

Ford Thunderbird 1956

La regina dei boulevard



In una pungente giornata di fine gennaio, abbiamo avuto il privilegio di conoscere una magnifica Ford Thunderbird del 1956 e di scambiare qualche impressione con il suo proprietario, Antonio Nessi. Forse, non il contesto stagionale più opportuno per rendere omaggio a una cabriolet, seppur ricca d'incredibile fascino. Tuttavia, impugnata la macchina fotografica per alcuni scatti, abbiamo presto dimenticato d'avere le mani intorpidite, saggiando anche il gelido asfalto per coglierne ogni minuscolo dettaglio, ogni accenno dedito al culto del cromo di cui è stata regina indiscussa. E per un istante, la primavera ha sembrato voler dare una spallata all'inverno, all'indebita conquista di territori a lei pregiudicati.

La storia ► Come gran parte delle creazioni di quel periodo, anche la Thunderbird ebbe radici nello sconvolgimento planetario dettato dall'allora recentissimo conflitto mondiale. I militari americani di ritorno in patria, portarono con sé anche il gusto per le vetture a due posti di matrice britannica. Gli onnipotenti produttori USA, si fecero subito interpreti di quell'esotico accenno modaiolo e iniziarono a concepire una visione diversa di come costruire le automobili. Dopo i primi, timidi, tentativi con la Nash-Healey del '52, nonché la Kaiser-Darrin e la Corvette del '53, fece capolino anche la nostra protagonista. ► Fu esplicitamente voluta da Henry Ford II per duellare sul mercato con l'eterna rivale, la Chevrolet. Tra centinaia di proposte, fu con-

dotta a battesimo come "Thunderbird" e subito vezzeggiata, dentro e fuori gli stabilimenti industriali, con il nomignolo di "T-Bird". ► La sua presentazione avvenne il 9 settembre 1954 e, da subito, fece sfracelli con 16mila esemplari realizzati nel solo 1955. L'obiettivo di Ford, ossia mettere in difficoltà Chevrolet, fu centrato in pieno.

Estetica ► In totale contrapposizione a una meccanica tradizionalista e conservatrice, la carrozzeria segnò un vero e proprio punto di svolta nel contesto statunitense, tanto da conferire alla spider la curiosa definizione di "auto da boulevard". Ossia, colei che era destinata ad attrarre gli sguardi più indiscreti lungo le vie della mondanità. Le sue linee, sor-





prendenti nella loro armonia, furono il frutto della penna di Franklin Hershey e Bill Boyer del "Centro stile Ford". L'enorme parabrezza avvolgente, il lungo cofano solcato dalla presa d'aria centrale (simbolo di potenza muscolare) e la coda raccolta, su cui si ergevano le due pinne, la resero indimenticabile. Le infinite cromature, tipiche dell'epoca, ne sottolinearono indelebilmente l'eleganza.

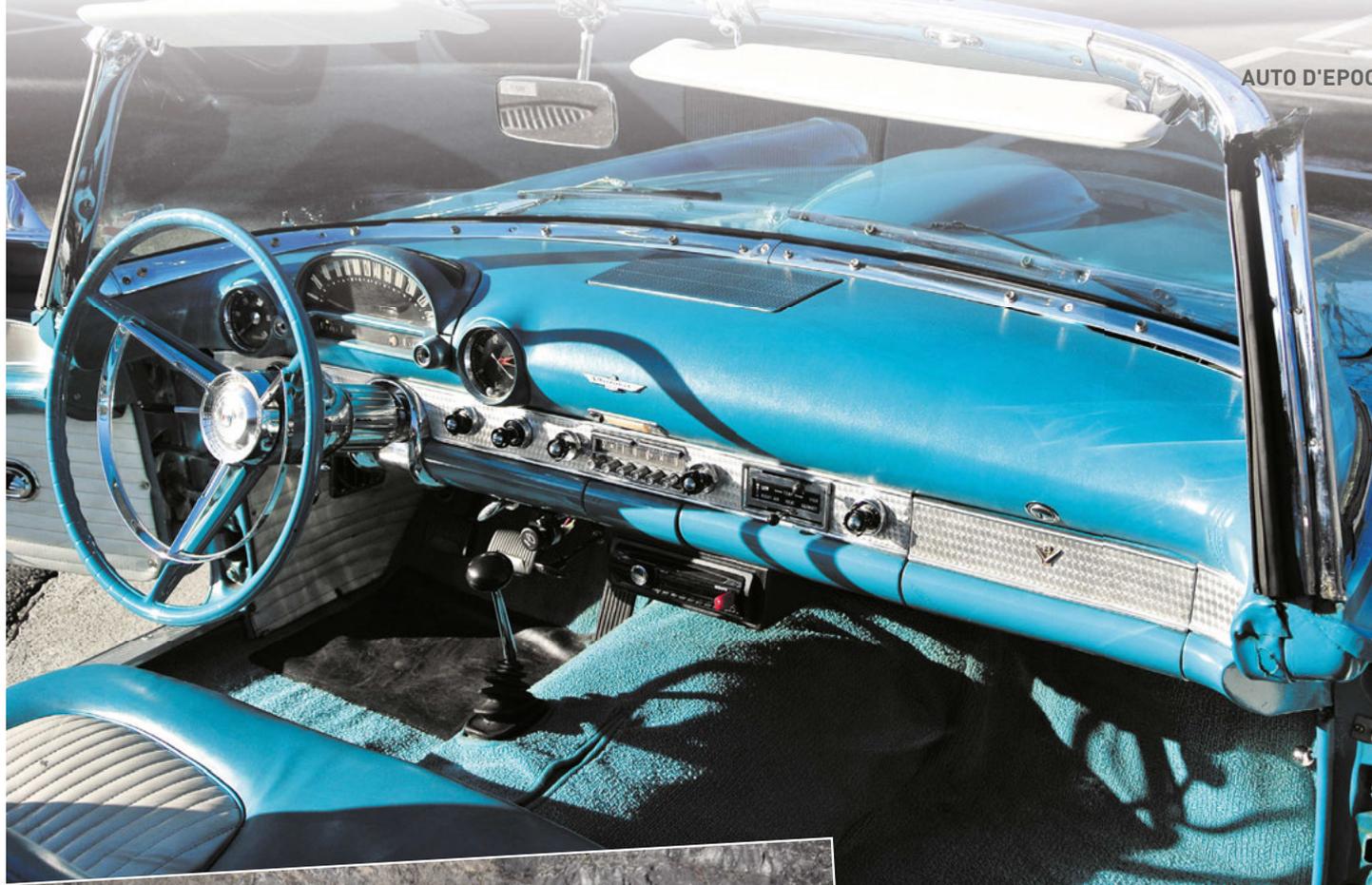
Tecnica ► Gli ingegneri, in quest'ambito, non furono altrettanto audaci e rimasero su territori ampiamente battuti. Il complesso meccanico era caratterizzato da un massiccio telaio a longheroni con traverse, da un grosso motore V8 da 4,8 litri (193 CV) preso dalla Mercury e da un cambio a tre velocità più overdrive

(una specie di ulteriore mezza marcia). In alternativa c'era la trasmissione automatica "Ford-O-Matic". Completavano il quadro le sospensioni anteriori a ruote indipendenti e quelle posteriori a ponte rigido con balestre semiellittiche.

L'alba di un mito ► Spente le luci della ribalta, e malgrado un certo declino segnato già dal modello 1957 (imbruttito da un restyling poco fortunato), l'epopea fu ancora lunga e non si concluse che nel 2005, dopo ben 11 versioni. Nel 1977 ne fu pure creata una variante da corsa che disputò le gare NASCAR sino al 1997. ► Purtroppo, fu solo il nome a mantenere alta la tradizione. La macchina, dal 1958, venne completamente snaturata, risultando un gigante a quattro posti che,

della grazia di coloro che l'avevano preceduta, non mantenne alcunché.

La nostra vettura ► Si tratta di una superlativa '56, forse l'anno in cui la T-Bird raggiunse l'apice in termini di splendore. A pochi giorni dal debutto, si decise infatti di corredarla con il cosiddetto "continental kit", cioè la ruota di scorta esterna alloggiata in un'apposita sede dietro il paraurti. Questo fu fatto, principalmente, per aumentare l'esiguo spazio di carico. ► Furono inoltre apportate molte lievi migliorie rispetto alla '55. Fra queste, le porte provviste di deflettori, le bocchette di ventilazione sui parafranghi per smaltire meglio l'aria calda, le sospensioni posteriori con taratura meno rigida, un leggero incremento della po-



tenza (da 193 a 202 CV, ma anche, come opzione, un nuovo V8 da 5,1 litri) e un servosterzo meno sensibile. In quella seconda stagione Ford vendette 15'631 esemplari al prezzo di 3'151 dollari. Un rapporto prezzo prestazioni fino ad allora ineguagliato. ► La Thunderbird incarnava, in tutto e per tutto, un punto di vista squisitamente statunitense. Possedeva un assetto sportivo ma, al tempo stesso, lussuoso. Siamo rimasti incantati nel testimoniare come lo sfarzoso sedile unico a divano fosse regolabile elettricamente, così come i finestrini. Antonio Nessi: «La comprai vicino a Lucerna, nel 2010, dopo aver notato un'inserzione su internet che la pubblicizzava. Mi piacque subito ed era in ottime condizioni, affetta da qualche acciaccio ma funzionante. La portai in Ticino, terra che, scoprii in seguito, le aveva dato i natali. Fu infatti venduta da una concessionaria locale e poi cedu-

ta a un paio di proprietari sparsi per la Svizzera». ► Nessi poté così realizzare il desiderio di aggiungere un altro tassello alla sua particolare collezione di auto americane, iniziata con la Chevrolet Impala del padre: «Vorrei possederne una per ogni decennio, a partire dagli anni Trenta. Ad oggi, mi manca solo un'una 40». Pian piano Nessi migliorò la Thunderbird (ordinando addirittura un nuovo kit di cablaggio elettrico dagli USA) tanto da renderla praticamente perfetta. ► «L'ho usata molto. È stata una fedele compagna di viaggio quando mi recai in Sardegna e Sicilia, risultando una tra le più ammirate nelle piccole borgate di passaggio. Sto imparando pian piano ad usare quel cambio così particolare... ogni movimento, ogni innesto... su su fino a farle toccare i 140 km/h. Un rito d'altri tempi».

di Elias Bertini

SCHEDA TECNICA

Corpo vettura: convertibile a 2 posti e 2 porte

Telaio: a longheroni con traverse

Motore: 8 cilindri a V di 90°

Cilindrata: 4'778 cm³

Alésaggio x corsa: 95,25 x 83,82 mm

Rapporto di compressione: 8,4:1

Potenza: 202 CV a 4'600 giri/min.

Alimentazione: carburatore quadri-corpo

Trazione: posteriore

Frizione: monodisco a secco

Cambio: a tre marce (seconda e terza sincronizzate) più overdrive

Passo: 2'591 mm

Lunghezza: 4'700 mm

Larghezza: 1'730 mm

Altezza: 1'325 mm

Peso a vuoto: 1'400 kg

Capacità serbatoio: 66 litri