

Ford Taunus 17M P3: con quell'espressione un po' così...



Vedendola, ci è parso d'essere di fronte a una di quelle meravigliose fotografie dalle tonalità pastello che ritraevano famiglie felici al mare, in quei giorni appartenuti a un mondo che sembra talmente lontano da essere quasi impalpabile. Bambini, ombrelloni, gonfiabili, borse da spiaggia, occhiali da sole esagerati, musica anni Sessanta; tutto questo assiepato, affollato su un'unica, bellissima, incantevole macchina: la Taunus.

Un po' di storia ► Fu un'auto che Ford realizzò e vendette principalmente in Europa, tra il 1939 e il 1982 (addirittura il 1994 in Turchia), attraverso la sua filiale tedesca. Per la casa statunitense, divenne un vero e proprio punto di riferimento e un enorme successo commerciale. Il suo nome era un omaggio alla seppur modesta catena montuosa della Germania centrale, parte del massiccio

scistoso renano. ► La capostipite, che segnò l'era anteguerra, fu la G39A: progettata in Nord America e ispirata alla Lincoln Zephyr, sostituì la Eifel in quella che fu la prima vettura interamente costruita nella succursale di Colonia. La produzione riprese nel 1948 con la Taunus G73A, seguita dalle sue declinazioni "Spezial" del 1950 e "de Luxe" del 1951. Da lì in poi, e fino al 1970, si susseguirono i modelli contraddistinti dal codice progetto "P" e dalla cifra che ne indicava la progressione numerica. Commercialmente, le variazioni sul tema erano invece conosciute con l'indicazione che riguardava la cilindrata (12, 15, 17, 20, 26) seguita dalla lettera "M" che significava Meisterwerk, ovvero capolavoro. In quel decennio la gamma si espresse su due fronti paralleli, con la 12M e la 15M inserite nel segmento medio, e le 17M, 20M e 26M, diverse anche nella carrozzeria, a fare da ammiraglie. ► Dal 1970, le caratteristiche della serie (ribattez-

zata TC) si unirono indissolubilmente a quelle della Cortina MkIII sviluppata per il Regno Unito. Le due si differenziavano quasi soltanto per la posizione di guida invertita.

La Taunus 17M P3 ► Nota con il nomignolo poco lusinghiero di Badewanne (vasca da bagno), a causa dei suoi chiassosi lineamenti ricurvi, succedette alla P2 Barok nel 1960. Fu introdotta al grande pubblico presso la Beethoven Hall di Bonn alla presenza sia dell'allora cancelliere Konrad Adenauer sia del nipote di Henry Ford. ► In quattro anni, ne furono assemblate quasi 700mila, superando per breve tempo la Opel che era saldamente insediata al secondo posto sul mercato tedesco. Questa incredibile mole comprendeva le coupé a due porte, le berline a quattro, le caravan (o Combi Lieferwagen in 86mila unità) e le pochissime, solo 150, cabriolet allestite dalla Carrozzeria Karl Deutsch



di Colonia. Seppur il suo controverso design - opera di Uwe Bahnsen (autore anche d'altri successi come la Capri) - non fosse propriamente memorabile, vantava peculiarità che la rendevano immediatamente riconoscibile. All'epoca era certamente avveniristica, con il parabrezza estremamente ampio, la carrozzeria ridondante e, soprattutto, le particolari luci anteriori. Assieme alla Citroën Ami del 1961, fu infatti la prima a montare fari che non fossero tondi ma, invece, a losanga. ► Le sue concorrenti sul mercato? Opel Rekord 1700, Peugeot 403, Hillman Minx e Simca Ariane 4, per citarne alcune.

Tecnica ► Tutte le P3 assunsero la denominazione 17M, anche se la 1,7 litri non fu l'unica motorizzazione disponibile. Inizialmente era possibile optare per un 4 cilindri in linea da 1'498 cm³ o uno da 1'698 (con potenze variabili fra 54 e 59 CV). Vi si aggiunse, dal settembre

1961, un più performante 1'758 cm³ da 69 CV che spingeva la 17mts. Il cambio manuale a 3 o 4 rapporti poteva essere sostituito da un automatico Saxomat.

Il successo ► Facendo astrazione dall'insolitamente ampia offerta di colori e finiture, la popolarità della P3 fu anche determinata dalle importanti innovazioni tecniche che la contraddistinsero durante i quattro anni di produzione. Nell'aprile del 1962 la 17M divenne la prima macchina di serie in Germania a proporre, come optional, freni a disco sulle ruote anteriori. Qualche mese più tardi, essi divennero un equipaggiamento standard. Nel 1962 vi fu anche l'acquisizione dello "starter automatico". ► La P3, visse però anche il suo naturale tramonto: fu rimpiazzata dalla P5 che prevedeva una gamma di motori più ampia.

La nostra vettura; Ford Taunus 17M del 1961 ► Ce l'ha svelata con orgoglio il

suo proprietario, Daniele Ostini; fu trovata 12 anni fa, in stato d'abbandono, in un garage a Giubiasco. Era appartenuta a un signore d'origine turca che l'aveva presa di seconda mano nei Sessanta. «Mi piacque subito, anche perché le Ford erano sempre state parte della mia vita familiare. Mio padre, meccanico per l'esercito, possedeva un'Anglia comprata al Garage Ferrari di Bellinzona; da ragazzo l'amavo molto». La Taunus si presentava monocolora, dipinta d'un bianco-grigio che presto si scoprì essere stato applicato successivamente perché sotto d'esso si celavano magnifiche tonalità bicolore (bianco e rosso) che ne avevano costituito lo stato originale. «Smontammo tutte le parti meccaniche e portammo la scocca in Valtellina per un restauro completo affinché riguadagnasse il lustro d'un tempo». La parte concernente il risanamento motoristico venne invece affidata all'ottimo Garage Fregolent di Gravesano, specializzato



salire sulla P3 per alcuni scatti fotografici relativi agli interni. È comodissima: «Per questo motivo, e per l'affidabilità meccanica che vanta, non temo le lunghe trasferte verso raduni o scampagnate tardo estive lungo i passi di montagna. Se poi dovesse capitare qualche inghippo di sorta, sono perfettamente in grado di mettervi mano perché ne conosco a fondo ogni minuzia. Trasmette un senso di sicurezza davvero invidiabile, anche nel traffico dei giorni nostri». E se poi la vedrete spuntare, con quella sua livrea natalizia, colma di pacchi regalo da donare ai bambini meno fortunati, saprete che quest'auto è anche un po' chino magica.

di Elias Bertini

sui mezzi d'epoca, che si occupò anche dell'assemblaggio finale dopo ben tre anni d'attesa. ► L'auto ha una storia completamente elvetica, perché fu acquistata in Ticino e non visse mai un intreccio di proprietari troppo articolato. Si è infine aggiunta alla preziosa collezione di Daniele Ostini che, oltre a lei, ne possiede una consorella leggermente successiva (con propulsore a V) conservata nelle sue condizioni d'origine. Non mancano altri, vari, pezzi di pregio: «Sono tornato al mio primo amore, accantonando per un istante le moto (soprattutto le due tempi giapponesi) che per me hanno rappresentato un grande interesse anche grazie alle competizioni di Campionato svizzero che svolgevo. Tra le altre vetture, ho un Maggiolino VW Faltdach del 1957, molto raro, una Mercedes 230 SL del 1965, una Porsche 2.4E del 1973 e una Porsche 356 Super 90 del 1961». ► Abbiamo avuto l'onore di poter



SCHEDA TECNICA



Modello: Ford Taunus 17M/ TS P3
 Anno: 1961
 Carrozzeria: Berlina
 Colore: Rosso e bianco
 Motore: 4 cilindri in linea raffreddato ad acqua
 Cilindrata: 1'758 cm³
 Rapporto di compressione: 1 : 8,5
 Alesaggio x corsa (mm): 85,5 x 76,6
 Carburatori: Solex 32 PICP
 Potenza: 70 CV (51 kW)
 Velocità massima: 148 km/h
 Trasmissione e cambio: manuale, 4 marce al volante
 Freni: a tamburo
 Interasse: 263 cm Lunghezza: 445 cm
 Larghezza: 167 cm Altezza: 145 cm
 Peso: 940 kg

VALUTAZIONI DI MERCATO – Parzialmente restaurata con, almeno, motore, cambio e telaio originali: 9mila franchi
 – Ottimo stato, originale: 18mila franchi
 – Perfetto stato, da concorso, originale in ogni particolare: 35mila franchi