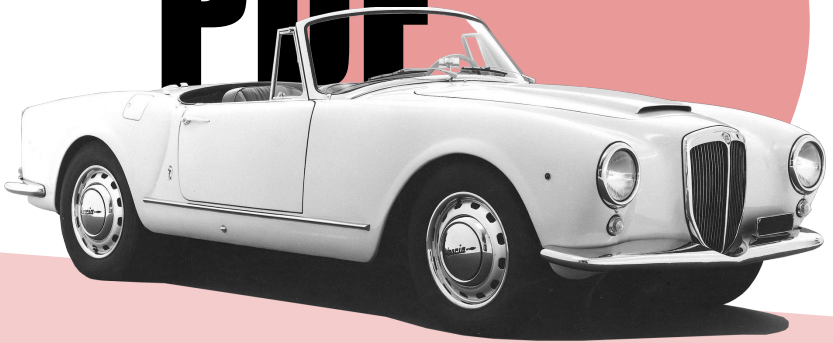
veloce PDF

#1





INFLUENCER, le auto che ci hanno insegnato a sognare le auto

Editoriale / Lancia Aurelia / Alfa Romeo GTA / Ferrari F40 / Bugatti EB110 / La Vespa / L'autoromanzo / I fumetti / **Moscerini**


© tutti i diritti riservati

punto di corda

di Marco Pascali

velocePDF è il nuovo appuntamento settimanale di Veloce. Era nei nostri sogni da molto tempo, ma abbiamo deciso di pubblicarlo adesso, in piena emergenza coronavirus, perché possa aiutare ad alleggerire queste giornate. Insomma, un modo per starvi più vicino. L'idea è quella di proporvi punti di vista inediti sulle più belle zone erogene dell'auto e sugli scorci che le nuove carculture ci stanno facendo intravvedere: come, ad esempio, azzerare l'odore delle città guidando elettrico. Qualcosa è cambiato, questa è la verità. E da prima che il covid-19 bussasse per ricordarcelo. L'inquinamento, però, è un'altra storia, anzi è uno degli argomenti della prossima settimana. Questo, il primo numero di **velocePDF**, invece, è dedicato alle influencer a quattro ruote: quelle che hanno cambiato le carte in tavola. Scatenando passioni e creando una nuova cultura dell'auto.

Sei posti comodi, motore V6, una carrozzeria portante dalle forme aerodinamiche e, possibilmente, un peso inferiore agli undici quintali. Questo, in sintesi, il cahier des charges che nel 1948 Gianni Lancia consegna ai propri tecnici per il progetto dell'Aurelia, il modello che, nel ruolo di ammiraglia della casa, si appresta a raccogliere la non facile eredità dell'Aprilia, un'automobile nata oltre dieci anni prima ma ancora straordinariamente moderna. L'idea del motore a sei cilindri, in realtà, risale a qualche tempo prima. Più precisamente al 1943, quando in seguito all'intensificarsi dei bombardamenti alleati sulle città industriali del Nord Italia, la Lancia trasferisce la direzione tecnica negli uffici di Padova. CONTINUA SU VELOCE





© tutti i diritti riservati

La "bella Lancia"

Ernest Hemingway



Alberto Amedeo Isidoro

LANCIA AURELIA

veloce





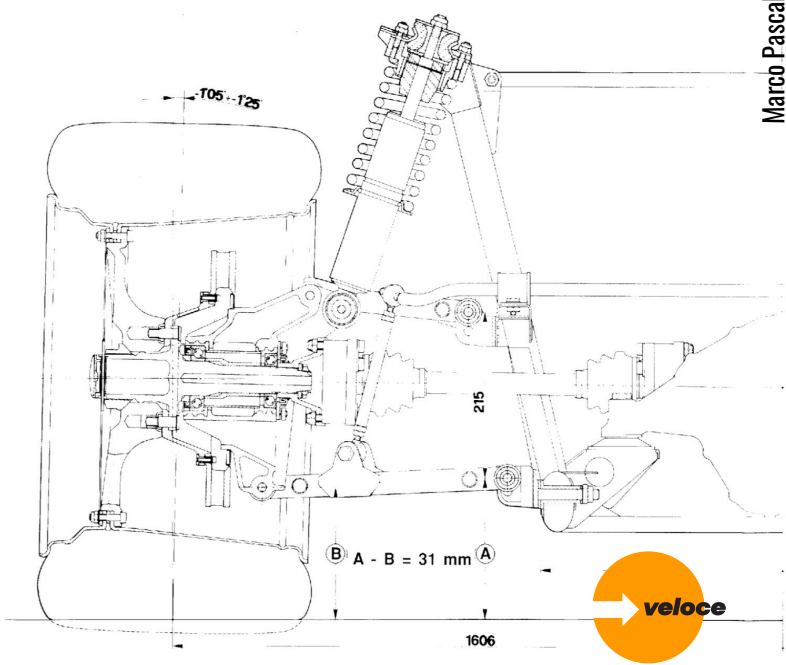




1987, c'è un compleanno da festeggiare a Maranello, i 40 anni della Ferrari. Nel 'cassetto' balla un progetto sviluppato per partecipare alle competizioni del Gruppo B: praticamente una 288 GTO ivandraghizzata (nelle forme della 288 GTO Evoluzione) dalla sete di prestazioni e vittorie del Drake. Le Gruppo B non correranno più, così quell'idea viene affidata a Nicola Materazzi per ciò che riguarda la parte meccanica e alla Pininfarina per l'estetica (all'epoca Leonardo Fioravanti è l'amministratore delegato dello storico atelier torinese, Pietro Camardella il designer). La ricerca aerodinamica che si rese necessaria per lo sviluppo dell'auto più veloce dell'epoca sfociò in una carrozzeria le cui prese d'aria (di cui sei Naca), gli sfiati (compresi quelli del coprimotore in lexan) e l'alettone posteriore divenne divismo. E poster da appendere nelle camerette e nei garage di tutto il mondo. Morale: il 40° della Ferrari è un compleanno col botto. CONTINUA SU VELOCE

© tutti i diritti riservati

Marco Pascali

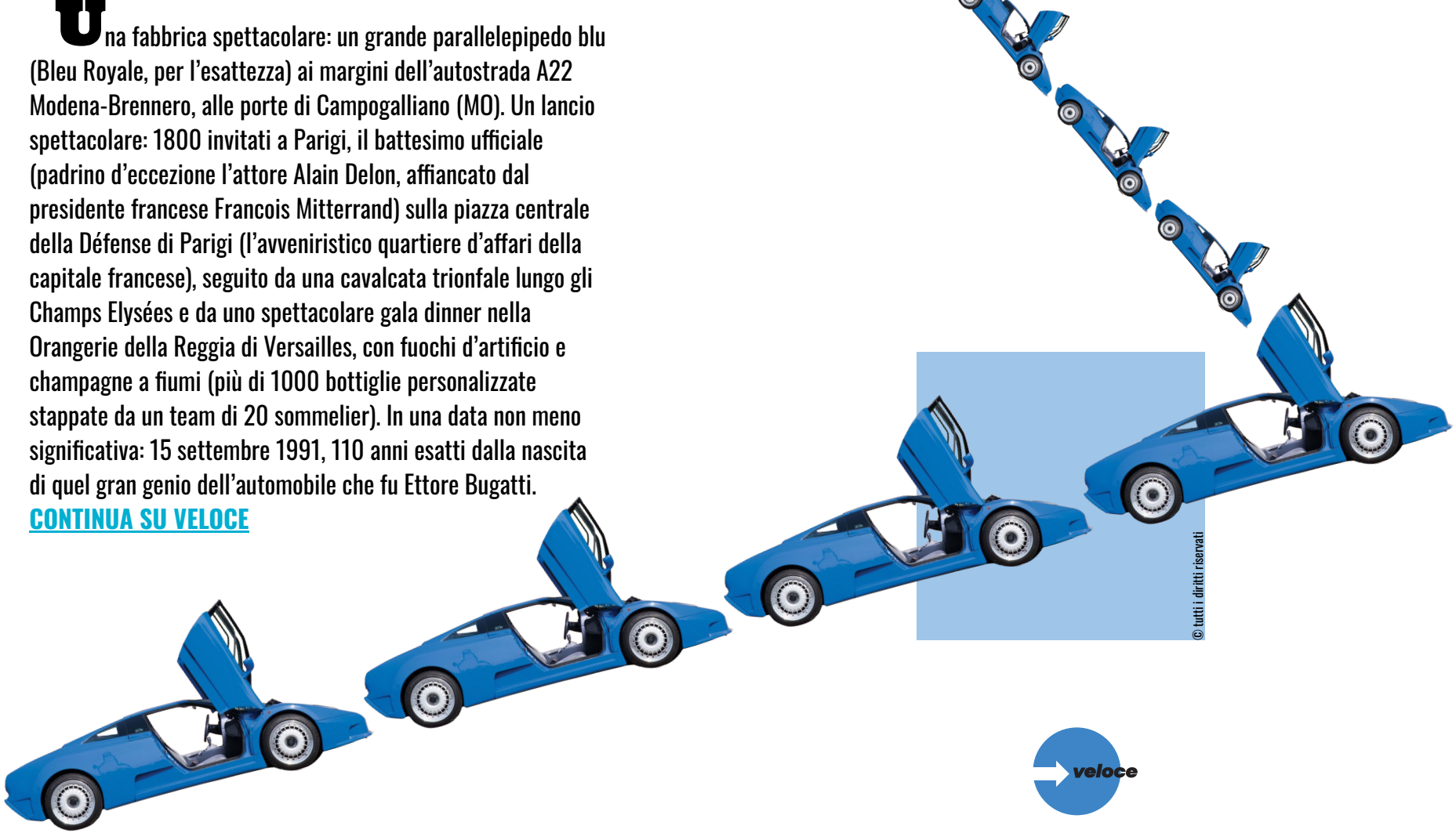


BUGATTI EB 110

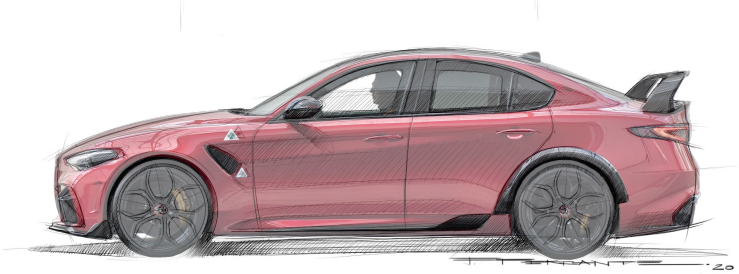
Filippo Piazzi

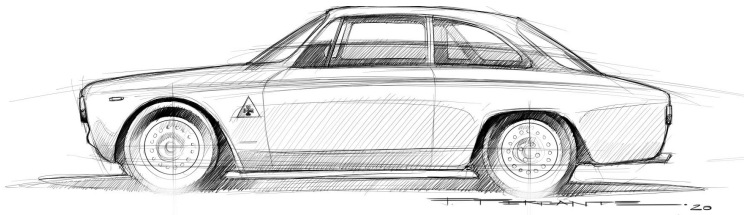
Una fabbrica spettacolare: un grande parallelepipedo blu (Bleu Royale, per l'esattezza) ai margini dell'autostrada A22 Modena-Brennero, alle porte di Campogalliano (MO). Un lancio spettacolare: 1800 invitati a Parigi, il battesimo ufficiale (padrino d'eccezione l'attore Alain Delon, affiancato dal presidente francese Francois Mitterrand) sulla piazza centrale della Défense di Parigi (l'avveniristico quartiere d'affari della capitale francese), seguito da una cavalcata trionfale lungo gli Champs Elysées e da uno spettacolare gala dinner nella Orangerie della Reggia di Versailles, con fuochi d'artificio e champagne a fiumi (più di 1000 bottiglie personalizzate stappate da un team di 20 sommelier). In una data non meno significativa: 15 settembre 1991, 110 anni esatti dalla nascita di quel gran genio dell'automobile che fu Ettore Bugatti.

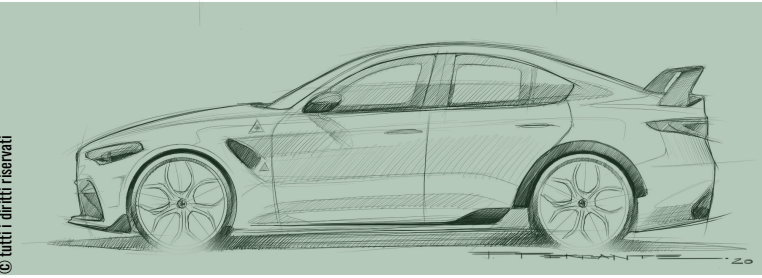
CONTINUA SU VELOCE

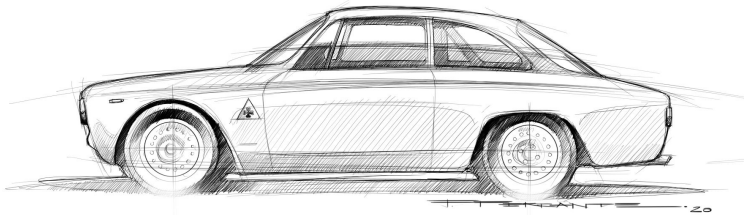


© tutti i diritti riservati









ALFA ROMEO GTA

Marco Pascali

IL faux Salone di Ginevra 2020, impacciatamente digitale, ci ha portato una buona nuova, la Giulia GTA: saluto al mondo noto, quello che Alfa Romeo come pochi altri marchi ha saputo far brillare, progredire, innovare, piangere e corteggiare. Perché si sa, Alfa Romeo è il più romantico dei marchi automobilistici. Che da oggi si prepara a un cambio di passo, elettrico ed elettrificato. Tornando al 'saluto', questo è arrivato con un tributo alla sua storia: una megaGiulia. Omaggio fatto di lettere iconiche, alleggerimenti veri, cavalli forti anche in pista. E di un emotività che solo un team italiano al lavoro su un'Alfa avrebbero saputo caricare a palla. CONTINUA SU VELOCE

© tutti i diritti riservati

veloce





© tutti i diritti riservati

Dai facciamo un test. Roba facile. Intanto ti do qualche indizio. Primo: la compri nei grandi magazzini, ma non è una lavatrice. Secondo: la guidava pure la polizia di New York. Ultimo: Oltreoceano la aggiustano quelli che di solito fanno le motoseghe. Ah, ovviamente ha due ruote, un motore due tempi e un vitino da... Vespa. Già, proprio lei (e sì, è proprio vero che negli anni d'oro in USA la vendevano nei mall, angolo outdoor. La davano col pieno. Ma finita la miscela, l'americano che ragiona a V8, metteva dentro benzina pura. E grippava. "Oggi si trovano ancora Vespe inchiodate dopo le prime 200 miglia. E mi viene sempre da ridere", mi racconta Joe, il mio meccanico di SF). CONTINUA SU VELOCE

L'AUTOROMANZO



© tutti i diritti riservati

Pagani si confessa: "Ecco come le ho fatto perdere la testa!"

LA STRANA COPPIA: HORACIO E LA ZONDA!

Un giorno Horacio riceve una lettera...





...ERA DEL MIO AMICO FANGIO...

E MI DICEVA CHE ERA ARRIVATO IL MOMENTO DI FARE LA MIA MACCHINA!

© tutti i diritti riservati

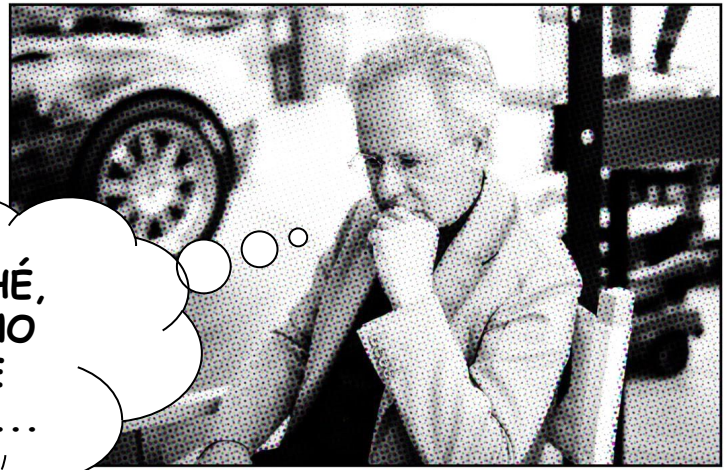
E mentre Pagani racconta la sua storia, i tecnici preparano la Zonda per le riprese...



© tutti i diritti riservati

E mentre sull'Appennino comincia a nevicare, dalla Pagani arriva una telefonata preoccupata

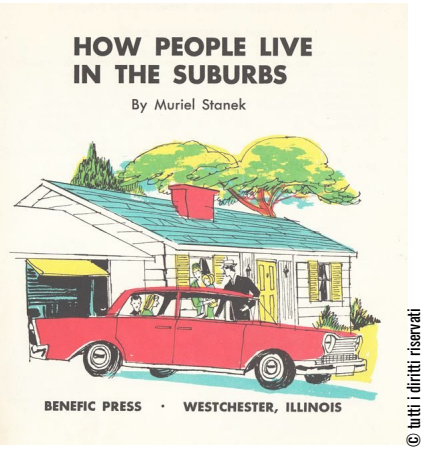






© tutti i diritti riservati





© tutti i diritti riservati

moscerini di Nicolò Minerbi

America, appena finita la guerra mondiale (la seconda), ed ecco che scoppiano due tendenze che faranno moda. In tutto il pianeta. Più macchine per tutti e, di conseguenza, vai di casetta fuori città. Nascono così i *suburbs*, periferie studiate a tavolino come Levittown. Case tutte uguali, giardinetto e BBQ la domenica. Prezzi modici, una vita standard e la sera a letto presto che domani si lavora. Nel frattempo le città si spopolano. Chi vuole più vivere confinato al terzo piano di un formicaio di 30? Già. Ma poi arriva la crisi petrolifera degli anni '70. Dormire fuori e lavorare in centro non convince più tanto, neanche il portafoglio. La benzina, quando c'è, è carissima. E al grido di battaglia “dietrofront”, si torna in appartamento. A svuotarsi allora sono proprio i sobborghi: le metropoli nascono così.
Enormi scatole con dentro tutto e di più. Cinema, uffici, metropolitana e vetrine per lo shopping. In Italia, fino a ieri, il 71% di noi viveva in città. E dico ieri perché poi all’improvviso succedono le guerre, o le pandemie, e la gente torna a far cose che pensavamo facessero solo i nonni: sfollare. Che non vuol mica dire sbagliare marcia, no. Ma invertirla.

© tutti i diritti riservati

A fine anni '60, quando la MERCEDES stava testando il motore rotativo, s'inventò il "test del burro": metti un panetto nel baule e aspetta di vedere se si scioglie per il troppo calore... Sono pazzi questi tedeschi.

L'inquinamento provocato dall'usura di pneumatici e freni può essere fino a 1.000 volte peggiore rispetto a quello normalmente prodotto dallo scarico di un'auto.



BMW dà voce alle sue prossime auto elettriche con suoni sviluppati col compositore tedesco Hans Zimmer. Mentre Fiat, per avvisare i pedoni, sulle 500e va di Nino Rota.

La **Geely**, azionista cinese di Daimler e proprietario di Volvo e Lotus, ha lanciato un sistema di vendita online anti corona virus. Con tanto di consegna delle chiavi via drone.

Albert Uderzo, ci ha appena lasciato. Papà di Asterix e Obelix, figlio di italiani, era lui il più "gallo" di tutti.

Più o meno sottotraccia, nella vita reale o attraverso i post 'giusti', i personaggi di cui abbiamo parlato in questo articolo stanno traghettando trend automobilistici, sogni e abitudine verso nuovi orizzonti.

veloce PDF

a cura di Nicolò Minerbi e Marco Pascali



Direttore responsabile: Guido Costantini | Unimedia Srl Corso di Porta Nuova 3/A 20121, Milano | P.IVA 12481470156Tel: 02.63.67.54.55 | © 2020 - Tutti i diritti riservati

© tutti i diritti riservati