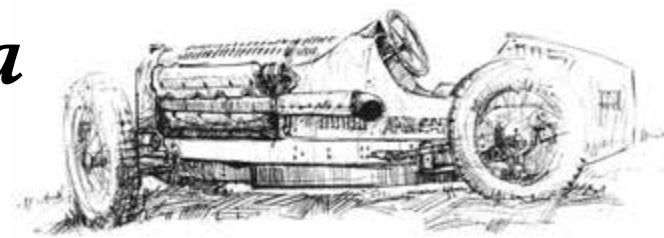


Amilcar: l'utilitaria più sportiva del Novecento



Sembra fragile e minuta, nella sua esile veste di legno e lamiera inchiodata, ma quando s'accende quel motore vecchio più d'un secolo, si risveglia in lei un'energia possente, atavica, meravigliosamente assordante. La sconquassa nel profondo, la fa apparire più maestosa di quanto sia, quasi volesse confrontarsi con le stelle Grand Prix del tempo: auto che, come Maserati, Bugatti, Alfa Romeo, costavano fino a 195mila franchi francesi. Quanto due ville, per farla semplice.

Abbiamo avuto il privilegio, nelle scorse settimane, di poter osservare una magnifica Amilcar CGSS del 1927, gentil-

mente concessa dal Garage Belotti di Verscio. Una vetturetta davvero straordinaria e particolare, così distante dagli occhi della modernità da risultare forse eccentrica, ma tanto performante da chiedersi se tutto il lavoro condotto dall'industria di settore alla spasmodica ricerca della performance assoluta abbia partorito un significativo valore aggiunto rispetto agli esordi.

Un po' di storia ► "Amilcar" era uno tra i moltissimi marchi che diedero lustro alle famigerate cyclecars ("autocicli"), una sorta d'anello di congiunzione tra l'automobile e la motocicletta. Dalla prima presero carrozzeria e disposizione



dei posti a sedere (di regola due), dalla seconda soluzione come il propulsore di piccola cilindrata e il peso piuttosto contenuto. Le motorizzazioni erano ridotte e basate su configurazioni a uno o a due cilindri, più raramente a quattro. Altre caratteristiche meccaniche stavano nella trasmissione a catena su una sola ruota posteriore, in maniera da evitare l'utilizzo di un differenziale. Il tut-



to, per contenere i costi. ► Si diffusero enormemente in Francia dopo il primo conflitto mondiale, prevalentemente per motivi fiscali. Nel 1920, infatti, il Governo transalpino promulgò una legge finanziaria che prevedeva, per questo tipo di mezzi, una tassa annuale di circolazione ridotta a 100 franchi francesi, l'equivalente di una motocicletta. Fu un tentativo riuscito di rilanciare l'industria dopo i disastri della guerra. Per rientrare in questa categoria bisognava soddisfare i seguenti requisiti: peso a vuoto inferiore ai 350 kg, cilindrata massima di 1'100 cm³, 2 posti a sedere, 3-4 ruote. Nel 1925 l'imposta crebbe a 120 franchi ma venne tolta la limitazione relativa alla massa. Le cyclecars, divenute più consistenti, furono così ribattezzate "voiturettes". Nel 1929, abrogata la normativa fiscale, si verificò un inesorabile declino. Andò più o meno allo stesso modo anche in Gran Bretagna, soprattutto con GN e Morgan, dove vi fu la transizione da cyclecars a "lightcars". Divenute parte della cultura di massa, apparvero pure nel resto dell'Europa. Ben presto cominciarono a mostrare anche delle buone doti dinamiche utili alle competizioni.

Il marchio ► Scaturì dall'incontro di André Morel e Edmond Moyet. Il primo, nato a Troyes il 3 agosto del 1884, lavorò come magazziniere a Parigi, per poi trasferirsi a Lione presso un concessionario di vetture usate dove fu notato e assunto da uno dei collaboratori di Marius Berliet (costruttore di camion). All'età di 20 anni era già pilota e apprezzato collaudatore, ma lo scoppio della prima guerra mondiale lo condusse nell'aviazione. Moyet era invece un ingegnere che collaborò al progetto della Citroën 5 CV. Vero e proprio appassionato di meccanica, la sera, a casa, lavorava sul suo progetto di cyclecar. I due si conobbero in un ristorante della capitale e, sull'onda dell'entusiasmo, iniziarono la ricerca di partner finanzia-

ri. Contattarono Emile Akar, detentore di una significativa partecipazione nella marca "Le Zèbre", e Joseph Lamy, che ne era il direttore commerciale (da qui l'acronimo aziendale che venne depositato il 19 luglio del 1921). ► Moyet, con la sua idea in fase avanzata, riuscì a conquistarli e venne creata la nuova compagnia che produceva negli stabilimenti di 34 rue du Chemin Vert a Parigi, dietro la Bastiglia. Akar divenne direttore generale, Lamy sovrintendeva la parte commerciale, Morel fu nominato direttore delle vendite e Moyet capo ingegnere.

Una grande avventura ► Dal 1921 al 1929 le "Casate" erano più di mille e la concorrenza si rivelò davvero spietata. Proprio come nel mercato odierno, anche allora tutto si giocava sul filo dei prezzi e della qualità. Malgrado l'Amilcar fosse stata l'indiscussa regina del settore, la rivale Salmson riuscì ad adombrarla con un fenomenale cocktail di vittorie sportive e innovazioni tecno-

► Con un ultimo colpo di coda, rappresentato dall'Amilcar 5CV, l'azienda riuscì di nuovo a salvarsi riscoprendo il mercato delle "piccole". Le difficoltà non vennero però cancellate e condussero all'acquisizione della ditta da parte della Hotchkiss. La seconda guerra mondiale, al pari di una miriade d'altre realtà, azzerò tutto.

LA NOSTRA VETTURA

La stupenda Amilcar CGSS che ora è in terra ticinese, fu venduta al "Salon des Voiturettes" di Parigi nel 1927. La comprò un nobile francese che la usava personalmente. Com'è sorte comune a molti oggetti storici, se ne persero le tracce per qualche decennio. Ricomparve nei Sessanta presso un commerciante transalpino, dotata di un compressore Cozette, all'epoca impiegato per aumentare il rendimento in ambito competitivo. Fu poi venduta a un famoso collezionista belga e raggiunse il nostro Cantone, dall'Inghilterra, una decina d'anni orsono. La macchina è stata completamen-



logiche. Il famoso slogan pubblicitario "Amilcar un Jour, Amilcar Toujours" si stava affievolendo. ► Fu in questo contesto problematico che, nel 1926, nacque la C6. Con essa, Moyet tentò di risollevarne le sorti della società e ci riuscì. Era un'auto straordinaria. Durante il primo anno di competizioni collezionò ben 85 trionfi con Morel al volante. Ma quando tutto sembrava andare a gonfie vele, ecco una nuova battuta d'arresto: venne concluso un contratto con l'americana General Motors (GM) per la fornitura di modelli 8 cilindri 2'300 cm³ ma, al momento di commercializzarli, avvenne la grande crisi del 1929 che portò tutti sull'orlo del fallimento.

te restaurata ma presenta uno stato di conservazione delle parti originali quasi unico nel suo genere. Al proprietario, abbiamo chiesto quali siano le sensazioni al volante. ► «Non ci sono porte, bisogna scavalcare per installarsi ai comandi che sono situati sulla destra. A dispetto del pensiero comune, questa disposizione non è determinata da un qualsiasi influsso progettuale britannico, ma dall'antica usanza di realizzare le strade a "schiena d'asino" e dalla conseguente necessità di controllare i fossi ai margini della carreggiata per non incorrere in spiacevoli incidenti. Il sedile del conducente è misteriosamente piccolo e scomodo rispetto a quello



del passeggero (il regolamento sportivo prevedeva sempre pilota e meccanico a bordo) ed è a scalare a causa della carrozzeria stretta chiamata, appunto, "pointe Bordino decalée" in onore del pilota italiano Pietro Bordino». ► L'abbiamo sentita, in azione, la CGSS, con quello straordinario 4 cilindri di cui è dotata. Con maestria, e qualche truccetto del mestiere, il proprietario l'ha messa in moto al primo colpo per mezzo di un dispositivo d'avviamento che già allora era complementare alla classica

manovella. ► «Sembra un 5mila tant'è grintoso e roboante. Non c'è nemmeno la marmitta a smorzare il clamore». Il pedale del gas è posto al centro ed è di forma circolare (da lì il detto dialettale "tegnii giò 'l ciod"). Il cambio è a tre velocità e parzialmente sincronizzato ma, a causa della frizione metallica, è difficile innestare la marcia. «Quando lanci la vettura a 140 all'ora (che prestazioni incredibili per l'epoca!) sembra di stare su una macchina da corsa; gli innesti a "denti frontali" cantano talmente forte

da sovrastare l'urlo del motore. La tenuta di strada è eccezionale, il sistema frenante già molto avanzato. L'assenza del differenziale le dona caratteristiche da go-kart. In curva, se vai veloce, non devi mai togliere il piede dall'acceleratore o ti ribalti (è anche alta di baricentro). Puoi però farla scodare e, se ne sei capace, guidarla tutta in controsterzo: con il gas e un colpo di volante la rimetti in traiettoria».

di Elias Bertini
Foto: René Opitz



SCHEDA TECNICA

(allo stato originale)

Carrozzeria:

"pointe Bordino decalée" a due posti in legno-acciaio

Motore: 4 cilindri in linea

Valvole per cilindro: 2, laterali

Cilindrata: 1'074 cm³

Alesaggio x corsa (mm): 60 x 95

Rapporto di compressione: 6:1

Potenza massima: 33 CV a 3'800 giri/min.

45 CV con compressore e testata Cozette

Distribuzione: albero a camme laterale

Alimentazione: a carburatore, Solex 26 MHG

Cambio: a 3 marce parzialmente sincronizzato

Trazione: posteriore senza differenziale

Raffreddamento: ad acqua senza pompa o ventilatore

Freni: a tamburo anteriori e posteriori

Velocità massima: 120 km/h

Passo: 2'323 mm

Carreggiata: 1'045 mm

Peso a vuoto: 550 chili

Prezzo: 26'900 franchi francesi