

CUSTOM CAR

In Italia si è portati a credere che "custom car" potrebbe essere qualsiasi auto modificata nell'aspetto estetico, ed è sicuramente una giusta affermazione, ma, dopo quarantacinque anni di interessamento, ho scoperto, forse, la vera chiave di lettura di queste automobili, così amate da poco tempo anche da noi. Gli attenti lettori di AWM avranno sicuramente notato che nel neonato ambiente (tale soltanto perché al massimo da quindici, vent'anni, ci si interessa a questo argomento) è in atto una sotterranea divisione circa i gusti, il senso estetico, la correttezza dei restauri e delle modifiche: pochissime persone (lo ripeto) hanno avuto la possibilità di crearsi "una biblioteca tecnica" (suggerimento di Henry "Smokey" Yunick, Wally Parks e Donald "Big Daddy" Garlits) che comprenda non solo le caratteristiche tecniche ed estetiche dei veicoli prodotti a Detroit, ma anche, almeno, una panoramica delle varie attività "motoristiche" diffuse negli U.S.A.

Scorrendo, ad esempio, le pratiche di impronta sportiva si scopre che già nei primi anni Cinquanta (guarda caso, proprio all'epoca cui si fanno risalire le *custom cars* più rappresentative) - soprattutto per quello che riguarda le *stock cars* (erroneamente tradotto con "automobili di serie") - era largamente praticato il *cheating*: letteralmente "abitudine ad ingannare"; se riusciamo ad accostare il desiderio di mettere in costume la vecchia auto di papà od il surplus delle forze armate nel primo dopoguerra, quindi la voglia di ingannare l'osservatore cir-

ca la reale provenienza della macchina, il gioco è fatto.

C'è qualcosa di più, in questa spiegazione: il *cheating* in ambiente NASCAR era praticato interpretando il *Rulebook* (nessuno che non sia pilota, *team owner* o *technical inspector* può mai averne visto uno) in quello che "non era specificamente ammesso o proibito".

In altri e più comprensibili termini, tutto basato su "regole", magari maliziosamente interpretate, ma sempre regole.

Le regole del *customizing*, soprattutto quasi sessant'anni fa, non erano scritte, semplicemente condivise (ed anche piuttosto rigorosamente) tra i membri dei club i quali furono poi ammessi alla lettura del nero su bianco soltanto con l'avvento degli show e dei loro "*classification sheets*": *mild custom*, *semi custom*, *moderate custom*, *full custom*.

The Rodders Journal #37 spiega, ai lettori del terzo millennio per la penna di Spence Murray, quali esattamente fossero i "*Custom Trends in the '50s*" aggiungendo un box nell'articolo dedicato alla Ford coupe 1949 di Lee Pratt ed alla Ford Victoria 1954 di Jimmie Vaughan.

È vero, il tempo passa, le tradizioni si perdono, il progresso avanza, i gusti cambiano, tuttavia le *custom cars* che attirano indifferentemente gli sguardi di tutti (italiani compresi) hanno "quel feeling", un misto di *cheating* e *customizing* variamente spalmati sull'aderenza e l'interpretazione delle regole, quelle che, non si capisce bene perché, mettono tutti d'accordo.

F.C.

(modificati e provenienti proprio da una Riviera) sono annegati nella carrozzeria. Lo sportellino della targa è stato realizzato in modo da chiudersi automaticamente allo spegnimento del motore, creando l'effetto *shaved* che sposa tutta la vettura, come le maniglie e le serrature (scomparse). La parte rimasta pressoché immutata si ritrova all'interno dell'abitacolo: i sedili sono stati rifoderati all'epoca del *customizing*

con un tessuto in tinta ghiaccio, o silver se preferite, con il resto al suo posto come da origine Buick. Il motore, invece di essere il 300 cid della LeSabre di quell'anno, è un *Nailhead* 401 cid proveniente (dai codici) da una Wildcat sempre dei *sixties*; ed infine la trasmissione è una *TH 400* automatica a 3 marce (ancora Wildcat, ma anno 1969). Completa un sistema *air-ride* sulle quattro ruote per scegliere l'altezza da terra ed un

SPECIFICATIONS

Gruppo costruttore:

General Motors

Marca: Buick

Modello: LeSabre Custom

Model year: 1965

Carrozzeria: Sport Coupe 2-door

Passo: 123 pollici (312,4 cm)

Colore esterno: Coral Red (custom paint)

Colore interno: Silver

Motore: V8 401 cid (6.600 cc),
compressione 10.25:1Alimentazione: 1 carburatore
Edelbrock 4-barrel

Potenza: 325 hp @ 4.400 rpm

Trasmissione:

automatica a 3 rapporti TH 400

Freni: ant. e post. a tamburo

Pneumatici: ant. 215/60-16",
post. 225/60-16"

Prezzo base all'origine: \$ 2.962

Produzione: 21.049 unità

Owner: BRM Special Cars (BG)

Club d'appartenenza: lone wolf



▲ Qui il motore Buick Nailhead 401 c.i. con un leggero dress up.

treno di cerchi *American Racing Torq Thrust II* da 16 pollici.

È probabile che Lee Pratt non abbia avuto la gloria che meritasse in ambito custom cars, ma questa Buick si può classificare senza ombra di dubbio come "*one of a kind*".