

Ha compiuto 40 anni la vettura che tentò di convertire gli automobilisti Usa al mondo delle compatte. Riuscendoci solo in parte, ma rimanendo nella storia.



Quando si celebrano gli anniversari nel mondo dei motori, di solito è per festeggiare un'auto particolarmente bella, una sportiva o una **vettura** dal design resistente allo scorrere del tempo. Questa volta scegliamo di ricordarne una piuttosto goffa, ma dal significato fondamentale: è stata infatti la vettura che negli **anni Settanta** ha tentato di convertire - riuscendoci solo in parte - gli **automobilisti** statunitensi al concetto di "**compatta**", tanto caro all'Europa dei decenni successivi.

Parliamo della **AMC Pacer**, che da poche settimane ha festeggiato i **40 anni**. Presentata nei concessionari Usa il 28 febbraio 1975, si riproponeva di essere il fiore all'occhiello della **American Motors Corporation** (AMC), fondata nel 1954 in **Michigan** e, almeno fino a quell'anno, quarto costruttore più importante d'oltreoceano. Risultò una delle auto più controverse mai realizzate. Da un lato era assolutamente geniale, con la sua ampia vetratura che le valse il soprannome di "acquario", la larghezza pari a una "full-size" (1.96 metri su una lunghezza di 4.36), e un'aerodinamica spinta per l'epoca, con il muso piatto e la porta destra più lunga di 10 cm per agevolare l'ingresso ai posti posteriori sul lato protetto della strada.



Dall'altro lato la Pacer fallì perché ebbe in

particolare due sfortune: un **peso eccessivo** e **motorizzazioni inadeguate**. Al lancio si presentava infatti con un 3.8 a sei cilindri in linea da 91 CV, tutt'altro che parco nei consumi. Poi, nel 1976, ecco un più prestante 4.2, sempre a sei cilindri, da 112 CV per giungere, al restyling del 1978, a un 5.0 V8.

Il **progetto** della Pacer era nato in realtà proprio per contrastare il consumo di carburante, quando la dirigenza AMC, subodorando il possibile incremento dei prezzi della benzina, decise di realizzare una compatta a **trazione posteriore** in grado di soddisfare le esigenze di spazio della clientela. Ne nacque un "**segmento C**" a tre porte, lunga poco meno di quattro metri e mezzo e contraddistinta da uno stile originale, specialmente nella zona posteriore dove spiccava l'enorme parabrezza. Comoda nei lunghi viaggi come solo le auto **made in Usa** sapevano essere, di lei oggi è rimasto soprattutto il mito. Oltre a tutta una serie di modelli ancora facilmente rintracciabili sul mercato oltreoceano. Se la cosa stuzzica la vostra voglia di collezionismo... le quotazioni partono da circa **5.000 euro**.

Marco Infelise

Photogallery

