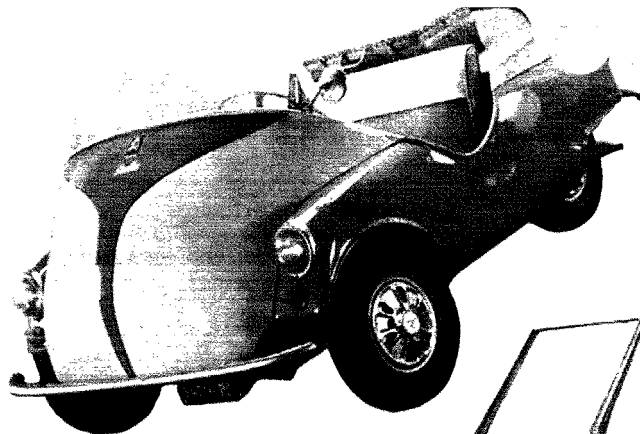
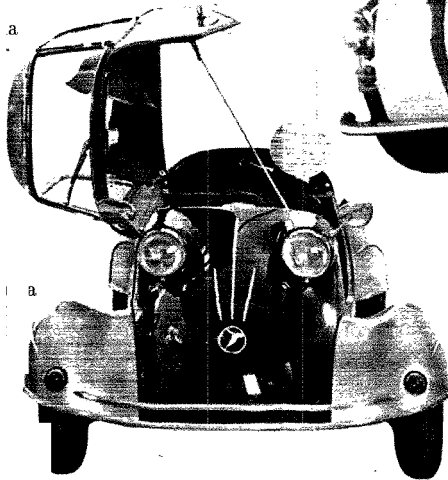


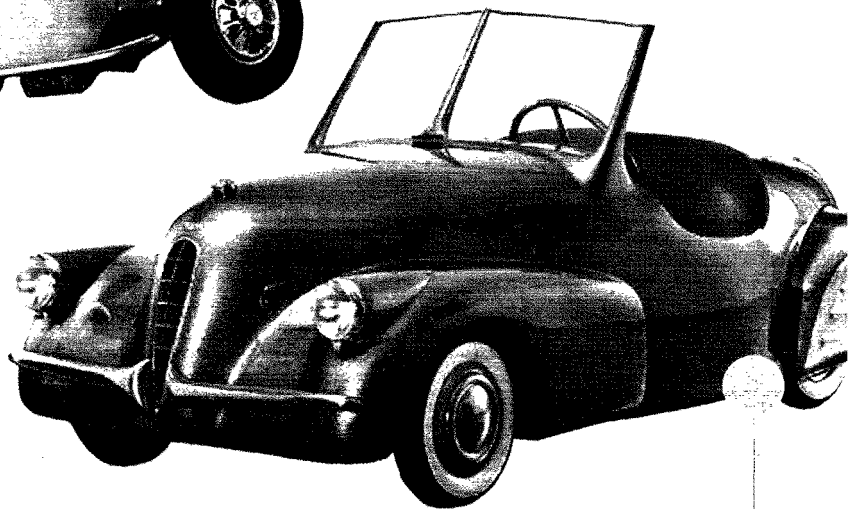
MINI AUTO

Ecco le antenate della city car

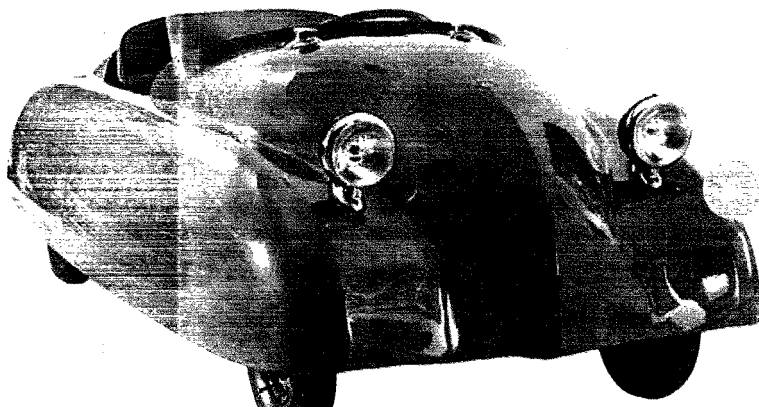
MESSERSCHMITT 1959
Dopo la seconda guerra mondiale la società tedesca convertì la produzione di aerei da guerra in automobili. L'influenza aeronautica evidente nei rivestimenti metallici leggeri



ISO ISETTA 1953
Microcar prodotta tra il 1953 ed il 1956 dalla Iso, montava un unico portellone frontale, che costituiva praticamente l'intero muso della vettura. Successo in Germania, in Italia fu un flop



LA VOLPE 1947
Realizzata dalle officine Aeromere Caproni, veniva pubblicizzata vantando il motore bicilindrico a due tempi da 124 cc, capace di erogare la potenza di ben sei cavalli raffreddati ad aria



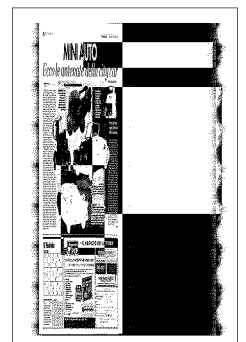
VOLUGRAFO 1946
La Volugrafo 46, chiamata anche «Bimbo», è uno dei vari tentativi del dopoguerra di offrire un veicolo alla portata di tutte le tasche. Anche questa vetturella non ebbe molto successo e si può stimare la produzione in qualche decina. Motore da 125 cc a quattro tempi, tre marce senza retro, una sola ruota motrice, niente ammortizzatori: toccava i 60 km all'ora.

Fabrizio de Feo
da Roma

● Hanno forme sinuose, accattivanti, gioiose, tondeggianti, surreali. Un design che sembra uscito direttamente dai sogni di un bambino del dopoguerra o dalle invenzioni di Archimede Pitagorico in un fumetto della Disney. Sono azzardi dell'immaginazione capaci di dare luogo a linee mai viste, macchine che sembrano giocattoli. Eppure queste auto sono esistite veramente e sono diventate il soggetto di una mostra «**Maccini-
nate** - Le Bubblecars nel design del

Novecento» organizzata dalla Fondazione Cesar e presentata ieri nello spazio romano dell'ex Gioventù Italiana del Littorio, dove sarà visibile fino al 6 aprile.

Protagoniste sono le «macchine-bolla», i «moscerini», come li chiamavano i giornali dell'epoca che cominciarono a infestare l'Europa, gli ovetti su tre o quattro ruote, nate dal modello italiano «Iso» della milanese Famiglia Rivolta, che scarsa fortuna ebbe in Italia tanto



che il brevetto venne venduto alla Bmw. Un'esperienza tutta europea che venne travolta prima dalla 600 poi dalla 500 e dallo sviluppo delle autostrade all'ombra del boom economico. Piccole macchine pensate per democratizzare lo strumento della macchina che diventava di massa. «Macchinette che riservano non poche sorprese - spiega l'assessore alla Cultura della Regione Lazio, Giulia Rodano - se si pensa che l'Electrolette del '41 è un esemplare ibrido, quando la benzina non c'era». In realtà queste Cenerentole della strada non ebbero fortuna, forse perché troppo in anticipo sui tempi. Eppure oggi sono meravigliosi oggetti di design, come l'Iso Rivolta con i portelloni ripresi dagli alianti da sbarco o la Tiger con l'apertura a «cockpit» come l'aereo, con i posti uno davanti all'altro. La più grande, la Janus, all'insegna della simmetria, con doppia apertura davanti e dietro come un Giano bifronte. E non sono soltanto oggetti da museo. Francesco de Cunto, presidente dell'Associazione Microvetture, infatti, le guida ancora. E l'appeal è ancora fortissimo. «Sono la disgrazia di quelli che hanno le Ferrari. Quando arrivo ai raduni con le mie macchinette gli rubo la scena».

Ora il Lingotto sogna il ritorno della Topolino

A Ginevra l'ad della Fiat, Sergio Marchionne, ha ribadito che il gruppo ha allo studio una city-car, una piccola auto da città. Dovrebbe essere la riedizione della Topolino (una mezza ammissione sull'argomento, il capo del Lingotto l'aveva fatta, tempo fa, a margine della presentazione a Torino del libro fotografico su Gianni Agnelli). Già nei mesi scorsi il mensile «Quattroruote» aveva ipotizzato un ritorno del nome Topolino per una «mini» di casa Fiat. «E in corso di definizione il design», ha ricordato Marchionne dal Salone di Ginevra. Secondo le indiscrezioni pubblicate dal mensile della Domus la «piccolina» di Torino avrebbe trazione e motore posteriore e 4 posti in meno di tre metri. Il motore scelto sarebbe il piccolo bicilindrico turbo-compresso da 900 cc (lo small gasoline engine con potenze da 90-110 cv), montato in posizione molto ribassata, sotto il sedile posteriore. Toyota, intanto, la sua Topolino l'ha già preparata: si chiama iQ. Spazio record in meno di tre metri.

[PBon]