GIANLUCA SPOSITO

METEORE

AUTO E MARCHI SCOMPARSI TRA CINEMA E TV

intra



Collana Visio



Serie Duetti – Auto e film

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

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

ISBN 979-12-5991-999-1

Indice

INTRODUZIONE **5**

COME LEGGERE LE SCHEDE **7**

PARTE PRIMA. PRIMA DEL SONORO **8**

STUTZ BEARCAT 9
ISOTTA FRASCHINI TIPO 8A 13
DUESENBERG MODEL J 18

PARTE SECONDA. MOTORE AMERICANO, FIRMA ITALIANA **23**

DUAL-GHIA 24
ISO RIVOLTA, GRIFO, FIDIA 27
BIZZARRINI 5300 GT STRADA 34
INTERMECCANICA ITALIA 41
DE TOMASO MANGUSTA 46
DE TOMASO PANTERA 53
DE TOMASO LONGCHAMP 57

PARTE TERZA. GRAN TURISMO SENZA PATRIA **62**

FACEL VÉGA 63
BRISTOL 405 E 410 69
GORDON-KEEBLE GK1 73
JENSEN INTERCEPTOR E FF 76
MONTEVERDI HIGH SPEED 375 81

PARTE QUARTA. OFFICINE **84**

MARCOS 1600 GT E 3-LITRE 85
ADAMS PROBE 16 89
MEYERS MANX 92
SIATA SPRING 96
PUMA DUNE BUGGY 100
MANTA MIRAGE E MONTAGE 105

PARTE QUINTA. IL PASSATO RIFATTO NUOVO **109**

EXCALIBUR 110
STUTZ BLACKHAWK 115
PANTHER DE VILLE 119

Clénet Series I 123
Zimmer Golden Spirit 127

PARTE SESTA. CONTRO DETROIT 130

Tucker 48 131
Bricklin SV-1 135
DeLorean DMC-12 141
Vector W8 148

EPILOGO. FUORI CATALOGO: ECTO-1 152

INDICAZIONI BIBLIOGRAFICHE 156

NOTA LEGALE 159

INDICE ALFABETICO DELLE AUTOMOBILI 160

Introduzione

Succede a metà di un film, di solito in una scena che non conta. Un personaggio scende da un'automobile, o ci sale, o le passa davanti, e per due secondi lo spettatore smette di seguire la trama. Non è una Ferrari, non è una Rolls-Royce, non è niente che abbia un nome pronto. È bassa, o lunghissima, o ha le porte che si aprono verso il cielo. La scena finisce, il film va avanti, e la domanda resta lì: che macchina era?

Quasi sempre la risposta è una marca di cui non esiste più nulla. Una fabbrica di Bresso che prima faceva frigoriferi. Un capannone accanto a un aeroporto inglese. Un'officina di Santa Barbara dove un francese montava roadster anni Trenta sulla meccanica delle Lincoln e delle Mercury. Un carrozziere di Torino che vestiva telai americani per i cantanti di Las Vegas. Hanno costruito cento automobili, o mille, o novemila; sono durate tre anni, o dieci; poi i soldi sono finiti, o è finito il petrolio, o il fondatore è stato arrestato in un albergo davanti a una telecamera dell'FBI.

Le loro automobili, però, erano già entrate in un film. E lì sono rimaste.

Questo libro racconta trenta di quelle storie due volte: com'è andata in fabbrica e com'è andata sullo schermo. Le due versioni non coincidono quasi mai. La macchina che doveva essere la più sicura del mondo finisce a fare l'auto dei cattivi in un film di vendetta canadese. La granturismo pensata per gli industriali svizzeri diventa la firma di un gentiluomo di campagna in una serie inglese che nessuno ricorda. Un fuoristrada da spiaggia costruito in un'officina romana si prende una delle scene più famose della commedia italiana, e una coupé d'acciaio che nel 1982 non voleva nessuno diventa, tre anni dopo, l'automobile più riconoscibile del pianeta, a fabbrica chiusa.

Il cinema non le ha scelte per le ragioni per cui erano state costruite. Le ha scelte perché erano strane, e una cosa strana in un'inquadratura lavora da sola. Perché costavano meno di quanto sembrava. Perché stavano nel parco di una società di noleggio di Hollywood, e ci sono rimaste quasi cinquant'anni, passando da un gangster a un miliardario a un mostro. Perché un attore ne aveva una e volle guidarla. Qualche volta, più raramente, perché un regista aveva capito che cosa quell'auto diceva di chi la possedeva: e allora una Facel Véga basta a spiegare una coppia di borghesi francesi, una Bristol a spiegare un seduttore, una Excalibur a spiegare tutto di un arricchito.

Viste in fila, raccontano anche un'altra cosa. Per mezzo secolo, tra Milano, Modena, Torino e la costa della California, è sembrato possibile che chiunque avesse un'idea, un capannone e un motore comprato da qualcun altro potesse mettersi a costruire automobili con il proprio nome sopra. Lo fecero un

industriale dei frigoriferi, un pilota argentino, un costruttore di barche, un designer in pensione, un concessionario svizzero, un fabbricante di case mobili. Alcuni erano geni, altri venditori, due o tre le due cose insieme. Quasi tutti hanno perso. Il mondo in cui ci provarono non c'è più: oggi per fare un'automobile servono miliardi, e nessuno la disegna su un tovagliolo.

Sono qui dentro le automobili di costruttori indipendenti la cui impresa ha chiuso, e che del modello raccontato hanno prodotto meno di diecimila esemplari; in molti casi, meno di cento. Non è un censimento: è una scelta, fatta guardando dove queste auto hanno lasciato più tracce sullo schermo e dando la precedenza, quando c'erano, ai film e alle serie italiani. Per questo accanto ai nomi che ci si aspetta ce ne sono alcuni che non compaiono in nessun'altra storia dell'automobile, e per questo manca qualche marca illustre che al cinema non è mai andata.

In fondo al libro c'è un'automobile in più, che secondo queste regole non dovrebbe esserci. Ha a che fare con il titolo, e si capirà leggendola.

Le chiamiamo meteore perché sono passate in fretta. Ma una meteora, a rigore, è soltanto la scia luminosa: quello che si vede dal basso per un istante, mentre il corpo che l'ha prodotta è già altrove, o non c'è più. È una definizione abbastanza esatta di ciò che resta di un'automobile in un fotogramma.

Come leggere le schede

Ogni scheda si apre con un riquadro di dati essenziali e si chiude con una filmografia scelta. Le stelline accanto ai titoli non sono un giudizio sul film né sull'automobile: indicano quanto l'auto conta in quel film, secondo la scala in uso presso l'Internet Movie Cars Database, l'archivio collaborativo che da oltre vent'anni cataloga i veicoli apparsi sullo schermo.

★ sullo sfondo, parcheggiata o di passaggio

★★ in scena per poco, o usata in un'azione secondaria

★★★ usata da un personaggio, o al centro di una sequenza

★★★★ auto di un protagonista, presente per buona parte del film

★★★★★ l'automobile è il soggetto stesso del film

Le filmografie non sono complete. Per le auto con poche apparizioni riportano tutto ciò che è noto; per quelle che ne hanno centinaia, una selezione che privilegia i ruoli maggiori, i titoli più conosciuti e le produzioni italiane. I film sono citati con il titolo italiano quando ne esiste uno.

Parte prima.
Prima del sonoro

A Hollywood c'era una società che non vendeva automobili e non le riparava: le affittava agli studi cinematografici. Nel suo parco una limousine d'anteguerra poteva lavorare per decenni, ogni volta che qualcuno aveva bisogno di mettere in scena gli anni del proibizionismo; nei cataloghi la proponevano come «auto dell'epoca dei gangster».

Le tre automobili di questa Parte sono nate quando il cinema era muto, o stava appena imparando a parlare, e sono state le più desiderate del loro tempo: la sportiva dei figli di papà, la limousine delle dive, la macchina più potente e più cara d'America. Alla fine degli anni Trenta nessuna delle tre case le costruiva più. Loro hanno continuato, e hanno lavorato più a lungo di qualunque attore: una è rimasta a disposizione degli studi per quarantotto anni. Hanno fatto la ricchezza, il delitto, la nostalgia, l'orrore. Quando Billy Wilder cercò qualcosa che dicesse in un'immagine sola che cos'era stata Hollywood e che cosa ne restava, trovò un'automobile italiana ferma su quattro cavalletti.

Stutz Bearcat

Costruttore: Stutz Motor Car Company, Indianapolis
Anni: dal 1912 alla metà degli anni Venti; il nome torna su altri modelli fino al 1934
Esemplari: non censiti a parte dal resto della produzione Stutz
Progetto e stile: Harry C. Stutz
Motore: quattro cilindri Wisconsin da 6,4 litri, 60 CV (prime serie)
Sullo schermo: *La grande parata* (1925); *Frenesia del delitto* (1959); *Bearcats!* (1971)
Il marchio oggi: scomparso nel 1937; il nome fu ripreso nel 1970 (si veda la scheda Stutz Blackhawk)

Nel 1971 la rete americana CBS mise in onda una serie d'avventura che aveva per titolo il nome di un'automobile. *Bearcats!* era ambientata nel 1914, lungo il confine con il Messico: due soldati di ventura, interpretati da Rod Taylor e Dennis Cole, risolvono guai per conto di chi può pagarli, e si fanno pagare con un assegno in bianco. Viaggiano su una Stutz Bearcat, che è in scena quanto loro. È una delle pochissime auto di questo libro ad avere cinque stelle su IMCDb, il massimo, riservato ai veicoli che sono il soggetto stesso del film.



Bearcats! (1971) · 1914 Stutz Bearcat (replica)

Non era una vera Stutz. Di Bearcat autentiche, nel 1971, ne restavano poche decine, e nessuno le avrebbe prestate per farle correre nel deserto. Una vera, noleggiata, servì soltanto per il film pilota. Per le riprese della serie la produzione fece costruire due copie da George Barris, il carrozziere di Hollywood che aveva firmato la Batmobile: carrozzeria di lamiera identica all'originale, e sotto una meccanica Ford. La serie durò tredici episodi. Almeno una delle copie esiste ancora.

Che sessant'anni dopo qualcuno intitolasse un telefilm a quell'auto dice quanto fosse rimasta nella memoria americana. La Bearcat era la sportiva per antonomasia prima che la parola esistesse: due sedili a secchio, un serbatoio cilindrico dietro la schiena, niente porte, niente capote, e per parabrezza un oblò di vetro avvitato al piantone dello sterzo. Harry Stutz l'aveva ricavata dalla vettura che nel 1911 aveva iscritto alla prima 500 Miglia di Indianapolis: guidata da Gil Anderson, finì undicesima senza un guasto, fermandosi soltanto per le gomme; lo slogan della casa, «l'auto che si è fatta valere in un giorno», veniva da lì. Nel 1915 un pilota, Erwin «Cannon Ball» Baker, attraversò con una Bearcat di serie gli Stati Uniti da costa a costa in undici giorni, e fu un primato.

Costava duemila dollari, quattro volte una Ford. La compravano i figli dei ricchi, e negli anni Venti divenne l'emblema di una generazione: lo studente con la pelliccia di procione, la fiaschetta in tasca e la Bearcat parcheggiata davanti al dormitorio è una figura fissa della caricatura americana.

Il cinema la conobbe da nuova. Una Stutz da corsa è in scena accanto a Mabel Normand in due comiche della Keystone del 1913 e del 1914; nella seconda il cattivo che cerca di sabotare la corsa è Charlie Chaplin, arrivato agli studi da pochi mesi; una Bearcat è in scena in *The Roaring Road* (1919), il film di corse con Wallace Reid, e passa ne *La grande parata* di King Vidor (*The Big Parade*, 1925). Poi diventò un'auto d'epoca, e Hollywood la usò per mezzo secolo ogni volta che serviva dire «prima della guerra», intendendo la Prima. John Ford la mise in *Le ali delle aquile* (*The Wings of Eagles*, 1957), la Disney in *Magia d'estate* (*Summer Magic*, 1963), la televisione nelle commedie di campagna.

Il ruolo più sinistro è in *Frenesia del delitto* (*Compulsion*, Richard Fleischer, 1959), che ricostruisce il caso di Leopold e Loeb, i due studenti di ricchissime famiglie di Chicago che nel 1924 uccisero un ragazzo per dimostrare di saper commettere il delitto perfetto. L'auto di Judd, quella con cui i due girano per Chicago, è una Bearcat. Non serviva altro per dire da che famiglie venivano.



Frenesia del delitto (1959) · 1920 Stutz Bearcat



Le ali delle aquile (1957) · 1914 Stutz Bearcat

Nel cinema italiano la Stutz che si ricorda non è una Bearcat: è la grossa torpedo che attraversa il Messico della rivoluzione ne *Il mercenario* di Sergio Corbucci (1968). Harry Stutz lasciò l'azienda nel 1919. I successori costruirono berline a otto cilindri raffinate e sicure, arrivarono secondi a Le Mans nel 1928 e non sopravvissero alla Depressione. Le ultime Stutz uscirono tra il 1934 e il 1935; il fallimento è del 1937.

Stutz Bearcat – Video e documentari

Sullo schermo

Film

★★★★ *L'uomo che uccise il suo carnefice* (1967) · Bearcat
★★★ *The Roaring Road* (1919) · Bearcat 1914
★★★ *Le ali delle aquile* (1957) · Bearcat 1914
★★★ *Frenesia del delitto* (1959) · Bearcat 1920
★★★ *Magia d'estate* (1963) · Bearcat 1914
★★★ *Rascal, l'orsetto lavatore* (1969) · Bearcat 1913
★★★ *Per salire più in basso* (1970) · Bearcat 1914
★★ *Papà Gambalunga* (1919) · Bearcat
★★ *La grande parata* (1925) · Bearcat
★★ *La squadriglia Lafayette* (1958) · Bearcat
★★ *Il mercenario* (1968) · Stutz Model H Touring 1920

Comiche del muto

★★★★ *The Speed Kings* (1913) · Stutz da corsa
★★★★ *Charlot e Mabel* (1914) · Stutz 1913

Televisione

★★★★★ *Bearcats!* (1971) · Bearcat 1914, replica
★★★ *Fermate quel treno* (film tv, 1971) · Bearcat 1914
★★★ *Mamma a quattro ruote* (1965-1966) · Bearcat 1914
★★★ *The Legend of Valentino* (film tv, 1975) · Bearcat 1914
★★ *La fattoria dei giorni felici* (1965-1971) · Bearcat 1914

