

BMW 2000 C



Una bellezza fuori dal comune

In questi anni di digressioni alla scoperta delle automobili d'epoca più incantevoli e ricercate (nascoste tra le anse del collezionismo), ci siamo imbattuti in pezzi di raro pregio, scuderie da favola, gioielli senza tempo. Abbiamo perfino conosciuto esemplari appartenuti allo scintillante mondo di Hollywood e incontrato proprietari di ogni estrazione. Forse, però, mai come Libero Milesi. Siamo andati a trovarlo a Claro, dove ci ha consentito di esplorare il suo magnifico universo, costituito da un'incredibile moltitudine di vetture, talune corrotte dall'abbandono, altre sublimi nel loro stato di conservazione. Di quasi ogni pezzo, in quella distesa infinita di vecchie reginette strappate al loro destino, ci ha narrato le gesta, dimostrando una passione che abbiamo percepito essere d'imparaggiabile genuinità.

Un collezionista e rivenditore fuori dagli schemi, per una vettura altrettanto inconsueta. Da Milesi, a dire il vero, eravamo andati per conoscere una stupenda BMW 2000 C del 1966. Ne siamo rimasti ammaliati, soprattutto perché credevamo che le sue impeccabili condizioni

fossero da ricondurre a una profonda opera di restauro. Invece, miracolosamente, è sopravvissuta quasi indenne allo scorrere dei decenni.

Un po' di storia ► La BMW 2000 fu prodotta tra il 1965 e il 1972, quarta genita della gamma "Neue Klasse", il programma che avrebbe dovuto rilanciare la casa bavarese dopo un periodo di profondo rosso che la portò a un nonnulla dal fallimento. Questa negativa condizione societaria era determinata dall'inaffidabilità dei mezzi fabbricati, sfociata pian piano in una pessima reputazione e in un serio handicap sulla via di uno sviluppo solido e fiorente. ► L'appellativo "Nuova Classe" – la cui prole di fascia alta veniva commercializzata, semplicemente, con la denominazione della cilindrata del motore – fu ideata nel 1961 per mettere ben in evidenza la discontinuità con quel passato poco lusinghiero. Il progetto mirava a conquistare un segmento di mercato lasciato scoperto dai costruttori tedeschi a beneficio di quelli stranieri, come Alfa Romeo: le berline sportive di media cilindrata con una forte personalità. La capostipite fu la 1500, che permise all'azienda di risollevarle le





sue sorti, cancellando gli enormi debiti accumulati. Seguirono la 1600, la 1800 e la 2000.

Contesto tecnico ► Il pubblico, che da questa piccola rivoluzione s'attendeva il ritorno della BMW nella cerchia molto ristretta dei costruttori che disponevano di un 6 cilindri (artefice di molti fasti prebellici) rimase disorientato. Malgrado rimanesse un obiettivo fondamentale per gli ingegneri, fu determinato che le tappe non andavano bruciate e che la riconquista della clientela avrebbe dovuto passare per i quattro cilindri.

La 2000 ► Non faceva eccezione questa sfarzosa coupé (codice interno E 120), che fu presentata alla fine di giugno del



1965. Il propulsore era, infatti, il nuovissimo 1'990 cm³. Il modello comprendeva due versioni: la C (o CA se disponeva del cambio automatico a tre marce), con un motore da 100 cavalli alimentato da un carburatore moncorpo, e la CS, dotata della stessa unità ma con due carburatori e una potenza portata a 120 cavalli (con cambio unicamente manuale). Il suo manto era opera degli stilisti della casa, che ne concepirono le linee, e del carrozziere Karmann di Osnabrück, che si occupò della sua fabbricazione. Era basato su un progetto di Bertone, l'autore della precedente 3200 CS V8. L'impianto frenante comportava due dischi all'avantreno e due tamburi al retrotreno (con servo-assistenza). La 2000 era relativamente affidabile, se comparata alla vecchia stirpe, rapida ma non propriamente sportiva. Aveva un comportamento abbastanza omogeneo anche se la guida risultava pesante e poco assistita in fase di manovra. ► Venne eclissata dai suoi successori, la 2800 e la 3.0 CS (E9). Di lei, fu anche realizzato un modello "4 fari", destinato al mercato inglese. Uscì di produzione dopo 2'836 C e 8'883 CS.

Sport ► Con essa, nel 1966, Hubert Hahne e Jacky Ickx conquistarono la 24 Ore di Spa. Nello stesso anno, Hahne vinse l'ETCC Zandvoort e, nel 1968, Chico Landi e Jan Balder ottennero il successo alla 500 chilometri di Porto Alegre.

La nostra vettura ► La BMW 2000 CA del 1966 di cui scriviamo, è una dei pochi esemplari che la storia ha voluto riconsegnarci. «Sono rare», confessa Milesi. «A parte la gemella, che tengo dismessa per rimediare pezzi, in Svizzera ne ho vista soltanto un'altra. La vendevano



SCHEDA TECNICA

Modello:	BMW 2000 C
Classe:	coupé
Anno:	1966
Motore:	4 cilindri a benzina da 1'990 cm ³
Potenza massima:	100 cv a 5'000 giri/min.
Coppia massima:	157 Nm
Rapporto di compressione:	8,5:1
Cambio:	automatico a tre rapporti
Freni:	due dischi (avantreno) e due tamburi
Peso a vuoto:	1'180 kg
Velocità massima:	168 km/h
Lunghezza:	4'530 mm
Larghezza:	1'675 mm
Altezza:	1'360 mm
Prezzo all'acquisto:	11'475 marchi

d'occasione, ma era stata snaturata per ricavarne uno scorcio panoramico». ► Appartenuta al capo meccanico del Garage Torretta e a un architetto di Bellinzona, fu comprata nel 1983 con i soldi incassati dalla cessione di una Triumph TR 3 A. «La adoperai per qualche tempo, me ne separai e poi, circa 14 anni fa, la ricomprai. Fu una transazione alquanto singolare: quando l'anziano signore di Gnosca, al quale l'avevo ceduta, mi chiese se avessi desiderato riprenderla, gli proposi di acquistare, come corrispettivo, un quadro del Filippini. Accettò di buon grado». ► Dopo un periodo nell'oblio, Milesi decise di recuperarla: «Eseguii opere di manutenzione ordinaria (freni, cinghie), nulla di più. La lustrai a dovere e potei subito ricominciare ad usarla. Non ho mai dovuto sistemare alcunché di sostanziale sia per quanto riguarda la meccanica (motore, trasmissione, differenziale) sia per quanto concerne la carrozzeria, neppure riverniciata da quando la ritirai la prima volta. Gli interni, poi, sono ineccepibili, "impresiositi" qua e là da qualche minuscolo sfregio, testimonianza del suo lungo vissuto». Un perfetto stato di conservazione che, pochi mesi fa, ha fruttato a questa BMW un premio al

raduno "Classic Eleganza Stresa". ► Al volante, si provano sensazioni di solidità, comodità, sicurezza e robustezza. «È abbastanza rigida nelle manovre anche se, grazie al cambio automatico, veniva etichettata come una macchina per signore». ► Non possiamo esimerci, passeggiando tra le vetture, di chiedere a Milesi come sia nata la sua passione per l'auto d'epoca: «Iniziai, ancora undicenne, a smontare motori ma mio padre, che era panettiere, m'indusse a seguire le sue orme. Dovetti aiutarlo fino ai 16... Poi riuscii a "scappare" a Locarno per fare l'apprendista meccanico. Le oldtimer sono sempre state il mio pallino. Anche se ho avuto poco tempo per dedicarmi, ve n'è sempre stata una in fase di realizzazione». Quale ricorda con particolare piacere? «Una Mercedes 540K Cabriolet, una vettura che oggi varrebbe milioni. La ottenni da un creditore che non poteva pagare la fattura di 112 franchi che io avevo emesso per la sostituzione di un semiasse su una FIAT 1100. La adoperai 4-5 anni per farmi bello, con le targhe di mio padre. Poi, finì dal rottamaio che, perché aveva un peso importante, me la pagò bene: 150 franchi».

di **Elias Bertini**

