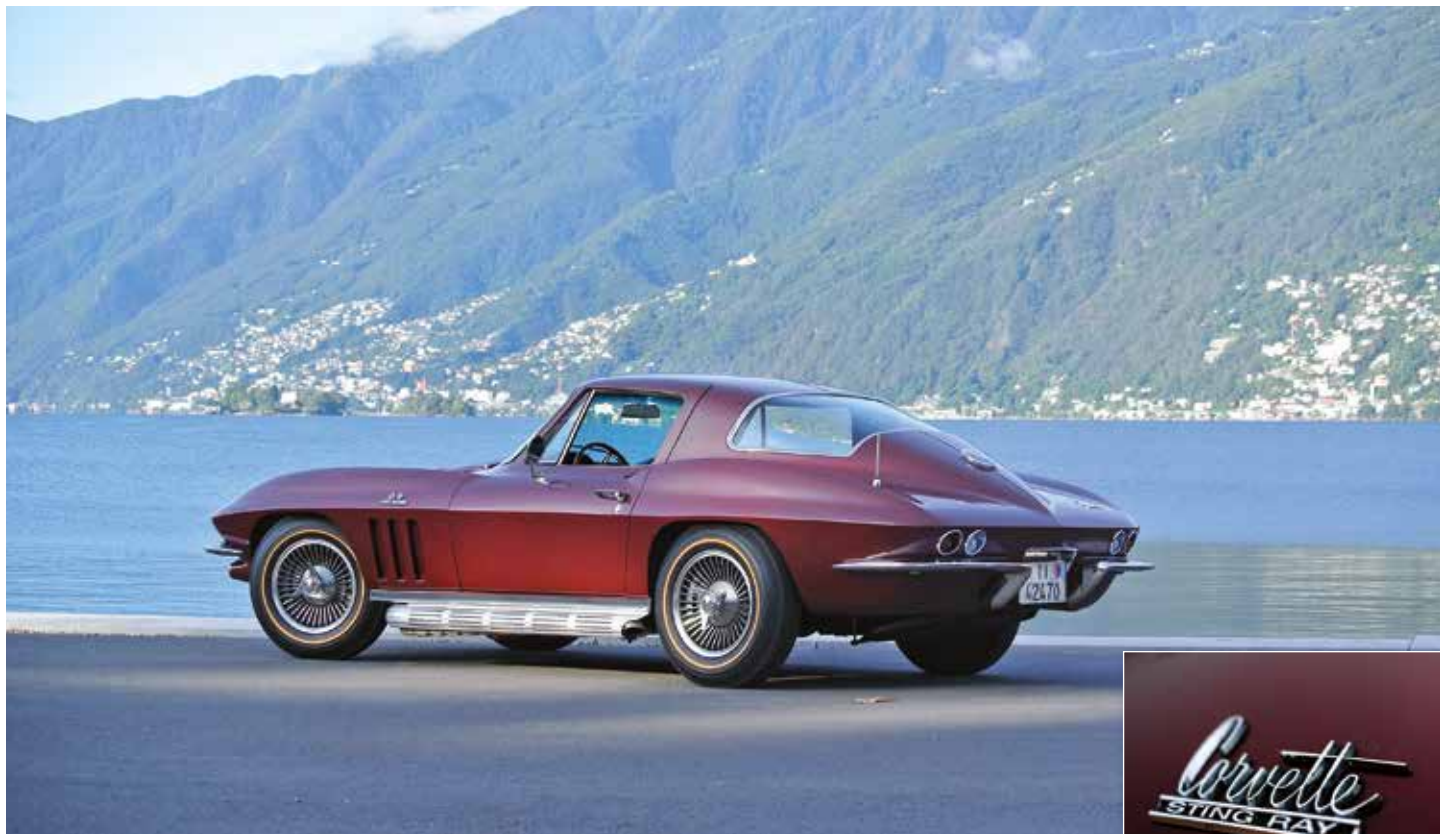


Corvette Stingray 1966: l'auto che venne dallo spazio



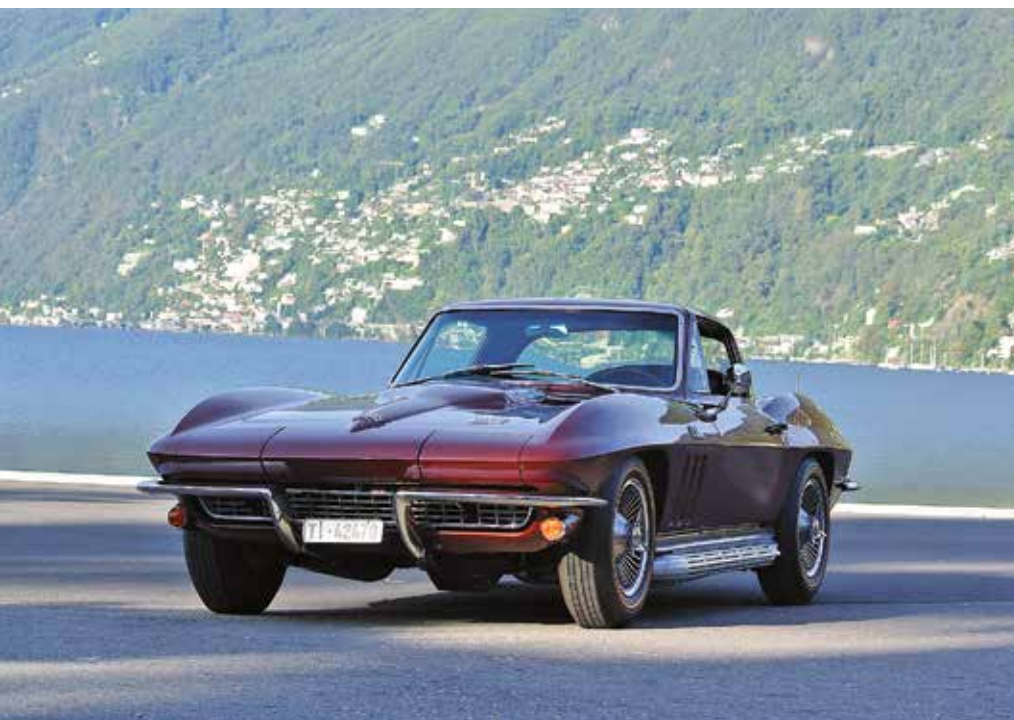
Soltanto una manciata d'astronauti ebbe a conoscere l'ebbrezza di cavalcare l'energia nella sua forma più pura, impetuosa e smisurata. Eroi che furono travolti dall'inesauribile potenza di un razzo della classe Saturn V, quella macchina mostruosa che, virtualmente, portò tutti noi sulla luna bruciando fino a 15 tonnellate di carburante al secondo.

Quegli stessi uomini, tornati sulla terra (dove furono ricoperti d'onori e fama), non potevano certo rinunciare a un pizzico di quell'adrenalina che avevano provato durante le missioni e istillarla nella loro quotidianità, proporzionatamente alla scala delle forze in gioco. Guidavano delle favolose Corvette Stingray che General Motors diede loro in dono - finché il governo degli Stati Uniti acconsentì a questa prassi - e poi in affitto a un prezzo simbolico di un dollaro tramite la concessionaria Rhatam in Florida. L'auto dello stesso Armstrong, nella sua stupenda livrea blu, fu ritrovata non molti anni orsono e meticolosamente conservata nello stato originale. Non è quella

su cui abbiamo avuto la fortuna di salire per un breve, emozionantissimo tragitto, ma una delle sue incredibili consorelle datata 1966. Dobbiamo ammetterlo: premendo il gas, a estrarre ogni goccia di coppia da quello sfacciatissimo e rumorosissimo 7 litri, è stato un po' come proiettarci nello spazio in partenza da Cape Canaveral. ► Non si può parlare di quest'iconico modello, che appartiene alla seconda generazione (la C2) della Chevrolet Corvette, senza addentrarci un tantino nella vita di colui il quale contribuì in maniera significativa a forgiare il substrato creativo da cui tutto ebbe inizio: il belga Zora Arkus-Duntov. Con un passato da imprenditore, pilota nonché consulente Daimler e Porsche, rimase tanto stregato dall'EX-122, la prima serie della casata Corvette, da scrivere una lettera all'allora capo ingegnere Ed Cole e al direttore della GM Maurice Olley per illustrare loro la via da seguire affinché ne sviluppassero il motore. Lui, lo giudicava fiacco. Le osservazioni furono tanto puntuali che Duntov fu assunto nello staff ingegneristico. Il suo influsso tecnico si fece sentire in maniera importante sulle concept car che ispirarono la

Stingray più bella di sempre, colei che apparve sul mercato nel 1963: da un lato la Q-Corvette, più piccola e avanzata rispetto alle progenitrici e realizzata soltanto nella declinazione coupé. Fucina di soluzioni innovative, venne allestita nel 1957 in un unico prototipo. Come espressamente voluto da Bill Mitchell, allora a capo del design presso GM, fu tratteggiata dalla penna di Bob Veryzer e Pete Brock seguendo lo stile dei colleghi italiani più blasonati. Dall'altro, la Stingray Racer XP-87 del 1959. Anch'essa un pezzo esclusivo, fu commissionata a titolo privato da Bill Mitchell e costruita sul telaio, pagato 500 dollari, del muletto SS XP-64 (altro capolavoro di Duntov) che aveva partecipato alla 12 ore del Sebring nel '57.

Corvette C2, Stingray ► Fu Larry Shinoda a elaborarne le sublimi linee, riconducibili alle forme pulite ed ergonomiche d'una particolare specie di razza (Stingray appunto). Il progetto, denominato XP-720, fu avviato già nell'autunno del '59 facendovi confluire, come



detto, elementi della Q-Corvette e della Racer. L'intento era creare una vettura confortevole e sicura per i passeggeri, ma anche maneggevole e tecnicamente più avanzata rispetto alle precedenti. Mentre Duntov ne sviluppava l'innovativo telaio, i designer si adoperarono per adattare la versione da corsa alla produzione. La sua fisionomia venne grandemente influenzata sia dalle necessità di riorganizzare il concetto di spazio interno sia dall'ampio utilizzo, per la prima volta su una Corvette, della galleria del vento (nella quale s'impiegarono modellini in scala 3/8). Questo riguardò tanto la coupé quanto la decapottabile, la quale prese forma quasi un anno più tardi. Furono mantenuti i pannelli esterni in fibra di vetro, ma notevolmente assottigliati per bilanciare il maggior peso determinato da un più solido scheletro centrale in acciaio. Ne risultò, complessivamente, una vettura alleggerita se confrontata con la vecchia roadster. La capostipite fu svelata al pubblico nel 1963.

Design e ingegneria ► La prima coupé di produzione sfoggiava una carrozzeria fastback con cofano di grandi dimensioni e un frangivento rialzato che correva lungo il tetto fino alla parte posteriore, dove proseguiva su un montante che divideva il lunotto in due parti. La visibilità, tuttavia, ne era pesantemente condizionata e la split window fu accantonata già nel 1964 (per ragioni di sicurezza, oltre al fatto che a Duntov non piaceva). Altro connotato peculiare, i quadrupli fari anteriori a scomparsa che, quando chiusi, si fondevano con l'estremità frontale a spigoli vivi. L'intaglio delle porte, inoltre, riguardava anche una porzione del tetto, così da facilitare l'ingresso in un abitacolo tanto basso. Sul cofano e sui montan-

ti posteriori erano installate delle prese d'aria finte (alle quali si rinunciò già nel 1964). ► Gli interni erano dominati da una reinterpretazione del cruscotto utilizzato sin dal 1958, ma in una versione razionalizzata, che incorporava un ampio vano portaoggetti e un sistema di riscaldamento/ventilazione più performante. La console centrale fu leggermente ridimensionata ma vantava sia un orologio sia una radio incastonata verticalmente. Sebbene non esplicito quanto la rivoluzione stilistica, anche l'aggiornamento del telaio contribuì al successo della Stingray, perché ne ottimizzò la manovrabilità e, malgrado la macchina avesse un passo più corto, la stabilità. Questa caratteristica si dovette a un'eccelsa redistribuzione dei pesi che, alleggerendo l'anteriore, favorì pure la trazione al retrotreno. Il modello debuttò con un impianto



frenante migliorato, seppur ancora basato sui 4 tamburi da 11 pollici in ghisa. Duntov si fece infine promotore di un'altra grossa novità che derivava da una concept che lui stesso aveva sperimentato, la CERV I: le sospensioni posteriori a bracci indipendenti con differenziale montato sul telaio e semiassi con giunti a "U" legati da una molla a balestra trasversale. Notevolmente più leggero del vecchio assale, offriva una significativa riduzione delle masse non sospese.

Motori e tecnica ► Ciascuna delle quattro versioni del propulsore small block disponibili nel 1963 erano basate su un V8 da 327 pollici cubici (5'360 cm³). La declinazione standard aveva una potenza di 250 CV (rapporto di compressione 10.5 : 1) ed era dotata di un singolo carburatore quadruplo corpo, alzatavalvole idraulici e scarico doppio. Il 300 CV poteva invece disporre di un carburatore aggiuntivo e valvole d'aspirazione maggiorate. Entrambi i motori da 340 e 360 CV erano ulteriormente elaborati, raggiungendo un rapporto di compressione di 11.25 : 1. La trasmissione standard rimase il



Malgrado le sue poche apparizioni in gara la Stingray era velocissima; a Le Mans toccava i 276 km/h sulla Mulsane.



familiare manuale a tre marce, sebbene il cambio preferito fosse il manuale a quattro rapporti Borg-Warner (poi sostituito dal Muncie M20).

Annata 1966 ► Di quel lotto fa parte anche l'auto oggetto del nostro scritto; veri e propri missili plasmati attorno a due varianti del V8 big-block da 6'993 cm³ con carburatore Holley, la più performante delle quali sottostimata a 455 CV e dotata di un'incredibile coppia: 624 Nm. Di solito erano abbinate a cambi manuali quattro marce, che reggevano meglio tutto quell'impeto rispetto agli automatici Powerglide in dotazione sui modelli 327 small block ancora prodotti. L'aspetto frontale della '66 venne leggermente alterato, con un inserto a griglia che subentrò alle precedenti barre orizzontali. La coupé perse pure le bocchette d'aspirazione montate sul tetto perché si erano dimostrate inefficienti. La Stingray si fregiò inoltre di un nuovo emblema posizionato sull'angolo del cofano (tutto ricordava con enfasi la corsa allo spazio e non ne indicava necessariamente le caratteristiche tecniche). I poggiatesta furono inseriti come opzione così come gli alzacristalli elettrici e l'aria condizionata. Non molte novità, tutto sommato, perché la C2 sarebbe uscita dal mercato nel 1967 senza però che vi fosse alcuna correlazione con un vero e proprio calo di popolarità: il 1966 fu un altro anno da record con circa 4'200 unità in più del '65.

LA NOSTRA VETTURA

«Sono stato appassionato d'automobili fin da piccolo, quando ancora non sapevo che le oldtimer avrebbero rappresentato un'autentica predilezione», ci confessa Lorenzo Studer, proprietario della magnifica Corvette Stingray del 1966 di cui vi scriviamo. «Poi, a 18 anni, un mio buon amico mi concesse di guidare la sua Ferrari Dino 308 GT4 e ne rimasi folgorato. Adoro quella sensazione profondamente "analogica" che questi mezzi ti restituiscono e il fatto che siano emozionanti anche senza per forza spingerli oltre i

limiti; il rumore, il suono... straordinari».

► L'avventura di questo giovane proprietario iniziò, senza grandi mezzi finanziari (la dimostrazione che questo campo non è un'esclusiva per pochi e che gli investimenti nel settore reggono il valore nel tempo), con una Mercury Cougar comprata a Contone: «Non avevo nemmeno i soldi per ripararla; ricordo che si ruppe il cambio e dovetti stare 6 mesi senza retromarcia. Visto che pesava 2 tonnellate e mezzo, riflettevo sempre bene sulla scelta dei luoghi in cui recarmi». Poi venne la Camaro SS del 1968,





«una macchina esagerata, praticamente inguidabile perché concepita per affrontare le competizioni sui quarti di miglio. Aveva rapporti cortissimi, il motore incassato a belva e il servosterzo troppo assistito». La vendita di quelle due vetture, tuttavia, gli permise d'acquistare la più quotata Corvette. «Ero da tempo alla ricerca di una Stingray ma con più commissionavo costose perizie con più disperavo di trovare quella che sognavo. Poi, un giorno, rientrato a casa alle 3 del mattino dopo una lunga cena con gli amici, scovai questa su e-bay e, senza pensarci un istante, la comprai. Totalmente a scatola chiusa... una follia». ► La macchina arrivò d'inverno, sette anni fa, direttamente dal Missouri. Fu amore a prima vista. «Mi dissi che questa era l'auto per la vita. Oltre che dall'aspetto, rimasi colpito dalla sua leggerezza e

maneggevolezza, malgrado vantasse il motore più esagerato che mi fosse mai capitato sottomano, con una spinta inesauroibile su tutte le marce». ► Lorenzo fece eseguire soltanto qualche piccolo lavoro per renderla più affidabile (accensione digitale e nuovo radiatore) ma per il resto la lasciò intatta: «Non è perfetta, ma a me piace così e non ho intenzione di restaurarla ulteriormente. Queste vetture vanno usate, strapazzate, senza preoccuparsi troppo dei chilometri (ne faccio anche 1'500 verso una sola meta) e dell'usura. Certo, ha i suoi graffi, le sue crepe ma ci puoi fare una sgommata da 50 metri senza preoccupazioni. Spero comunque di esserne soltanto l'attuale custode e che, un giorno, un grande appassionato come me ne possa trasmettere il fascino alle generazioni future». ► Lorenzo la usa quotidianamente e non

è difficile vederlo scorrazzare, sempre impeccabilmente vestito, per le strade del Locarnese. Ma il pedigree della sua Corvette, seppur il modello non abbia un passato agonistico di primordine (principalmente a causa della politica GM in materia), rimane squisitamente sportiva. «Ho appena affrontato l'Arosa Classic Car, 76 curve in salita in soli 6 minuti (un tempo di tutto rispetto). Devo dire che si è comportata benissimo, agile a dispetto dei suoi muscoli sovrabbondanti. La mancanza totale d'assistenza alla guida, unitamente a uno sterzo molto diretto, ti fanno percepire ogni centimetro d'asfalto. Se impari a domarla, usandone il peso per caricare le curve e portandola al limite del drift con l'acceleratore, la Stingray è un lampo». ► Tutto, in questa macchina meravigliosa, è votato alle prestazioni; d'altronde, fu ordinata già secondo questo concetto, senza troppi fronzoli o optional a toglierle anche un solo cavallo. Noi, quella smisurata potenza, l'abbiamo assaporata con un genuino entusiasmo. E quando si tratta di un 7mila di cilindrata big block... 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1... lift off, we have a lift off!

di Elias Bertini

Scheda tecnica Chevrolet Corvette Stingray

Anno di produzione: 1966
 Motore: Mark IV big-bloc 427 CI V-8
 Cilindrata: 6'993 cm3 / Carburazione: Holley
 Potenza massima: 425 HP
 Trasmissione: Muncie M21
 Telaio: body on frame/ Scocca: fibra di vetro
 Sospensioni anteriori:
 a molle elicoidali con barra anti rollio
 Sospensioni posteriori: indipendenti
 con balestra trasversale singola
 Freni: 4 freni a disco
 Dimensioni (in cm): lunghezza, 444.5
 larghezza 176.5 / altezza 125.7
 Peso: 1'440 kg



VALUTAZIONI DI MERCATO

Valutazione di mercato: CHF 120mila