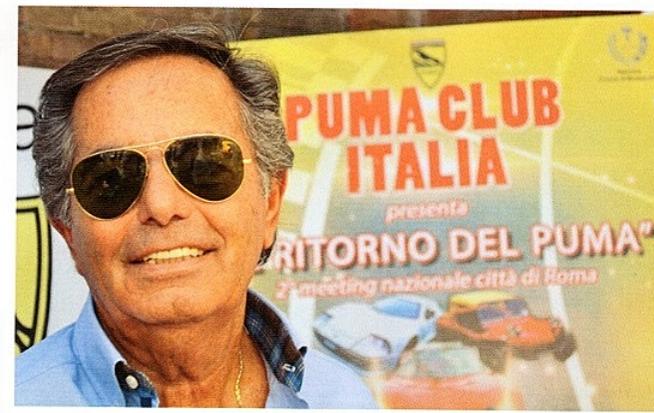


SI FA PRESTO A DIRE **BUGGY**



FELINI

Adriano Gatto, ideatore e fondatore della Puma. Nella foto grande, la prima dune buggy italiana, la "GS" o Gatto Spiaggia. In basso, un'immagine del Pumaclub che rende molto bene l'idea del periodo.



Inizia alla fine degli anni Sessanta la realtà di questo piccolo costruttore romano. Si parte dalla "Spiaggia" derivata dal Maggiolino per arrivare a produrre coupé, sportive e addirittura una fuoristrada. Tutto rigorosamente in kit.

Produzione artigianale e social network, gli opposti a volte si incontrano. Da due anni circa, con il contributo di internet e delle sue varie applicazioni, il presidente del Puma Club Italia Domingo Federico sta riportando alla luce un marchio da molti dimenticato. Parlare delle auto Puma e dello

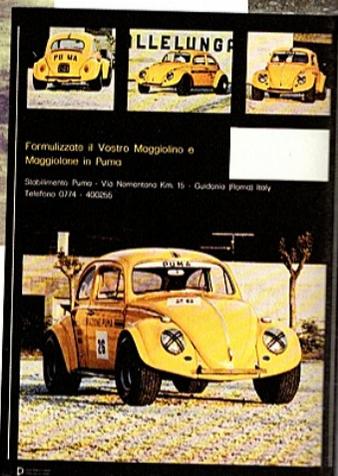
spirito con cui il maestro Adriano Gatto, a partire dagli Anni '70, ha realizzato questi capolavori a quattro ruote, sembra in netto contrasto con la modernità di un mezzo come i social network. Ma in realtà, come per l'ideatore di Facebook, anche per Adriano Gatto tutto è iniziato con la passione e il desiderio di realizzare qualcosa di piacevole. Di unico.





DAL MAGGIOLINO

Tutto iniziò dalla personalizzazione dei Maggiolini "formulizzati". Poi Gatto intraprese un progetto ancora più estremo, diventando raffinato costruttore di buggy e auto derivate dalla meccanica Volkswagen. E non solo. Qui a lato, ancora una delle primissime GS. In basso, nell'altra pagina, uno dei film che resero celebri le Puma.



FUORI DALLA MASSA

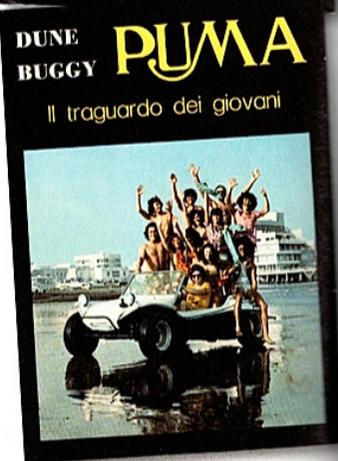
La storia dell'automobilismo è popolata da tantissimi artigiani che hanno realizzato piccoli e grandi capolavori con la fantasia e l'ingegno. Su tutti è sufficiente ricordare Karl Abarth, Jean Rédélé o Amedeo Gordini. Il cui talento è stato poi omologato con l'acquisto dei loro atelier da parte dei grandi brand. Ma non divaghiamo troppo... Chi non ricorda, sui mensili automobilistici di trent'anni fa, la pubblicità delle auto Puma costruite in kit? Sfolgiando avidamente le riviste, non si poteva fare a meno di imbattersi in qualche pubblicità in bianco e nero con raffigurata una GTV, una Dune Buggy o una Ranch. Le auto potevano essere acquistate in scatola di montaggio oppure già montate direttamente presso la fabbrica romana, nella sede storica in via Tuscolana. L'idea di Adriano Gatto era frutto della volontà di proporre un prodotto diverso da tutti gli altri, che non fosse allineato a quello che già offriva il nostro mercato nazionale.

L'AUTO FAI DA TE

Perché le auto in kit? In Italia siamo sempre stati abituati ai grandi marchi di Torino, di Milano e dell'Emilia Romagna ma per essere "unici", c'era e c'è tuttora la necessità di possedere qualcosa di sconosciuto. Questo concetto, Adriano Gatto lo rende concreto e lo materializza sul finire degli Anni '60 durante un viaggio negli Stati Uniti. Qui rimane affascinato dalla moda delle Dune Buggy. Appena rientrato in Italia, decide quindi di importare un esemplare di Meyers Manx. Lo modifica a suo piacere con la vetroresina e lo omologa come esemplare unico.

BASE MAGGIOLINO

Quello strano oggetto a motore che gira per Roma e dintorni, attira presto l'interesse di diverse persone e qualche richiesta di acquisto. Anche se un po' a malincuore, Adriano Gatto decide infine di vendere la sua prima "creatura" per poi acquistare e modificare un secondo kit. È l'inizio



dell'avventura targata Puma e la nascita della prima auto, la "Gatto Spider Spiaggia" che verrà prodotta in circa 350 esemplari tra il 1968 ed il 1973. I telai utilizzati sono sempre derivati dal Maggiolino Volkswagen e vengono prelevati dai tanti fascia-carrozze presenti nella capitale. La stessa provenienza hanno anche i motori Volkswagen di 1.200 cc che, totalmente ripristinati e pari al nuovo, vengono installati sulle vetture Puma.

DUNE E CINEPRESE

L'azienda come detto è di Roma ed ha la propria sede in zona Settecamini, non molto distante da Cinecittà. Ad Adriano Gatto viene dunque l'idea di pubblicizzare i propri prodotti

attraverso il cinema e la televisione, collaborazione che avrà una lunga durata. Nel 1974 esce il film "Altrimenti ci arrabbiamo", con Bud Spencer e Terence Hill e la "derivata" di Gatto come attrice non protagonista. In un solo colpo la Buggy viene vista da centinaia di migliaia di spettatori. Durante le riprese vengono utilizzati due esemplari di Puma: uno viene totalmente distrutto in un incendio, mentre il secondo viene mantenuto in perfetto stato ed è tuttora visibile presso il museo del cinema di Roma.

DA SPIAGGIA A GT

Risale al 1973 la nascita della Puma GT, naturale l'evoluzione della "Gatto Spiaggia", più rifinita e con

il telaio accorciato di circa venti centimetri. Per rendere la vettura più desiderabile, viene anche proposta con il più performante motore da 1.600 cc, preferibile per una guida più divertente. La produzione terminerà nel 1978, dopo la realizzazione di circa trecento esemplari. L'auto viene conosciuta anche oltre confine. Tante sono le Puma GT che vengono esportate verso la Spagna, la Grecia e la Turchia. Anche in questo caso, parte del merito va ascritto alle produzioni cinematografiche ed alle presenze nella pellicola "La Ragazza Fuoristrada" del 1973, con Luc Merenda e Zeudi Araja, ed ai due film di tre anni dopo: "I padroni della città" ed il greco "To koritsi vomva", la ragazza bomba.

ARRIVA LA SPORTIVA

Il telaio del Maggiolino ha la particolarità di consentire a chiunque abbia



fantasia e ingegno di realizzare una scocca diversa per ogni esigenza. Tra il 1972 e il 1974 vengono costruiti anche cinque drugster con motore 1.200 cc, 1.300 cc oppure 1.600 cc. Con il passare del tempo e le continue richieste, Adriano Gatto si rende conto che è arrivato il momento di ampliare la varietà dei prodotti. Decide quindi di

importare, e modificare secondo la sua "visione", uno dei kit in vetroresina più belli in assoluto e costruiti sempre sul pianale del Volkswagen Maggiolino. Il kit prescelto è l'inglese Nova - replicato all'estero anche come Purvis Eureka e Sterling - che, sapientemente modellato con il poliuretano espanso, si trasforma nella sportiva GTV!

GRINTA DA STRADA

Le linee esterne della GTV, la prima sportiva prodotta dalla Puma, si distanziano molto dal "classico" aspetto tipo dune buggy della GT, nell'altra pagina.



IL MOTORE DELL'ALFASUD

La nuova auto prodotta dalla Puma si fa notare ovviamente anche sul grande schermo. A partire dal 1979, quando esce "Mani di velluto" con Adriano Celentano. L'anno dopo è la volta de "L'insegnante al mare con tutta la classe", in cui sono protagonisti Alvaro Vitali e Lino Banfi. Nel 1983 è invece Renato Pozzetto ad accompagnarla sulla scena di "Questo e quello". Inclu-

do le due evoluzioni denominate "033" e "033-S", la GTV viene prodotta in circa centocinquanta esemplari e, per la prima volta, viene utilizzata una meccanica non Volkswagen. La scelta ricade infatti sul 4 cilindri boxer da 1.200 cc che l'Alfa Romeo adotta sull'Alfasud. Mantenendo intatta la struttura telaistica, e quindi limitando i costi di costruzione, Adriano Gatto è così riuscito a fornire ai propri clienti

vetture radicalmente differenti come la Dune Buggy e la sportiva GTV.

PER LA MONTAGNA

La fantasia degli artisti, si sa, non è mai appagata. Ecco quindi che nel 1982 vede la luce anche una fuoristrada, la Ranch. Di fatto l'idea nasce da un... interesse privato: l'esigenza di raggiungere in modo agevole la casa di famiglia in montagna. Nella costruzione del





veicolo, per la prima volta non ci si affida alla solita soluzione made in Germany ma viene costruito un telaio tubolare ad hoc, su cui viene installato un motore Volkswagen da 1.400 cc. Fino al 1986 ne vengono costruiti circa una decina, più tre esemplari utilizzati per le riprese di altrettanti film: "Bomber" del 1982 con Bud Spencer e Jerry Calà, il già citato "Questo e quello" e "Sing Sing" con Enrico Montesano e Adriano Celentano, che sono invece del 1983. Particolare è l'esemplare che si vede nel primo dei tre film indicati, in quanto il regista Michele Lupò chiese ad Adriano Gatto di avere a disposizione un pezzo unico, un esemplare mai visto né in scena né nelle strade della capitale.

LINEA DA SUPERCAR

A fine anni Ottanta, la ditta Puma raggiunge le mille unità prodotte e si appresta a stupire i propri appassionati realizzando una coupé sportiva il cui



PEZZI, QUASI, UNICI

Sopra, la Puma Ranch, fuoristrada di cui furono prodotti una decina di esemplari. In basso e nell'altra pagina, la Boxer 90, modello che ebbe una produzione di quaranta esemplari. Nell'altra pagina, in basso, la stessa auto in versione elettrica.



ΧΟΧΟΧΟΧΟΧΟ

Or réro tem nám quat ut vofest ipsum et autatur, oditiōn nonserunt, ea si alijs audis sit elles verrūnti dolut harionsenis aut quasime parchil luptaquam

design si presenta radicalmente innovativo e senza legami con il passato. Nasce la Boxer 90, sempre con motore Alfa Romeo ma con una linea tale da rendere obsolete tutte le altre sportive prodotte a Settecamini. Dotata di una linea affascinante, presenta le porte ad ali di gabbiano ed è in grado di avere prestazioni mozzafiato grazie al peso contenuto della scocca in vetroresina.

UN PEZZO UNICO

Dopo la costruzione di circa 40 esemplari di Boxer 90, nel 1993 la scocca viene ulteriormente modificata e con essa anche la sigla che identifica la vettura, che da adesso diventa "Puma 248". Purtroppo ne viene prodotto un unico esemplare, per altro andato distrutto in un incendio. Il motivo di questa drastica riduzione produttiva è da ricercare nei nuovi vincoli normativi sull'inquinamento, che iniziano a farsi più pressanti. Leggi che non agevolano l'omologazione di vetture artigianali costruite in piccole serie.

Per questo, dopo oltre 25 anni di creazioni che possiamo pure definire artistiche, a metà anni Novanta Adriano Gatto si trova costretto a chiudere la propria azienda, finendo per vendere il marchio Puma alla Ford.

LE NUOVE SFIDE

In questi ultimi vent'anni, il genio non si è però mai assopito e dopo aver

realizzato un natante da diporto, il "Max Power 21", è dello scorso anno la notizia che Adriano Gatto e suo figlio stanno ora realizzando una vettura elettrica, sempre in vetroresina e... dalle prestazioni mozzafiato. Si sa, quando la passione è l'anima della vita, è difficile fermare lo spirito... Anche questa volta, attendere l'esito di quella spinta creativa sarà difficile!

