



Certi sogni... diventano **realtà**

Anni '70: 100 mila km su una Dino in un mix di velocità, passione e voglia di vivere

Testo di **Maurizio Gussoni**

Che cosa ci si poteva aspettare da un giovane degli Anni '70 che, inaspettatamente, aveva riscosso una piccola eredità? Semplice: l'acquisto di una macchina sportiva! Ed è ciò che è accaduto a chi scrive, non era l'eredità della Zia D'America, ma sufficiente per impadronirsi, nel '73, di una splendida Ferrari Dino 246 GT. Amaranto metallizzato, prima serie con i gallettoni alle ruote e con degli interni in pelle artigianali (opera del precedente proprietario) che neanche vedevano quelli delle Jaguar 3.8. Ma l'accessorio più evidente era la passione che un 23enne dell'epoca - quando l'auto e la velocità erano davvero passione - poteva mettere in campo. Talmente acuta che la prima sera, dopo il ritiro, per non lasciarla mi addormentai nel box seduto su quel sedile a guscio. Col bel risultato di sentirmi appellare malamente da mio padre, la mattina seguente, quando scese in box per prendere la sua Alfa. Con quella Dino e con tanti patemi d'animo di mia mamma, ho percorso l'Italia più volte, in lungo ed in largo. Quasi sempre con la stessa ragazza sul sedile di destra abbiamo raggiunto le spiagge di Forte dei Marmi, della Calabria, della Sicilia (da Palermo a Messina) e del Salento. In più, il sabato sera, la usavamo per andare fuori porta a cenare nelle trattorie popolari, creando sgomento tra gli altri avventori, ma salvando l'esile portafogli già duramente colpito dal benzinaio. Quella Dino, con classe, ha soggiornato davanti al Nepentha a Milano, alla Capannina a Forte. Ma ha pure dormito in campeggio a Sapri ed a Maratea ed è servita a trasportare dei materassi verso una casa al mare a Castro (LE),



La splendida linea della 246 GT, disegnata da Pininfarina richiama vittoriosi prototipi da corsa come la 250 Le Mans e la 330 P4.

permetteva di fare i tornanti di montagna e le curve della Costiera Amalfitana al limite del giramento di testa. E' stata mia per cinque anni e 100mila Km, cambiando una miriade di costose candele, nonostante il Dinoplex sull'accensione, ma con pochi guasti significativi, come la rottura di un ingranaggio della terna che portava il moto al cambio posto sotto il motore. Oggi, dopo tanti anni, ho guidato la 488 GTB. Un mostro di tecnologia che, come è necessario, cammina da matti ma ti aiuta a contenere la potenza ed il retrotreno. Sarà per la giovane età di allora, o perché fu la mia vera prima conquista, o perché quelle vacanze furono indimenticabili (e con quella ragazza si viaggiava davvero bene!), sarà perché quella berlinetta portava il nome del figlio amatissimo del Commendatore, il fascino della mia Dino, la 488, se lo può sognare. Insomma, ecco le impressioni, assolutamente non obiettive, dell'impossibile confronto tra la 246 e la 488. Dettate dal sentimento e dall'irrequietezza di quegli anni. Ma, come diceva Nietzsche, "Tutto ciò che è fatto per amore è sempre al di là del bene e del male". ■

IL SUO DOLORE PIÙ GRANDE



"Mi ha deluso l'impotenza a difendere la vita di mio figlio, che mi è stato strappato, giorno dopo giorno, per 24 anni". (Nella foto: Enzo Ferrari e Dino)

affittata priva di arredamento. E tutto veniva fatto in velocità, di limiti in autostrada neanche se ne parlava, quindi la velocità di crociera era quasi sempre sopra i 200 con gli abbaglianti accesi. Roba da matti, specie su un'auto come quella che non perdonava nulla. Altro che ASR, PASM ed ABS, quando il retrotreno si scomponesse non rimaneva che il controsterzo. Per chi ne era capace... Ma il bello era il motore (6V di 65°, trasversale), rapido nelle accelerazioni e docile in città. Con una prima (indietro con il cambio a settori) solo d'avviamento ed una terza che, col motore in coppia sopra i 3.500 giri, faceva vedere la polvere a chiunque. Ed una tenuta di strada che