

RENAULT PRIMASTELLA

L'astro che illuminò gli anni Trenta

Ci sono vetture che incarnano la bellezza, pura, onesta, genuina, e ne sono ambasciatrici in giorni in cui essa è sacrificata sull'altare della razionalizzazione industriale e dell'aerodinamica.

Ci sono vetture che ancora riescono a stupire perché nella perfetta consonanza delle loro linee custodiscono il pensiero di un tempo appartenuto ai pionieri. Quando abbiamo visto emergere la Renault Primastella, signora tra tante colleghe elegantemente attestate, abbiamo percepito il sapore di una Francia immersa negli anni Trenta. Quella Francia vittima, suo malgrado, della crisi del '29, che il primo ministro Reynaud così descrisse: "Gli oceani deserti, le navi in disarmo nei porti silenziosi, i camini spenti nelle fabbriche, le lunghe file di disoccupati nelle città, la miseria nelle campagne". Ma proprio quell'astro fu, a suo modo, un simbolo di continuità e speranza.



Un po' di storia ► La Primastella fu un'auto di fascia alta che la Renault realizzò in molteplici serie tra il 1931 e il 1934. Era l'erede spirituale di quella Vivastix che, verso la metà del 1931, si avviava al tramonto produttivo. Il debutto, come molte schiere di consorelle, lo fece nel "salotto buono" di Parigi, il Salone dell'automobile. L'intento dei progettisti era offrire un modello che semplificasse il concetto della progenitrice, rendendola più economica. ► Basata sul telaio della Monastella, nacque nel cielo d'autunno, con la sigla PG6. Altro non era se non una versione a passo corto (10 centimetri in meno, a 4,25 metri) e poco più

sobria della Vivastella, di cui però manteneva il gruppo moto-propulsore. Rispetto a quest'ultima, proprio per i suoi ingombri ridotti, garantiva un'agilità superiore e prestazioni brillanti. La stampa dell'epoca, di tali proprietà, tesse le lodi. Quasi un eufemismo, ragionando in termini attuali, vista la notevole pesantezza e lo sfarzo che ne contraddistingue ogni sua caratteristica.

Peculiarità tecniche ► Il cuore pulsante della PG6, assemblata fino al mese d'agosto del 1932 in 2'349 esemplari, era un 6 cilindri in linea da 3'180 cm³ in grado d'erogare una potenza massi-



ma di 60 CV. Tale motore, poi rivisto in alcuni punti (come per esempio il sistema di lubrificazione mediante pompa), era in grado di spingere la vettura a una velocità massima di 115 km/h. Piuttosto confortevole la frenata, grazie a tamburi montati sulle quattro ruote. Le ultime unità erano caratterizzate da un cofano dotato di prese d'aria apribili a deflettore che rimpiazzavano la classica fila di feritoie. ► Disponibile con carrozzerie berlina, coach, cabriolet o roadster, era venduta a prezzi compresi tra i 28'900 e i 38'000 franchi.

La discendenza ► Nell'agosto del 1932 fu introdotta la PG8 che, curiosamente, vide il trasferimento del posto di guida da sinistra a destra; una piccola rivoluzione che, nello stesso anno, interessò anche il resto della gamma Renault. A suo proposito, il grande René Charles-Faroux (ingegnere e giornalista francese, creatore della 24 Heures du Mans nel 1923) scrisse: «La Primastella si rivela un'auto particolarmente piacevo-



le. È rapida (...) si guida costantemente a 100 all'ora nella più totale sicurezza». Fino al maggio del 1933 ne furono prodotte 2'778. Venne sostituita dalla PG8 SA, il cui arrivo sancì il passaggio dai tradizionali ammortizzatori a frizione a quelli idraulici. Fu commercializzata per un periodo ancora inferiore a quello già breve riservato alla PG8: venne tolta dal listino nel settembre del 1933 dopo soli 385 esemplari. Vi succedette la PG10, distinta da una carrozzeria che mostrò i primi segni d'adeguamento alla nascente tendenza aerodinamica. Lo chassis venne realizzato nell'atelier Stella (interno alla Renault stessa) in sole due varianti: berlina e coach. Fu comunque possibile ordinarla anche in configurazione classica. Il motore era sempre lo stesso, anche se fu offerta la variante con il nuovo e più potente 3'620 cm³, in grado di erogare fino a 85 CV di potenza massima, sufficienti a raggiungere una velocità di punta di quasi 130 km/h. La produzione fu mantenuta fino al maggio 1934.

La nostra vettura ► Si tratta di una superlativa Renault Primastella PG6 del 1932, con prese d'aria a deflettore, che appartiene a Piergiorgio Nessi, titolare di una storica (ha compiuto 55 anni) agenzia Volkswagen di Cadenazzo. Talmente bella e unica nel suo genere in Ticino, è stata usata per girare un film e ha vissuto giorni da gloriosa protagonista durante alcuni importanti avvenimenti ufficiali. Su tutti, l'inaugurazione

delle gallerie Mappo-Moretina (giugno 1996) e di Mergoscia. «La comprai nel 1970, di prima mano, nelle vicinanze di Tenero», spiega Nessi. «Ne avevo ricordo fin da ragazzo perché per un lungo periodo rimase ferma e dismessa in una stalla. Mi piaceva immensamente; da tempo aspettavo di poterla acquistare, ma le trattative si rivelarono piuttosto laboriose e dovetti attendere molto prima che fosse mia».



Nessi iniziò subito il restauro, che terminò nel 1973 con importanti lavori alla capote. «Svolgemmo quasi tutto nel mio garage; mi "sporcai le mani" in prima persona su gran parte della meccanica (freni, ammortizzatori, eccetera). Non faticammo a trovare i pezzi di ricambio perché la casa madre, a Parigi, mi offrì grande supporto. Devo anche confessare che il motore era in perfette condizioni perché contava solo 40mila chilometri». Nesi, che da sempre nutre una grande passione per le auto d'epoca (le prime possedute, e ancora oggi conservate, sono una Ford T, una Ford A e una Fiat 514), ci spiega come sia la Primastella da guidare: «Malgrado, negli anni Trenta, fosse stata elogiata per la sua leggerezza, è molto pesante negli spostamenti, anche se può ancora tranquillamente destreggiarsi sulle strade odierne ed è relativamente sicura». Adoperata per una moltitudine di matrimoni, ha partecipato a raduni, sia in Svizzera sia in Italia, vincendo anche numerosi premi d'eleganza. Le sue linee sono un vero incanto.

di Elias Bertini



SCHEDA TECNICA

Renault Primastella PG-6 1932

Carrozzeria: Cabriolét
 Colore: Blu
 Motore: 6 cilindri in linea
 Cilindrata: 3'180 cm³,
 Alesaggio x corsa: 75 x 120 mm
 Potenza fiscale: 16 CV
 Potenza nominale: 60 CV

Dimensioni
 Lunghezza: 4,25 metri
 Larghezza: 1,74 m
 Peso a vuoto: 1'545 kg
 Velocità massima: 115 km/h



Sulla scorsa edizione della rivista vi avevamo parlato della gloriosa Motosacoche, vanto dell'industria meccanica Svizzera soprattutto nella prima metà del Novecento. Un nostro affiliato, Guido Menghetti di Lugano, ci ha gentilmente inviato la foto dell'esemplare che possiede: una splendida 2 cilindri da 250 cm³, cambio a pedale e freni a tamburo. L'acquistò nel 1956 (anno in cui terminò la produzione Motosacoche) al garage Vicari di Lugano.

