

RUOTECLASSICHE

Editoriale

**IN OMAGGIO
L'INDICE COMPLETO
DI TUTTI I NOSTRI SERVIZI
DAL 1987 AL 2010**

FORD MUSTANG

L'America da bere



AUDI QUATTRO

L'ex campione Walter Röhrl la guida e la giudica. Ferdinand Piëch ci racconta il perché dell'integrale

PANHARD 24 C

Due cilindri, trazione avanti, tantissimo spazio: da una "850" non si poteva desiderare di più

ALFA ROMEO GIULIA 1300 TI

Ci volle la quinta marcia per convincere i clienti che anche quella era un'Alfa Romeo

OPEL COMMODORE

Dopo anni d'abbandono, un raro esemplare del '70 è stato restaurato con solo 4000 euro

di Adriano Cimarosti, foto di Daniel Reinhard

LO "SPITFIRE" È ATERRATO

UN'IDEA FOLLE: MONTARE IL MOTORE "MERLIN" V12 DI 27 LITRI DEL NOTO CACCIA DELLA RAF SUL TELAIO DI UNA ROLLS ROYCE "PHANTOM". L'OBIETTIVO? COSTRUIRE UN'AUTO DA RECORD IN STILE ANNI VENTI. DURANTE IL TEST NON SONO STATI SUPERATI I 120 KM/H, POCCHI PER 1030 CV

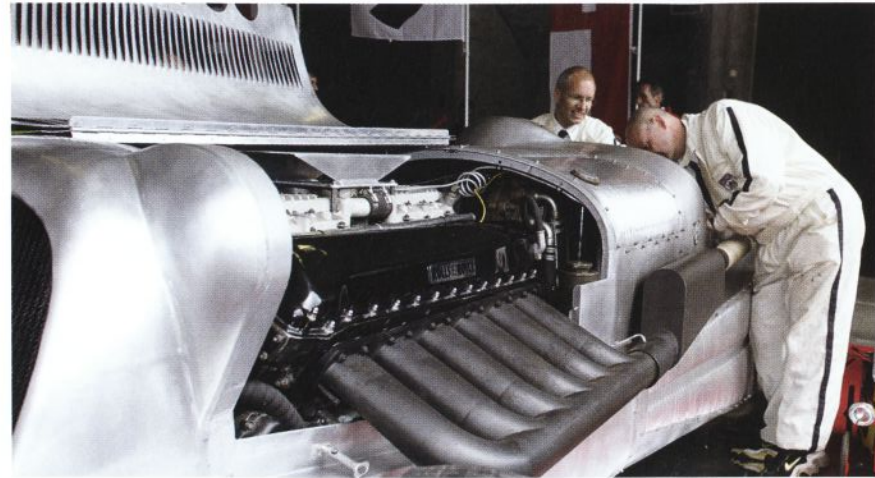


**SEDILE
EIEETTABILE**
Ruedi Stoop, a destra
nella foto, sta
collocando la scocca
di uno dei due sedili
nell'angusto
abitacolo della
"Hurricane". Le gobbe
del cofano motore
tradiscono la
presenza
di un poderoso
motore a V.



Aeroporto di Interlaken, nel cantone di Berna (CH), mercoledì 27 maggio 2009: un'imponente vettura lunga 5,3 metri spinta da un gigantesco motore di aereo crea scompiglio fra una folla di curiosi. Le linee riportano subito alla memoria i "mostri" che negli anni Venti e Trenta si sfidavano per stabilire nuovi e incredibili record di velocità sulle spiagge del Galles o sulla pista di Brooklands. La sensazione è quella di un déjà vu, ma nessuno dei presenti riesce a trovare un ricordo preciso di quell'automobile, che peraltro non reca alcun segno distintivo, nessun logotipo che la identifichi. Possibile si tratti di una testimonianza del passato sfuggita alla puntuale indagine degli storici e oggi misteriosamente riemersa dall'oblio? Sgombriamo subito il campo da possibili equivoci: la "Hurricane" non è una "storica" ritrovata e restaurata alla perfezione, bensì un'interpretazione moderna i cui componenti fondamentali, come il disegno della carrozzeria, il telaio, gli assali e il motore V12 Rolls Royce di 27 litri di cilindrata con 1030 CV di potenza (lo stesso degli "Spitfire" della Raf), riprendono concettualmente le possenti vetture di quel lontano passato. L'eccentrica opera è il frutto della passione di due svizzeri, Beat Elsasser, pilota di elicottero, e Ruedi Stoop, esperto in diagnostica automobilistica. L'idea di questo progetto un po' folle prende avvio proprio rileggendo le pagine di quella stagione di epiche sfide alla velocità: uomini e macchine entrati nella storia, come la Fiat "S76" da 290 CV (chiamata anche "300 HP"), mossa da un monumentale quattro cilindri di 28.353 cm³ (alesaggio 190 mm; corsa 250 mm). Quella vettura dal corpo sgraziato infranse nel 1911 a Brooklands il muro dei 200 km/h con Pietro Bordino; il francese Arthur Duray nel dicembre 1913 a Ostenda raggiunse i 225 km/h, ma il dato non venne omologato dalla commissione internazionale per irregolarità nella registrazione. Dopo la prima guerra mondiale fu la volta dell'inglese Sunbeam "350 HP", equipaggiata con un motore V12 di 18,3 litri: affidata a Malcolm Campbell conquistò il 25 settembre 1924 il record mondiale di velocità a 235,171 km/h sulle Pendine Sands, nel Galles. Poche settimane prima, il 12 >>>

PER REALIZZARLA CI SONO VOLUTI QUATTRO ANNI E OLTRE 1700 ORE DI LAVORO



ALLESTIMENTO CURATO
Molto accurata nella sua esecuzione d'altri tempi, la "Hurricane" ha polarizzato l'ammirazione dei convenuti alla prima uscita dimostrativa. In basso, l'elegante pannello strumenti realizzato in alluminio con superficie "buchonée".

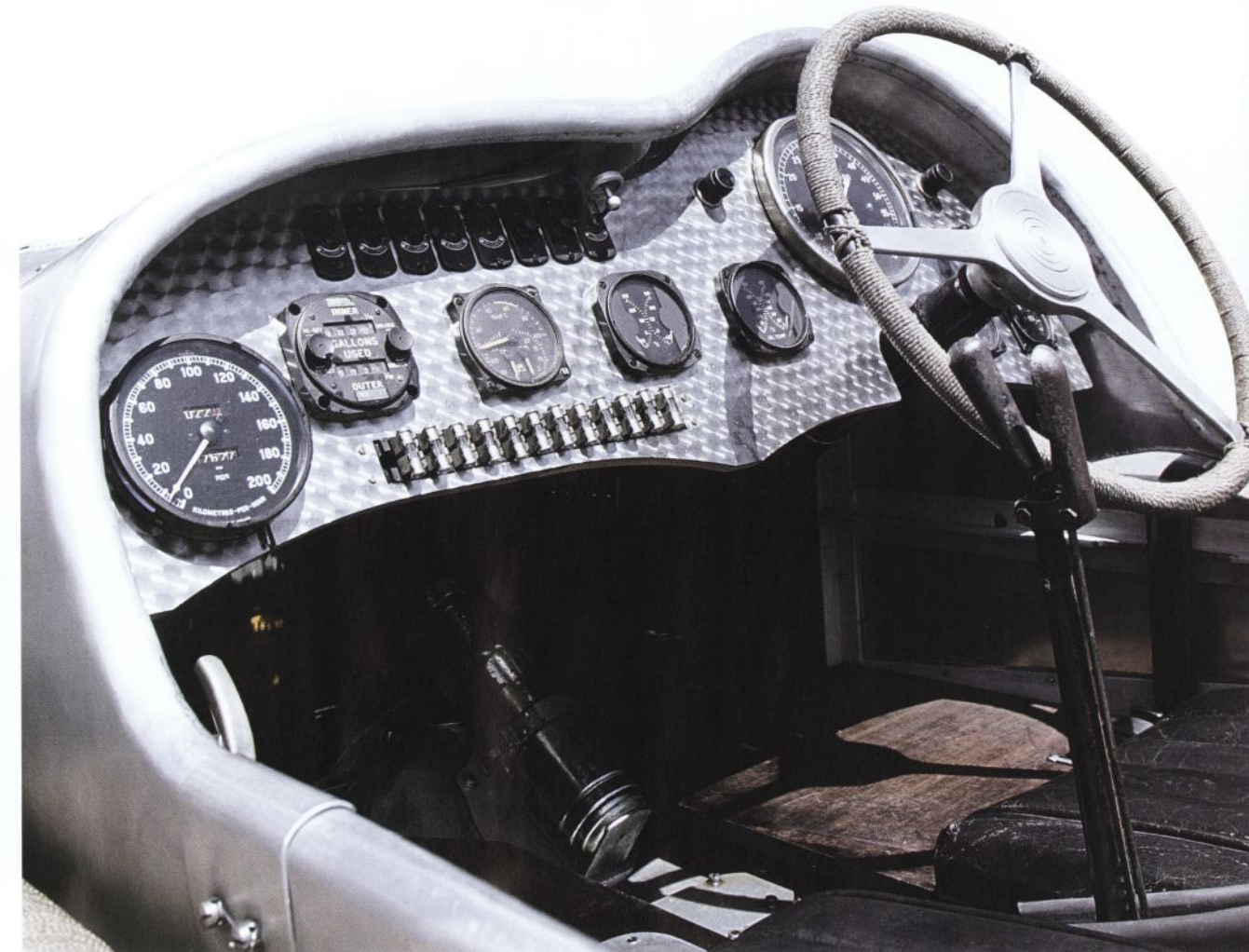
DODICI CILINDRI INGOMBRANTI
Il gigantesco motore V12, realizzato nel 1936 dalla Rolls Royce e largamente impiegato sugli aerei da caccia britannici ed Alleati nella seconda guerra mondiale, ha una cilindrata di quasi 27 litri.

VELOCITÀ MODESTA

I due indomiti svizzeri, Elsasser e Stoop, fotografati durante la loro prima uscita a bordo della "Hurricane" sulla pista dell'aeroporto di Interlaken. Nei primi passaggi di prova in velocità, la vettura non ha superato, per prudenza, i 120 km/h.

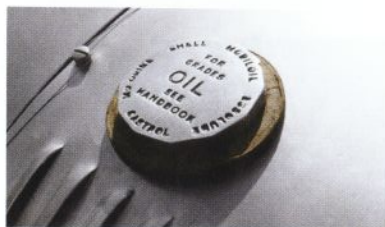
luglio, Sir Ernest Eldrige aveva toccato i 234,980 km/h sul rettilineo di Arpajon in Francia con la Fiat "Mefistofele" (motore a 6 cilindri in linea di 21.706 cm³ da 320 CV). Nel 1926 l'inglese John Parry Thomas al volante della sua "Babs" (una "Higham Special" con motore aeronautico "Liberty" V12 di 27 litri da lui stesso modificata) raggiunse sulle spiagge del Galles la folle velocità di 275,171 km/h; morì il 3 marzo del 1927 a Pendine Sands. Sull'onda emotiva suscitata da quelle vicende, Elsasser e

Stoop decidono di dar vita al loro progetto. Nel 2005 acquistano l'autotelaio di una Rolls Royce "Phantom"; ne revisionano i principali organi meccanici e sostituiscono l'originale avantreno con quello di una "Phantom II". Sul telaio, opportunamente modificato, viene quindi montato il voluminoso motore V12 "Merlin" di 26.974 cm³ (alesaggio 137 mm; corsa 152 mm), con blocco cilindri in lega e distribuzione monoalbero a camme in testa per bancata. Utilizzato durante il secondo conflitto mondiale >>>





IN ATTESA DEL DECOLLO
Sotto il quadrimotore Lockheed "Constellation" la "Hurricane" appare a suo agio sulla pista dell'aeroporto di Interlaken. Ben 400 viti assicurano il fissaggio dei pannelli in lega leggera della carrozzeria.



MECCANISMO BEN OLIATO

Sopra, il tappo di riempimento dell'olio motore: sono necessari ben 50 litri di lubrificante per garantire il corretto funzionamento del V12 Rolls Royce.

CARROZZERIA ALETTATA

L'intero rivestimento della carrozzeria è percorso da una miriade di feritoie di sfogo aria che consentono la corretta ventilazione degli organi meccanici.

CON 170 LITRI DI BENZINA SI CORRE PER NON PIÙ DI VENTI MINUTI



MISSIONE COMPIUTA

Beat Elsasser (a sinistra), pilota di elicottero, e Ruedi Stoop, specialista in diagnosi automobilistica, sorridono soddisfatti dopo aver compiuto i primi passaggi in velocità con la "Hurricane" di oltre 1000 CV di potenza.

dai velivoli della Raf e dell'Usaaf (nel 1940 la Rolls Royce diede alla Packard Motors la licenza per produrlo), il motore "Merlin" venne costruito in oltre 160.000 unità e in numerose versioni, con potenze fra 800 e 1500 CV. Ad assicurare la corretta lubrificazione provvedono ben 50 litri d'olio. Sulla "Hurricane" l'impianto di raffreddamento conta due radiatori: uno anteriore e il secondo collocato in posizione obliqua nella zona posteriore; il circuito contiene 150 litri d'acqua. Nel frattempo vengono tracciati i primi schizzi della carrozzeria; nel gennaio del 2007 l'ossatura della scocca ha preso forma e in agosto l'autotelaio viene consegnato all'atelier del siciliano Piero Patané, il quale modella i pannelli della carrozzeria impiegando fogli di lega leggera Peraluman 100 da 1,5 mm di spessore. Per confezionare il vestito della "Hurricane" sono necessari 40 mq di lamiera e 400 viti con testa cromata. Nel luglio 2008 la vettura, non ancora a punto, viene presentata in



forma statica all'aeroporto di Samaden in occasione della rassegna Engadina Classic. E arriviamo all'appuntamento di Interlaken: per Elsasser e Stoop è un gran giorno, il coronamento di un lavoro durato dal 2005 al 2009 e che ha richiesto complessivamente 1713 ore di lavoro. Finalmente infatti si compiranno i primi test su strada. La "Hurricane", il cui peso è di 2,7 tonnellate (il motore pesa 700 kg), è sulla pista. Si controlla che la pressione degli pneumatici da 21" della Blockley Tires, montati su cerchi a raggi forniti dalla Moser, sia quella prescritta di 2,8 bar. Il serbatoio da 170 litri è pieno, ma Elsasser e Stoop sanno che si svuoterà in un attimo; il V12 brucia infatti ben 480 litri di benzina a 98 ottani ogni ora di funzionamento, un consumo che riduce l'autonomia della "Hurricane" a circa 20 minuti. Sono anche consapevoli del fatto che non riusciranno a battere nessun record di velocità visto che le gomme hanno il limite dei 220 km/h (la vettura è accreditata però per circa 280 km/h). Ma a loro non importa. La prova si conclude positivamente: tutto ha funzionato a dovere senza il minimo inconveniente. Ora Elsasser e Stoop sognano di portare la "Hurricane" sull'anello di Nardò. ||

COL VENTO IN POPPA

Il disegno posteriore tipo boat tail della "Hurricane" è nettamente ispirato a quello di alcune vetture costruite in America negli anni Venti, in particolare le Auburn e le Duesenberg, auto di gran moda presso la clientela più raffinata dell'epoca.