

CLASSIC
AUTO
15/18

24^o
NUMERO

Il lettore sull'auto dei sogni
"È facile e veloce da guidare"



Aston Martin DB MK III
Al volante del prototipo
finalmente tornato in Inghilterra



Maserati 3500 GT
Il Tridente colpisce al cuore
su questa mitica stradista



CLASSIC AUTO

PORSCHE ANCORA POSSIBILI

Mezza dozzina di modelli per salire sul treno delle classiche senza spendere una fortuna



Gilbern GT

Vita spericolata di questa
britannica costruita in kit
e passata per le mani

IL COLLEZIONISTA

“Nella MX-5 c’è tutto quello che serve”

Andrea Mancini ha messo insieme la più incredibile collezione di roadster Mazda: 39 pezzi, molto differenti l'uno dall'altro. E in Umbria ne ha fatto un resort che si chiama Miataland

Testo: ALESSANDRO CONTI Foto: VINCENZO TERSIGNI - EIDON

Andrea Mancini, 47 anni a settembre, con lo scrigno del tesoro che contiene le chiavi delle sue 39 MX-5





La nuova MX-5 RF MiataLand sorvegliata da Mixie



Un'infila di cofani, un arcobaleno di colori



Il capannone accanto al resort con piscina (sopra) che ospita le roadster Mazda



Mixie si posa su un fianco, rovescia la testa e ci guarda con i suoi grandi occhi color nocciola. A pochi metri Eunon non sembra essere molto d'accordo, ma è reduce da un'operazione al legamento crociato alla zampa posteriore destra. Sono i due pastori maremmano-abruzzesi che fanno da guardia alla Mazda MX-5 RF parcheggiata al centro del grande porticato che collega i due edifici principali di MiataLand. Benvenuti nella più grande collezione di roadster del marchio giapponese. Andrea Mancini, romano, 47 anni a settembre, ne ha messe insieme ben 39 in 17 anni; quasi tutte hanno anche l'hard-top e sono sotto un grande capannone a 50 metri di distanza dai due grandi cani. Ci sono appunto MX-5, Miata (il nome nordamericano) e Eunon (il nome giapponese) dal 1989 a oggi, una diversa dall'altra, tranne in un solo caso. Che la MX-5 sia popolare e destinata ad un pubblico vasto lo dicono i dati: in 28 anni, il numero è riferito a maggio 2017, le unità vendute in tutto il mondo sono state 1.012.951, con l'Europa che rappresenta il secondo mercato continentale forte dei 327.278 pezzi commercializzati. Le quattro generazioni si distinguono per due lettere che caratterizzano il numero di telaio: NA la prima serie (1989-1998), NB la seconda (1998-2005), NC la terza (2005-2015), ND la quarta (dal 2015). Le macchine di MiataLand arrivano da tre continenti diversi: Europa, Asia e America. E poi non poteva mancare l'ultima nata, la RF con i suoi 160 cv "ma è speciale - dice Andrea -. Ha la targhetta MiataLand" che la filiale italiana della Mazda ha messo sulla macchina in onore di questo collezionista. E a MiataLand non ci sono solo le auto: dalla struttura che sorge vicino a Piedicolle, frazione di Collazzone in provincia di Perugia edificata nel medioevo, e che conta 131 abitanti, si gode della vista della vallata umbra in cui si vede un enorme quercia, la cui chioma è sottolineata dalla piscina a

sforo che è davanti all'edificio principale che ospita il resort. La struttura ricettiva di charme ha sette camere, ognuna con un tema secondo un colore della Miata, e un enorme garage-capannone a disposizione degli ospiti con le 39 roadster.

Il resort, dopo due anni e mezzo di lavori in cui "ci abbiamo investito tutto", confessa Andrea che ora lavora per Jaguar Land Rover Italia Financial Services, dovrebbe aprire nell'autunno del 2017. "Abbiamo voluto fare le cose per bene, senza fretta". E da quello che si vede non si può non dargli ragione. Tra i progetti di Mancini c'è anche un'officina, sotto la piscina e la casa, nella quale gli ospiti del resort potranno partecipare ai lavori sulla propria auto per un paio di ore al giorno, e poi prendere una macchina della collezione per potersi dirigere verso la vicina Todi, il lago Trasimeno, Spoleto, Perugia o in una delle tante mete che la posizione della struttura rende a portata di mano lungo le strade piene di curve nella campagna collinosa di questa parte di Umbria. Il nome del luogo, musicalità a parte, di fatto strizza l'occhio a una clientela internazionale, statunitensi in primo luogo. Il chiodo fisso di Andrea per la MX-5 viene piantato saldamente nel 1989: "L'ho vista su una rivista e poi qualche mese dopo ad una fiera. Quando mi ci sono seduto dentro ho detto: «C'è tutto quello che serve, niente di più». Non potevo permettermela all'epoca. Ma se mi metto una cosa in testa è difficile che passi". Nel frattempo Andrea, cui ancora oggi mancano due esami per la laurea in ingegneria meccanica, prima si occupa della DTM, l'azienda fondata dal padre Francesco per go kart da competizione, poi comincia a lavorare in una grande concessionaria Ford di Roma: "La prima MX-5 l'ho comprata nel '98 da una ragazza che si prendeva una Ka". Andrea ha rivenduto la sua n° 1 ma è l'unica MX-5 che non ha più. Dal 2000 ha di fatto cominciato, un pezzo alla volta, la sua collezione che comprende >

"Sono macchine molto affidabili. Il motore è praticamente eterno"



La MX-5 Miracle è l'unica acquistata nuova da Andrea Mancini nel 2000. Era una serie speciale per l'Italia

versioni rarissime come le edizioni in serie limitata create dalla M2, il centro di pianificazione, ricerca e sviluppo personalizzazioni di Mazda: "Per ospitarlo hanno costruito un palazzo in stile dorico a Tokyo. In Europa ci sono quattro M2 e le ho tutte io". Nell'inarrestabile flusso di emozioni, nozioni tecniche, storiche e racconto personale è lui stesso a scegliere alcune macchine sulle quali soffermarsi.

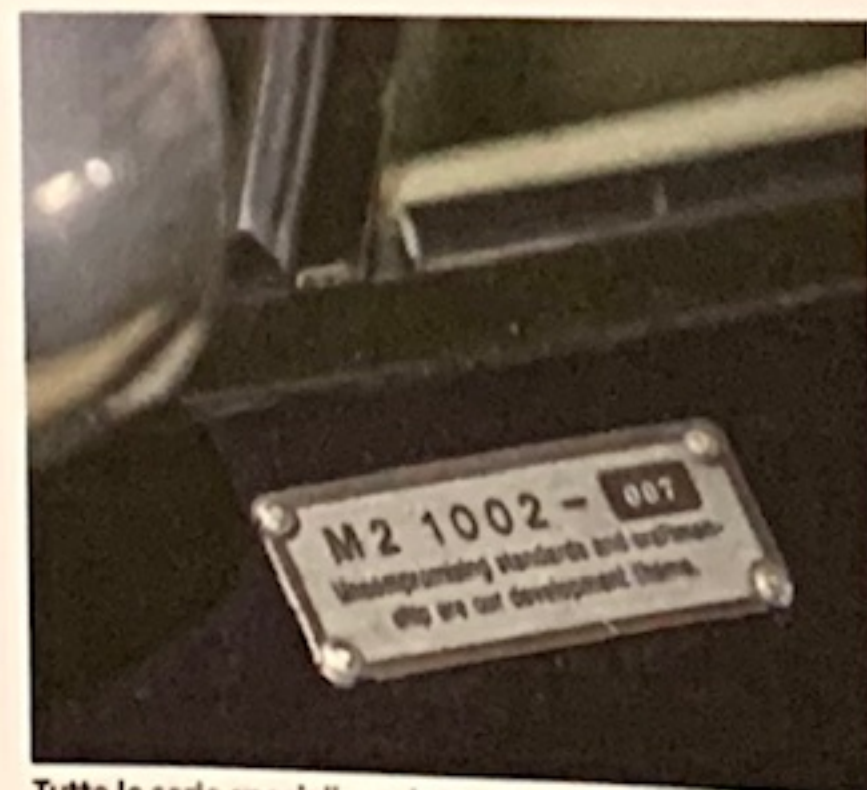
"Di ritorno da Firenze ho pensato che questa era la mia prima supercar"

NB MX-5 MIRACLE 1.8 - 2000

"È l'unica che ho acquistata nuova - spiega Andrea illustrando la vera n° 1 di questa collezione -, l'unica che sul libretto di circolazione abbia solo il mio nome. L'ho presa con lo sconto del concessionario e ho fatto un finanziamento non agevolato: costava 40 milioni di lire. La Miracle è una serie speciale, una denominazione per l'Italia, 200 esemplari con il motore 1.6 da 110 cv e 50 esemplari con l'1.8 da 140 cv. Ha il cambio a sei marce, differenziale Torsen, ammortizzatori Bilstein. L'ho comprata da un salone di Firenze. Adesso ha 37.000 km anche perché l'ha usata un poco mio padre. Ma mi ricordo che sulla strada di ritorno da Firenze ho pensato che questa era la mia prima supercar: l'odore di pelle nuova, il fatto che fosse una serie limitata...".

NA EUNOS M2 1001 1.6 - 1991

"Questa è la prima macchina tirata fuori dalla M2, solo 300 esemplari, esclusivamente per il Giappone. Infatti la guida è a destra. Il motore è 1.6 da 130 cv. Quando è uscita costava l'equivalente di 60 milioni di lire. Mazda ricevette 600



Tutte le serie speciali prodotte dalla M2 sono numerate con targhetta all'esterno della porta passeggero

prenotazioni per le quali bisognava lasciare una cauzione. Ma non cambiarono idea sul numero, 300 pezzi. Così fecero una lotteria. A quelli cui non andò la macchina fu restituita la caparra con una lettera di scuse del presidente. Questa l'ho presa in Inghilterra dove andavo spesso quando lavoravo per Ford Credit, la banca della casa che serve sia per i concessionari che per i consumatori. Di solito

prendevo il volo d'andata perché sapevo che sarei ritornato con una macchina. La Eunon è una macchina affidabilissima ma ha un punto debole, il rinvio della frizione. Dopo 30-40 km che ero partito da Cardiff si è rotto. Sono andato a Portsmouth da MX5 Parts per la sostituzione: quando sono arrivato in officina i meccanici hanno cominciato a guardare la macchina e si sono messi a fare ricerche su internet. Non ci potevano credere di avere tra le mani un pezzo così raro". Tutte le M2 hanno la targhetta numerata sulla portiera del passeggero: la 1001 di Andrea ha il

numero 049. Ma il componente della macchina più esclusivo di questa auto è un altro: "La parte più difficile da trovare è stata la borsa porta documenti originale della portiera lato guida" che appunto essendo originale mostra sulla pelle nera i segni del tempo. Adesso la macchina ha 121.000 km, Andrea ne ha fatti circa 3.000. "I sedili in alcantara sono a misura di giapponese, piccoli. Di ritorno dall'Inghilterra mi dovevo fermare ogni due ore per i crampi. Ma il viaggio di ritorno con la macchina è sempre la parte più bella, 19 ore esatte dall'Inghilterra, oramai lo so bene. Con questa per i primi 500 km non neanche acceso la radio perché volevo sentire se c'erano rumori strani. Il resto me lo sono goduto e quando



In primo piano la NC Open Race 2 del 2010 in livrea tricolore



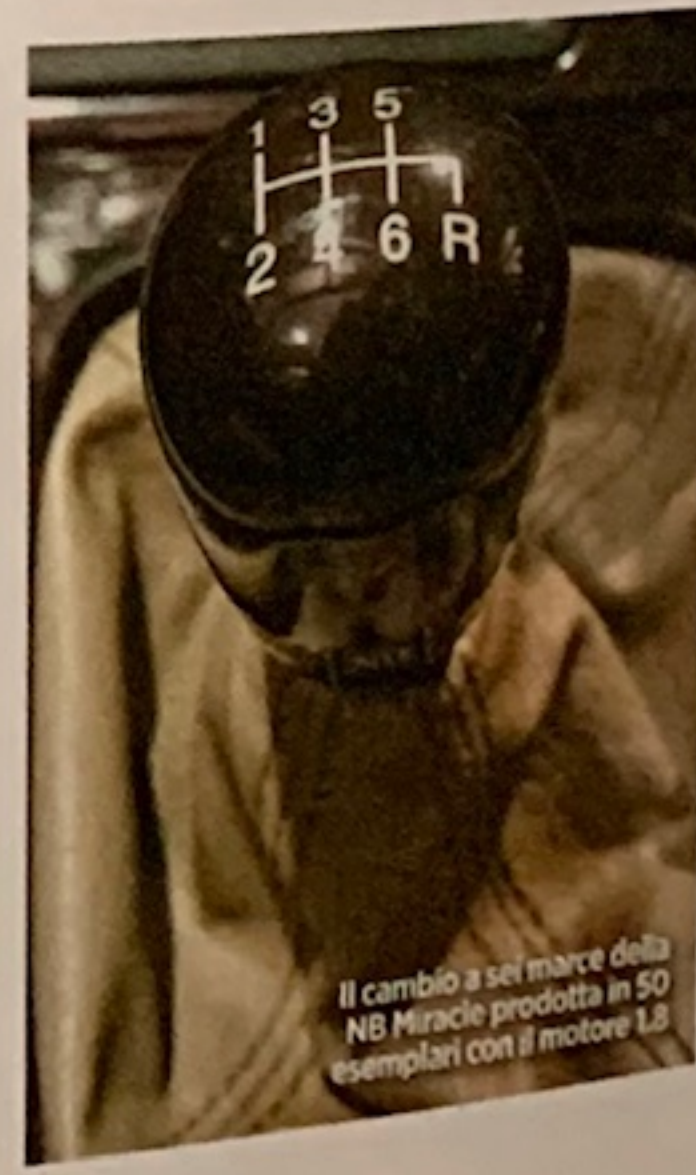
Fondo in cemento e pali ogni 5 metri nel capannone



La Pitcrew è in realtà una NA del 1992 con un kit estetico e il motore 1.6 portato a 125 cv circa



Mancini ha faticato a trovare questa borsa originale di pelle per la M2 1001 del 1991



Il cambio a sei marce della NB Miracle prodotta in 50 esemplari con il motore 1.8

LA MANUTENZIONE

Il capannone di Andrea Mancini in Umbria era stato pensato dal precedente proprietario non come stalla ma come ricovero di auto. Infatti i pali sono a cinque metri l'uno dall'altro e il fondo è in cemento. Andrea tiene tutte le macchine coperte da teli con magneti e le batterie sono staccate quando le auto non sono in uso. "Sono macchine molto affidabili, il motore è praticamente eterno. L'unico punto debole è lo slave della frizione. Va fatta la manutenzione con accortezza - spiega Mancini - e soprattutto il cambio dell'olio ogni anno".



La californiana Monster modifica pesantemente la Miata a partire dal motore che non a caso si chiama Mega Monster



Sotto il cofano della Mega Monster batte un V8 da 5 litri sovralimentato da 400 cv



La NB FL Mazdaspeed del 2004 è l'unica Miata turbo ufficiale della casa: ha una potenza di 185 cv



Un superstereo equipaggia la NA S-Limited con tweeter e woofer nei sedili



Assetto da corsa con sospensioni Ohlins e motore 1.8 turbo da 190 cv per la Mazdaspeed B-Spec del 1994

sono arrivato a casa ho detto: «Beh, sono già qui?»».

NA EUNOS M2 1002 - 1993

«Si tratta della seconda macchina che la M2 tira fuori, anche in questo caso solo pochi esemplari tutti destinati al Giappone. Nelle M2 la ricerca del contenimento dei pesi è essenziale. Quindi non c'è il servosterzo, non ci sono vetri elettrici, la plancia è essenziale, gli specchietti retrovisori sono in alluminio, i cerchi sono in magnesio. Il motore è il 1.6 da 130 cv. La macchina era di un ragazzo inglese che abita vicino a Brentwood nell'Essex dove è la sede di Ford Financial Credit Europe. La trattativa è andata avanti per sei mesi ma alla fine l'ho presa. Quest'auto è stata tutta rifatta. Per esempio i sedili in pelle erano bucati. Ho cercato tanto la parte della plancia in radica di olmo che nella versione originale era fatta dalla Yamaha, ma non l'ho trovata; l'ho fatta rifare da un artigiano di Como e mi è costata quasi quanto la macchina». La 1002 che è Mataland ha il numero seriale 007, è stata prodotta del 1992 ma immatricolata nel 1993. «Con il vecchio proprietario siamo amici. Ora si è sposato e il prossimo anno verrà in Italia per guidarla nuovamente».

NA EUNOS M2 1028 - 1992

«La M2 chiude nel 1994. L'ultima macchina che produce è la 1028. Monta il 1.8 portato a 146 cv grazie a centralina, camme e scarico. L'idea per la 1028 è di avere un'auto immatricolata ma pronta per la pista come la Bmw M3 CSL. Anche qui il peso è contenuto grazie a tanti particolari. Gli specchietti retrovisori sono dell'italiana Vitaloni: sono in plastica ma costano come quelli in alluminio. Dentro ha il roll cage, il cofano posteriore è in materiale composito». Averla non è stato semplice per Andrea, se l'è dovuta vedere con un vero osso duro: «Sono in Inghilterra da uno sfasciacarrozze specializzato in MX-5 e l'amico che è con me si accorge che tra le auto c'è una 1028. Vado da Andrew, il titolare, e gli chiedo di farmi il prezzo. Lui capisce e mi risponde che la vuole dare a sua moglie. Dopo un paio di mesi mi richiama e mi dice che la moglie non la vuole più sparandomi un prezzo pazzesco. Alla fine ci siamo messi d'accordo. L'ho presa nel 2011 e ho finito di metterla a posto nel 2014. La parte più difficile sono stati i sedili della ditta giapponese Esqueleto. Sul retro hanno una targhetta con il nome del proprietario. La mia 1028 ha il numero 578 sulla targhetta, ma sono stati prodotti sempre 300 esemplari, solo che in questo caso nella numerazione sono partiti da 301». La 1028 di Andrea ha 204.000 km.

NA MIATA MEGA MONSTER - 1993

«La californiana Monster di San Marcos sceglie il 1.8 e metteva un V8 5 litri della Ford che in più è Supercharged. Questa sviluppa 400 cv ma volendo potrebbe arrivare tranquillamente a 600. Il cambio è il T5 della Ford Thunderbird. Le

sospensioni e i freni sono della RX-7 FD. Al posteriore gli pneumatici sono 275. Alla fine pesa solo 75 kg in più della 1.8, in totale 1.120 kg, perché il motore V8 è tutto in alluminio. L'auto non ha alcuna assistenza. In terza, pigiando l'acceleratore, sgomma: è proprio cattiva e quando l'ho guidata per la prima volta non ho affondato. L'ho comprata da un giornalista di El Paso in Texas, infatti ha ancora la targa americana. Ha 4.900 miglia. L'ho imbarcata a Los Angeles ed è arrivata in Italia a Genova».

NB MIATA FL MAZDASPEED TURBO - 2004

«È l'unica turbo ufficiale di Mazda. Quando ha chiuso la M2, Mazda ha creato la divisione Mazdaspeed, prima solo per il Giappone e poi anche per gli Stati Uniti. Il motore è sovralimentato da un Garrett T8 che porta la potenza a 185 cv. Questa è la MX-5 più equilibrata, ha la potenza giusta, non senti quando attacca il turbo, non ha turbo lag, è fatta bene. Pesa 1.050 kg. L'ho comprata nel 2010 via eBay da un concessionario della Florida che prima che l'acquistassi mi ha mandato 100 foto in alta definizione. Non ho dovuto farle alcun lavoro. Ha 48.000 miglia».

NA EUNOS S-LIMITED - 1993

«La particolarità di questa serie per i mercati statunitensi e giapponesi è l'MSSS, ovvero il Mazda Sensory Sound System, sviluppato dalla Pioneer appositamente per avere uno stereo dal suono fedele con la capote alzata o abbassata. Sulla console c'è la radio con cassette e cd. Nei poggiatesta ci sono dei tweeter, un subwoofer annegato nello schienale e poi i classici tweeter e midi negli sportelli. C'è un tasto per la modalità aperta o chiusa. A capote aperta vengono enfatizzati gli alti. Con questa macchina mi piace tantissimo ascoltare un certo tipo di pop, per esempio Michael Jackson e la sua Beat it. Il livello di qualità è molto alto. Il motore è il 1.6 da 110 cv, ammortizzatori Bilstein, differenziale Torsen. L'ho presa in Inghilterra nel 2006».

TUTTA LA COLLEZIONE

- NA Pitcrew 1.6 - 1992
- NB Miracle 1.8 - 2000
- NC Openrace 2.0 - 2009
- NA M2 1028 1.8 - 1994
- NA M2 1002 1.6 - 1992
- NA M2 1001 1.6 - 1991
- NA M2 1002 1.6 - 1992
- NA VR Lim B 1.8 - 1996
- NA BBR Turbo 1.6 - 1991
- NB 10th Anniversary 1.8 - 1999
- NA R Limited GTO 1.8 - 1995
- NA B-Spec Supercharger 1.8 - 1993
- NA S-Limited 1.6 - 1993
- NA Silver 1.6 - 1997
- NA Yellow 1.6 - 1995
- NB FL Phoenix 1.8 - 2002
- NA Tokyo Limited 1.8 - 1994
- NB FL Mazdaspeed Turbo 1.8 - 2004
- NA Yellow Frogeye 1.6 - 1992
- NA V-Special 1.6 - 1991
- NA RS Limited 1.8 - 1995
- NA S-Special Laguna 1.8 - 1994
- NA G-Limited 1.8 auto - 1996
- NA MegaMonster 5.0 - 1993
- NA S-Special White 1.8 - 1994
- NA White 1.8 - 1994
- NA Mariner Blu 1.6 - 1989
- NA Red 1.6 - 1990
- NA SR Limited 1.8 - 1997
- NA Red Turbo 1.6 - 1991
- NA VR Limited A 1.8 - 1996
- NA FM2 Turbo Usa
- NA V-Spec II 1.8 - 1994
- NA V-Spec II 1.8 - 1994
- NC Grey 2.0 - 2005
- NA Montego Blu 1.6 - 1996
- ND RF Mataland 2.0 - 2017
- ND 2.0 Sport - 2016
- NA 1.6 Red - 1990

NA EUNOS MAZDASPEED B-SPEC - 1994

«Anche questa è una creazione di Mazdaspeed. Ha un motore 1.8 con compressore volumetrico e sviluppa 190 cv. Il kit estetico è della giapponese Nopro. I cerchi sono da 16", al posteriore monta pneumatici da 275 e gli ammortizzatori sono Ohlins corsa. Ha un assetto per il quale su strada ogni sassolino è suo. Per fare il chilometro di strada sterrata che da qui mi porta sull'asfalto ci ho messo 20 minuti. Quando l'ho presa aveva l'ala davanti rotta e i sedili Mazdaspeed li ho trovati in Giappone».

NA PITCREW - 1992

«Ha un kit estetico giapponese il cui concetto è chiaramente ispirato dal vintage inglese anche se, al tempo stesso, è molto giapponese. Le parti maggiormente caratterizzate sono il frontale e il posteriore. Questa ha un motore 1.6 portato a circa 125 cv. L'ho presa in Giappone nel 2015 e l'ho fatta transitare per Edimburgo. Visto che la macchina andava riverniciata ho deciso per il Soul Red che è tipico della MX-5 ND». CA