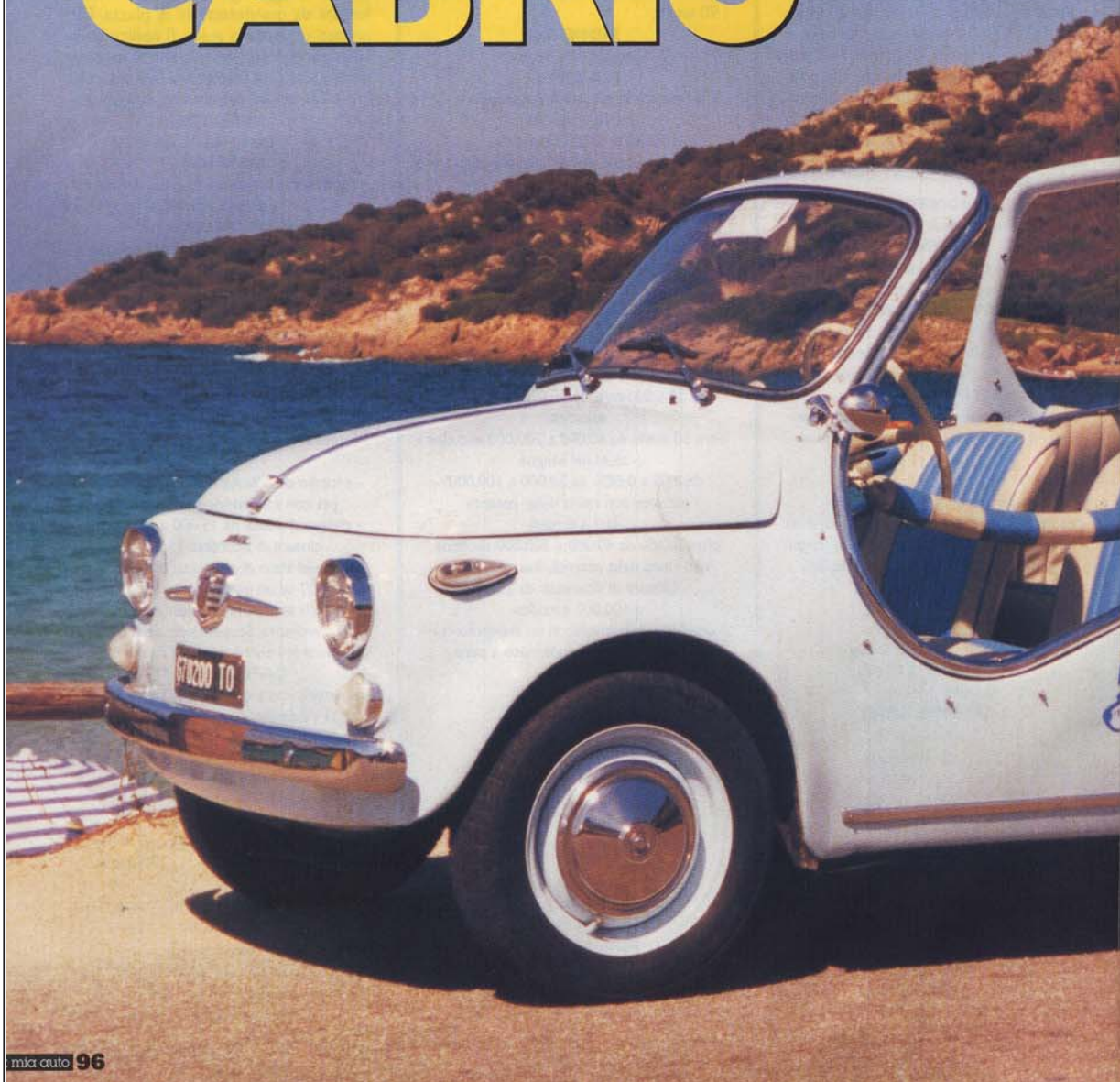


DI GERMANO LONGO

■ SPECIALE: il ritorno delle piccole scoperte

Stessa spiaggia, stesso **CABRIO**



mia auto 96

LA MIA AUTO - Agosto 2001 - Anno II - Numero 8

Dall'idea di una Fiat 500 diventata aperta, Giovanni Vernagallo ha creato una piccola azienda specializzata nel rendere decapottabile qualsiasi tipo di vettura.



Correvano gli Anni Sessanta, la Versilia equivaleva alle Seichelles di oggi e chi contava - quelli con i soldi - facevano la fila davanti alla "Capannina" per ascoltare Patty Pravo, la ragazza del "Piper". Oppure per ballare come i Watussi, gli altissimi negri di Edoardo Vianello o - ancora - per strombazzare lungo i viali a mare di Viareggio e Forte dei Marmi, imitando i modi da coatto di Vittorio Gassman ne "Il sorpasso". Ma era anche il tempo di una serie quasi esclusiva di "spiaggette", macchinette piccole e scoperte, nate sulla scocca di vetture prodotte in serie e diventate aperte per vivere alla grande quelle estati irripetibili.

Poi, con gli anni e le mode, le piccole da spiaggia scomparvero quasi del tutto, per lasciare il posto ad un mercato vero e proprio di spider, chiamate poi roadster per inseguire la voglia d'America ad ogni costo. Insomma, piccole cabrio addio. Superate senza pietà dall'avvento di pronipoti a quattro ruote che possono vantare centinaia di cavalli nel cofano e linee accattivanti.

In realtà, per Gianni Vernagallo, 42 anni, torinese, quella passione non si è mai spenta. Forte di una trafila professionale legata al mondo dell'auto e iniziata nel centro stile Michelotti, il progettista - nel 1995 - inizia a studiare come "cabriolizzare" una Fiat 500. Memorabile vetturetta entrata nei risvolti più romantici dell'automobile. Da Michelotti, Vernagallo passa prima alla Fiat, quindi al Gruppo Stola, dove si occupa di finizioni interne e plance portastrumenti. «L'idea è nata già quando lavoravo da Michelotti - confida Vernagallo - dove arrivavano miliardari texani con l'intenzione di trasformare auto che già da sole valevano una fortuna. Ne ricordo una, la "Nact", capriccio a quattro ruote realizzato su scocca Ferrari per mister Chinetti, un italo-americano con il portafoglio a fisarmonica. Eppure, quella è stata una vera scuola, un campo di battaglia difficile e affascinante che mi ha allenato mentalmente a mettere in pratica le idee più bizzarre. Anni dopo, quando ho deciso di chiudere la mia carriera da dipendente, ho pensato di dare alla luce il mio piccolo sogno segreto: la 500 cabrio. Inizio a creare una sorta di squadra di lavoro, affidando i vari passaggi ad altrettanti professionisti e, nel contempo, richiedo alla Fiat il nulla-osta per la modifica strutturale. Questa è una condizione necessaria per sottoporre l'auto alla prova che conduce all'omologazione. Aspetto speranzoso e, alla fine, dalla Fiat arriva il via libera: sta nascendo la Fiat 500 "Mare" in esemplare unico».

Tra i mille risvolti burocratici da risolvere, c'è anche una Direttiva Ministeriale ►►

■ SPECIALE: il ritorno delle piccole scoperte



► che dispone il divieto assoluto di trasformazione per veicoli oltre il settimo anno dalla data di prima immatricolazione. Vernagallo aspetta con pazienza, poi la spunta anche qui, nonostante sia estremamente difficile, per i privati, ottenere l'autorizzazione. E quello che sembra un hobby, inizia a prendere i contorni di una possibile attività. Piccola, artigianale e forse proprio per questo più coinvolgente. «Si trattava di una 500 F del 1972, un vero gioiellino a cui è stata modificata esclusivamente la carrozzeria, evitando di toccare la meccanica originale. Ho iniziato rinforzando il pavimento perché la vettura fosse in grado di sopportare le sollecitazioni, quindi sono passati alle fiancate, irrobustite con uno speciale scatolato in acciaio. Da allora, il processo di trasformazione di qualsiasi auto segue più o meno la stessa trafila».

Quella di Vernagallo, di colpo, diventa una vera e propria mania, dispendiosa e coinvolgente. «È vero, acquistavo di tasca mia le auto e le trasformavo. Dalla prima 500 in poi, sono intervenuto sulla scocca di una ventina di auto di marche diverse, ad esempio un'Alfa 145, una Citroën Ax, la nuova Fiat 500 ed un veicolo commerciale Piaggio. Tutte auto che ho venduto a gente che se ne è letteralmente innamorata, permettendomi così di proseguire nell'attività. In più, ad incoraggiarmi, c'è il fatto che nessuna Casa automobilistica, dopo aver verificato la bontà dei miei progetti, mi ha negato il nulla-osta per l'omologazione». In realtà, chiunque può presentarsi di fronte a Vernagallo ordinando una vettura cabrio: non ci sono limiti di modelli e fantasia.



■ In alto a sinistra, Gianni Vernagallo al lavoro su un nuovo progetto. Qui sopra, la Renault Twingo "De Plage". Sotto a destra, la Nissan Micra in fase di lavorazione e, a sinistra, i coloratissimi interni della Twingo.



Ed il mercato, dopo anni di sforzi e buona volontà, inizia a decollare. «Non mi lamento, perché ho clienti ormai in tutt'Italia e lavoro molto bene con la Costa Azzurra, dove parecchi miei modelli circolano da tempo. Forse perché espongono da anni al Salone Internazionale delle Auto Elettriche di Monte Carlo, dove ho anche ricevuto i complimenti del Principe Alberto. Un pò perché ha trovato piacevole e spiritosa l'idea di poter gironzolare con una piccola cabrio elettrica ed un po' pensando all'inquinamento acustico e ambientale del Principato. Comunque è

vero, offro al cliente la possibilità di personalizzare totalmente l'auto. E molti non si lasciano sfuggire l'occasione di qualche stravaganza: qualcuno mi ha chiesto le sellerie identiche agli interni del cabinato, altri gli inserti in tek marino o pelle pregiata, altri ancora la capotte elettrica, l'hard top, le cromature. Ma arriva anche chi ha una macchina incidentata e, invece di buttarla via, decide di riciclarla in versione cabrio. Così la rimettiamo a posto ed il gioco è fatto: da un incidente si ricava una piccola decapottabile. La trasformazione costa da un mini-



■ Tre diversi momenti del processo di trasformazione in "cabrio" di un Piaggio Transporter.

COSTUME SE AVANTI TANTI SOLDI

■ In alto, Vernagallo e Dario Argento, con la Citroën AX elettrica utilizzata per girare alcune scene. A fianco, Vernagallo con alcune sue creazioni e, qui sotto, in compagnia del Principe Alberto.

mo di 10 milioni in su, quindi un prezzo che ritengo assolutamente abbordabile». Grandi soddisfazioni Vernagallo le ottiene anche dal cinema. «Per le riprese chiamate in gergo "camera-car", si richiedono mezzi estremamente silenziosi che permettano alla macchina da presa di seguire gli attori mentre recitano. Una AX di mia produzione è stata utilizzata ad esempio da Dario Argento per realizzare alcune scene di "Non ho sonno", la sua ultima fatica cinematografica. Una bella esperienza».

Oggi, l'idea di Gianni Vernagallo si chiama "Navetta 2000", una piccola ditta che si occupa anche di gestire la creazione dei trenini che si trovano in numerose località turistiche. «Ma posso parlare del mio successo più grosso, che è proprio di questi giorni: la Renault, dopo aver visto la versione cabrio della Twingo, mi ha inserito nell'elenco degli allestitori ufficiali. Esiste la possibilità di presentare alla Casa madre il progetto di un allestimento diverso di ogni modello della gamma. Tutte le idee vengono valutate e, quelle ritenute degne, sono inserite in uno speciale catalogo. È un modo utilizzato per creare modelli

appetibili attualmente non in produzione e realizzati unicamente su richiesta. Alla Twingo "De Plage" seguirà la Clio Cabrio, la Kangoo Pick-up, un Traffic in diversi allestimenti ed un Master in versione turistica».

Nella fila dei complimenti, qualche tempo fa Vernagallo riceve quello a cui tiene di più, da Gianni Agnelli in persona. «Succede che vado al Delle Alpi con la mia 500 "Mare" e, quando esco, noto in uno spiazzo un elicottero pronto a partire. Capisco che da lì a poco sarebbe arrivato l'avvocato e attendo. Passa qualche minuto e - in effetti - da una Croma scende proprio lui. Mentre si avvicina all'elicottero vede la mia macchina e, senza esitare, cambia strada iniziando a dirigersi verso di me. Abbiamo parlato qualche minuto, sufficiente per riuscire a chiedermi dettagli tecnici e curiosità istintive che, ho capito, gli ricordavano la giovinezza. Prima di andarsene mi ha fatto i complimenti, raccontandomi di quando anche la Fiat produceva una versione molto simile. La scena si è ripetuta quasi uguale qualche tempo dopo, nel corso del "Memorial Dante Giacosa", quando anche Roberto Testore, amministratore delegato di

Fiat Auto, si è soffermato davanti alla mia vettura complimentandosi per l'ottimo lavoro». Attualmente, Gianni Vernagallo sta lavorando alla trasformazione di una Nissan Micra e, a breve, inizierà lo stesso processo su una Fiat 600 nuovo modello. «La Micra mi è stata ordinata da un cliente di Lecce e finirà per gironzolare sulle strade di Gallipoli. È il classico esempio di cui parlavo prima: la macchina è stata vittima di un incidente e noi, mettendola a posto, la stiamo trasformando in una versione unica di Micra cabrio. Per la Seicento si tratta invece del primo tentativo: attualmente il progetto è in fase di studio, un lavoro necessario per valutare alla perfezione gli interventi strutturali necessari».

Acquistando un'auto firmata "Vernagallo", si entra in un piccolo e per questo esclusivo club. Le finalità? Un raduno annuale in cui tutte le "spiaggette", accompagnate dai proprietari, tornano ad affollare i viali a mare delle coste italiane. Come allora, negli Anni Sessanta, quando il mito era B.B. e gli innamorati si scambiavano - nell'arco di un'estate - i "24.000 baci" della canzone di Celentano. Bei tempi.