



Classic

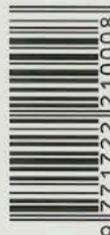
N. 22 Anno III - Mensile - 2005
€ 6.50 Italy only

AutoDigest

la Cultura dell'Automobile



**VIVE EMOZIONI:
RUF RK SPYDER STUDIOTORINO
E TVR TUSCAN S**



DOSSIER LAMBORGHINI 350 GTV, 350 GT, 400 GT, 350 GTZ



RACCONTI

DI FRANCO ANDREATINI
FOTOGRAFIE EDI TEAM

LA MGA NELLA MIA VITA

La storia di un amore che dura da una vita.
Un giornalista-scrittore e la sua roadster
di cui si innamorò guardando il film *Il Sorpasso*







Il primo amore, una spider, sbocciò quando avevo 11 anni. Era il 1962 e nel buio della sala cinematografica, dove proiettavano il film "Il sorpasso" con Vittorio Gassman a bordo della Lancia Aurelia B.24, decisi che da grande avrei viaggiato in spider e che avrei tentato di assomigliare a quell'attore. Restai colpito anche dalla spider

inglese su cui viaggiavano le due straniere abbordate da Vittorio Gassman durante il suo scorrazzare. Era una MGA rossa. Di Gassman mi affascinò la statura sopra la media, e quel modo di fare sicuro, senza timori reverenziali. Ero ancora adolescente quando sul lungomare di Pesaro sognavo vedendo passare le "Giulietta" Spi-

der, ma ancora non avevo la patente; in compenso a sedici anni ero già alto un metro e ottantacinque. Pensai che fosse solo questione di tempo. A vent'anni la voglia d'avventura ebbe il sopravvento sulla tranquilla vita di provincia. Il fascino dei Beatles, di Carnaby Street e la complicità di un giovane amore mi portarono a Londra. Non



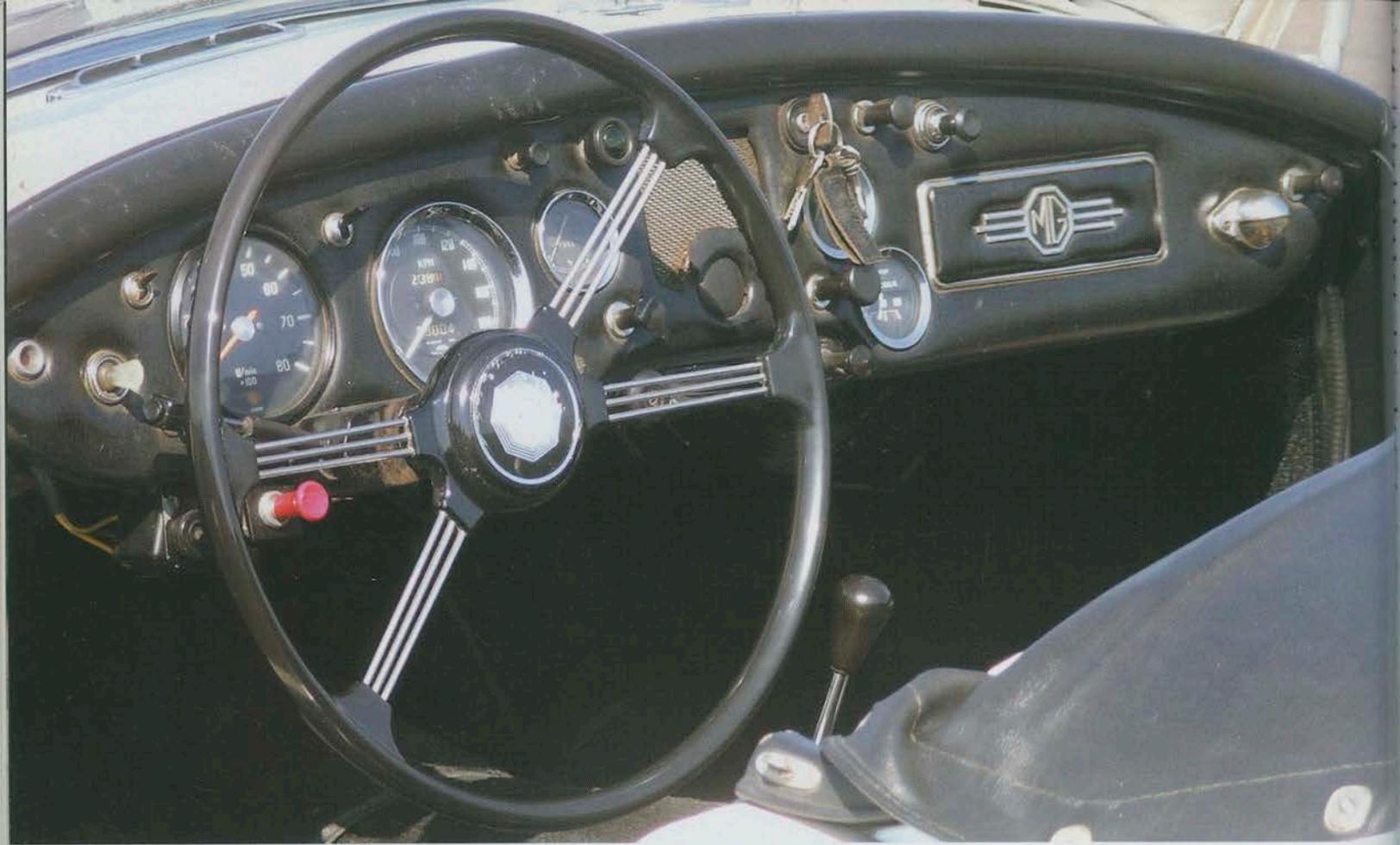
La più snob di tutte le spider A... come amore a prima vista...



si trattava di una vacanza-studio, andai semplicemente a lavorare. Ebbi fortuna, trovai un lavoro a Fulham Road e presi in affitto un piccolo appartamento nel vicino quartiere di Chelsea. Proprio di fronte alla mia abitazione c'era un Garage dove restauravano e vendevano auto sportive. Quando la vidi, me ne innamorai perdutamente: era

una MGA del 1960, bianca con gli interni neri in pelle. L'auto che sognavo, ma che ancora non potevo permettermi...

Nel 1975, forte dei primi guadagni, mi misi alla ricerca della MG e la trovai. Era ferma in un garage di Pesaro da un paio d'anni e sembrava che stesse aspettando proprio me. Come quella di Chelsea era



una linea ancora affascinante,
morbidamente sinuosa...



bianca, del 1960, gli interni erano color biscotto e così la capote, ma al momento mi sembrarono dettagli trascurabili. Siamo diventati inseparabili.

Insieme a lei ho partecipato a raduni e rievocazioni, ma soprattutto l'ho usata quotidianamente "as a daily car" come dicono gli inglesi. Nel 1985 apparve un annuncio rivolto ai possessori di MG per costituire un Club nazionale. L'appello era dell'architetto veneziano Tiziano Inguanotto e io risposi tra i primi. Ricordo il primo raduno a Firenze e il percorso stradale del Mugello con l'Autodromo dove provammo anche alcuni giri in velocità. Ricordi piacevoli e disavventure stradali. Non furono infatti solo rose e fiori. Durante un viaggio in autostrada il motore, forse stanco di rimanere prigioniero, decise di "sbiellare". Dopo un paio di preoccupanti sbandate senza conseguenze riuscii a fermare la macchina che nel frat-

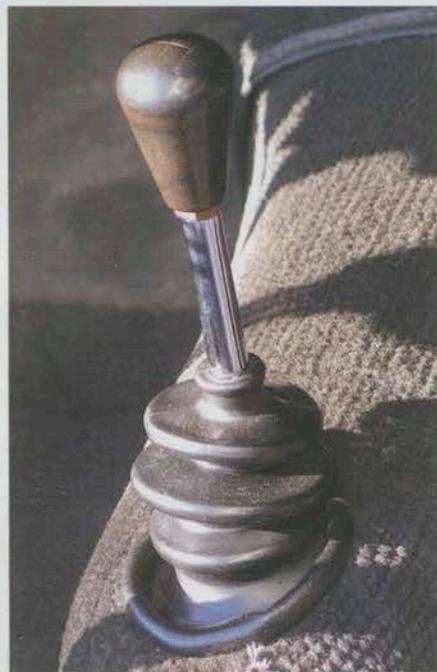
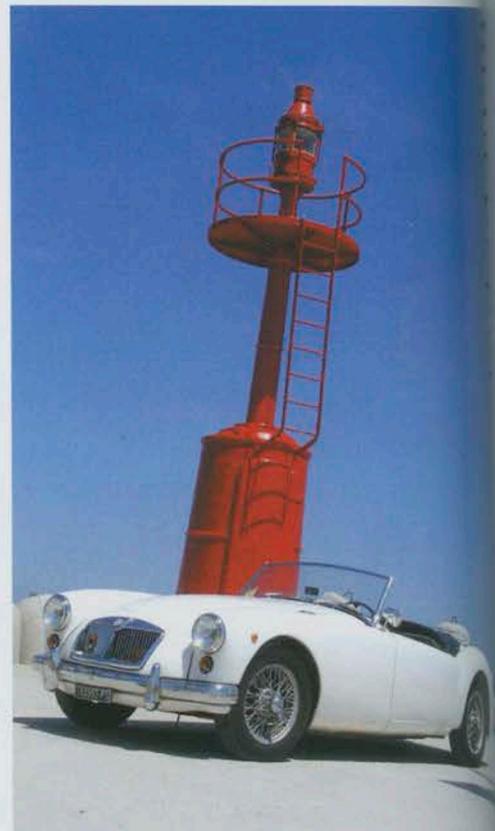
tempo aveva preso fuoco. Erano le sei di un mattino del luglio '77 e, quando si dice la fortuna, il pronto intervento di un rappresentante di estintori che transitava nell'altra corsia, riuscì a limitare i danni e salvare metà della MG.

Il mio salvatore era un ragazzo più o meno mio coetaneo, sui venticinque anni, ma già con famigliola al seguito. Era andato in campeggio e, per precauzione e sana deformazione professionale aveva con sé vari tipi di estintori sul pulmino. Quando riuscimmo a spegnere l'incendio, arrivò il carro attrezzi; vedere la propria passione semidistrutta fa stare male, ma si capisce di essere stati fortunati.

La restaurai e, in corso d'opera, feci montare la selleria nera originale;

CHE BELLA SCOPERTA!

*Volante sportivo a quattro razze
interni spartani, velocità mai oltre
le 103 miglia orarie (165 km/h)*



Scheda Tecnica MGA

MOTORE: anteriore, quattro cilindri. **Alesaggio x corsa:** 73 (75,4 Twin Cam-76,2 MKII) x 88,9 mm. **Cilindrata:** 1.489 cc. (1.588 Twin Cam-1.622 MKII). **Compressione:** 8,3:1 (8,9:1 Twin Cam e MKII). **Distribuzione:** monoalbero (bialbero Twin Cam e MKII) in testa. **Potenza:** 72 Cv (108 Twin Cam-90 MKII). **Coppia:** 98 Nm a 3.500 giri (143 Nm a 4.500 giri Twin Cam). **CORPO VETTURA:** telaio a scocca portante. **Sospensioni:** anteriori a ruote indipendenti con molle a spirale e bracci oscillanti trasversali, ammortizzatori idraulici; posteriori a ponte rigido, balestre semiellittiche, ammortizzatori idraulici. **Sterzo:** a vite e rullo. **Freni:** quattro tamburi (4 dischi Twin Cam e dischi anteriori MK II). **Cerchi:** 4x15. **Pneumatici:** 5,60 x 15. **TRASMISSIONE:** trazione posteriore. **Cambio:** manuale a 4 rapporti + RM. **DIMENSIONI E PESI:** lunghezza 3.960 mm, larghezza 1.470 mm, altezza 1.270 mm. **Peso:** 900kg. (956 kg Twin Cam, 914 kg MKII). **PRESTAZIONI:** vel. max. 150 km/h (185 km/h Twin Cam-165 km/h MKII).

come una star un po' in là con gli anni, dopo un misurato lifting, tornò anche più bella di prima. La mia MG onestamente è sempre stata un po' gelosa, anche se devo confessare che aveva ragione, ma si è sempre trattato di avventure di poco conto; d'altronde si sa, l'uomo è cacciatore e a una "Topolino B" del '48 che fa scendere il tendalino per mostrarti gli interni o una Austin Healey 900 che ti fissa con quegli occhi un po' strabici, non è facile resistere: le compri. Ma erano solo infatuazioni, difatti le rivendetti quasi subito... e sono sempre tornato da lei che, fedele come sempre, mi aspettava in garage dove, lo giuro, non ho mai più portato nessun'altra!

Solo una volta ho preso una gran "sbandata": si trattava di una francese, un tipo chiuso, una Citroën Traction Avant 11 BL (che sta per Berlietta Leggera) di solo un anno più giovane di me; un fine semestre 1952 con la erre moscia, ma questa è un'altra storia...

A distanza di tanti anni l'idillio dura ancora; io e l'MGA facciamo ancora coppia fissa, anche se il dato anagrafico depone ormai più a favore di mio figlio che oggi ha la stessa età

La storia della MGA, 1955-1961

Quando apparve la MGA era il 1955, al Salone di Francoforte. Prima di allora la spider per eccellenza, la MG Tf era qual-



cosa che somigliava un po' a una Balilla Coppa d'Oro. No, con la MGA tutta un'altra musica: era una super macchina la MGA, in confronto alle rivali Triumph Tr2 o Healey Sprite. Vantava un motore 1489 cc a quattro cilindri (72 Cv, 5.500 giri al minuto) e la velocità sfiorava le 90 miglia orarie, i 150 all'ora. Ma si poteva andare oltre, ed ecco nel 1958 arrivare la Twin Cam, una Mg dal motore bialbero e cilindrata gonfiata a 1588 cc. I cavalli ora erano 107, il rapporto di compressione era passato da 8,3 a 9,9:1...un rapporto davvero elevato, studiato per benzine a 100 ottani, comunissime all'epoca nel Regno Unito, ma introvabili in molti altri Paesi. Il vero problema riguardava i freni. La A montava

dei Lockheed a tamburo sulle quattro ruote, la Twin Cam si era invece lanciata su quelli a disco prodotti dalla Dunlop...Il tocco finale

nel 1959 fu l'uscita del modello MGA 1600, il modello del compromesso: freni a disco sulle ruote anteriori e a tamburo su quelle posteriori. Il motore era derivato dalla Twin Cam, ma con minore potenza rispetto al bialbero, 79,5 cavalli a 5600 giri al minuto. Nel 1961 la Mark II (foto sotto): motore ritoccato e portato a 1622 cc, 95 Cv a 5.550 giri al minuto. In tutto 101.081 le MGA prodotte



Il protagonista



Franco Andreatini, qui accanto con Vittorio Gassman, è nato a Pesaro nel 1951, ha frequentato la Scuola di Giornalismo di Urbino e attualmente collabora con diverse testate nazionali. Nel 1992, ha seguito la rievocazione storica della Mille Miglia come inviato speciale con Gigi Villoresi e Dorino Serafini. È anche il presidente dell'Autoclub di Pesaro e, dall'aprile del 2005, fa parte del Club della Mille Miglia di Brescia.

che avevo io quando la compri. Anche lui ha imparato ad amarla, la MGA è a guidarla con quel rispetto che si deve a una vettura di quarantacinque anni.

Quando decido di fare una passeggiata con la mia MG è come se il tempo non fosse passato. Non c'è bisogno nemmeno di dirsi nulla, l'in-

tesa è semplicemente perfetta. Il vento tra i capelli (ormai bianchi) procura sempre una forte emozione". Quest'anno abbiamo persino festeggiato il trentesimo anniversario. Alle "candeline" ha pensato l'ellettrauto, che, discreto come sempre, ne ha messe solo quattro: ha detto che era ora di sostituirle!