



MG TD del 1953: l'auto che appartenne alla leggendaria Marilyn

È difficile, in un mondo diventato troppo cinico anche per sognare, che gli uomini riescano a ricordare quale sia il sapore del romanticismo; le sue sfumature ammantate di tempesta, cui fanno da contrappunto alcune, rare, carezze plasmate da un vento che si strugge per trattenere il dirompere dell'estate. È difficile, certo... ma in un qualsiasi istante, strappato alla frenesia del nostro tempo, riusciremmo a cristallizzare il romanticismo in un unico volto. Quello di Marilyn Monroe.

Compiendo alcune ricerche sulla splendida MG di cui vi parleremo in questo articolo, e che probabilmente le appartene, ci siamo imbattuti in una tra le mille biografie che snocciolano la trama della sua esistenza. Non abbiamo potuto fare a meno di chiederci come, da una vita martoriata quanto fu la sua, si sia potuto sprigionare un sole tanto lucente da ammaliare intere generazioni, divenendo l'essenza stessa delle favole. Probabilmente non v'è risposta che si possa ricondurre a una dimensione razionale. Fu, semplicemente, magia. ► Marilyn, all'anagrafe Norma Jeane Mortenson, nacque di martedì, al County Hospital di Los Angeles. Erano le 9:30 del primo giugno 1926. La sua infanzia fu spaventosa, costituita da abbondono e sofferenza. Poi, il successo, che crebbe vortico-



samente dopo essersi aggiudicata una parte nel capolavoro noir "Giungla d'asfalto". La consacrazione, nel 1953, venne con "Niagara" e, successivamente, con "Gli uomini preferiscono le bionde", "Come sposare un milionario", "A qualcuno piace caldo" (per citare gli esempi più celebri). Ebbe relazioni illustri, entrando indissolubilmente nell'epopea



dei Kennedy. Morì nella notte fra il 4 e il 5 agosto 1962. Fu trovata nella sua casa, apparentemente suicida per un'overdose di barbiturici, segnando l'inizio di un mistero mai davvero risolto. Di lei, è rimasta la poesia; vivida, tangibile, meravigliosa. ► In Valle di Blenio, a Torre, abbiamo potuto ammirare un gioiello che lei guidò lungo la sua tortuosa esistenza: una MG TD del 1953.

La T-Type ► Incarnò la Morris Garages negli anni che andarono tra il 1936 e il 1955. Fu prodotta in diverse evoluzioni, partendo dalla TA e giungendo fino alla TF. Aveva dimensioni contenute e un carattere da sportiva,

con motore anteriore, cambio a quattro velocità e trazione posteriore. Ad alcune sue declinazioni, TD compresa, fu affibbiato il nomignolo di Midget (che in termini letterali si riferisce ad un oggetto molto piccolo, in miniatura, tascabile): in precedenza usato soltanto sulla M-Type del 1929, fu poi indossato da una serie di vetturette fino al 1980.

La TD ► In parte discendeva dalla TC, il primo modello post bellico da cui aveva ereditato il propulsore. Si trattava di un quattro cilindri XPAG in linea da 1'250 cm³, con un rapporto di compressione di 7,4:1 e 54,5 CV a 5'200 giri al minuto. Da metà anni cinquanta ne fu pure realizzata una versione aggiuntiva, la TD/C Mark 2. Era dotata di qualche accessorio in più e di un'unità motrice, cui era stata modificata la testa e potenziata l'alimentazione a carburatori, in grado di erogare 57 CV a 5'500 giri. Un "tuning" di fabbrica che, però, non era eseguito secondo precise specifiche tecniche e che non rappresentò mai una vera innovazione, soprattutto perché le migliorie non influivano sulla maneggevolezza. Nel luglio del 1951, il motore ricevette un nuovo blocco e il suo prefisso fu cambiato in TD2. Le MG che ne furono equipaggiate sono conosciute con questa designazione, anche se la propaganda dell'epoca non vi fece mai alcun riferimento.

L'epopea ► Nel periodo che seguì la guerra, le diverse componenti della società americana disponevano di molti più soldi da investire nel tempo libero di quanto ne avessero i martoriati cittadini britannici. Fu così che i vertici della compagnia produttrice operarono una drastica metamorfosi nella strategia di marketing e si orientarono oltre Atlantico, già a partire dalla TC. Essa, malgrado le correzioni volte a soddisfare la differenza

di esigenze, non riscosse mai il successo sperato. Maggior fortuna ebbe la TD che, in quattro anni, vendette negli USA quasi tre volte tanto la sua progenitrice. V'è da dire, però, che essa fu specificatamente concepita a questo scopo. ► Le sue radici si fondano nel 1949, quando un gruppo di responsabili della MG, capitanato da John Thorley, si riunì per creare un'auto "appetibile" sul mercato estero e che, al tempo stesso, limitasse gli investimenti della società che gestiva il progetto, la Nuffield Organization: fondata nel 1938, anno in cui William Morris venne nominato Visconte di Nuffield, riuniva la Wolseley, già acquisita nel 1927, la MG Car Company e la Riley. ► Era chiaramente impossibile forgiare una vettura completamente nuova, non soltanto da un punto di vista finanziario, ma anche per una questione di tempi. Si decise, pertanto, d'innestare degli elementi attualizzati su esemplari già sviluppati e commercializzati. S'iniziò a lavorare sulla base di una TC. Si pensava, infatti, che essa potesse ancora rappresentare degnamente il marchio ed esercitare un certo appeal sui potenziali acquirenti negli Stati Uniti. In particolare per lo stile, il motore e la trasmissione, nonché la familiarità del design. Quello che mancava, invece, era l'ingrediente futuristico, una maggior maneggevolezza, una guida più dolce e l'aggiunta di accessori opzionali quali il riscaldamento e la radio. I tecnici si misero all'opera, attingendo abbondan-



temente dall'inventario dei componenti Nuffiel. Immediatamente scartarono il telaio TC, perché era troppo leggero e peccava di rigidità. Trovarono quello che cercavano nella Y-Type Saloon. Nel corso degli anni vi aggiunsero un cerchio di metallo sotto il cruscotto, per eliminare il cosiddetto effetto scuttle shake (un fenomeno avvertito su molte convertibili o open top, riconducibile alla minore rigidità strutturale, che induce la parte centrale a flettere provocando notevoli vibrazioni). ► Una piccola modifica permise poi di ottenere maggiore agio sopra l'asse posteriore per attenuare meglio le asperità del terreno. Lo sterzo a cremagliera e le sospensioni a bracci oscillanti longitudinali con molle elicoidali sull'anteriore completarono il miracolo, rendendo la TD più morbida e docile. I freni erano a tamburo.

Linee ► Tra i cambiamenti maggiori rispetto alla TC vi fu l'adozione di ruote da 15 pollici (al posto degli abituali 19) costituite da un cerchione in acciaio completamente chiuso. Sostituì la classica struttura a raggi, a quel tempo molto popolare. Una decisione che scontentò molti clienti e che dovette in parte essere corretta per problemi di raffreddamento. Un kit d'aggiornamento opzionale con ruote a raggi fu reso disponibile nel 1953. ► La carrozzeria era praticamente identica a quella della TC, anche se leggermente più larga (conseguenza diretta di un telaio maggiorato di 12,7 centimetri) e con dei passaruota più stilizzati. Per la prima volta, una MG fu equipaggiata con paraurti anteriore e posteriore: toglievano quell'aria un po' sfacciata e donavano alla TD una più look più civilizzato. Fu prodotta sia con guida a destra sia a sinistra. ► Della TD vennero forgiati circa 30mila esemplari, di cui circa 1'700 furono Mark II.

La nostra vettura ► Si tratta di una superlativa MG TD del 1953. Un'auto, come abbiamo anticipato, che potrebbe racchiudere uno scampolo di leggenda, perché appartenuta a Marilyn Monroe. Per essa, sono state offerte cifre da capogiro. Noi, abbiamo avuto la fortuna di poterla osservare e ritrarre a Torre, in Valle di Blenio, dove il proprietario, sempre con un filo di emozione in volto, ce ne ha svelato i segreti. «Tutto ebbe inizio quattro anni fa durante un corso di ripetizione. Con un mio commilitone, un caro amico, discorremmo di auto d'epoca; lui conosceva la predilezione che nutro verso questi gioielli. Mi parlò di una MG che suo padre aveva acquistato in America durante un periodo di permanenza e, successivamente, esportato in Svizzera attraverso il porto di Amburgo. Un'eredità di famiglia. Ne fui subito attratto, soprattutto perché collezionavo VW; sul loro telaio, com'è noto, si possono costruire anche delle MG, ma possederne una originale sarebbe stata tutta un'altra storia». Hysni Jupa, un ragazzo semplice, d'incomparabile affabilità, chiese all'amico di poterla comprare. Stabilirono un prezzo. «Trascorso il congedo settimanale mi telefonò e disse che, discutendo con i suoi famigliari, aveva cambiato idea. Rilanciai, ma non vi fu nulla da fare. Tuttavia, dopo la conclusione del corso, richiamò annunciandomi che la loro opinione era di nuovo mutata. Sarebbero stati felici di vendere. Una sera si presentò da me la madre; mi consegnò tutti i documenti del caso e la cessione avvenne in quell'istante». L'auto giaceva completamente smontata a Riva San Vitale. «Il padre, un ingegnere svizzero tedesco che lavorava in Ticino, aveva revisionato completamente il motore, ma non fece in tempo a dedicarsi al resto. I suoi colleghi portarono la MG a Biasca, dove ne ricomposi le membra per farla funziona-



re. Nel frattempo, edificammo l'officina qui a Torre e la trasferta da Biasca è a tuttora l'unico viaggio compiuto con la vettura in marcia». ► L'effetto scuttle shake era talmente predominante da aprire le porte in curva e, quasi, sbalzare il conducente dall'abitacolo: «Per risolvere questo problema mi rivolsi a molte persone, ottenendo le risposte più disparate, finché mi fu dato l'indirizzo di una società indiana che aveva acquistato la vecchia fabbrica MG (oggi, si occupano



di riprodurle fedelmente i pezzi destinati al mercato d'epoca). Esposi loro i miei dubbi; doveti fornirgli il numero di telaio e ci lasciammo con la promessa che mi avrebbero inviato le parti di ricambio richieste. Non arrivarono e così, dopo tre mesi, scrissi ancora. Questa volta mi chiesero alcune foto della vettura e la placchetta identificativa, ma cadde di nuovo il silenzio in relazione ai pezzi». ► Un piccolo mistero tutto da risolvere. A Hysni, nel frattempo, era giunta voce che questa TD poteva celare una storia eccezionale, anche perché alla MG svizzera gli dissero che essa non risultava nei loro registri come un'auto di serie a causa di diversi particolari ma, soprattutto, delle dimensioni (era più lunga). «Passati altri mesi, finalmente, mi chiamarono dall'Inghilterra e mi dissero che avrebbero addirittura inviato un loro ingegnere in Ticino. Andai a prenderlo a Chiasso; compì

tutte le valutazioni del caso e, con mia grande sorpresa, mi disse che quella era la vettura costruita specificatamente per Marilyn Monroe nel 1953». ► Dopo il rilascio del certificato di autenticità, Hysni sospese il restauro. «Un capolavoro con una storia così importante dev'essere conservato intatto». ► La venderà? «Ho promesso alla famiglia dell'amico commilitone che il primo giro sarebbe stato loro: voglio mantenere quell'impegno perché sono un uomo di parola. Mi hanno tentato con offerte sontuose da tutta Europa, ma conosco quanto il denaro sia volubile; sono stato povero, costretto a scappare dalla guerra in Kosovo nel 1999. Preferisco tener fede ai miei impegni e prendermi cura di un oggetto che, anche se non fosse appartenuto a Marilyn, nessuna somma potrà mai davvero comprare».

di Elias Bertini



SCHEMA TECNICA

Motore: 4 cilindri XPAG in linea
 Alesaggio e corsa: 73 x 89,4 mm
 Cilindrata totale: 1'497 cm³
 Rapporto di compressione: 7,4:1
 Potenza massima: 54,5 CV a 5'200 giri/min
 Alimentazione: a carburatori
 Freni: a tamburo
 Cambio: manuale a 4 rapporti
 Lunghezza: 3'683 mm
 Larghezza: 1'499 mm
 Altezza: 1'346 mm
 Passo: 2'311 mm
 Carreggiata: 1'187 mm
 Peso a vuoto: 850 kg
 Velocità massima: 134 km/h

