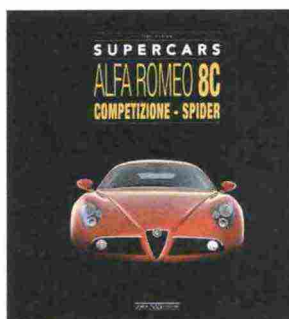


RECENSIONI a cura di Rodolfo Solera

## IN LIBRERIA



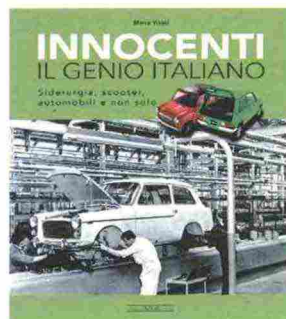
Ivan Scelsa

### ALFA ROMEO 8C COMPETIZIONE - SPIDER

Giorgio **Nada** Editore  
Pagine 168  
Euro 44,00

#### 8 cilindri per pochi

È stato l'Amministratore Delegato FCA Sergio Marchionne ad autorizzare la messa in produzione della 8C Competizione nel 2006, dopo aver risolto la peggiore crisi finanziaria e di mercato che il Gruppo Fiat avesse vissuto fin dagli esordi. C'era grande bisogno di un prodotto immagine che potesse rilanciare il brand di maggior prestigio tra quelli disponibili, l'Alfa Romeo, e attraverso questo trainare le sorti della FCA. La 8C Competizione era perfetta, nome evocativo compreso. La linea era meravigliosa, frutto del lavoro del Centro Stile interno capitanato da Wolfgang Egger, il giovane designer ex-pupillo di un altro grande passato per le stanze del Biscione, Walter De Silva. Le curve sinuose e muscolose della nuova coupé sono prese dalla migliore tradizione dell'Alfa perché si rifanno a vere icone presenti nel cuore degli appassionati, come la 33 Stradale e la Giulietta SS di Franco Scaglione, la Giulietta Sprint di Bertone, le TZ e TZ2 di Zagato. La meccanica è prestigiosa anche se di Alfa Romeo ha poco, essendo di derivazione Ferrari e Maserati, con il suo 8V di 4.691 cc e 450 CV, ma la trasmissione transaxle fa rivivere i fasti Alfetta e 75 e questo basta. Il successo è totale, i 500 esemplari programmati sono tutti venduti ancora prima di essere prodotti, alla "modica" cifra di circa 165.000 euro. I delusi della prima offerta hanno pensato di rifarsi con la seconda, quella riservata alla Spider, per molti versi ancor più affascinante. Ma di essa ne sono state prodotte solo 329 al posto delle 500 pianificate, pare per i costi di produzione esorbitanti. La caccia dei collezionisti è già aperta, ovviamente.



Marco Visani

### INNOCENTI IL GENIO ITALIANO

Giorgio **Nada** Editore  
Pagine 192  
Euro 44,00

#### Storia di un sogno industriale

Ricordate i "tubi Innocenti", parte integrante della

cantieristica di casa nostra, con i ponteggi in bella vista? Non erano in realtà un'idea originale, ma il geniale perfezionamento di una soluzione di matrice inglese. E già, proprio come la Mini che col marchio Innocenti conosce una delle sue più brillanti interpretazioni, persino meglio rifinita di quelle prodotte con i marchi Austin e Morris. In tutto questo c'è la continuità dello spirito imprenditoriale di Ferdinando Innocenti, proiettato nei due settori chiave della società di metà '900, l'edilizia e i trasporti. È da queste premesse che nasce la Lambretta, ispirata allo scooter americano Cushman, ed anche l'ingresso nel settore auto, promosso da Luigi Innocenti, figlio di Ferdinando. Nell'agosto del 1959 è lui a comunicare ufficialmente che la Innocenti potrà "montare e parzialmente costruire" le BMC destinate al mercato italiano. Dalla iniziale A40 al fenomeno Mini, passando per la spider 950, la IM3, la J4 e J5, è un cammino virtuoso fino all'aprile 1972, quando la famiglia Innocenti esce dall'azienda. La fine arriva nel 1997, dopo svariate vicissitudini e passaggi di proprietà. Un bel libro, ben documentato, importante per conoscere la storia di un sogno industriale che non riguarda solo Lambretta e Mini.

Mario De Vivo

### MARIO MANNUCCI IL MAESTRO DEI NAVIGATORI

Giorgio **Nada** Editore  
Pagine 208  
Euro 28,00

#### L'altra metà di una coppia

Perché l'hanno chiamato "il Maestro"? Semplice, è stato il più grande del suo tempo, gli anni Settanta, e soprattutto ha cambiato radicalmente la figura del navigatore, da amico o occasionale accompagnatore del pilota a vero professionista, capace di avere una visione totale del-

la gara. La preparazione del radar e delle note per le prove speciali, la valutazione delle difficoltà e dei possibili imprevisti da affrontare, la conoscenza delle singole pieghe regolamentari indispensabili per trarsi d'impaccio, il ritmo giusto nella lettura delle note per mettere il pilota nelle condizioni di dare il meglio di sé. È stato un campione, non per niente ha fatto coppia fissa con un altro campione, Sandro Munari. Insieme hanno vinto molto, ma soprattutto sono stati l'equipaggio più te-

mutato dalle squadre ufficiali rivali. Era un pilota promettente agli inizi della carriera, ma dopo aver visto all'opera dal sedile di destra personaggi come Ballestrieri e Barbasio capì che andare davvero forte era un'altra cosa, fuori della sua portata. Per un vincente come lui non c'era alternativa: doveva diventare il miglior navigatore del mondo. Ce la fece, con grande carparietà e tantissimo talento. Una vita intensa la sua, magistralmente raccontata da Mario De Vivo.

