

Gianluca Sposito

# LE AUTO DI PETER SELLERS



intra

**GIANLUCA SPOSITO**

**LE AUTO DI  
PETER SELLERS**

**intra**



Collana Visio



Serie Duetti – Auto, star e storie



Edizioni Intra®  
[www.intraedizioni.it](http://www.intraedizioni.it)  
[info@intra.pro](mailto:info@intra.pro)

Tutti i diritti riservati.  
Copyright © 2026 Intra S.r.l.s. – Pesaro, Marche, Italia

ISBN 979-12-5991-863-5

# Indice

<b>INDICE</b>	<b>3</b>
<b>INTRODUZIONE</b>	<b>4</b>
LE PRIME AUTOMOBILI (1950-1955)	8
ROLLS-ROYCE SILVER CLOUD (1956)	15
BENTLEY S1 CONTINENTAL (1959)	24
BENTLEY S2 CONTINENTAL (1960)	27
LINCOLN CONTINENTAL CONVERTIBLE (1961)	32
MERCEDES 300 SE CABRIOLET (1962)	34
ASTON MARTIN DB4 (1962)	40
FERRARI 250 GTE (1962)	45
BRISTOL 407 VIOTTI CONVERTIBLE (1963)	51
MINI COOPER (1963)	55
BUICK RIVIERA (1963)	67
LOTUS ELAN SHAPECRAFT S1 (1964)	70
ASTON MARTIN DB5 (1964)	73
FERRARI 500 SUPERFAST (1965)	80
LOTUS ELAN S3-SE (1966)	84
JAGUAR E-TYPE ROADSTER (1967)	90
AUSTIN HEAVY TWELVE OPEN ROAD TOURER (1968)	92
MASERATI GHIBLI (1968)	98
FERRARI 275 GTB/4 (1969)	102
ASTON MARTIN DBS V8 (1971)	107
MERCEDES-BENZ 450 SL (1973)	112
PORSCHE 930 TURBO (1978)	120
RANGE ROVER (1979)	126
LE AUTO MANCATE. DESIDERI, RIFIUTI E PROGETTI IRREALIZZATI	132
<b>NOTA LEGALE</b>	<b>136</b>

# Introduzione

Peter Sellers, protagonista di alcuni dei film più iconici della commedia internazionale del secondo Novecento — dalla serie della *Pantera Rosa* a *Il dottor Stranamore* — non è stato soltanto uno degli attori più complessi e sfuggenti del cinema del Novecento. È stato, in modo meno evidente ma altrettanto rivelatore, uno dei più singolari collezionisti di automobili della sua epoca. Non nel senso tradizionale del termine — quello dell'accumulatore ordinato, del custode di oggetti rari — ma come figura irrequieta, incapace di stabilità, che nell'automobile cercava ogni volta qualcosa di diverso: identità, protezione, riconoscimento, talvolta persino un rifugio.

Nel corso della sua vita, Sellers possedette decine di vetture (forse anche cento), spesso per periodi brevissimi. Alcune rimasero con lui pochi mesi, altre addirittura pochi giorni. Le acquistava con entusiasmo, le faceva talvolta modificare con attenzione quasi maniacale, e poi le abbandonava non appena veniva meno quella corrispondenza immediata tra oggetto e stato d'animo che sembrava guidare ogni sua scelta. I suoi amici definirono questo comportamento con un'espressione tanto ironica quanto efficace: "metal underwear". Come un abito da cambiare di continuo, l'automobile diventava una seconda pelle, destinata a essere sostituita appena smetteva di aderire perfettamente al corpo e alla mente.

Questa instabilità non deve essere letta come superficialità. Al contrario, rivela un rapporto con l'automobile estremamente consapevole e, per certi aspetti, sofisticato. Sellers non si limitava a scegliere modelli costosi o prestigiosi: li osservava, li valutava, li metteva alla prova. Prestava attenzione alla disposizione degli strumenti, alla qualità dei materiali, alla percezione dell'abitacolo. Interveneva, quando possibile, per correggere ciò che non lo convinceva. In alcuni casi arrivò a commissionare modifiche radicali, trasformando vetture già esclusive in esemplari unici. In altri, rifiutò acquisti importanti per dettagli che a molti sarebbero sembrati irrilevanti. In questa prospettiva, il ruolo dei grandi carrozzieri britannici diventa centrale: realtà come Hooper, Radford o Wood & Pickett vengono chiamate a intervenire su vetture di serie per tradurre in forma concreta le richieste, spesso non convenzionali, dei loro clienti.

Dietro questa apparente incoerenza si intravede una costante: l'idea che l'automobile non fosse mai un semplice mezzo di trasporto, ma uno spazio personale, quasi teatrale, in cui mettere in scena una versione di sé.

Non è un caso che questa relazione si sviluppi parallelamente alla sua carriera artistica. Sellers fu un attore capace di abitare personaggi diversissimi tra loro, spesso senza lasciare emergere un'identità stabile. L'automobile, in questo contesto, diventa uno degli strumenti attraverso cui questa molteplicità prende forma anche al di fuori dello schermo.

In questo senso, l'automobile assume anche una funzione visiva dichiarata: non soltanto mezzo di trasporto, ma oggetto di rappresentazione, parte integrante della messa in scena quotidiana di Sellers, spesso fissata negli scatti dei fotografi della *Swinging London* e destinata a sedimentarsi nell'immaginario collettivo. Le vetture che attraversano la sua vita riflettono infatti una sorprendente varietà di registri. Accanto alle grandi *Rolls-Royce* e *Bentley* — simboli di una tradizione aristocratica e di un lusso silenzioso — compaiono sportive italiane, coupé britanniche, cabriolet americane, utilitarie trasformate in oggetti di design. Non esiste una linea univoca, ma una sequenza di scelte che, osservate nel loro insieme, restituiscono il ritratto di una personalità in continua trasformazione.

Il garage di Peter Sellers non è una collezione nel senso classico del termine, ma un archivio dinamico. Ogni automobile rappresenta una fase, un passaggio, una tensione tra ciò che è e ciò che vorrebbe essere. Alcune vetture segnano momenti di stabilità relativa, altre coincidono con svolte improvvise, altre ancora restano episodi isolati ma rivelatori. Anche le auto non acquistate, o solo desiderate, contribuiscono a definire questo percorso, mostrando con chiarezza i limiti e le ossessioni che guidavano le sue scelte.

A rendere ancora più interessante questo rapporto è la sua collocazione storica. Gli anni in cui Sellers costruisce il proprio universo automobilistico coincidono con una trasformazione profonda dell'industria dell'auto: la fine definitiva del dopoguerra, l'affermazione delle granturismo moderne, la nascita di nuovi linguaggi stilistici, l'ingresso del lusso in una dimensione sempre più internazionale. Le sue scelte, pur guidate da impulsi personali, si inseriscono pienamente in questo contesto, anticipando talvolta tendenze che diventeranno evidenti solo anni dopo.

Raccontare le auto di Peter Sellers significa, quindi, raccontare qualcosa di più di una sequenza di modelli e di dati tecnici. Significa entrare in una biografia attraverso oggetti che, più di altri, conservano tracce concrete di chi li ha scelti, usati, modificati. Significa osservare come un attore, noto per la sua capacità di trasformarsi continuamente, abbia trovato nell'automobile uno dei luoghi privilegiati in cui esercitare questa trasformazione.

A partire da questa prospettiva, il volume adotta una struttura che segue una logica al tempo stesso cronologica e tematica. Le automobili sono presentate secondo l'ordine della loro comparsa nella vita di Peter Sellers, ma ciascun

capitolo non si limita a registrare una presenza: diventa piuttosto uno spazio autonomo di analisi, in cui il modello viene prima ricostruito nella sua identità storica e tecnica, per poi essere ricondotto all'esperienza concreta dell'attore.

Ogni vettura è dunque affrontata su un doppio livello. Da un lato, viene raccontata come oggetto automobilistico: origine del progetto, contesto industriale, caratteristiche ingegneristiche, evoluzione del modello, posizionamento nel mercato e nella cultura del tempo. Dall'altro, viene analizzata nella sua dimensione biografica: modalità di acquisizione, eventuali modifiche, uso quotidiano, durata del possesso, destino successivo dell'esemplare. Questo passaggio — dal modello all'auto specifica — costituisce il cuore del metodo adottato nel volume. L'automobile non è mai trattata come semplice attributo di una celebrità, ma come oggetto dotato di una propria storia, che si intreccia con quella del suo proprietario senza esaurirsi in essa.

In molti casi, proprio questa doppia prospettiva consente di mettere in luce aspetti meno evidenti. Alcuni modelli acquistano maggiore rilievo non tanto per la loro rarità assoluta, quanto per il modo in cui Sellers li utilizza o li interpreta; altri, al contrario, risultano particolarmente significativi sul piano storico e tecnico, ma hanno un ruolo più marginale nella sua biografia. L'equilibrio tra questi due livelli — storia dell'automobile e storia personale — è stato mantenuto come criterio costante di scrittura.

La costruzione del volume si fonda su un lavoro di verifica che ha privilegiato, ove possibile, fonti dirette e documentazione tracciabile. Cataloghi d'asta di case internazionali come Bonhams, RM Sotheby's e Gooding & Company costituiscono uno dei riferimenti principali, grazie alla loro capacità di ricostruire con precisione la provenienza degli esemplari. A questi si affiancano registri di marca, archivi di club ufficiali, documentazione di fabbrica, articoli di riviste specializzate e, quando disponibili, testimonianze dirette di restauratori, concessionari e proprietari successivi.

Particolare attenzione è stata riservata alla coerenza delle informazioni. Non tutte le automobili associate a Peter Sellers presentano infatti lo stesso livello di tracciabilità: in alcuni casi è possibile risalire con precisione a telaio, targa, configurazione e passaggi di proprietà; in altri, la documentazione si interrompe o si frammenta, lasciando spazio a ricostruzioni parziali o a testimonianze indirette. In queste situazioni, si è preferito adottare un registro prudente, distinguendo tra dati verificati, ipotesi plausibili e tradizioni collezionistiche non ancora supportate da prove continue. Questo approccio ha comportato anche scelte selettive. Non tutte le vetture attribuite a Sellers nelle fonti divulgativa o nella memoria di chi lo ha conosciuto o semplicemente raccontato sono state incluse nei capitoli principali. Il criterio adottato è stato quello della verificabilità: sono state privilegiate le automobili per le quali esiste una base documentaria

sufficiente a ricostruirne la storia con un grado accettabile di attendibilità. Al tempo stesso, le esclusioni non sono state ignorate, ma rielaborate criticamente nei capitoli conclusivi, dedicati alle auto mancate e alle auto da film, dove trovano spazio desideri non realizzati, episodi incompiuti e associazioni iconografiche prive di riscontro collezionistico.

Ne deriva un percorso che non è soltanto descrittivo, ma interpretativo. Il lettore è accompagnato attraverso una sequenza di oggetti che, messi in relazione tra loro, costruiscono una narrazione coerente pur nella varietà delle scelte. Dalle prime automobili degli anni cinquanta, ancora segnate da una certa incertezza meccanica e da un rapporto diretto, quasi fisico, con la guida, fino alle grandi granturismo e alle vetture di lusso degli anni sessanta e settanta — sempre più complesse, sofisticate e tecnologicamente evolute — il volume segue l'evoluzione di un gusto che non si stabilizza mai del tutto, ma si arricchisce progressivamente di riferimenti, confronti e deviazioni.

In questo senso, la struttura di questo libro riflette il carattere stesso del suo protagonista. Non una collezione ordinata, ma una traiettoria fatta di scarti, ritorni, accelerazioni improvvise. Non un catalogo chiuso, ma un sistema aperto, in cui ogni automobile rimanda a un'altra, ogni scelta contiene già il germe della successiva.

È proprio in questa tensione — tra precisione documentaria e libertà interpretativa, tra storia dell'oggetto e storia della persona — che il racconto delle auto di Peter Sellers trova la sua forma più autentica e riconoscibile.

## Rolls-Royce Silver Cloud (1956)

---

Presentata nel 1955, la Rolls-Royce Silver Cloud segnò uno dei momenti più importanti nell'evoluzione dell'automobile di lusso britannica del dopoguerra. Costruita negli stabilimenti di Crewe, la vettura sostituiva la Silver Dawn e introduceva una nuova impostazione stilistica e tecnica destinata a definire l'identità Rolls-Royce per oltre un decennio. Il design, sviluppato sotto la direzione di John Blatchley, presentava linee più basse e moderne rispetto ai modelli precedenti, pur conservando i tratti distintivi della casa: il cofano lungo, la calandra verticale e la celebre statuetta Spirit of Ecstasy.

Dal punto di vista ingegneristico la Silver Cloud rappresentava l'ultima grande Rolls-Royce di serie costruita con telaio separato a longheroni, soluzione che consentiva ancora la realizzazione di carrozzerie speciali da parte dei grandi carrozzieri britannici come H.J. Mulliner, Park Ward e James Young. Questo sistema permetteva ai clienti più facoltosi di commissionare versioni personalizzate — tra cui le raffinate Drophead Coupé — mantenendo la tradizione artigianale che aveva reso celebre il marchio fin dagli inizi del novecento.

La prima serie, Silver Cloud I, era equipaggiata con il classico sei cilindri in linea da 4,9 litri, derivato dalla precedente Silver Dawn ma profondamente aggiornato per garantire una marcia ancora più silenziosa e regolare. Il motore era abbinato a un cambio automatico a quattro rapporti Hydramatic, prodotto su licenza General Motors, soluzione che assicurava una progressione estremamente fluida.

La vera rivoluzione arrivò però nel 1959, con la Silver Cloud II, che introdusse il nuovo motore V8 da 6.230 cm<sup>3</sup> interamente in alluminio. Dotato di valvole in testa e punterie idrauliche, questo propulsore offriva una coppia abbondante e una straordinaria elasticità di funzionamento. Il motore era talmente silenzioso da essere spesso descritto dai giornalisti dell'epoca come “un fantasma sotto il cofano”, capace di muovere l'imponente vettura con una progressione continua e quasi impercettibile per i passeggeri. Le sospensioni anteriori indipendenti e il ponte rigido posteriore erano progettati per garantire il massimo comfort, mentre il sistema Ride Control permetteva di regolare elettricamente la taratura degli ammortizzatori posteriori direttamente dal volante. Questa soluzione consentiva alla vettura di adattarsi alle diverse condizioni stradali mantenendo sempre il caratteristico “tappeto volante” tipico delle Rolls-Royce.

La produzione complessiva della Silver Cloud, nelle tre serie I, II e III, raggiunse 7.372 esemplari tra il 1955 e il 1966. L'ultima evoluzione, la Silver Cloud III (1962–1966), introdusse alcune modifiche estetiche tra cui i quattro fari anteriori e una linea del cofano leggermente più bassa, anticipando lo stile delle Rolls-Royce degli anni successivi.

Il legame di Peter Sellers con Rolls-Royce iniziò proprio con l'acquisto di una **Silver Cloud I** del 1956 (telaio #SWA58) già appartenuta a Cary Grant. L'auto nasce come berlina "standard steel saloon" in configurazione classica, con il sei cilindri in linea da 4,9 litri e cambio automatico Hydramatic a quattro rapporti; viene consegnata nuova a Grant a metà degli anni cinquanta, quando l'attore è al culmine della carriera hollywoodiana. Per Grant la Silver Cloud rappresenta l'ideale di eleganza anglo-americana: linee pulite, interni in pelle Connolly e radica, un confort quasi irrealistico rispetto alle berline americane dello stesso periodo. Nel 1959 Grant decide di separarsi dalla vettura e il passaggio di proprietà avviene in modo quasi simbolico: SWA58 viene ceduta a Peter Sellers, allora in piena ascesa grazie ai ruoli comici radiofonici e ai primi film di successo. Una celebre fotografia li ritrae insieme, seduti sul cofano della Rolls, a metà strada tra cerimonia di passaggio del testimone e gag improvvisata; proprio questa immagine è diventata nel tempo il documento più riconoscibile dell'auto. Per Sellers, che fino a quel momento aveva alternato auto più modeste e sportive britanniche, la Silver Cloud segna l'ingresso definitivo nel mondo delle star internazionali: è l'auto con cui inizia a farsi vedere fuori dai teatri di Londra, agli studi cinematografici e nelle prime apparizioni mondane.



**Cary Grant e Peter Sellers "seduti" sulla Silver Cloud I appartenuta ad entrambi**



**Cary Grant con la sua Rolls-Royce Silver Cloud I, alla fine degli anni '50**

Negli anni successivi la Silver Cloud I lascia il garage di Sellers. Secondo le cronache biografiche, quando decise di separarsene dopo pochi anni, l'attore avrebbe fatto pubblicare sul Times un annuncio perfettamente in linea con il suo umorismo surreale: "TITLED CAR WISHES TO DISPOSE OF OWNER" (letteralmente: "Automobile titolata desidera disfarsi del proprietario"), come se fosse la Rolls – nobile e impassibile – a voler cambiare proprietario, più che il suo passeggero.

Al di là delle vetture identificabili per telaio e targa, il peso simbolico di Rolls-Royce nella vita di Sellers emerge anche da un episodio legato al film *Casino Royale* (1967). Diverse ricostruzioni concordano nel riferire che, per convincerlo a partecipare al film, oltre al compenso economico gli fu offerta una **Silver Cloud III standard saloon**, oggi non più identificabile con certezza.

Il passaggio dalle linee classiche della Silver Cloud I alle successive serie **Mulliner Park Ward** segna invece l'ingresso di Peter Sellers in una fase di collezionismo ancora più sofisticata e compulsiva, orientata verso l'avanguardia stilistica del "Chinese Eye". Affascinato dal design rivoluzionario di Vilhelm Koren, caratterizzato dai fari inclinati e dalla linea di cintura continua, l'attore non si limitò a scegliere tra la variante aperta e quella chiusa, ma decise di possederle entrambe, creando un binomio automobilistico che rappresenta oggi uno dei vertici del collezionismo Rolls-Royce. Il primo dei due esemplari, la **Drophead Coupé** con telaio CSC139B del 1966, incarna perfettamente il gusto della Swinging London. Nata come vettura esposta al Salone di Earls Court del 1965, fu acquistata nuova dal drammaturgo Sir Terence Rattigan, vicino

di casa di Sellers in Eaton Square, prima di passare nelle mani dell'attore nel febbraio del 1967. Sellers, desiderando un'immagine più contemporanea e futurista, la fece immediatamente riverniciare in un argento vibrante, rendendola una delle auto più fotografate dell'epoca durante i suoi spostamenti



con la moglie Britt Ekland. Fino alla vendita, nel 1971. Dopo decenni di oblio sull'isola di Guernsey, dove rimase ferma in un deposito per trent'anni preservando appena 40.000 miglia originali, questo esemplare è stato oggetto di un restauro filologico totale nei primi anni duemila, tornando alla livrea originale Dark Blue. Il suo valore storico è stato sancito dal passaggio all'asta Bonhams nel 2004, dove fu aggiudicato per circa 67.500 sterline, una cifra che oggi, alla luce della rarità del modello e del pedigree, appare come una frazione del valore attuale, stimato in oltre 450.000 sterline.



La Rolls-Royce Silver Cloud III Drophead Coupé, oggi



**intra**

Collana Visio