunati proprietari.

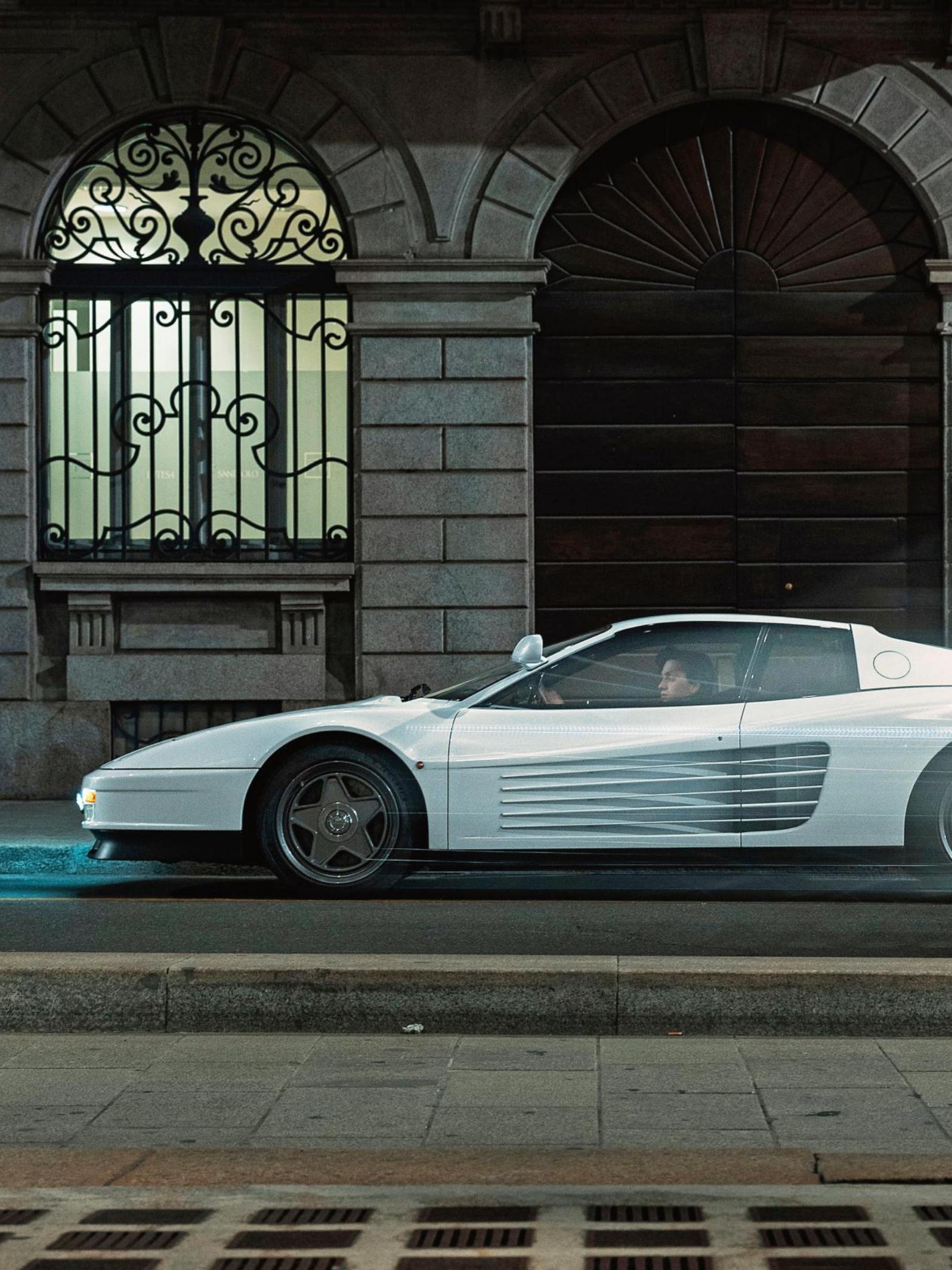
Attenzione ai dettagli

Sono passati quasi quarant'anni da quei giorni, ma la Testarossa è ancora qui, simbolo dell'eccellenza di quella che, all'epoca, ancora non si chiamava Motor Valley. Di lei si è innamorata

ESM G. MOLO

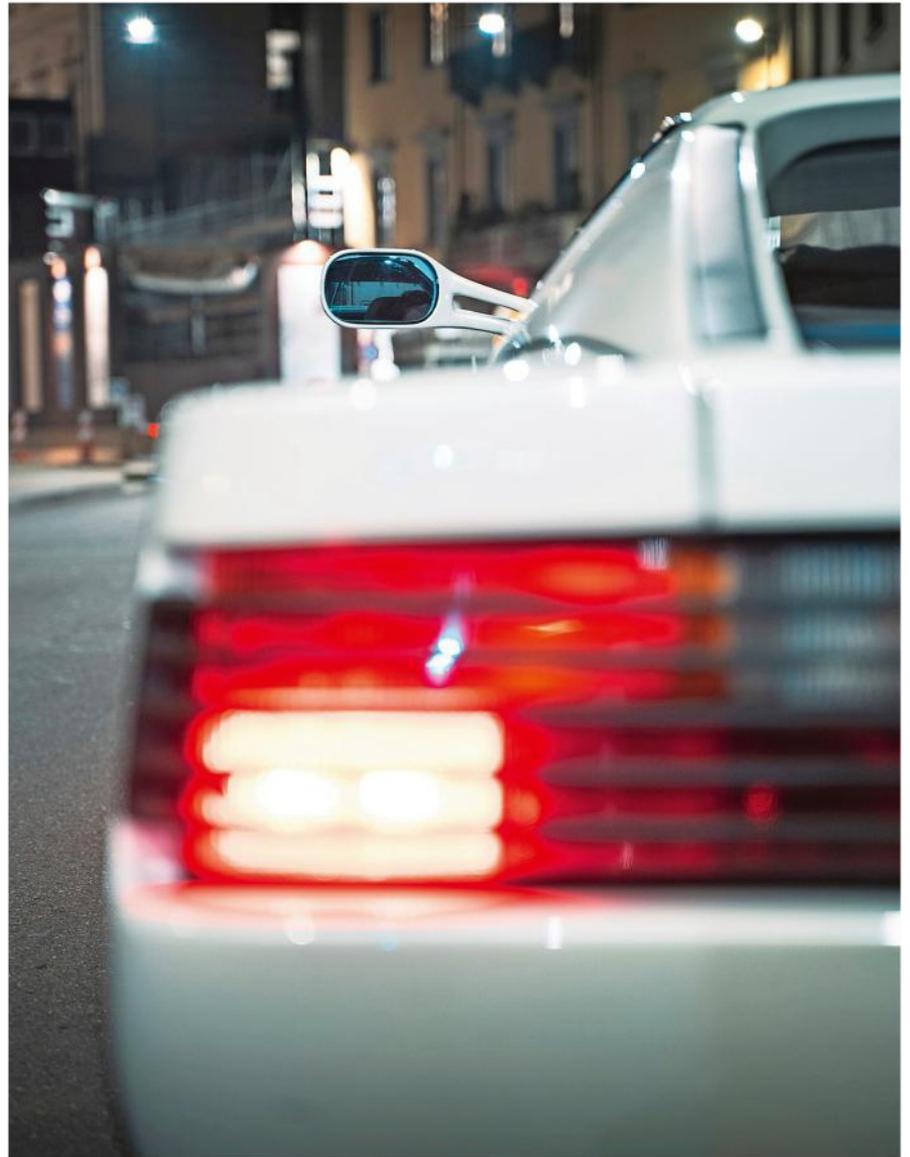


TI-242066





La bella linea della Ferrari Testarossa è rimasta quasi invariata: l'intervento è stato effettuato su un esemplare della prima serie, riconoscibile per l'inconsueta posizione dello specchietto retrovisore esterno. Per i gruppi ottici sono stati adottati più moderni Led; l'area sottostante il cofano anteriore è dotata di lastre di alluminio battute a mano





Niente carbonio, per rispetto dell'epoca in cui è nata la vettura, ma neppure plastica negli interni, sostituita da pregiati componenti di alluminio lavorati dal pieno artigianalmente

una realtà che ha sede in Svizzera a Coldrerio, nel distretto di Mendrisio del Canton Ticino, a due passi dal confine con l'Italia: si chiama Officine Fioravanti ed è nata nel 2019 per iniziativa di Tusco Cavalli, giovane imprenditore elvetico con esperienze anche da pilota, sempre al volante di vetture Ferrari.

Nipote di un collezionista che gli ha trasmesso la passione per le auto più belle di sempre, Tusco ama riprogettare e reinterpretare, con la collaborazione di professionisti del settore, i modelli più iconici. A partire, appunto, dalla Testarossa, che considera uno dei capolavori della Pininfarina e alla quale, pertanto, si è accostato con grande rispetto.

Il restomod della celebre berlinetta di Maranello, quindi, si è concentrato sui dettagli, lasciando intaccata la sostanza delle forme, fatti salvi alcuni particolari che la rendevano più saldamente



Per le modifiche non è stata utilizzata la fibra di carbonio, giudicata incongruente rispetto all'epoca della vettura; all'interno, oltre alla pelle, si è fatto uso di elementi di alluminio, ricavati dal pieno. La Officine Fioravanti propone anche set di borse realizzate su misura, da collocare dietro gli schienali dei sedili e nel vano anteriore

SCHEDA TECNICA

Motore

Centrale posteriore, benzina
12 cilindri a V di 180°
Cilindrata 4.943 cm³
Potenza max 376 kW (510 CV) a 6.800 giri/min
Coppia max 600 Nm a 4.500 giri/min

Trasmissione

Trazione posteriore
Cambio meccanico a 5 marce

Dimensioni e massa

Passo 255 cm
Lunghezza 448 cm
Larghezza 198 cm
Altezza 113 cm
Massa 1.380 kg

Prestazioni

Velocità massima oltre 320,0 km/h
0-100 km/h n.d.

ancorata agli anni 80; dai quali, tra l'altro, proveniva l'esemplare oggetto dell'intervento effettuato, esponente della prima serie della vettura, facilmente riconoscibile per la posizione inusualmente alta del fissaggio dello specchio retrovisore. Dalle modifiche è stato bandito l'uso della fibra di carbonio, oggi tanto diffusa, ma ritenuta incongruente rispetto all'epoca dell'auto; spazio, invece, ai gruppi ottici full Led, che migliorano la sicurezza nella guida.

Cura di cavalli

Il resto del lavoro si è concentrato sugli interni e sulla meccanica della Testarossa. I primi sono stati rivisti con l'impiego di pregiata pelle di provenienza italiana e con la sostituzione di tutti gli elementi di plastica con più nobili componenti di alluminio ricavato dal pieno; pedaliera e sedile sono stati risagomati, per migliorare la

posizione di guida e l'impianto audio sostituito con un sistema da 1.500 watt, mentre il telefono conserva l'aspetto di un apparecchio anni 80, ma è in realtà modificato con la tecnologia Bluetooth.

È, tuttavia, il poderoso boxer che ha ricevuto le attenzioni maggiori: il 12 cilindri è stato sostanzialmente rivisto, a partire dai pistoni, dall'albero a camme, dal sistema d'iniezione (in origine, del tipo Bosch K-Jetronic) e dalla centralina elettronica, completamente reingegnerizzata. Il propulsore esce completamente trasformato da questa cura: i 390 CV originali diventano 510, ma un manettino nell'abitacolo consente di riportare l'erogazione al livello originario, così come di ridurre il livello dei decibel provenienti dai terminali di scarico. Sterzo e sospensioni sono adeguati alle incrementate prestazioni, anche con l'adozione di ammortizzatori Ohlins a quattro regolazioni e di diverse barre antirollio.

STORICHE RIVISITATE



Di capolavori come la Ferrari 250 SWB, opera congiunta dei maestri Pinin Farina e Scaglietti, ne nascono pochi. E ancora meno oggi se ne trovano, visto l'enorme valore degli esemplari rimasti. Ecco, allora, che una factory inglese si cimenta in un recupero stilistico ed emozionale, su solide basi tecniche

RML

Short Wheelbase

Progetto inglese, forme e cuore di Maranello

Secondo il parere di molti, la dinastia delle 250 GT ha prodotto alcune delle Ferrari più belle di tutti i tempi. Capostipite può esserne considerata la 250 S del 1952, vincitrice con Giovanni Bracco della Mille Miglia di quell'anno, ma le interpretazioni più riuscite sono leggermente successive: la 250 GT Spider California di Pinin Farina del '57, la Berlinetta Tour de France del '58, scaturita dalla stessa matita, e soprattutto la 250 SWB del '59. La sigla di quest'ultima si riferisce al passo più corto (in inglese, short wheelbase), che risulta di 240 cm contro i 260 della coeva 250 GT Spider Pinin Farina. Disegnata sempre da Pinin e prodotta dalla carrozzeria Scaglietti, che traduce in realtà gran parte dei segni tracciati dai maestri dello stile per Enzo Ferrari, fa la sua prima apparizione al Salone di Parigi del 1959 e colpisce subito per la forza muscolosa della sua linea, che la rende unica. Gli esemplari destinati

alle gare si distingueranno per la carrozzeria di alluminio e gli interni alleggeriti, ma ve ne saranno anche di acciaio e dotati di finiture più curate, tanto da meritare la denominazione Lusso.

Nelle corse GT si rivela presto imbattibile: con lei, Stirling Moss s'impone nel Tourist Trophy inglese e in quello di Nassau, alle Bahamas, del '60, Willy Mairesse vince il Tour de France del '60 e del '61, Olivier Gendebien e Lucien Bianchi trionfano nella 1.000 Km di Parigi, sempre del '60. E questi sono solo i risultati più eclatanti.

Una grande esperienza nelle corse

I pochi esemplari delle Ferrari 250 SWB che oggi passano di mano spuntano alle aste cifre da capogiro, nell'ordine dei molti milioni di euro. Ma se qualcuno volesse quantomeno sentire il sapore di questa straordinaria berlinetta può essere accontentato dalla







Della Ferrari 550 Maranello, donò car del progetto, non s'intuisce più nulla: il pianale d'origine è rivestito con una struttura di materiali compositi, che riprende le forme eleganti e muscolose della storica 250 SWB. Il design è opera di Jonathan Bowen, che per i fari – oggi a Led – ha scelto cornici di alluminio

SCHEDA TECNICA

Motore

Anteriore longitudinale, benzina
12 cilindri a V di 65°
Cilindrata 5.474 cm³
Potenza max 358 kW (485 CV) a 6.250 giri/min
Coppia max 568 Nm a 5.000 giri/min

Trasmissione

Trazione posteriore
Cambio manuale a 6 marce

Dimensioni e massa

Passo n.d.
Lunghezza n.d.
Larghezza n.d.
Altezza n.d.
Massa n.d.

Prestazioni

Velocità massima 296 km/h
0-100 km/h 4.2 s



Gli interni s'ispirano a quelli tipici delle berline degli anni 60, ma sono più spaziosi e confortevoli: il posto guida gode di ampie possibilità di regolazione e i gadget più moderni, pur presenti, risultano celati alla vista, per non creare contrasti con l'atmosfera generale. Il cliente ha ampie possibilità di scelta in tema di colori e materiali



RML, factory inglese con un lunghissimo curriculum nelle competizioni. A fondarla fu infatti Arthur Mallock, nel 1936, per realizzare una versione speciale della sua Austin 7. I figli Richard e Ray ne hanno seguite le orme, finendo per preparare e far correre, nei campionati più diversi, auto di tutti i generi, come Aston Martin, Vauxhall, Nissan, Chevrolet e le americane Saleen, ma anche prototipi LMP2, plurivincitori di classe a Le Mans. I successi della RML, insomma, non si contano, tanto in pista quanto nei rally.

Confort contemporaneo

In tutto questo, l'azienda – che ha sede nei dintorni di Northampton, un centinaio di chilometri a nord di Londra – è riuscita anche a ideare e sviluppare una moderna interpretazione della 250 SWB, battezzata semplicemente RML Short Wheelbase e destinata

a essere prodotta in una trentina di esemplari. Per questa operazione, l'atelier utilizza come base di partenza la piattaforma della Ferrari 550 Maranello, rivista, rinforzata e rivestita con una carrozzeria di materiali compositi, il cui stile reinterpreta in chiave leggermente più moderna quello della gloriosa antenata, lasciando più spazio interno e confort ai suoi occupanti rispetto al passato.

Lo scopo, del resto, è unire il fascino di un'auto degli anni 60 con comodità oggi considerate imprescindibili, come ampie possibilità di regolazione di volante e sedili, un impianto di climatizzazione raffinato e la connettività consentita dai sistemi Apple CarPlay e Android Auto, pur mimetizzando tali dispositivi, così da evitare contrasti stridenti con la generale atmosfera rétro.

Il know-how ottenuto dalla RML nelle competizioni, ma anche nella fornitura di consulenze e progetti ai grandi costruttori



Se il passo e le dimensioni sono gli stessi della 550 Maranello, così come lo schema delle sospensioni (a quadrilateri deformabili), la vettura è più leggera e più bassa e ha uno sbalzo anteriore ridotto, che non ha influenza sulla ripartizione dei pesi, ma garantisce una migliore collocazione della massa rispetto al centro di gravità dell'auto



(per esempio, all'Aston Martin per la Vulcan del 2015), ha messo l'azienda nelle condizioni di sviluppare questo restomod con sistemi computerizzati avanzati, anche nel campo della simulazione aerodinamica, essenziale in una vettura dall'aspetto di auto storica, ma in grado pur sempre di arrivare a una velocità massima di poco inferiore ai 300 km/h. Del resto, il motore utilizzato è comunque un V12 Ferrari, derivato da quello della 550 Maranello e ottimizzato per questo utilizzo, in grado di erogare 485 CV e una generosa coppia di 568 Nm a 5.000 giri/min. Telaio e sospensioni, dunque, devono essere all'altezza, tanto che allo scopo vengono utilizzati, al posto degli ammortizzatori originali della Bilstein, componenti customizzati della Ohlins, con molle e barre antirollio più rigide. Perché se l'aspetto è quello di una GT degli anni 60, il comportamento dev'essere invece al passo con i nostri tempi.

Pur nella ricerca di un linguaggio formale più moderno, il rispetto per il lavoro dei grandi maestri dello stile e della carrozzeria italiani degli anni 60 è evidente

STORICHE RIVISITATE



Le Porsche, in genere, rasentano la perfezione. Ma c'è chi desidera da loro ancora qualcosa di più. E Rob Dickinson, ex rocker degli anni 90, lo accontenta. Il suo sound non esce più da una chitarra, ma dagli scarichi dei flat six, rivisitati fino all'ultimo bullone. Per far vibrare le corde della passione

Singer Porsche 911 DLS

I suoi scarichi suonano il rock

Singer, in inglese, significa cantante. E Rob Dickinson, cantante lo è stato. Oltre che chitarrista, avendo militato nei Catherine Wheel, una band di rock alternativo degli anni 90 dal nome ispirato a un tipo di fuochi d'artificio. Cugino di un altro Dickinson di nome Bruce, frontman dei ben più noti Iron Maiden, portabandiera dell'heavy metal, Rob non è appassionato soltanto di musica, ma anche di auto: nel suo passato, del resto, figurano pure esperienze come car designer.

Quindi non è un caso che, una volta appesa la chitarra al chiodo, la sua seconda vita sia iniziata nel 2002 proprio con il restauro di una 911 E del '69. Un po' più che un restauro, in verità, ché sulla collina di Hollywood, dove frattanto si era trasferito, la sua Porsche gialla faceva sentire il rombo di un boxer di tre litri, collocato al posto del 2.000 d'origine. Così, nel giro di qualche anno, quello

che doveva essere un hobby si trasforma in una professione: è nel 2009, infatti, che Dickinson fonda in California la Singer Vehicle Design, con lo scopo di restaurare e perfezionare le amate 911. Per farne auto speciali, realizzate a misura dei sogni dei clienti.

Quella collaborazione con la Williams

I risultati, per gli amanti del restomod, sono a dir poco spettacolari. Del resto, per l'atelier di Sun Valley, una delle aree di Los Angeles più frequentate dai giovani, il mantra è uno solo: ogni dettaglio conta. Anche il più piccolo, quello apparentemente meno importante. E lo si capisce osservando l'esemplare ritratto in queste pagine, realizzato sulla base di una 911 serie 964 del 1990 e ribattezzato DLS, acronimo di Dynamics and Lightweight Study.

Alla base degli interventi c'è, del resto, una collaborazione





La carrozzeria della 964 d'origine viene modificata dalla Singer con elementi di fibra di carbonio, che consentono di contenere la massa della vettura; l'ala posteriore richiama quella a coda d'anatra di modelli come la 2.7 RS. Per il motore, completamente rivisto, la scelta è tra due versioni con cubatura da 3.8 litri e una da 4.0 litri



SCHEDA TECNICA

Motore

Posteriore a sbalzo, benzina
6 cilindri boxer
Cilindrata 4.000 cm³
Potenza max 288 kW (390 CV) a 7.000 giri/min
Coppia max 427 Nm

Trasmissione

Trazione posteriore
Cambio manuale a 5 o 6 marce

Dimensioni e massa

Passo n.d.
Lunghezza n.d.
Larghezza n.d.
Altezza n.d.
Massa n.d.

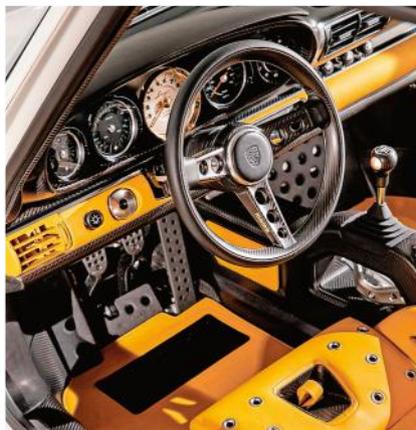
Prestazioni

Velocità massima n.d.
0-100 km/h 3,4 s





All'interno, i sedili avvolgenti Recaro richiamano lo stile degli anni 60 e 70, mentre il volante della Momo è ispirato a quello delle Sport-Prototipi Porsche 917 dello stesso periodo. Il climatizzatore è di serie, così come l'autoradio Becker Mexico, integrata da un tablet Parrot Asteroid, completo di sistema di navigazione





*Dalla natia Stoccarda
alla California, un viaggio
alla ricerca della perfezione
dei minimi dettagli, per trarre
da un modello classico
tutto il meglio possibile*

importante, quella con la Williams Advanced Engineering, costola del glorioso team di Formula 1 consacrata alla ricerca e allo sviluppo di nuove soluzioni tecnologiche.

Il metodo di lavoro prevede che la vettura originale venga completamente smontata, per sottoporre la nuda scocca a trattamenti contro la ruggine e a rinforzi; la carrozzeria è costituita da elementi di fibra di carbonio preimpregnata, lavorati in ambienti pressurizzati e utilizzati per comporre i cofani, i paraurti, gli spoiler e il tetto. Le portiere, invece, rimangono di acciaio e sono irrobustite con l'utilizzo delle barre antintrusione laterali utilizzate dalla Porsche su modelli successivi. Lo splitter anteriore, necessario per bilanciare una vettura che notoriamente tende ad alleggerirsi all'avantreno alle alte velocità, è fisso, mentre quello posteriore, la cui forma, quando è retracts, richiama la famosa coda d'anatra delle 911 anni 70, si distende se la velocità supera i 100 km/h.

Per il motore, triplice scelta

Un lavoro altrettanto minuzioso attende il motore. Il classico boxer raffreddato ad aria viene proposto alla clientela in tre differenti livelli. Il primo ha cilindrata di 3.8 litri, conserva la centralina Bosch Motronic e gli scarichi originali ed eroga 300 CV; il secondo, di pari cubatura, viene invece riprogettato in collaborazione con la leggendaria Cosworth ed è ricostruito a mano dalla californiana Ed Pink Racing Engines, che interviene su pistoni, cilindri, bielle, teste, iniezione e gestione elettronica, portando la potenza a 350 CV. L'ultimo step, utilizzabile soltanto in pista in certi Paesi, è quello più estremo, privo di quel carattere di compromesso tra alte prestazioni e fruibilità su strada che caratterizza i primi due: modificato in ogni particolare, dagli alberi a camme alle bielle, fino alle farfalle e ai collettori d'aspirazione, ha cilindrata di quattro litri, linea rossa a 7.200 giri/min, potenza di 390 CV e coppia di 427 Nm. Quanto basta per arrivare a 100 km/h con partenza da fermo in 3,4 secondi. Tutti i propulsori beneficiano di sistemi di scarico riprogettati con rivestimenti di ceramica grigia opaca e doppi terminali di acciaio inossidabile. Quanto alla trasmissione, la scelta è fra diversi cambi della Getrag, uno a cinque marce associato al differenziale autobloccante, uno a sei con rapporti ottimizzati per un uso più sportivo e un terzo, sempre a sei marce, derivato dal sistema di trazione integrale della Porsche 993, che distribuisce la trazione sulle quattro ruote mediante un giunto viscoso.

Infinita, come sempre in questi casi, le possibilità di personalizzazione degli interni. Che, comunque, prevedono come standard sedili Recaro che richiamano quelli degli anni 60 e 70, regolabili però elettricamente; i rivestimenti di plancia e pannelli porte sono, in genere, della stessa pelle dei sedili, mentre il volante della Momo è ispirato a quello delle leggendarie Porsche 917.



STORICHE RIVISITATE



Una delle più classiche e belle granturismo italiane di tutti i tempi, reinterpretata da specialisti inglesi del restauro, che in questo caso vanno oltre la rilettura filologica del modello iniziale, per darne una chiave ancora più dinamica e sportiva. Il tutto, con cura artigianale e utilizzando materiali di primissima qualità

Thornley Kelham Aurelia B20 GT

La bella torinese che diventa fuorilegge

Una delle Lancia più belle di tutti i tempi, l'Aurelia B20 GT: per questa affermazione è facile trovare consensi. Presentata al Salone di Torino del 1951, era stata disegnata, con mano felice, da Mario Boano: ad allestirla fu inizialmente la carrozzeria Viotti, poi la Pinin Farina. A spingerla, invece, era il sei cilindri a V stretta dell'Aurelia, con cubatura di due litri e potenza iniziale di 75 CV: alla fine della carriera, che arriverà nel 1958, ne saranno state realizzate sei serie, via via potenziate (fino a oltre 110 CV, con cilindrata portata a 2.5 litri) e modificate in molti dettagli, per una produzione complessiva di poco inferiore a 3.900 esemplari.

Ma a rendere celebre la B20 GT fu soprattutto la sua carriera agonistica. Ambita dai piloti fin dalla prima serie, finì nelle mani di campioni come Giovanni Bracco, che, con Umberto Maglioli, la portò addirittura al secondo posto assoluto nella Mille Miglia del

'51, alle spalle della sola, potente, Ferrari 340 America di Gigi Villoresi. Poi ci furono altri successi (una vittoria di classe alla 24 Ore di Le Mans, una assoluta, sempre di Bracco, alla 6 Ore di Pescara, il Rally di Monte Carlo del '54 con Louis Chiron e Ciro Basadonna, quello dell'Acropoli del '58 con Villoresi e Basadonna) e partecipazioni a gare massacranti come la Carrera Panamericana.

Ancora più bassa

L'amore per quest'auto anche oggi non ha confini e, tra coloro che l'apprezzano, ci sono pure gli specialisti inglesi della Thornley Kelham, azienda nata nel 2008 nelle Cotswolds, pittoresco distretto collinare inglese, e dedicata al restauro di auto d'epoca di prestigio, a partire proprio dalle Lancia, ma senza disdegnare le Porsche 356 e 911, la Jaguar della serie XK e molte altre ancora.









Della B20 GT alla Thornley Kelham hanno voluto dare anche un'interpretazione molto particolare, come si deduce fin dal nome assegnatole: Outlaw, fuorilegge. Ad apprezzare quest'auto, del resto, negli anni 50 erano anche banditi e contrabbandieri italiani, che la usavano per sfuggire, in spettacolari inseguimenti, alle Alfa Romeo (all'epoca, le 1900) dei tutori dell'ordine.

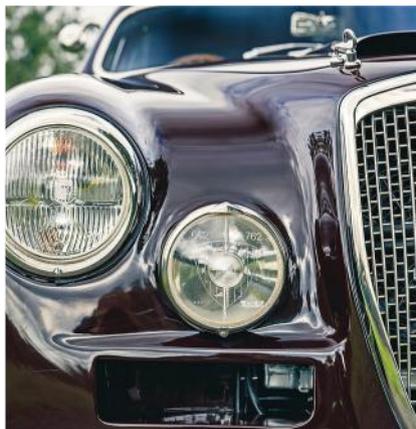
Il primo intervento dell'atelier inglese è stato effettuato sull'esemplare numero 1010 della vettura, quello utilizzato in gara da Bracco nel '51 e modificato all'epoca con un abbassamento del tetto, che lo rendeva più aerodinamico. L'Outlaw ha un tetto ulteriormente abbassato di quasi otto centimetri, l'abitacolo rinforzato con centine di sicurezza, il cofano motore modificato con una presa d'aria, le carreggiate allargate, il parabrezza rimpicciolito, gli indicatori di direzione incorporati nei fari anteriori e in quelli posteriori, realizzati

nello stile della seconda serie della vettura, e un tappo della benzina esterno "tipo Monza", approvato dalla Fia per le competizioni. Volendo, i gruppi ottici possono essere sostituiti con altri in stile art déco. Ci vogliono almeno 800 ore di lavoro, tra allestimento e verniciatura, soltanto per gli esterni dell'auto.

Tre livelli, nove esemplari

Tutto il resto è lasciato al gusto del cliente, visto che la Outlaw è realizzata sostanzialmente su misura. Si possono scegliere dettagli cromati, maniglie e specchietti personalizzati, fermacofani definiti "Ferrari style", cerchi di lega leggera ispirati a quelli della Jaguar D-Type con una varietà di finiture e molto altro.

Anche la meccanica beneficia di numerosi upgrade. Di base viene proposto un V6 sempre della Lancia, ma della successiva



SCHEDA TECNICA

Motore

Anteriore longitudinale, benzina
6 cilindri a V di 60°
Cilindrata 2.800 cm³
Potenza max 162 kW (220 CV)
Coppia max 217 Nm

Trasmissione

Trazione posteriore
Cambio manuale a 4 marce

Dimensioni e massa

Passo n.d.
Lunghezza n.d.
Larghezza n.d.
Altezza n.d.
Massa n.d.

Prestazioni

Velocità massima n.d.
0-100 km/h n.d.

Il tetto della B 20 GT viene ulteriormente abbassato per renderne la linea ancora più filante e aerodinamica; i gruppi ottici sono modificati rispetto a quelli originali e il tappo del serbatoio è omologato per l'utilizzo nelle competizioni. L'esemplare ritratto in queste pagine è l'Outlaw Number 5 della serie prevista di nove; tutti sono già stati acquistati, a eccezione dell'ultimo, che, nel momento in cui scriviamo, risulta ancora disponibile per la vendita

Flaminia, che nasce di 2.5 litri, ma è portato a 2.8 e convertito all'alimentazione a iniezione; ogni particolare, dalla testa all'albero a camme, dal sistema di scarico (dotato di sonda Lambda) alla pompa dell'acqua, fino ai radiatori di alluminio, è riprogettato e ricostruito. La potenza arriva a 220 CV, con una coppia di 217 Nm.

Questa soluzione viene proposta per il primo livello di restomod, denominato Classic GT; per chi non si accontenta, ci sono poi la Outlaw Da Corsa GTS e la The European CSL, accomunate dall'adozione di un differente propulsore, il V6 "Busso" di origine Alfa Romeo, con cubatura di 3.2 litri, potenza di 300 CV e coppia di 340 Nm. La seconda, però, ha carrozzeria interamente di alluminio, fabbricata a mano. L'intero comparto che regola la dinamica di marcia, a partire dalle sospensioni, viene adeguato. Attenzione: in tutto il mondo, alla fine, le Outlaw non potranno essere più di nove.

*Capolavoro di eleganza
e di avanguardia tecnica italiana,
questa coupé resta ancora
oggi nel cuore degli appassionati:
qui ne viene data
un'interpretazione più dinamica*

ELETTRICHE



Con la serie 964 del 1989, la Porsche fece compiere alla 911, sulla breccia ormai da oltre un quarto di secolo, un salto di qualità notevole: la vettura diventava più gradevole e, volendo, poteva godere dei benefici della trazione integrale. La Everrati considera questa versione ideale per la trasformazione in auto elettrica, che ai nostri tempi giudica necessaria

Everrati Porsche 911 E l'indimenticabile 964 si trasforma in eco-friendly

Dell'infinita serie di Porsche 911 che si sono succedute fin dalla nascita del modello, nel 1963, la 964 dell'89 occupa un posto particolare. E non soltanto per la sua linea che, pur restando fedele (come sempre accadrà) all'impostazione originale, risulta molto più moderna, grazie a modifiche che riguardano sia la parte anteriore sia quella posteriore, dotata di uno spoiler retrattile, che la rendono aerodinamicamente più efficace. Innanzitutto, l'85% dei componenti è completamente nuovo; poi, la dotazione di serie comprende soluzioni come il servosterzo e l'Abs. Ma la cosa più importante è la disponibilità, per la prima volta nella storia della vettura, della trazione integrale, adottata sulla versione denominata Carrera 4. A sperimentarla in anteprima era stata la 959, straordinaria supercar in grado di mettere a segno una prestigiosa doppietta alla Parigi-Dakar del 1986, con René Metge che aveva preceduto Jacky Ickx.

Il sistema, permanente e a controllo elettronico, distribuisce normalmente il 69% della coppia al retrotreno, adattando però la ripartizione tra i due assi alle condizioni di aderenza della strada: i 250 CV erogati dai sei cilindri boxer di 3.6 litri diventano così molto più facilmente gestibili. A chi non si accontenta, la Porsche propone anche le versioni Turbo e Turbo S della 964, con cubatura di 3.3 litri, ma potenze, rispettivamente, di 320 e 381 CV.

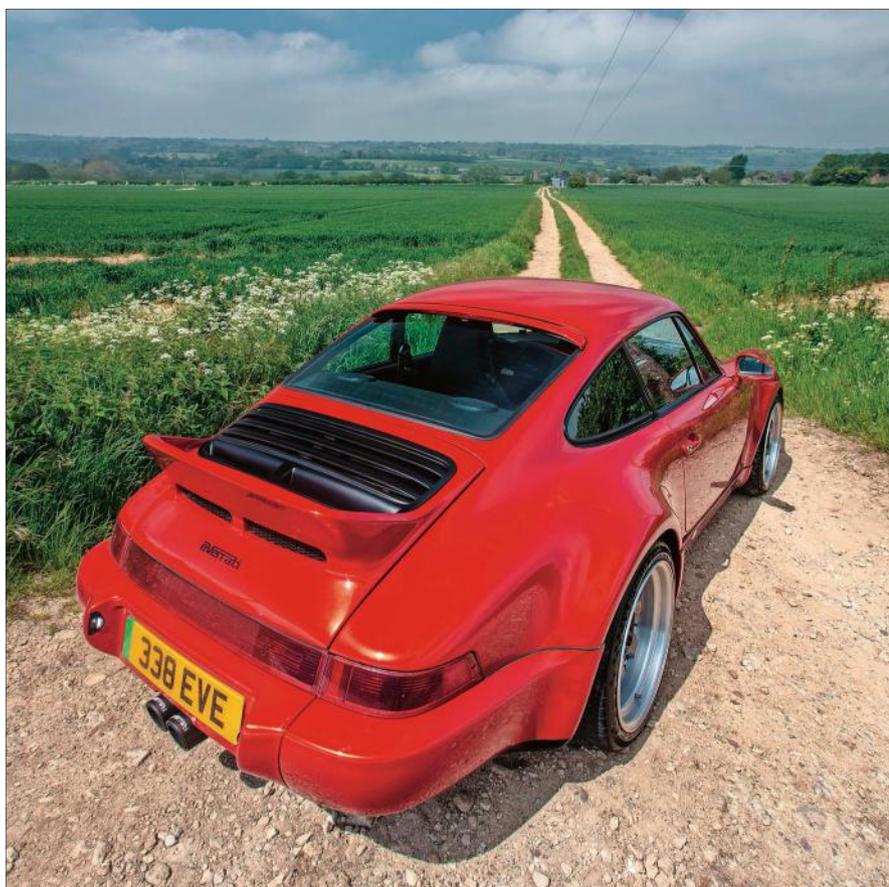
Conversione totale

Da Zuffenhausen spostiamoci a Bicester, nell'Oxfordshire: è lì, infatti, che ha sede la Everrati Automotive Limited, nata nel 2019 su iniziativa di Nick Williams e Justin Lunny, attuale amministratore delegato dell'azienda, specializzata nell'elettrificazione di auto storiche. La factory si è cimentata nella trasformazione mediante









L'allestimento Signature contempla l'adozione della carrozzeria wide-body e dello spoiler posteriore a becco d'anatra; le modifiche alla strumentazione prevedono l'adozione degli indicatori della temperatura della batteria (con capacità di 53 kWh) e del motore elettrico, oltre che del livello di carica dell'accumulatore e della quantità di energia consumata o ripristinata dal sistema di recupero dell'energia in frenata





SCHEDA TECNICA

Motore

Posteriore elettrico
Potenza max 324 kW (440 CV)-369 kW (500 CV)
Coppia max 460-500 Nm

Trasmissione

Trazione posteriore

Dimensioni e massa

Passo n.d.
Lunghezza n.d.
Larghezza n.d.
Altezza n.d.
Massa n.d.

Prestazioni

Velocità massima n.d.
0-100 km/h 4,6-meno di 4 s

(i secondi dati si riferiscono a esemplari dotati di Performance Pack opzionale)

La presa di ricarica, che può avvenire in corrente alternata o continua, è collocata sul parafrangente anteriore, al posto del bocchettone del rifornimento della benzina; la vettura è dotata del recupero di energia in frenata e di un differenziale studiato appositamente. L'allestimento Signature prevede tetto, portiere, cofano e spoiler di carbonio; i terminali di scarico possono essere conservati per ragioni estetiche



l'adozione di powertrain a batteria di vetture di prestigio come la Mercedes 280 SL (l'indimenticabile Pagoda) e la Ford GT40. E la Porsche 911, in particolare la serie 964, ritenuta ideale per l'operazione. La ragion d'essere di queste metamorfosi sta nella filosofia di Lunny, secondo il quale oggi la mobilità elettrica costituisce l'unica soluzione per rendere compatibile la passione, tuttora viva, per l'automobile con la necessità urgente di ridurre la dipendenza del pianeta dai combustibili fossili.

La Everrati ingegnerizza powertrain elettrici ad hoc con questo scopo, dando vita nuova a vetture che, nei prossimi anni, potrebbero trovare difficoltà nei limiti imposti alla loro circolazione quotidiana, soprattutto nelle grandi aree urbane. Del resto, persino il principe Harry della famiglia reale britannica ha utilizzato, in occasione del suo matrimonio con Meghan Markle al castello di

Windsor, una Jaguar E-Type, simbolo delle più ammirate auto inglesi, adattata alla propulsione elettrica...

Il processo di trasformazione prevede, per tutte le vetture alle quali è stato applicato, una prima fase di studio, nella quale il modello d'origine viene scomposto e scannerizzato in 3D, così da poter essere ricostruito con una ripartizione dei pesi il più possibile vicina a quella originale: un aspetto importante per far sì che nulla vada perso, nel passaggio, dal punto di vista del feeling di guida. L'intera struttura della donor car viene smontata, restaurata e ricostruita, seguendo scrupolosamente l'architettura originale; la propulsione è assicurata da un motore elettrico con 324 kW-440 CV di potenza e 460 Nm di coppia, che può essere utilizzato nelle modalità Eco e Sport, abbinato a una batteria di 53 kWh, dotata di sistemi di gestione e di controllo della temperatura elettronici.



La ricarica può avvenire in corrente alternata o continua e l'autonomia dichiarata è superiore a 290 chilometri. Chi non si accontentasse di queste prestazioni può optare per il Performance Pack, che prevede l'adozione di un motore da 369 kW-500 CV; in questo caso, il tempo sullo 0-100 km/h scende da 4,6 a meno di 4 secondi, ma l'autonomia si riduce a poco più di 240 chilometri.

Liscia o gassata

Oltre alle innumerevoli personalizzazioni possibili, la Everrati propone due tipologie di carrozzeria, una normale e una wide-body, detta Signature: quest'ultima ha passaruota allargati, il tetto privo di gocciolatoi e la celebre ala posteriore a becco d'anatra, oltre a particolari di fibra di carbonio. Ai più nostalgici è invece dedicata la storica livrea Gulf, autorizzata ufficialmente dall'azienda petrolifera.

Dalla trasformazione, la storica sportiva di Zuffenhausen esce con un'anima green. Senza per questo tradire il suo spirito, grazie al powertrain da 500 cavalli

ELETTRICHE



Un'automobile entrata a far parte della memoria del Paese, trasformata nella sua declinazione più edonistica e sottoposta a un trapianto di organi che la rende al passo con i tempi. Il tutto, con la rigorosa attenzione per i particolari e la scelta dei materiali propria di uno dei più raffinati atelier di personalizzazione presenti sul territorio italiano

Garage Italia

500 Jolly e-Icon

Quel sapore di mare che fa tanto anni 60

Era un'Italia spensierata, gioiosa e piena di voglia di vivere, quella tra la fine degli anni 50 e la prima metà dei 60. Era l'Italia del boom economico, dell'avvio della motorizzazione di massa, della nascita delle prime, vere autostrade e delle vacanze per tutti. Al mare, se possibile. Con la 500, se eri riuscito a comprartela. Poi, certo, era anche l'Italia di vip, star e starlette, protagonisti dei rotocalchi, che nelle località balneari amavano farsi ritrarre, spesso su automobili speciali, ideali per distinguersi. Non necessariamente supercar, ché bastava una creazione dei tanti carrozzieri specializzati di cui il Paese faceva vanto per sentirsi diversi dalla massa. Le spiagge erano proprio questo: utilitarie Fiat – perché a quell'epoca la categoria e il marchio italiano erano sostanzialmente sinonimi – private di tetto e portiere, rinforzate e rese più spartane e giocose negli interni, perfette per scorrazzare sui lungomari della Penisola.

E la 500 Jolly realizzata dalla Ghia, noto atelier torinese nel quale operarono grandi nomi dello stile italiano (da Mario Felice Boano a Tom Tjaarda, Pietro Frua e Giorgetto Giugiaro, finché l'azienda non passò nelle mani di Alejandro De Tomaso), era certamente la spiaggia più riuscita e popolare.

Nella culla delle archistar

Facciamo un salto temporale e atterriamo ai giorni nostri. Garage Italia è un altro atelier, questa volta milanese, che si è costruito una robusta fama nel campo della personalizzazione di auto (ma non solo, visto che allarga il suo raggio di azione ad aerei, imbarcazioni e orologi) e di progetti speciali, grazie anche alla visibilità assicurata all'azienda, per un certo periodo, dalla presenza nella compagine societaria di Lapo Elkann.







La cura posta nella realizzazione dei dettagli rende ancora più affascinante questa utilitaria consacrata al tempo libero: all'interno, i sedili sono realizzati a mano con corda naturale, mentre la strumentazione analogica originale è sostituita da un display digitale.

La presa di ricarica è nascosta sotto la mascherina anteriore apribile, che conserva il vecchio logo Fiat



SCHEDA TECNICA

Motore

Elettrico asincrono trifase
Potenza max 14,7 kW (20 CV)
Coppia max 39 Nm
Batteria agli ioni di litio da 11 kWh

Trasmissione

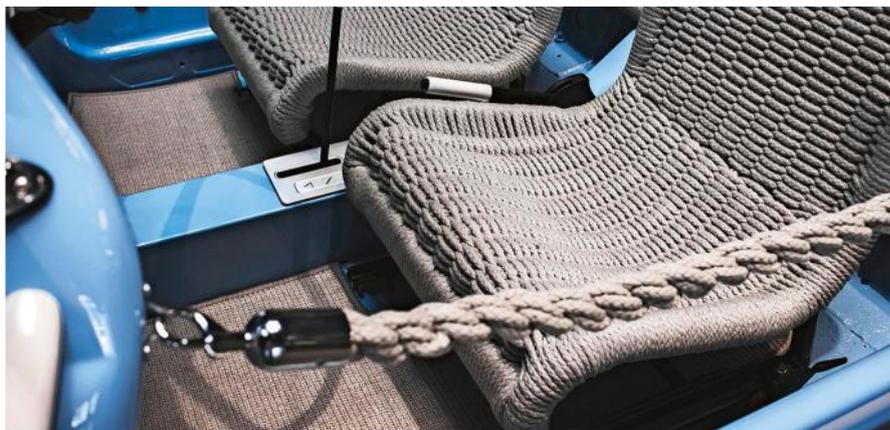
Trazione posteriore

Dimensioni e massa

Passo n.d.
Lunghezza n.d.
Larghezza n.d.
Altezza n.d.
Massa n.d.

Prestazioni

Velocità massima n.d.
0-100 km/h n.d.
Autonomia fino a 120 km



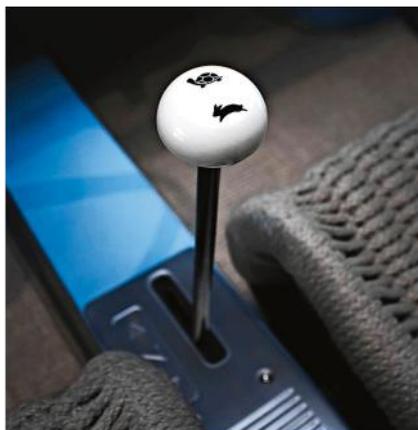
Garage Italia, che ha la sua sede milanese in un'iconica ex stazione di servizio degli anni 50 disegnata ispirandosi allo stile americano streamline dall'architetto Mario Baccocchi e recentemente ristrutturata con la collaborazione di un'altra archistar come Michele De Lucchi, non poteva restare insensibile al fascino del restomod, del quale ha però voluto dare un'interpretazione particolare: al restauro di vecchie automobili di grande popolarità ha inteso aggiungere l'elettrificazione, così da aggirare qualsiasi limite alla circolazione imposto dalle amministrazioni locali alle vetture più datate. Ma è un modo anche per proporre esemplari ricchi di glamour e al passo con i tempi, in questa fase di accelerata transizione verso la mobilità elettrica.

La trasformazione, che per inciso è stata attuata anche su un piccolo lotto di Panda 4x4 della prima serie, altrettanto popolari

tra i fan delle vecchie Fiat, si avvale della collaborazione tecnica del Newtron Group, azienda che ha omologato (esattamente come fanno le case automobilistiche) una piattaforma elettrificata, ai sensi di un decreto ministeriale del 2015 che favorisce questo tipo di trasformazioni ambientalmente corrette.

Scegli se vuoi essere lepre o tartaruga

La donor car, in genere una normale 500 (le Jolly Ghia dell'epoca sono rare e, ormai, molto costose), viene privata del tetto e delle portiere; l'operazione comporta, naturalmente, degli irrobustimenti strutturali per garantire un'adeguata rigidità torsionale. Le protezioni tubolari esterne sono modellate a mano, mentre il parabrezza è inserito in una robusta cornice perimetrale di rinforzo. I gruppi ottici conservano le irrinunciabili forme originali,



ma adesso le luci sono a Led, per garantire una migliore visione.

All'interno, la strumentazione analogica originale viene rimpiazzata da uno schermo digitale da 5 pollici, con interfaccia personalizzata; i sedili vengono realizzati a mano con corda naturale, frutto di una ricerca sugli ecomateriali condotta dallo studio specializzato Baolab di Milano. Tutti i componenti della propulsione endotermica sono sostituiti: il motore elettrico, flangiato direttamente su un riduttore collegato alle ruote e di tipo asincrono trifase, ha una potenza di 20 CV e una coppia di 39 Nm; la batteria agli ioni di litio ha una capacità di 11 kWh, che dovrebbe garantire un'autonomia fino a 120 km in base alle modalità d'uso (sul tunnel è presente un selettore di settaggi, chiamati, eloquentemente, Lepre e Tartaruga...). La ricarica dell'accumulatore, che richiede quattro-otto ore, avviene mediante una presa installata sotto la mascherina anteriore.

*La nostalgia di un passato
che ci sembra più felice
si mescola sapientemente
con l'adozione di un sistema
di propulsione moderno
ed ecologicamente corretto*

ELETTRICHE



C'è poco, in campo automobilistico, di più stylish delle vecchie vetture inglesi, che però sono ben poco eco-friendly. Ma una maniera per garantire loro un futuro carbon free esiste. E David Lorenz l'ha trovata: sostituire il motore termico con un powertrain elettrico

Lunaz Bentley

L'economia circolare applicata al lusso

Se vi state chiedendo da dove arrivi il nome Lunaz, piuttosto anomalo in campo automobilistico, troverete una risposta curiosa: è stato ispirato, infatti, da Luna, figlia di David Lorenz, imprenditore e collezionista che, nel 2018, ha fondato l'azienda con sede nel Technology Park di Silverstone, non lontano da uno dei circuiti più famosi del mondo. Ma non è l'unica suggestione arrivata dalla bimba, perché, come lo stesso uomo d'affari ama raccontare, sono stati proprio la sua nascita e il desiderio di garantire alla sua generazione l'accesso alle vetture classiche anche in futuro, quando l'utilizzo dei combustibili fossili sarà bandito dal pianeta, a spingerlo a dare vita a un programma di elettrificazione dei più bei modelli mai sfornati dall'industria inglese del settore.

Stiamo parlando, quindi, di Aston Martin, Jaguar, Bentley, Rolls-Royce e della più recente, ma non meno iconica, Range Rover.

Vetture che vengono completamente smontate, scannerizzate in 3D, restaurate nei minimi dettagli e, appunto, dotate di un powertrain elettrico, che Lorenz considera l'unica soluzione possibile per garantire il loro utilizzo anche per molti anni a venire. E non è il solo a credere in questo progetto, visto che di recente vi ha investito anche il celebre ex calciatore David Beckham, acquistando il 10% delle azioni della società.

Esperienze in Formula 1

Quello di Beckham non è, in realtà, l'unico nome noto che ruota attorno a questo progetto: anche Jon Hilton gode di una certa popolarità, quantomeno tra gli appassionati di motorsport. L'attuale direttore tecnico della Lunaz, infatti, ha lavorato in passato alla Cosworth, ma soprattutto è stato technical director per i motori

SILVE





della Renault di Formula 1 dal 2003 al 2006, negli anni in cui il team ha vinto due titoli mondiali Piloti con Fernando Alonso e altrettanti campionati Costruttori (per la precisione, nel 2005 e nel 2006).

Con queste solide basi ingegneristiche, è comprensibile come alla Lunaz non ci sia timore reverenziale neppure nell'accostarsi alle automobili più blasonate, Rolls-Royce comprese. Anzi, la prima conversione alla trazione elettrica ha proprio riguardato una regale Phantom V del 1961, equipaggiata con un pacco di batterie da ben 120 kWh, in grado, secondo la factory britannica, di garantire alla vettura un'autonomia di poco inferiore ai 500 chilometri. Lo stesso trattamento ha poi riguardato un altro modello storico della Casa inglese, la Silver Cloud, equipaggiata con un (relativamente) più modesto accumulatore da 80 kWh.

L'intero powertrain elettrico è sviluppato internamente alla

stessa Lunaz, che dichiara per il motore una potenza di 277 kW-375 CV e una coppia massima di 700 Nm, capaci d'imprimere a queste limousine prestazioni da supercar, almeno nelle accelerazioni (il tempo dichiarato sullo 0-100 è di circa cinque secondi).

Dal lusso ai camion della spazzatura

La gamma di trasformazioni proposte comprende altri modelli classici della produzione british del periodo dal secondo dopoguerra alla metà degli anni 60 – un'era felice per l'industria inglese del settore – come le Bentley S1, S2 e S3 del 1955-65 e le Continental Flying Spur del '61, tanto nelle varianti coupé quanto in quelle a quattro porte, oltre alle Jaguar della serie XK, dalla 120 del '48 alla 150 del 1957-61, proposte sia nella versione fixed head, com'era definita la coupé, sia in quella drophead, cioè la più riuscita

Una panoramica delle classiche vetture inglesi trasformate in elettriche dalla Lunaz: nelle pagine precedenti e a sinistra, una Bentley Flying Spur; a destra, dall'alto, un'Aston Martin DB6, una Rolls-Royce Phantom del 1961 e una Range Rover, tra le ultime realizzazioni del 2021.

I prezzi delle auto convertite sono molto impegnativi: si parte da circa 400 mila euro per arrivare anche al milione



SCHEDA TECNICA

Motore

Elettrico

Potenza max 277 kW (375 CV)

Coppia max 700 Nm

Trasmissione

Trazione posteriore

Dimensioni e massa

Passo n.d.

Lunghezza n.d.

Larghezza n.d.

Altezza n.d.

Massa n.d.

Prestazioni

Velocità massima n.d.

0-100 km/h circa 5 s

Autonomia circa 500 km

(dati relativi al powertrain adottato su diversi modelli)



roadster. Non manca, nel panorama delle opportunità, la Range Rover, per la quale sono disponibili due configurazioni: la Town, più votata al confort degli occupanti e al lusso delle finiture, e la Country, quattro ruote motrici studiata per il fuoristrada a emissioni zero. Tutte le vetture trasformate dalla Lunaz vengono ammodernate negli aspetti che riguardano il comportamento su strada, come l'impianto frenante, lo sterzo, il controllo di trazione e le sospensioni, e in quelli relativi all'infotainment, completato con Apple CarPlay.

Dietro tutto questo, però, c'è lo stesso scopo che spinge Lorenz a dotare di un powertrain elettrico persino i camion destinati alla raccolta della spazzatura che ogni giorno viaggiano sulle strade della Gran Bretagna: contribuire alla decarbonizzazione della Terra, prolungando la vita utile di veicoli già esistenti, così da evitare l'immissione di ulteriore anidride carbonica nell'atmosfera.

Rolls-Royce, Bentley, Aston Martin, Jaguar, Range Rover: le vetture, con cuore endotermico, trasformate in elettriche dalla Lunaz appartengono ai più blasonati marchi d'oltremarica

ELETTRICHE



Apprezzata già nei primi anni di vita, recuperata poi come vettura storica di un certo pregio, la Manta è una delle poche Opel che ha lasciato un segno significativo nella storia stilistica del brand. Onore, quindi, alla operazione di recupero odierna, con tanto d'inevitabile elettrificazione

Opel Manta GSe

Ora guizza silenziosa come il pesce a cui s'ispira

Sono passati poco più di cinquant'anni da quando la Opel, conosciuta e apprezzata soprattutto per le sue tranquille e affidabili berline, ma non del tutto aliena a qualche incursione nel mondo della sportività, lanciava una coupé originale: la Manta. A colpire e a decretarne il successo (nei suoi primi cinque anni di vita ne fu venduto quasi mezzo milione di esemplari) era soprattutto la linea, filante e moderna, ispirata in qualche modo all'omonimo pesce, dalla caratteristica forma romboidale e dalle enormi dimensioni, con "ali" che possono raggiungere anche i cinque metri di estensione.

Questa Opel era basata sulla struttura della coeva Ascona, con la quale condivideva il pianale e i motori, con cilindrata tra 1.2 e 1.9 litri; con il trascorrere del tempo ne sarebbero state proposte diverse serie, una delle quali – la Manta 400 dei primi anni 80 – si sarebbe fatta onore nei rally di livello internazionale, grazie anche

a un preparatore di grande valore come Virgilio Conrero. Solo la prima serie, però, ha lasciato un segno significativo sul piano estetico: il merito, oltre che delle sue forme, è in parte anche del logo che l'ha contraddistinta fin dall'inizio, una manta stilizzata che George Gallion, all'epoca responsabile dei progetti del costruttore tedesco, ricorda come fosse stata ispirata da ore di osservazione d'immagini dell'animale marino scattate dal celebre ricercatore Jacques Costeau. Nasceva così un iconico emblema.

Pensata per i nerd

Mezzo secolo dopo, la stessa Casa di Rüsselsheim ha voluto rendere omaggio a questo modello significativo, presentato nel settembre del 1970 a Timmendorfer Strand, vicino a Lubecca, sulla costa del Mar Baltico. E lo ha fatto dando vita a un restomod che







Benché stilizzate, le forme lasciano chiaramente intuire l'ispirazione del progetto: i colori utilizzati, all'esterno come nell'abitacolo, richiamano gli anni 70, nella cui prima metà l'Opel Manta ebbe un ruolo significativo. L'iconico logo, ripreso sulle fiancate, è utilizzabile come un QR Code; la strumentazione, completamente digitale, segue la filosofia di altri modelli della Casa tedesca



SCHEDA TECNICA

Motore

Elettrico

Potenza max 108 kW (147 CV)

Coppia max 255 Nm

Batteria agli ioni di litio da 31 kWh

Trasmissione

Trazione posteriore

Cambio manuale a 4 marce

Dimensioni e massa

Passo n.d.

Lunghezza n.d.

Larghezza n.d.

Altezza n.d.

Massa 1.140 kg

Prestazioni

Velocità massima n.d.

0-100 km/h n.d.

Autonomia circa 200 km



riesce a unire le emozioni del passato, citato nelle forme essenziali, con stili che lo collegano al volto più recente del brand, oggi parte della galassia Stellantis dopo la precedente acquisizione da parte del gruppo PSA: un'immagine sintetizzata nel termine Vizor, che ritroviamo su modelli di serie attuali come la Crossland e la Mokka.

La Manta del nuovo millennio è a zero emissioni e lo vuole far sapere al mondo: la sua parte anteriore, che, grazie ai Led, sembra sorridente, è anche in grado di comunicare con l'ambiente esterno, sfoggiando scritte luminose come "Sono una ElektroMOD" o "Sono in e-missione zero". Un divertimento dei designer, un gioco dal quale traspare un umorismo di stampo prettamente tedesco, ma dietro il quale si celano da un lato il rispetto per un modello che ha comunque segnato la storia del marchio, dall'altro la volontà di realizzare una concept dotata di tecnologie al passo con i tempi,

come l'utilizzo della trazione elettrica e di componenti digitali, creando così un ponte ideale tra citazioni estetiche degli anni 70 e sensibilità culturale degli odierni nerd.

Quei favolosi anni 70

L'esercizio messo in atto dai progettisti della Opel è più stilistico che tecnico, essendo il sistema propulsivo della vettura del tutto tradizionale, nel mondo della mobilità elettrica. Anche nell'abitacolo, comunque dotato di tutte le soluzioni d'interfaccia e di connettività che ci si aspetta da un'automobile di oggi (dai due schermi touch da 10 e 12 pollici orientati verso il guidatore, che costituiscono l'Opel Pure panel analogo a quello della Mokka, agli amplificatori del suono della Marshall), le allusioni al periodo storico in cui la Manta vide per la prima volta la luce sono evidenti: le si



trovano, per esempio, nelle forme geometriche della plancia, nell'impiego del giallo – colore tipico di quell'epoca – anche come interpunzione della livrea nera dei sedili rivestiti di Alcantara e nel disegno a tre razze del volante.

Parla il linguaggio dei nostri giorni, invece, il powertrain, costituito da un motore elettrico da 108 kW-147 cavalli e 255 Newtonmetro di coppia, abbinato a un cambio manuale e a una batteria non particolarmente capace (31 kWh, contro i 50, per dire, della Opel Corsa-e), che garantisce un'autonomia di circa 200 chilometri. Poco importa, però, perché la Manta GSe ElektroMOD non è certo destinata a fare molta strada: il suo compito, casomai, è mostrare che cosa è in grado di fare un valente gruppo di stilisti e di tecnici per rendere attuale e far rivivere al meglio un mito del passato del proprio brand.

L'operazione non è soltanto nostalgica: mixa forme allusive al passato a soluzioni innovative, come il logo della Manta trasformato in un QR Code che dà accesso al mondo digitale

ELETTRICHE



Nata dalla felice creatività della Bertone, ai tempi in cui vi lavora pure un giovane Giugiaro, la 1600 Sprint GT è una delle Alfa Romeo più riuscite di tutti i tempi. La Totem ne trae ispirazione per farla rivivere con una propulsione elettrica. Ma c'è anche un'alternativa termica

Totem GT Electric

Quando un mito è ancora vivo

Se c'è un periodo che si può considerare d'oro per l'Alfa Romeo, sono gli anni 60. Sotto la guida di Giuseppe Luraghi, l'azienda compie un salto di qualità, che si traduce in volumi produttivi finalmente corposi (merito, all'inizio, della 1900), in conti (provvisoriamente) risanati e in modelli fondamentali. Come la Giulia, la berlina dalla linea originale lanciata nel 1962, e le sue versioni coupé e spider, pietre miliari del car design italiano.

Se la Duetto sarà, infatti, uno dei capolavori della Pininfarina, la 1600 Sprint GT del '63 non è da meno. Nasce alla Bertone e vi mette mano anche un giovanissimo Giorgetto Giugiaro, che a quel tempo svolgeva il servizio militare, mentre già lavorava per la celebre carrozzeria; monta lo stesso quattro cilindri della Giulia TI, ma con potenza portata a 103 CV dagli originari 90.

Avrà un successo strepitoso, la GT, che diventa la più

accessibile 1300 GT Junior nel '66 e, successivamente, evolve nelle più potenti varianti 1750 e 2000, accomunate dall'eloquente denominazione GT Veloce. Ma non sono soltanto successi commerciali, ché sulle piste di tutto il mondo le coupé dell'Alfa diventano le vetture da battere nelle gare di categoria Turismo.

Al passo con i tempi

Al fascino di un'auto così è difficile resistere anche ai giorni nostri. Ne sa qualcosa Riccardo Quaggio, giovane imprenditore di Treviso con un passato da designer alla Honda Europe e all'Alfa Romeo, dove si occupa d'interni. Prima, però, di fondare la Totem Automobili e dedicarsi, con l'aiuto di Gian Mario Resta, a realizzare l'idea che, da qualche tempo, gli ronza in testa: far rinascere la leggendaria Alfa Romeo GT, ma con un sistema di propulsione al



GT electric

TOTEM
automobili





Le linee della GT Electric sono ispirate a quelle della versione GTA della celebre coupé dell'Alfa, dai passaruota rigonfi, che le donavano aggressività. Gli interni, con sedili simili a quelli delle vecchie 1750, sono rivestiti di pelle cucita a mano; gli strumenti circolari, digitali e di nuovo disegno, sono contenuti in elementi di fibra di carbonio, mentre la plancia è completata da un sistema d'infotainment

SCHEDA TECNICA

Motore

Elettrico, posteriore centrale
 Potenza max 435 kW (590 CV)
 Coppia max 1.100 Nm
 Batteria agli ioni di litio da 81 kWh

Trasmissione

Trazione posteriore

Dimensioni e massa

Passo 252 cm
 Lunghezza 434 cm
 Larghezza 178 cm
 Altezza 128 cm
 Massa 1.290 kg

Prestazioni

Velocità massima 255 km/h
 0-100 km/h 2,9 s
 Autonomia 390 km

Ogni dettaglio degli interni della Totem GT Electric può essere personalizzato in base alle richieste del cliente; molti particolari sono realizzati con uso di legno e alluminio, mentre la carrozzeria è di fibra di carbonio, con portiere rinforzate con materiale aramidico. I freni a disco sulle quattro ruote sono della Brembo



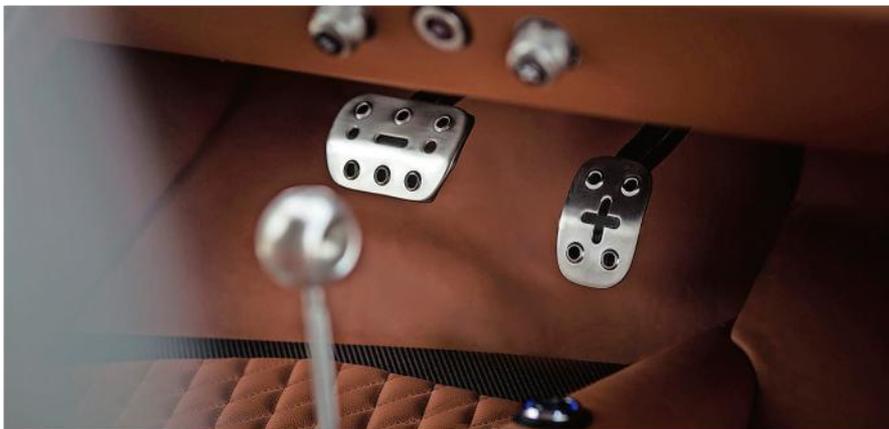
passo con i tempi nuovi, quello elettrico. Partendo dalla scocca di una vecchia e malconcia GT, della quale rimarrà in verità pochissimo, Quaggio, coadiuvato da Resta e da un esperto battilastra, dà vita a una vettura praticamente nuova, con linee ispirate a quelle della GTA, leggendaria versione realizzata come base per le corse della coupé Alfa, ma carrozzeria completamente rifatta con l'utilizzo della fibra di carbonio che, in alcuni punti, rimane a vista.

Resa muscolare dai passaruota allargati, dotata di moderni fari a Led, munita di sospensioni studiate apposta, con schema MacPherson anteriore e multilink posteriore, la Totem GT Electric ha tutto il fascino delle Alfa di una volta, ma non il rombo. Inevitabile, visto che del classico quattro cilindri bialbero dal rumore riconoscibile tra migliaia non è rimasto nulla. La propulsione, infatti, è assicurata da un unico motore elettrico, collocato in posizione posteriore

centrale, con la bellezza di 590 CV di potenza, 1.100 Nm di coppia massima e un peso contenuto in 130 kg. Motore che, come l'inverter e il pacco delle batterie, è stato progettato in casa e fatto produrre a Taiwan. L'accumulatore, agli ioni di litio, ha una capacità di 81 kWh, pesa 352 kg e dovrebbe garantire un'autonomia di circa 390 chilometri. Ma molto, come sempre in questi casi, dipende da quanto si vogliono sfruttare le prestazioni della vettura, considerato che è in grado, grazie anche a una massa contenuta in poco meno di 1.300 kg, di arrivare a 255 km/h e schizzare da 0 a 100 in 2,9 secondi.

Sound a piacere

Il tutto, immaginerete, nel silenzio proprio delle vetture elettriche, dove quello che si percepisce è solo un mix di ronzii della componente elettronica, fruscio dell'aria e rumore di rotolamento



I cerchi sono da 18 pollici; la vettura adotta come standard pneumatici Pirelli P Zero, sostituibili a richiesta con i Trofeo R: le misure sono 225/40R18 per quelli anteriori e 265/40R18 per i posteriori. Nell'abitacolo, il posto guida è realizzato su misura per il cliente, adattando alle sue esigenze l'altezza del volante (prodotto dalla Momo) e della pedaliera traforata

dei pneumatici. E, invece, no. Perché Quaggio e Resta si sono affidati a un'azienda specializzata, la 2Eelectron di Venaria (TO), per installare sulla GT un sistema – chiamato Emula – che riproduce il sound di motori termici di vario genere (da 4 a 12 cilindri, turbo o aspirati e così via), modulati in modo da riprodurre accelerazioni e scalate, e diffusi nell'abitacolo attraverso 13 altoparlanti.

Dedicata ai petrolhead

Ma se siete di quelli ai quali il suono non basta per provare forti emozioni, niente paura: la Totem ha pronta per voi un'alternativa, che si chiama GT Super. Esternamente, non è molto diversa dalla versione elettrica: al suo interno, però, c'è il V6 2.900 biturbo della Giulia Quadrifoglio, con potenza che può essere incrementata fino a 620 CV. E il cambio è manuale a sei marce.

*La tecnologia è quella
moderna delle auto
a zero emissioni, il sapore
restituito dagli interni realizzati
interamente a mano
è indubbiamente vintage*

Indice generale

VECCHIE GLORIE SPORTIVE

Automobili Amos Delta Futurista

Prova di coraggio con la regina dei rally
4



Jaguar C-Type

Settant'anni dopo Le Mans
12



Kimera Automobili EV037

Con la consulenza dei padri originari
18



Legende Automobiles Turbo 3

La baby belva francese va in California
26



STORICHE RIVISITATE

Aston Martin DB4 GT Zagato

Se la sapienza tecnica sposa lo stile
30



Automobili Maggiore Project M

Le nuove forme del Cavallino rampante
36



Cyan Racing Volvo P1800

Diva televisiva in formato quasi racing
42



David Brown Autom. Mini Oselli Edition

Quanto pepe in così poco spazio
48



David Brown Autom. Speedback GT

Tutto il fascino delle sportive british
54



Eagle Jaguar E-Type

Il sogno di Mr. Lyons resta attuale
62



Lamborghini Countach

Un omaggio alle hypercar
68



Officine Fioravanti Testarossa

Come ti ripropongo un gioiello
74



RML Short Wheelbase

Progetto inglese, forme di Maranello
80



Singer Porsche 911 DLS

I suoi scarichi suonano il rock
86



Thornley Kelham Aurelia B20 GT

La bella torinese che diventa fuorilegge
92



ELETTRICHE

Everrati Porsche 911

E la 964 si trasforma in eco-friendly
98



Garage Italia 500 Jolly e-Icon

Quel sapore di mare che fa anni 60
106



Lunaz Bentley

L'economia circolare applicata al lusso
112



Opel Mantra GSe

Silenziosa come il pesce a cui s'ispira
116



Totem GT Electric

Quando un mito è ancora vivo
122



La mobilità del futuro

www.bosch-mobility-solutions.com

Con i suoi innovativi sistemi di assistenza alla guida, Bosch apre la strada a una nuova era della mobilità, dove molte delle tecnologie che daranno forma alla guida autonoma sono già una realtà.

Scopri la mobilità del futuro secondo Bosch: elettrica, autonoma, connessa, personalizzata.

Autonoma



BOSCH
Tecnologia per la vita

La mobilità del futuro

www.bosch-mobility-solutions.com

Bosch connette i sistemi e i servizi all'interno e all'esterno dei veicoli, trasformandoli in soluzioni di mobilità intelligente. Soluzioni personalizzate, grazie a servizi dedicati e innovativi.

Scopri la mobilità del futuro secondo Bosch: elettrica, autonoma, connessa, personalizzata.

Connessa

Personalizzata



BOSCH
Tecnologia per la vita