

G e n t l e m a n

Collector

M E N P A S S I O N S I T A L I A N M A G A Z I N E

Bergamo
Historic GP

Correre
nel sogno



CHAPEAU
I CONCORSI
D'ELEGANZA
DI VILLA D'ESTE
E VILLA ERBA

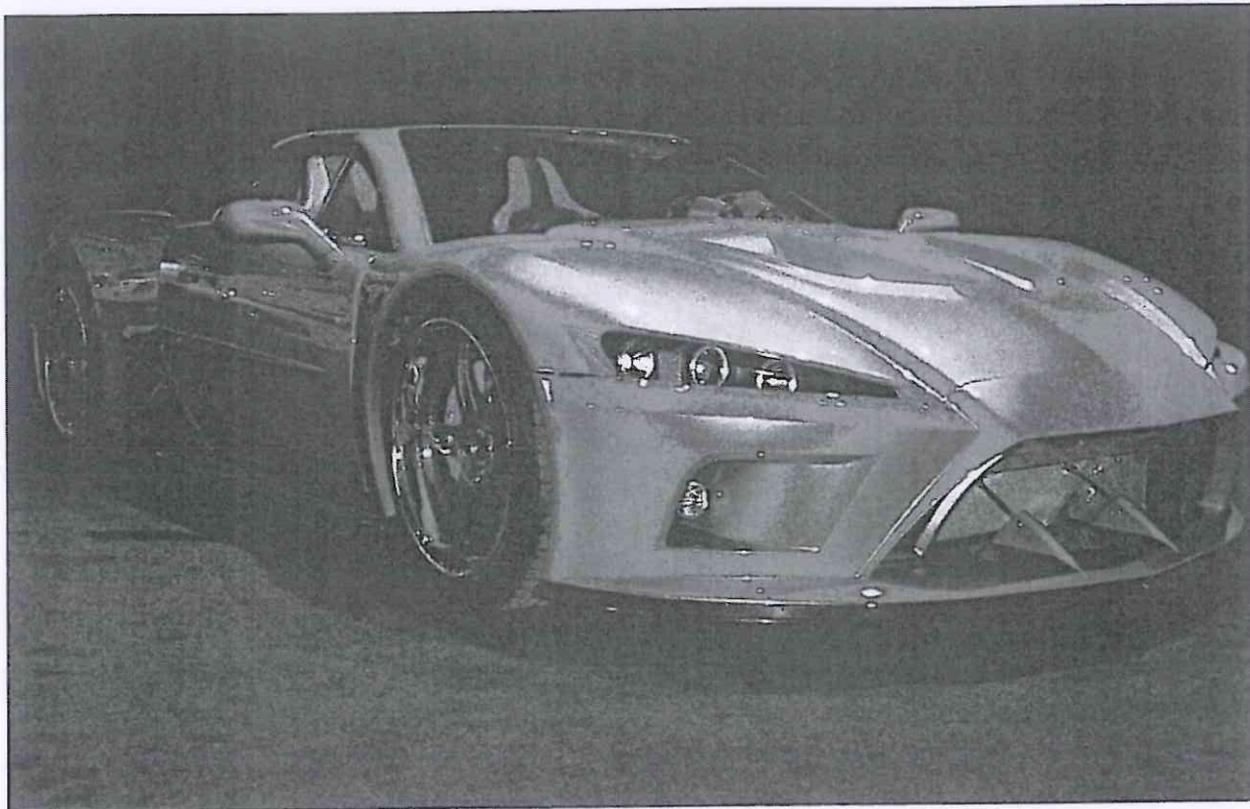
**REVIVAL
RACING**
MILLE MIGLIA
LA CORSA PIÙ BELLA
DEL MONDO

Nello Salsapariglia:
collezionare "ferri vecchi"

ISSN 2240-1652



9 772240 165009



Fino a un po' di anni fa andare a Maranello non valeva il viaggio. Certo, c'erano già il Cavallino e la Montagna, ristoranti ben frequentati e dalla cucina notevole,

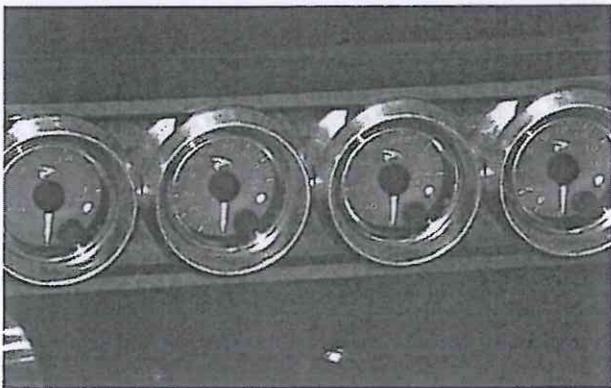
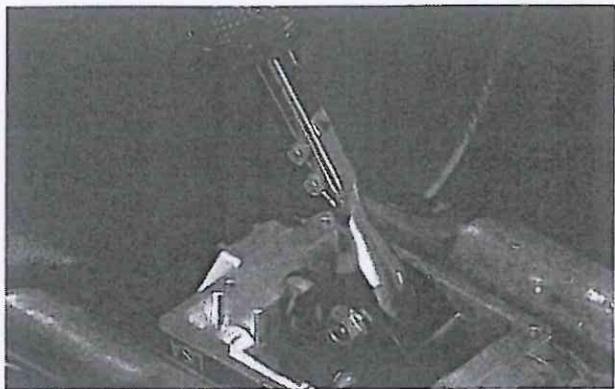
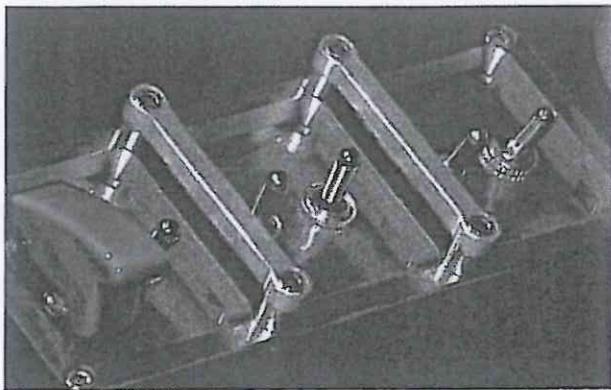
ma mancavano musei, negozi e gallerie assortite per dare soddisfazione al ferrarista d'hoc. Stessa cosa capitava a Sant'Agata, dove, oltre allo stabilimento, non c'era nulla da vedere e toccare sempre legato al mito Automobili Lamborghini; se non, rimanendo in tema culinario, Tajadela, con il suo gnocco fritto accompagnato da una cascata di salumi nostrani, curatissimi nelle stagionature e obbligatoriamente inaffiati dal più sporco dei lambruschi. E quello che ieri capitava in questi piatti paesini dell'Emilia oggi avviene a Holly. Scarno e piccolo villaggio di seimila anime nel Michigan, dove viene costruita la Falcon F7. Supercar americana a tiratura limitata che ha prestazioni degne delle vetture del Cavallino e del Toro. Grazie a una monoscocca in alluminio, pannelli carrozzeria in carbonio, motore centrale V8 da 620 cavalli e cambio a sei marce della Ricardo. Passando

*Da 0 a 100 km/h
in 3,6 secondi
Oltre 340 km/h*

per la via centrale di Holly, viene spontaneo chiedersi come sarà qui il futuro, soprattutto di questa piccolissima azienda americana che ha contribuito nel passato al mondo automotive essendo stata fornitrice di componenti per la Dodge

Viper e la Plymouth Prowler. Molto dipenderà da questa biposto assai leggera, la F7, dal peso di 1260 kg, che accelera da 0 a 100 km/h in 3,6 secondi e raggiunge, a seconda della configurazione aerodinamica, i 320 o i 340 km/h. In un anno, dalla piccola factory di Holly ne usciranno una decina. A che prezzo? Circa 170 mila euro. E qui già sta un bel grimaldello per aprire la porta al successo.

Supercar di indubbio interesse, la Falcon colpisce per lo stile, per i contenuti e per la potenza del suo V8 sette litri di derivazione Corvette, ma a ben studiarla anche per la cura nei dettagli. Come il bottone per l'accensione o i tasti dei vari servizi ricavati dal pannello. Addentrandosi nella meccanica, colpiscono le sospensioni, il rinforzo centrale, una cura maniacale su quei contenuti di chiara derivazione agonistica che lasciano immaginare una guida tutta prestazioni ed



so mitiche automobili del passato, come sterzo pesante ma direttissimo, frizione da polpacci nerboruti, leva del cambio che richiede una decisa...forza. In sostanza è un'auto per super uomini, o meglio uomini del passato che oggi poco

si ritrovano con le tante servoassistenze disponibili: quelle che fanno di certo andare più forte, ma fanno anche vedere meno le differenze tra chi in auto ci sa andare per davvero e chi invece è meglio vada solo a passeggio. La Falcon F7 è dunque un'automobile dove l'acceleratore per i più è consigliabile accarezzarlo piuttosto che premerlo a fondo, perché di sistemi di trazione evoluti non c'è traccia. La F7 è una due posti, dove chi sta dietro il piccolo volante tagliato diventa preda e non cacciatore, dove chi siede di fianco sente tutto ciò che la strada trasmette. La F7 è un'auto esotica dove chi guida deve pensare bene prima di agire sul volante. E dove anche la velocità si sente tutta e sempre. Anche perché il motore che sta dietro la schiena allunga solo fino a 6600 giri e ha tanta di quella coppia già a 1000 giri che fa schizzare indietro lo stomaco solo a sfiorare l'acceleratore. E a propo-

Componenti realizzati ad hoc da muscle car

sito di accelerazione, va ricordata quella laterale: 1,3 g grazie pure ai mostruosi pneumatici 275/30 su cerchi da 20 per l'anteriore e 335/30, sempre su cerchi da 20 per il posteriore, che permettono velocità di percorrenza in curva da

brivido se si manda correttamente in appoggio l'auto per far lavorare al meglio le leve delle sospensioni e gli enormi pneumatici. E grazie alle loro generose dimensioni, si sono potuti inserire altrettanto generosi dischi con pinze a sei pistoncini per decelerazioni da cardiopalma, sempre che chi esercita la pressione sul pedale centrale abbia abbastanza muscoli. In poche parole è un'auto dove la tuta spaziale dovrebbe far parte della dotazione di serie, così come guanti e casco. Sia quando la si porta chiusa sia aperta, perché ricordiamolo, è una T Top. Una super berlinetta con tetto centrale rimovibile, utile per farsi ammirare mentre si transita a trenta all'ora su Ocean Drive, ma affascinante anche per sentire l'urlo dell'otto cilindri che esce dai due generosissimi scarichi posteriori in posizione rialzata. E se si ipotizza questo impiego della F7, farà piacere pure sapere che questa over

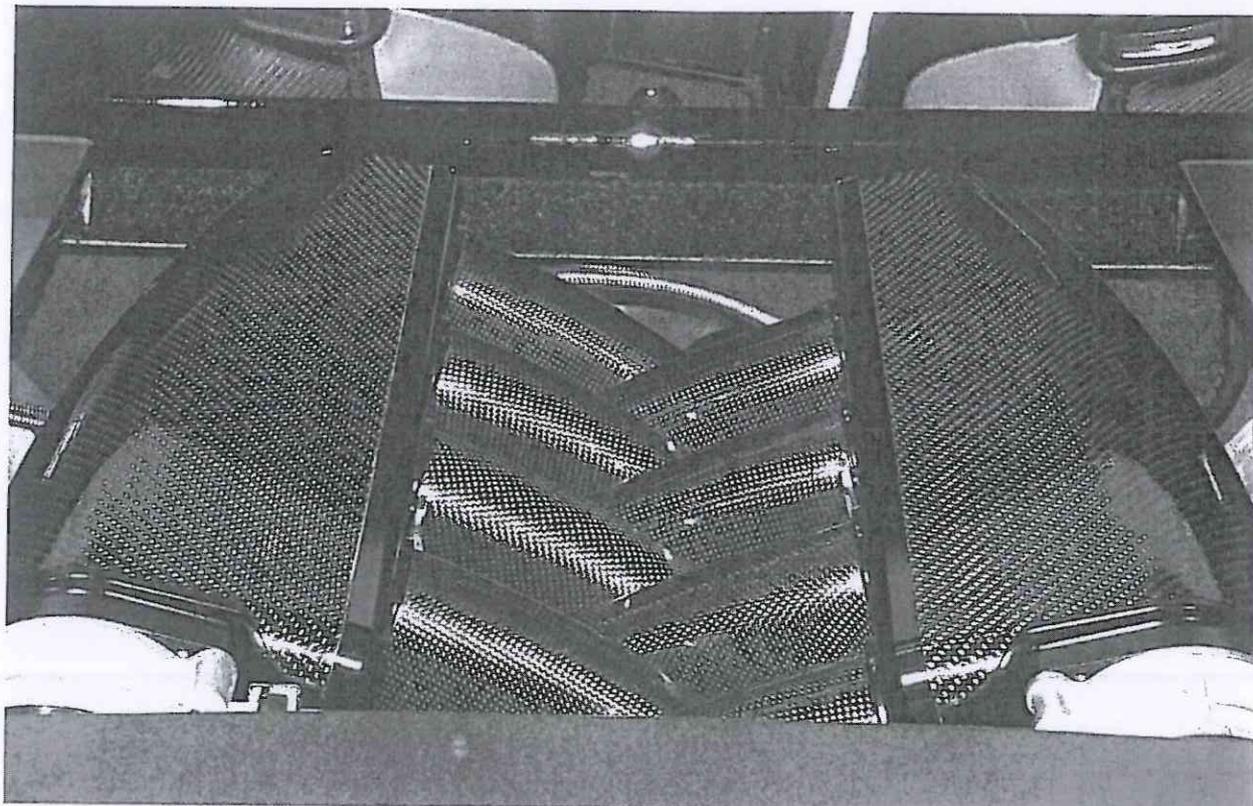


NON PASSA INOSSERVATA A GUARDARLA SIA DA FUORI SIA DA DENTRO

IL FRONTALE È COME FOSSE SOSPESO SULLA GRANDE BOCCA. I RADIATORI IN EVIDENZA SI MOSTRANO INTERAMENTE PER AUMENTARE LA CAPACITÀ DI RAFFREDDAMENTO COME SULLE AUTO DA CORSA DI UN TEMPO. I COMPONENTI SONO APPOGGIATI SU PEZZI STRUTTURALI RICAVATI DAL PIENO PER UNA RICERCATEZZA SCONOSCIUTA ALLE RIVALI.

emozioni. Come le leve delle sospensioni, con pochissimo scuotimento e dalle misure perfette, per tenere sempre le ruote perpendicolari al terreno con camber piuttosto aperto. L'abito al contrario non è da rinomata sartoria, ma va chiarito subito che non lascia indifferenti. Soprattutto quando ci si trova a "tu per tu". I fari strizzati come gli occhi di un giapponese arrabbiato fanno paura; la grande bocca come quella di una rana, con generosi radiatori in evidenza, fanno sognare lunghe corse alla massima velocità su altrettanto infiniti rettilinei; le nervature sul cofano assomigliano a lame taglienti per fendere al meglio l'aria; i generosi sfoghi per il passaggio di copiosi flussi raffreddanti ricordano indomabili berlinette dei bei tempi passati; i passaruota marcatamente in evidenza non lasciano indifferenti chi ha benzina nelle vene, dando l'idea di un vero mostro da corsa adattato alla bella e meglio alla strada e alla sue regole.

Anche l'abitacolo lascia poco spazio a compromessi e non appena ci si siede dentro si ha una sensazione di claustrofobia come sulle Formule perché lo spazio è poco e tutto è stato calcolato non al centimetro bensì al millimetro. Ma anche questo ha il suo fascino. Come la pedaliera, il pomellone del cambio simil Shelby dei bei tempi e la conseguente durezza nell'azionarlo che richiede polso forte ed allenato oltre a grandi mani. I sedili? Avvolgenti come un abbraccio quasi asfissiante. Anche salire o scendere non è cosa da ripetersi frequentemente, a meno che non si sia agili come gazzelle. Causa brancardo esagerato. Insomma non è un'automobile pensata per le...signore, non solo con le gonne strette e i tacchi a spillo. E proprio questo concetto la rende unica e supercar intrigante per quei "Gentleman Collector" che vedono troppo ingentilite le rivali con Cavallini e Tori in bella evidenza. La F7 infatti ha tutte le caratteristiche che hanno re-



NON BASTA UN GIORNO INSIEME PER CONOSCERLA

LA FALCON HA MOLTI COMPONENTI REALIZZATI AD HOC. E QUINDI VA SCOPERTA CON CALMA. DAL PULSANTE D'ACCENSIONE MOTORE AL LEVERAGGIO DEL CAMBIO, DALLA BATTERIA DEGLI INDICATORI SUPPLEMENTARI ALL'INCROCIO DEL SISTEMA ASPIRAZIONE. COME UN'OPERA D'ARTE, PER CAPIRLA CI VUOLE TEMPO.

"600HP" offre qualche gentilezza per l'uso quotidiano come il lift per sollevare il frontale se si deve accedere a una rampa o se non si vuole strisciare il fondo piatto su un rallentatore. Piatta, ben bilanciata perché sviluppata in pista, la Falcon F7 ricorda tantissimo una stock car, bassa, dura e rigida con scuotimenti nulli del corpo vettura e come tale dispensa emozioni fortissime poco note agli europei.

In America la Falcon viene venerata e considerata moltissimo perché assieme alla Corvette e alla Viper è l'unica vera supercar made in Usa, ma rispetto a queste è molto più esotica, estrema e fa sognare sbarbati e ricchi signori sia della costa east che west. Non bisogna essere razionali per giudicare la F7 e quindi poco importa che non abbia nemmeno il bagagliaio o che il suo telaio sia in alluminio e non nel più raffinato carbonio o che il suo motore sia ancora un 7 litri poco attento ai consumi e alle emissioni. Inutile

è stare a discutere del suo cambio a sei marce se sia meno performante del sette con doppia frizione delle più recenti Ferrari.

La Falcon è una esotica e unica biposto double face, punto e basta, che potrebbe attrarre anche nel Vecchio Continente seppur qui sia ancora un oggetto misterioso sconosciuto ai più. Come Holly, sempre che questo mostro non diventi leggenda ed entri nel mito dell'automobile. Solo allora Holly potrebbe avere shop dedicati, un museo se la F7 avrà sorelle, steak house indimenticabili. Di sicuro però Holly non avrà mai le tagliatelle al ragù della Montana che avevano stregato pure il freddo Schumacher, i tortellini in brodo del Cavallino che deliziavano il palato del Commendatore, i salumi di Tajadela che piacciono tanto a chi scrive e che la F7 eguaglia nel gusto a vederla e viverla. ■

Marco Marelli