

DI BRUTTO



VOL. 6
A KIND OF MAGIC



IL BOLOGNESE VOLANTE

TESTI DI FRANCESCO FOPPIANO



Immagina, sei un giovane ricchissimo affascinante e sofisticato che una mattina si è svegliato un po' più tardi del solito per via dei bagordi della sera prima nelle discoteche della Riviera ligure, stanco per aver passato la notte a "intrattenere" tutte le signorine che ti avevano invaso lo yacht. Sali nel pozzetto del tuo Magnum, che i profani riconoscono come la barca più sborona di quegli anni (vedi box nella pagina accanto, che qui le cose si fanno fatte bene), e sorseggi il tuo primo drink della giornata. Guardando l'orizzonte, cominci a pensare che la tua vita non dovrebbe più essere un continuo susseguirsi di serate e che prima o poi devi mettere la testa a posto. Allora ti siedi comodo sul divano e prendi una rivista in mano, sì, una rivista, perché gli smartphone saranno inventati solo circa una trentina di anni dopo, siamo nell'estate del 1980, quei mitici anni Ottanta dove tutto era possibile. La sfogli e poi arrivi ad una bella foto di un'auto e tra te e te dici, quasi quasi... Bene, quale migliore consigliere se non il comandante del tuo yacht, quindi lo fai convocare dalla plancia e gli chiedi dove è il più vicino concessionario. Il comandante è lapidario: ce n'è solo uno, a Milano; se proprio vuoi comprartela oggi, dobbiamo andare lì.

Niente, ti tocca lasciare maglietta e costume e vestirti più decentemente, poi scendere dalla passerella e salire sulla

tua 560 SEC, a dire il vero non so se fosse proprio quella ma era proprio quella che avevano proprio tutti quelli che contavano proprio. Ripetizioni a parte, imbocchi l'autostrada a velocità aeronautiche e ti dirigi verso nord, verso il mitico Achilli Motors, il concessionario della Milano da bere. Entri, ti presenti, gli dici che sei un coltivatore di zucchero e che vorresti comprarti una Lamborghini Countach. Il concessionario ti risponde che è dispiaciuto ma che non può vendertela. Allora rincari la dose dicendogli che il tuo "orto" coltivato misura 100 km per 100 km (più o meno la stessa superficie della regione Marche) e che vuoi assolutamente quella Lamborghini. Lui risponde che tu potresti anche essere il re dello zucchero ma che non te la può vendere perché la Lamborghini è in amministrazione controllata ed è ad un passo dal fallimento.

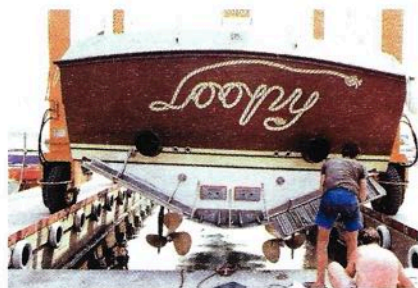
Bene, tu sei davvero il re dello zucchero, non puoi darti per vinto, tu vuoi davvero quella macchina, è ben 4 ore che ci hai messo su il cuore, quindi esci, sbatti la porta e sali in auto con il tuo fido comandante che fin lì ti ha accompagnato e gli chiedi: «Dove è la Lamborghini?». Lui risponde: «È a Sant'Agata Bolognese, a sole due ore da qui». Lui sapeva perfettamente cosa avevi in testa ed è per questo che ha aggiunto il "solo". Dopo solo 1h e 54 minuti e 27 secondi l'occhio

balla su una grande insegna con su scritto Lamborghini, Dogui is nothing. Scendi dalla tua teutonica auto, suoni il campanello e chiedi di parlare con il direttore (non il nostro, non era ancora nato). Lui arriva, parlate e gli fai capire chi sei, poi parlate ancora, fate venire un altro contabile e parlate ancora, poi vi stringete la mano, è fatta.

Ecco, nella vita ci sono soddisfazioni e soddisfazioni, ma frugarvi nelle tasche per cercare un gettone e richiamare da una cabina telefonica Achilli Motors è una soddisfazione con la S maiuscola: «Pronto, Achilli Motors, sono il re dello zucchero, le volevo dire che alla fine la Lamborghini l'ho comprata!» e lui: «Ah sì? Di che colore l'ha presa?» e tu «No no, ho comprato LA Lamborghini, non UNA Lamborghini!».

Bene, con questo infinito piano sequenza degno della intro di un James Bond vi ho descritto l'inizio, ovviamente un po' romanzato con la storia delle conigliette perché così era come lo avreste voluto leggere, ma all'epoca il nostro eroe era felicemente sposato e con tre figli. Se la prima parte era un po' fake, la seconda è assolutamente veritiera, in poche parole vi ho descritto ciò che ha fatto scattare la scintilla.



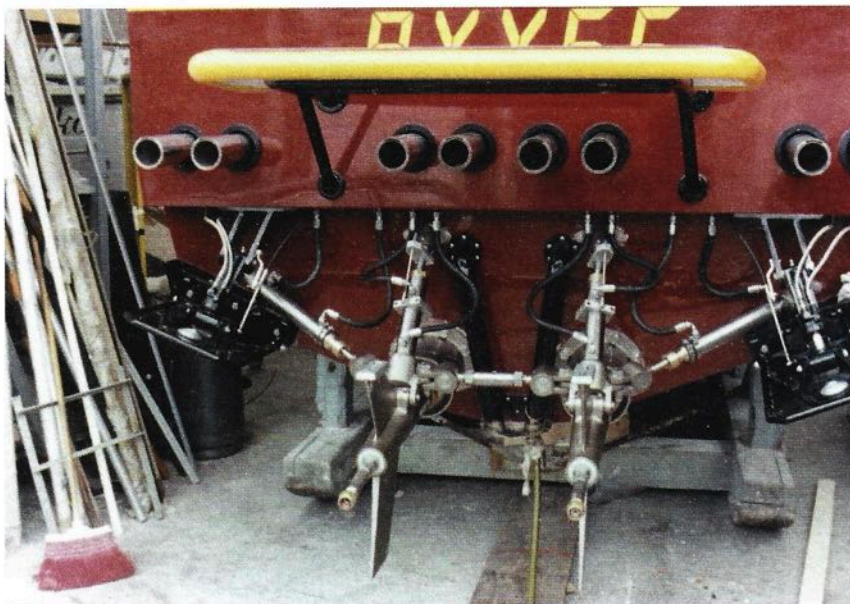


Ah dimenticavo, nel caso vi foste troppo immedesimati, vi ricordo che voi non siete il protagonista, voi non siete Jean-Claude Mimran, un giovane franco-marocchino sefardita di madre corsa che vive in Svizzera, suo padre aveva lasciato a lui e ai suoi due fratelli Robert e Patrick la più grande piantagione al mondo di canna da zucchero, lui è davvero il re dello zucchero e nel 1980 davvero acquistò la Lamborghini, avvenne davvero tutto così.

Jean-Claude si trovò dunque a 35 anni ad essere il proprietario della Lamborghini, fondata quasi 20 anni prima dal vulcanico Ferruccio e venduta nel 1974 ad una coppia di svizzeri che, complice la crisi petrolifera del periodo, la mandarono in rovina. La grande passione dei tre fratelli Mimran, oltre che le auto sibaritiche, le case esclusive e l'arte inarrivabile (senza dimenticare le già romanzate *Oryctolagus cuniculus* femmine, leggasi conigliette), era quella della nautica. Jean-Claude era avvezzo a barche più "tranquille" come il *Magnum*, mentre Robert, da tutti chiamato Bob, era più per i velocissimi Cigarette che imperversavano a folli velocità per la Costa Azzurra. Di Cigarette ne aveva avuti diversi e pare che il suo divertimento fosse fare i giri intorno alla barca del fratello che faceva solo 40 nodi.

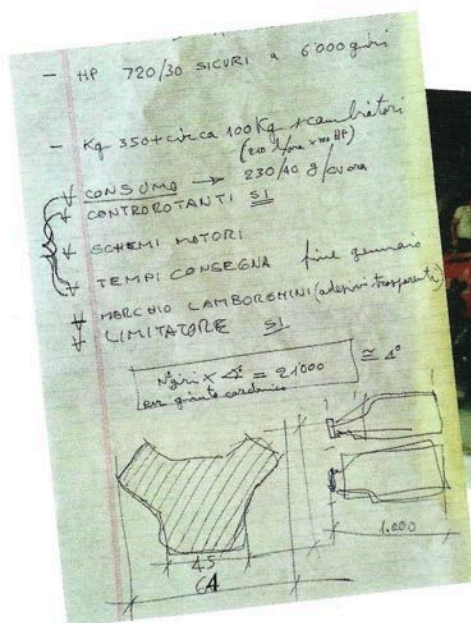
Questa brutta abitudine di Bob destò non poco fastidio in Jean-Claude: era il 1981 quando all'hotel Grand Reserve di Ginevra avvenne un aperitivo che cambiò la storia, della motonautica almeno. Intorno al tavolo vi erano Jean-Claude, Bob, Aldo Cichero e John von Neumann. I primi due già li conoscete, il terzo era uno dei più grandi designer di yacht di quell'epoca, tanto famoso che merita un box di approfondimento qui accanto, l'ultimo un magnate americano il cui diletto era farsi costruire i panfili più stravaganti ed all'avanguardia possibile. Alla presenza di questi due amici (scelti

non a caso: Aldo Cichero gli aveva infatti appena disegnato il suo nuovissimo *Magnum 53 "Loopy"*), Jean-Claude lanciò il guanto di sfida al fratello Bob scommettendo che avrebbe costruito un offshore più veloce del suo (che già era il più veloce al mondo, ndr) e con i motori Lamborghini. Poi Jean-Claude fissò negli occhi Aldo Cichero (che ben sapeva di non potersi esimere dall'essere coinvolto) e gli disse lapidario: «Bien, lundi vous devez commencer à travailler sur ce projet». Attimi di tensione e sguardi degni di una scena di duello western di Sergio Leone, l'amico yankee von Neumann che faceva la parte dell'amico di tutti e due e non sapeva come comportarsi ed infine la parola passò a Bob che rivolgendosi a Cichero sentenziò: «Vous avez du courage». Ah... non sapete il francese? Usate Google, i francesi non traducono mai. Preso il coraggio a quattro mani, l'architetto Cichero cominciò a buttare giù due idee di base su come portare a termine un'operazione semplicissima, ovvero quella di fare solamente l'offshore da diporto più veloce del mondo. Il problema che apparve subito chiaro è che i 375 cavalli del V12 di 5 litri della Countach poco potevano sui V8 big block con il volumetrico montati sulla barca di Bob, quindi Cichero chiamò alla Lamborghini un certo ing. Giulio Alfieri, che di motori qualcosa ne capiva e gli confidò la questione sperando in una soluzione. Alfieri allora si ricordò di quando, appena arrivato a Sant'Agata dalla Maserati, in Lambo pensarono di superare i problemi di omologazione USA in tema di emissioni elevando la cilindrata a 8 litri, con bassi rapporti di compressione e miscele magre. All'epoca l'idea era quella di installare mostruosi V12 da 8 litri nel cofano della Espada, modello dedicato apposta alle highway d'oltreoceano, però il progetto non andò oltre qualche fusione iniziale senza mai completare un motore intero perché la crisi energetica mise l'8 litri sullo stesso piano di un T-rex. Però nella nautica è tutto un altro mondo e l'idea di



utilizzare come base quel motore piacque ad entrambi ed il progetto fu avviato. Il lavoro dell'ing. Alfieri non era di poco conto: doveva pianificare un nuovo motore con tutte le caratteristiche che un motore marino deve avere. Eh sì... un motore marino non è automobilistico: il primo deve poter funzionare a piena potenza per ore e non solo per qualche secondo come durante un rettilineo. L'arch. Cichero aveva poi delle fisime sue, voleva che motore destro e sinistro girassero in sensi opposti per donare stabilità giroscopica alla barca, dove solitamente si fanno girare in senso opposto solo le eliche. La stabilità di una barca è cosa abbastanza semplice quando è tutta immersa nel suo fluido, l'acqua, però comincia a divenire complessa quando entra in planata ed il suo sostentamento diviene dinamico. Diventa poi orribilmente complicata quando comincia a saltare per lunghi secondi da un'onda all'altra come un aeroplano senza ali ed in questo caso la stabilità giroscopica dei motori dona alla barca una grossissima mano affinché si eviti che un salto non troppo bilanciato la faccia cadere rovinosamente su un fianco. Tale requisito fu risolto studiando due distribuzioni fasate diversamente, in modo da permettere due differenti sensi di rotazione dell'intero motore e non delle sole eliche.

Nel frattempo il buon Cichero si dedicava al disegno: tutto doveva essere studiato per la velocità, tutto doveva essere studiato apposta. Le linee stavano venendo fuori con l'aiuto anche dell'amico yacht designer Andrea Bacigalupo. Si decise di fare lo scafo in alluminio in quanto era l'ideale per costruzioni one-off e per la realizzazione della struttura ci si affidò al famoso cantiere Baglietto che negli anni era divenuto leader in quel tipo di costruzione. Una volta terminato lo scafo e colorato con una fantastica livrea tricolore, venne trasferito in un cantiere dell'entroterra di Chiavari, in Liguria, per finire di allestirlo.



Il motore era finalmente pronto nella primavera del 1982, un prodigio della meccanica Made in Italy, un V12 da 7.973 cc di cilindrata con due assi a camme in testa e due valvole per cilindro, il tutto per oltre 700 cavalli di potenza a 6.000 giri al minuto. Una meraviglia interamente in alluminio del peso di solo 360 kg, la metà esatta dei competitor a stelle e strisce V8 ad aste e bilancieri di pari potenza ma tutti in ghisa: in poche parole il motore marino con il più basso rapporto peso/potenza.

Jean-Claude non resistette ad aspettare le lunghe prove al banco e chiese ed ottenne (era lui il padrone) di farseli caricare entrambi sul cassone del suo Lamborghini Cheetah (pare che fosse proprio l'unico esemplare esistente oltre al prototipo andato distrutto nei test, e non chiedetemi come fecero a farceli stare, io non c'ero!) per dirigersi a tutta velocità verso il cantiere per farseli montare a bordo e presentarsi in tempo alla gara con il fratello. Leggenda vuole che (anche) allora Jean-Claude si trovò in coda in Liguria e, per sbarazzarsi del traffico, uscì dall'autostrada scendendo da una scarpata laterale e confluendo nella viabilità ordinaria; questa via di fuga gli permise di arrivare in cantiere in tempo e procedere con il montaggio a bordo.

Siamo ormai giunti al varo, il modello venne chiamato Lamborghini Quetzal 11, prima barca sviluppata dalla Lamborghini (il precedente Aquarama di Ferruccio di Lamborghini aveva solo i motori), e venne battezzato "Masha". Il giovane Jean-Claude non vedeva l'ora di sfidare il fratello sulla rotta Chiavari-Monaco, quasi 90 miglia nautiche da correre sul filo di lama, anzi, sulla cresta dell'onda.

Per chi starà già cercando, Quetzal non è il nome di un toro, qui la tauromachia non c'entra. Quetzal è il nome di una specie di uccelli tropicali, il cui piumaggio ha il colore del nostro tricolore. Il nuovo Lamborghini Quetzal era un vero mostro: i due grossi V12 spingevano fortissimo attraverso due trasmissioni Arneson con eliche di superficie del grande Phil Rolla. Cosa sono le eliche di superficie? Se si vuole andare forte ci sono i piedi poppi, ma se vuoi andare veramente forte e hai tanti cavalli e soprattutto tanta coppia le eliche di superficie sono una condizione quasi obbligata, soprattutto all'epoca. L'elica di superficie è un'elica le cui pale lavorano solo nelle loro facce poppiere, quelle che lavorano in pressione. Le facce prodriere invece hanno la depressione annullata dall'aria che incamerano quando girano in aria, sì, perché solo mezza elica rimane in mare, l'altra metà gira per aria. E cosa hanno di differente quelle Arneson? Che sono completamente brandeggiabili sia sull'asse di imbardata, per fare girare la barca, che su quello di beccheggio per regolarne l'assetto e decidere quanta elica deve stare immersa. Una volta messa in moto l'urlo era lacerante e la velocità incredibile, sul filo degli 80 nodi (parenti di 145 km/h), per chi non avesse idea è come parlare di un'auto che supera agevolmente i 300 orari: era in poche parole l'offshore da diporto più veloce al mondo.

Ecco un Quetzal di quelli senza V12 ma che comunque vola.





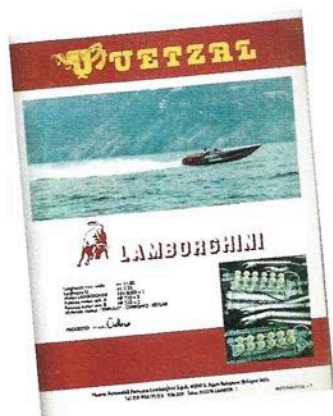
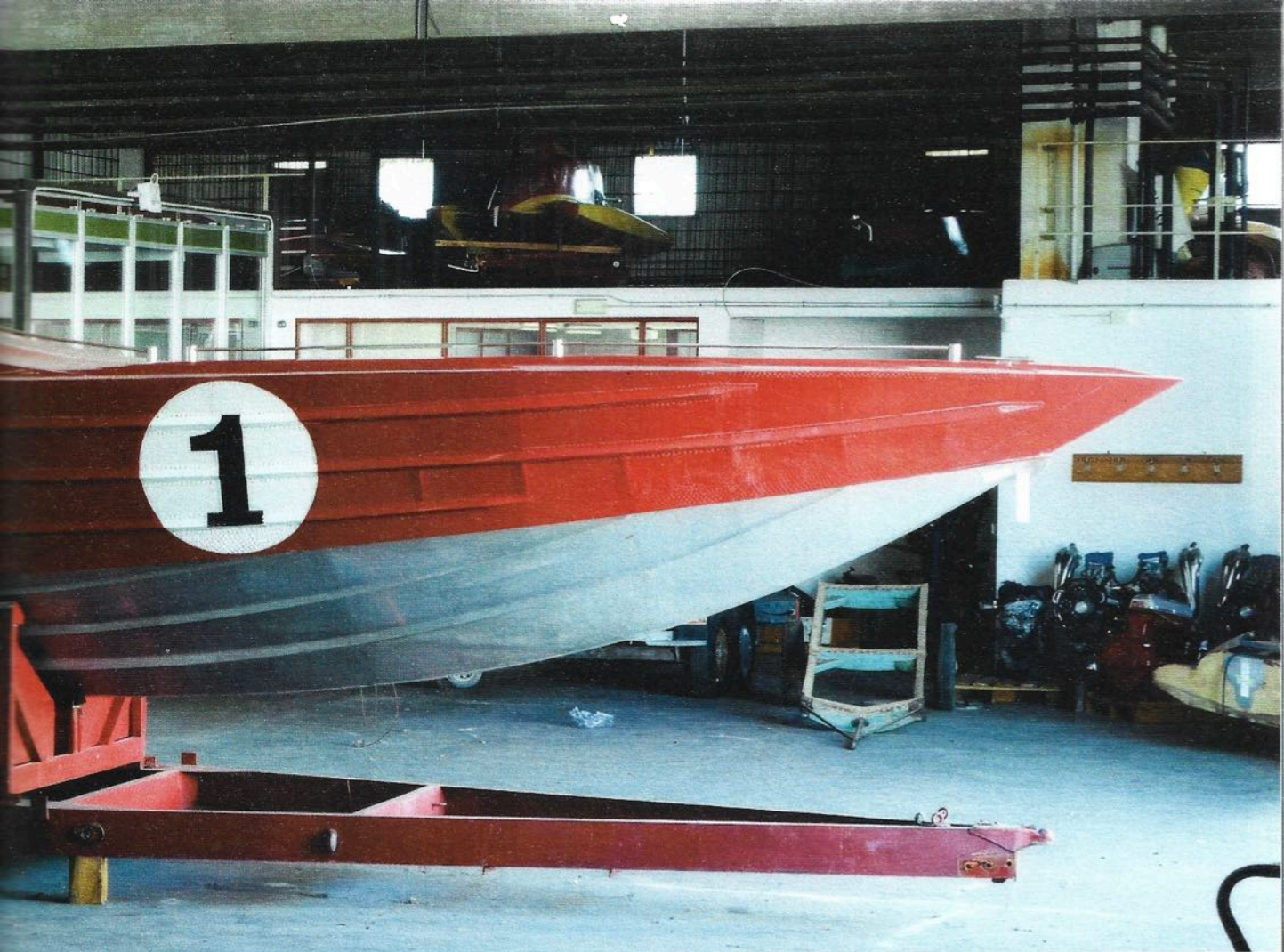
↑
Non è un Quetzal originale ma questo Miura nasconde al suo interno due prepotenti V12 Lambo per un totale di quasi 1.500 cv. Interamente in alluminio, lunga 38 piedi e costruita dalla CUV (Cantieri Uniti Viareggio), questa imbarcazione (in origine dotata di due "normali" V8 MerCruiser) con i nuovi motori vinse il Campionato del Mondo UIM nel 1984 con Alberto Petri al timone.

Il primo giorno fecero di buon mattino qualche giretto davanti a Chiavari per vedere se ogni cosa funzionava come doveva e così fu, quindi nessuno tentò di far abbandonare al padrone la sua decisione di correre quella dannata gara con il fratello il giorno stesso.

La linea di partenza vide i due fratelli gomito a gomito nel golfo del Tigullio, giù la manetta, come dice il mio amico Maurizio, ed entrambi si trovarono a lottare fianco a fianco sul filo dei 70 nodi, ma con una grande differenza: il Lamborghini teneva quella velocità agevolmente senza affaticare i motori, mentre il Cigarette doveva spremere ogni cavallo per mantenerla. Dopo 50 miglia, attraversato

il golfo di Genova, il Cigarette che era indietro dovette gettare la spugna perché i suoi 3 (tre) motori "vomitavano" refrigerante e Bob dovette rallentare di molto il passo. Il Quetzal invece cavalcò epicamente verso il traguardo di Monaco.

La vittoria fu netta e schiacciante, il Lamborghini primo "alla prima" e di fatto non ci fu neanche un secondo. Bob, con il suo Cigarette ed i suoi ben tre "VuOtto" a stelle e strisce, sconfitto, anzi umiliato, *ça va sans dire* che non rivolse più la parola al fratello per mesi, per davvero. Il Lamborghini Quetzal fu un enorme successo, barca e motori si dimostrarono ben sopra alle aspettative. Al primo prototipo si aggiunse presto un secondo battezzato Axxes e di proprietà del



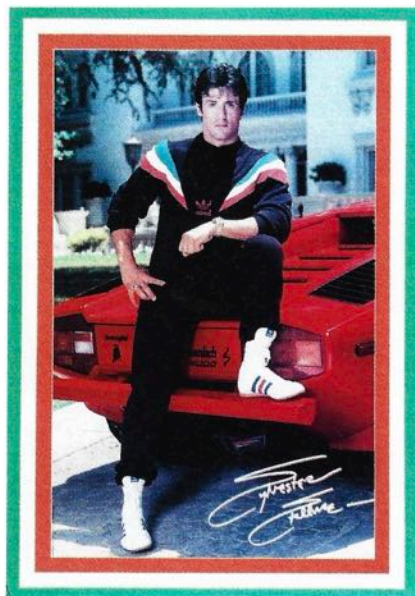
fratello più piccolo, Patrick, nel frattempo divenuto CEO della Lamborghini. Axxes fu realizzato con un sofisticato composito denominato "triplast" inventato proprio da Aldo Cichero; la barca aveva motori meno potenti ma era più leggera e le prestazioni furono comunque vicine agli 80 nodi. Poi altri 4 esemplari che rimasero nell'immaginario collettivo per le magnifiche grafiche: uno di questi, giallo e bianco con i colori AGIP, fu utilizzato come "pace boat" per anni nel mondiale di classe 1.

E i motori Lamborghini ebbero successo nella motonautica? All'inizio tutti ne furono estasiati e tutti li vollero provare, però erano anni in cui i diesel si stavano affermando per via della maggiore cilindrata che gli era concessa

dai regolamenti ed in virtù del loro minor consumo (che significa minor peso). Ci volle quasi un decennio per vedere finalmente una coppia di motori Lamborghini vincere un mondiale di classe 1, poi qualche anno di fortune alterne ed infine un monopolio durato ben due lustri, ma questa è un'altra storia...

Questa è una vicenda inedita dei mitici anni Ottanta, quelli chiamati "da bere", quelli in cui se avevi i soldi ti potevi comprare LA Lamborghini anziché UNA Lamborghini, quegli anni in cui tutto era veramente possibile.

Il Direttore
ha qualcosa
da dire



Approfondimento al volo sulla Lamborghini Countach

Fianchi larghi, sguardo basso, una presenza scenica dirompente. Impossibile non innamorarsi di lei, impensabile non desiderarne una. Con la Countach è partita questa storia e con la Countach è giusto che finisca. Quando il 23 maggio 1981 i fratelli Mimran divennero proprietari della Nuova Automobili Lamborghini SpA si trovarono per le mani un'azienda messa maluccio, con un passato glorioso da preservare e un futuro tutto da affrontare fra crisi economiche, petrolifere e una "condanna a vincere" che ancora oggi ci spiega perché tutte le supercar di Sant'Agata Bolognese riprendono le celebri linee della meraviglia di Gandini, non solo un'automobile, non solo un'opera d'arte ma una vera e propria icona distintiva del marchio. Novelli proprietari della creatura di Ferruccio, i fratelli Mimran si trovarono di fronte a diverse beghe ma, per restare nel campo delle automobili, le questioni da risolvere furono principalmente due + una.

Questione 1

Svecchiare la Lamborghini Silhouette, a sua volta derivata dalla Urraco, che iniziava a sentire il peso degli anni. Il risultato fu la Jalpa, vettura entry level nel mondo Lambo e un mezzo certo interessante ma passato alla storia più per essere stata la macchina di Rocky Balboa in Rocky IV *Non fa male! Non fa male!* che per la sua linea (disegnata da Bertone ma schiava della configurazione meccanica) o per il suo V8 da 255 cv in posizione centrale trasversale.

Questione 2

La Countach, ancora una delle auto più desiderate del mondo ma

inesorabilmente invecchiata e bisognosa di un restyling (anche tecnico) utile per farle affrontare gli anni '80 come poi fece.

Questione strana

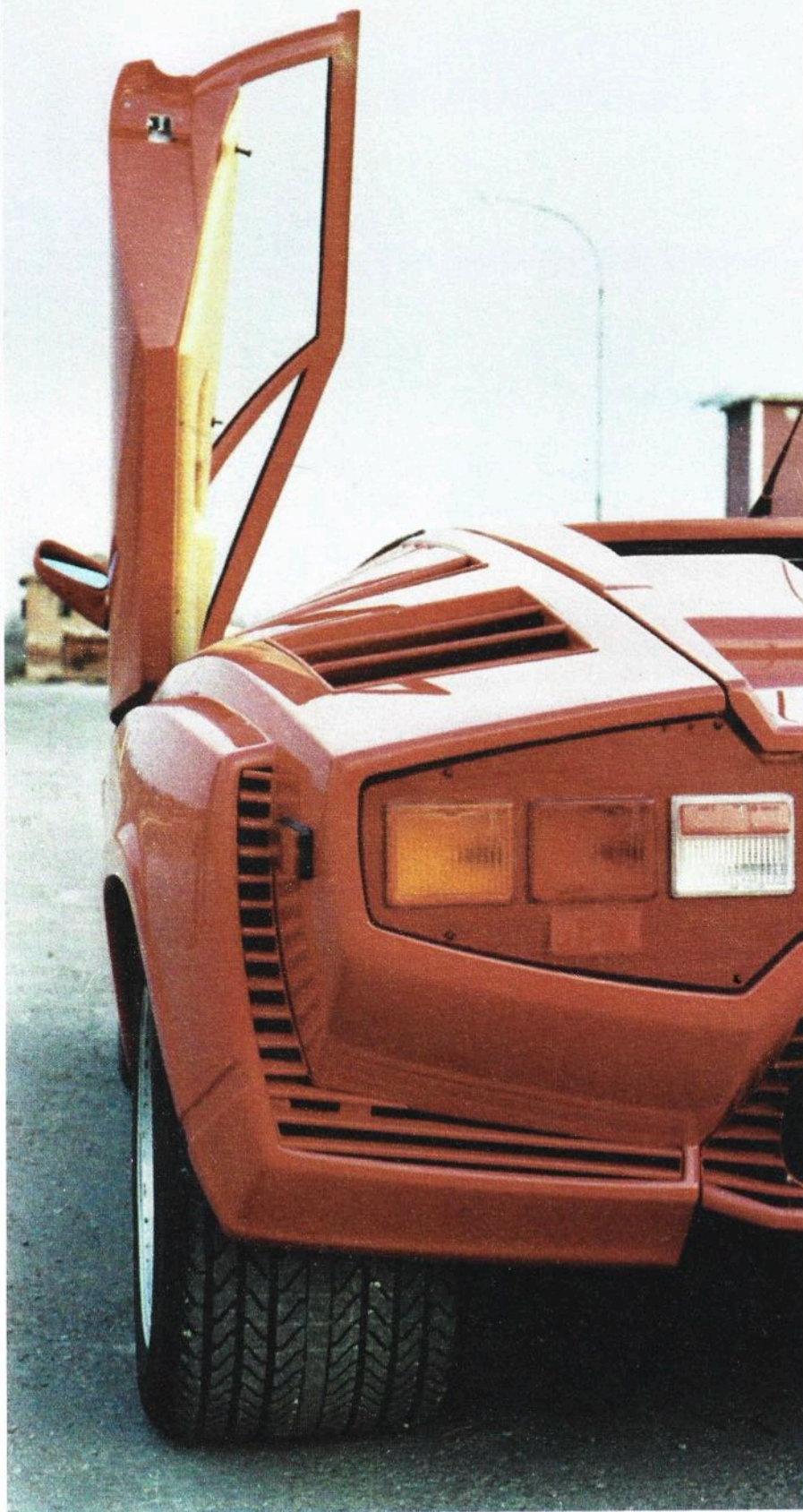
Fare qualcosa del mancato accordo con l'esercito degli USA, che fece sviluppare la Cheetah salvo poi scegliere come suo veicolo preferito il ben noto Humvee. Da questa esperienza nacque la LM002, grosso fuoristrada con motore V12 anteriore dal successo totalmente inaspettato.

Quindi

Tralasciando la Questione 1 e il suv, veniamo all'affaire più croccante, il numero 2: dopo il prototipo LP500, dopo la prima Countach LP400 di produzione a cui seguì la LP400S e la strepitosa LP5000S, nel 1984 la bella di Sant'Agata vide arrivare sulla sua strada la Ferrari Testarossa dotata di un innovativo motore V12 a 180° (guai a chiamarlo boxer) con testate a 4 valvole per cilindro, cosa che spinse Lamborghini ad aggiornare la leggendaria creatura di Bizzarrini. Non dobbiamo infatti dimenticare che, così vuole la leggenda, quando lo stesso Ferruccio incaricò Bizzarrini dello sviluppo del motore che avrebbe poi equipaggiato la 350GT gli promise un bonus per ogni cv in più rispetto a quanti ne riusciva a spremere Enzo Ferrari dai suoi V12.

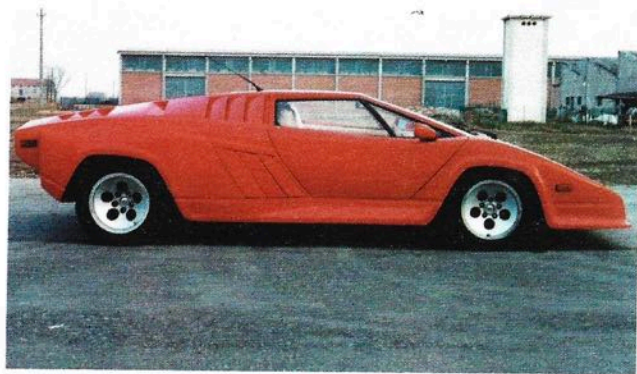
Quindi, se Ferrari passava alle 4 valvole per cilindro ottenendo 390 cv, la Countach LP5000S che era ferma a "soli" 375 cv doveva darsi una svegliata. Il risultato fu la Countach 5000 Quattrovalvole, dotata di un nuovo V12 non solo con





→
 Sì bella la Countach...
 ma vogliamo
 parlare del Fiat 619
 lì sullo sfondo?
 Quanta grinta!

quattro valvole per cilindro ma con cilindrata maggiorata a 5.167 cc per un totale di 455 cv nel caso della versione a carburatori e 420 per quella ad iniezione. Ultima versione prima della 25th Anniversary nata quando la Lambo finì sotto Chrysler, la Countach 5000 Quattrovalvole era tuttavia un'evoluzione di una macchina che all'epoca iniziava ad essere già vecchietta, tanto che quando arrivò la Diablo nel 1990 la favolosa Countach aveva quasi 20 anni sul groppone, roba che a confronto la Nissan GT-R in produzione dal 2009 è una ragazzina. Non stupisce quindi che, mentre le linee di produzione sfornavano macchine ad un ritmo incessante a dimostrazione del successo della gestione Mimran, negli uffici tecnici si cercava un modo per aggiornare una vettura oramai vecchia non solo dal punto di vista estetico (o meccanico, per quanto riguarda il motore) ma anche lavorando alle fondamenta (vedi telaio) per migliorare i difetti di un'auto tanto bella quanto difficile da vivere e gestire, vuoi per il poco comfort interno (causato anche dall'enorme calore generato dal motore) che per la visibilità, specialmente al posteriore. Fu quindi così che l'ingegner Giulio Alfieri, general manager della Nuova Automobili Lamborghini, ripartì dal canonico foglio bianco reinventandosi la Countach – denominata internamente "progetto L150" o Countach Restyling, da non confondere con la Countach Evoluzione progettata da Horacio



Pagani – adottando un nuovo telaio che, per quanto sempre composto da un traliccio di tubi di acciaio, ora permetteva lo spostamento dei radiatori di acqua e olio in una posizione tale da migliorare il raffreddamento del grosso motore da oltre 5 litri. A parte queste modifiche volute per posizionare i radiatori lateralmente, il resto del telaio rimaneva uguale alle Countach "normali". Discorso diverso per l'estetica, con la Countach Restyling immediatamente riconoscibile grazie all'ammorbidimento di diversi angoli e linee e ad un design più pulito rispetto alle ultime Countach con il fine di ottimizzare il flusso dell'aria sopra e attorno all'automobile. Il frontale era caratterizzato da un nuovo paraurti (che integrava i fendinebbia e due prese d'aria per i freni) ma il dettaglio più evidente è la sparizione delle celebri prese d'aria NACA dai lati dell'auto a favore di nuovi pannelli simili a quelli che si possono trovare in una Porsche 935, che allargano il posteriore della vettura e ospitano nuove prese d'aria dotate di feritoie automatiche che si potevano aprire o chiudere a seconda del bisogno di aria da convogliare ai radiatori, un po' come sulla bella Cadillac Cien che fa le sgumme nel film *The Island*. Nuovi anche i finestrini laterali, ora elettrici e in un unico pezzo, soluzione che richiese una profonda riprogettazione dei finestrini stessi (più rotondeggianti e meno piatti rispetto a prima)

per permettere una loro ritrazione totale all'interno delle cartelle delle portiere così da poter arieggiare meglio l'abitacolo in caso di bisogno. Ridisegnato anche il cofano motore, adesso dotato di due grandi bulbi laterali per ospitare gli airbox al posto del grande bulbo centrale presente sulle Countach 5000 QV a carburatori che limitava ulteriormente una visibilità posteriore già ridotta all'osso.

L'adozione delle nuove prese d'aria laterali, lo spostamento dei radiatori in una posizione migliore e l'utilizzo di finestrini laterali con la parte bassa meno inclinata ha inoltre permesso di eliminare le grandi prese "ad orecchio" delle ultime Countach per tornare a prese più simili a quelle delle Countach "originali", migliorando così la penetrazione aerodinamica della vettura e pulendone ulteriormente la linea. Il risultato è una macchina notevole, che per certi versi ricorda la special prodotta da König e che unisce particolari aggressivi come i grandi pannelli laterali e la strepitosa vista posteriore con i grossi sfoghi a veneziana al passo con la moda dell'epoca ad un frontale molto più delicato e rispettoso del design originale del maestro Gandini. Invariato infine il comparto motoristico, con la Countach Restyling che in posizione centrale longitudinale avrebbe ospitato il grosso V12 con testate a quattro valvole già presente sulla 5000 QV e quindi capace di 455 cv a 7.000 giri al minuto.

E poi? E poi successe che per quanto il progetto fosse promettente, si decise che riprogettare il telaio di una macchina oramai prossima al pensionamento fosse troppo costoso, specialmente quando nell'aria era già presente l'idea di una nuova auto destinata a sostituire la Countach. Per questo motivo la Countach Restyling rimase – dal punto di vista puramente tecnico – sui tavoli da disegno per lasciare spazio alla Countach 25th Anniversary che, seppur in maniera limitata, riprendeva in alcuni dettagli stilistici alcune idee nate con la creatura di Alfieri che però alla fine prese forma in un'unica, singola, strepitosa vettura di serie chiamata Countach L150 dal nome che il progetto aveva internamente e che unisce la meccanica di una 5000 QV a tutto il pacchetto estetico della Countach Restyling, nuovi finestrini laterali compresi.

Finita nella collezione privata di Mimran, questo esemplare unico è andato poi venduto nel 1989 ad un facoltoso collezionista giapponese – tale Minoru Miura, nomem omen – che ancora oggi la custodisce gelosamente, con appena 132 km all'attivo e il sigillo originale a tener fermo l'accendisigari, incredibile unicorno rosso a testimoniare la straordinaria epopea della Automobili Lamborghini di Sant'Agata Bolognese, 40019, BO.



World Class 1
Offshore
Champions
1994

POWERED BY

automobili
Lamborghini



automobili
Lamborghini

MAGNUM

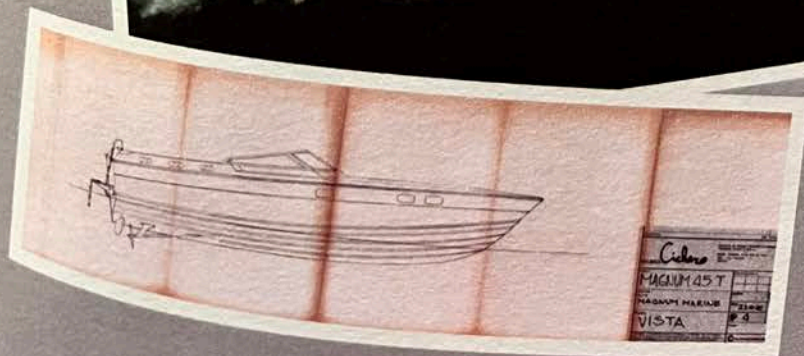
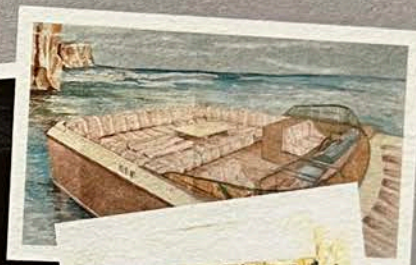
Dopo aver acquistato il cantiere Magnum Marine nel 1976, il marchese Theodoli passò i primi due anni replicando i classici modelli concepiti dal fondatore Don Aronow salvo poi cambiare drasticamente rotta dando vita ad una straordinaria collaborazione con Aldo Cichero nel 1978. Già nel primo anno quest'ultimo progettò i Magnum 53 e 38, due imbarcazioni che hanno dato l'avvio a una nuova era della storia non solo del Cantiere Magnum ma anche della nautica da diporto. Il primo era destinato a Jean Claude Mimran; di questo modello disegnò tutti gli interni, il pozzetto, il parabrezza con passaggio verso prua, le gruette telescopiche e tutti gli accessori (telai, porte, maniglie, bottaccio e altri) costruiti appositamente per l'imbarcazione. Gli interni utilizzavano la radica di legno, scelta inconsueta per il tempo ma che poi si è rivelata di successo. Il 38, chiamato Jasmine T, era per Samir Traboulsi, e anche in questo caso Cichero progettò tutti gli interni. Il 45 SPJKE venne subito dopo sempre per Sa-

mir Traboulsi, anche in questo caso con il progetto degli interni e del pozzetto. Per il famoso 40 Cichero fece invece il progetto completo della coperta, fianchi, interni, controstampate interne di vetroresina, cruscotti e arredi. Per consentire la realizzazione dell'imbarcazione AC ha realizzato oltre ai disegni nelle varie scale alcuni in scala 1/1, in quanto gli operai del cantiere di Miami non erano in grado di leggere i disegni in scala metrica. Per il 40 inoltre lavorò con tanti clienti tra cui Cristina Onassis. Da questo scafo ha avuto origine anche una versione militare.

Di molti 60 e 70 ha realizzato gli interni fatti costruire dalla ditta Cassina di Meda e montati a Miami da squadre di tecnici italiani.

Infine, l'ultimo Magnum a cui AC ha collaborato è stato il primo 80 di cui ha seguito la costruzione dello scafo a Sarasota e il progetto degli interni con una compartimentazione innovativa che ha sfruttato al massimo gli spazi. La linea della coperta di questo yacht venne disegnata da Pininfarina.

La collaborazione di Aldo Cichero con la Magnum Marine continuò anche dopo la morte del marchese Filippo Theodoli con la moglie Katrin Theodoli ma con il tempo i rapporti sono cambiati e sono scemati. L'ultimo intervento fatto per Katrin da Aldo Cichero è stata la progettazione degli interni del suo chalet a Gstaad nel 2010.



ALDO CICHERO

Aldo Cichero sta alle barche come Giorgetto Giugiaro sta alle auto. Genovese di adozione ma originario del Genovesato, inizia sedicenne nello studio tecnico di Baglietto disegnando i primi motoryacht della serie "isole", quelli che resero celebre in tutto il mondo Baglietto

con i suoi Elba, Ischia, Minorca etc... In tutti gli schizzi che arrivavano ai mastri d'ascia del cantiere c'era la sua mano. Dopodiché decide di mettersi in società con il suo collega che ideò tutti i Baglietto serie "M", quelli più spigolosi e alla moda, il grande Paolo Caliani. Dopo poco la coppia si divide e Aldo Cichero, nel frattempo divenuto architetto navale, iniziò a progettare IL MOTORYACHT, lo scrivo tutto in maiuscolo perché se l'Italia è divenuta il più importante produttore al mondo di motoryacht è perché qualcuno li ha in parte inventati. È proprio Cichero a disegnare i celeberrimi Alalunga ed Admiral, a partire dai primi anni Settanta fu lui a delineare tutti i motoryacht italiani di successo e la sua fama arrivò anche oltreoceano grazie a opere d'arte come i Magnum. Tutta l'evoluzione stilistica della nautica è passata da lui, che dopo quasi 60 anni di attività è ancora dietro al tavolo da disegno a concepire quello che probabilmente sarà il futuro.

