Gianluca Sposito

LE AUTO DI CLINT EASTWOOD

intra

GIANLUCA SPOSITO

LE AUTO DI CLINT EASTWOOD

intra

Collana Visio

Serie Duetti – Auto, star e storie

Edizioni Intra®
www.intraedizioni.it
info@intra.pro

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

ISBN 979-12-5991-866-6

Indice

INDICE **3**

INTRODUZIONE **4**

Chevrolet Panel Truck (anni ’50) 6
Austin-Healey 100M (1955) 9
Cadillac Eldorado Series 62 Convertible (1955) 16
Jaguar XK150 Roadster (1960) 20
Morris Mini Countryman Cooper S (1966) 25
Ferrari 275 GTB (1967) 32
Ford Roadster (anni’60-’70) 39
Jeep Willys MB (anni ’60-’70) 42
Pontiac Trans Am (1973) 45
Ferrari 365 GT4 Berlinetta Boxer (1977) 50
Ferrari 308 GTB (1978) 57
Lincoln K-Series Convertible (1982) 61
Mercedes-Benz SEC (anni ’80) 64
GMC Typhoon (1992) 67
Gran Torino Sport (2008) 71
FIAT 500e (2014) 75

NOTA LEGALE **77**

Introduzione

Clint Eastwood non appartiene alla categoria delle celebrità che hanno costruito la propria immagine pubblica attraverso collezioni automobilistiche spettacolari o ostentate. Nel corso della sua lunga carriera non ha mai trasformato le automobili in un elemento centrale della propria narrazione mediatica, né ha cercato di assumere il ruolo del collezionista-esibitore tipico di una parte dell'élite hollywoodiana. Eppure, osservando con attenzione le vetture che hanno accompagnato la sua vita, emerge una sequenza meno casuale di quanto possa apparire, capace di raccontare non solo l'evoluzione del gusto automobilistico americano del secondo Novecento, ma anche alcune fasi della sua carriera e del suo rapporto con la cultura automobilistica americana.

Le automobili di Eastwood non formano una collezione omogenea. Accanto alle Ferrari degli anni della consacrazione internazionale compaiono una vecchia Chevrolet Panel Truck acquistata per pochi dollari nei primi anni cinquanta, una Mini Countryman Cooper S profondamente anomala per il mercato americano dell'epoca, una Jeep Willys militare, una GMC Typhoon utilizzata quotidianamente negli anni novanta, una FIAT 500e elettrica guidata nella Los Angeles del nuovo millennio. In mezzo, Jaguar inglesi, Cadillac del dopoguerra, Pontiac Trans Am, Mercedes SEC, hot rod californiani e vetture direttamente legate ai suoi film.

Il garage Eastwood interessa soprattutto perché non segue una linea unica. Le sue automobili raramente sembrano scelte per puro prestigio sociale. In molti casi emergono invece attenzione tecnica, interesse per la meccanica, gusto per le configurazioni insolite e una certa distanza dall'automobile intesa come semplice simbolo di lusso. Anche quando acquista Ferrari di altissimo livello, Eastwood tende a privilegiare esemplari utilizzati realmente, spesso modificati, vissuti e guidati lontano dalla dimensione museale o dall'ossessione collezionistica contemporanea.

Osservate nel loro insieme, queste automobili dialogano con molti personaggi interpretati o diretti da Eastwood. Nei suoi film — come attore e come regista — ricorrono spesso personaggi pragmatici, individualisti, diffidenti verso l'eccesso e più interessati alla funzionalità che all'apparenza. Anche il suo gusto automobilistico sembra seguire questa linea: vetture molto diverse tra loro, ma quasi sempre accomunate da una forte identità meccanica e da un uso concreto, reale, quotidiano.

Questo volume non nasce dunque come semplice catalogo di automobili appartenute a una star del cinema. L'obiettivo è piuttosto ricostruire, attraverso le vetture associate a Clint Eastwood, una biografia parallela fatta di cultura automobilistica, trasformazioni tecnologiche, immagini pubbliche e contesti storici. Alcuni esemplari sono documentati con precisione attraverso numeri di telaio, aste internazionali e fotografie d'epoca; altri sopravvivono soprattutto nella memoria fotografica, nei racconti biografici o nelle testimonianze raccolte nel tempo. In ogni caso, ogni automobile inserita in questo volume è stata selezionata e trattata distinguendo attentamente tra dati verificabili, ricostruzioni plausibili e tradizioni narrative consolidate.

Ne emerge un itinerario che attraversa oltre sessant'anni di storia dell'automobile: dalle sportive britanniche del dopoguerra alle muscle car americane, dalle grandi granturismo Ferrari agli hot rod californiani, fino ai SUV ad alte prestazioni e alla mobilità elettrica contemporanea. Ma soprattutto emerge il ritratto di un uomo che, anche attraverso le proprie automobili, ha sempre preferito l'uso effettivo dell'automobile alla sua pura esibizione.

Austin-Healey 100M (1955)

Nel panorama delle sportive britanniche del secondo dopoguerra, poche automobili riescono a condensare con altrettanta efficacia essenzialità meccanica, eleganza sobria e vocazione agonistica quanto la Austin-Healey 100. Presentata nel 1952 al Salone di Londra, la vettura nacque dall'incontro tra due figure centrali dell'automobilismo inglese del tempo: Donald Healey, ingegnere, pilota e costruttore indipendente, e la British Motor Corporation, intenzionata a entrare con decisione nel mercato delle sportive leggere destinate soprattutto all'esportazione americana.

Donald Healey aveva già sviluppato diversi modelli artigianali ad alte prestazioni nel corso degli anni quaranta, ma fu proprio il prototipo Healey Hundred — costruito utilizzando componenti Austin — ad attirare l'attenzione di Leonard Lord, presidente della Austin. L'accordo portato alla nascita della Austin-Healey 100 prevedeva la produzione nello stabilimento Jensen Motors di West Bromwich e la commercializzazione attraverso la rete ufficiale Austin. Il nome "100" derivava dalla capacità della vettura di raggiungere le 100 miglia orarie, una soglia ancora significativa all'inizio degli anni cinquanta per un'automobile di serie relativamente accessibile.

Dal punto di vista progettuale, la Austin-Healey 100 rappresentava una sintesi molto britannica tra sportività e pragmatismo. La struttura utilizzava un robusto telaio a longheroni derivato da componenti Austin A90 Atlantic, modificato e irrigidito per adattarsi a una guida dinamica. Le sospensioni anteriori indipendenti con molle elicoidali e il ponte rigido posteriore con balestre semiellittiche riflettevano uno schema tecnico tradizionale ma efficace, pensato più per la robustezza che per la raffinatezza assoluta. Anche lo sterzo e l'impianto frenante seguivano questa filosofia: meccanica semplice, facilmente manutenibile, ma capace di offrire prestazioni convincenti.

Il cuore della vettura era un quattro cilindri in linea di 2660 cm^3, derivato dalla produzione Austin ma profondamente rielaborato. Dotato di alimentazione tramite due carburatori SU, il motore sviluppava circa 90 cavalli nella configurazione standard. Il dato, apparentemente modesto, andava però rapportato a una massa inferiore ai 1000 chilogrammi e a un'aerodinamica relativamente efficiente. Il risultato era una vettura brillante, capace di superare i 170 km/h e di offrire una guida estremamente coinvolgente sulle strade extraurbane.

Nel 1955 venne introdotta la versione più sportiva e ricercata: la Austin-Healey 100M, dove la lettera "M" indicava esplicitamente la vocazione "Le Mans" del modello. Questa evoluzione nacque dall'esperienza maturata da Donald Healey nelle competizioni endurance. La 100M adottava interventi

tecnici significativi: il motore riceveva un albero a camme più spinto, carburatori SU maggiorati, pistoni ad alta compressione e una diversa taratura dell'aspirazione, portando la potenza a circa 110 cavalli. Venivano inoltre introdotti un cofano ventilato con feritoie (louvres) e cinghia di fissaggio in cuoio, sospensioni irrigidite e una messa a punto più aggressiva. È importante sottolineare che la 100M "Factory-built" era basata sulla serie BN2, che beneficiava finalmente di un vero cambio a quattro marce (rispetto alle tre marce con overdrive della precedente BN1), rendendo la vettura molto più efficace nell'uso sportivo.

Dal punto di vista estetico, la 100M manteneva la purezza della linea originale ma introduceva dettagli riconoscibili che ne rafforzavano il carattere agonistico. Il cofano con prese d'aria, le cinghie esterne, la griglia modificata e il parabrezza inclinabile definivano una silhouette che sarebbe diventata uno dei dettagli distintivi del modello. La produzione ufficiale fu limitata: tra il 1955 e il 1956 vennero costruiti circa 640 esemplari in fabbrica, ai quali si aggiunsero numerosi kit Le Mans installati successivamente dai concessionari su vetture standard. Ma al di là delle specifiche, la Austin-Healey 100M rappresenta una precisa idea di automobile sportiva: leggera, diretta, meccanica nel senso più autentico. Una vettura che non punta sul lusso, ma sul rapporto fisico tra conducente, motore e strada. Ed è proprio questa combinazione di semplicità e concretezza a renderla vicina al gusto automobilistico che Eastwood avrebbe mostrato nei suoi anni giovanili: un attore ancora lontano dall'immagine pubblica degli anni successivi, ma già attratto da oggetti capaci di esprimere personalità senza ostentazione.

Tra le prime automobili sportive possedute da Eastwood figura proprio una Austin-Healey 100 della metà degli anni cinquanta. Sebbene la storiografia la associ spesso al 1958 e al successo di Rawhide, la documentazione più attendibile è costituita da alcune fotografie realizzate il 1° giugno 1956 a Los Angeles dal fotografo Earl Leaf. In queste immagini, Eastwood compare insieme alla moglie Maggie Johnson accanto alla propria Austin-Healey parcheggiata davanti alla loro abitazione. L'automobile presenta gli elementi tipici della configurazione Le Mans: cofano con feritoie e cinghie in cuoio.

Un elemento di particolare rilievo, utile a comprendere l'entità dell'investimento passionale di Eastwood, riguarda il costo dell'operazione. Nel 1955-56, una Austin-Healey 100 nuova costava negli Stati Uniti circa 2.985 dollari. Per l'epoca, si trattava di una cifra considerevole, specialmente se rapportata alla situazione professionale di Clint. Sotto contratto con la Universal-International, Eastwood percepiva una paga di appena 100 dollari a settimana (circa 5.200 dollari lordi l'anno), gran parte dei quali servivano per il sostentamento quotidiano.

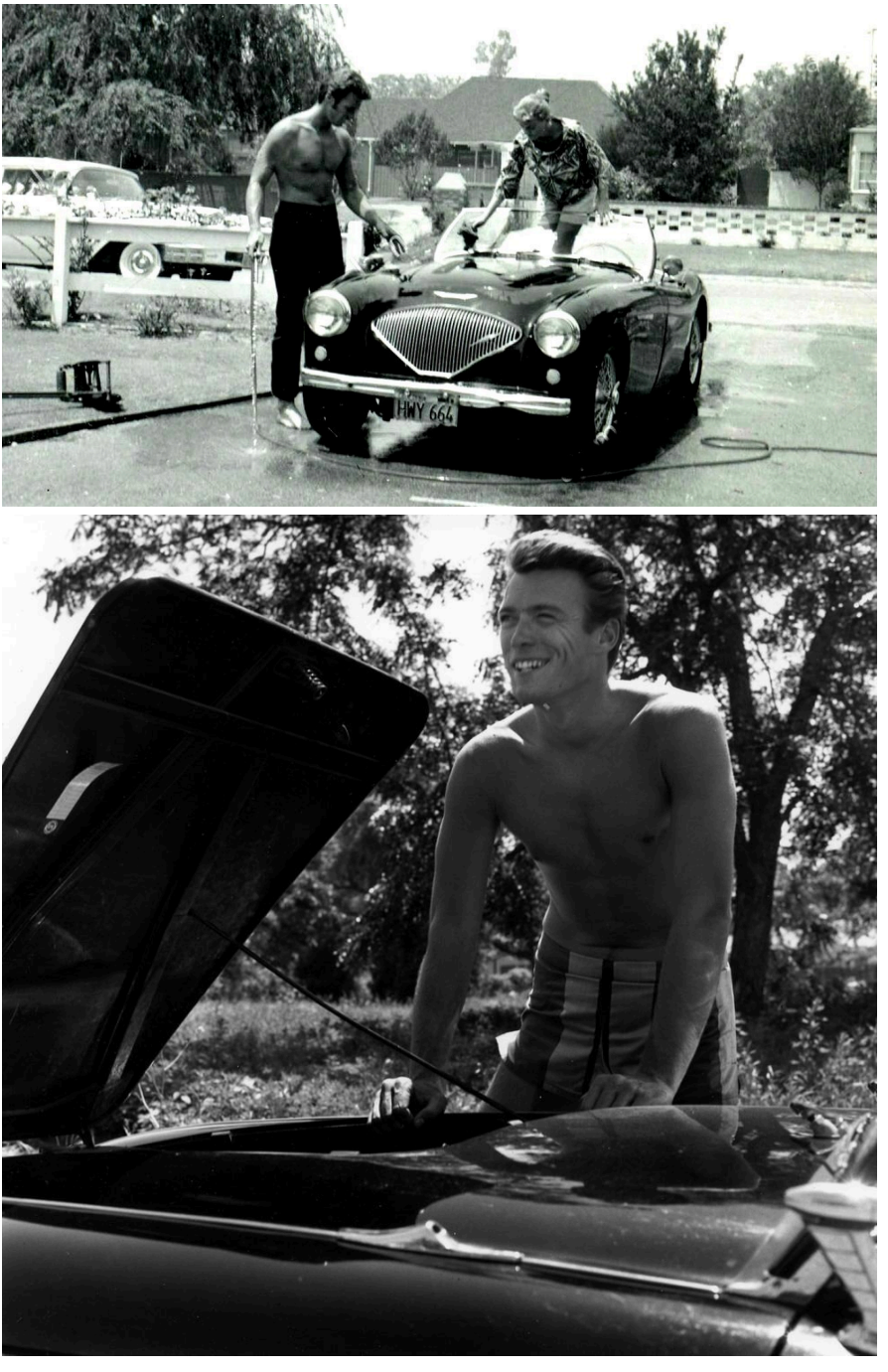
L'acquisto della Healey rappresentò quindi uno sforzo economico enorme, pari a oltre metà del suo reddito annuo lordo. In un periodo in cui lavorava saltuariamente come bagnino o addetto alle piscine per arrotondare i magri proventi dei primi provini e di piccoli ruoli in pellicole come Francis in the Navy, la scelta di questa vettura dimostra che per Eastwood l'automobile non era un semplice mezzo di trasporto, ma una scelta personale molto precisa.

Considerando la data del servizio fotografico (giugno 1956), è probabile che si trattasse di una delle prime serie BN2 prodotte dopo l'agosto 1955, oppure di una BN1 equipaggiata con il kit ufficiale installato dal concessionario della West Coast. Un dettaglio rivelatore è la scelta cromatica: diversamente dalle popolari livree bicolore dell'epoca, l'esemplare di Eastwood appare in una tinta unita scura, probabilmente verde scuro o nera, una scelta che ne esalta la purezza delle linee di Gerry Coker e conferma la sua predilezione per l'understatement.

Un aspetto non trascurabile riguarda l'ergonomia: Eastwood, alto circa 1,93 m, doveva affrontare un abitacolo estremamente angusto, con il volante a quattro razze quasi a contatto con le gambe. La sua dedizione a una vettura così "fisica" e priva di filtri, in un'epoca in cui i suoi colleghi preferivano imponenti cabriolet americane, anticipa l'interesse per le sportive europee che emergerà poi con Jaguar e Ferrari. Acquistata con i sacrifici dei primi anni di carriera, la Healey non fu uno sfizio da divo, ma il primo atto di una consapevolezza automobilistica basata sulla solidità meccanica e sulla ricerca di un'identità precisa, lontano dai riflettori del successo che sarebbe arrivato solo anni dopo.

La vettura rimase con Eastwood fino alla fine degli anni cinquanta, per poi essere ceduta privatamente. Sebbene non abbia lasciato una traccia documentaria continua nel mercato collezionistico internazionale attraverso numeri di telaio certi, la Austin-Healey di Eastwood rimane legata alla fase in cui Eastwood, prima della notorietà televisiva, cominciava a orientarsi verso sportive europee leggere, costose per le sue possibilità ma molto diverse dalle grandi cabriolet americane dell’ambiente hollywoodiano.

Clint Eastwood e la sua Austin-Healey alla fine degli anni ’50



Clint Eastwood e la sua Austin-Healey alla fine degli anni ’50

intra
Collana Visio