

Donne e motori 2

La vendetta



veloce

15

PUNTO DI CORDA

di Marco Pascali

In ambito motoristico, il ruolo della donna è sempre stato secondario. Almeno apparentemente: cioè fino a quando la 'società' e la 'donna' non hanno trovato nuove forme di sintesi grazie allo zampino della cultura e della tecnologia. Ma la donna però è sempre stata complice nella scelta dell'investimento più grande che una famiglia potesse fare, dopo la casa. Persino ispiratrice del suo progresso. E se è vero che l'industria dell'auto ha avuto un approccio apparentemente maschilista nella comunicazione, tutti sanno che il successo sociale di un modello è sempre dipeso dal giudizio dell'altra metà del cielo. In passato, del resto, l'approccio alle macchine non era 'facilitato' come oggi: ed è in questo senso che andrebbe riletto il percorso dell'auto del secolo scorso. A inizi '900 la pubblicità della Detroit Electric suggeriva il suo modello elettrico al pubblico femminile perché semplice e pratico: non si trattava di ghettizzazione. Semplicemente l'avviamento a manovella era molto fisico e pericoloso. Occorreva forza e chi accendeva le auto 'a mano' spesso ce ne lasciava una. Quando non era l'ulna. Fu l'arrivo del motorino di avviamento a risolvere il problema dell'accensione e delle braccia rotte, contribuendo a definire (indirettamente) il vantaggio delle auto a combustione interna rispetto a quelle a pile. Insomma, è dalla nascita dell'auto come la conosciamo oggi che la tecnologia ha aiutato l'auto ad aggraziarsi, fino ad arrivare alle assistenze di guida (anche di quella divertente) che semplificano la vita. Rendendo le macchine dei nostri giorni 'potabili' e fruibili da tutti. Infatti oggi, chi immagina le auto potenti come 'mezzi brutali' tutti da domare, non è onesto riguardo al prodotto di cui parla: finalmente le macchine sono diventate semplici da guidare (dalla forza necessaria a farle muovere alla gestione delle loro 'acrobazie' grazie all'esp). A definirne l'uso, fluido o nerboruto, è solo il frutto della nostra deformazione culturale. Ecco perché le auto contemporanee, più che rappresentative della sensibilità maschile o femminile, rappresentano un'estensione delle nostre fantasie. E non trovano più radici credibili nella cultura del 'donne e motori': binomio appartenuto a un mondo sverniciato dall'avvento della fluidità dei nostri tempi.



DONNE E MOTORI

ANKE-EVE GOLDMAN giornalista tedesca, specializzata in motociclette. Appassionata bmwuista, a un certo punto si prende pure una MV Agusta. Nel 1968 esce il film 'The girl on a motorcycle', liberamente ispirato a questa incredibile amazzone.



DOROTHY ELIZABETH LEVITT: ecco la prima donna a detenere un record di velocità terrestre. Nel 1905 lo stabilì guidando una De Dion-Bouton da Londra a Liverpool (e ritorno) per ben due giorni. Inventò lo specchietto retrovisore di cui parlò nel libro 'The Woman and the Car: A Chatty Little Handbook for all Women who Motor or Who Want to Motor'. Per la sicurezza delle donne al volante, raccomandava di avere sempre con sé una Colt automatica: la mancanza di rinculo era perfetta per le signore.



LELLA LOMBARDI fu la seconda donna che corse il campionato di automobilismo più importante del mondo, ed è la pilota dei record, oltre che l'italiana più famosa: la prima a qualificarsi in zona punti in F1; quella che disputò più Gran Premi (12 in totale).



MICHÈLE MOUTON è stata pilota di rally negli anni 80, quelli delle Gruppo B: mitologia pura. Con **FABRIZIA PONS** si aggiudicò un record. Fu la prima donna a vincere una tappa al rally di Sanremo nel 1981. Prese parte alla 24 ore di Le Mans nel '75, nel 1982 arrivò vicina al titolo mondiale WRC vincendo tre gare con l'Audi quattro, ma venne battuta da Walter Röhrl. Nel 1984 e nel 1985 conquistò la Pikes Peak (prima donna a riuscirci) sempre con l'Audi. E nell'86 il campionato tedesco di rally con una 205 Turbo T16.



MARY TERESA BARRA è amministratore delegato della General Motors dal 2014. È la prima donna a occupare una posizione di questo tipo in un'industria automobilistica a livello mondiale.



Cosa rischia una donna nata ad Adenau? Di diventare un asso della Nordschleife. Pilota e conduttrice tv, **SABINE SCHMITZ** lavora per la Porsche e la BMW ed è driver ufficiale dei Taxi Ring (per questo è stata definita anche la 'tassista più veloce del mondo') che girano al Nürburgring. Lei è la prima donna ad aver vinto la 24 Ore del Nürburgring: nel 1996 e nel 1997.

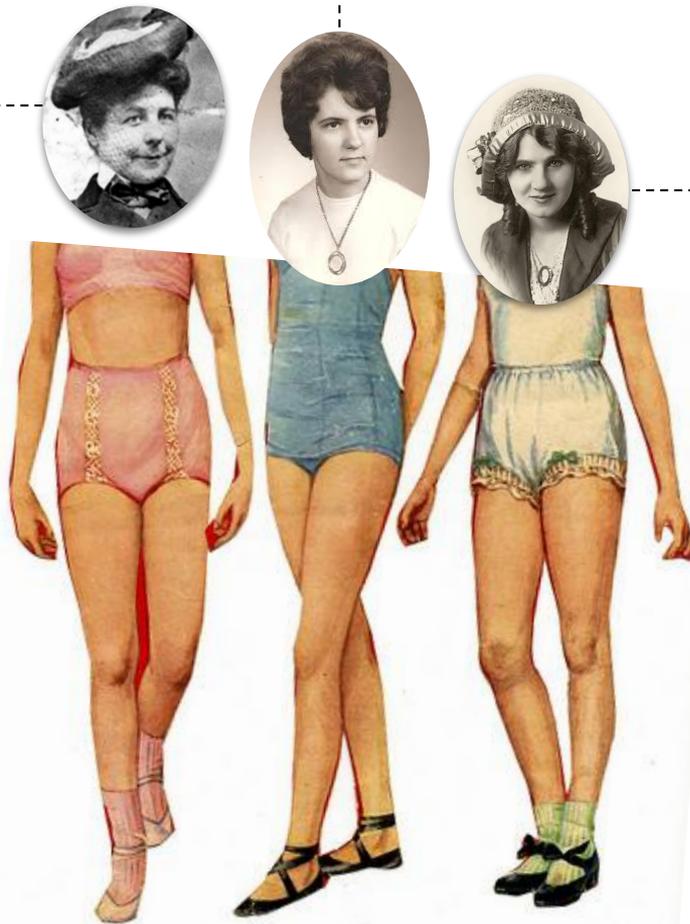
ARCHIMEDE ERA DONNA

Tre 'signore' invenzioni che hanno cambiato la storia dell'auto. E le loro ideatrici.

MARGARET WILCOX è nata nel 1838 a Chicago e fu una tra le prime ingegnere meccaniche della storia. Nel 1893 brevettò il primo sistema di riscaldamento per l'abitacolo delle automobili. Un sistema ancora simile (nei principi) a quello utilizzato dalle vetture moderne.

È alla viticoltrice statunitense **MARY ANDERSON** che dobbiamo l'invenzione del tergicristallo. Nel 1903 l'americana sviluppò una stecca di gomma sul parabrezza mossa da una leva interna all'abitacolo. Il sistema venne brevettato: nel 1922 - una volta scaduto il brevetto - la Cadillac lo utilizzò in serie. Fu il primo grande costruttore automobilistico a proporre i tergicristalli.

Sebbene **FLORENCE LAWRENCE** non depositò mai alcun brevetto fu proprio l'attrice canadese a inventare i primi segnalatori di svolta e di stop attraverso dei bracci meccanici montati su una motocicletta.





SUSIE WOLFF è la moglie del numero uno del team Mercedes di Formula 1 Toto Wolff, e figlia di un pilota motociclistico. Scozzese, debutta sui kart già da piccola per progredire fino alla Formula 3, il DTM e la Formula 1. Dal 2012 al suo ritiro nel 2015, Susie Wolff è stata test driver ufficiale del team Williams. Da 2016 è ambasciatrice della Stella, per il brand She's Mercedes.

2



DANICA PATRICK è un'ex pilota statunitense, donna di maggior successo nei campionati automobilistici americani. Il suo palmares vanta tra gli altri una vittoria nella IndyCar Series, il terzo posto alla 500 miglia di Indianapolis e l'ottavo alla Daytona 500. Si è ritirata nel 2018, ma le grandi capacità al volante non sono le uniche doti dell'americana: è modella testimonial pubblicitaria e imprenditrice.

1



VITTORIA PIRIA è nata a Milano nel 1993 ed è l'unica pilota italiana a competere nella neonata W Series, il campionato derivato dalla Formula 3 nato nel 2019 per promuovere il motorsport femminile. Ha iniziato a correre con i kart nel 2003 e ha partecipato a diversi campionati sia a ruote scoperte come la Formula Renault, la Formula Abarth e la Pro Mazda Championship.

3



Domanda: chi sono le donne che corrono?
"Difficile rispondere. Non siamo tutte uguali": Valentina Albanese è pilota e ha messo in bacheca due titoli del Campionato Italiano Turismo Endurance. Oggi è a capo del motorposrt di Porsche Italia.

LE SIGNORE DELLE CURVE



Negli anni bombastici delle maggiorate, alla Lancia-Autobianchi pubblicizzano la Y10 con un robot: un androide per rappresentare la svolta tecnologica alle porte. La cosa interessante è che le sembianze di quel robot sono femminili, a simboleggiare la vanità maliziosa con cui - in ogni caso - quell'auto avrebbe fatto parlare di sé. D'altro canto questa fu solo una delle iconiche creatività utilizzate per il lancio di questo modello: memorabile fu il claim "Piace alla gente che piace". La Y10 era un'auto molto "ben portata" e alle versioni stracciadine si aggiunsero poi le varianti integrali e sportiveggianti: memorabile la Y10 Turbo che, meno scontrosa della Uno Turbo IE, diventa l'auto degli Yuppies nell'omonimo film (celebre la sua partecipazione, nel 1987, tra le mani di Willy-Ezio Greggio). Nel 1987 arriverà anche una Y10 Turbo in livrea Martini: degna celebrazione dei titoli conquistati dalla Lancia nel WRC e della "Milano da bere" imperversante. [CONTINUA SU VELOCE](#)



Lanciato nel 1967, il Ciao è diventato fin da subito un accessorio femminile, un'appendice sexy della ragazza con lentiggini e Superga blu, che sembrava tanto la Vitti. Il nuovo ciclomotore della Piaggio pesa meno di 40 chili e ha una meccanica paragonabile a quella di una bicicletta (traduzione: massima affidabilità e minimi costi di manutenzione). Il mono di 50cc, due tempi, è messo lì sotto, longitudinalmente, per abbassare il baricentro e semplificare raffreddamento (che era anche forzato) e trasmissione (monomarcia). Freni a tamburo e sospensioni solo davanti (dietro ti molleggiava il sellino...), a un certo punto si è beccato la miscelazione separata (il serbatoio era sotto il portapacchi). Si mette in moto pedalando e puoi anche liberare le ruote (il tasto nero che c'è in fondo al carter di sinistra) per trasformarlo in bici. In realtà lo si usava così solo in discesa perché il tunnel centrale non agevola il Coppi che c'è in te. Consumi risibili (50 km/l) e prezzo che era un terzo, quasi, di quello di una Vespa, ne hanno fatto un immediato bestseller. [CONTINUA SU VELOCE](#)



QUANDO L'AUTO SI TINGE DI ROSA
Chi l'ha detto che la macchina è solo un gioco da ragazzi?

TROVA L'INTRUSO

Sei circondata da uomini che dicono di saperne più di te sulle macchine? Metti alla prova la tua conoscenza tecnica e scopri cosa non serve tra questi oggetti...





**LE CHIAVI! La risposta è quella giusta.
Oggi che le auto sono per lo più keyless
puoi dimenticarle nella borsa...**





**QUANDO VA AL PUB
CON GLI AMICI
NON VUOLE CHE LO
ACCOMPAGNI?
NESSUN PROBLEMA,
ANCHE TU PUOI
GIOCARE CON LE
FRECCETTE. IL
GIOCO RIESCE MEGLIO
SE INVITI LE
COLLEGHE E CAMBI
LA FACCIA DELLA
FOTO CON QUELLA DI
QUEL MASCHILISTA
DEL TUO CAPO O DELL'EX
DELLA TUA
MIGLIORE AMICA.**

LO SAPEVATE CHE...

Nel 1998 la Duchessa **ANNE D'USEZ** fu la prima donna a ottenere la licenza di guida in Francia. Fu anche la prima a essere multata per eccesso di velocità, l'anno successivo: la polizia le contestò una velocità di 15 km/h in una zona dove il limite era di 12 all'ora... Negli anni '20 fondò il primo Automobile Club femminile.

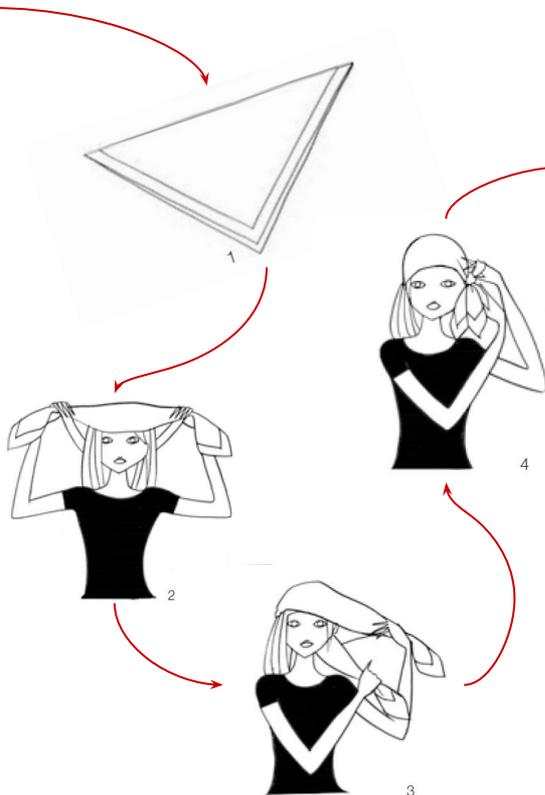
BERTHA BENZ, moglie di Karl, l'ingegnere tedesco considerato l'inventore dell'automobile, nel 1988 compie il primo viaggio di lunga durata per dimostrare le potenzialità dell'invenzione del marito. Partendo da Mannheim percorre 106 km 'al volante' della Benz Patent Motorwagen fino a Pforzheim.

La **REGINA ELISABETTA** guida dall'età di 19 e da un annetto ha dovuto accettare i consigli dei suoi uomini della sicurezza: evitare di guidare sulle strade aperte al pubblico. Questo in seguito all'incidente che ha visto protagonista il marito, Filippo, all'inizio del 2019. Secondo il Times, la decisione potrebbe essere stata sofferta, d'altro canto la Regina Elisabetta è stata addestrata come meccanico e autista del Women's Auxiliary Service durante la Seconda guerra mondiale. Tra l'altro, lei è l'unica persona del Regno Unito che può circolare senza patente e senza targa. Una Regina, appunto.



IL FOULARD

L'optional irrinunciabile delle cabrio: pratico, elegante. Ecco come portarlo senza correre il rischio di assomigliare alla nonna.



ISTRUZIONI PER L'USO

Ricetta di donna (1980).
40 anni fa ORNELLA VANONI
presentava al suo pubblico (e
all'opinione pubblica) questa
canzone accordata sulle melodie
in voga all'ora. "Costano/le donne
costano/più dei motori dei gioielli
e delle lacrime". Un monito
sempre attuale.

"State molto attenti a non
far piangere una donna: poi
Dio conta le sue lacrime!"
(Talmud)

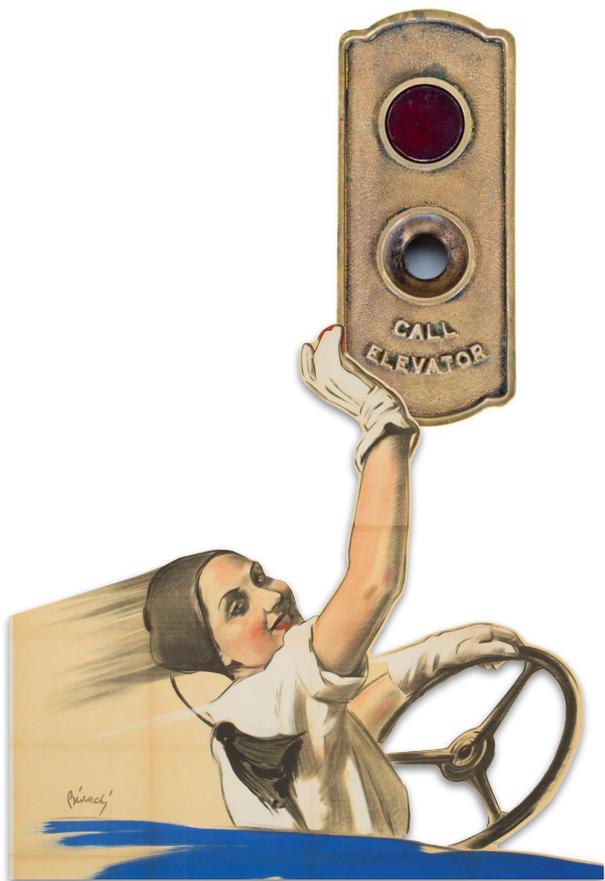
*Penelope Pitstop nasce nel '68 dalla fantasia
di Hanna-Barbera. Nella fortunata serie di cartoni animati
Wacky Races guida un'auto scoperta, con ombrellino
parasole e braccio meccanico per ravvivare il rossetto.
Altro che Supercar!*



La CLASSE A del 1997 fu un caso internazionale: era la
Mercedes che mancava alle donne come dicono gli uomini
della Stella. O l'auto cucita addosso alle esigenze
femminili, come ha dimostrato il mercato: seduta alta, ruote
all'angolo per facilitare la manovrabilità e visuale ottima. Il
pianale rialzato, poi, restituiva la sensazione di essere al
volante di un'auto importante. L'ESP, proposto di serie in
quattro e quattrotto in seguito al pasticcio della 'prova
dell'alce', rese l'auto sicura nell'immaginario
femminile; donna che costituiva il 70 per cento della
clientela della Classe A.

La scelta dell'auto? Contano le donne.
Difficile avere un dato 'reale' dell'influenza
del gentil sesso nell'individuazione dell'auto
di famiglia, ma certamente il marito ascolta
la 'sua metà'; per esempio cerca il 'benessere',
quando si tratta di regalarsi qualcosa di non
strettamente necessario. In generale, quando
non si è sposati si cerca comunque il consenso
femminile, soprattutto quando l'auto è un
accessorio utile a farsi notare. A denti stretti,
più di un 'uomo di marketing' sostiene che
nel 50 per cento dei casi la donna è complice
nella scelta dell'auto di lui.





Gli americani i conti li sanno fare. Eppure negli anni '70, a un certo punto non tornano più. L'economia stagna e i cervelloni di Washington si rompono la testa a suon di riunioni, proiezioni e modelli di business. Bisogna stimolare spese e consumi. Ma come? La leggenda dice che la soluzione sia venuta da uno di questi geni che, tornato a casa dalla moglie che gli aveva preparato la cena, le avesse chiesto come sempre: "sei uscita oggi, cara?". E che, prima ancora di sentire la risposta, avesse ripensato al garage. Con una sola macchina dentro: quella che usava solo lui. Bingo! Il giorno dopo, in un ufficio segreto, un pool di esperti si mette subito al lavoro. Bisogna trovare la formula per costringere il Paese a cambiare strada. Allo studio c'è una polverina da sciogliere nell'acqua. Bastava solo un sorso e tutti gli americani avrebbero sposato la nuova causa. Nome in codice del portentoso ritrovato: Emancipazione Solubile. E fu così che quei geni del marketing aprirono le porte, anche delle concessionarie, all'altra metà del cielo. Che finalmente usciva di casa per trovarsi un lavoro, guadagnare e, in definitiva, spendere. In quegli anni indimenticabili anche le grandi case auto decidono di puntare sul rosa, un mercato ancora vergine. Ford pensa addirittura a una serie speciale della Mustang: e l'auto più cattiva di Dearborn diventa roba da femminucce. Così, al grido di "il volante è mio e me lo gestisco io", milioni di gonnelle americane prendono patente e auto. Ancora oggi si vede il segno di quella rivoluzione: negli Stati Uniti le donne patentate battono gli uomini 115 milioni a 112. Ma, come spesso succede con i nuovi ritrovati della chimica, gli effetti collaterali si scoprono solo strada facendo. Oggi virologi ed esperti sono concordi nell'affermare che quello più emblematico nella somministrazione di Emancipazione Solubile in dosi massicce sia stato il calo della libido nel guidatore (di entrambi i sessi), che nel condurre l'auto non vede più una sfida alla velocità e neanche una lotta di genere. Per questo il guidare si è trasformato in una cosa come prendere l'ascensore. Almeno fino a quando qualcuno scoprirà che l'antidoto può essere la stessa formula del "No, grazie. Vado a piedi".

veloce

15

a cura di Nicolò Minerbi e Marco Pascali



© tutti i diritti riservati



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