

CHEVROLET BEL AIR 1955

La Chevrolet Bel Air è forse una tra le icone più rappresentative di un periodo storico che, ritagliato dal tempo, pare essersi cristallizzato in una fotografia a tinte pastello, declinata all'aspettativa del benessere, allo sviluppo economico e al conservatorismo nella concezione del nucleo familiare. Gli anni Cinquanta racchiudono nel loro essere più profondo la gemma del cambiamento, ancora fragile ed esitante, che sotto una patina costituita da superficialità e pin-up traghettò il mondo fuori dall'incubo della guerra che si era appena conclusa. Negli infiniti spazi dell'America, allora come non mai, aleggiava uno sfrenato desiderio di rinascita, fin dentro i locali più glamour di New York, a ritmo di rock n' roll.

Il modello ► La Bel Air fu una vettura full-size prodotta dalla Chevrolet dal 1950 al 1975. In ognuna delle sue varianti venne commercializzata con il motore anteriore e la trazione posteriore. Il suo patrimonio genetico è da ricondurre alla volontà della casa americana di proporre per le sue auto un design rivoluzionario che, dal 1950, avrebbe segnato il mercato di settore. Il gran debutto toccò proprio alla Bel Air che, a quel tempo, non era nient'altro che un allestimento della Deluxe. La configurazione della sua carrozzeria, cabriolet con hard-top non smontabile, era già stata introdotta su alcune antenate del decennio 1920, ma senza raggiungere il successo sperato. Un'estetica tanto visionaria, creò una sorta di diffidenza fra la clientela, influenzando pesantemente sulle vendite: durante il primo anno si fermarono a soli 77'662 esemplari. ► Nel 1953 la Chevrolet rinominò le proprie vetture in catalogo, e il nome Bel Air venne dedicato ad un modello a sé stante, il top della gamma (tale rimase fino alla nascita dell'Impala). Fu utilizzato lo slogan «Entirely New Through and Through» (cioè, «Completamente nuova in lungo e in largo») perché vennero rivisitati i pannelli, il frontale e la coda. Telaio e meccanica rimasero invece fedeli a quelli proposti tra il 1942 ed il 1952. ► Il tratto distintivo della prima serie erano i rigonfiamenti che troneggiavano sulla parte posteriore delle fiancate, accentuati da una modanatura cromata che ne cingeva il nome. Anche gli interni, eleganti e caratteristici, non erano certo privi d'inseriti metallici dallo straordinario scintillio. Basti pensare all'anello dedicato al clacson incastonato sullo splendido volante. ► I motori disponibili erano tre: un 3,5 litri da 92 cavalli e due «Blue Flame» sei cilindri in linea da 3,9 litri, valvole in testa e pistoni in alluminio. La loro ap-

plicazione era vincolata al tipo di cambio (rispettivamente manuale o automatico Powerglide) e differivano sia dalla potenza erogata sia da alcune soluzioni ingegneristiche. Il propulsore da 115 CV possedeva delle punterie a bicchierino ed un sistema misto di lubrificazione. Quello da 125 CV aveva invece punterie idrauliche e una lubrificazione interamente a pompa. ► Nel 1954 non vi furono cambiamenti di rilievo, tranne che la calandra e i fari posteriori vennero rivisti. Inoltre, i modelli con cambio manuale ebbero il motore che l'anno precedente era ad esclusivo appannaggio della trasmissione automatica. Le prime Bel Air potevano essere ordinate con carrozzeria cabriolet due porte, hardtop due porte, berlina due e quattro

porte e, nel 1954, anche familiare quattro porte. Quest'ultima possedeva dei rivestimenti in finto legno sulle fiancate, come molte omologhe dell'epoca di marchi differenti. Nel 1953, soltanto il servosterzo era offerto come optional, mentre dall'anno successivo si aggiunsero il servofreno, i sedili regolabili elettricamente e gli alzacristalli elettrici per i finestrini anteriori. ► La seconda serie (1955-1957), cui appartiene la vettura oggetto del nostro articolo, segnò invece un punto di svolta. Prima di tutto per ciò che concerne l'unità propulsiva. Chevrolet decise infatti di completare la gamma: al 3,5 e al 3,9 litri Blue Flame, affiancò un V8 da 4,3 litri dotato di un moderno sistema di valvole in testa e caratterizzato dall'elevato rappor-





Un'icona dell'America del rock n'roll

to di compressione. Rimase in produzione, nei vari allestimenti, per decenni. La sua configurazione di base prevedeva un carburatore a doppio corpo e raggiungeva i 162 CV, mentre l'opzione Power Pack montava un carburatore quadruplo corpo e sviluppava 180 CV. In seguito, si diffuse il Super Power Pack, con un rapporto di compressione ancora più elevato e ulteriori 15 CV di cui poter disporre. Nel 1957 la cilindrata crebbe fino a 4,6 litri, grazie all'introduzione di un V8 Super Turbo Fire a iniezione, che erogava 283 CV (oggi abbastanza raro). I cambi disponibili erano tre: un manuale a tre rapporti e due automatici (tipo Powerglide a due velocità e Turboglide a tre). ► Importanti pure gli interventi di restyling, che coinvolsero anche le altre

full-size di Chevrolet. Le curve sinuose delle precedenti versioni, presenti su cofano e fiancate, furono appiattite e rese più snelle. Il muso, caratterizzato da un'ampia calandra a maglie strette, cambiò completamente l'attitudine della vettura. Le Bel Air del 1955, 1956 e, soprattutto, del 1957 (le TriFives) segnarono un'epoca e furono l'icona dell'industria automobilistica statunitense. La spaziosità, le pinne posteriori e le parti cromate, condizionarono l'intera produzione di Detroit. Dal 1955 al 1957 la familiare due porte Nomad fu inclusa nella gamma Bel Air e, nel 1956, vide la luce pure una versione quattro porte senza montanti, che venne chiamata Sport Sedan. ► La terza serie, del 1958, coincise con un'ulteriore piccola

rivoluzione di stile applicata da Chevrolet su tutti i modelli: le nuove vetture erano più larghe, lunghe e pesanti. Emblema di tanto sfarzo, fu la nascita della lussuosissima Impala che scalzò la Bel Air dal trono su cui fino ad allora aveva regnato incontrastata. Il progetto della Chevrolet per quell'anno ebbe risultati migliori di quelli ottenuti dagli altri marchi della General Motors anche perché mancava della sovrabbondanza di cromature presenti invece su Pontiac, Oldsmobile, Buick e Cadillac. Per ciò che concerne la Bel Air, fu rivisto il frontale, con l'installazione di una nuova calandra più larga e di fanali sdoppiati. La coda ricevette un alloggiamento a forma di ventola che ospitava dei fari doppi. Nel 1959 le Chevrolet non assomigliavano



SCHEDA TECNICA

a nessun'altra automobile. La Bel Air subì un ulteriore restyling, con i fari anteriori spostati nella posizione più bassa che la legge permetteva e le luci posteriori sagomate ad «occhio di gatto». Anche il telaio fu rinnovato. Il corpo vettura fu ingrandito in tutte le dimensioni e divenne la più maestosa Chevrolet in commercio nella categoria di cui faceva parte. Nel 1960 vennero applicati pochi cambiamenti, ma l'evoluzione di questa full size dai tratti mitici non si arrestò di certo. In Canada, addirittura, si arrivò all'ottava serie. Era il 1981.

La nostra vettura ► Si tratta di una stupenda Chevrolet Bel Air 4-door Sedan del 1955. Maurizio Domenighetti, il proprietario: «Ho posseduto altre auto americane, ma soltanto due degli anni cinquanta (tra cui una Bel Air del 1959). Sono da sempre un appassionato di quel periodo storico, non soltanto per ciò che concerne l'ambito automobilistico. Ne adoro la cultura, la musica rock n' roll, lo stile. Il fatto che io abbia comprato una Chevy non è nient'altro che una logica conseguenza. Rappresenta ciò che sono e l'ambiente che frequento». Non si conoscono i dettagli esatti dell'avventura oltre oceano di questa magnifica vettura, ma è stata importata in Svizzera (a Bienne) dall'Iowa, dov'era già in possesso di un rivenditore. Giunta in Ticino, ha catturato immediatamente le attenzioni di Maurizio Domenighetti: «L'ho comprata nell'ottobre del 2013. Non cercavo questo modello in particolare, ma ero deciso ad orientarmi sul quel decennio perché l'ho sempre amato in termini di design. Inoltre, debbo ammettere, la scelta è stata condizionata anche dalla facilità di reperire i pezzi di ricambio e dalla semplicità d'intervento sul piano meccanico-manutentivo». La Bel Air, quando è stata acquistata da Domenighetti, non era né collaudata né immatricolata in Svizzera. Possedeva soltanto i documenti americani: «Non era in pessime condizioni; pian piano, durante l'inverno, ho concluso personalmente alcuni piccoli interventi di restauro affinché potessi omologarla a giugno. V'era una classica e leggera patina di ruggine vicino ai passaruota da rimuovere, bisognava rifare l'impianto del freno a mano, i due

Modello

Chevrolet Bel Air 4-door Sedan 265 V-8

Cilindrata 4'344 cm³

Colore bianco

Carrozzeria (tipo) Full Size

Data di produzione

ottobre 1954 / novembre 1955

Cambio

automatico tipo Powerglide a 2 marce

Motore GM Chevrolet V-8 265

Potenza 183 PS a 4'600 giri/min

Rapporto di compressione 8:1

Alimentazione

carburatore quadruplo corpo

Alesaggio x corsa

95,25 mm x 76,2 mm

Freni tamburo

Passo 2'270 mm

Carreggiata ant. 1'473 mm / post.

1'494 mm

Lunghezza 4'968 mm

Larghezza 1'880 mm

Altezza 1'537 mm

Peso a vuoto 1'481 kg

Velocità massima 179 km/h

supporti del motore, la valvola del servosterzo che perdeva olio, eccetera». ► Sensazioni al volante? Semplicemente favolose: «È comodissima da guidare, malgrado molti possano interpretarne l'enorme mole come un sintomo di pesantezza. Già all'epoca era dotata di optional come il servosterzo o il cambio automatico che, unitamente alle lussuose finiture interne, la rendono estremamente confortevole. Mi riesce quasi più semplice condurre la Bel Air rispetto alla mia auto moderna. Anche se i freni a tamburo non sono il

massimo dell'efficienza, la potenza non troppo elevata garantisce comunque una certa sicurezza (al contrario di quanto avveniva verso la fine dei Cinquanta, con motori molto più performanti). ► La uso molto, il più possibile. Appena ho un po' di tempo libero mi ci dedico con entusiasmo, partecipando a raduni o, semplicemente, compiendo qualche chilometro in tutta libertà». Ed è allora che gli spazi della grande America dell'epoca rivivono a ritmo di rock n' roll.

Foto e testo: Elias Bertini

