

# AMERICAN CARS

# Woodies

...an american dream!!!

Testo e foto di Remo Ceriotti

Quando si parla di “woodies” tra gli appassionati di auto americane si richiama sempre un qualcosa di “deja vu” che sa di magico e che richiama forme sinuose di auto, spiagge desolate della California, le onde dell’oceano pacifico, le note di Surfin’ USA dei Beach Boys!!! Alla fine le woodies hanno creato uno styling che ha scaturito delle opere d’arte in legno su quattro ruote e che oggi sono diventate ambite tra i collezionisti di auto d’epoca oltre ad avere acquisito un valore economico di rilievo.

Le woodies in tempi non sospetti sono state le progenitrici dei moderni SUV o dei Multipurposes Vehicles da utilizzare da parte delle famiglie o gruppi di amici americani per i pic nic domenicali, altra attività legata al tempo libero che abbiamo poi importato nel vecchio continente dagli U.S.A., oppure per le escursioni sulle spiagge californiane da parte dei “surfers”. Molti si chiedono perché i surfers avessero scelto le woodies...la risposta è più semplice di quello che si possa immaginare. Sul finire degli anni 50 e i primi anni 60 le woodies wagons erano vecchie auto, molto capienti, che si trovavano sul mercato a pochi centinaia di dollari. Oggi alcuni di questi surfers, con conti in banca a molteplici zeri, con i loro diretti discendenti sono diventati dei seri “collectors” di queste auto che in alcuni casi sono anche state sottoposte a “mild customizations” con l’immancabile surf applicato sul tetto o sul retro dell’auto. Ma quali erano i modelli di auto che hanno fatto la storia delle woodies? Tre in particolare. La prima ed indistruttibile FORD “A” WAGON model year 1929 prodotta in grande serie, la sinuosa PONTIAC STREAMLINER del triennio 1946-48 e la massiccia BUICK ROADMASTER WAGON del 1953. In verità tutti i grandi marchi



Buick Roadmaster Wagon 1953



Pontiac Streamliner 1946



Chrysler Town & Country Convertible 1947

## AMERICAN CARS

all'epoca in voga negli USA avevano in listino le woodies. Su tutte basta ricordare le fantastiche Chrysler Town & Country del quadriennio 1946-49 disponibili anche in versione convertible cabrio, che di fatto rappresentano il massimo dell'eleganza e del glamour nel woodie style applicato ad un'auto.

Vediamo di fare un po' di storia intorno alle woodies. Dicevamo che il primo modello di woodie ad essere prodotto in massa fu opera di Mister Henry Ford con la sua "Model A Wagon". Quando si pensa a volumi di massa in USA l'equazione ti porta

subito a FORD che nel 1929, anno dell'inizio della grande depressione, mise in produzione questo modello fino al 1931 costruendo un totale di 11.317 woody wagons. Ma Mister Ford non fu l'inventore delle woodies. Infatti già all'inizio del secolo semplici veicoli a vapore nati come veicoli da lavoro e che oggi verrebbero catalogati nei "light trucks", venivano trasformati attraverso una struttura in legno, in piccoli pulmini. Questi potevano contenere fino a 6/7 persone con i loro bagagli per i brevi tragitti dalla stazione ferroviaria al Central Hotel della cittadina del selvaggio ovest ame-

ricano. Questo fu l'inizio della specie! Nel corso degli anni le case costruttrici terziarizzarono la produzione del "corpo" in legno da montare sopra gli chassis delle auto. Una delle più famose aziende fu la MIFFLINBERG che produceva il kit completo da applicare alla Ford Model T e ad alcuni modelli di Dodge e Chevy wagons. La moda delle woodies applicate soprattutto sulle wagons ritornò nel dopoguerra dove marchi come Chrysler proponevano ad esempio nel 1947, tutta la linea del modello Town & Country nelle versioni 4 porte sedan, due porte coupé nell'allestimento Brougham e la superba convertibile a due porte.

All'inizio degli anni cinquanta il legno non è più struttura nelle carrozzerie ma diviene ornamento, quindi sviluppato solo per le porte e per il tail gate, il portellone posteriore.

Il canto del cigno delle vere woodies avviene per opera della GM con la famosa BUICK ROADMASTER ESTATE WAGON, imponente con le sue cromature eccessive, con un peso superiore alle due tonnellate e mosse da un V8 di 322 cid che spremeva a fatica 188 cavalli.

Le woodies sono rimaste nella storia delle auto a stelle e strisce. Il motivo perché il legno non venne più utilizzato per la costruzione di porte e di portelloni delle wagons fu semplicemente legato ai costi di produzione. Costruire una porta in acciaio costava 75 dollari mentre la stessa in legno superava i 300 ricordandosi che il legno in quanto materiale "vivo" necessita di continue e costanti cure e non può sicuramente essere mai lasciato alle intemperie avendo una mortalità precoce.

Ritornando alla BUICK ROADMASTER WAGON quarantatré anni dopo si ripete la stessa scena di un film già visto. Nel 1996 GM attraverso il marchio BUICK fa uscire di produzione dallo stabilimento di Arlington l'ultima vera wagon americana (grandi dimensioni con 5,60 mt di lunghezza e 2 mt di larghezza, 8 posti, trazione posteriore, motore V8 di cubatura importante 5.7 con un'adeguata cavalleria di 260 ronzini) e tutto il giro auto con modanature in finto legno a ricordo dei bei tempi andati. Quarantatré anni sono trascorsi ma lo spirito è rimasto invariato.



Ford Classe A Wagon 1929



Packard Station Sedan 1948



Buick Roadmaster Wagon 1996

W