

IL SOGNO NEL CASSETTO

Range Rover 2 porte

Il mondo impazzì subito per quell'originale 4x4 di lusso



NON COMMETTETE l'errore di chiamarla 'Land Rover'! Range Rover era il nome destinato a quella spanna in più, quella spanna a cui solo alle regine è consentito elevarsi. Nasce per contrastare l'americana Jeep Grand Wagoneer, forse un po' troppo 'stars and stripes' per il vecchio continente... In UK vogliono pensare in grande, invadere l'Europa puntando sul primo vero SUV nato al di qua dell'Atlantico. E la linea si deve a due ingegneri, Charles Spencer 'Spencer' King e Gordon Bashford, che svilupparono una due porte bella, moderna, ma soprattutto un progetto capostipite... Non copiava nessuno e aveva come riferimento la Jeep Grand Wagoneer, mito in America ma che stentava nel Vecchio Continente. Ci diedero dentro per superare un competitor un po' vecchiotto nella linea e nella meccanica, ma non privo di fascino. Alluminio e look moderno, ma

sobriamente chic. Con la sua aria altolocata, la Range va in produzione nel 1970, dotata di una vera trazione integrale permanente, e molto più compatta rispetto alla concorrente. La meccanica? Innovativa per certi versi, 8 cilindri a V 3.5 (derivato dal Buick) e un cambio a 4 rapporti. Con vere ridotte, tre differenziali, e per le sospensioni assenza di balestre antiquate, ma 'comodosi' molloni che contribuirono a far nascere il famoso 'effetto materasso'. Il tutto condito con poca elettronica, quasi inesistente a quei tempi, rivestimenti in un poco nobile PVC, e una famosa visuale stile attico che si ha stando alla guida della regina, con una superficie vetrata imponente. La classe di quest'oggetto permetteva a tutti quei clienti British o presunti tali, di passare dalla battuta di caccia alla volpe... all'accesso in pompa magna a Buckingham Palace. **Cristiano Soro**

I suoi numeri

- 86** I litri di capienza del serbatoio della benzina.
- 156** I cavalli del motore V8 di derivazione Buick.
- 1970** Viene presentata il 17 giugno di quell'anno. In Italia costa 6 milioni di lire.
- 1981** Viene presentata la quattro porte, insieme alla serie In Vogue.
- 1982** Entra nella gamma la versione Vogue a cambio automatico. Si festeggia il centomillesimo esemplare.
- 1983** Il cambio manuale passa da quattro a cinque marce di serie.
- 1985** Debuttano l'iniezione elettronica sul benzina, la cui potenza sale a 165 cavalli, e la versione Turbodiesel, motorizzata dall'italiana VM di Cento (FE).
- 1993** Esce di produzione la versione a due porte.
- 5000** euro è la quotazione minima di una Range Rover a due porte; quella massima arriva a 6000 euro.

PUNTO DI VISTA

Mercatini

Max Bontempi

I consigli di un esperto per la ricerca dei ricambi più adatti



L'AVVENTO di Internet, così come il moltiplicarsi di riviste specializzate zeppe di piccoli annunci, avrebbe

potuto cambiare il mondo degli accessori e dei ricambi per auto d'epoca, relegandolo in standard tali da rendere desueta la tradizionale cerimonia dell'andar per mercatini. Per un certo ambito è vero, ma, nel caso di pezzi rari, non ha senso; infatti, se avete bisogno di un kit per la revisione dei carburatori SU della vostra Mini, è semplice trovarlo sul web, pagarlo con carta di credito e farselo recapitare in 48 ore, ma se cercate una testa Siata da competizione o quattro ruote in lamiera Fergat degli anni Quaranta, neanche la più affinata ricerca su Google potrà darvi una mano. In questo senso, le mostre scambio fanno ancora la parte del leone, non solo perché l'offerta è gestita da appassionati in grado di trovare in soffitta il libretto uso e manutenzione della 1100 TV del nonno o il vecchio cronografo Breitling del vicino di casa, ma anche perché prerogative come l'esclusività della scoperta, il gusto della trattativa ed il confronto umano sull'oggetto del contendere ci appagano molto di più di un semplice click su qualche sito internazionale. In questa seconda parte dell'anno, c'è da visitare, anche solo per semplice curiosità, il Veterama di Mannheim (D) il 13 e 14 ottobre. E poi ci sono Classica Motori a Verona (20-21 ottobre) e Auto Moto d'Epoca a Padova (25-28 ottobre). Buoni acquisti!

Max Bontempi è nato a Brescia cinquant'anni fa. Esperto di automobili d'epoca prodotte dagli Anni 20 agli Anni 50, fondatore e general manager di Motoristica, da un decennio alterna l'attività commerciale a quella di 'advisor' di importanti collezionisti europei.

HPE, quella Lancia con il fascino del lato B



HPE: High Performance Estate. Sotto questa sigla nasce il primo coupé-hatchback con portellone di casa Lancia. Presentata al salone di Ginevra del marzo 1975, viene prodotta sino al 1984 in quattro serie (dalla quarta il nome sarà mutato in H.P.Executive) e in ben 71.254 esemplari, assemblati tra Chivasso, Borgo San Paolo e alcuni persino in Spagna. Numerose le vetture destinate al mercato USA. Sviluppata sul pianale della Beta berlina (con passo lungo rispetto al coupé) presenta frontale e fiancata sino alle portiere identiche al coupé e la parte posteriore del tutto inedita, con grande portellone, veneziana

parasole sul lunotto e ampio baule con sedile posteriore ribaltabile in due parti. Un'idea coraggiosa, capita però solo in parte dal mercato. Motori con cilindrata comprese tra 1.6 e 2.0 (quest'ultima anche con compressore volumetrico Volumex) e potenze tra 102 e 135 cavalli. Vettura polivalente, fu addirittura impiegata nei rally. Memorabile la partecipazione al 50° Montecarlo (1982) di una H.P.Executive 2.0 con l'equipaggio Schön-Torriani. Oggi, rarissima da trovare, ha certamente un suo fascino storico e una sicura rivalutazione futura. Da 2000 a 6000 euro (per le poche Volumex VX). **Pierluigi Gallo**