

AMPHICAR

l'automobile più veloce sull'acqua e la barca più veloce sulla strada



► L'uomo ha sempre anelato a varcare i confini della fisica, affinché potesse raggiungere luoghi reconditi e sondare spazi preclusi dalla sua stessa natura anatomica. Sogni che hanno condotto chi ne ha domato l'essenza a scoprire, inventare, materializzare. Nel nome della libertà le genti hanno bramato di saper volare, di saper camminare sulle acque, sfidando l'invincibilità dell'essere. Alcuni, colti dalla stravaganza delle idee, hanno perfino reso le automobili idonee alla navigazione. L'Amphicar, costruita nella prima metà degli anni Sessanta, ne è un meraviglioso esempio.

► Assemblata in Germania, era dotata della sola trazione posteriore, ma le sue prerogative nautiche la pongono di diritto tra le vetture in grado di percorrere tratti decisamente «fuori strada». Ancora oggi, in America e in Europa, si svolgono diversi raduni ad essa dedicati; si tratta del primo prototipo di auto anfibia per uso civile ad essere prodotto in serie.

► Il fascino di queste eccentricità ha sempre esercitato un grosso richiamo sugli appassionati di motori. Anche i più scettici, o i detrattori ad oltranza che fanno spesso della critica indiscriminata la pro-

pria missione, restano spesso rapiti dall'idea che ci si possa muovere tranquillamente in acqua con il mezzo usato tutti i giorni per recarsi al lavoro o in vacanza.

► Nati soprattutto per un utilizzo di tipo militare (come del resto la maggior parte dei fuoristrada agli albori della loro storia), i veicoli anfibi hanno avuto in diverse occasioni una breve parentesi ad uso civile. Periodicamente qualcuno tenta di rispolverarne il mito: pochi anni fa, ad esempio, apparve l'avveniristica (e costosissima) Aquada, realizzata dalla Gibbs Technologies (un'a-zienda americana del Michigan specializzata nella progettazione di anfibi superveloci).

► La produzione in serie resta però una prerogativa della Amphicar, un'auto che ha fatto sognare intere generazioni nonostante le sue modeste prestazioni su strada e la ridotta velocità in acqua. Battezzata con un nome che fondeva i termini di «amphibious» e «car», venne disegnata da Hanns Trippel (un esperto del settore che aveva già ideato la famosa Volkswagen anfibia, nota come Schwimmwagen) e costruita dall'industria Quandt di Berlino. Era equipaggiata con un motore Triumph Leyland a quattro cilindri di 1'147 cc, che sviluppava 40 CV, assicurando una velo-

cità massima su strada di circa 130 Km/h. In acqua non superava i 7/8 nodi.

► Nella fase di progettazione vennero testati diversi propulsori, ma dopo severe prove di collaudo venne scelto quello della Triumph poiché all'epoca era il più affidabile presente sul mercato (del resto è rimasto in produzione sulla Spitfire fino al 1980). Sui modelli successivi alla versione iniziale, denominata 770, vennero adottati motori più performanti, da 1'300 e 1'500 cc, con una potenza massima di 70 cavalli. Lunga 4.3 metri e larga 1.5, l'Amphicar era in pratica una simpatica cabriolet a due porte, con linee molto decise e spigolose (in sintonia con le grosse berline americane dell'epoca), ed era dotata di un hard-top in tela; le sue capacità di navigazione erano inequivocabilmente sottolineate dall'assetto molto rialzato di tutta la carrozzeria (che su strada evidenziava una notevole altezza minima da terra), dal fondo carenato e, soprattutto, dalla presenza delle due eliche che assicuravano la propulsione in acqua. ► Sulla sinistra della targa posteriore, in corrispondenza del bordo superiore del gruppo ottici, era situato il terminale di scarico della marmitta che rimaneva così all'asciutto evitando pericolose aspirazioni





di acqua in caso di spegnimento accidentale del veicolo. Le prime Amphicar uscirono dalla catena di montaggio nella primavera del 1961, con una pianificazione molto ambiziosa, che prevedeva un obiettivo di vendite di 20mila esemplari all'anno. La produzione durò però soltanto fino al 1968 e si concluse dopo 3'878 unità.

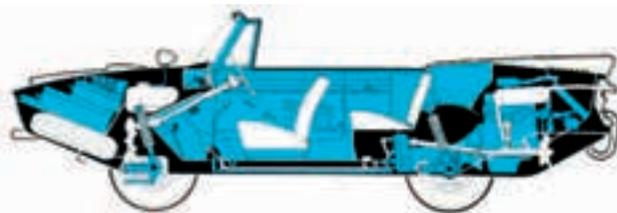
► La maggior parte dei veicoli venne venduta negli Stati Uniti (e nel Regno Unito a partire dal 1964), e il fallimento dell'Azienda fu causato paradossalmente proprio dalle rigide norme di collaudo introdotte sul mercato nordamericano nel 1968, in base alle quali l'ultimo modello di Amphicar non riuscì ad essere omologato. La trazione in acqua era assicurata dalle eliche gemellate posteriori, mentre la direzionalità era garantita dalle ruote sterzanti anteriori.

► Le portiere erano dotate di chiusura ermetica per evitare infiltrazioni d'acqua e il motore, situato posteriormente, era privo di prese d'aria al di sotto della linea di galleggiamento; adeguatamente protette dall'acqua e dall'umidità erano inoltre tutte le componenti elettriche, mentre sopra la presa d'aria del motore era collocato un pratico foro nel quale poteva essere inserita la classica bandierina nautica o, in alternativa, un comodo ombrellone per ripararsi dal sole.

► La velocità di navigazione non era molto elevata, ma garantiva comunque un'adeguata andatura in condizioni di mare calmo, riuscendo a fornire un sufficiente controllo del veicolo anche in condizioni di acque leggermente agitate. Essendo la trazione limitata al solo asse posteriore, qualche problema poteva verificarsi al momento dell'uscita dall'acqua, soprattutto in presenza di fondi melmosi particolarmente scivolosi, che rendeva difficoltoso l'approdo a terra.

► Sembra inoltre che l'Amphicar fosse poco resistente alla ruggine e alla salsedine, ma la sua qualità generale era fuori discussione, come testimoniano del resto i numerosi esemplari ancora oggi perfet-

Questa sezione mostra bene la disarmante semplicità della struttura meccanica, come pure il profilo «androgeno» di questa auto-natante.



tamente funzionanti. Sono circa un migliaio infatti (pari a circa un quarto della produzione globale) i modelli ancora utilizzati dai collezionisti che puntualmente nel mese di luglio si riuniscono sul lago Ontario (in Canada) per il tradizionale raduno annuale.

► Anche in Italia si sono svolti recentemente due raduni (nel 2007 e nel 2008) a Villa d'Este, sul lago di Como. Nella sua breve ma intensa carriera inoltre, l'Amphicar è stata utilizzata grazie alle sue caratteristiche anche in numerosi corpi militari (come il Dipartimento di Polizia di Berlino), oltre ad essere protagonista di parecchi viaggi-avventura legati a storiche traversate nautiche. Come quella della Manica, effettuata da due Amphicar nel 1968, o la traversata da San Diego in California fino all'isola di Catalina, o quella del fiume Yukon in Alaska. Neanche alcuni importanti uomini politici e diverse star dello spettacolo sono riusciti a resistere al fascino: il presidente americano Lyndon Johnson ne possedeva

un esemplare nel suo ranch (famosa è la foto in cui naviga sul lago della sua tenuta assieme a Walter Cronkite, il mitico anchorman recentemente scomparso) così come il presidente Carter. Tra i divi del rock si annoverano John Lennon (aveva un Amphicar bianca nella sua dimora inglese), e Madonna (che la guidò addirittura in un suo video del 1985). Per non contare poi le apparizioni in

numerose pellicole di successo, tra cui va ricordato il celebre inseguimento in acqua dell'ispettore Clouseau. Anche se recentemente è stata inserita nel libro «Le peggiori auto del mondo», l'Amphicar rimane comunque un veicolo di grande fascino che ancora oggi, riguardando le foto dell'epoca, consente di compiere (oltre ad un viaggio nella tecnica e nella storia dell'automobile) anche uno straordinario «amarcord» della memoria.

► Le situazioni che accompagnano l'Amphicar sono rappresentate infatti da immagini di famiglie felici, in vacanza al mare o al lago, che scorrazzano senza fretta sulla placida superficie delle onde, in una dimensione quasi bucolica che oggi appare forse un po' anacronistica. Proprio come le prestazioni dell'Amphicar che qualcuno affettuosamente ha definito come «l'automobile più veloce sull'acqua e la barca più veloce sulla strada».

