



Chevrolet Impala 1959

L'opulenza del sogno americano

L'Impala ► È una Full-Size (definizione che sul mercato statunitense indica un passo superiore ai 2,79 metri o una volumetria interna di oltre 3'300 litri). È stata prodotta dalla Chevrolet, una divisione della General Motors, dal 1958. Nella sua categoria è diventata un vero e proprio must: al tempo in cui questi mastodonti dominavano l'immensità delle strade americane, raggiunte imbattibili record di vendite. Venne progettata da un team ingegneristico capitanato da Ed Cole. Fu proprio lui a descriverne le peculiarità: «Un'automobile di prestigio alla portata del cittadino medio». Ciò, nonostante fosse la più costosa nel suo genere fino al 1968, anno in cui vide la luce la Caprice. L'Impala, così chiamata per rendere omaggio all'antilope sudafricana, rivaleggiava con la Ford Galaxie 500 e la Plymouth Fury. ► Fu concepita in varie configurazioni di carrozzeria, da quella convertibile con hard-top (la prima ad essere presentata), alle classiche versioni berlina, coupé e station wagon. Dal 1958 al 1996 le vendite hanno superato i 13 milioni di esemplari, più di ogni altra Full-Size nella storia; il record appartiene al 1965, con un milione di veicoli acquistati solo negli Stati Uniti.

L'Impala del 1959 ► Meglio di altre vetture, rappresentò l'opulenza del sogno

La storia che vi racconteremo non è semplicemente basata sulla descrizione di una vettura, seppur splendida come la Chevrolet Impala Limousine del 1959. Scopriremo le vicende che concernono una famiglia, la sua storia, i valori, l'attaccamento affettivo ad un'epoca e ad una macchina modificata per essere ancora più imponente.

americano e l'eleganza quasi pacchiana di un'epoca in cui tutto volgeva al cambiamento. Erano gli anni della ripresa, della produttività e delle speranze riposte nell'avvenire, affinché si potesse cancellare al più presto il disastroso capitolo della guerra. Gli Stati Uniti erano il più grande impero nascente e la loro cultura, così come il loro design, influenzarono irreversibilmente il mondo odierno. Consci di questo ruolo, produssero oggetti che ne affermassero lo status. Proprio come l'Impala del 1959 che, con le sue innumerevoli cromature luccicanti, fu una squisita emanazione di quel bellissimo tempo in cui tutto appariva semplicemente perfetto. La sua componente più caratteristica, oltre alle dimensioni impressionanti, era racchiusa nelle enormi appendici che si sviluppavano su un piano orizzontale, quasi fossero due ali di pipistrello, lungo tutta la linea esterna al portellone del baule. A renderla riconoscibilissima vi erano an-

che le luci posteriori, sagomate ad occhio di gatto, che sostituirono (soltanto per quei modelli) i due gruppi ottici da tre faretto della progenitrice. L'Impala del '59 presentava anche forme più prosperose, con un passo superiore ai tre metri e dimensioni maggiorate di circa 5 centimetri sia in lunghezza sia in larghezza. Il peso aumentò di una settantina di chili.

► Queste caratteristiche non furono però gli unici elementi di discontinuità con il passato: fu completa-

mente ripensata e riprogettata, a partire dal nuovo telaio X-frame. Condivideva la scocca con le Buick di fascia bassa, le Oldsmobiles e le Pontiac (tutte realizzate nell'ambito del gruppo General Motors). La linea del tetto fu abbassata di quasi 8 centimetri e persino le enormi pinne, che negli esemplari del 1958 si estendevano verticalmente, cambiarono orientamento.

I modelli ► Della Impala, nel 1959, furono prodotte serie separate. Le "1700" montavano un 6 cilindri da 3'859 cm³ e 135 cavalli (99 kW) a 4'000 giri minuto. Si divi-



devano fra quattro porte (Sedan, Hardtop Sport Sedan) e due porte (Hardtop Sport Coupé e Convertible). In aggiunta, v'era una Station Wagon chiamata Nomad. ► Discorso analogo per le «1800», che sfoggiavano un motore V8 da 4'637 cm³ (nella versione base da 185 cavalli, 135 kW, a 4'600 giri al minuto). V'erano le quattro porte (Sedan e Hardtop Sport Sedan) e le due porte (Hardtop Sport Coupé e Convertible). Anche in questo caso la gamma era completata da un combi. ► I fan delle performance potevano scegliere propulsori più prestanti: un 290 cavalli o un poderoso 315 cavalli V8 da 5'700 cc.

Gli interni ► Erano il suntuo dello status da top di gamma. Ogni dettaglio era declinato allo sfarzo e al lusso. V'erano braccioli sui sedili anteriori e posteriori, un orologio elettrico, alette parasole reclinabili e un cruscotto deliziosamente sagomato in cui la strumentazione era infossata e protetta da un ampio bordo anti riflesso. Tra le opzioni possibili, anche un sedile elettrico Flexomatic e persino lo Speedminder (un dispositivo che permetteva d'impostare una velocità predefinita oltre la cui soglia s'innescava un cicalino che emetteva un suono).

L'eredità ► I modelli del 1960 tornarono a un look più conservatore, attenuando l'estrosità del design. Stilisti e specialisti di marketing si resero conto che la moda delle cromature aveva quasi fatto il suo tempo e decisero di cambiare direzione. L'intento fu raggiunto anche grazie al reinserimento di gruppi ottici posteriori a tre fanali.

I numeri ► Le cifre relative alla produzione furono registrate unicamente secondo il tipo di carrozzeria: 4 porte Sedan 525'461 unità; 2 porte Sedan 281'924; Sport Coupé 164'901; Sport Sedan 182'520; 2 porte Station Wagon 20'760;

4 porte Station Wagon 188'623 e Convertible 72'765.

La nostra vettura ► Si tratta di una superba Chevrolet Impala Sedan Limousine del 1959. Ne abbiamo incontrato il proprietario, Antonio Nessi, direttore dell'omonima azienda locarnese di traslochi e trasporti: «Mio padre è sempre stato appassionato di automobili, ne possedette un'infinita varietà che, regolarmente, sostituiva dopo pochi anni. Le cedeva a me fin da quando iniziai a lavorare in ditta. Negli anni Cinquanta esistevano già le station wagon di matrice europea, ma a lui piaceva l'Impala. Dissentiva dalla tradizione, iniziata da mio nonno, che si orientava prevalentemente sulle Mercedes. Diceva che, più che altro, se ne pagava il marchio. Nel decennio del dopoguerra, epoca in cui regnava un certo ottimismo economico anche alle nostre latitudini, le americane erano diventate di gran moda; una sorta di simbolo per la gente più agiata».

► V'era però un dettaglio non trascurabile che segnò indelebilmente questa incredibile vettura e che, per certi versi, ne scrisse anche il destino. «La nostra famiglia era composta da cinque figli, cui si aggiungevano i miei genitori, la nonna e la fille au paire. Ben nove persone che, quando s'andava in vacanza d'estate, non potevano certo assieparsi in un'Impala progettata per sei. Fu così che mio padre la portò in una nota carrozzeria del Locarnese, la fece letteralmente tagliare in due tronconi e la fece allungare con un inserto di 40 centimetri. Lo spazio aumentato, che già era ampio, permise d'installare una fila di strapuntini pieghevoli su cui noi ragazzi potevamo sederci con una certa comodità (sarebbe stato più difficile per gli adulti, anche se fu collaudata per nove occupanti)».

► Un'impresa che fu compiuta con squisita maestria; una sublime opera di battilamiera e meccanica (che negli anni



Sessanta costò 6mila franchi), le cui tracce sono invisibili. Trasformò l'Impala in un'ancor più maestosa limousine. «Per trascorrere le ferie, era tradizione raggiungere Cesenatico: una meta ambita da parte delle famiglie ticinesi. Si pernottava alla pensioncina Bella Milano e, siccome s'andava al mare, volevamo portare con noi anche le bicilette. Facemmo costruire, dalla medesima carrozzeria, anche un solido supporto affinché potessimo agganciarle al tetto dell'Impala. Una volta ci si attaccò pure una piccola barchetta, con tanto di motore». Era uno spettacolo osservare quest'allegria comitiva che giganteggiava sulla Chevy a 100-120 all'ora in autostrada superando le piccole 500, le Topolino, le 1'200. «Quando giungevamo alla Bella Milano, ricordo, l'Impala appena passava per il cancello e bisognava far spostare una lunga serie di vetturette per parcheggiarla. Poi, v'erano i turisti attenti che ci guardavano scendere, uno per uno fino a nove da quella macchina lunga 5 metri e settanta». Ma non è tutto, di queste memorabili trasferte v'è un'altra vicenda da raccontare: «Il cambio era di sette franchi per mille lire e mio padre non voleva fermarsi a fare rifornimento di carburante in Italia. Fece installare nel baule





dove scoprimmo che il colore d'origine era il blu. Dopo un lungo lavoro, la riportammo allo splendore originale. Il motore fu anch'esso revisionato ma, visto che non era una vettura che si poteva utilizzare tutti i giorni, era in ottime condizioni. Adesso segna soltanto 65mila chilometri. Non ha molti cavalli, ma i motori americani hanno sempre avuto un ottimo regime di coppia.

► Oggi l'Impala è un'elegante signora d'altri tempi che spesso viene richiesta per matrimoni e uscite. Malgrado sia stata costruita nel '59 vanta aggeggi che sulle auto di serie europee si sono diffusi molti anni dopo: servosterzo, vetri elettrici, antenna elettrica, cambio opzionale automatico a tre marce e un ottimo impianto di ventilazione. E poi, alla fine, c'è quella

un serbatoio supplementare che, unito a quello normale, bastava per coprire gli 800 chilometri fino a destinazione e ritorno». L'Impala fu acquisita nei primi Sessanta per 26mila franchi, probabilmente di seconda mano, anche se praticamente nuova. Venne assemblata negli stabilimenti General Motors di Bienne e venduta, probabilmente, con una livrea blu. Fu subito dipinta di nero dal precedente proprietario. Il padre di Antonio Nessi volle in seguito donare al tetto un colore grigio. «Passata l'infanzia, l'Impala cadde in disuso, perché il periodo delle vacanze in comune era ormai tramontato. La riscoprimmo più in là negli anni quando noi, uno dopo l'altro, ci sposammo. Divenne la vettura dei matrimoni di famiglia. Dopo quegli eventi, le uscite si fecero ancora sporadiche. La mettevamo in letargo nel nostro magazzino di via San Jorio, adagiata su quattro cavalletti (sulle sospensioni perché altrimenti si allungavano e gli ammortizzatori ne risentivano). La si svuotava di olio e benzina, le si controllavano le gomme e un paio di volte l'anno la si riabilitava in occasione di matrimoni o uscite».

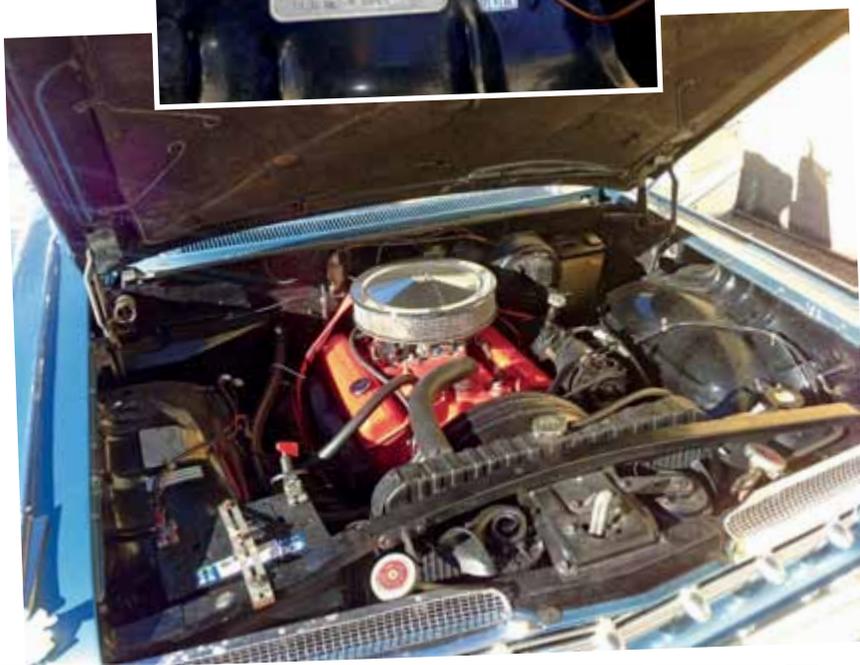


► Quando Antonio Nessi fu assunto in azienda ricominciò ad utilizzarla per weekend, raduni e viaggi di vacanza. «Nel 1993 decidemmo che era giunto il momento di restaurarne la carrozzeria. La portammo in un'officina specializzata di Giubiasco,

radio un po' gracchiante: «È a valvole, bisogna aspettare che si scaldi prima che funzioni. Sulle onde medie capta una lontana radio dell'est».

testo e foto di Elias Bertini





SCHEDA TECNICA

Modello

Chevrolet Impala Limousine 4 porte,
serie «1800»

Carrozzeria

Full-Size Sedan modificata

Anno

1959

Prezzo in origine 2'710 dollari

Colore

Blu

Motore

8 cilindri a V

Alesaggio e corsa 98,42 x 76,20

Cilindrata 4'637 cm³

Potenza

185 cavalli, 135 kW, a 4'600 giri al minuto

Cambio a tre marce automatico (opzionale)

Passo 3,02 metri

Carreggiata

anteriore e posteriore 1,52 metri

Lunghezza

in origine 5,36 metri, adesso 5,76 metri

Larghezza 2,03 metri

Altezza circa 1,40 metri

Peso a vuoto

prima della modifica, 1'642 chili,

dopo 1'900 chili

Velocità 100-120 km/h

Scuola Anti-Sbandamento
CH-6703 Osogna / Bellinzona



SAFE DRIVING SA

UNNUS TH. HENDRICHS

Tel. +41 91 863 18 78

Fax +41 91 863 21 75