L'Automobile

Marche e modelli dalle origini a oggi

Cisitalia Ferrari 3

LA BIBLIOTECA DI REPUBBLICA-L'ESPRESSO

L'Automobile

Marche e modelli dalle origini a oggi

Citroën - Ferrari
Volume 3

A cura di Valerio Berruti e Aurelio Magistà

LA BIBLIOTECA DI REPUBBLICA-L'ESPRESSO

L'Automobile
Marche e modelli dalle origini a oggi
Volume 3

A cura di
Valerio Berruti e Aurelio Magistà

Progetto grafico
Theo Nelki

Redazione
Agnese Ananasso, Valentina Bernabei, Roberto Calabrò, Valentina Ferlazzo, Paolo Odinzoff, Marco Scafati

Grafica e impaginazione
Enza Valente
Edoardo Vivadio

Progetto editoriale
Valerio Berruti e Daniele P. M. Pellegrini

Testi
Luca Apollonj Ghetti, Valerio Alias, Nino Balestra, Vincenzo Borgomeo, Maurizio Caldera, Carlo Cavicchi, Leonardo Coen, Paolo Ferrini, Enrico Franceschini, Eva Grippa, Maurizio Maggi, Massimo Nascimbene, Fabio Orecchini, Federico Pagliai, Marco Panara, Stefano Pasini, Francesco Paternò, Daniele P. M. Pellegrini, Federico Pesce, Maurilio Rigo, Pietro Rizzo, Andrea Tarquini, Massimo Tiberi, Salvatore Tropea, Ilaria Zaffino

Auto d'autore
Emanuela Audisio

Si ringraziano
Archivio storico Fiat, Archivio storico Ferrari, Archivio storico Maserati, Fondazione Ansaldo, Gruppo Automotive del Cirps (Centro interuniversitario di ricerca per lo sviluppo sostenibile) della Sapienza Università di Roma, Museo Nicolis, Museo storico Alfa Romeo, Registro Autobianchi, gli uffici stampa delle Case italiane ed estere

Un particolare ringraziamento al **Museo Bonfanti-Vimar**

In copertina: Duesenberg Model SJ Convertible Coupé, 1936 - Foto di Getty Images

Il volume è stato chiuso in redazione il **6 ottobre 2009**

© 2009 Gruppo Editoriale l'Espresso S.p.A.

Gruppo Editoriale l'Espresso S.p.A.
Via Cristoforo Colombo,149 - 00147 Roma

la Repubblica
Direttore responsabile
Ezio Mauro
Reg. Trib. Roma n.16064 del 13/10/1975

L'espresso
Direttore Responsabile
Daniela Hamaui
Reg. Trib. Roma n. 4822 del 16/9/1955

Da vendersi esclusivamente in abbinamento al quotidiano la Repubblica e/o al settimanale L'espresso e/o ad altre testate edite dal Gruppo Editoriale L'Espresso S.p.A. e/o da società controllate e/o collegate al Gruppo Editoriale L'Espresso S.p.A.

Tutti i diritti di copyright riservati.
Ogni violazione sarà perseguita a termini di legge.

Stampa e legatura
Elcograf - Via Nazionale, 26
23883 Beverate di Brivio (LC)

Sommario

Guida alla consultazione 6
Auto d'autore 8

C

Cisitalia 10
Citroën 12
Claveau 74
Clément Bayard 74
Clément&Rochelle 75
Cluley 75
Clyde 76
Clyno 76
CMN 76
Cobra 77
Cole 77
Columbia 77
Cooper. 78
Corbin 83
Cord 83
Corvette 84
Cotterau 95
Cottin&Desgouttes 95
Covini Engineering 96
Craig-Dörwald 96
Crosley 97
Crosslé 97
Crossley 98
Crouch 98
Cunningham 99
Cunningham 99
CVR 100
Cyklon 100

D

Dacia 102
Daewoo 112
Daf 118
Dagmar 125
Dagrada 125
Daihatsu 126
Daimler 133
DaimlerChrysler 139
Dakar Cars 139
Dalat 140
Dangel 140
Daniels Motor 141
Dare 141
Darracq 142
Davis 144
Dax 144
D.B. 144
Décauville 145
Dechamps 145
De Coucy 145
De Dietrich 146
De Dion Bouton 147
Deemster 149
De La Chapelle 149
Delage 150
Delahaye 152
Delaunay Belleville 154
Dellow 154
DeLorean 155
Demeester 159
Dennis 159
Derby 160
Desmoulins 160
De Soto 161
De Tomaso 162
Detroit Electric 166
De Vecchi 166
D.F.P. 166
Diatto 167
D'Ieteren 169
Dim 169
Dixi 169
DKW 170
Doble 175
Dodge 176
Dongfeng 181
Donkervoort 182
Donnet 182
Dora 183
Dornier 183
Duesenberg 184
Dufaux 184
Du Pont 185
Durant 185
Dürkopp 185
Duryea 186
Dux 186
D'Yrsan 186

E

Edge Sportscars 188
Edsel 188
E.H.P. 189
Ehrhardt 189
Eisenhuth 190
Electrobat 190
Electromobile 190
Elfin 191
Elgin 191
Elizalde 192
Elva 192
Emeryson 193
Empire 193
Enfield-Allday 194
Enger 194
Enzmann 195
España 195
Essex 196
EV1 196
Excalibur 197
Excelsior 200

F

Facel Vega 202
Fageol 205
Fairthorpe 205
Farman 206
F.A.S. 206
Fast 207
Faun 207
Faw 208
Faz 208
F.D. 209
Feroldi 209
Ferrari 210

Guida alla consultazione

Le storie dei marchi

La storia, le curiosità e i personaggi di circa 900 marchi automobilistici. Dalla Abadal alla Zwickau, un racconto, in rigoroso ordine alfabetico, dello scenario automobilistico mondiale dalle origini a oggi

46 L'Automobile | Alfa Romeo • La storia

La storia • Alfa Romeo | L'Automobile 47

1 Alfa Romeo

Milano, Italia 1910

3

2

È uno dei marchi più noti e celebrati al mondo ed è, al pari della Ferrari, uno dei simboli del motorismo italiano. Basta questo per descrivere l'Alfa Romeo, un caso unico nella storia dell'automobile perché è riuscita a passare indenne attraverso un'alternanza di trionfi e di rovesci. Nel caso dell'Alfa Romeo le vicende industriali, finanziarie e sportive le hanno sempre e comunque attribuito un ruolo da protagonista nel mondo delle quattro ruote, creando attorno alla marca un alone di fascino che non è mai venuto meno nemmeno nei momenti di crisi più profonda.

All'origine della nascita dell'Alfa Romeo c'è un'iniziativa industriale che si potrebbe definire un'idea giusta nell'epoca sbagliata: l'intenzione della Casa automobilistica francese (fondata da Alexandre Darracq) di impiantare in diverse nazioni degli stabilimenti per la produzione locale di automobili progettate in Francia e assemblate utilizzando alcuni componenti realizzati in loco e altri provenienti dalla Casa madre. Siamo all'inizio del secolo e l'ipotesi di proporre sui mercati dove la motorizzazione sta compiendo i primi passi un prodotto semplice, affidabile ed economico ha il suo senso, tanto che in Inghilterra l'operazione funziona in modo soddisfacente. Non è però così per l'Italia dove le modeste Darracq non incontrano i gusti di un mercato già all'epoca molto esigente in fatto di tecnologia e prestazioni ed esattamente alla fine del 1909, la Società Italiana Automobili Darracq si arrende al fallimento dell'iniziativa e cessa l'attività. L'abbandono dei francesi si lascia però alle spalle lo stabilimento, situato in zona Portello (all'epoca estrema periferia di Milano), i suoi pochi dipendenti e soprattutto un management locale entusiasta e motivato, che aveva abbracciato l'iniziativa perché credeva nel futuro dell'auto.

4 *Daniele P. M. Pellegrini*

5

www.alfaromeo.com
Corso Agnelli 200, Torino, Italia

1. Una pubblicità dell'Alfa Romeo BC 2900 B
2. L'Alfa Romeo Mito riproporne nella linea tutto il dna sportivo del Biscione

6

IL PERSONAGGIO
Giuseppe Merosi

Amava definirsi "fondatore" dell'Alfa Romeo e a buon diritto. Giuseppe Merosi (nella foto) non è solo il progettista delle origini dell'azienda ma anche l'autorevole ispiratore della personalità sportiva delle sue vetture dal 1910 fino al 1926. Nato a Piacenza nel 1872, appena conseguito il diploma di geometra ha fondato con Vittorio Rossi la Ing. Rossi e Merosi per la fabbricazione di biciclette con il marchio Endhon. La prima automobile di sua progettazione è una Marchand (azienda piacentina per la quale progetta anche motocicletti) del 1901 alla quale fecero seguito altri modelli fra le quali la 10HP acquistata anche da Giacomo Puccini. Nel 1904 si trasferisce a Torino, alla Fiat, dove rimane meno di due anni durante i quali si occupa della progettazione della 100 HP da competizione (una mostruosa 4 cilindri 16.000 di cilindrata, capace di raggiungere i 160 chilometri orari) e della elaborazione della 24 HP in 28-40 HP Targa Florio, ma già nel 1905 torna a Milano per progettare una Lancia e subito dopo entra alla Edoardo Bianchi dove sorprende per la rapidità con la quale crea motori e vetture da competizione immediatamente vincenti. Il suo ingresso nella nascente Alfa Romeo avviene alla fine del 1909 e il primo gennaio 1910 viene nominato ufficialmente direttore tecnico con l'incarico di organizzare la nuova fabbrica praticamente dal nulla. Curiosamente il primo progetto al Portello non è un'auto ma un aereo biplano, equipaggiato con quello che sarebbe diventato il motore della prima 24 HP.

1. Nome della Casa costruttrice.
2. Logo o marchio della Casa attualmente in uso
3. Sede della Casa (città e nazione), anno di nascita e di eventuale chiusura dell'azienda.
4. Firma o sigla del giornalista autore della storia: Luca Apollonj Ghetti (L.A.G.), Valerio Alias (V.A.), Nino Balestra (N.B.), Vincenzo Borgomeo (V.BO.), Maurizio Caldera (M.C.), Carlo Cavicchi (C.C.), Leonardo Coen (L.C.), Paolo Ferrini (P.F.), Enrico Franceschini (E.F.), Eva Grippa (E.G.), Maurizio Maggi (M.M.), Massimo Nascimbene (M.N.), Fabio Orecchini (F.O.), Federico Pagliai (F.P.), Marco Panara (M.P.), Stefano Pasini (S.P.), Francesco Paternò (F.P.), Daniele P. M. Pellegrini (D.P.M.P.), Federico Pesce (F.P.), Maurilio Rigo (M.R.), Pietro Rizzo (P.R.), Andrea Tarquini (A.T.), Massimo Tiberi (M.T.), Salvatore Tropea (S.T.), Ilaria Zaffino (I.Z.). Nel caso di mancanza di firma o sigla, significa che il testo è stato elaborato dalla redazione.
5. Sito internet della Casa, qualora disponibile, e indirizzo della sede principale.
6. Box di approfondimento sulla storia della Casa costruttrice. In questo caso, sono stati individuati cinque temi fondamentali: **il personaggio** (una figura di rilevante importanza per la storia della marca che il più delle volte si identifica con il fondatore, il manager, il pilota ecc.); **la curiosità** (un fatto particolare, una spigolatura che riguarda la marca e che in qualche modo ne ha condizionato la storia); **la strategia** (analizza i metodi di marketing, di produzione oppure una particolare campagna di vendita e di comunicazione che la Casa ha effettuato per il suo marchio o per un modello specifico); **il design** (un particolare approfondimento delle filosofie di stile del modello o l'impronta che ciascun designer ha dato alla marca); **la tecnologia** (viene analizzata un'innovazione tecnologica che spesso appare per la prima volta su un modello oppure che la Casa ha progettato per un'intera linea di modelli e che per la sua importanza è stato adottato da altri costruttori); **la testimonianza** (intervento di un protagonista della storia della Casa scritto per il caso specifico oppure tratto da un libro autobiografico, da una pubblicazione di settore o da un discorso pronunciato in occasione di importanti saloni automobilistici).

222 L'Automobile | Audi • I modelli

A4 7

8 Produzione Dal 1994

9 Carrozzeria Berlina - Station wagon

La prima A4 è essenzialmente la continuazione della classe 80/90. La prima serie del 1994, sigla di progetto B5, è quindi a tutti gli effetti la continuazione della 80, aggiornata secondo l'evoluzione dei motori. Inizialmente la gamma parte dal classico 1600 a due valvole per cilindro e arriva fino ai 6 cilindri a V derivati da quelli della A6, accanto ai classici turbodiesel a quattro cilindri; su questo modello esordiscono i nuovi motori 1800 a cinque valvole per cilindro, che sono per molto tempo un classico dell'intero gruppo, e dal 1998, i nuovi V6 2800 a benzina a 5 valvole per cilindro con 193 Cv e il 2.500 turbodiesel con 150 Cv. Un'altra innovazione riguarda la disponibilità della trasmissione automatica Tiptronic, con comando manuale-sequenziale, già utilizzata sulla A6. Nel 2001 viene commercializzata la serie B6 che si caratterizza esteticamente per la carrozzeria che riprende molti elementi stilistici della berlina di classe maggiore, la A6; la gamma comprende la berlina, la station wagon Avant e la cabriolet con carrozzeria a due porte e tetto in tela, con l'opzione delle quattro ruote motrici per tutte le varianti. Novità anche nei motori che, pur restando sostanzialmente gli stessi, subiscono un aumento di potenza: il 1800 turbo a benzina è reso disponibile anche in versione da 180 e poi 190 Cv, il 1900 turbodiesel sale a 130 Cv e il turbodiesel 2500 V6 arriva a 162 e 180 Cv; ulteriori sviluppi riguardano la comparsa della trasmissione automatica Multitronic (a variazione continua) che è disponibile per i modelli a trazione anteriore. La serie B7 viene presentata nel 2005, modificata nella carrozzeria con la definitiva adozione del frontale "single frame" anche in questa categoria; gli aggiornamenti alla meccanica riguardano il continuo aggiornamento dei motori, sia diesel sia a benzina e fra questi ultimi la progressiva disponibilità dei propulsori a iniezione diretta. Una svolta importante nella storia della A4 viene con la serie B8, presentata al salone di Francoforte del 2007 e commercializzata nel 2008; modello con dimensioni maggiori e tecnicamente più sofisticato rispetto alle serie precedenti, con alcuni componenti comuni alla A6 e innovazioni importanti come il sistema di sterzatura automatica Audi Drive Select. La A4 è di fatto anticipata dalla presentazione della A5 che sancisce la separazione delle versioni sportive coupé e cabriolet (da quel momento contraddistinte dal S) dalle berline e Avant; con questa serie l'Audi introduce per la prima volta la versione Allroad anche sulla A4 Avant.

10 SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,480
Larghezza ..... m 1,730
Altezza ..... m 1,427
POSTI 5
PORTE 4
PESO ..... 1.245 kg
MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1595 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 101 Cv
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... 5 marce
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 191 km/h
PREZZO ..... Lire 38.560.000

11 LA TECNICA

Il passaggio dalle normative sulle emissioni Euro 4 alle Euro 5 comporta l'abbandono da parte del gruppo Volkswagen dei motori con sistema di iniezione a iniettore pompa in favore del classico sistema common rail. L'Audi A4 è fra le prime ad utilizzare i propulsori evoluti con iniettori piezoelettrici e pressioni di iniezione molto più elevate, anche oltre i 2.000 bar.

1. La nuova Audi A4, sul mercato dal 2008
2. La versione cabrio della A4
3. La seconda serie della berlina tedesca è moderna, non mancano richiami allo stile della Audi 80

12 LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.8 T	1994 - 2005
1.8 T quattro	1994 - 2005
2.5 TDI Avant	1994 - 2005
2.7 TDI	dal 2008
3.0 TDI	dal 2008

13 FOCUS
Audi S4 - Avant

Secondo la strategia Audi le versioni sportive della A4 si sviluppano su due livelli, S e RS; gli elementi in comune sono la sportività, più "turistica" nelle S, più estrema nelle RS e la trazione integrale. La sigla S4 è in realtà utilizzata per la prima volta per la versione sportiva della berlina 100. Dal 1997 invece diventa appannaggio della gamma A4 con un V6 2700 sovralimentato da 260 Cv adottato sulla versione Avant.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,400
Larghezza ..... m 1,730
Altezza ..... m 1,400
POSTI 5
PORTE 5
PESO ..... 1.540 kg
MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2671 cc
Cilindri ..... 6 a V
Potenza ..... 260 Cv
TRAZIONE ..... integrale
CAMBIO ..... 6 marce
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 250 km/h
PREZZO ..... Lire 100.970.000

Le schede dei modelli

Tutti i modelli delle grandi Case automobilistiche italiane e i più importanti di quelle estere, sempre dalle origini a oggi. La storia, le curiosità, le caratteristiche tecniche e le versioni

7. Nome del modello in esame.
8. Anno di **produzione**. La dicitura "Dal 2005" indica che l'auto è ancora in produzione al momento della messa in stampa dell'opera. Se appare "1935 - 1936" si intende il periodo di produzione del modello in esame (dal - al).
9. Tipo di **carrozzeria**: berlina, berlinetta, cabriolet, coupé, coupé-cabrio, crossover, fuoristrada, giardiniera, landaulet, limousine, monovolume, multispazio, phaeton, roadster, runabout, spider, station wagon, Suv, targa, torpedo, van.
10. Scheda Tecnica della prima versione del modello. Accanto alla dicitura Scheda Tecnica, quando i dati non si riferiscono al primo modello viene indicata la data (tra parentesi) oppure la versione. In assenza di altre diciture si intende il primo modello prodotto. **Le dimensioni:** lunghezza, larghezza e altezza sono indicate in metri (m) e sono calcolate "fuori tutto" ovvero dal punto d'inizio al punto di fine. Non sono indicati interasse e passo. **Posti:** indica il numero di posti per il quale la vettura è stata omologata. **Porte:** identifica il numero di porte; 2 per coupé, cabriolet e spider; 4 per le berline a 3 volumi e 5 porte per le berline a 2 volumi, per le station wagon e per i Suv. **Peso:** viene indicata la massa del veicolo in chilogrammi (kg). Nella sezione **Motore**, la voce **Alimentazione** indica il tipo di carburante utilizzato: benzina, gasolio, Gpl, metano, bifuel. **Cilindrata:** la potenza del motore espressa in centimetri cubi (cc). Nelle auto ibride la potenza del motore elettrico viene espressa in kW. La voce **Cilindri** segnala il numero di cilindri. Con il solo numero si intende cilindri in linea; nel caso della disposizione a V viene indicato 6 o 8 a V). **Potenza:** viene espressa in cavalli. La voce **Trazione** indica il tipo di trasmissione: anteriore, posteriore, integrale 4x4. **Cambio** indica il numero delle marce se il cambio è manuale (a 6 marce) o automatico nel quale sono compresi vari tipi di cambi. Nella sezione **Freni**, viene specificato il sistema frenante se a disco o a tamburo diviso per asse anteriore o posteriore. Nella **Velocità massima** viene indicata quella dichiarata dalla Casa espressa in chilometri orari (km/h). La voce **Prezzo** si riferisce al prezzo di lancio del modello. **Nd**: non disponibile.
11. Nel box **La tecnica** viene illustrata la particolare innovazione tecnologica inserita con il modello in una delle sue versioni o un approfondimento di un aspetto tecnico della vettura.
12. Nel box **Le versioni** vengono segnalate le principali serie o generazioni del modello con il relativo periodo di produzione.
13. Nel box **Focus** si approfondisce una particolare versione del modello corredata da una scheda tecnica analoga a quella principale. Il box Focus può essere utilizzato anche per approfondire una situazione storica nella quale il modello si è trovato (avvenimenti particolari e/o cinematografici) o per presentare personaggi significativi che hanno partecipato alla produzione e progettazione della vettura oppure a rendere significativo il modello in esame.

Auto d'autore

Emanuela Audisio

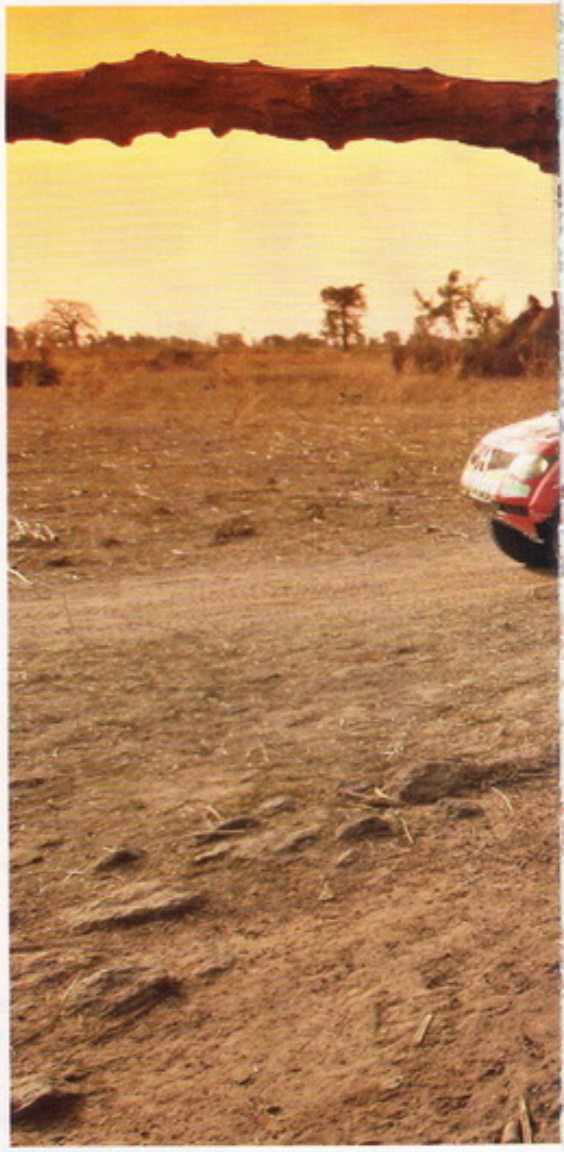
Dalla steppa mongola a Città del Messico la macchina è culla, cucina e salotto

C'è sempre una macchina che ti porta lontano e un'altra che ti riporta a casa. Fuori Ulaanbaatar, nella steppa mongola, ogni anno si lotta e si corre per celebrare l'indipendenza del paese. Il Naadam è una festa sportiva, un'olimpiade antica. Semplice, umile, grande. Ci si arriva a cavallo o attraversando a piedi la ferrovia transmongolica o con un taxi collettivo. Non ci sono cartelli, né indicazioni, basta seguire le donne in lunghi abiti di seta, o i lottatori che con una veste di pelle di daino su mutande colorate si scaraventano a terra su prati di camomilla, di origano e di cardo selvatico. La lotta è fatta di prese, se il tuo uomo non molla puoi stargli avvinghiato anche quattro ore. Che fretta c'è? Qui non comanda la tv, ma la fatica per ribaltare l'avversario.

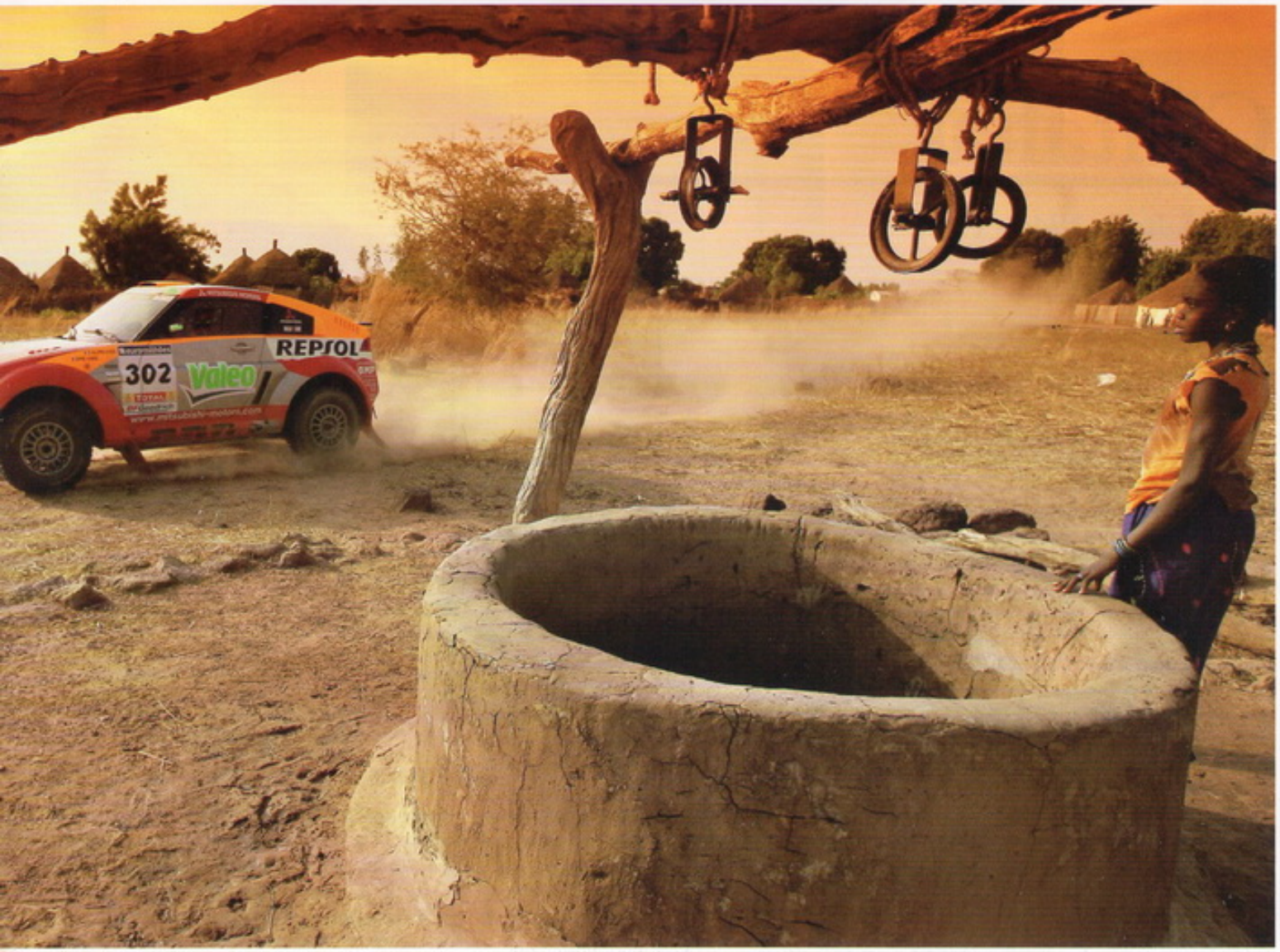
Il Naadam non ha sponsor, ma riti antichi. Viaggi su macchine stipate di umanità e di odori, ringrazi che il finestrino sia rotto e dunque sempre aperto, ti meravigli di come possano andare dritte le frecce di legno di salice e di penne di avvoltoio, e quando apri il portabagaglio per riprendere lo zaino fai un urlo bestiale: si sono tre pecore sgozzate in una pozza di sangue. L'autista ti guarda male, gli altri in macchina ti sgridano: ma voi europei perché siete sempre così agitati? Capisci che ogni resistenza ti allontana dal rifugio a quattro ruote. Quasi tutti sono vestiti di arancione e di azzurro, con il del, l'abito tradizionale, e con i gutul, gli stivali facili da infilare, senza differenza tra il destro e il sinistro, la punta è all'insù per motivi religiosi, così si uccidono meno insetti. Dice un detto locale: «Se hai paura non farlo, se lo fai non avere paura». La corsa dei cavalli è meglio di un film di John Ford. Animali a destra, a sinistra, dietro le gobbe, in pianura. E tu nella macchina che ti fa da scudo. Generale, dietro la collina ci sta la notte buia e assassina, cantava De Gregori. Qui ci stanno mille quadrupedi lanciati al galoppo. La Mongolia ha 30 milioni di bestie, in media ogni abitante ne ha dodici. Non è un caso che Gengis Khan conquistò il mondo senza mai scendere da cavallo e l'unica volta che fu costretto a farlo, per una caduta, morì.

La razza mongola è un incrocio tra i Mustang e i berberi, sono animali piccoli, ma veloci. Provi ad abbandonare l'auto: sei spinto, stretto, calpestato, tra polvere, escrementi, liquidi, bave gialle, chiappe sudate. Torni in macchina e speri che la carrozzeria tenga, per non farti troppo impensierire ti passano un bidone di alluminio da cui escono pezzi di capra e grasso di montone. Meglio berci su: l'airag, latte di cavalla fermentato, può arrivare anche a dodici gradi di volume alcolico. Nemehbaatar si presenta, ha 25 anni, viene da una provincia lontana. Vorrà mica un passaggio? E poi se sale lui, chi scende? Ma noi, a lui i cavalli nei motori non interessano. Lui cavalca quelli veri, e in cinque giorni sarà a casa. In viaggio monterà la gher, la tenda mongola, dimora di tutti i nomadi: uno scheletro di tronchi di betulla coperto da feltro e pelli. Tu invece te ne vai con il tuo scudo acciaccato, però ancora in grado di mettersi in moto. E ti chiedi se i crash-test hanno mai previsto la prova Naadam.

L'auto è culla, cucina, salotto. Anche quando sta ferma nell'ingorgo. Nel mondiale di calcio '86 in Messico la nazionale di casa, allenata da Milutinovic, zingaro felice, arrivò ai quarti di finale contro la Germania, campione in carica, sabato 21 giugno 1986, ore 16. Tutto il Messico a nome del suo popolo, dei Maya e degli Aztechi, si mette in processione verso lo stadio e verso le chiese importanti. Una carovana di più di un milione persone in preghiera su auto scassate, con la marmitta rotta, con favolosi Maggioloni, quando ancora il vintage non si chiamava così, ma era pura necessità. Tutti con destinazione stadio e dintorni, per vivere il momento, anche senza biglietto, per esserci con clacson, bandiere, strombazzamenti di motore. Un esercito di Zapata, su una motorizzazione obsoleta, ma vivace. Settemila detenuti del distretto federale, impossibilitati a muoversi, promettono davanti alla tv di diventare persone oneste. Paralizzata la città, mobilitati quattromila poliziotti, per evitare le perdite annunciate dell'ultima vittoria: ventiseimila piante distrutte, quaranta tonnellate di immondizia, due morti, trecento feri-



Il passaggio di un fuoristrada durante il rally di Dakar



ti, duecento arresti. Circolazione stradale assurda, da film di Bunuel, autobus che imboccano la sopraelevata controsenso, marce basse, velocità da pedoni.
Il Messico invoca Francisco Javier Cruz, vent'anni, detto "Abuelo", il nonno, per la sua faccia antica, solchi e rughe da campesino. Un giocatore strano, religioso, ingovernabile, ma soprattutto convinto che Dio è sempre lì, accanto a lui. Per cui bisogna aggiungere un posto a tavola, un letto in più, e anche sul pullman della squadra lasciare un posto libero. «Altrimenti Dio dove si mette?». E guai a guidare spediti. «A Dio non piace». E sarà proprio Cruz a segnare nei tempi supplementari, ma l'arbitro, il colombiano Diaz, annulla per fuorigioco. E intanto sulla strada c'è un ingorgo da fine del mondo, e quando dopo gli inni ascoltati alla radio i messicani che hanno il biglietto e nessuna voglia di andare a piedi allo stadio, capiscono che della partita non se ne fa nulla, si arrangiano e truccano "el coche" da curva ultras. Si cucina sui cofani, si gioca a carte sui tetti delle macchine, rendendoli tavolini da bar, si aprono le portiere per fare ombra e sistemare le bibite. C'è chi tira fuori bandiere, seggiolini e ombrelloni, le marmitte singhiozzano, i motori fusi e surriscaldati, dopo ore di prima· seconda· prima, vengono usati come fuochi: l'uovo a occhio di bue sulla lamiera viene benissimo, e tanti saluti a vaporiere e microonde. Radio a palla, tamburi, mariachi. C'è anche il rumore di un vecchio Boeing, ma no, è solo un macchinone strapieno: padri, madri, sorelle, zie, cugine, nonni, bisnonni e neonati. Quando l'auto è una nave per emigranti piena di speranze, e la partita una gita nel mondo. Per la cronaca: due espulsi, la Germania vince ai rigori quattro a uno. E in un tramonto da ultimi fuochi tutti in macchina: dormire, sognare, dimenticare che c'è un'ultima curva che ti tradisce sempre.

Cisitalia

Torino, Italia 1944 - 1963

La Cisitalia (Compagnia Industriale Sportiva Italia) nasce a Torino nel 1944 per volontà di Piero Dusio, che come marchio sceglie uno stambecco rampante. L'idea che ispira il magnate torinese è quella di costruire auto sportive, che non siano tuttavia proibitive nei costi di produzione ed esercizio.

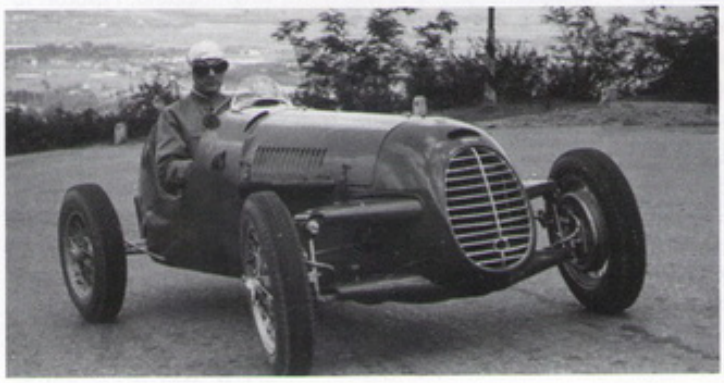
Per realizzarla, Dusio è abile nel circondarsi dei personaggi più importanti dell'epoca, sia progettisti che piloti. Primo fra questi Piero Taruffi, che incarna la sintesi perfetta tra il tecnico e l'uomo di pista puro. Ma anche gente del calibro di Dante Giacosa e Giovanni Savonuzzi, che nel 1946 realizzano la prima vettura a marchio Cisitalia: la D 46. Si tratta di una piccola monoposto con telaio tubolare in acciaio al cromomolibdeno (che Dusio riesce a procurare accaparrandosi uno stock di tubi dalla Aeritalia): un materiale ideale per un'auto da corsa o gran turismo, perché alle doti di leggerezza abbina quelle di resistenza. La D 46 pesa infatti poco oltre i 400 chilogrammi in ordine di marcia: è questa la ragione per cui la sua velocità massima sfiora i 175 chilometri orari, nonostante non può contare su un propulsore particolarmente potente. Il motore, invero, deriva dal vecchio Fiat 1089 cc che equipaggia la Balilla, opportunamente elaborato e messo nelle condizioni di erogare 60 Cv a 5.500 giri al minuto. In più quest'auto ha un cambio molto rapido, con leva al volante per l'inserimento della prima e comandi a pedale per le altre due marce.

L'esordio avviene il 3 settembre del 1946 nella Coppa Brezzi, sul circuito del Valentino. Per l'occasione vengono schierate ai nastri di partenza sette vetture, al volante delle quali ci sono piloti del calibro di Biondetti, Chiron, Cortese, Nuvolari, Sommer e Taruffi. Naturalmente c'è il patron Piero Dusio, il quale si aggiudica addirittura la gara, oltre a piazzare quattro macchine nei primi cinque posti.

Qui comincia la leggenda della Cisitalia, ormai entrata a far parte dell'élite dei costruttori dell'epoca. Ma è anche, e questo è il paradosso, l'occasione in cui forse si inocula in Dusio il germe che lo porta a scelte azzardate a causa del troppo amore per la velocità.

OPERAZIONI DI MARKETING

Dopo questa prima competizione, egli ha un'altra intuizione da imprenditore consumato: quella di creare una gara monomarca, una sorta di esibizione per le proprie automobili. L'idea si concretizza nel 1947 al Gran premio del Cairo, dove viene schierata una batteria di D 46 pilotate dai migliori driver italiani: la gara è vinta da Cortese davanti a un giovane motociclista di nome Alberto Ascari. Purtroppo iniziative del genere (oggi all'ordine del giorno) allora precorrono troppo i tempi e vengono perciò accantonate ben presto. Ciò nonostante la D 46 continua a mietere successi nelle competizioni a cui partecipa, anche per merito di Carlo Abarth, diventato direttore sportivo della Casa torinese.



3

1. Le linee inconfondibili della Cisitalia 202, una delle auto che segna la storia del design. Disegnata da Pininfarina è ribattezzata la madre di tutte le coupé
2. L'originale frontale della 202, con l'ampia griglia anteriore di forma ellittica
3. La D46 in prova alla Sassi-Superga del '47. Al volante il giovane Carlo Dusio, figlio di Piero, fondatore della Cisitalia

Ma a quel punto Dusio si prepara a tirare fuori dal cilindro un'altra sorpresa. Si tratta forse di una delle vetture più famose nel mondo: la 202. Le premesse perché quella della Cisitalia è una storia destinata a restare nel firmamento delle quattro ruote, ci sono dunque tutte.

L'AVVENTURA GRAN PRIX

Solo che a questo punto Piero Dusio tenta l'azzardo che compromette le sorti dell'azienda: «Mi rovino, ma costruisco un'auto da Gran premio», la sintesi nelle parole dello stesso coriaceo astigiano. E così egli decide che è Ferdinand Porsche, in quel tempo detenuto in Francia, a realizzare l'auto da corsa suprema. Il progetto viene commissionato lo stesso allo Studio Porsche (in cambio di una

1

IL DESIGN
La Cisitalia 202

La 202 del 1947 è forse la vettura Cisitalia più famosa nel mondo, in virtù delle sue forme indimenticabili e senza tempo. Si può definire come l'antesignana delle moderne coupé, al punto da essere addirittura conservata al Museum of Modern Art di New York come esempio di "scultura in movimento". Progettata da Dante Giacosa, disegnata da Giovanni Savonuzzi e carrozzata da Pininfarina, che riveste sapientemente il telaio di tubi con un "abito" dalle linee filanti e aerodinamiche, quest'auto beneficia dello stesso motore della D 46, sebbene nelle versioni coupé e cabriolet la potenza è più contenuta, 50 cavalli anziché 60.
La 202, oltre che un raffinato biglietto da visita («la più bella auto italiana che io abbia mai visto», come dice Henry Ford), è anche il modello che più contribuisce al prestigio e al sostentamento economico dell'azienda, dal momento che ne vengono venduti 485 esemplari in tutto il mondo.

2

cifra astronomica) e portato avanti dal figlio Ferry, insieme con Rudolph Hruska e Carlo Abarth, i quali realizzano nel 1948 una monoposto con motore centrale 12 cilindri Boxer sovralimentato (con potenza fino a 500 Cv) e trazione integrale: a quella posteriore, infatti, si può aggiungere l'anteriore azionando una leva sotto il volante anche durante la marcia. Parecchi, poi, i particolari che richiamano le vetture da corsa Auto Union degli anni Trenta, progettate dallo stesso professor Ferdinand Porsche.
L'auto viene battezzata 360, e ne viene ancora oggi custodito un esemplare al museo Porsche di Stoccarda. Nel frattempo, però, la situazione finanziaria dell'azienda peggiora a causa dei pesanti esborsi per il progetto sopra descritto, ed è aggravata anche da un calo nelle vendite delle 202. Nel 1949 la Casa torinese entra in amministrazione controllata e nasce la Società d'Esercizio Cisitalia, gestita dai creditori ma di cui Dusio mantiene una quota. Lo stesso Dusio riesce a scorporare i progetti dell'auto da Gran premio e si trasferisce in Argentina dove fonda la società Autoar, che tuttavia chiude per mancanza di tecnici specializzati. Nel biennio 1952-53 continua la produzione delle versioni aggiornate della 202, le 202 B e C, e di versioni speciali, come la Volo Radente, ma con scarsa fortuna. L'ultimo tentativo alla Mille Miglia del '52, dove viene allestita una 202 con un propulsore 2.8 fornito dalla B.P.M. motori marini: è lo stesso Dusio a guidarla fin quasi in testa alla gara, ma poi la frizione cede ed è costretto al ritiro. E l'anno successivo si ritira anche dall'azienda da lui fondata, che viene rinominata Cisitalia Autocostruzioni e portata avanti dal figlio Carlo: attività limitata e modelli (303, 505 DF) non degni di nota, fino alla definitiva chiusura nel 1963.

Marco Scafati

IL PERSONAGGIO
Piero Dusio

Questo personaggio poliedrico nasce nel 1899 a Scurzolengo, in provincia di Asti. A vent'anni commercia tessuti, ma poco dopo arriva a possedere un'azienda tessile. La sua attività pian piano si amplia ai settori bancario e alberghiero, nonché a fabbriche di materiale sportivo e utensileria. Diventa ricco, al punto da possedere, con Giovanni Agnelli, gran parte degli edifici di Torino. Ma vive anche sfide più passionali: è prima calciatore e poi presidente della Juventus, nonché pilota di discreta bravura. Nel 1944 tenta la carta dei motori fondando la Cisitalia, con l'obiettivo di entrare nel mondo delle competizioni.
All'inizio le cose vanno bene, ma poi, in seguito ai debiti contratti per costruire la vettura da Gran Prix, inizia il declino. Nel 1949 l'azienda è in amministrazione controllata, e Piero Dusio emigra in Argentina, dove fonda la Autoar e la Automobili Cisitalia. Ma la mancanza di tecnici lo spinge ad orientarsi verso attività edilizie e commerciali. Muore a Buenos Aires l'8 novembre del 1975.

Citroën

Parigi, Francia 1905

Appassionato lettore dei romanzi di Jules Verne, grande ammiratore di Gustave Eiffel e delle sue straordinarie opere d'ingegneria, André Citroën è, fin dall'adolescenza, un entusiasta del progresso scientifico e lo slancio creativo, senza timori nei confronti delle scelte anticonformiste anche rischiose, lo accompagna lungo l'intero corso della sua vicenda umana e imprenditoriale.

Già nel 1900, ancora studente del Politecnico, il giovane parigino nato nel 1878 acquista durante un viaggio in Polonia il brevetto per costruire ingranaggi a cuspide capaci di attenuare la rumorosità: a questi si ispira per il Double Chevron che diventa simbolo delle sue vetture. La prima officina Citroën nasce così nel 1902 e, nel 1905, si trasforma in società, mentre nel 1908 André assume la direzione e lavora al rilancio della Casa automobilistica Mors. Le quattro ruote cominciano dunque ad avere un peso importante nell'iniziativa dell'imprenditore francese che, nel 1912, visita a Detroit la Ford traendone impressioni decisive per i futuri sviluppi della sua attività: «Come gli artisti vanno a Roma, gli ingegneri devono andare in America, luogo di nascita della grande industria», dice in seguito.

La guerra mondiale vede l'avvio degli stabilimenti di quai de Javel, destinati alla produzione bellica, ma alla fine del conflitto vengono riconvertiti per dar vita alla prima vettura Citroën, la Type A, modello che racchiude lo spirito innovativo che è elemento caratterizzante della strategia della marca transalpina. Presentata nel 1919 con carrozzeria torpedo 4 posti, lunga 4 metri, la debuttante può essere considerata l'antesignana delle auto europee di gran serie, tra l'altro offerta già completa a un prezzo di 7.950 franchi, che però arrivano a 15.900 nell'arco di un anno. Il motore 1300 cc da 18 Cv consente di toccare i 65 chilometri orari con consumi limitati ed è tecnicamente rilevante per la categoria la presenza dell'avviamento elettrico.

La Type A viene prodotta fino al 1921 in oltre 24mila unità e l'evoluzione B2, con cilindrata portata a 1450 cc, supera le 80mila. Ma il passaggio alla vera auto popolare si ha con la utilitaria C 5 Cv (potenza fiscale in Francia) del 1922, una 850 cc lunga 3,20 metri proposta inizialmente in versione torpedo 2 posti, verniciata in un chiassoso giallo limone.

I BREVETTI DEGLI ANNI VENTI

Intanto, di pari passo con lo sviluppo dei modelli, l'azienda cura, come mai prima nessun'altra nel Vecchio continente, la rete commerciale e di assistenza (300 i concessionari e un migliaio i centri ricambi) e la Citroën dimostra di saper anticipare i tempi anche nella promozione e nella pubblicità dei propri prodotti, con iniziative perfino eclatanti: dai 100mila pannelli segnaletici stradali, alla stupefacente illuminazione della torre Eiffel a Parigi, a testimonial d'eccezione come il trasvolatore Lindbergh. All'impegno nel promuovere l'immagine di marca sono legate inoltre le Crociere (la Nera in Africa e la Gialla in Asia), affrontate tra il 1924 e il 1932 con autentico spirito d'avventura. Protagoniste vetture semi-cingolate progettate in collaborazione con il tecnico Adolphe Kégresse, capaci di superare difficoltà di percorso estreme e che hanno anche un seguito produttivo di circa 6mila esemplari. Parallelamente alle auto del resto, già dal 1919 Citroën non trascura neppure i veicoli commerciali che restano una costante nella gamma.

Nel 1924 c'è un nuovo salto di qualità nella produzione della Casa francese, che conferma il suo ruolo d'avanguardia per l'epoca: utilizzando la meccanica della B2, nasce la B10, propagandata come tout acier (tutto acciaio) e prima auto europea con carrozzeria completamente in metallo. Una scelta, ripresa dalle esperienze statunitensi, che viene trasmessa alla successiva B12 del 1925, arricchita anche con i freni sulle 4 ruo-

La Citroën DS3, la compatta che eredita un nome leggendario per la Casa francese. Il lancio avviene nel 2009

te e sospensioni dall'architettura sofisticata e molto confortevoli, caratteristica che contribuisce non poco alla fama della marca. L'ulteriore evoluzione B14 con motore di 1500 cc, dotata di un'altra prerogativa inedita per i tempi come il servofreno di serie, offre un eccellente rapporto equipaggiamento-prezzi, a partire da 27mila franchi.

LA TRACTION AVANT

Al salone di Parigi del 1928 è la volta delle AC 4 e AC 6 (dalle iniziali di André Citroën), rispettivamente a 4 e 6 cilindri. Quest'ultima di 2400 cc e 42 Cv, poi di 2650 cc e 50 Cv, viene donata nella variante Lictoria Sex a papa Pio XI e nel 1932 adotta il motore cosiddetto flottante, con sistema di smorzamento delle vibrazioni. È il risultato delle ricerche di due francesi, Lemaire e Daubarède, che si acquisisce dalla Chrysler con brevetto e poi dalla Citroën in esclusiva per l'Europa. Sempre nel 1932 vengono presentate le eredi delle C, la nuova generazione siglata 8, 10 e 15 CV, che si afferma per robustezza e affidabilità. Soprannominate Rosalie fanno incetta di record, fra i quali uno strabiliante della piccola 8 di 1450 cc su 300 chilometri, percorsi in 133 giorni a 93 chilometri orari di media.

LA CURIOSITÀ

E la pubblicità fa scintille

Geniale imprenditore, André Citroën è fra i primi convinti sostenitori di quella che viene definita comunicazione. E la pubblicità dei suoi prodotti, realizzata in forme sempre più avanzate, segue di pari passo e ha un ruolo fondamentale nello sviluppo dell'attività produttiva. Mille le invenzioni, seguite in prima persona dal patron: dalle lettere di fumo nel cielo, ai depliant e ai manifesti che sottolineano in particolare gli aspetti tecnici, i testimonial Charles Lindbergh e Josephine Baker, fino alla incredibile illuminazione, nel 1925, della *Torre Eiffel con 200mila lampadine* (nella foto). Una autentica impresa, messa in atto dal tecnico Jacopozzi utilizzando acrobatici operai reclutati fra pompieri e circensi. Citroën punta anche sui bambini, con una linea di giocattoli, e promuove le avventurose crociere in Africa e Asia. Anche dopo la scomparsa del fondatore, cura dell'immagine e pubblicità sono una costante nella strategia aziendale, con l'impegno di specialisti come Jacques Wolgensinger, per trent'anni responsabile della comunicazione per la Casa, o Jacques Séguéla. Originali e controcorrente le campagne per la 2 CV, presentata come mezzo universale, o la DS, memorabile l'immagine della vettura appoggiata su quattro grandi palloni.
Per non parlare degli spot televisivi, con la Visa che esce dalle acque su un sommergibile o la AX che corre sulla Grande Muraglia cinese.

Citroën

È però nel 1934 che debutta un modello destinato a segnare una tappa di importanza fondamentale nella storia della Casa transalpina e precursore di schemi che diventano patrimonio dell'intera industria automobilistica. Con la 7 A nasce, infatti, la prima di una lunga sequenza di vetture che restano sulla scena addirittura fino al 1957 (760mila le unità prodotte), testimonianza concreta di qualità rivoluzionarie sia sul piano tecnico che dell'architettura complessiva del telaio e della carrozzeria. L'appellativo Traction, che accompagna le varie generazioni, mette in risalto la principale caratteristica innovativa di questa antesignana di tutte le future medie europee: la trazione anteriore che, da allora in poi, diventa quasi sinonimo di Citroën e di grandi doti in fatto di stabilità e tenuta di strada.

1. Pierre Boulanger, presenta al presidente della Repubblica francese Vincent Auriol la 2 CV al salone di Parigi del 1948
2. La fabbrica Citroën di Hammersmith in una foto del 1930

André Lefèbvre il geniale progettista, con esperienze maturate in precedenza in campo aeronautico nonché alla Voisin e alla Renault, e Flaminio Bertoni, artista italiano prestato all'auto, che riesce a tradurre anche nei tratti estetici e funzionali la vocazione anticonformista del nuovo modello, sono le personalità di spicco della squadra che dà vita alla 7. Alla impostazione "tutto avanti" si aggiungono in realtà anche molte altre prerogative: dal motore 4 cilindri 1300 cc a valvole in testa da 32 cavalli, al cambio a 3 marce (le superiori sincronizzate) con comando sulla plancia, ai freni idraulici, alle sospensioni a barre di torsione invece delle vecchie balestre, alle larghe carreggiate, agli speciali pneumatici Michelin. La trazione anteriore, inoltre, favorisce l'abitabilità interna, assai superiore a quella delle dirette rivali, e l'evoluzione porta a cilindrate sempre più alte, fino a un sei cilindri capace di spingere la vettura a 130 chilometri orari. La Traction è, d'altra parte, l'ultima soddisfazione e l'ultimo sogno realizzato di André Citroën, che si spegne nel luglio del 1935.

Già da tempo però l'azienda è in difficoltà economiche e le strategie creative del patron sono in contrasto con i gravi problemi determinati dalla crisi internazionale che chiude gli anni Venti. Si creano fratture con le banche creditrici e con le maestranze, mentre la produzione, che proprio nel '29 raggiunge il tetto delle 103mila unità, precipita a 31mila. L'impegno, inoltre, per la ristrutturazione degli impianti, a fronte delle necessità imposte da prodotti d'avanguardia, complica le cose e porta la Casa francese sull'orlo del tracollo.

La mano passa così alla Michelin, che acquisisce la maggioranza del pacchetto azionario Citroën e nomina alla guida Pierre, secondogenito del fondatore della grande industria di pneumatici. Dal 1937 la responsabilità viene ereditata da Pierre Boulanger, anch'egli proveniente dalla Michelin, che traghetta l'azienda attraverso il conflitto mondiale e che non tradisce comunque lo spirito del marchio, restando fedele all'imperativo categorico dell'innovazione.

Già da un anno prima, infatti, il manager francese dà il via ad un altro progetto d'avanguardia per il marchio del Double Chevron, questa volta per una utilitaria economica da costruire e da acquistare, dall'uso polivalente, facile da mantenere e dai consumi minimi. Boulanger pensa soprattutto ai contadini (categoria numerosa e clientela potenzialmente rilevante all'epoca) e nei suoi appunti tratteggia i connotati fondamentali della nuova auto: due posti a sedere, 3 litri di benzina ogni 100 chilometri, capacità di trasportare 50 chilogrammi di patate o una damigiana di vino o un paniere di uova senza romperle. Nessuna importanza viene data all'estetica, mentre si deve lavorare per garantire, senza inter-

La curiosità
Nomi controcorrente

Anche nella scelta dei nomi o delle sigle identificative dei suoi modelli la Citroën va sempre controcorrente. Giustificati da precisi riferimenti tecnici l'appellativo attribuito alla B10, tutto acciaio (a sottolineare una prerogativa esclusiva per l'epoca, la carrozzeria realizzata interamente in metallo), o Traction per la 7A (caratterizzata, appunto, dalla trazione anteriore). Più civettuoli, invece, ma di immediata presa popolare i soprannomi della 5CV, Limoncino dalla tinta giallo vivo della versione più apprezzata, o delle 8,10 e 15 CV Rosalie. Con la DS si inaugura, invece, la doppia chiave di lettura della sigla: le due lettere in francese si pronunciano deèsse, cioè dea. La variante più economica della rivoluzionaria berlina viene poi siglata ID (idée, idea) e seguono la Ami (amico), la LN (Helene, Elena) e la SM (Sa Majesté, sua maestà). La CX fa riferimento al coefficiente di penetrazione aerodinamica, del resto piuttosto curata nell'erede della DS, mentre per le auto più recenti è ripresa la lettera C, seguita da un numero progressivo secondo la categoria, come vari modelli degli anni Venti. Curiosa la scelta per le moderne monovolume del nome Picasso, con tanto di firma sulle carrozzerie, un omaggio che vuole però anche sottolineare l'attenzione al design d'avanguardia.

1

IL PERSONAGGIO
André Citroën

Nato a Parigi nel 1878, André Citroën manifesta fin da ragazzo grande interesse verso il progresso scientifico. Studente del Politecnico, nel 1900 acquista in Polonia il brevetto di una macchina per produrre ingranaggi a cuspide, più efficienti e silenziosi di quelli normalmente utilizzati all'epoca. Il particolare disegno viene ripreso nel Double Chevron, simbolo della Casa automobilistica. Dopo il servizio militare in artiglieria, André fonda nel 1905 un'azienda per costruire ingranaggi e, nel 1908, viene chiamato alla direzione e lavora al rilancio della Automobili Mors. Nel 1912 viaggia negli Stati Uniti e approfondisce la conoscenza del settore, traendo insegnamenti dai sistemi Ford. Durante la Prima guerra mondiale, dopo il matrimonio con Giorgina Bingen, nel 1915 Citroën apre la fabbrica in quai de Javel destinata alla produzione bellica. Nel 1919, riconvertendo gli impianti, André passa alle automobili con la Type A, prima automobile europea realizzata in gran serie. Un anno dopo, la Citroën è già in grado di operare con una rete organizzata per la vendita e i ricambi, mentre partono campagne pubblicitarie e di promozione, un'altra idea anticipatrice del patron. Seguono il catalogo e la tariffa unica per le riparazioni, la compagnia di taxi, il bollettino aziendale e, nel 1925, sono 5mila gli agenti operativi in Francia e all'estero. Prosegue, intanto, il lancio di vetture innovative, ma la situazione finanziaria è sempre più difficile. Nel 1929, in piena crisi, Citroën organizza comunque la partecipazione della Francia all'expo di Barcellona. Difficoltà con le banche, costi dei processi produttivi avanzati, scioperi, portano l'azienda sull'orlo del collasso. Così, nel 1934, André si rivolge alla Michelin per il sostegno al lancio della 7, la rivoluzionaria Traction. Non ne vede gli sviluppi, Citroën si spegne nel luglio del 1935 *(nella foto un ritratto del 1920 di André Citroën)*.

2

venti importanti, una durata di almeno 50mila chilometri e riparazioni ordinarie a non più di 10 franchi. Una sfida, siglata TPV (Toute Petite Voiture), che vede in campo gli stessi artefici principali della Traction, André Lefèbvre e Flaminio Bertoni, che nel 1937 allestiscono il primo prototipo: leggerissimo (lamiere ondulate in duralinox), si presenta con un solo faro anteriore, barre di torsione sotto i sedili in tela dagli schienali fissati al tetto, manovella per l'accensione e motore motociclistico Bmw di 500 cc. Mentre i tratti esterni conciliano bene tutto sommato simpatia e qualità funzionali, molti in Citroën contestano la proposta, ma vengono comunque realizzati una cinquantina di prototipi e poi una preserie di 250 esemplari. La prima TPV nasce, però, il 2 settembre del 1939, praticamente in contemporanea con lo scoppio della Seconda guerra mondiale e la produzione viene quindi interrotta. Durante il conflitto, un esemplare viene conservato di nascosto smontato e lo sviluppo prosegue in segreto, con l'italiano Walter Becchia che, nel 1941, disegna un inedito motore bicilindrico.

Così, con la pace, nell'ottobre del 1948 al salone di Parigi il presidente della Repubblica Auriol può tenere a battesimo la nuova 2 CV (come di consueto per la sigla si fa riferimento alla potenza fiscale), vettura che lascia di stucco ma quanto mai in sintonia con la fase della ricostruzione postbellica. Rispetto al prototipo, i passi avanti sono evidenti, ma l'impostazione di base non cambia: motore a 2 cilindri contrapposti raffreddato ad aria di 375 cc da 8 cavalli comando del cambio a "manico d'ombrello" sulla plancia, sospensioni molto morbide, copertura in tessuto che si estende fino al vano bagagli, quattro porte, due fari ma interni sempre ridotti all'osso e, naturalmente, la trazione anteriore. È la nascita di un mito - paragonabile per longevità a quelli del Maggiolino Volkswagen o della Mini - che si alimenta per 40 anni fino all'uscita di

Citroën

produzione, nel febbraio del 1988, dell'ultima di quasi 7 milioni di 2 CV e derivate. "Un incrocio tra Pegaso e un tritaverdure", come si dice di lei, ma dalla personalità unica e dall'indiscutibile successo. Nel corso della sua lunghissima vita, l'utilitaria francese vede molte fantasiose serie speciali (dalla Spot alla Charleston dal gusto retrò, dalla Cocoricò alla 007 con tanto di finti fori da proiettile), è la beniamina di alternativi e rivoluzionari, la cilindrata passa a 425 cc nel 1954 e poi arriva a 600 cc per 33 cavalli, ci sono varianti commerciali e perfino una 4x4 bimotore (uno anteriore e l'altro posteriore), battezzata Sahara e protagonista di tante avventure. La 2 CV fa, inoltre, da base tecnica per l'originale Ami 6 del 1961 (disegnata sempre da Bertoni e dal caratteristico lunotto rovesciato), della Ami 8 del 1969 e della Dyane del 1967: quest'ultima un tentativo di modernizzazione del progetto che termina la sua carriera nel 1984, prima dell'originale (vive un po' di più la derivata tuttofare Mehari con carrozzeria scoperta in plastica).

Fidel Castro nel 1969 utilizza una Mehari per gli spostamenti sulle strade cubane. L'auto è spartana nella linea ma ha una meccanica in grado di farla andare ovunque

Ma, intanto, nel 1955 la Citroën stupisce con il lancio della vettura che più di ogni altra promuove l'immagine della Casa del Double Chevron. Al salone di Parigi vede la luce la DS 19, l'auto che, per Roland Barthes, "ha tutti i caratteri di uno di quegli oggetti discesi da un altro universo che hanno alimentato la nostra fantascienza...un nuovo Nautilus". Il successo è fulmineo, tanto che, nel solo primo giorno di apertura della rassegna del Gran Palais, sono 12mila gli ordini di acquisto accumulati e, alla chiusura della manifestazione, il termine di consegna per gli entusiasti clienti è di ben 15 mesi.

GLI ANNI DELLA DEA

Del resto la "dea" (appunto, déesse in francese) sembra davvero qualcosa di extraterreste rispetto alle rivali degli anni Cinquanta, in sintonia con la strategia seguita da Pierre Boulanger e dal successore Robert Poiseaux e che vede ancora una volta in primo piano per il progetto siglato VGD (Voiture à Grande Diffusion) André Lefèbvre e Flaminio Bertoni. Si parte naturalmente dallo schema a trazione anteriore, ma la DS mette in campo una serie impressionante di soluzioni d'avanguardia, come l'apparato idraulico, studiato da Paul Magès, che gestisce l'assistenza ai freni (a disco anteriori, un'altra primizia), il servosterzo e il cambio semiautomatico (non c'è il pedale della frizione), mentre le molle delle sospensioni sono quattro sfere contenenti olio speciale e azoto in pressione, interconnesse e regolabili. Il tutto vestito da una avveniristica carrozzeria aerodinamica lunga 4,80 metri, appoggiata su un sofisticato telaio e che utilizza materiali compositi racchiudendo un abitacolo eccezionalmente spazioso (il passo è addirittura superiore ai 3 metri). Originali anche i comandi: per l'accensione si deve tirare la levetta del cambio al di sopra del cruscotto, il freno a mano è a pedale e quello a pedale un grosso pulsante al pavimento, sempre una leva permette di variare l'altezza da terra della vettura, il volante è monorazza. Soltanto il motore tradisce un po' la vocazione della neonata berlina: il non avanzatissimo 1.900 da 75 cavalli della Traction per 140 chilometri orari di velocità massima, preferito a un raffinatissimo (ma costoso) sei cilindri contrapposti disegnato da Walter Becchia. La DS sposta di fatto in avanti le lancette dell'orologio del progresso automobilistico e, nonostante i proble-

LA CURIOSITÀ
Crociere promozionali

Nel quadro delle iniziative promozionali, strategiche per André Citroën, nel 1924 viene lanciata la Crociera Nera in Africa, un'avventura che deve mettere in risalto le qualità tecniche e di affidabilità del marchio con effetto di ricaduta sui prodotti di serie. Un anno per percorrere 20mila chilometri sui percorsi più impervi dall'Algeria al Madagascar, utilizzando mezzi speciali semicingolati progettati in collaborazione con un tecnico fuggito dalla Russia in periodo rivoluzionario, Adolphe Kègresse. Già responsabile dei servizi automobilistici dello Zar Nicola II, il progettista studia un veicolo capace di muoversi con neve e fango. Nel 1931-1932 parte un'altra avventura, con la Crociera Gialla (nella foto), questa volta affrontando l'Asia, con tratti quasi impossibili nel Pamir e in Cina. Le enormi fatiche costano però questa volta la vita a Georges Haardt, stretto collaboratore di Citroën e organizzatore di eventi estremi.

mi iniziali di affidabilità, vive fino al 1975, continuamente aggiornata ed ampliata nella gamma (dalla più semplice ed economica ID del 1962, alle esclusive cabriolet, alle giardinette break, fino alla potente 23 a iniezione da 141 cavalli per 190 chilometri orari) e prodotta in quasi un milione e mezzo di unità.
Dalla seconda metà degli anni Sessanta, la Citroën, nell'ambito della strategia del gruppo Michelin, inoltre avvia iniziative tese ad allargare i confini della sua attività, anche attraverso acquisizioni, come quella della Panhard nel 1965 o della Berliet, colosso nel campo dei mezzi industriali, nel 1967. Nel 1968 la politica di acquisti porta alla Maserati, mentre non va a buon fine l'accordo di collaborazione con la Fiat del 1970.

L'INCONTRO CON MASERATI

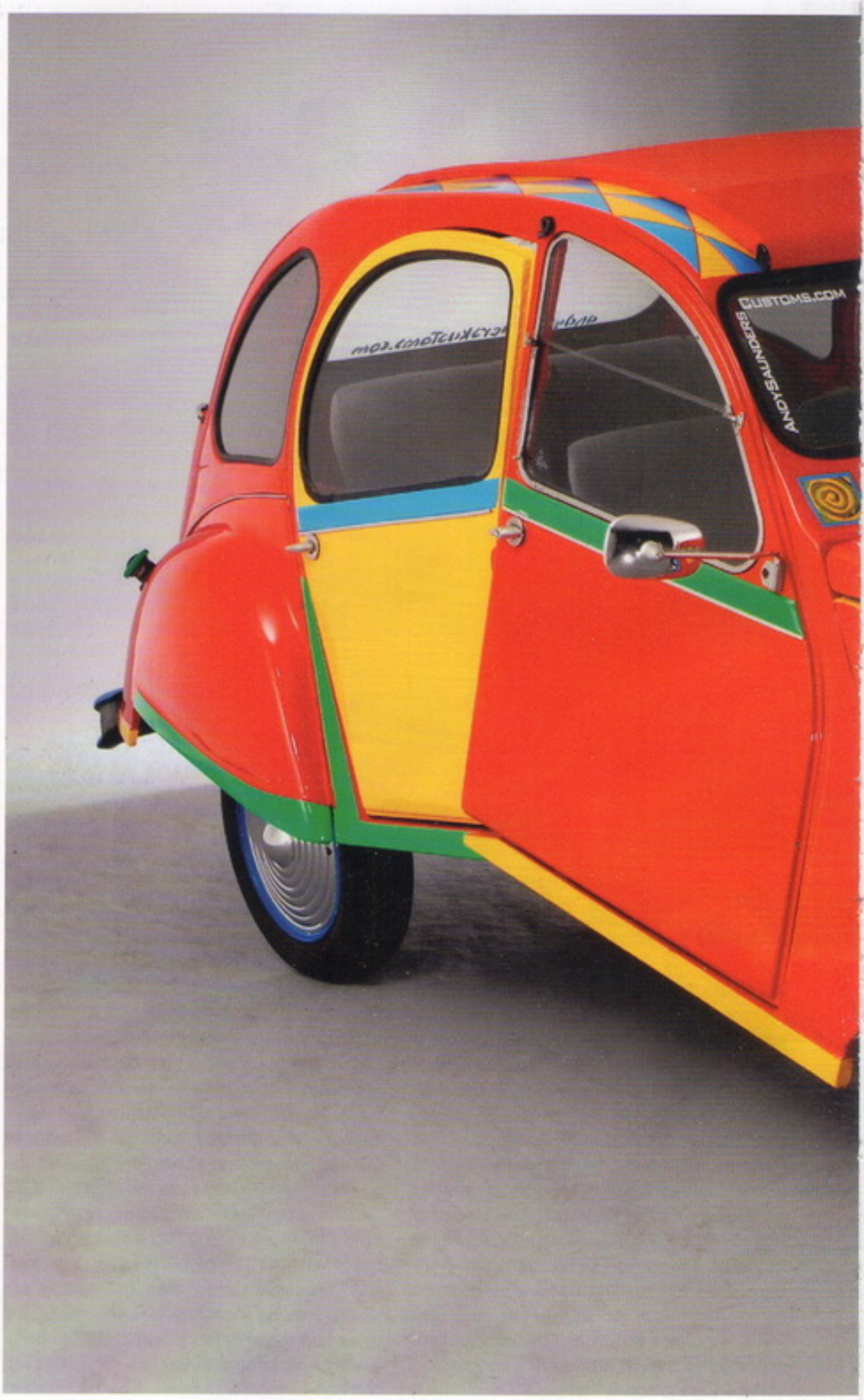
Dall'incontro con la Casa del Tridente nasce un'altra vettura dai connotati decisamente fuori del coro progettata da Jacques Né, una sportiva che coniuga la potenza e le prestazioni di un motore dal Dna italiano con la filosofia votata al design futuristico, alla tecnologia d'avanguardia e al comfort impersonata dalla DS. La nuova grande (è lunga ben 4,90 metri) coupé 4 posti SM mette così in campo un 6 cilindri a V di 2700 cc, a 4 alberi a camme in testa, da 170 cavalli per 220 chilometri orari (successivamente da 180 cavalli con l'adozione dell'alimentazione ad iniezione) e una carrozzeria modernissima, dovuta a Robert Opron (allievo di Bertoni) e Jean Giret, che non ha nulla a che vedere con le tradizio-

Il design
Dalla 2 CV alla DS

Nato a Masnago, in provincia di Varese, nel 1903, Flaminio Bertoni lega il suo nome ad alcuni dei progetti più importanti e innovativi nella storia della Citroën. Scultore, amante anche dell'architettura, decisamente anticonformista, trova a Parigi il suo destino ed entra praticamente in simbiosi con le idee del patron André e con un progettista altrettanto controcorrente come André Lefèbvre. È quest'ultimo con Bertoni a firmare la 7A Traction che, assieme alla trazione anteriore e ad altre prerogative tecniche, dà la possibilità all'artista italiano di esprimere inediti concetti estetici. La vettura si stacca nettamente dalle categorie dell'epoca (siamo negli anni Trenta), tanto da restare in campo fino al 1957. Bassa, larga, slanciata, la Traction afferma subito la sua forte personalità estetica e fa delle Citroën un punto di riferimento. Diversi i criteri per l'impostazione della utilitaria 2 CV, messa in cantiere a partire dal 1936, ma anche in questo caso la collaborazione tra Bertoni e Lèfebvre dà vita ad un progetto unico. L'italiano riesce nel compito difficilissimo di dare forma gradevole a concetti puramente funzionali, ad "una sedia a sdraio sotto un ombrello" come dalla richiesta del nuovo patron della Citroën Pierre Boulanger. Ma è nel 1955 che Bertoni vede realizzata la sua proposta più ardita, la DS, praticamente un ufo nel panorama automobilistico dell'epoca, una autentica scultura in movimento. E comunque ardita è anche la Ami 6 del 1961, derivata meccanicamente dalla 2 CV ma con una carrozzeria ancora una volta senza paragoni fra le concorrenti: il lunotto posteriore a incidenza negativa ha poche altre applicazioni e ritorna nella moderna C4 *(nella foto il lunotto posteriore della berlina Ami 6).*

Citroën

che non ha nulla a che vedere con le tradizionali gran turismo. Nella meccanica, tra l'altro, ritroviamo la trazione anteriore e le sospensioni idropneumatiche, oltre a una vistosa batteria di sei fari allo iodio con gli anabbaglianti orientabili dallo sterzo (sistema già della DS). Avveniristica nella concezione, la SM paga il prezzo della crisi petrolifera dell'inizio degli anni Settanta, uscendo di scena nel 1975 dopo circa 13mila esemplari costruiti. In contemporanea con la gran turismo, però, la Citroën dà il via a un modello destinato a un ben più ampio riferimento di mercato: una proposta come sempre coraggiosa, che questa volta vuole riproporre alcune caratteristiche fondamentali delle sue vetture di classe superiore nella fascia commerciale più popolare e di fondamentale importanza in Europa. Nel 1970 appare dunque la GS, una medio-utilitaria dai tratti esterni e dai contenuti che non hanno riscontro nella concorrenza. Linea aerodinamica (Opron si ispira comunque alla DS), quattro porte, dimensioni contenute ma notevole abitabilità, comandi e componenti estrosi (tachimetro a rullo e maniglione sulla plancia per il freno di stazionamento), trazione anteriore e sospensioni idropneumatiche regolabili, motore 4 cilindri contrapposti di 1000 cc raffreddato ad aria dall'ottima potenza di 55 cavalli e prestazioni degne di nota. Qualcosa, insomma, di veramente originale nel panorama della categoria, che conferma la diversità della Casa francese. La GS, vincitrice del premio Auto dell'Anno nel 1971, viene sviluppata con cilindrate fino a 1300 cc, cambio a 5 marce e carrozzerie a cinque porte e wagon break, fino al 1986 per una produzione di oltre 3 milioni di esemplari.



Una 2 CV trasformata dal meccanico - designer Andy Saunders ispirandosi al famoso ritratto di Dora Maar dipinto da Picasso

CHE SORPRESA LA CX

In realtà, parallelamente allo studio della nuova compatta, viene valutato anche un progetto tecnicamente ancora più ambizioso, che prevede l'adozione del motore a pistone rotante Wankel, poi sperimentato su

CRU66Y

Citroën

una piccola serie della M35 derivata dalla Ami 8 e, in variante birotore da ben 107 cavalli, montato su un migliaio di GS vendute nel 1974. Non c'è un seguito, nonostante la creazione della società Comotor assieme alla tedesca NSU.
Il 1974 è, d'altra parte, l'anno del lancio della CX, auto che deve sobbarcarsi la difficile eredità della DS. Opron non delude, con tratti anticonformisti e fortemente aerodinamici (non a caso la sigla vi fa riferimento) disegna una vera Citroën e Michel Harmand lavora a interni e a un cruscotto d'ispirazione spaziale. Nella tecnica, troviamo la scocca portante e il motore è in posizione trasversale, mentre non vengono abbandonate le ormai classiche ed esclusive sospensioni dal comfort eccezionale. Due le cilindrate di partenza, 2000 e 2200 cc fino a 112 cavalli, ma nel 1975 arriva un 2.200 diesel da 66 cavalli. Poi è la volta di un 2.400 a benzina e di un 2.500 a gasolio (fra i primi ad alte prestazioni), entrambi proposti anche con turbocompressore, e non mancano le consuete versioni familiari dalla straordinaria capacità di carico. Auto dell'anno 1975, la CX supera il milione di unità al momento dell'abbandono nel 1989. Le cose non vanno comunque troppo bene per la Citroën e l'arrivo della CX coincide con l'inizio del progressivo assorbimento della Casa del Double Chevron da parte della Peugeot, che si completa nel 1976 con la nascita del gruppo PSA. La conseguenza sono naturalmente le sinergie produttive, con l'utilizzo di componenti comuni per le diverse marche.
Sfruttando allora elementi della Peugeot 104, appaiono la LN (una utilitaria di derivazione coupé) e nel 1978 la Visa, a cinque porte e motori, a benzina e diesel, da 650 a 1600 cc. Si cerca di mantenere qualche segno distintivo Citroën (satelliti per i comandi al volante, una curiosa versione cabrio), ma l'omologazione è alle porte e la Visa è la base anche della Axel, una antesignana delle low-cost costruita in Romania dalla Olcit.
Assai più coerente con la tradizione del marchio la BX del 1982, che sostituisce la GS riprendendone la formula. Il design questa volta è della Bertone e il modello affronta il difficile settore delle medie con una gamma vastissima (ci sono versioni popolari, di lusso, sportive e a trazione integrale) sia in configurazione cinque porte che break.
Dal 1986, con la piccola AX, inizia una fase più conservatrice, che vede vetture, sempre in sinergia con Peugeot, dall'impostazione tutt'altro che anticonformista: dalla utilitaria Saxo del 1996, alle medie ZX del1991 e Xsara del 1997 (si comporta però alla grande nei rally). Tengono un po' più alta la bandiera dell'immagine, la XM del 1989, erede della CX e tratteggiata nella linea da Marc Deschamps della Bertone in una sala d'attesa dell'aeroporto di Parigi, e la più compatta Xantia del 1993: auto raffinate con le loro sospensioni idropneumatiche evolute grazie all'elettronica.
Intanto, si mantengono i rapporti con Fiat in particolare nel campo dei commerciali leggeri e delle monovolume di taglia medio-alta, come l'Evasion del 1994, omologo dell'italiano Ulysse e rivale della Renault Espace, men-

LA TECNOLOGIA
Sospensioni d'eccellenza

Da sempre le Citroën sono sinonimo di comfort e di eccellenza in materia di sospensioni. Una fama che viene da lontano, fin dai primi modelli, e che tocca l'apice con il lancio della *DS* nel 1955 (nella foto). La nuova avveniristica berlina si distingue, tra l'altro, per il rivoluzionario sistema idropneumatico messo a punto da Paul Magès e sperimentato in precedenza sul ponte posteriore di una serie speciale della Traction a 6 cilindri. L'apparato è costituito da quattro sfere, contenenti azoto, collegate ai bracci oscillanti di ogni ruota, dove affluisce tramite valvole olio speciale determinando l'effetto ammortizzante. L'olio in pressione viene anche utilizzato per il funzionamento del servosterzo, del servocomando della frizione (il cambio è semiautomatico) e dell'impianto frenante della DS. Il sistema comprende, inoltre, un dispositivo autolivellante regolabile tramite una leva sotto

la plancia, con possibilità di variare l'altezza da terra della vettura. L'effetto di compensazione delle sospensioni permette di marciare addirittura senza una delle ruote posteriori. Montato anche sulla più piccola GS e su altri modelli Citroën, il sistema pneumatico evolve, grazie al controllo elettronico, dalla XM in poi consentendo la scelta di assetti diversi, morbidi o rigidi e il controllo del rollio.

1

tre con il Berlingo del 1996 si inaugura, assieme alla Renault Kangoo, un inedito segmento, quello delle multispazio compatte e pratiche.

1. La famosa Traction Avant della Citroën
2. La C3 Picasso, monovolume media messa in commercio nel 2009

Ma è a partire dal 1999 che in PSA si decide per una svolta che punta a restituire alla Citroën una maggiore autonomia e una ritrovata identità nell'ambito del gruppo.

È ancora un designer italiano, Donato Coco, a essere protagonista nella realizzazione di modelli stilisticamente controcorrente. Con la Xsara Picasso e con la C3, due monovolume rispettivamente di 4,28 e 3,86 metri di lunghezza, la Casa francese torna così a distinguersi, pur continuando a sfruttare componenti meccaniche in sinergia con Peugeot. Alla C3 si affiancano la tre porte C2 e una curiosa cabriolet dalle tante metamorfosi, in pura tradizione Citroën, la Pluriel del 2002 con capote in tessuto retrattile e montanti laterali smontabili.

Il filone prosegue con le C4 del 2004, nelle varianti 5 porte e 3 porte quasi coupé, che riprende nel design il lunotto a incidenza ne-

2

Citroën

gativa della storica Ami 6 di Flaminio Bertoni. L'evoluzione della gamma media porta alle spaziose e confortevoli C5, mentre al vertice arriva nel 2005 la lussuosa e sofisticata ammiraglia C6: una sorta di DS degli anni Duemila, con motori V6, dalla linea elaboratissima e quasi sconcertante ma autentico, confortevole salotto viaggiante.

Il nome Picasso ricorre poi per le versioni monovolume della C4 e, dal 2008, della C3, quest'ultima una 4 metri dall'abitabilità generosa e dallo stile molto innovativo dovuto, come sembra veramente d'obbligo per le auto più avanzate del Double Chevron, alla équipe guidata dall'italiano Carlo Bonzanigo.

La Citroën C-Metisse concept di un crossover presentato dalla Casa francese al salone di Parigi del 2006

IL RITORNO DELLA DS

Gli anni Novanta del secolo scorso portano, intanto, a un netto progresso nel campo dei motori e Citroën può avvalersi, in particolare per quanto riguarda quelli a gasolio, della grande esperienza Peugeot. La famiglia degli HDI diesel, declinata nelle varianti da 1400 cc fino al V6 tre litri, si segnala nel panorama della concorrenza per affidabilità, contenimento delle emissioni (viene impiegato il filtro antiparticolato) e bassi consumi e va ad equipaggiare anche vetture della concorrenza, dalle Ford alle Mini.

Prosegue, inoltre, il rapporto con Fiat per i commerciali e le multispazio (la compatta Nemo è imparentata con l'italiana Qubo) e dal 1992 Citroën collabora con la Dongfeng per la produzione in Cina di modelli come la ZX e, dal 2006, di una berlina tre volumi siglata C-Triomphe. Nel 2005 si salda il rapporto con Toyota che porta alla produzione, a Kolin nella Repubblica Ceca, di tre modelli utilitari (classe 3,40 metri, 3 o 5 porte, 1000 cc a benzina e 1.400 a gasolio) strettamente simili: la Citroën C1, la Peugeot 107 e la giapponese Aygo.

Frutto dell'incontro con Mitsubishi, è invece la C-Crosser del 2007, che segna l'ingresso nel nuovo e importante segmento di mercato delle Suv per la Casa francese. Imparentata con la Peugeot 4007 e la nipponica Outlander, la 4x4 monta un 2.400 a benzina da 170 cavalli o un 2.200 a gasolio da 156.

Sensibile alle emergenze ecologiche, la marca del Double Chevron non trascura neppure la ricerca per realizzare modelli puliti e sperimenta soluzioni miste con alimentazione diesel-elettrica. Interessante la concept C-Cactus, una ibrida semplice, estremamente funzionale e realizzata con un numero contenuto di componenti riciclabili, un po' secondo la filosofia ispiratrice della 2 CV. Ma è in realtà la sigla DS ad essere rilanciata in concreto nel 2009, per identificare una gamma di vetture dal look anticonformista e allestite con particolare cura da affiancare in parallelo ai modelli normali: primo debutto per la DS3, derivazione della compatta C3.

Massimo Tiberi

www.citroen.com
Colissée III, 12, rue Fructidor, F - 75835 Paris Cedex 17, Francia

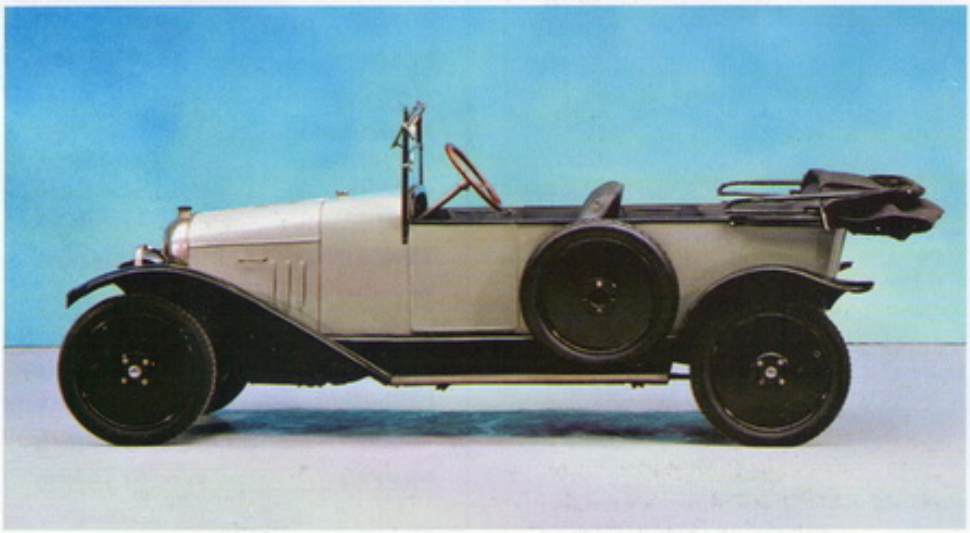
Type A

Produzione 1919 - 1921
Carrozzeria Berlina - Coupé - Torpedo

1. Destinata a un pubblico di ceto medio-alto la Type A è la prima auto europea ad essere costruita su una catena di montaggio
2. Al debutto l'unica variante di carrozzeria disponibile è quella torpedo

La prima Citroën viene consegnata il 4 giugno del 1919, in versione torpedo a tre porte e quattro posti, a un prezzo di 7.950 franchi. La Type A è un'auto rivoluzionaria non tanto sotto il profilo tecnico, quanto per il fatto di essere costruita in serie e offerta in allestimento completo già all'uscita dalla fabbrica: una novità per l'Europa frutto dell'attenzione verso i processi produttivi avviati negli Stati Uniti dalla Ford. Il motore è un quattro cilindri a valvole laterali di 1300 cc con potenza di 18 Cv e permette alla neonata francese di raggiungere i 65 chilometri orari di velocità massima, consumando 7,5 litri di carburante ogni 100 chilometri, valore quest'ultimo particolarmente apprezzabile per una vettura dell'epoca. Fra le altre caratteristiche: il raffreddamento a radiatore, il cambio a tre marce, le sospensioni prive di ammortizzatori e i freni a pedale con tamburo sistemato all'uscita del cambio. Più avanzato l'impianto d'avviamento elettrico, mentre il volante è a sinistra contrariamente alla maggior parte delle auto contemporanee. Oltre alla carrozzeria torpedo, la Type A è disponibile anche nelle versioni guida interna con ottimo equipaggiamento (comprende i sedili regolabili e le tendine), coupé soprannominata "docteur" e Sport con linea più profilata. Forte di un buon successo commerciale, la prima Citroën esce di produzione nel 1921, dopo oltre 24mila unità vendute.

1


2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,00
Larghezza ..... m 1,41
Altezza ..... m 1,75

POSTI 4

PORTE 3

PESO ..... 810 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1327 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 18 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Anteriore ..... nd
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 65 km/h

PREZZO ..... Franchi 7.950

B2

Produzione 1921 - 1927
Carrozzeria Torpedo - Coupé - Roadster

Nel 1921 la Type A viene sostituita dalla B2, che ne rappresenta l'evoluzione. Con questo nuovo modello si arricchisce anche la gamma delle versioni e gli allestimenti diventano più completi. Si aggiunge in particolare la versione superiore tipo landaulet, mentre la Sport caddy, con i caratteristici tre posti a trifoglio e dai tratti aerodinamici, viene realizzata dal carrozziere Labourdette in una piccola serie di circa 300 esemplari.
L'impostazione tecnica di base segue quella della Type A, ma il motore, sempre a quattro cilindri, viene portato a 1450 cc e la potenza passa a 20 Cv, per una velocità massima che sale a 72 chilometri orari. La più brillante caddy dispone, invece, di una variante potenziata a 22 Cv. Il prezzo di lancio della B2 torpedo è di 13.900 franchi, un aumento sensibile rispetto al modello precedente compensato dai contenuti notevolmente migliorati; la berlina, d'altra parte, sfiora i 20mila franchi e la landaulet raggiunge i 23mila. La B2, venduta in oltre 72mila unità, è la capostipite di una intera e molto longeva generazione di modelli Citroën che vengono prodotti con buoni risultati commerciali.

1

1. La particolare versione da lavoro Normande della B2 è caratterizzata dalla parte posteriore con un ampio vano di carico carrozzato in legno
2. La variante torpedo Sport caddy a 3 posti con porta singola posteriore

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,680
Larghezza ..... m 1,410
Altezza ..... m 1,750

POSTI 4

PORTE 3

PESO ..... 1.010 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1452 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 20 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

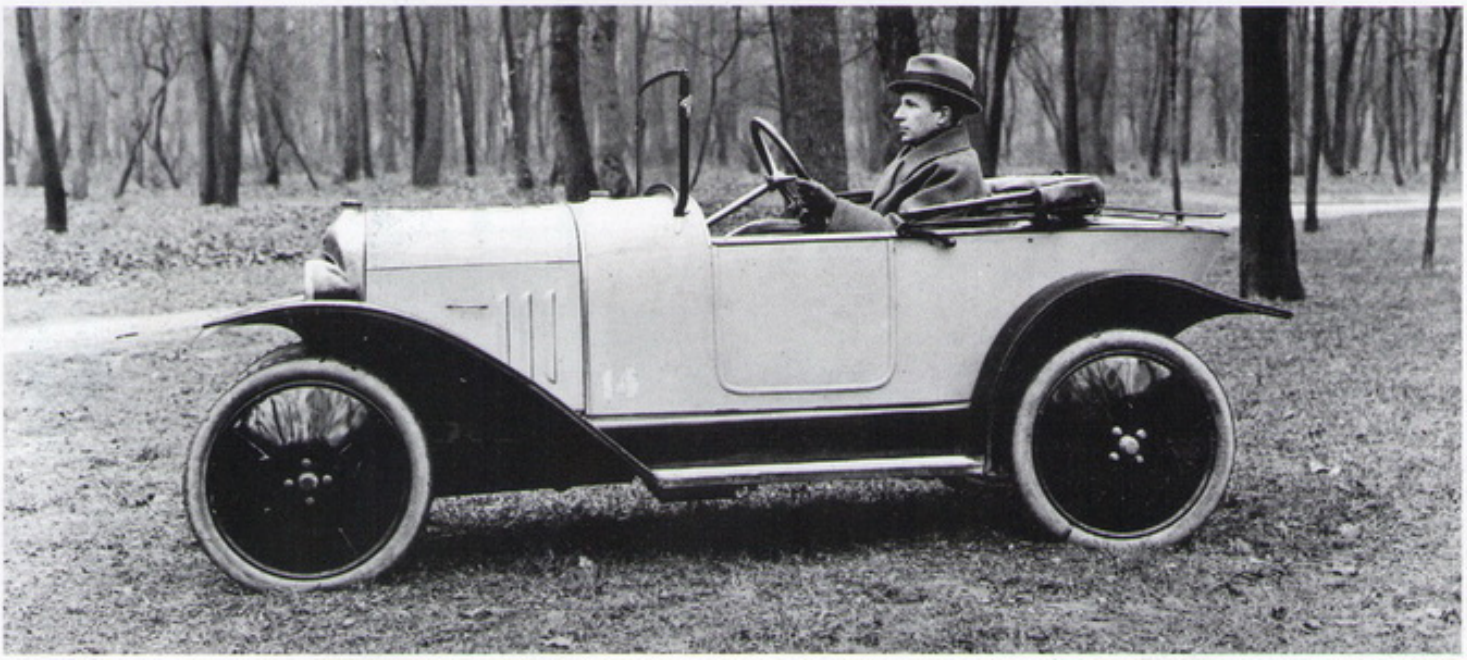
VELOCITÀ MASSIMA ..... 72 km/h

PREZZO ..... Franchi 13.900

C5 HP

Produzione 1922 - 1926
Carrozzeria Torpedo - Cabriolet

1. Inizialmente disponibile nella sola variante di carrozzeria torpedo, la C5 HP a pochi mesi dal lancio è realizzata anche in versione cabriolet
2. Una locandina dell'epoca raffigura le diverse carrozzerie



1

Lanciata nel 1922, la C5 HP (la sigla fa riferimento alla potenza fiscale in Francia) è il primo modello utilitario della Casa del Double Chevron, una vera auto popolare che ha un ruolo fondamentale nella motorizzazione del Paese. Compatta nelle dimensioni, economica e semplice nella manutenzione, ma vera automobile in tutto e per tutto, è la Citroën con la quale tanti francesi imparano a guidare ed è amata anche dalle donne. Venduta ad un prezzo d'attacco di 8.500 franchi, la prima versione presentata è una torpedo a due posti verniciata in giallo chiaro, colore che la fa subito battezzare Petit Citroën. Nel 1923 arriva la versione cabriolet e nel 1925 la torpedo a tre posti Trifoglio, allungata di una decina di centimetri e con il passeggero posteriore sistemato al centro con ai lati spazio per i bagagli. La meccanica è robusta e contribuisce alla fama e alla diffusione della C5 HP e delle successive evoluzioni C2 e C3. Il motore è un quattro cilindri a valvole laterali di appena 850 cc, ma in grado di erogare 11 Cv che consentono di raggiungere i 60 chilometri orari con consumi molto bassi.
L'avviamento è elettrico e i freni sono sulla trasmissione. La produzione cessa nel 1926, dopo circa 48mila unità vendute.

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,200
Larghezza ..... m 1,400
Altezza ..... m 1,550

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 543 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 856 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 11 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 60 km/h

PREZZO ..... Franchi 8.500

B10

Produzione 1924 - 1925
Carrozzeria Torpedo - Coupé

La B10 non è una semplice evoluzione della B2, segna bensì una svolta costruttiva epocale non soltanto per la Citroën. La Casa francese è infatti la prima, con questo modello, a proporre in Europa una carrozzeria interamente in metallo, secondo quanto già sperimentato negli Stati Uniti, con armatura e lamiere saldate elettricamente al telaio. Quella che nella pubblicità e popolarmente viene ribattezzata tout acier (tutto acciaio) è dunque un'auto più rigida e robusta rispetto alle dirette rivali e in grado di proteggere meglio i passeggeri. La prerogativa (pur non esente da qualche problema), largamente enfatizzata in tutta la campagna di promozione, contribuisce notevolmente alla fama della Citroën come marca legata al progresso e alle tecnologie avanzate, richiamando l'attenzione del pubblico su qualità fino ad allora praticamente ignorate. Nell'impostazione meccanica, comunque, non ci sono variazioni rispetto alla B2 (con freno sulla trasmissione), mentre il peso supera ora la tonnellata ed è causa di prestazioni leggermente inferiori (velocità massima di 70 chilometri orari). La B10 ha vita breve, uscendo di scena già nel 1925 dopo circa 17mila unità prodotte.

La B10, carrozzata completamente in lamiera, impiega lo stesso telaio della precedente B2 ma rispetto a quest'ultima è più lunga di 26 centimetri e adotta una sola motorizzazione da 20 Cv

FOCUS
Tutto acciaio

L'americano Edward G. Budd è l'inventore di un sistema per costruire carrozzerie in acciaio con saldatura, metodo che André Citroën, ammiratore di quanto avveniva al di là dell'oceano, scopre diventandone entusiasta. L'imprenditore francese acquista dunque negli Stati Uniti i macchinari necessari e lo stesso figlio maggiore di Budd soggiorna a lungo in Francia per installare gli impianti che fanno della B10 la prima tout acier del Vecchio continente.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,940
Larghezza ..... m 1,410
Altezza ..... m 1,750

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 1.010 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1452 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 20 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 70 km/h

PREZZO ..... Franchi 27.000

B12

Produzione 1925 - 1927
Carrozzeria Torpedo - Berlina

Con la B12 del 1925 la produzione Citroën fa un ulteriore passo avanti nel segno della qualità e dei contenuti tecnici della sua vettura di punta. Alla carrozzeria "tutto acciaio" e alle altre prerogative si aggiungono ora un nuovo telaio rinforzato (quello delle B10 dà qualche problema), sospensioni più sofisticate e, soprattutto, impianto frenante con freni sulle 4 ruote, un plus tecnico di rilievo per l'epoca. Nessuna variazione sostanziale nelle caratteristiche fondamentali, del resto molto apprezzate in Francia dove ormai, grazie anche alla generazione B, la Casa del Double Chevron è di gran lunga la più popolare. Le prestazioni migliorano un po' rispetto alla B10 e il consumo si mantiene entro gli 8,5 litri per 100 chilometri. Viene rivoluzionata invece la gamma che, partendo da due varianti di base di carrozzeria (torpedo o berlina a sei vetri laterali), offre diversi livelli di finiture e allestimenti, oltre alla possibilità della verniciatura a due toni di colore. La B12 contribuisce inoltre non poco, considerando l'elevato comfort dell'abitacolo, ad accrescere le preferenze verso le vetture chiuse, dopo l'assoluto dominio di quelle aperte. In un anno di produzione escono dalla fabbrica oltre 38mila esemplari.

1

1. La B12, evoluzione della precedente B10, adotta anch'essa una carrozzeria in metallo molto simile nelle forme a quella dell'antenata
2. La versione guida interna ha un abitacolo lussuoso in grado di accogliere fino a quattro persone

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,100
Larghezza ..... m 1,410
Altezza ..... m 1,830

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 1.000 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1452 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 20 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

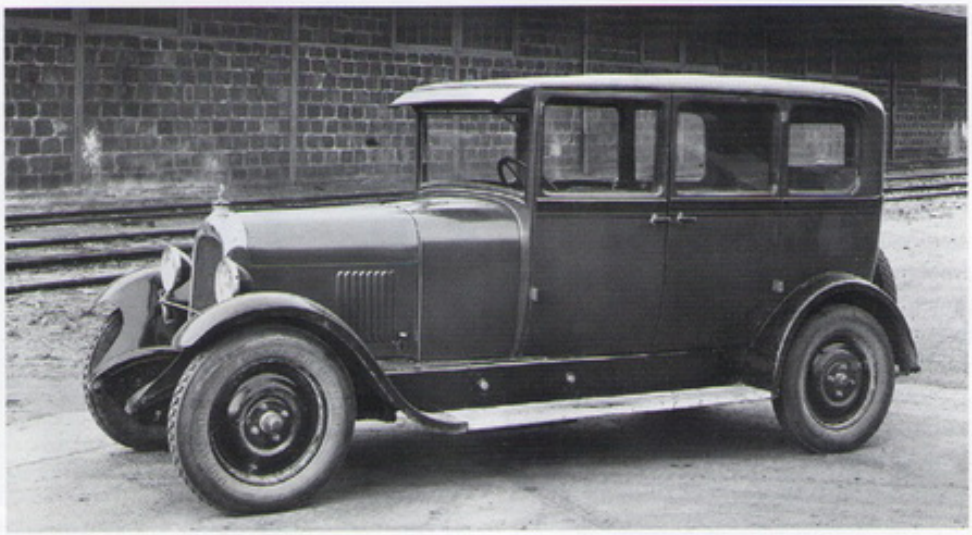
VELOCITÀ MASSIMA ..... 75 km/h

PREZZO ..... nd

B14

Produzione 1926 - 1928
Carrozzeria Berlina - Torpedo - Cabriolet - Coupé

La B14, apparsa al salone di Parigi del 1926, rappresenta il più maturo sviluppo della generazione B della Citroën: un'auto dagli alti numeri produttivi, di classe media ma ormai con contenuti tali da renderla concorrenziale anche con modelli di categoria nettamente superiore e più costosi. Soprattutto l'abitacolo si distingue per comodità, ricchezza nella dotazione di accessori e per particolari tecnologicamente avanzati, come il cruscotto ad illuminazione indiretta. La cilindrata del motore viene portata a 1500 cc e la potenza sale quindi a 22 Cv, mentre viene ulteriormente affinato il già valido impianto frenante con l'adozione del servofreno (prima vettura di gran serie ad esserne equipaggiata). L'ultima evoluzione, la B14 G del 1928, si presenta con una linea esterna più moderna, con la parte superiore dai tratti tondeggianti, e viene offerta sia a passo corto che lungo. In quest'ultima variante, con carrozzeria berlina, i posti disponibili diventano sei. La B14, grazie anche ad un prezzo molto competitivo (27mila franchi per una guida interna), ha uno straordinario successo commerciale, tanto da raggiungere il ritmo produttivo di 400 esemplari al giorno, ed è il primo modello Citroën a superare le 100mila unità vendute nell'arco della carriera.


1

2

1. La B14 G è venduta anche in alcuni Paesi dell'estremo Oriente sotto il nome di B18
2. La B14 al salone di Parigi del 1926

SCHEDA TECNICA (1928)

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,000
Larghezza ..... m 1,410
Altezza ..... m 1,830

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 900 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1538 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 22 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 80 km/h

PREZZO ..... Franchi 27.000

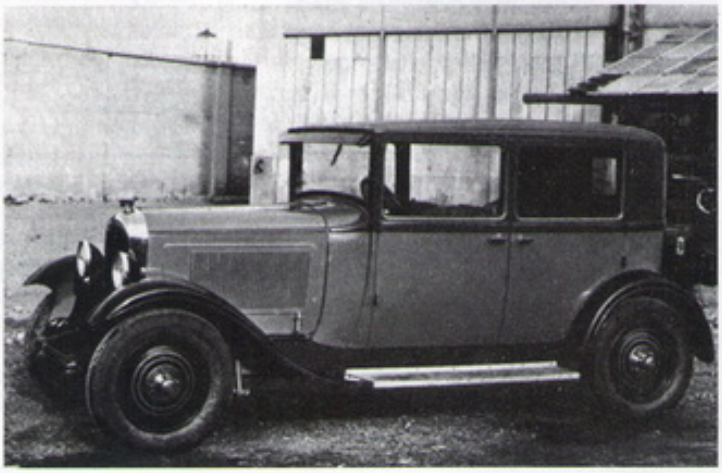
AC 4

Produzione 1928 - 1934
Carrozzeria Berlina - Cabriolet - Roadster

La capacità di guardare sempre avanti di André Citroën, si concretizza al salone dell'auto del 1928 con il lancio dei modelli che, non a caso, portano le sue iniziali seguite dal numero dei cilindri. Le AC 4 e AC 6 sostituiscono la generazione delle B e diventano punto di riferimento a livello europeo nella categoria media e medio-superiore. La AC 4, poi C4, riprende contenuti stilistici e tecnici della B14, ma è sostanzialmente un'altra macchina. Più raffinata, con la carrozzeria "tutto acciaio" ulteriormente evoluta, monta un motore 4 cilindri, fuso in un solo pezzo a valvole laterali, ora di 1600 cc con potenza di 30 Cv per una velocità di punta che raggiunge i 90 chilometri orari. Le sospensioni si avvalgono di ammortizzatori a frizione, il cambio è a 3 marce e l'impianto frenante è dotato di servocomando. Nel 1930, debutta la C4-F con un innovativo sistema di fissaggio elastico del motore, che anticipa quello denominato flottante destinato alla successiva variante C4-G, che si distingue per silenziosità di marcia e assenza di vibrazioni. La cilindrata, intanto, viene incrementata a 1800 cc per una potenza di 32 Cv e velocità massima di 95 chilometri orari. La produzione dura fino al 1934 e sono venduti oltre 240mila esemplari della media Citroën.

1

2


3

1. Una C4-G roadster del 1932. Su questa vettura il motore è montato su dei supporti per ridurre al minimo le vibrazioni durante la marcia
2. Bassa e slanciata nella carrozzeria, la C4 è ispirata nel design alle automobili americane degli anni Venti
3. La berlina può ospitare quattro persone

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,100
Larghezza ..... m 1,580
Altezza ..... m 1,740

POSTI ..... nd

PORTE 4

PESO ..... 1.180 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1628 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 30 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 90 km/h

PREZZO ..... nd

AC 6

Produzione 1928 - 1933
Carrozzeria Roadster - Cabriolet - Berlina

Presentata assieme alla AC 4 al salone di Parigi del 1928, la AC 6, chiamata più comunemente C6, se ne distingue inizialmente per particolari estetici secondari e per il migliore livello di finitura complessiva. Si caratterizza comunque come modello alto di gamma, capace di competere, come del resto è ormai tradizione delle Citroën, con rivali di prezzo superiore. Nella meccanica, debutta il primo sei cilindri della Casa del Double Chevron, un motore di alto livello tecnologico, di 2400 cc, con cilindri in linea e albero su quattro supporti. La potenza è di 40 Cv a 3.000 giri al minuto, sufficienti a far superare abbondantemente alla vettura i 100 chilometri orari, nonostante il peso non indifferente di circa 1.200 chilogrammi. Un anno più tardi, c'è già una evoluzione che differenzia maggiormente la AC 6 dalla sorella minore: siglata E (per élargie), offre le carreggiate allargate, mentre vengono montati paraurti bilama più protettivi, un baule più capiente e gli innovativi cristalli di sicurezza Sicurit. Sempre nel corso del 1929, si passa alla variante C6 F, che fa salire ulteriormente di rango la grossa Citroën, affermandone il ruolo di ammiraglia. Le carreggiate si allargano ancora, l'abitabilità migliora e gli allestimenti si arricchiscono. Nel 1931, inoltre, arrivano i modelli siglati CGL (Citroën gran lusso), raffinati nelle finiture e dotati di accessori di serie. Contribuiscono a legare sempre più strettamente la fama del marchio alla comodità e al comfort su strada. Il motore a 6 cilindri cresce nella cilindrata a 2650 cc, con bielle in lega e testata modificata, per una potenza di 53 Cv e prestazioni elevate, ai vertici per l'epoca. Il corpo vettura raggiunge la lunghezza massima di 4,70 metri e può vantare una grande abitabilità (fino a sei persone), mentre il peso sale a 1.260 chilogrammi. Nel 1932 la C6 vede l'ultimo stadio del suo sviluppo, con l'introduzione del cosiddetto motore flottante, analogo al precedente nella struttura, con potenza ora di 50 Cv, ma dotato del sofisticato sistema di sospensione che ne riduce le vibrazioni e la rumorosità con netto, a vantaggio del comfort di marcia. All'esterno, si distingue invece per i nuovi paraurti cromati con paracolpi in gomma. Prodotta fino al 1933, la C6 raggiunge livelli di vendita inusuali per un'auto di classe superiore: al momento dell'uscita di scena, sono commercializzate oltre 60mila.

SCHEDA TECNICA - CGL

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,700
Larghezza ..... m 1,700
Altezza ..... m 1,740

POSTI 6

PORTE 4

PESO ..... 1.260 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2650 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 53 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 105 km/h

PREZZO ..... nd

1. Rifinita con molta cura, la AC 6 è il modello con cui la Citroën esordisce nel segmento delle automobili di fascia alta
2. Una locandina del 1928
3. La C6 G del 1932 si distingue dalle precedenti versioni per alcuni particolari estetici e il motore meno potente da 50 Cv

LA TECNICA

Il cosiddetto motore flottante nasce dagli studi di due tecnici francesi, Lemaire e Daubarède, che affrontano il problema delle eccessive vibrazioni e della rumorosità fin troppo evidente dei propulsori dell'epoca, causa di scarso comfort anche su vetture di classe elevata.
Il primo brevetto è però della statunitense Chrysler, che realizza il sistema battezzato appunto floating power basato su supporti elastici. André Citroën si assicura comunque l'esclusiva per l'Europa, con il debutto sulle C4 e C6, che diventano di fatto le vetture più confortevoli della categoria.

1

FOCUS

L'auto di Pio XI

La fama di vettura prestigiosa e dalle grandi doti di comfort della C6 viene sottolineata anche dal dono fatto a papa Pio XI da parte della filiale italiana della Casa francese. Una versione Lictoria Sex, la più lussuosa della gamma, a guida esterna e con abitacolo dotato di accessori speciali per ospitare il pontefice, modernizza così il parco veicoli del Vaticano, raggiungendo inoltre l'obiettivo per la Citroën di conquistare, grazie a un indiretto super testimonial, una più forte immagine sul piano internazionale.

2

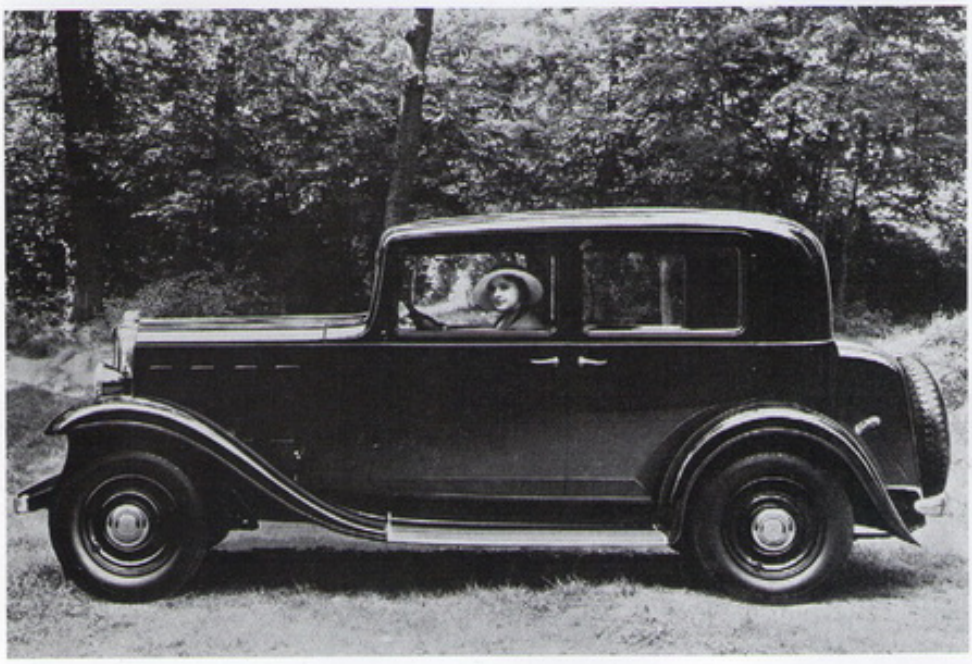
3

8 CV

Produzione 1932 - 1935
Carrozzeria Torpedo - Roadster - Berlina - Cabriolet

1. Rispetto alla precedente C4, la 8 CV ha una carrozzeria più moderna e meno spigolosa nelle forme
2. Tra le diverse varianti di carrozzeria una delle più apprezzate dal pubblico è quella cabriolet

Ad affiancare le C4 e C6, nell'ultima fase della loro produzione, arriva una nuova gamma di modelli destinati a sostituirle nella fascia media. Le debuttanti sono accomunate dalla scelta per una inedita struttura della carrozzeria, una sorta di via di mezzo tra il sistema tout acier della generazione precedente e la scocca portante. Definita monopezzo, per l'accoppiamento unico dei pannelli fissati al telaio, garantisce un livello di rigidità superiore a quello del sistema già utilizzato dalla Casa. Spettacolare la trovata pubblicitaria di dimostrarne la robustezza facendo montare sulla vettura ben 22 persone. Alla base dell'offerta c'è la versione 8 CV, che viene ricordata, come le sorelle maggiori, con il soprannome Rosalie e può vantare un numero impressionante di record internazionali stabiliti su pista. Nella meccanica, troviamo un motore flottante quattro cilindri a valvole laterali di 1450 cc da 32 Cv, accoppiato ad un cambio a 3 marce, per la prima volta con due sincronizzate. La velocità massima raggiunge i 90 chilometri orari. Numerose le varianti di carrozzeria, che consentono decine di allestimenti possibili, mentre nel 1934, con l'intervento di Flaminio Bertoni, la linea viene modernizzata dando vita ai modelli siglati NH (Nouvel Habillage).



1

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,240
Larghezza ..... m 1,620
Altezza ..... m 1,670

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.165 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1452 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 32 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 90 km/h

PREZZO ..... nd

FOCUS
Rosalie da record

La più piccola della nuova gamma media Citroën, la 8 CV, battezzata Petite Rosalie, conquista ben 106 record internazionali, fra i quali uno di durata sulla distanza dei 300mila chilometri sulla pista di Montlhéry. In 134 giorni, dal 15 marzo al 27 luglio del 1933, la compatta Citroën, con carrozzeria scoperta e migliorata nell'aerodinamica, compie l'impresa a ben 93 chilometri orari di media e conquista il più prestigioso dei suoi successi sportivi consentendo al costruttore di utilizzare uno straordinario strumento di propaganda.

10 CV

Produzione 1932 - 1935
Carrozzeria Berlina - Torpedo - Roadster

Versione intermedia della nuova gamma nata per sostituire le affermate C, la 10 CV vanta lo stesso tipo di carrozzeria denominata monopezzo della 8 CV e viene offerta con una gamma vastissima di allestimenti diversi (cinque tipi di telaio per una cinquantina di possibili versioni). Una prerogativa che identifica la Citroën fin dalla sua nascita e che consente di soddisfare le più varie esigenze della clientela. Per gli incontentabili, comunque, la Casa francese permette anche la produzione in piccola serie di varianti particolari, affidando le scocche a carrozzieri esterni. Il motore deriva da quello dell'ultima C4, un quattro cilindri a valvole laterali di 1800 cc con potenza di 36 Cv. Anche in questo caso, però, il cambio è il nuovo tre marce con le due superiori sincronizzate. Buone le prestazioni rispetto alle dirette concorrenti dell'epoca, con una punta di velocità massima che tocca i 100 chilometri orari. La 10 CV viene inoltre proposta nella edizione battezzata Légère, che riprende la carrozzeria della più piccola 8 CV, dando così la possibilità di acquistare una vettura compatta, dal peso contenuto e particolarmente maneggevole, ma equipaggiata con un propulsore di cilindrata più alta e dalla vivacità di comportamento ancora superiore: una sorta di antesignana delle moderne berlinette potenziate partorite dai modelli di gran serie e destinate ad una utenza più sportiva. Anche la 10 CV, verso fine carriera, adotta inoltre la carrozzeria aggiornata in particolari secondari NH (Nouvel Habillage), con frontale modificato e inclinato in avanti e paraurti curvato nella parte centrale. La vettura è la preferita dal pubblico della gamma media Citroën della prima metà degli anni Trenta, con oltre 44mila unità prodotte fino al 1935.

La 10 CV debutta inizialmente nella variante di carrozzeria berlina a 5 posti che misura in lunghezza 4,57 metri contro i 4,24 della più piccola sorella di gamma 8 CV

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,570
Larghezza ..... m 1,720
Altezza ..... m 1,680

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.400 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1767 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 36 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 100 km/h

PREZZO ..... Franchi 24.500

15 CV

Produzione 1932 - 1935
Carrozzeria Berlina - Torpedo - Coupé - Cabriolet - Station wagon

1. La 15 CV, imponente nei suoi 4,72 metri di lunghezza, ha il vano motore caratterizzato da 5 feritoie su ogni lato per ottimizzare il raffreddamento del propulsore
2. Una curiosa esposizione della 15 CV Rosalie

1

Modello alto di gamma della nuova generazione Citroën degli anni Trenta, la 15 CV sostituisce di fatto la C6, riproponendo, in chiave più lussuosa negli equipaggiamenti e con una meccanica potenziata, le caratteristiche fondamentali del più moderno progetto di base. Ritroviamo quindi, in particolare, la carrozzeria monopezzo e il motore flottante, prerogative d'avanguardia nel panorama della concorrenza dell'epoca. Quest'ultimo è il sei cilindri in linea, derivato da quello della C6, con cilindrata di 2650 cc e potenza di 36 Cv a 3.200 giri al minuto, a valvole laterali e albero su quattro supporti. Brillante e molto elastico nel funzionamento, consente di raggiungere i 110 chilometri orari di velocità massima. Anche per questa auto di prestigio, la disponibilità di versioni e di diversi allestimenti di carrozzeria è amplissima, dalle berline o guida interna, alle più sportive torpedo, coupé e cabriolet, fino alle familiari dalla straordinaria abitabilità e con dotazioni di accessori particolarmente ricche. La 15 CV, nonostante i molti pregi, non riesce comunque a mantenere gli eccellenti livelli di vendita della precedente C6: nel 1935, quando esce di scena, ne vengono costruite poco più di 7mila unità.

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,720
Larghezza ..... m 1,690
Altezza ..... m 1,690

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.500 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2650 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 36 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 110 km/h

PREZZO ..... nd

7 A Traction

Produzione 1934 - 1941
Carrozzeria Berlina

1. La 7A Traction, oltre al telaio monoscocca, è tra le prime vetture in Europa ad avere una carrozzeria curata nell'aerodinamica
2. La leva del cambio a tre rapporti è situata sulla plancia vicino al volante

André Citroën, scomparso nel 1935, fa appena in tempo a vedere realizzato il suo sogno, quello di una vettura capace di anticipare i tempi tanto da restare in produzione, nelle varie generazioni, fino al 1957. Con la 7 del 1934, infatti, la marca del Double Chevron, pur dovendo far fronte ad una crisi che la porta presto ad un pesante sconvolgimento societario, mette in campo una generazione di modelli che nulla hanno a che vedere e che fanno invecchiare di colpo tutte le concorrenti. Non solo la trazione anteriore, da cui l'appellativo Traction che identifica poi per sempre l'intera generazione della rivoluzionaria Citroën, ma ogni caratteristica della 7 segna una svolta dal motore flottante a valvole in testa di 1300 cc da 32 Cv, al cambio a 3 marce con le superiori sincronizzate, ai freni a comando idraulico, alle sospensioni con barre di torsione, al telaio integrato nella carrozzeria (scocca portante). Per non parlare della linea, dovuta a Flaminio Bertoni, che abbandona le forme squadrate e gli orpelli per linee più aerodinamiche; l'assenza del predellino è poi una novità assoluta. In marcia, la 7 stupisce per le prestazioni e la eccezionale tenuta di strada, da allora un vero e proprio sinonimo di Citroën. Notevole il successo commerciale, con quasi 90mila unità vendute fino al 1941.

1

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,450
Larghezza ..... m 1,620
Altezza ..... m 1,520

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 900 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1303 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 32 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 100 km/h

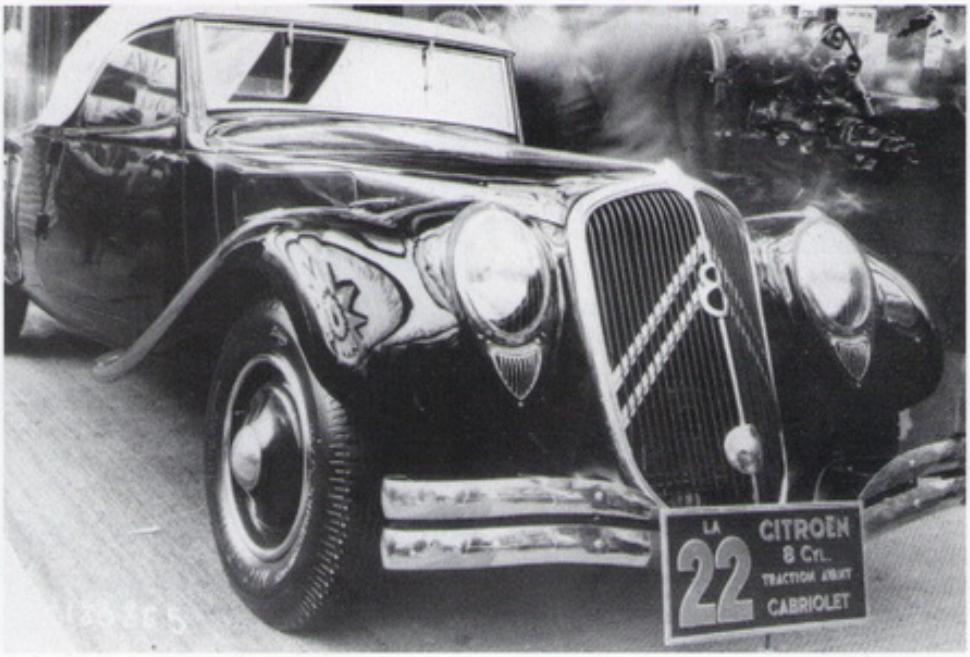
PREZZO ..... Franchi 17.700

22 CV

Produzione 1934
Carrozzeria Berlina - Cabriolet - Station wagon

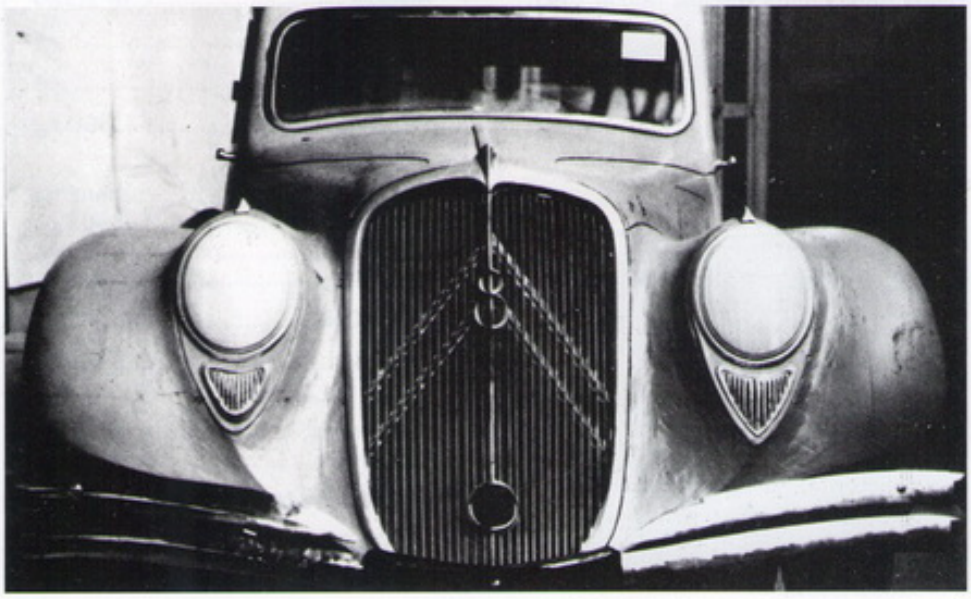
1. La 22 CV esposta al salone di Parigi del 1934
2. Particolare del frontale della 22 CV con i fari a filo della carrozzeria

Al momento del lancio della Traction, al salone di Parigi del 1934, lo stand del Double Chevron ospita anche quella che resta il sogno irrealizzato di tanti estimatori della nuova, rivoluzionaria vettura francese. Accanto alla 7 sono infatti esposte tre varianti (berlina, cabriolet e familiare) della 22, una sorta di sua derivazione anabolizzata, messa in mostra per far comprendere meglio le straordinarie potenzialità di un progetto d'avanguardia. In evidenza, il motore 8 cilindri a V, soluzione scelta per contenere le dimensioni del blocco e ispirata all'unità Ford apparsa nel 1932 e che suscita l'ammirazione di André Citroën. Con cilindrata di tre litri, valvole in testa e carburatore Solex, la 22 offre 100 Cv e un cambio sincronizzato a tre marce. Restano invariate, rispetto alle sorelle minori, le altre caratteristiche tecniche, con la trazione anteriore, la scocca portante, le sospensioni a barre di torsione e il potente impianto frenante. I pneumatici sono dei Michelin 160x40. La carrozzeria si presenta con modifiche soprattutto al frontale, con fari incassati, mentre l'abitacolo è particolarmente lussuoso.



1

L'ambizioso progetto non si traduce però nella produzione in serie: difficoltà di messa a punto e insoddisfazione durante i collaudi su strada ne sconsigliano l'avvio. Insomma, una affascinante incompiuta.


2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... nd
Larghezza ..... nd
Altezza ..... nd

POSTI 6

PORTE 4

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... nd
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 100 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 140 km/h

PREZZO ..... nd

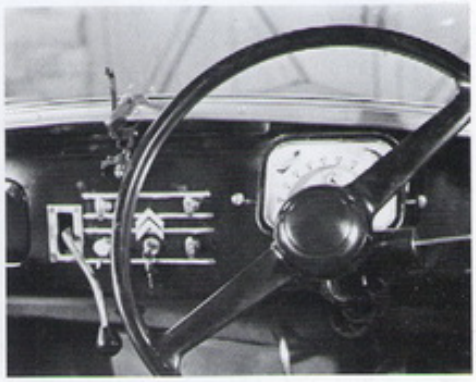
11 Traction

Produzione 1934 - 1957
Carrozzeria Berlina - Coupé - Cabriolet - Station wagon

1

A un solo mese dall'apparizione della 7, la Citroën decide di affiancarle una versione S (Sport), che in realtà è l'anello di congiunzione con il modello superiore della Traction, siglato 11, e autentico baricentro della gamma: quello preferito in assoluto dal pubblico e che esce di produzione soltanto nel 1957, dopo ben 620.455 esemplari costruiti. Come la S, la 11 (il riferimento è naturalmente sempre alla potenza fiscale in Francia) è equipaggiata con un motore quattro cilindri a valvole in testa di 1900 cc da 42 Cv a 3.800 giri al minuto, con albero su tre supporti e starter automatico. È un vero e proprio punto di riferimento per la Citroën, un classico che ritroviamo anche sulla futura DS e che si evolve negli anni migliorando costantemente rendimento e prestazioni. Nella configurazione originale è in grado di spingere la vettura a 115 chilometri orari, con un consumo medio di 11 litri per 100 chilometri e accompagna con adeguata vivacità un'auto dal raro equilibrio tra comfort e comportamento su strada. Più ricca di contenuti rispetto alla 7, la 11 viene proposta anche con carrozzerie coupé e cabriolet fino alle più grandi e spaziosissime familiari, mentre la trazione anteriore e le altre caratteristiche tecniche innovative favoriscono l'abitabilità della berlina, indiscutibilmente la migliore della categoria da questo punto di vista. Originale poi la disposizione di molti comandi e, in particolare, della leva del cambio, sistemata al centro della plancia a portata di mano. L'evoluzione tecnica vede poi l'abbandono del motore flottante a favore del nuovo sistema di sospensione pausodyne, lo sterzo viene comandato da una cremagliera e la gamma diventa sempre più completa e ricca nella dotazione di accessori.

1. Una Traction 11 a Parigi a Place de la Concorde
2. Oltre alla leva del cambio e il comando a chiave per l'avviamento, sulla plancia della Traction 11 è presente un vistoso tachimetro



2

La produzione della 11 si ferma nel corso della Seconda guerra mondiale, per riprendere nel 1945 come uno dei simboli della ricostruzione postbellica e del ritrovato orgoglio nazionale francese. Al salone di Parigi del 1946, la vettura appare nelle nuove versioni BL e B, per raggiungere nel 1952 il tetto produttivo delle Traction di oltre 67mila unità in un anno. Nel 1954, inoltre, viene riproposta la versione familiare a sei luci. Ma siamo ormai in prossimità del lancio, avvenuto nel 1955, della DS, modello che fa invecchiare di colpo perfino la pur avanzatissima Traction: per la Citroën vent'anni non sono comunque trascorsi invano.

1

2

1. La Traction 11 nella versione lunga può ospitare tre persone sul divano posteriore
2. Il frontale è subito riconoscibile per la tradizionale calandra decorata con il logo Double Chevron
3. Sulla cabriolet la capote può essere eliminata del tutto

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,450
Larghezza ..... m 1,620
Altezza ..... m 1,520

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1911 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 42 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 115 km/h

PREZZO ..... nd

3

15 Six Traction

Produzione 1938 - 1957
Carrozzeria Berlina - Coupé - Cabriolet - Station wagon

1. La 15 Six realizzata sullo stesso pianale della Traction 11 ha il cofano motore allungato in modo da poter ospitare il motore di 2,9 litri
2. Lateralmente la carrozzeria presenta delle vistose gliglie per il raffreddamento

Attesa da molti, una Traction di categoria superiore e ad alte prestazioni debutta nel 1938. Con la 15 Six la gamma si arricchisce di un modello che esalta le qualità stradali della trazione anteriore Citroën, tanto che viene battezzata regina della strada. Equipaggiata con un sei cilindri in linea di 2900 cc da 77 Cv a 3.800 giri al minuto, la nuova vettura è in grado di raggiungere i 130 chilometri orari: una velocità eccellente per un'auto da turismo dell'epoca e, tra l'altro, in grado, secondo quanto propagandato dalla Casa, di mantenere con facilità medie superiori ai 100 chilometri orari. Per il resto, vengono mantenute le caratteristiche fondamentali delle altre Traction, mentre le notevoli doti di abitabilità e di comfort risultano più che adeguate anche ad un'auto di classe e prezzo più elevati. Nel 1939, si aggiunge in listino una versione con carrozzeria familiare a sei luci, ma la prevista cabriolet viene messa da parte a causa dello scoppio della guerra. Come le sorelle minori, anche la 15 riappare dunque dopo la fine del conflitto e, nel 1954, porta al debutto una ennesima innovazione tecnica, quella che poi diventa simbolo di tutte le Citroën di gamma media e medio-superiore. Le sospensioni posteriori, infatti, adottano il sistema idropneumatico, capace di mantenere costante l'assetto della vettura, che è una delle prerogative d'avanguardia della successiva DS.

1

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,760
Larghezza ..... m 1,790
Altezza ..... nd

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2867 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 77 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 130 km/h

PREZZO ..... nd

2 CV

Produzione 1948 - 1990
Carrozzeria Berlina

Il progetto TPV (Toute Petite Voiture) fortemente voluto da Pierre Boulanger patron della Citroën dopo la scomparsa del fondatore, prende avvio nel 1936 affidato per la parte tecnica ad André Lefèbvre e per la carrozzeria a Flaminio Bertoni.
La guerra interrompe però il lavoro, dopo l'allestimento di una prima piccola serie sperimentale di 250 unità. L'utilitaria francese riappare, con la sigla 2 CV che fa riferimento alla potenza fiscale, al salone di Parigi del 1948, affinata rispetto ai prototipi, ma immutata nell'idea di base: quella di un'auto essenziale, di praticità assoluta, economica ma robusta e, soprattutto, polivalente nell'uso. Un mezzo destinato in particolare alla provincia e alla campagna che, invece, diventa anche una eccellente vettura cittadina e interclassista, apprezzata, un po' come il Maggiolino Volkswagen, da una clientela universale.
Il primo modello monta un motore a due cilindri contrapposti raffreddato ad aria di 375 cc da 9 Cv, ha il cambio a tre rapporti e la carrozzeria è quanto di più elementare si possa immaginare: basti pensare che la copertura in tela arriva a coprire perfino il vano bagagli. Gli stessi comandi sono studiati per contenere al massimo i costi e gli accessori di fatto inesistenti: non c'è neppure uno strumento sulla plancia che indica il consumo di carburante, sostituito da un'asta graduata nel serbatoio. La 2 CV vanta, d'altra parte, alcune caratteristiche d'avanguardia, come la trazione anteriore o le sospensioni capaci di marciare senza problemi sui terreni difficili, mentre non mancano le quattro porte, quattro persone vengono ospitate abbastanza comodamente e la capacità di carico è notevole. Modeste naturalmente le prestazioni, con velocità massima di 85 chilometri orari, ma il consumo è di appena 5 litri per 100 chilometri.
Costantemente sviluppata e aggiornata nel tempo, la piccola Citroën non tradisce mai la sua filosofia di base, ma il motore cresce progressivamente nella cilindrata (da 425 a 435 e poi a 602 cc) per una potenza fino a 33 Cv e il cambio ha quattro marce. Anche l'abitacolo diventa un po' meno spartano e non si contano le varianti: dai veicoli commerciali, alle serie speciali, alla 4x4 Sahara. La meccanica di base, inoltre, viene adottata da modelli più borghesi, come la Dyane o le Ami 6 e 8. Prodotta in circa 7 milioni di esemplari, la 2 CV termina la sua corsa nel 1990.

SCHEDA TECNICA (1964)

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,820
Larghezza ..... m 1,480
Altezza ..... m 1,600

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 525 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 425 cc
Cilindri 2
Potenza ..... 18 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 95 km/h

PREZZO ..... Lire 820.000

LE VERSIONI

Modello	Produzione
2 CV	1948 - 1960
2 CV Sahara	1958 - 1966
2 CV 4	1970 - 1978
2 CV 6 Club	1970 - 1990
2 CV 6 Special	1976 - 1990
2 CV 6 Charleston	1980 - 1990

1. La 2 CV nell'edizione del 1979
2. Uno dei primi prototipi datato 1939
3. La 2 CV Special, caratterizzata da particolari rivestimenti interni

FOCUS

La 4x4 Sahara

La 2 CV non trascura neppure il vero fuoristrada. La versione Sahara, presentata nel 1958 e prodotta dal 1960 al 1966, è infatti in grado di sfidare perfino le Jeep sui percorsi più duri. A quattro ruote motrici, è equipaggiata con due motori da 12 Cv ciascuno, montati uno all'avantreno e l'altro al retrotreno, comandati da un cambio capace di agire su quello anteriore o su entrambi contemporaneamente. La Sahara dimostra le sue notevoli prerogative in numerose avventure nei deserti e negli sterrati di tutto il mondo.

DS

Produzione 1955 - 1975
Carrozzeria Berlina - Station wagon - Coupé - Cabriolet

Autentica icona dell'intera produzione Citroën, la DS nasce nel 1955, distinguendosi nettamente, sia sul piano tecnico che estetico, da qualsiasi rivale contemporanea. La trazione anteriore (peraltro già sperimentata sui precedenti modelli di classe medio-alta della marca) è soltanto uno degli aspetti avanzati del progetto, che prevede innovazioni sofisticate, come il sistema pneumatico delle sospensioni e il cambio semiautomatico, oltre ai freni a disco, al servofreno e al servosterzo. Decisamente fuori dal comune anche la carrozzeria, una scultura in movimento ideata da Flaminio Bertoni, che poggia su una piattaforma e utilizza materiali leggeri come l'alluminio e i composti plastici. L'interno è comodo come un salotto, il bagagliaio ampio (la ruota di scorta è sistemata nel cofano anteriore) e i comandi sono inusuali, dal volante monorazza, al bottone che sostituisce il pedale-freno, alla leva che consente di regolare l'altezza delle sospensioni dal posto di guida. Uniche note stonate, in tanta esasperazione tecnologica, l'anziano motore 1.900 ereditato dalla Traction e il cambio con prima non sincronizzata. La messa a punto di un'auto così rivoluzionaria non è, d'altra parte, facile e le prime serie incontrano non pochi problemi di affidabilità. Intanto, nel 1956, viene avviata la produzione della variante semplificata ID, meno potente e con cambio tradizionale meccanico, mentre inizia il processo evolutivo che accompagna la vettura negli anni. All'inizio degli anni Sessanta, arrivano più cavalli e la prima sincronizzata, poi una nuova gamma di motori 2000 e 2100 cc, per le DS 20 e 21, cui segue l'adozione dell'alimentazione ad iniezione, la crescita della cilindrata fino a 2300 cc e il cambio a 5 marce. In conseguenza le prestazioni diventano sempre più brillanti (l'ultima variante la DS 23 è in grado di sfiorare i 200 chilometri orari dai 140 originari). Molti, inoltre, gli interventi sulla carrozzeria (senza snaturarne però i tratti fondamentali), con i fari carenati e orientabili, le lussuose versioni Pallas, le gigantesche wagon break (fino a nove posti) e le speciali coupé e cabriolet di Chapron, oltre alle berline presidenziali destinate all'Eliseo con linea a tre volumi e vetratura panoramica. L'ultima di circa un milione e mezzo di DS viene costruita il 24 aprile del 1975.

SCHEDA TECNICA (1964)

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,840
Larghezza ..... m 1,790
Altezza ..... m 1,470

POSTI 4

PORTE 5

PESO ..... 1.185 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1911 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 83 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 160 km/h

PREZZO ..... Lire 2.300.000

1. La DS oltre ad avere una linea avveniristica, è la prima vettura in Europa ad adottare i freni a disco anteriori
2. La versione ID è quella con il listino più economico ma è anche la meno sofisticata nella meccanica con cambio manuale
3. La DS cabriolet realizzata dal carrozziere Henry Chapron ha diversi rinforzi nel pianale e pesa 100 chili in più rispetto alla berlina

2

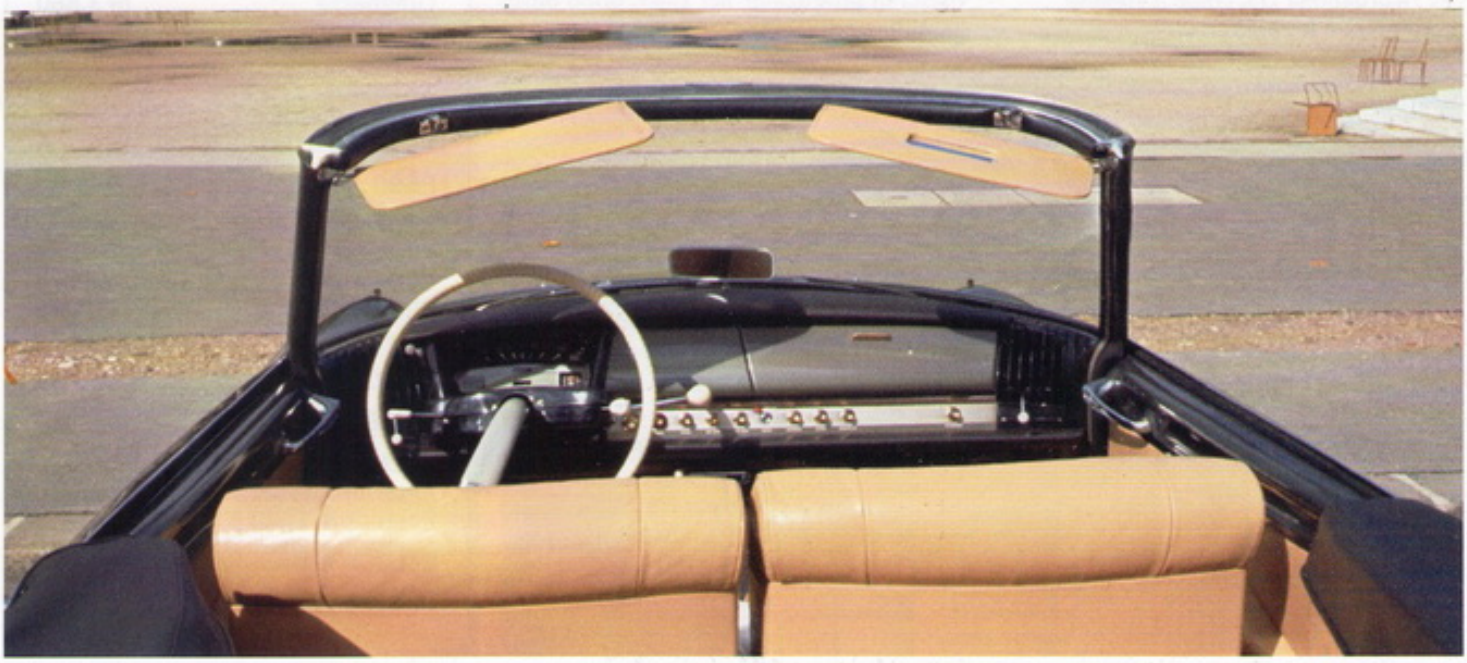
LE VERSIONI

Modello	Produzione
DS 19	1955 - 1962
ID 19	1957 - 1967
DS 21	1965 - 1972
ID 21	1967 - 1968
ID 20	1968 - 1969
DS 20	1968 - 1974
DS 23	1972 - 1975

1

FOCUS
In competizione

Nonostante l'impostazione da comoda berlina di categoria superiore, la DS si comporta assai bene anche nell'ambito delle competizioni. La meccanica, grazie alla trazione anteriore e alle sospensioni che garantiscono una tenuta eccellente sui fondi difficili, supplisce ai limiti del motore e di altre componenti dinamiche. Le prime partecipazioni vedono preferire il modello ID, meno potente ma con il più veloce cambio meccanico, poi destinato anche alla DS. Non si contano le vittorie di classe nelle varie corse su strada, ma la Citroën non si nega neppure il successo assoluto al Rally di Montecarlo del 1966.



3

Ami 6

Produzione 1961 - 1969
Carrozzeria Berlina - Station wagon

1. La linea della Ami 6 è caratterizzata dal lunotto posteriore inclinato al contrario che ricorda quello della Ford Anglia
2. Nella parte frontale la Ami 6 si distingue per i fari ellissoidali e la mascherina simmetrica al taglio del cofano

Il vuoto nella gamma Citroën, tra la superutilitaria 2 CV e la berlina di categoria superiore DS-ID, è veramente ampio all'inizio degli anni Sessanta e colmarlo, tenendo conto delle perenni difficoltà economiche della Casa, non è facile. Si studia dunque una vettura che, sfruttando l'impostazione di base della più piccola di casa, offra molto di più in termini di abitabilità, comfort e prestazioni, senza esagerare troppo nei costi. Nasce così la Ami 6, una berlina compatta a quattro porte dai tratti originalissimi (lunotto posteriore a taglio negativo), sempre di Bertoni, e dotata di una meccanica che riprende quella della 2 CV, ma con il bicilindrico raffreddato ad aria portato a 602 cc e 22 Cv di potenza, che poi saliranno fino a 35. Nel 1965 si aggiunge una variante giardinetta break dalle notevoli possibilità di carico rispetto alle dimensioni esterne, che restano inferiori ai quattro metri di lunghezza massima. Comoda per quattro passeggeri, la Ami 6 ripropone nell'abitacolo elementi che ricordano la DS, come il volante monorazza e le caratteristiche maniglie interne a pulsante per aprire le portiere; il comando del cambio, a manico d'ombrello, è invece quello della 2 CV. Uscita di produzione nel 1969, dopo oltre un milione di unità.

1

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,860
Larghezza ..... m 1,520
Altezza ..... m 1,480

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 660 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 602 cc
Cilindri 2
Potenza ..... 22 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 110 km/h

PREZZO ..... Lire 895.000

Dyane

Produzione 1967 - 1984
Carrozzeria Berlina

La Dyane ha una meccanica che le consente di marciare anche su fondi sconnessi

SCHEDA TECNICA - DYANE 6

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,870
Larghezza ..... m 1,500
Altezza ..... m 1,540

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 605 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 602 cc
Cilindri 2
Potenza ..... 33 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 114 km/h

PREZZO ..... Lire 748.000

Alla metà degli anni Sessanta, quando la 2 CV sta per compiere i vent'anni di vita produttiva, alla Citroën affrontano il difficile problema della sua sostituzione. Un'impresa da far tremare i polsi non soltanto perché l'utilitaria del '48 continua a mantenere un'immagine fortissima e buoni livelli di vendita, ma anche perché le necessità impongono di mantenerne sostanzialmente la base tecnica, intervenendo soprattutto sulla carrozzeria e su aspetti secondari.
I progettisti, dunque, non hanno mano libera e la nuova Dyane nasce all'insegna dei compromessi. Nessuna variazione di sostanza sotto la pelle e vestito più moderno, ma che ricalca proporzioni e stilemi della 2 CV. Il disegno di Louis Bionnier, cui si devono anche alcune avveniristiche Panhard, viene quindi assai vincolato e la debuttante utilitaria si accontenta di forme più squadrate, fari incassati, portellone posteriore e, nelle versioni successive, sei luci laterali per una migliore visibilità. Resta la pratica copertura superiore in tela ripiegabile che la può trasformare quasi in cabriolet, mentre i vetri anteriori sono ora scorrevoli e non più a ribaltina.
L'abitabilità non si modifica molto (la lunghezza esterna è inferiore ai 3,90 metri), ma i sedili sono più confortevoli per quattro passeggeri rispetto alla 2 CV e l'apparenza è nel complesso simpatica, comunque più moderna e assolutamente diversa dalle concorrenti europee appartenenti alla stessa categoria.
Il motore è il solito bicilindrico raffreddato ad aria di 425 e poi 435 cc, con cambio a quattro marce, per prestazioni sempre modeste, ma dal 1968 arriva il più vivace 602 cc della Ami, che sdoppia la gamma in Dyane 4 e 6. Invariate le altre caratteristiche fondamentali, come le morbide sospensioni che garantiscono comfort elevato su tutti i terreni e grande tenuta di strada, pur con un coricamento laterale in curva molto vistoso e che può mettere in imbarazzo chi guida.
Pur apprezzata dal pubblico, giovani in primo luogo, forte di campagne pubblicitarie azzeccate e indubbiamente funzionale, economica nei consumi e piuttosto affidabile, la vettura non riesce nell'intento di mettere definitivamente a riposo la 2 CV che, anzi le sopravvive di parecchi anni.
Un destino simile a quello della Austin

Metro con la Mini e testimonianza del fatto che i modelli veramente rivoluzionari non possono essere semplicemente aggiornati.
La produzione, d'altra parte, non è affatto disprezzabile dal punto di vista quantitativo, raggiungendo nel 1984, al momento dell'interruzione, il milione e mezzo circa di unità.

FOCUS

Arriva il furgoncino

Nata per prendere il posto della 2 CV riproponendone le caratteristiche di fondo in chiave più moderna, la Dyane non soltanto ne eredita la meccanica, ma anche nella gamma ne segue l'impostazione. Così, accanto alle varianti berlina, che si differenziano per le cilindrate di 435 o 602 cc, si aggiunge un modello di derivazione destinato al piccolo trasporto. Come già per la 2 CV, la carrozzeria è diversa nella parte posteriore, allargata e di maggiore altezza, mentre il portellone posteriore è sostituito da una porta a due battenti secondo la classica tipologia dei furgoni. La capacità del vano di carico è notevole e le prestazioni sono comunque simili a quelle delle versioni normali.

1. La piccola maniglia della portiera
2. Rispetto alla 2 CV, la carrozzeria della Dyane ha un design più moderno caratterizzato da linee tese.

LA TECNICA

La tecnica della Dyane è particolare: il motore ha i due cilindri in posizione orizzontale e il raffreddamento è ad aria, mentre il cambio ha le quattro marce sincronizzate. Decisamente d'altri tempi, invece, la possibilità di avviare il motore con una manovella da inserire, agendo dall'esterno della vettura, nell'apposito foro sulla mascherina anteriore.

1

2

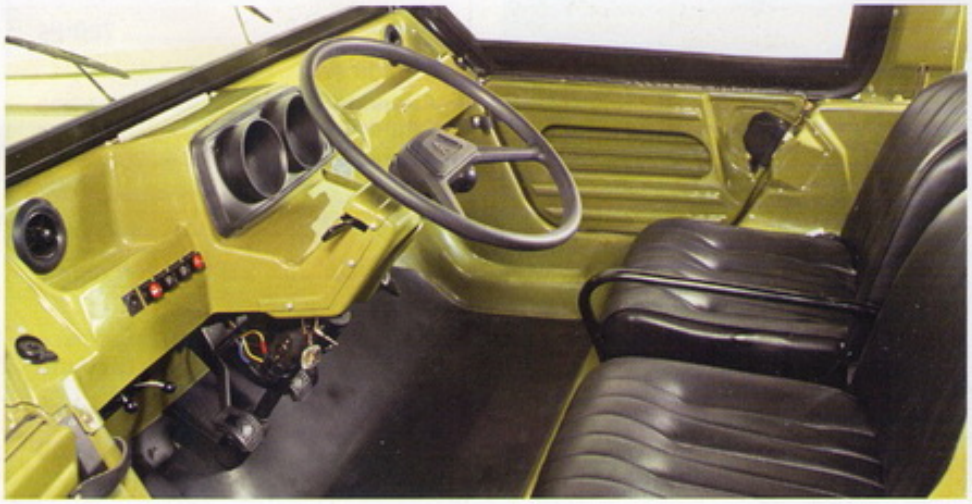
Mehari

Produzione 1968 - 1987
Carrozzeria Fuoristrada

La Mehari (nome da una razza di dromedari) non nasce da un progetto originale Citroën, ma dall'iniziativa di tre appassionati (il nobile industriale Roland Paulze d'Ivoy de la Poyle, il tecnico Jean Darpin e il designer Jean Louis Barrault), che riescono a convincere i dirigenti della Casa francese dopo aver allestito un prototipo con meccanica 2 CV. La vettura appare nel 1968 e, pur conservando la tecnica già sperimentata, è però molto innovativa, a partire dalla carrozzeria: un involucro in plastica Abs ad elementi preformati, colorato in pasta (solo tre tinte, beige, verde e arancio), totalmente aperto e dall'aspetto ispirato alle fuoristrada, che unisce semplicità e praticità estrema. Non ci sono vere e proprie portiere e normalmente si marcia in totale plein air, con l'unica protezione del parabrezza. Per la pioggia e le stagioni rigide si può montare una essenziale copertura morbida. Il motore adottato è quello della Dyane 6 e la trazione è anteriore, ma nel 1979 arriva una 4x4 particolarmente agile (si distingue per la ruota di scorta sul cofano anteriore) e via via vengono utilizzate componenti delle Ami ed LN. La Mehari esce di scena nel 1987, dopo 145mila esemplari costruiti, di cui 1.200 a trazione integrale.

1

1. La linea esterna lascia subito intendere la vocazione spartana della Mehari
2. Gli interni della Mehari, essenziali e ridotti al minimo negli equipaggiamenti, sono realizzati con materiali resistenti all'acqua


2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,530
Larghezza ..... m 1,530
Altezza ..... m 1,590

POSTI 4

PORTE ..... nessuna

PESO ..... 525 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 602 cc
Cilindri 2
Potenza ..... 33 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 100 km/h

PREZZO ..... Lire 895.000

Ami 8

Produzione 1969 - 1978
Carrozzeria Berlina - Station wagon

Nel 1969 la Ami 6 viene sostituita dalla 8, che ne mantiene sostanzialmente immutata la meccanica e la struttura di base, ma si aggiorna nella carrozzeria e negli allestimenti. Viene abbandonato lo stile anticonformista quasi provocatorio, con il lunotto posteriore ad incidenza negativa, per una linea a due volumi più convenzionale ma anche più aerodinamica e al passo con la concorrenza. L'abitacolo è un po' più spazioso e il vano bagagli ampio, mentre i comandi mantengono l'impostazione originale del modello precedente. Nel 1970 si aggiunge la apprezzata variante giardinetta break, con ampio portellone posteriore e migliore sfruttabilità del vano di carico, paragonabile per capienza a quello di wagon di categoria e ingombri ben superiori. Il motore è sempre il bicilindrico raffreddato ad aria di 602 cc, ma nel 1972 arriva la Ami 8 Super, equipaggiata con il quattro cilindri 1.015 della GS e con scocca rinforzata per adeguarsi a prestazioni nettamente più brillanti: ora la velocità massima raggiunge i 140 chilometri orari a fronte dei 123 della normale. È l'anello di congiunzione con una gamma media che si va strutturando e che la Citroën ha in precedenza trascurato. La vettura è prodotta in circa 770mila esemplari fino al 1978.

1

1. Nella linea, la Ami 8 berlina non riprende il caratteristico lunotto "rovesciato" della precedente Ami 6
2. La versione Break station wagon della Ami 8 ha un volume di carico del bagagliaio che può arrivare a 1,500 litri

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,990
Larghezza ..... m 1,520
Altezza ..... m 1,480

POSTI 4/5

PORTE 4

PESO ..... 700 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 602 cc
Cilindri 2
Potenza ..... 35 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 123 km/h

PREZZO ..... Lire 850.000

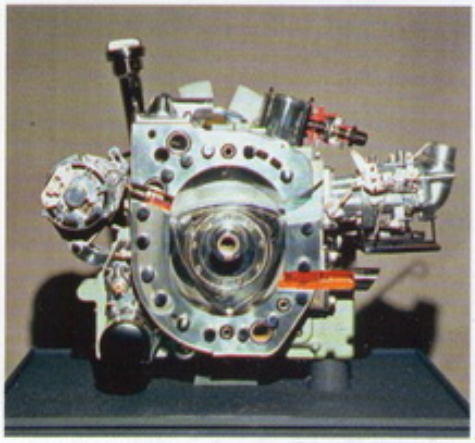
M35 - Gs Birotor

Produzione 1970 - 1975
Carrozzeria Berlina

1. La GS Birotor si distingue esteticamente per la carrozzeria bicolore beige e brunita
2. Il motore Wankel a pistone rotante della M35
3. La Birotor è caratterizzata nella coda dallo specifico marchietto

Sempre attenta ad ogni progresso in campo automobilistico, quasi con l'ossessione di dover costantemente mantenere livelli progettuali d'avanguardia, la Citroën, nel corso degli anni Sessanta, non può trascurare una importante innovazione tecnologica come il motore a pistone rotante Wankel. Sperimentato e messo in pratica dalla tedesca NSU (su una versione spider della Prinz e la grossa berlina RO 80), si tratta di un particolare tipo di propulsore che sfrutta il movimento di un pistone di forma triangolare (collegato a sua volta all'albero motore attraverso un ingranaggio) all'interno di un cilindro di forma epitrocoidale. Tra i vantaggi offre una elevata potenza con delle ridotte cilindrate e proprio per questo viene considerato il potenziale elemento caratterizzante per la nuova gamma di modelli che avrebbero dovuto sostituire la DS. Allo scopo, viene anche costituita una società, la Comotor con sede in Lussemburgo, assieme alla NSU, ma in realtà la ricerca e lo sviluppo incontrano mille difficoltà. Complesso da mettere a punto in modo soddisfacente e con limiti strutturali in quanto soggetto a una precoce ed elavata usura, il Wankel è infatti presto abbandonato dalla Citroën. Comunque, nel 1970 viene approntata una piccolissima serie (267 unità in tutto) di un'auto siglata M35, con carrozzeria coupé derivata dalla Ami 8, equipaggiata con propulsore monorotore. Mentre tra il 1974 e il 1975 sono 847 le GS Birotor realizzate, con motore da 107 Cv che impiega due pistoni rotativi e raggiunge una velocità massima di 175 chilometri orari. Prestazioni, queste, decisamente molto elevate per una vettura di categoria media, ma che sono accompagnate da consumi incompatibili con la vocazione della Casa e con la crisi energetica degli anni Settanta.

1


2

3

SCHEDA TECNICA GS BIROTOR

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,120
Larghezza ..... m 1,640
Altezza ..... m 1,370

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.140 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 497,5 cc x 2
Cilindri ..... 2 rotori
Potenza ..... 107 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... semiautomatico

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 175 km/h

PREZZO ..... Franchi 24.952

GS

Produzione 1970 - 1986
Carrozzeria Berlina - Station wagon

La mancanza di modelli di fascia media nella gamma Citroën si fa particolarmente sentire nel corso degli anni Sessanta e le Ami hanno connotati troppo utilitari (sono pur sempre derivate dalla 2 CV) per far fronte alla concorrenza. Dopo una lunga fase di studi (si lavora parecchio sul motore a pistone rotante Wankel), nel settembre del 1970, viene dunque lanciata la GS, un'altra creazione molto innovativa e tecnologicamente avanzata della marca francese che, sostanzialmente, propone in una categoria di massa contenuti ripresi dalle ammiraglie DS. Lunga poco più di quattro metri, a quattro porte, con linea fortemente aerodinamica a due volumi firmata da Robert Opron, la neonata Citroën offre un abitacolo molto spazioso rispetto alle dimensioni esterne ed un ampio bagagliaio. Originale anche il disegno degli interni, con soluzioni anticonformiste dovute a Michel Harmand, come il tachimetro a rullo o il comando del freno a mano che esce dalla plancia. Ma è nella tecnica che la GS sorprende ancora di più, se si pensa alle dirette rivali dell'epoca. Nonostante un motore di piccola cilindrata, appena sopra il litro (comunque un raffinato quattro cilindri orizzontali contrapposti raffreddato ad aria), la vettura sembra una DS in scala ridotta. Oltre ovviamente alla trazione anteriore, vanta infatti di serie le sospensioni idropneumatiche (regolabili in altezza dal posto di guida) e l'impianto frenante è a quattro dischi. Con 55 Cv a disposizione (potenza non indifferente per la categoria) le prestazioni sono di buon livello (quasi 150 chilometri orari di velocità massima), pur dovendo scontare problemi in ripresa dai bassi regimi. È soprattutto per questo motivo che la cubatura sale progressivamente a 1220 cc (60 Cv) e fino a 1300 cc (65 Cv), seguendo l'evoluzione costante del modello. Arrivano le varianti giardinetta break, le X con caratterizzazioni sportive e, nel 1979, un aggiornamento più marcato dell'intera gamma: la GSA, che può vantare anche l'atteso portellone posteriore e il cambio a cinque marce. Le qualità d'avanguardia del progetto originario consentono così, senza interventi troppo impegnativi, alla medio-compatta francese di vivere una lunga carriera di ben 16 anni, con oltre 1 milione 800mila GS prodotte e mezzo milione di GSA. D'altra parte, al momento del lancio, la nuova Citroën non si fa mancare neppure il premio Auto dell'Anno, battendo di larghissima misura la Volkswagen K70 e, addirittura, la lussuosa e prestigiosissima sorella maggiore SM.

Bassa e filante, la GS ha una carrozzeria che si distingue per il basso coefficiente di resistenza aerodinamica, pari a 0,30

LE VERSIONI

Modello	Produzione
GS Berlina	1970 - 1979
GS Station wagon	1971 - 1979
GSA Berlina	1979 - 1986
GSA Station wagon	1979 - 1986

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,120
Larghezza ..... m 1,610
Altezza ..... m 1,390

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 895 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1015 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 55 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 147 km/h

PREZZO ..... Lire 1.208.000

SM

Produzione 1970 - 1975
Carrozzeria Coupé - Cabriolet

1. Il frontale della SM è caratterizzato dalla mascherina con i gruppi ottici divisi in tre sezioni
2. Prodotta in 12.920 unità, la Citroën SM è realizzata anche in versione cabriolet
3. Una SM al salone di Parigi del 1970

Dall'accordo siglato nel 1968 con la Maserati, nasce al salone di Ginevra del 1970 la SM, un'auto pensata per conciliare le doti di comfort della DS con prestazioni da autentica gran turismo. La matita di Robert Opron e l'esperienza tecnica di Giulio Alfieri partoriscono dunque una coupé sportiva dalla personalità decisamente anticonformista, che si distingue nettamente nell'ambito della concorrenza. La SM (la sigla per alcuni sottintende Sport Maserati, per altri secondo la tradizione Citroën "Sa Majesté) sorprende per l'estetica futuristica e per l'abitacolo in grado di ospitare comodamente quattro persone, prerogativa rara per un'auto di questo tipo. Il motore è un sei cilindri a V della Casa del Tridente di 2670 cc da 170 Cv, mentre nella meccanica ritroviamo le sofisticate sospensioni idropneumatiche della DS. La trazione è anteriore, nel rispetto dell'immagine della marca francese ma assolutamente fuori dall'ordinario per una Gt capace di raggiungere i 200 chilometri orari. Fra le raffinatezze dell'equipaggiamento, da sottolineare i fari anteriori orientabili in curva e il servosterzo ad assistenza variabile in funzione della velocità. Nel 1973 l'alimentazione passa all'iniezione elettronica e la potenza sale a 180 Cv per 230 chilometri orari, ma la SM è già nella sua fase calante: problemi di affidabilità, ma anche la crisi energetica di inizio anni Settanta, ne mettono in discussione l'appetibilità commerciale. Fino al 1975 sono prodotte meno di 13mila unità.

1

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,890
Larghezza ..... m 1,830
Altezza ..... m 1,320

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 1.450 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2670 cc
Cilindri ..... 6 a V
Potenza ..... 170 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 220 km/h

PREZZO ..... Lire 5.200.000

CX

Produzione 1974 - 1989
Carrozzeria Berlina - Station wagon

Sostituire la DS significa per Citroën riuscire ad andare oltre il progetto di una delle auto più rivoluzionarie mai messe in produzione. Con la CX, presentata nell'ottobre del 1974 (Auto dell'Anno 1975), sono evidenti gli sforzi compiuti per riproporre in chiave moderna la filosofia di berlina alto di gamma votata al massimo comfort alla base del successo del modello precedente. La nuova vettura è dunque sostanzialmente diversa dalla DS, pur non stravolgendo l'impostazione fondamentale. La scocca è adesso portante, il motore è disposto trasversalmente, ma sono sempre presenti le sofisticate sospensioni idropneumatiche e sono sempre eccezionali le misure di abitabilità e la capacità del vano bagagli. Anche i motori a benzina, almeno quelli dell'avvio della produzione, derivano direttamente dal due litri della DS 19 e dal 2,2 della DS 21, con 102 e 112 Cv (via via potenziati). La linea della carrozzeria, dovuta all'équipe di Opron, è fortemente aerodinamica e giustifica la sigla CX che identifica il modello. Lo studio degli interni, di Michel Harmand, porta a soluzioni avveniristiche e funzionali, come i comandi raccolti intorno alla strumentazione azionabili senza staccare le mani dal volante, naturalmente monorazza. L'evoluzione della CX porta alle versioni break e a motori a benzina più potenti (fino al 2.500 turbo da 138 Cv per la GTI), mentre debuttano i diesel 2.200 e 2.500 (anche turbo) da 66 a 95 Cv. Oltre un milione gli esemplari prodotti fino al 1989.

1

1. La prima serie della CX prodotta fino al 1985
2. La versione Prestige è realizzata anche in una variante a passo lungo
3. Nel 1987 la CX 25 TRD Turbo 2 è la vettura con il motore diesel più potente in commercio

LE VERSIONI

Modello	Produzione
D	1975 - 1986
2.400 GTI	1977 - 1982
25 TRD	1983 - 1989
25 GTI Turbo	1985 - 1989
20/22	1986 - 1989

2

3

SCHEDA TECNICA (1986)

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,660
Larghezza ..... m 1,730
Altezza ..... m 1,360

POSTI 4

PORTE 5

PESO ..... 1.275 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1985 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 106 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 177 km/h

PREZZO ..... Lire 23.044.000

LN

Produzione 1976 - 1986
Carrozzeria Berlina

Entrata nell'ambito del gruppo PSA, assieme alla Peugeot, la Citroën inizia a sfruttare le sinergie produttive con la marca prima concorrente. Nasce così, nel 1976, una vettura da città di piccole dimensioni (lunghezza di appena 3,38 metri) che mette insieme componenti di modelli in origine dalle caratteristiche completamente diverse. La scocca di partenza, infatti, è quella della variante coupé della compatta Peugeot 104, mentre la meccanica deriva dalla Citroën Dyane. La carrozzeria è molto semplificata rispetto alla sportiva e si ritrovano elementi caratteristici della Casa del Double Chevron, come il volante monorazza. Finiture e accessori sono all'osso, mentre la funzionalità è discreta grazie alla possibilità di trasformare la parte posteriore per aumentare la capacità dell'altrimenti modesto vano bagagli. Apprezzata dai giovani e dalle signore (LN del resto si pronuncia in francese come Helene, Elena), molto maneggevole, la berlinetta Citroën è equipaggiata con il ben noto bicilindrico raffreddato ad aria di 602 cc da 32 Cv, economico ma dalle prestazioni modeste. Dal 1978 arrivano allora la aggiornata LNA, con cilindrata portata a 650 cc per 35 Cv e la LNA 11 con un quattro cilindri di 1100 cc da 50 Cv. La produzione si ferma nel 1986 a quota 290mila unità.

1

2

3

1. Uno dei primi esemplari di Citroën LN
2. Nella veduta dall'alto si può apprezzare la semplicità nonché la linearità della carrozzeria della LN
3. Alle forme squadrate della LN corrispondono anche quelle dei gruppi ottici

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,380
Larghezza ..... m 1,520
Altezza ..... m 1,370

POSTI 4

PORTE 3

PESO ..... 706 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 602 cc
Cilindri 2
Potenza ..... 32 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 120 km/h

PREZZO ..... Lire 3.185.000

Visa

Produzione 1978 - 1988
Carrozzeria Berlina - Cabriolet

Come la LN, anche la Visa apre la strada alle sinergie nell'ambito del gruppo Peugeot-Citroën (PSA). In verità, il progetto originario dell'auto che deve sostituire la Ami 8 prevede l'uso della piattaforma della 127, ma la fine dei rapporti con Fiat porta all'incontro con la base tecnica della 104. Presentata nel 1978, la Visa è una berlina compatta a cinque porte dalla buona abitabilità rispetto alle dimensioni esterne (è lunga 3 metri e 69), dalle finiture semplici e da originali comandi che ricordano un po' quelli della CX (satelliti vicini al volante e tachimetro a rullo). I motori della berlina Citroën al lancio sono il bicilindrico raffreddato ad aria di 652 cc da 35 Cv della LNA e, in alternativa, il 1.100 da 57 Cv di scuola Peugeot. Nel 1981 arriva la seconda serie della Visa, rivista dal carrozziere Heuliez, che realizza anche la curiosa variante cabriolet, a quattro porte, montanti laterali fissi e con capote reclinabile fino al bagagliaio. La gamma motori si arricchisce di un 1.200 da 64 Cv e dei 1.400 e 1.600 riservati anche alle versioni sportive. Nel 1984 è la volta del diesel quattro cilindri 1.700 da 60 Cv. Oltre 1 milione 200mila le unità costruite fino al 1988.

La Visa, costruita guardando soprattutto alla praticità. Anche nella seconda edizione del 1981 mantiene una linea esterna pulita

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Visa	1978 - 1988
Super	1979 - 1988
Cabriolet	1983 - 1985

SCHEDA TECNICA (1986)

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,690
Larghezza ..... m 1,530
Altezza ..... m 1,410

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 735 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 652 cc
Cilindri 2
Potenza ..... 35 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 124 km/h

PREZZO ..... Lire 8.471.000

FOCUS
Visa sportive

Nata come utilitaria economica, la Visa non si nega però nel suo sviluppo delle varianti sportive dalle prestazioni molto vivaci. Con il 1.400 da 80 Cv già la GT è in grado di sorprendere, ma la 1.600 GTI da 105 Cv per 192 chilometri orari si confronta direttamente con la cugina Peugeot 205 GTI, una delle berlinette anabolizzate più amate all'epoca. La Visa non rinuncia neppure alle presenze agonistiche e a queste fa riferimento la versione a tiratura limitata Chrono, dai vistosi passaruota allargati e le bande con i colori della bandiera francese.

BX

Produzione 1982 - 1994
Carrozzeria Berlina - Station wagon

Con la BX, che appare al salone di Parigi del 1982, la Citroën entra in modo autorevole nella fascia media del mercato europeo, quella che la GS lambisce.
La carrozzeria è, ancora una volta, capace di distinguere in modo netto la vettura francese, anche se il disegno si deve alla carrozzeria Bertone, che interpreta bene il tema di un'auto che deve conciliare misure esterne non eccessive e grande abitabilità. Purtroppo le finiture e la qualità dei materiali non sono al livello delle migliori concorrenti, ma la BX è tecnicamente di rilievo. Sono presenti le sospensioni idropneumatiche e la gamma motori si arricchisce con lo sviluppo del prodotto. Dai 1.400 e 1.600 a benzina iniziali (da 72 e 90 Cv), si arriva al due litri ad iniezione elettronica da 125 Cv. Notevoli anche i diesel: il 1.900 da 65 Cv e il 1.700 turbo da 90 Cv, capace di spingere la vettura a 180 chilometri orari con accelerazioni sportive. Nella gamma entrano le versioni wagon break, una economica 1.100 e le 4 ruote motrici, che si sposano con la più potente delle BX, equipaggiata con un due litri a 16 valvole da 160 Cv per ben 220 chilometri orari di velocità massima. La media Citroën lascia il testimone alla Xantia nel 1994, dopo 2.300.00 unità costruite.

1

1. La BX, spigolosa nelle forme, si ispira nel design alla concept car Tundra realizzata inizialmente da Bertone per la Volvo
2. Oltre ai gruppi ottici ridisegnati, la seconda serie della BX si differenzia dalla prima per alcuni particolari estetici come gli specchi retrovisori con snodo a mantice

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,230
Larghezza ..... m 1,650
Altezza ..... m 1,360

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 885 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1360 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 72 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 155 km/h

PREZZO ..... Lire 15.075.000

AX

Produzione 1986 - 1998
Carrozzeria Berlina

1. Nel frontale la AX è riconoscibile per i grandi gruppi ottici di forma trapezoidale
2. Gli interni si segnalano per la vivacità di colori e tessuti
3. La versione Sport è caratterizzata esteticamente dalla livrea bianca

Ormai definitivamente sulla via del tramonto la 2 CV e limitata nelle potenzialità commerciali la LN, per la Citroën diventa indispensabile, all'inizio degli anni Ottanta, pensare ad una nuova utilitaria al passo con i tempi e in grado di competere con una concorrenza particolarmente aggressiva nella categoria. Nel 1986 nasce dunque la AX, berlinetta a tre porte (arrivano poi le cinque porte), compatta e dalle forme squadrate che ha nella leggerezza (e nei bassi consumi) il suo punto di forza. L'originale studio della carrozzeria, per contenere il peso, prevede perfino un lunotto portante che sostiene parte del portellone posteriore. Essenziali gli allestimenti, ma sottolineati da molte soluzioni pratiche per riporre gli oggetti. Nuova la famiglia dei motori, inizialmente tre benzina di 1000, 1100 e 1400 cc, con potenze da 45 a 65 Cv, votati soprattutto all'economia di esercizio. Nel 1987 arriva però una variante cattiva della AX, la Sport 1.300 da 95 Cv, una piccola bomba che, grazie al peso di appena 720 chili, sfiora i 190 chilometri orari di velocità massima e vanta accelerazioni brucianti. L'anno successivo è la volta di un diesel 1.400 da 53 Cv e, dopo il restyling del 1992, ci sono una GTI da 100 Cv, una diesel 1.500 e perfino una quattro ruote motrici, oltre ad una miriade di versioni speciali per tenere viva la domanda. Buono il successo commerciale della AX, con poco meno di 2 milioni e mezzo di unità vendute.

1

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Berlina	1986 - 1998
Sport	1987 - 1989
GT	1987 - 1995
GTI	1987 - 1995
14 D	1988 - 1989
4x4	1991 - 1995

SCHEDA TECNICA (1995)

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,530
Larghezza ..... m 1,560
Altezza ..... m 1,350

POSTI 5

PORTE 3

PESO ..... 690 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 954 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 50 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 149 km/h

PREZZO ..... Lire 15.500.000

XM

Produzione 1989 - 2000
Carrozzeria Berlina - Station wagon

1. La versione station wagon della XM, realizzata dalla Heuliez
2. Gli interni della XM, viste le dotazioni e la qualità dei materiali, sono da vera ammiraglia
3. Nella veduta laterale si possono apprezzare la linea a freccia e le superfici spigolose

Di lei si narra che Marc Deschamps, responsabile dello stile della carrozzeria Bertone, ne tratteggia la linea nella sala d'attesa dell'aeroporto Charles De Gaulle. Ma a parte gli aneddoti, non c'è dubbio che la nuova XM (vincitrice del premio Auto dell'anno 1990) ha proprio nella fisionomia estetica uno degli elementi di spicco. Grande e spigolosa, l'ammiraglia Citroën, che sostituisce la CX nel 1989, colpisce dunque per l'estrema originalità, ma si distingue anche per le notevoli doti di abitabilità e per l'ampio bagagliaio (con portellone), che diventa addirittura gigantesco nella variante wagon break realizzata da Heuliez. Per quanto riguarda la tecnica, l'obiettivo di offrire il massimo comfort e la eccellente tenuta di strada, secondo la tradizione della Casa francese, viene raggiunto con l'evoluzione del sistema idropneumatico delle sospensioni. Ribattezzato idrattivo il nuovo complesso si avvale dell'elettronica anche per consentire la regolazione dell'assetto secondo le esigenze di maggiore comodità o di migliore precisione di guida. La gamma dei motori prevede al vertice un V6 tre litri a benzina 24 valvole da 200 Cv, ma si parte da un quattro cilindri due litri ad iniezione aspirato o sovralinmentato ed è disponibile un turbodiesel 2.100 a tre valvole per cilindro da 110 Cv. Il potente impianto frenante, con dischi autoventilanti, è poi integrato dall'antibloccaggio Abs.

1

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,710
Larghezza ..... m 1,790
Altezza ..... m 1,390

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.475 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2975 cc
Cilindri ..... 6 a V
Potenza ..... 200 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 235 km/h

PREZZO ..... Lire 79.592.000

ZX

Produzione 1991 - 1997
Carrozzeria Berlina - Station wagon

1. Contrariamente ad altre Citroën la ZX è abbastanza convenzionale nelle linee
2. Anche gli interni sono d'ordinanza, confortevoli ma forse un po' spartani

Negli anni Novanta il segmento C del mercato europeo, quello delle berline compatte a due volumi dalla vocazione interclassista, è indiscutibilmente il più importante e strategico per qualsiasi costruttore "generalista". Conquistare il pubblico di questo settore è particolarmente difficile e le scelte controcorrente sono spesso a rischio. Dopo tante auto trasgressive, la Citroën sceglie dunque questa volta di non rischiare troppo e la nuova ZX, lanciata nel 1991, è certo molto distante come immagine e come sostanza tecnica da anticonformiste come la GS o la BX. Disegnata con la consulenza della carrozzeria Bertone, la neonata media francese ha forme abbastanza convenzionali, che non la discostano molto da concorrenti come la Golf, ma può vantare comunque qualche soluzione interessante, come il sedile posteriore scorrevole che ritorna su vetture di qualche anno dopo. Offerta a tre o cinque porte e break, la ZX ha buone doti di abitabilità ma non eccelle in finiture. Nella meccanica non ci sono le sofisticate sospensioni idropneumatiche, ma la francese si difende bene sul piano del comfort e mette in campo l'asse posteriore cosiddetto autodirezionale, con lieve effetto sterzante. Abbondante la gamma dei motori, benzina e diesel, da 1.100 a due litri, con potenze anche di 150 Cv. Fino al 1997 ne vengono prodotte un milione e mezzo.

1

2

SCHEDA TECNICA (1997)

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,070
Larghezza ..... m 1,700
Altezza ..... m 1,400

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.102 kg

MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 1905 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 92 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 185 km/h

PREZZO ..... Lire 32.670.000

Xantia

Produzione 1993 - 2001
Carrozzeria Berlina - Station wagon

1. La Citroën Xantia, in produzione dal 1993 al 2001
2. Nella versione break, il portellone posteriore della Xantia assicura facilità di carico pur non appesantendo il design

Con la Xantia, lanciata nel 1993, la Citroën punta ad un salto di qualità per la sua gamma media, proponendo un'auto più curata e superiore negli allestimenti alla BX e che guarda soprattutto alle agguerrite rivali tedesche. Disegnata dalla Bertone, la nuova vettura non propone tratti provocatori, come altri modelli precedenti della Casa francese, e i toni sobri sono ripresi anche nell'abitacolo, con comandi dall'impostazione tradizionale e attenzione alle finiture. Buone le doti di abitabilità e funzionale la formula a cinque porte che, del resto, confermano la vocazione della Xantia al comfort, sottolineato dalla presenza delle sospensioni pneumatiche, nella variante evoluta a controllo elettronico degli ammortizzatori e del rollio. Per quanto riguarda i motori, si attinge alla banca organi del gruppo, con in evidenza un 1.800 da 103 Cv e un due litri a 8 e a 16 valvole da 123 e 155 Cv, entrambi a benzina, mentre il diesel 1.900 è proposto nelle varianti aspirata e turbo da 71 e 92 Cv. Le prestazioni sono quindi di livello e in grado di confrontarsi con la migliore concorrenza. Nel 1995 arrivano le versioni giardinetta Break, eleganti e dal taglio sportiveggiante nella parte posteriore.

1

Nello stesso anno, arriva anche il 2.100 a gasolio da 110 Cv e, nel 1997, il V6 a benzina da 194 di derivazione XM, porteranno la Xantia al confine con la categoria superiore. Nel 1998, la vettura adotta infine il diesel della nuova famiglia HDI ad iniezione diretta common rail.

2

SCHEDA TECNICA (1999)

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,520
Larghezza ..... m 1,750
Altezza ..... m 1,400

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.360 kg

MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 1997 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 132 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 191 km/h

PREZZO ..... Lire 43.192.000

Evasion - C8

Produzione Dal 1994
Carrozzeria Monovolume

1. La Citroën C8 che sostituisce la Evasion nel 2002
2. La Evasion ha il portellone laterale scorrevole
3. L'abitacolo estremamente modulabile della C8
4. Ampie superfici vetrate e tetto panoramico sono parte della dotazione della C8

Con l'arrivo sul mercato della Renault Espace viene creato di fatto un nuovo segmento di mercato che, all'inizio degli anni Novanta, conquista un buon interesse da parte del pubblico.
La Citroën, presa un po' in contropiede dalla storica avversaria, cerca di rimediare nel 1994 presentando la Evasion. Il progetto, in realtà, parte dalla base dei veicoli commerciali, prodotti dal gruppo PSA in collaborazione con la Fiat nella fabbrica di Valenciennes, ma raggiunge comunque buoni risultati funzionali. Dotata di grande abitabilità e molto versatile, la nuova Citroën è più una multispazio che una monovolume e trae vantaggi pratici da alcune soluzioni tipiche dei veicoli da lavoro, come le porte laterali posteriori scorrevoli o la comoda sistemazione sulla plancia della leva del cambio. Rispetto al commerciale d'origine, inoltre, l'Evasion ha naturalmente finiture migliori, allestimenti da vettura di classe media e meccanica adeguata. I motori a benzina sono due litri da 121 e 150 Cv, mentre il diesel è l'HDI di nuova generazione ad iniezione diretta common-rail. Alla fine del 2002, la vettura viene sostituita dalla C8, sempre frutto delle sinergie PSA-Fiat e con ambizioni da categoria superiore. Finiture ed equipaggiamenti guardano infatti alle ammiraglie, mentre porte scorrevoli e funzionalità fino a sette posti non mettono in secondo piano le notevoli qualità polivalenti. In evidenza l'ultima generazione degli HDI a gasolio, due e 2,2 litri, con potenze da 120 a 170 Cv e filtro antiparticolato.

1

2

3

4

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,460
Larghezza ..... m 1,840
Altezza ..... m 1,800

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.510 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1998 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 121 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 6 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 177 km/h

PREZZO ..... Lire 41.400.00

Saxo

Produzione 1996 - 2003
Carrozzeria Berlina

Seguendo il nuovo corso intrapreso negli anni Novanta, che vede i prodotti Citroën riconoscersi in una impostazione meno anticonformista che in passato, la Saxo nasce nel 1996 per sostituire la AX e combattere nell'affollatissimo segmento B del mercato europeo. Disegnata dall'italiano Donato Coco, la nuova berlina compatta si uniforma agli schemi costruttivi prevalenti nel periodo, con la formula a due volumi a tre o cinque porte e dimensioni sotto i 4 metri di lunghezza. L'abitabilità è buona per quattro persone e il vano bagagli di discreta capienza, mentre finiture e allestimenti rientrano nella media della categoria. Sul piano tecnico, si punta in particolare sull'affidabilità, facendo ricorso a componenti in sinergia con altri modelli del gruppo. Anche i motori provengono dalla banca d'organi PSA, con cilindrate da 1.000 a 1.600 e alimentazione a benzina e a gasolio. In evidenza le varianti sportive VTS, con un 1.600 16 valvole da 120 Cv che consente di superare i 200 chilometri orari. A fine carriera arriva un diesel 1.500 aspirato dai consumi bassissimi e la Saxo resta in vendita per alcuni mesi come modello d'attacco della gamma, quasi una vera e propria low-cost, anche dopo il lancio dell'erede: la C3.

1

1. La carrozzeria della Saxo ha in comune diverse parti con la Peugeot 106
2. Alcune versioni della Saxo hanno gli interni rivestiti in materiali pregiati
3. Come nella migliore tradizione Citroën, anche della Saxo viene realizzata una versione Rally per partecipare alle più importanti competizioni internazionali

2

3

SCHEDA TECNICA (1999)

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,720
Larghezza ..... m 1,590
Altezza ..... m 1,380

POSTI 5

PORTE 3

PESO ..... 805 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1124 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 60 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 164 km/h

PREZZO ..... Lire 17.922.000

Berlingo

Produzione Dal 1996
Carrozzeria Multispazio

1. La Citroën Berlingo
2. La carrozzeria della Berlingo con numerose protezioni in plastica
3. La versione da lavoro offre un ampio vano di carico posteriore
4. L'abitacolo della Berlingo è razionale e curato

Con la rivale Renault Kangoo, la Citroën Berlingo inaugura assieme alla gemella Peugeot Partner il nuovo segmento delle multispazio compatte, intorno ai 4 metri di lunghezza. Il progetto, che sviluppa parallelamente sia un veicolo per il trasporto leggero sia una vettura polifunzionale, tiene conto in primo luogo della necessità di offrire buona abitabilità a cinque persone e un ampio vano di carico trasformabile. La presenza di porte laterali posteriori scorrevoli facilità la fruibilità del mezzo, mentre finiture e dotazioni sono di carattere utilitario. Nella gamma motori, sono presenti 1400 e 1600 a benzina e diesel 1400 e due litri, mentre fra le varie versioni ne viene proposta anche una più adatta ai terreni difficili, con sistema di controllo elettronico della trazione. Nel 2008, il progetto Berlingo viene rivisto e la vettura sale di categoria, per qualità tecniche e di allestimento. Le dimensioni un po' più ampie (la lunghezza da 4,10 arriva a 4,38 metri) ne accrescono, inoltre, le doti funzionali e il vano di carico dispone di una capacità massima di 3mila litri. Restano le porte scorrevoli e i tratti estetici richiamano le monovolume C4 Picasso nate negli anni precedenti. Anche i motori sono più sofisticati, con 1.600 a benzina da 90 e 110 Cv e i diesel HDI di pari cilindrata e potenza, anche con filtro antiparticolato.

1

2

3

4

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,110
Larghezza ..... m 1,720
Altezza ..... m 1,800

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.200 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1360 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 75 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 150 km/h

PREZZO ..... Lire 22.900.000

Xsara - Picasso

Produzione Dal 1997
Carrozzeria Berlina - Coupé - Station wagon - Monovolume

1. Nella carrozzeria la Picasso è caratterizzata da grandi superfici vetrate
2. La versione coupé a 3 porte della Xsara mantiene le stesse proporzioni della linea della berlina

Evoluzione della ZX, dalla quale riprende la piattaforma di base, la Xsara è però completamente nuova nello stile della carrozzeria e migliorata negli allestimenti per competere nel settore più importante del mercato europeo, che vede in campo modelli sempre più sofisticati e vicini, nei contenuti, a quelli di categoria superiore. Disegnata dall'équipe di Donato Coco, del centro stile Citroën di Vélizy, la nuova vettura viene lanciata nel 1997 nelle varianti berlina a cinque porte e a tre porte che, per la forma particolarmente fluida della parte posteriore, viene battezzata dalla Casa Coupé. Gli interni ricordano quelli della più grande Xantia e l'abitabilità è di buon livello. Nessuna innovazione particolare nella meccanica e ricca la gamma dei motori che attinge a piene mani dalla scuderia PSA: benzina da 1.400 a due litri, per potenze che arrivano a 167 Cv, e diesel sempre da 1.400 a due litri da 68 a 110 Cv. Dal 1999 ci sono i moderni HDI a gasolio dai consumi particolarmente ridotti e meno inquinanti. Nello stesso anno, d'altra parte, debutta, un modello che, seppure derivato dalla Xsara berlina, è destinato ad aprire un nuovo corso che riapre alla Citroën la strada delle scelte anticonformiste. Con la monovolume siglata Picasso, Donato Coco riesce a distinguere nettamente la proposta del Double Chevron dalle rivali della categoria, come la Renault Scenic, offrendo al tempo stesso doti notevoli in tema di spazio (il passo è di ben 2,76 metri a fronte di una lunghezza massima di 4,28) e funzionalità dell'abitacolo. La meccanica riprende dalla Xsara berlina componenti e motorizzazioni.

1

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,170
Larghezza ..... m 1,700
Altezza ..... m 1,410

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.030 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1360 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 75 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 176 km/h

PREZZO ..... Lire 25.600.000

C5

Produzione Dal 2000
Carrozzeria Berlina - Station wagon

Progettata per sostituire la Xantia, spostando ancor più verso l'alto di gamma le ambizioni commerciali, la C5 viene presentata nelle varianti berlina, dalle linee sobrie, nel 2000. Il comfort è, come sempre per le medie Citroën, l'obiettivo principale e la nuova vettura non viene meno alla tradizione. Le sospensioni idropneumatiche sono proposte con una versione ulteriormente evoluta del sistema idrattivo a controllo elettronico, mentre gli equipaggiamenti sono particolarmente ricchi. Non manca, fra gli accessori, neppure l'apparato che avvisa il guidatore dell'involontario attraversamento di corsia. Abitacolo spazioso e generoso vano bagagli contribuiscono inoltre a fare della C5 una vera grand routier. Molto ampia la gamma dei motori, che comprende benzina quattro cilindri da 1.800 a due litri, con potenze da 125 a 143 Cv, oltre al V6 tre litri da 210 Cv, mentre i diesel sono gli HDI da 1.600 a 2.200 fino a 173 Cv. Nel 2001 arriva la wagon dalle dimensioni più abbondanti (lunghezza di 4,76 metri) e dalla straordinaria capacità di carico. Nel 2008 viene presentata al salone di Bruxelles la seconda generazione di modelli C5, con carrozzeria dal disegno meno conservatore e più dinamico, che riprende i tratti del nuovo corso Citroën forte di richiami al passato più anticonformista. Migliorano ancora le misure di abitabilità interna e la cura nelle finiture e negli allestimenti, con un salto di qualità notevole rispetto agli standard precedenti della Casa francese. La meccanica adotta il pianale della Peugeot 407 e le varianti base vengono ora proposte con sospensioni convenzionali, prive dell'impianto idropneumatico, che comunque resta sulle altre nella sua massima evoluzione tecnologica. I motori a benzina sono proposti nelle cilindrate 1.800, 2.000 e V6 3.000, con potenze da 127 a 215 Cv, mentre i diesel quattro cilindri vanno da 1.600 a 2.200 e si aggiunge un sei cilindri 2.700 da 208 Cv.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,620
Larghezza ..... m 1,770
Altezza ..... m 1,480

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.318 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1997 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 136 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

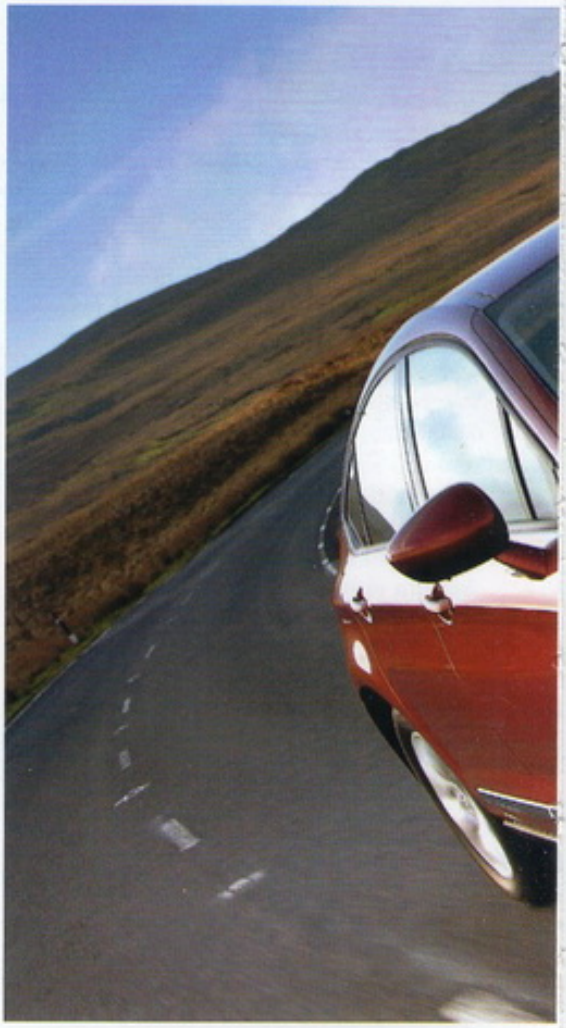
VELOCITÀ MASSIMA ..... 208 km/h

PREZZO ..... Lire 43.590.000

L'ampio ventaglio di possibilità fa dunque della C5 una media a tutto campo, capace di svolgere ruoli diversi, da quello più strettamente funzionale a quello di sofisticata auto alto di gamma: fra gli accessori, i sensori di parcheggio, il tetto panoramico in cristallo e i rivestimenti in pelle. Non mancano naturalmente le varianti wagon, battezzate Tourer, che raggiungono i 4,83 metri di lunghezza e vantano una versatilità ancora maggiore rispetto alla precedente generazione di modelli (capacità del bagagliaio da oltre 500 a circa 1.500 litri).

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	2000 - 2007
II Serie	dal 2008



1. La seconda serie dalla C5 lanciata nel 2008
2. Nella variante station wagon la capacità di carico della C5 supera i 1.500 litri
3. Gli allestimenti top della seconda serie comprendono un volante multifunzionale dal quale è possibile comandare anche il navigatore satellitare
4. La berlina prima serie nella versione V6 3.0 che raggiunge i 224 chilometri orari

2

1

3

4

C3

Produzione Dal 2001
Carrozzeria Berlina

La C3 è un po' la bandiera della ritrovata immagine da parte della Citroën come marca proiettata nel futuro e capace di guardare sempre all'innovazione come asse portante dei suoi progetti. Disegnata dalla équipe di Donato Coco, la nuova segmento B della Casa francese, presentata nel 2001, taglia di netto i legami con la precedente Saxo e propone nella categoria una formula insolita fra la vecchia 2 CV e una monovolume a cinque porte compatta, sotto i 4 metri di lunghezza massima (3,86). I tratti piacevoli e non convenzionali incontrano il favore del pubblico e permettono alla vettura di conservare buone quote di mercato senza la necessità di corposi interventi di restyling fino alla seconda serie del 2009. L'abitabilità è particolarmente ampia, rispetto alle dirette rivali, e notevole è la capacità del vano bagagli trasformabile (da 300 a oltre 1.300 litri), mentre nei comandi si ritrovano alcune ricercatezze fuori del comune proprie della tradizione del Double Chevron, come l'originale strumentazione incorniciata dal contagiri. La meccanica, anche se riprende gli elementi fondamentali di altri modelli del gruppo PSA, viene orientata soprattutto sul comfort e sull'economia di esercizio, puntando su sospensioni morbide e ampia scelta di motori dai bassi consumi, compresi i bifuel a benzina-Gpl e benzina-metano. L'offerta dei benzina parte da un 1.1 da 60 Cv, per passare ai 1.4 e 1.6 con potenze fino a 110 Cv, mentre i diesel sono gli HDI 1.4 e 1.6. Nella gamma sono presenti, inoltre, varianti con sistema stop&start e cambio robotizzato. A conferma della versatilità della vettura, non manca neppure una C3 che strizza l'occhio ai Suv: la XTR, sempre soltanto a trazione anteriore ma con differenziale autobloccante e sospensioni rinforzate e rialzate che consentono di marciare con discreta facilità sui terreni scivolosi. Le prestazioni di modelli così diversi nelle caratteristiche variano da quelle dichiaratamente utilitarie della 1.1 (153 chilometri orari di velocità massima), alle ben più vivaci del diesel 1.6 con filtro antiparticolato da 110 Cv, capace di spingere la C3 a 190 orari. Numerose anche le versioni speciali, con allestimenti curati e accessori stravaganti, da quella con profumatore d'ambiente, alla dorata Gold by Pinko. La più recente generazione della C3 viene infine svelata al salone di Francoforte del 2009, per entrare in commercio subito dopo.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,860
Larghezza ..... m 1,680
Altezza ..... m 1,520

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.048 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1124 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 60 Cv

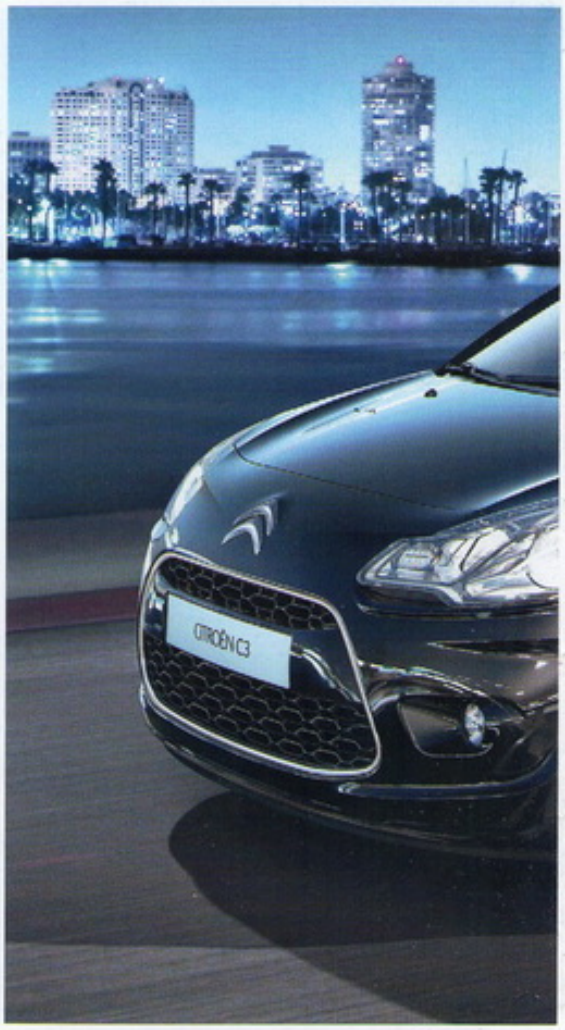
TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 153 km/h

PREZZO ..... Euro 11.150



1. La nuova Citroën C3 presentata al salone di Francoforte 2009
2. La Citroën Pluriel: eliminando tetto e montanti questo modello si trasforma in una vera roadster
3. La plancia della prima C3 del 2001

1

FOCUS

C3 Pluriel

Tecnicamente deriva dalla berlina C3, ma la Pluriel è un'auto dalla personalità unica, la Citroën moderna che guarda ai modelli più anticonformisti del passato. Un po' coupé, un po' cabriolet, perfino un po' pick up, la vettura è capace di mutare abito grazie alla capote retrattile a comando elettrico e alla possibilità di smontare anche i montanti laterali per diventare completamente a cielo aperto. Presentata nel 2002, monta motori 1.400 e 1.600 a benzina e 1.400 diesel.

2

3

C2

Produzione Dal 2003
Carrozzeria Berlina

Derivata dalla C3, della quale riprende il pianale (accorciato) e le componenti tecniche fondamentali, la C2 non può però essere considerata semplicemente la variante a tre porte della compatta monovolume. L'impostazione del corpo vettura, infatti, è completamente diversa, con tratti squadrati e abitacolo soltanto per quattro passeggeri, con vano bagagli ridotto a meno di 200 litri di capacità se non si ribaltano i sedili posteriori.
Il tono e la personalità della C2, presentata nel 2003, sono quindi decisamente più sportivi rispetto alla C3, che si rivolge ad un pubblico familiare, e la diversa vocazione è sottolineata anche da assetti e gamma motori, mentre finiture ed equipaggiamenti sono simili. In evidenza, il grintoso quattro cilindri 1.600 16 valvole a benzina della versione VTS che, con 125 Cv a disposizione, fa della berlinetta francese una piccola bomba assai vivace nel comportamento (202 chilometri di velocità massima e 0-100 chilometri orari in 8,3 secondi) e in grado di misurarsi con modelli più potenti. Molto brillante anche il diesel 1.600 da 110 Cv, mentre non mancano comunque scelte di carattere decisamente più utilitario, con il 1.100 da 60 Cv e il 1.400 da 75, oltre all'economico 1.400 HDI a gasolio che permette di percorrere oltre 23 chilometri con un litro. Al massimo risparmio e al contenimento delle emissioni inquinanti è, inoltre, destinata la 1.400 con cambio robotizzato e sistema stop&start.

1

1. Rispetto alla C3, con cui divide la piattaforma produttiva, la C2 ha forme più compatte e squadrate
2. Un particolare del faro anteriore del restyling della C2 del 2008

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I serie	2003 - 2008
Restyling	dal 2008

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,670
Larghezza ..... m 1,660
Altezza ..... m 1,460

POSTI 4

PORTE 3

PESO ..... 996 kg

MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 1398 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 68 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 166 km/h

PREZZO ..... Euro 12.960

C4

Produzione Dal 2004
Carrozzeria Berlina - Coupé - Monovolume

Dal punto di vista del design, la C4 riprende l'architettura della C3, mentre la versione coupé 3 porte è sostanzialmente diversa

Dopo le linee convenzionali della Xsara, la Citroën torna a tratti più innovativi per la sua media con la C4, proposta con carrozzeria berlina a cinque porte con un design evoluto della C3 a tre porte, ancora con la denominazione coupé. Quest'ultima, tra l'altro, si differenzia notevolmente dalla berlina nella parte posteriore, che ricorda nel disegno l'originale Ami 6 di Bertoni degli anni Sessanta, con il caratteristico lunotto ad incidenza negativa. È però assente, per la prima volta dopo varie generazioni di modelli, una variante wagon, sostituita dalle monovolume Picasso. Presentata nel 2004 (restyling nel 2008), la C4 recupera anche negli allestimenti interni l'originalità di soluzioni delle Double Chevron del passato: la parte centrale del volante, ad esempio, resta sempre fissa quando si fa girare lo sterzo e il disegno di molti particolari è fuori del comune per un'auto della categoria. Nella dotazione di accessori, da notare il sistema che avverte dell'involontario cambio di corsia, mentre l'abitacolo è spazioso e il vano bagagli ha una capacità variabile da 350 ad oltre 1.000 litri. Nella meccanica ritroviamo elementi noti e comuni alle medie del gruppo PSA, senza le sospensioni idropneumatiche ormai riservate soltanto alla gamma superiore Citroën. Fra i motori a benzina, un 1.400 da 88 Cv e il 1.600 turbo THP da 150 Cv, per 212 chilometri orari e accelerazione da 0 a 100 chilometri orari in poco più di 9 secondi, tanto per sottolineare anche la vocazione sportiva confermata dai rally. I quattro cilindri diesel spaziano dal 1.600 HDI da 90 Cv al due litri da 140 Cv con filtro antiparticolato.

FOCUS
C4 Picasso

Le monovolume siglate Picasso (sul mercato dal 2006) sostituiscono di fatto le varianti wagon non previste per la C4. Tratti moderni ed abitabilità distinguono queste Citroën polifunzionali. Sono proposte due versioni, differenziate nelle dimensioni (lunghezza di metri 4,47 o 4,59), a cinque posti o a sette per la versione battezzata Grand Picasso. Motori da 1.600 a due litri e potenze da 110 a 136 Cv, cambio anche robotizzato con comando a levetta sopra il cruscotto (una citazione della DS).

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,280
Larghezza ..... m 1,770
Altezza ..... m 1,460

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.293 kg

MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 1560 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 110 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 192 km/h

PREZZO ..... Euro 19.500

C1

Produzione Dal 2005
Carrozzeria Berlina

All'inizio degli anni Duemila, PSA e Toyota siglano un accordo per la produzione nel nuovo stabilimento di Kolin, nella Repubblica Ceca, di tre modelli citycar, analoghi nelle caratteristiche e negli elementi fondamentali della carrozzeria. Nascono dunque, nel 2005, le gemelle Toyota Aygo, Peugeot 106 e Citroën C1.
La piccola del Double Chevron si distingue esternamente dalle altre soltanto nel frontale e nella coda, mentre gli interni sono praticamente identici e d'impostazione utilitaria. Disponibile a tre o cinque porte (una delle più compatte con i suoi 3,43 metri di lunghezza), a quattro posti e con un vano bagagli da 140 a poco più di 700 litri, la Citroën viene anche proposta in molte versioni speciali, perfino con rivestimenti in pelle e accessori raffinati. Nel 2009 il restyling, con interventi soltanto marginali.
Il progetto tecnico, di origini giapponesi, fa perno su un motore tre cilindri a benzina nipponico di 1000 cc da 68 Cv e sul 1.400 HDI diesel francese da 54 Cv ed è possibile avere in opzione il cambio robotizzato, sempre a 5 marce.
Destinata soprattutto all'impiego urbano, la C1 si distingue per i consumi limitati (oltre 24 chilometri con un litro per quella a gasolio) e per le ridotte emissioni inquinanti.

1

1. La C1 è una delle risposte francesi di inizio secolo alle esigenze di mobilità urbana
2. Strumentazione minimalista e di design per il restyling della C
3. Il frontale tradisce le forme morbide e arrotondate di cofano e paraurti della C2 del 2009

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	2005 - 2008
Restyling	dal 2009

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,430
Larghezza ..... m 1,630
Altezza ..... m 1,460

POSTI 4

PORTE 3

PESO ..... 790 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 998 cc
Cilindri 3
Potenza ..... 68 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 157 km/h

PREZZO ..... Euro 9.230

C6

Produzione Dal 2005
Carrozzeria Berlina

Il filo rosso della tradizione delle ammiraglie Citroën, dalla DS alla XM, viene riannodato nel 2005 con la presentazione della C6, una grande e lussuosa berlina, lunga 4,91 metri, dalle linee futuristiche che riprendono quelle delle concept car presentate dalla Casa del Double Chevron ai saloni internazionali degli anni precedenti. Anche nell'impostazione dell'abitacolo i richiami al passato sono evidenti, nella ricerca del massimo sfruttamento dello spazio (il passo è di 2,90 metri) e di un comfort da autentica limousine, mentre sono molte le soluzioni ad alta tecnologia, con ampio ricorso all'elettronica più sofisticata, e massima è l'attenzione alla sicurezza (ben 11 airbag). Nella meccanica, non possono mancare le sospensioni idropneumatiche nella loro più avanzata evoluzione, capaci di donare alla vettura doti dinamiche e di comodità fuori del comune anche per una alto di gamma. I motori sono fra i più potenti disponibili su una Citroën, con un sei cilindri a V benzina tre litri 24 valvole da 211 Cv, per 230 chilometri orari e accelerazione da 0 a 100 chilometri orari in 9,4 secondi, un quattro cilindri diesel 2.200 da 173 Cv e il sei cilindri a gasolio 2.700 da 204 Cv e oltre 400 Nm di coppia nato dalla collaborazione tra PSA e Ford. Il cambio a sei rapporti è disponibile sia in versione manuale siaz automatica.

1

1. Le linee della C6 sono senza dubbio innovative, ma con un occhio alla tradizione Citroën
2. Dinamismo ma al tempo stesso robustezza e pulizia dei tratti stilistici della fiancata dell'ammiraglia francese. La Citroën C6 è in produzione dal 2005

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,910
Larghezza ..... m 1,860
Altezza ..... m 1,460

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 2720 cc
Cilindri ..... 6 a V
Potenza ..... 204 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 6 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 230 km/h

PREZZO ..... Euro 43.950

C3 Picasso

Produzione Dal 2009
Carrozzeria Monovolume

Seguendo la tradizione che ormai vuole per le Citroën monovolume la firma Picasso inaugurata per la Xsara, nel 2009 debutta sul mercato la variante C3, che anticipa i contenuti tecnici della seconda generazione della compatta francese. Si allarga così la gamma del modello che contribuisce in modo determinante al rilancio della Casa transalpina, nel segno del recupero di una vocazione anticonformista un po' appannatasi nel corso degli anni Novanta. Alla formula di auto polifunzionale che, anche per le auto dalle dimensioni limitate (intorno ai 4 metri di lunghezza), significa poter disporre di spazio interno in abbondanza per cinque passeggeri e versatilità del vano di carico (si può formare un piano perfettamente liscio e sfruttabile con estrema facilità), la vettura francese unisce uno stile dal forte impatto e dalla personalità molto caratterizzata, frutto del lavoro del designer Carlo Bonzanigo. Una costante, il protagonismo degli stilisti italiani in ambito Citroën, che caratterizza fortemente la fase più recente delle realizzazioni del marchio Double Chevron. Nei confronti della precedente C3, inoltre, è netto il salto di qualità negli allestimenti e nella dotazione di accessori, con scelta più attenta dei materiali plastici e dei tessuti, nonché equipaggiamenti tipici della fascia media piuttosto che di quella utilitaria. Inoltre, la nuova Picasso non manca di originalità nella disposizione dei comandi e nei tratti di molte componenti, come la strumentazione digitale disposta al centro della plancia. Grande attenzione, poi, è dedicata alla visibilità (spesso problematica per le monovolume, in particolare per certe angolazioni), con l'interessante soluzione di un ampio parabrezza diviso in tre parti dai montanti molto sottili e la disponibilità di un tetto apribile in cristallo che porta la superficie vetrata ad oltre 4,5 metri quadrati.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,080
Larghezza ..... m 1,076
Altezza ..... m 1,063

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.333 kg

MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 1560 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 110 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 183 km/h

PREZZO ..... Euro 19.150

Per quanto riguarda, invece, le caratteristiche tecniche, la C3 Picasso non si discosta dall'impostazione classica della maggior parte delle auto della categoria. Non ci si lascia attrarre dalla trazione integrale, nonostante qualche indubbio legame di parentela con le Suv nell'architettura della carrozzeria, per restare fedeli allo schema "tutto avanti" e ad assetti votati soprattutto al comfort e all'uso familiare della vettura. Ampia e perfettamente in sintonia con le esigenze della clientela del segmento di mercato, l'offerta di motori, che attingono alla ben nota e collaudata scuderia del gruppo PSA. In evidenza i quattro cilindri 1.400 e 1.600 a benzina da 95 e 120 Cv e il diesel della famiglia HDI 1.600 da 90 (a bassissimo impatto ambientale, appena 125 giri ogni chilometro di CO 2) o 110 Cv con filtro antiparticolato.

1

FOCUS

Grande visibilità

Caratteristica peculiare della Citroën C3 Picasso è la grande luminosità dell'abitacolo e la notevole visibilità sia in marcia che in manovra. Per risolvere il problema della massima percezione degli ingombri esterni da parte del guidatore, i designer studiano un innovativo parabrezza di grandi dimensioni e diviso in tre parti grazie alla presenza di due sottili montanti. Nel complesso la C3 Picasso, considerato anche il tetto panoramico in cristallo, vanta una superfice vetrata di 4,52 metri quadrati: un valore alto per una vettura lunga poco più di 4 metri e larga 1,73.

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.4	dal 2009
1.6 VTi	dal 2009
1.6 HDI 90 Cv	dal 2009
1.6 HDI 110 Cv	dal 2009

1. La carrozzeria della C3 Picasso è caratterizzata dalle ampie superfici vetrate
2. Il vano di carico della C3 Picasso è particolarmente spazioso con una capienza a partire da 500 litri
3. Anche l'abitacolo della C3 Picasso propone soluzioni estetiche anticonformiste

3

Claveau

Parigi
Francia
1923 - 1950

La prima vettura Claveau è una berlina a trazione posteriore dalla linea aerodinamica a forma di ala d'aereo che garantisce buone prestazioni in termini di velocità. Comfort e sicurezza vengono assicurati da un particolare tipo di sospensioni a ruote indipendenti.
In oltre 25 anni di attività in campo automobilistico, Emile Claveau progetta e costruisce alcuni prototipi interessanti, che però non riescono mai a imporsi sul piano commerciale. Alla 7 Cv, presentata nel 1927 al salone di Parigi, segue infatti la 9 Cv, disponibile in versione torpedo a due posti oppure in versione a guida interna a cinque posti. Con una cilindrata di 1478 centimetri cubi queste 9 Cv raggiungono rispettivamente una velocità di 135 e 125 chilometri orari.
Nel dopoguerra Claveau presenta un'altra automobile, la Descartes: una grossa berlina a sei posti con motore a 8 cilindri a V da 2300 centimetri cubi e trazione anteriore.

Un prototipo Claveau del dopoguerra

Clément Bayard

Levallois Perret
Francia
1903 - 1922

1

1. Un modello Clément Bayard di inizio secolo
2. Una Clément Bayard alla gara automobilistica Targa Florio del 1906

Adolphe Clément investe nel 1903 parte delle sue cospicue risorse finanziarie accumulate nella sua precedente attività di vendita di pneumatici e biciclette, oltre che dal suo lavoro di finanziere, nella fondazione di una fabbrica di automobili a Levallois Perret, vicino Parigi. Le sue operazioni finanziarie svolte a cavallo tra Francia e Regno Unito sono talmente fitte che è difficile stabilire se la Clément Bayard derivi dall'inglese Clément-Talbot o il contrario. Utilizza la sua capacità di combinare accordi e collaborazioni per espandere la produzione in Gran Bretagna e anche in Italia, oltre che a rafforzare la propria capacità produttiva in Francia. Si dedica alle innovazioni e colloca, sin dal 1903, il radiatore appena davanti all'abitacolo, più arretrato rispetto alla sistemazione standard. Questo conferisce alle auto una forma con muso più abbassato e allungato, simile a quello delle Renault.
Intanto le auto Clément partecipano alle gare automobilistiche e nel 1903 la Casa vince la Parigi - Madrid con la Clément 18 HP a motore quadro (90 x 90 millimetri, quattro cilindri in linea).
Le Clément nascono come vetture di piccole dimensioni ma diventano sempre più potenti, fino ad arrivare nel 1906 alla 100 HP nel Grand Prix dell'Associazione sportiva francese e alla 135 HP nel 1908. Dopodiché Clément si dedica alla produzione di serie, fino al 1914, quando lascia l'azienda al figlio secondogenito Maurice, che decide di entrare nel settore aeronautico, seppur con una produzione limitata.
Dopo il picco prebellico (12 modelli a listino) inizia il declino e l'azienda non si riprende dopo la guerra, vittima di una riconversione industriale mai attuata e della evoluzione della produzione in serie.
Nel 1922 gli stabilimenti vengono ceduti alla Citroën, mentre la Clément-Talbot è già diventata Talbot da tempo.

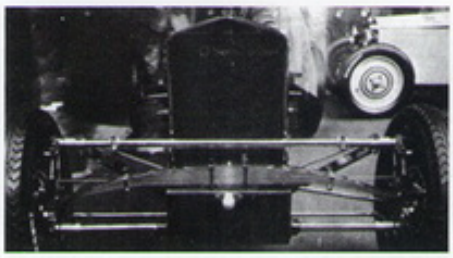
2

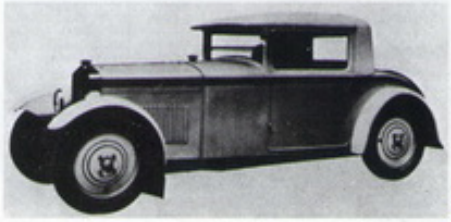
Clément &Rochelle

Clamart
Francia
1927 - 1932

La Clément&Rochelle è una vettura leggera di fascia medio-alta costruita in un unico modello dall'omonima piccola azienda automobilistica attiva a Clamart, in Francia, tra il 1927 e il 1932.
Presentata in forma di coupé a due posti o di spider, è dotata di un motore di 1100 centimetri cubi a valvole in testa, fornito dalla Ruby, con sospensioni a quattro ruote indipendenti, che alla fine degli anni Venti non sono più una rarità in Francia, ma ancora un segno di distinzione. Quelle anteriori guidate da doppi telescopi verticali e quelle posteriori a bracci oscillanti, incernierati al telaio. Sia davanti che dietro il mezzo elastico è costituito da balestre trasversali.

1. Il sistema telescopico per le sospensioni anteriori a ruote indipendenti del modello sport della Clément&Rochelle
2. La coupé con motore 4 cilindri di 1100 cc


1


2

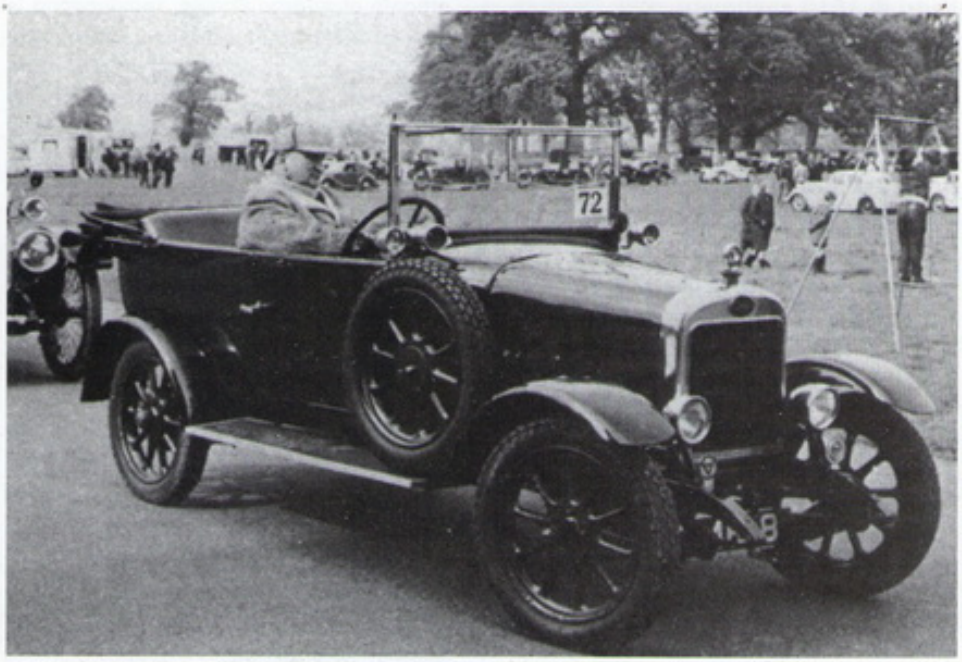
Cluley

Coventry
Inghilterra
1920 - 1928

La prima auto a quattro ruote della Clarke, Cluley & Co fa la sua comparsa nell'estate del 1920: l'azienda fino a quel momento è attiva nel settore delle macchine tessili, ma complice il fatto di trovarsi nella città più automobilistica d'Inghilterra, cioè Coventry, costruisce vetture a tre ruote già dal 1904, note col nome di Globe Cymocar.
L'azienda esordisce con la piccola Cluley 10 HP che non si distingue per particolari caratteristiche innovative essendo una vettura dai tratti e dalle caratteristiche tradizionali. Il motore è di 1328 centimetri cubi a valvole laterali, cambio a tre velocità con leva centrale e freni sulle ruote posteriori. Prodotta quasi completamente nelle officine Cluley, costa 520 sterline.

Nel 1924 la 10 HP viene ringiovanita con un nuovo motore, ridisegnato con testata smontabile, maggiorato a 1460 centimetri cubi e il prezzo scende a 250 sterline. A questa si affianca la 14 - 30 HP, motore a quattro cilindri di 1944 centimetri cubi con albero a tre supporti e valvole laterali. I freni sono ancora solo sulle ruote posteriori.
A causa della concorrenza agguerrita e qualificata di Morris e Austin, la Cluley riduce la produzione sino a chiudere i battenti nel 1928.

Una Cluley con la classica carrozzeria torpedo

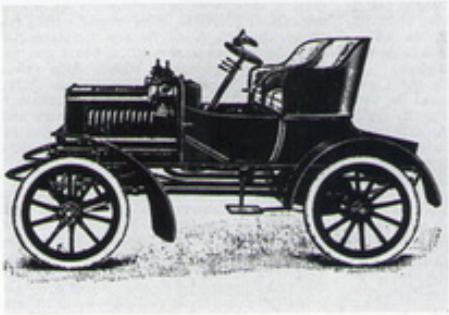


Clyde

Leicester Inghilterra 1901 - 1932

Le Clyde vengono costruite a Leicester da G. H. Wait tra il 1901 e il 1932. La prima Clyde risale al 1901: non ci sono notizie ufficiali di vetture precedenti sebbene l'azienda si vanta di aver costruito una vetturetta con motore raffreddato ad aria già dal 1899. I modelli precedenti al 1914 presentano uno schema piuttosto insolito: motore trasversale nella parte frontale collegato con una lunga catena al cambio, posizionato sul ponte posteriore. Nel 1905 la Clyde adotta motori White&Poppe per i modelli maggiori, con due, tre o quattro cilindri: le auto più grosse vengono proposte nel 1907, con motori a quattro cilindri disposti però longitudinalmente. Con il tempo, i motori vengono ridotti: nel 1910 il maggiore è un quattro cilindri di 1810 centimetri cubi. Dopo la Prima guerra mondiale la Casa propone progetti più convenzionali che conservano la peculiare collocazione posteriore della scatola del cambio. I prezzi sono bassi: solamente 175 sterline nel 1928 per il modello maggiore di questi veicoli biposto. L'azienda chiude nel 1932.

Una Clyde biposto del 1905 con motore White&Poppe disposto trasversalmente



Clyno

Wolverhampton Inghilterra 1909 - 1929

La Clyno Engineering Co. nasce a Wolverhampton nel 1909, ma fino al 1922 si dedica alle motociclette. La produzione di auto inizia per contrastare il successo della Morris nel settore delle utilitarie con vetture più maneggevoli dotate di migliore tenuta di strada.
La prima Clyno è un'auto leggera con motore a quattro cilindri a valvole laterali Coventry-Simplex, mentre il cambio è costruito in proprio dalla stessa Casa automobilistica. Al prezzo economico di 265 sterline si acquista un veicolo completo di avviamento e illuminazione elettrica.
Il successo della marca dipende dagli eccellenti freni meccanici sulle quattro ruote introdotti nel 1926, anno in cui le vendite, affidate al gruppo Rootes, raggiungono le 350 vetture a settimana. Ma il colpo di grazia arriva due anni dopo, col lancio del nuovo modello 9 HP, un'utilitaria ridotta all'osso, che delude le aspettative del pubblico e costringe la Casa a chiudere nel 1929.

Clyno Royale torpedo del 1926. Questo modello è tra i più lussuosi quattro posti, con quattro portiere e tappezzeria in cuoio

CMN

Milano Italia 1919 - 1923

La Costruzioni Meccaniche Nazionali nasce con l'acquisto degli stabilimenti milanesi della De Vecchi.
È il 1919 e nel primo anno di attività la nuova Casa automobilistica produce la 15/20 HP con motore a 4 cilindri in linea monoblocco, valvole laterali, 2297 cc: due versioni sportive di questo modello partecipano alla Targa Florio con Ugo Sivocchi ed Enzo Ferrari alla guida, ma i risultati non sono brillanti. L'anno dopo, la costruzione della 15/20 HP, chiamata semplicemente 20 HP, viene affidata alle officine toscane di Pontedera e da qui partono le evoluzioni. Nel 1922 viene prodotta una 6 cilindri, la 25 HP, con cilindrata di quasi tre litri; l'anno seguente tocca a una nuova quattro cilindri, la tipo 7, con motore di 1940 cc a valvole in testa, che arriva alla velocità di 125 chilometri orari.
Ma nello stesso anno, la fabbrica conclude la sua breve parentesi nel mondo automobilistico, chiudendo definitivamente i battenti.

Versione sportiva di una CMN 15/20 HP del 1919 con a bordo Enzo Ferrari e Ugo Sivocci in un tornante della gara Parma-Poggio di Berceto

Cobra

Venice
Stati Uniti
1962 - 1967

Il marchio Cobra è quello utilizzato da Carroll Shelby al momento di intraprendere la sua attività di costruttore (in realtà l'assemblaggio di vetture speciali) quando cessa la sua attività sportiva come pilota. Il marchio viene utilizzato per la prima volta nel 1962 sulla vettura realizzata montando un grosso motore Ford V8 sul telaio della inglese AC 260 Roadster. La società, originariamente la scuderia Shelby-American, assume per questa iniziativa la ragione sociale di Shelby A.C., poi la denominazione evolve in Ford Cobra, quando la Casa americana decide di uscire allo scoperto e di manifestare ufficialmente il suo sostegno all'iniziativa. La carrozzeria della prima Cobra Roadster è identica a quella del modello inglese, mentre il motore è il nuovo "piccolo" 8 cilindri fornito da Ford che viene evoluto in seguito soprattutto per gli esemplari destinati alle competizioni fino all'ultima serie di 7 litri di cilindrata (modello 427). L'ultima Cobra 427 Roadster è prodotta nel 1967, ma il marchio è utilizzato anche per altri esemplari realizzati in Inghilterra dalla AC Cars fino al 1969.

Un modello Cobra da competizione

Cole

Indianapolis
Stati Uniti
1909 - 1925

Nata come fabbrica di carrozze nella capitale dell'Indiana, poi resa celebre dalla gara della 500 Miglia , la Cole Motor Car Company, per sopravvivere all'avvento dei primi mezzi di locomozione senza cavalli, si converte alla produzione di automobili. In breve passa da semplici carrozze a motore a modelli più elaborati, con motori a quattro e sei cilindri. Nel 1913 vengono introdotti il sistema di avviamento e l'impianto di illuminazione elettrici; si tratta di grosse vetture torpedo a sette posti, ma non mancano le versioni berlina. Al 1916 risale l'uso del potente motore 8 V della Northway, con pistoni in alluminio che sui modelli Aero Eight si rivela veloce e robusto e contribuisce al successo del marchio, consolidato anche dal record stabilito nel 1921 da un Aero Eight sul percorso Denver Chicago: 2.040 chilometri in 36 ore e 26 minuti.
La Cole è anche tra le prime Case in America a montare sulle sue auto, nel 1923, due anni prima di chiudere, i primi pneumatici, che, seppur rudimentali, rappresentano, per l'epoca una grande innovazione.

Uno dei primi esemplari di vetture Cole con carrozzeria torpedo

Columbia

Hartford
Stati Uniti
1897 - 1913

La piccola Casa americana fondata nel 1897 nel Connecticut, nei primi anni di vita si dedica solamente alla costruzione di veicoli elettrici.
Nel 1899 comincia a produrre vetture a benzina con radiatore a serpentina, balestre ellittiche e guida a sinistra. Una delle novità introdotte dalle auto Columbia nei suoi sedici anni di attività è il particolare tipo di trasmissione elettrica a sette marce, presente sul modello 66 - 3 del 1907. Questa soluzione viene studiata per risolvere i problemi di rumorosità e complessità di costruzione del cambio tradizionale.
Una delle ultime vetture prodotte è la Columbia-Knight, che monta un motore a foderi Knight di 6300 centimetri cubi.
Nel 1910 la Casa automobilistica viene incorporata, insieme ad altre aziende, nella United States Motor Co, fondata in quell'anno dal proprietario della Maxwell, Benjamin Briscoe. Nel 1913 la United States crolla e di conseguenza anche la Columbia è costretta a chiudere, dopo aver cambiato, durante la sua vita, ben cinque ragioni sociali.

Una Columbia di fine Ottocento

Cooper

Surbiton, Inghilterra 1946 - 2006

Il marchio Cooper appartiene alla foltissima schiera di costruttori prevalentemente artigianali che iniziano la carriera come meccanici-piloti, per poi divenire a loro volta progettisti e assemblatori di vetture da competizione. Nel caso di questa azienda però l'esperienza e la notorietà maturate con l'attività nel mondo delle competizioni hanno successivamente uno sviluppo anche nel campo delle vetture stradali, con particolare riguardo alla celebre Mini.

La prima attività ufficiale a fregiarsi del nome Cooper è la Cooper Cars Co, fondata nel 1946 da Charles e John Cooper (rispettivamente padre e figlio) a Surbiton nel Surrey; in questa sede si sviluppa l'attività della azienda di famiglia nella quale il capostipite Charles porta l'esperienza maturata con l'attività di meccanico iniziata nel 1908, a soli 15 anni, come apprendista alla Napier e successivamente alla Derby Motors. La Cooper Cars Co si dedica essenzialmente alla realizzazione e alla manutenzione di vetture da competizione con particolare interesse per la cosiddetta formula 500 promossa in Gran Bretagna allo scopo di favorire l'attività sportiva con un mezzo semplice ed economico. Da questa idea nasce poi la celeberrima Formula 3 grazie alla quale il nome Cooper acquisisce rapidamente una robusta fama nel settore delle competizioni.

Dopo la realizzazione di una vettura Sport nel 1949, il grande salto avviene nel 1950 quando nell'officina di Sorbito comincia la costruzione dei primi esemplari della Formula 3, con motore motociclistico Jap e sospensioni ricavate da quelle della Fiat Topolino; questa vettura inizia a gareggiare nelle mani dello stesso John Cooper e del tecnico-socio Eric Brandon e si impone rapidamente come la più veloce ed efficace della categoria. Questa fruttuosa attività si sviluppa dal 1950 al 1957 e con la Cooper Formula 3 iniziano la loro carriera automobilistica piloti divenuti poi celebri campioni, come Peter Collins, Stirling Moss, Jack Brabham e Bruce McLaren.

A seguito dei successi sportivi l'attività della Cooper Cars Co si allarga ad altre categorie e dopo una Formula 2, nel 1952, nel 1955 viene realizzata la prima Sport con motore posteriore, soluzione tecnica che Cooper trasferisce dalla originaria piccola Formula 3 alle vetture più grandi e potenti.

COOPER IN FORMULA 1

La svolta definitiva viene con la realizzazione di una Formula 1 a motore posteriore che esordisce nel 1956 e nel 1958 ottiene con Stirling Moss la prima vittoria nella massima formula per una vettura di questo genere dopo le Auto Union di prima della guerra.

Con la conquista del campionato mondiale di Formula 1 nel 1959 e nel 1960, Cooper diventa nel mondo delle competizioni non solo il profeta del motore posteriore ma anche il marchio di maggiore successo sia con le vetture di formula sia con le Sport Monaco realizzate con un telaio derivato da quello delle monoposto e equipaggiate con motori di ogni genere, anche Maserati. L'attività della Cooper Cars come costruttore di auto da competizione cessa ufficialmente nel 1969 ma nel frattempo John Cooper apre un'altra attività altrettanto soddisfacente e molto più redditizia. La svolta coincide con la presentazione della Mini Minor da parte della Austin-Morris nel 1959, la piccola vettura a trazione anteriore di cui Cooper intuisce immediatamente le possibilità sportive. Già nel 1960 inizia lo sviluppo e la commercializzazione di parti speciali per il motore 850 di serie e dal 1962 la preparazione di esemplari per le gare in pista dove le piccole Mini si dimostrano subito vincenti. A questo punto si stringe la collaborazione con il costruttore (a

Il frontale della Mini Cooper JCW, versione 2009

La strategia
Un'elaborazione ufficiale e omologata

In omaggio alla propria storia l'officina John Cooper sviluppa progressivamente una serie di componenti speciali destinati alle Mini, con speciale riguardo per il potenziamento del motore, per uso agonistico o anche per uso stradale. Questa procedura, normalmente accettata dalle tolleranti normative in vigore in Gran Bretagna, ha sempre una circolazione all'estero poco più che clandestina, ma quando la nuova Mini, sotto il controllo della Bmw, decide di riprendere l'idea dei "kit" di elaborazione e di ufficializzare il marchio John Cooper Works, si pone il problema di rendere l'applicazione di queste modifiche perfettamente legale sotto ogni punto di vista e di organizzare la loro diffusione attraverso la rete ufficiale di vendita. Nel 2003 inizia la distribuzione dei kit JCW in aftermarket e le officine autorizzate Mini si occupano della sostituzione dei componenti normali con quelli modificati e anche della regolare riomologazione della vettura secondo le nuove caratteristiche tecniche e le nuove prestazioni. In questo modo anche la garanzia resta attiva secondo le normali condizioni. Con l'avvento della seconda generazione delle Mini, le versioni potenziate JCW diventano a tutti gli effetti versioni prodotte direttamente in fabbrica.
(nella foto il logo di Jhon Cooper Works)

quel tempo il gruppo Bmc) che affida a Cooper lo sviluppo di una speciale versione, con il suo nome e motore potenziato a 997 cc, che esce nel 1963. Il successo delle Mini Cooper è immediato sia commercialmente sia nelle competizioni, tanto che Cooper sviluppa versioni ulteriormente potenziate, prima con cilindrata 1071 cc (per competere nella classe fino a 1150 cc) poi 1275 cc (per la classe fino a 1300 cc). Queste versioni, per le quali viene adottata la denominazione Cooper S, si dimostrano imbattibili nelle gare su strada e in particolare nel celebre Rally di Montecarlo dove si impongono nel 1964, 1965 e 1967, con un'altra vittoria nel 1966 sfumata per una discussa squalifica tecnica. La forza del binomio Cooper-Mini è a questo punto talmente forte da portare alla creazione di una specifica linea di prodotti che la Cooper sviluppa, produce e mette in commercio autonomamente; nasce così il marchio John Cooper Works specializzato nella elaborazione della meccanica e della carrozzeria delle Mini, sia per uso agonistico sia per le più semplici elaborazioni stradali. Questa attività prosegue anche dopo l'interruzione della produzione della Mini decisa dal gruppo Bmc nel 1971 e riprende forza quando nel

Cooper

1

1990 il gruppo Rover decide di riprendere la produzione della Mini-Classic. Con il passaggio del marchio Mini sotto il controllo della Bmw l'attività della Cooper, guidata da John fino alla sia morte nel 2000 e quindi dal figlio Charles, assume un ruolo ancora più "ufficiale" e con l'arrivo della nuova Mini e la nascita della John Cooper Works a East Preston (nei pressi di Worthing, nel sud dell'Inghilterra) i kit diventano a tutti gli effetti modifiche certificate dal costruttore, ciò comporta che gli interventi effettuati dalla rete ufficiale Mini vengono annotati sui documenti di circolazione con tutti i crismi della legalità. Nel 2003 inizia la commercializzazione dei kit di elaborazione dedicati alle versioni Cooper e Cooper S con rispettivamente 126 e 200 Cv, dal 2005 l'elaborazione JCW della Cooper S arriva a 210 Cv e infine viene realizzata una serie speciale, limitata a 2.000 esemplari assemblati in Italia da Bertone, della Mini Cooper S JCW Kit GP con carrozzeria a due posti alleggerita e potenza di 218 Cv. Un'ulteriore evoluzione del rapporto fra Cooper e Mini coincide con la produzione della seconda serie della nuova Mini, equipaggiata con nuovi motori prodotti in collaborazione fra Bmw e PSA, in questa occasione l'elaborazione sviluppata dalla Cooper per il motore 1600 turbo non consiste più in una modifica da apportare alla vettura come retrofit, ma diventa una vera e propria versione prodotta nella fabbrica a Oxford. Di conseguenza dal 2006 il garage John Cooper Works di East Preston cessa la sua attività e il marchio JCW rimane come identificazione dei componenti sportivi e delle versioni più potenti (211 Cv) delle Mini berlina, clubman e cabriolet.

1. John Cooper sulla Mini inglese
2. Mike Cooper con suo padre John

Daniele P. M. Pellegrini

www.coopercarcompany.com
Station Road East Preston, West Sussex
Inghilterra

2

LA CURIOSITÀ
Comincia così

La prima auto da corsa ufficialmente costruita dalla Cooper è la piccola monoposto che risponde alle caratteristiche della Formula 500, poi diventata Formula 3 nel 1950, prodotta dal 1946 al 1960. Una vetturetta assolutamente essenziale realizzata inizialmente in due esemplari (siglati T2 e T3) destinati ai due soci John Cooper e Eric Brandon e poi divenuta popolarissima, perché vincente, fra gli appassionati della categoria. Le particolarità del progetto non sono frutto di particolari esigenze tecniche quanto di banali considerazioni pratiche. Per esempio: le sospensioni sono realizzate utilizzando componenti provenienti da quelle anteriori di due Fiat Topolino da rottamare, il motore monocilindrico JAP di 500 cc è quello normalmente utilizzato nelle gare di speedway, che Charles Cooper si è procurato attraverso suoi amici motociclisti, e il fatto di essere collocato dietro il posto di pilotaggio è la soluzione costruttivamente più comoda per la trasmissione a catena. Il risultato è una monoposto leggerissima, agile ed equilibrata, con una ottima tenuta di strada e con una velocità di punta elevata grazie alle piccole dimensioni. Queste caratteristiche portano successivamente all'allestimento di esemplari con motori più grossi e potenti utilizzate per competere nelle categorie superiori. Una ulteriore curiosità è la realizzazione di un rimorchio specificatamente previsto per il trasporto della vettura, dotato delle stesse ruote e degli stessi freni della monoposto, in modo da poter essere utilizzati come ricambi *(nella foto Eric Brandon nella gara in salita di Shelsley).*

Mini Cooper

Produzione Dal 1961
Carrozzeria Berlina

La Mini Cooper è la versione sportiva della Mini della Bmc allestita da John Cooper in Inghilterra. Quest'auto debutta nel tardo 1961, ed è il frutto dell'elaborazione in chiave da corsa della citycar inglese più famosa del mondo. Cooper non appena riesce a disporre delle nuove utilitarie, si mette all'opera per trasformarle in macchine vincenti, riuscendo anche a convincere George Harriman, presidente della Bmc, a produrre una serie di 1.000 Mini Cooper. Il motore di questa piccola sportiva ha una cilindrata di 997 cc e dispone di 55 Cv. La velocità della Mini in questa configurazione è 140 chilometri orari ma per la sicurezza, Cooper aggiorna l'impianto frenante con nuovi dischi freno anteriori da sette pollici. Queste versioni di Mini Cooper sono inizialmente vendute in Inghilterra a 679 sterline.

1

FOCUS
Cooper S

Anche la Mini Cooper S viene lanciata in Inghilterra nel 1961 ma a differenza della Cooper normale adotta nuove elaborazioni che la rendono più performante. Il motore aumenta di cilindrata fino a 1071 cc, la potenza è di 70 Cv e la velocità raggiunge i 160 chilometri orari richiedendo freni ancora migliorati, che in questo caso sono sempre dischi all'anteriore ma da 7,5 pollici.

1. Doppia striscia bianca sul cofano, tetto e specchietti bianchi contraddistingono la Mini Cooper
2. Veduta posteriore della piccola inglese
3. Il nuovo logo Mini, adottato dopo l'acquisizione da parte dei tedeschi della Bmw

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,050
Larghezza ..... m 1,410
Altezza ..... m 1,350

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 610 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 997 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 55 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 140 km/h

PREZZO ..... Sterline 679

John Cooper Works

Produzione Dal 2003
Carrozzeria Berlina

1. I kit di elaborazione JCW sono disponibili dal 2003 al 2008 per le versioni Cooper e Cooper S della nuova Mini
2. Gli interni sono quelli di serie con la tradizionale strumentazione circolare al centro

Con l'arrivo della nuova generazione della Mini by Bmw il ruolo della John Cooper Works cambia radicalmente affiancando alla storica produzione di componenti speciali per le Mini Classic, quello di elaboratore ufficiale della nuova marca Mini. La filosofia di base rimane quella tradizionale: offrire ai clienti della Mini gli strumenti per aumentare le prestazioni e accentuare la sportività della loro vettura, il tutto sviluppato secondo i tradizionali canoni di qualità e di sicurezza che sono indispensabili per una iniziativa nella quale è coinvolto un grande costruttore. Il salto di qualità avviene nel 2003 quando alla John Cooper Works (a quell'epoca gestita da Mike Cooper, figlio di John) viene affidato il compito di sviluppare i kit di elaborazione delle nuove Mini Cooper e Cooper S; la commessa implica la produzione e la fornitura di tutti i componenti sottoposti alle modifiche ma con una sostanziale differenza rispetto al passato: non si tratta più di interventi effettuati solo presso la sede ufficiale della JCW, nella classica officina del West Sussex, o artigianalmente presso officine private, ma il tutto deve poter essere affidato alla rete ufficiale Mini e montato con la massima razionalità. Dalla JCW escono quindi teste complete già preparate, sistemi di scarico e, nel caso della Cooper S, uno speciale compressore modificato. Questa procedura prosegue fino alla presentazione della seconda generazione della nuova Mini, quando dal 2008 la versione JCW, non è più frutto di modifiche post-produzione, ma diventa a tutti gli effetti un modello realizzato direttamente in fabbrica.

1

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,630
Larghezza ..... m 1,690
Altezza ..... m 1,410

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 1.140 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1598 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 126 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 204 km/h

PREZZO ..... Euro 21.791

Corbin

New Britain
Stati Uniti
1903 - 1912

Corbin è un marchio della American Hardware Co. specializzata nel settore della ferramenta. All'inizio del Novecento l'azienda del Connecticut decide di affiancare alla consueta attività anche quella di costruttore di automobili. Nonostante il marchio resta in vita per pochi anni (solo nove) le vetture Corbin conquistano il pubblico grazie alle indiscusse doti di qualità unite ad alcune innovazioni come la presenza di guarnizioni metalliche sui freni. La Casa americana debutta con un'auto che monta un motore a due cilindri verticali raffreddato ad aria e trasmissione a catena, sostituito nel 1905 da un quattro cilindri. Tra le vetture più famose c'è il Modello G, dotato di un propulsore da 24 cavalli, soprannominato Hight Power Runabout (spider ad alta potenza).
Con il passare degli anni le auto aumentano di dimensioni e anche la notorietà delle Corbin (vendute a prezzo tra i 2.000 e i 4.000 dollari) cresce sempre di più. Ciò non è però sufficiente a sostenere l'attività e nel 1912 l'American Hardware abbandona il settore automobilistico.

La Corbin 32 HP tourer del 1910

Cord

Indiana
Stati Uniti
1929 - 1937

Errett Lobban Cord è un imprenditore di successo che fonda l'omonima società nel 1929. Questo gruppo gestisce anche altre aziende, come la Auburn e la Duesenberg rilevate da Cord e rilanciate in grade stile.
La Casa statunitense debutta a settembre del 1929 con la L29, la vettura Cord che riscuote più successo. Monta un propulsore a 8 cilindri in linea da 4894 centimetri cubi e 125 Cv, costruito dalla Lycoming Motor, altra azienda che fa parte della Cord. Si tratta della prima automobile americana a essere dotata di trazione anteriore grazie alla collaborazione con Henry Miller, pioniere di questo sistema.
Esce poi la 810 che, nonostante apprezzata dagli addetti ai lavori, non convince il pubblico a causa di una carrozzeria dalla linea troppo moderna. L'evoluzione della 810 è l'812, lanciata nel 1936, un anno prima della chiusura della Cord. Equipaggia un motore che, grazie a un compressore centrifugo Shwitzer - Cummins, sviluppa 170 cavalli di potenza raggiungendo i 100 chilomentri orari in meno di 14 secondi.

1

1. Un particolare dello stemma Cord, con gli inconfondibili tre cuori che campeggiano sul blasone
2. Il modello 810 del 1936, con trazione anteriore e carrozzeria moderna per l'epoca

2

Corvette

Detroit, Stati Uniti 1952

La storia dell'auto sportiva più famosa d'America comincia nel 1952, quando Harley Earl, capo progettista General Motors, propone di costruire una vettura biposto scoperta con carrozzeria in fibra di vetro assolutamente innovativa per l'epoca. L'idea piace a tal punto che il 2 giugno dello stesso anno Harlow Curtice, presidente di GM, e Thomas Keating, direttore generale di Chevrolet, danno il proprio benestare alla produzione del prototipo EX-122. Nasce così la Corvette, il cui nome deriva da quello delle navi appoggio della marina militare americana. E nasce sotto il nome di Chevrolet-Corvette, con tanto di bandiera della Svizzera inserita nel logo in onore del fondatore della Casa americana, Louis Chevrolet, figlio di un orologiaio svizzero. Il debutto ufficiale avviene al Motorama di New York del 1953, e nel giugno di quell'anno inizia anche la produzione in serie nello stabilimento di Flint, in Michigan, per poi essere trasferita l'anno successivo in quello di St.Luis, in Missouri. Nel 1955 il motore sei cilindri Blue Flame viene sostituito dal potente V8, che da quel momento accompagna la Corvette in tutte le generazioni successive. Nel 1957 vengono poi introdotti l'alimentazione ad iniezione (che arriva di serie su tutte le Chevrolet dalla fine degli anni Ottanta) nonché la trasmissione automatica a quattro rapporti, ed il motore raggiunge la soglia di 1 cavallo di potenza per pollice cubico di cilindrata: 283 Cv e 4641 cc. Ma c'è anche spazio per elementi estetici tipicamente sportivi, come le strisce blu su fondo bianco per la carrozzeria dei modelli da corsa. I famosi quattro fari posteriori di forma circolare si devono invece ai ritocchi stilistici effettuati nel 1961, mentre l'anno precedente sono introdotte le testate in alluminio sul motore Small Block V8. Nel 1963 la volta della seconda generazione, la celebre Stingray: per la prima volta compare una versione coupé, e una serie di optional come l'aria condizionata e i sedili in pelle. La terza edizione datata 1968 e forse quella più fortunata, essendo peraltro accompagnata da una serie di novità sostanziali. Innanzitutto l'arrivo della versione ultra sportiva ZR-1 (1970), e del motore V8 7.4 di cilindrata e 425 cavalli di potenza (1971), il più grande propulsore Corvette di tutti i tempi. I record continuano con quello delle vendite: il 1979 fa registrare la migliore performance di sempre, con 53.807 esemplari commercializzati in un anno.

Nel 1981 poi, la produzione viene trasferita negli stabilimenti di Bowling Green, nel Kentucky, dove tutt'oggi ogni nuovo modello è sottoposto a un approfondito ciclo di collaudi e prove di durata. Tutte le Corvette, ad esempio, devono affrontare una corsa di 12 ore su un tracciato stradale ad alta velocità, mentre sul circuito di prova di Milford (Michigan) i collaudatori spingono la vettura con l'acceleratore "a tavoletta" per 30 minuti di seguito, per verificarne la risposta alle sollecitazioni termiche in condizioni limite.

Una curiosità riguardante la quarta serie del 1984, che viene in effetti svelata nel mese di marzo del 1983, poiché risponde già alle normative entrate in vigore l'anno dopo. Perciò Robert Stempel, l'allora direttore generale di Chevrolet, decide di non presentare un model year 1983 e passare direttamente a quello nuovo. Tre anni dopo viene inserita in listino una speciale versione bi-turbo realizzata dalla Callaway Engineering, che rimane in vendi-

Due Chevrolet Corvette C3 Stingray del 1963, una coupé e l'altra cabriolet

Il design
I prototipi

Soprattutto nel caso di un'auto sportiva come la Corvette, i prototipi realizzati sulla base dei modelli che si succedono anticipano le tendenze future, stilistiche e tecniche, del marchio. Tra il 1960 ed il 1997 vengono infatti realizzati quattro veicoli sperimentali, tutti con lo stesso nome: CERV (Chevrolet Engineering Research Vehicles).
Tra questi uno in particolare degno di nota, il CERV II del 1964: ideato dal progettista-capo Zora Arkus-Duntov, è il primo veicolo di questo tipo con motore centrale e quattro ruote motrici. Qualche anno prima ad un altro progettista, Bill Mitchell, viene l'idea di disegnare un prototipo a forma di pescecane. Nasce così la Shark (1961), poi rinominata Mako Shark, di cui la mascherina anteriore a denti cromati, le prese d'aria sui fianchi a forma di branchie nonché i colori dell'auto che sfumano dal blu al verde sul tetto e dall'argento al bianco sul resto della carrozzeria, ricordano per l'appunto uno squalo. Altri prototipi ispirati alle forme dei pesci sono la Mako Shark II (1965), la Manta Ray (1970) e la Tiger Shark (1997).
C'è poi la Corvette 4-Rotor del 1973, che adotta soluzioni tecniche come il motore rotativo Wankel sistemato centralmente e le porte ad ali di gabbiano. Questa rassegna si chiude con la Corvette Indy del 1986, un coacervo di tecnologia per l'epoca: Abs, controllo elettronico di trazione, controllo elettronico della valvola a farfalla, motore V8 biturbo con 4 valvole per cilindro, trazione integrale, quattro ruote sterzanti e gestione attiva della tenuta di strada *(nella foto 57 Chevy Corvette SS).*

Corvette

ta per quattro anni (1987-1991), mentre nel 1986 torna in produzione la versione cabriolet, dopo dieci anni di assenza. Nel 1992 esce dalla catena di montaggio la milionesima Corvette, con il controllo di trazione di serie.

1. Una Corvette Z06 pronta per percorrere la Daytona 500
2. Il progettista Zora Arkus Duntov con una Chevy Corvette del 1966

La quinta generazione viene presentata al salone di Detroit nel gennaio del 1997, mentre l'anno dopo arriva la decappottabile, che per la prima volta dispone di un bagagliaio di tipo convenzionale accessibile anche dall'esterno. Nel '99 poi, cominciano ad essere disponibili le prime dotazioni high-tech come l'Head-Up Display ed il Twilight Sentinel, nonché un hard top per il modello cabriolet. Nel 2002 la Corvette festeggia i suoi cinquant'anni con una versione speciale, la 50th Anniversary, mentre due anni dopo sempre al salone di Detroit arriva l'ultima generazione, la sesta, a cui si aggiungono novità come la Z06 (2006) e la C6 con nuovo motore V8 6.2 da 437 Cv (2007). L'ultima nata risale invece al 2008, si chiama ZR1 ed è la Corvette più potente e veloce mai costruita, grazie ai 647 cavalli del suo motore V8: 330 chilometri orari di velocità massima e accelerazione da 0 a 100 orari in 3,4 secondi. Le caratteristiche, spinte all'ennesima potenza, di auto prettamente sportiva, collocano da sempre la Corvette nell'alveo naturale delle competizioni automobilistiche. Nel 1955 Zora Arkus-Duntov, ingegnere ed appassionato di corse, stabilisce il record per vetture di serie nella celeberrima crono-scalata di Pikes Peak al volante di una Corvette V8, di cui negli anni successivi vengono realizzate diverse versioni da corsa, contraddistinte da due sigle diverse: SS (Super Spyder e Super Sport) ed SR (Sport Racing e Sebring Racer). Negli anni a cavallo tra il 1960 e il 1970, la terza generazione della Corvette conquista 16 titoli nelle gare SCCA (Sports Car Club of America) riservate a vetture derivate da quelle prodotte in serie. Dieci anni più tardi anche la Trans-AM (Trans-American Sedan Championships) terreno fertile per le sue vittorie, mentre alla fine degli anni Ottanta viene costruita la celebre GTP Corvette, che si distingue nelle corse del campionato IMSA (International Motorsport Association): un prototipo da competizione con motore turbo da 1.200 cavalli che supera i 320 chilometri orari. Ma il palmares della Corvette non si esaurisce qui, e può anzi vantare diverse vittorie in quella che è considerata la gara più difficile nel panorama mondiale: la 24 Ore di Le Mans, dove dal 2000 in poi la sportiva americana coglie importanti affermazioni.

Marco Scafati

www.chevrolet.com
General Motors Corporation
100 Renaissance Center, Detroit, Michigan, Stati Uniti

1

2

LA CURIOSITÀ
Scalare le classifiche

Fin dalla sua nascita la Corvette dimostra confidenza col mondo delle corse, soprattutto nella celebre 24 Ore di Le Mans. L'avventura sul circuito francese comincia presto, ma si interrompe alla fine degli anni Ottanta per riprendere col nuovo secolo. Nel 2000 infatti, arriva il primo risultato al di là delle Alpi: le due C5.R si piazzano al terzo e quarto posto nella classe GTS. Nel 2001, il team si presenta ancora più agguerrito, affermandosi con le due vetture guidate da Ron Fellows, Johnny O'Connell, Scott Pruett e da Andy Pilgrim, Kelly Collins e Franck Freon, al primo e secondo posto nella classe GTS. Il successo si ripete nel 2002 con la seconda doppietta per il Corvette Racing Team, sempre nella classe GTS. Il 2003 è l'anno dei piazzamenti, con un terzo e quarto posto, per tornare poi alla vittoria nell'edizione 2004 con l'equipaggio composto da Oliver Gavin, Olivier Beretta e Jan Magnussen, mentre l'opera viene completata dal secondo posto dell'altra C5.R. La stagione 2005 vede poi il debutto della *C6.R* (nella foto): la nuova vettura, sempre con l'equipaggio Gavin-Beretta-Magnussen, riesce ad imporsi, conquistando anche il secondo posto nella classe GT1. Un'affermazione bissata dagli stessi piloti nel 2006, stagione che conferma anche il ruolo da protagonista della Corvette nel mondo delle competizioni automobilistiche, con 4 vittorie di fila e 4 doppiette in cinque partecipazioni. Nel 2007 infine, la Corvette C6.R sale sul secondo gradino del podio, aggiudicandosi il trofeo per il miglior indice di efficienza energetica.

C1

Produzione 1953 - 1962
Carrozzeria Cabriolet

La Corvette C1 è la prima vettura di serie nella produzione americana ad avere la carrozzeria in fibra di vetro. L'idea di utilizzare questo materiale per una vettura viene in mente a Harley Earl, all'epoca capo progettista della General Motors, nel settembre del 1951, quando sul tracciato di Watsin Glen assiste ad una corsa automobilistica. L'idea, per quanto non capìta da subito dai vertici del gruppo, viene comunque assecondata e il 2 giugno del 1952, il presidente della GM in persona, Harlow Curtice, approva la costruzione del prototipo. La prima versione di Corvette fa la sua prima apparizione in pubblico al Motorama Show di Waldorf Astoria di New York. Il pubblico si dimostra entusiasta, solo sei mesi dopo, dunque, il primo esemplare di serie della C1 esce dallo stabilimento di Flint in Michigan. La carrozzeria in fibra di vetro di questa vettura mette in evidenza i denti cromati della mascherina che la fa sembrare un animale da preda. Il frontale è caratterizzato, inoltre, dai fari protetti dai parasassi, mentre nella parte posteriore sono presenti delle pinne che conferiscono alla vettura un aspetto particolarmente elegante. Questo elemento stilistico, molto caro a Harley Earl, spariscono con la versione del 1956 che diventa più aggressiva grazie anche alle nuove feritoie di uscita dell'aria calda del motore poste sulla fiancata, che diventano caratteristiche del modello. Il parabrezza, particolarmente avvolgente circonda i due passeggeri senza bisogno di deflettori triangolari ai lati. Il cruscotto è posto simmetricamente con la plancia verniciata sulla quale spiccano due vistose protuberanze, con quella da lato guida che contiene gli strumenti di bordo.
Nel '56 la Corvette diventa bicolore, nel 1958, invece, compaiono i quattro fari all'anteriore mentre nel 1961 Bill Mitchell, nuovo capo del design di GM, introduce la versione con i quattro fari posteriori. La scelta iniziale di Earl, dunque si dimostra vincente, la carrozzeria in fibra di vetro permette di modificare il design con più libertà e la facilità di costruzione permette di mettere in produzione i nuovi pezzi abbastanza celermente.

1

1. Il frontale particolarmente aggressivo della C1, grazie ai denti cromati della griglia anteriore
2. La fiancata di una Corvette C1 del '58 termina con i fari anteriori di forma circolare

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,250
Larghezza ..... m 1,770
Altezza ..... m 1,310

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3800 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 155 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 200 km/h

PREZZO ..... Dollari 3.498

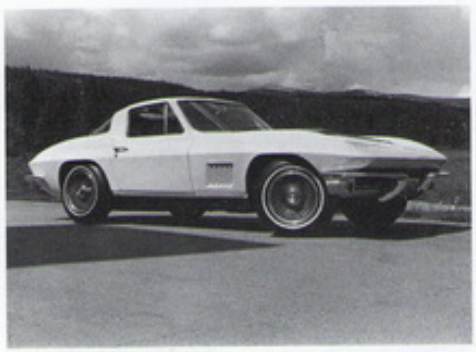
C2

Produzione 1963 - 1967
Carrozzeria Cabriolet - Coupé

1. Nella veduta dall'alto della C2, si nota l'abitacolo a "punta" che termina nella coda
2. Uno dei primi esemplari di C2 Corvette

La Corvette C2, prodotta da GM dal 1963 al 1967 è la prima a portare la firma di Bill Mitchell. Il nuovo capo del design di GM, è già intervenuto sulla Corvette C1, ridisegnando il posteriore nel 1961. La C2 nasce l'anno successivo e l'impronta del nuovo designer si vede, eccome. Il profilo cuneiforme della parte anteriore di questa Corvette è una caratteristica che rende famoso il modello. I fari a scomparsa e le aperture laterali poste all'altezza dei parafanghi permettono di mettere maggiormente in risalto la pulizia delle linee. Alla versione cabriolet viene poi affiancata una coupé la cui coda è caratterizzata da un grande lunotto. Questa versione gode ancora oggi di una grande notorietà per via del suo originale finestrino posteriore sdoppiato, ma vengono prodotti solo 10.600 esemplari di questa C2. Molte le novità tecniche. Fa la sua comparsa il doppio impianto frenante, poi ripreso da tutti i modelli Chevrolet e debuttano, nel 1965, i motori Big Block 8 cilindri a V da 6,5 e 7 litri di cilindrata, quest'ultimo da 425 Cv. Questi propulsori più grossi e alti costringono l'adozione di un cofano motore dotato di una vistosa bombatura per far posto ai carburatori.

1



2

FOCUS
La prima Mako Shark

La leggenda narra che Bill Mitchell si ispira per il design della C2 alla silhouette dello squalo, proprio mentre è a pesca in alto mare. Il primo prototipo, infatti, si chiama Shark e in seguito viene ribattezzato Mako Shark I, nome che entra nella storia di Corvette e delle sportive americane.

SCHEDA TECNICA (1967)

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,450
Larghezza ..... m 1,770
Altezza ..... m 1,260

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.463 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 6999 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 425 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 245 km/h

PREZZO ..... Dollari 4.240

C3

Produzione 1968 - 1982
Carrozzeria Cabriolet - Coupé - Targa

I due prototipi Mako Shark II del 1965 sono i precursori del modello C3 per la Corvette. Le molte soluzioni avveniristiche presentate fanno scalpore tra gli appassionati; il volante quadrato, lo spoiler posteriore a scomparsa i paraurti estensibili per una maggiore protezione, sono tutti elementi che il progettista David Holls riprende in parte per il modello di serie. La C3 viene presentata nel 1967 e viene costruita in 543.000 esemplari, un'enormità in confronto ai modelli precedenti. La linea di questa vettura, ristretta all'altezza dei passaruota, fa guadagnare alla C3 il nomignolo di Coca Cola Corvette. È prodotta in due carrozzerie, coupé e cabrio: le C3 "aperte" hanno un tetto rigido smontabile in due versioni per avere sia la grinta e il comfort della coupé, sia l'emozione di poter guidare all'aria aperta.

1

FOCUS
Sicurezza prima di tutto

Verso la metà degli anni Settanta le discussioni tra i costruttori e i clienti riguardo alle tematiche della sicurezza, portano a scelte drastiche anche per la Corvette. Nel 1976 la cabriolet, giudicata pericolosa in caso di incidente, diventa una targa con roll bar fisso che circonda il lunotto; vengono introdotti nuovi paraurti anteriori in materiale plastico, restano i posteriori in metallo.

1. La graduale restrizione della linea della Corvette C3 all'altezza dei passaruota fa attribuire alla vettura il soprannome di Coca Cola Corvette
2. La versione speciale realizzata per la Pace Car alla 500 miglia di Indianapolis del 1978

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
5.3	1968 - 1971
Big Block 7.4	1971 - 1982
Big Block 7.4 cat	1975 - 1982

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,640
Larghezza ..... m 1,750
Altezza ..... m 1,100

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.450 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5354 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 304 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

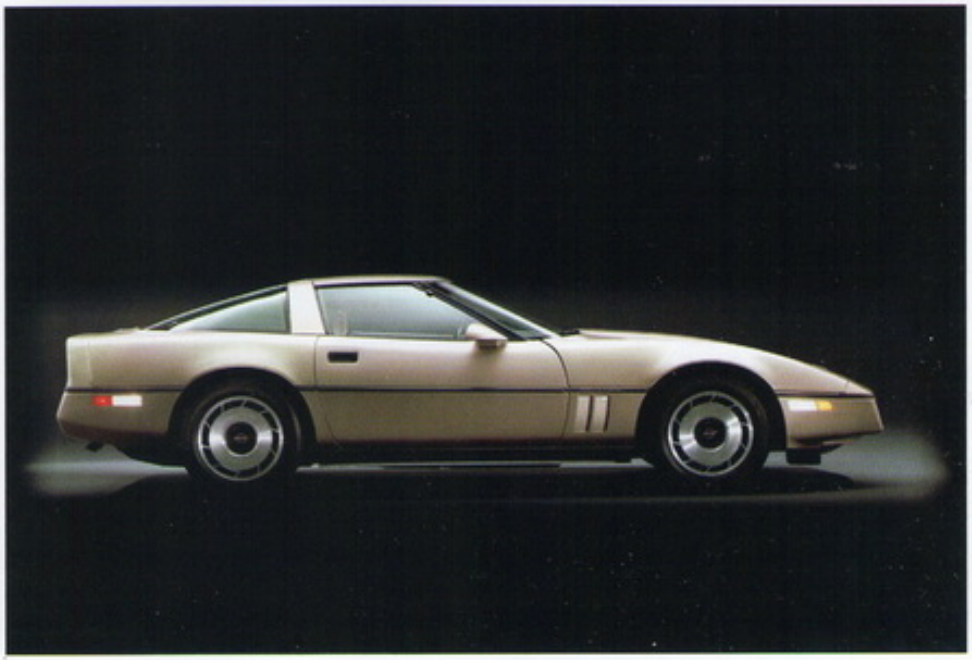
VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... nd

C4

Produzione 1984 - 1996
Carrozzeria Coupé - Cabriolet

La quarta generazione della Corvette arriva con due anni di ritardo dalla cessazione della produzione della C3. L'avvio di questa produzione, prevista per il mese di marzo del 1983, avviene invece solo nel 1984. Il progettista Jerry Palmer dona a questa sportiva una forma elegante, pulita e funzionale. La pulizia estetico-progettuale dimostra la sua validità in galleria del vento con il coefficiente di penetrazione registrato di 0,34, uno dei migliori dell'epoca. Più corta di 16 centimetri rispetto alla C3, questa Corvette è vicina alla strada come nessun altra. Questo a vantaggio del piacere di guida, amplificato anche da una nuova e più redditizia ripartizione dei pesi dovuta al riposizionamento ancora più centrale del motore, uno Small Block da 5,7 litri che lavora con un cambio ZF a sei marce, in grado di migliorare sensibilmente anche i consumi di carburante. La C4 viene prodotta anche in versione ZR1 equipaggiata con un motore bialbero a quattro valvole per cilindro da 375 Cv siglato LT5 progettato dalla Lotus (all'epoca di proprietà di GM) e costruito dalla Mercury Marine.


1

1. La C4 coupé ispira anche le successive generazioni di Corvette
2. Le linee tese ed eleganti di una C4 cabriolet
3. Uno degli esemplari più recenti di C4 cabrio

2

3

FOCUS
Il ritorno della cabriolet

Dopo un'interruzione di oltre 10 anni nella produzione, nel 1986 viene reintrodotta la versione cabriolet della Corvette. La nuova vettura adotta un sofisticato meccanismo che fa sparire la capote all'interno di uno scomparto integrato nella carrozzeria. Più costosa della coupé di 5.000 dollari, la cabriolet ha un buon successo di pubblico, rappresentando un terzo delle vendite totali della Corvette C4.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,480
Larghezza ..... m 1,800
Altezza ..... m 1,190

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5700 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 405 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 6 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 274 km/h

PREZZO ..... Dollari 27.000

C5

Produzione 1997 - 2004
Carrozzeria Coupé - Cabriolet - Targa

La quinta generazione della Corvette viene presentata nel 1997 e anche se ha un passo lungo ben 2,66 metri è 8 centimetri più corta della C4. Per la prima volta i clienti Corvette possono scegliere tra tre differenti carrozzerie, la coupé con la parte centrale del tetto staccabile, la cabriolet e dal 1999 una versione con hard top fornito direttamente dalla Casa. La C5 non ha nulla in comune con il modello che va a sostituire, nemmeno il propulsore anche se mantiene la stessa cilindrata da 5,7 litri. Denominato LS1, questo V8 è interamente in alluminio e sviluppa 344 Cv ad appena 5.400 giri minuto. Il motore, poi, è ancora più basso e arretrato rispetto al passato; dietro l'assale anteriore per una ancora migliore ripartizione dei pesi. Nuovi anche i cambi posti sull'assale posteriore, con il manuale ora a sei marce e un automatico a quattro rapporti.

1

1. Due Corvette C5 del 2002, una coupé e l'altra cabriolet
2. Assetto ribassato e tenuta di strada ai massimi livelli per la C5
3: Il profilo della versione con hard top

FOCUS
L'elettronica per tutto

La C5 è anche la prima Corvette ad usare in modo massiccio l'elettronica. I circuiti intelligenti che già comandano l'iniezione, sono presenti in maniera massiccia anche nell'abitacolo. Oltre alle regolazioni elettriche dei sedili, infatti, è presente una memoria per registrare fino a 3 posizioni differenti, mentre in aiuto alla sicurezza arriva il sistema automatico per accendere i fari.

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
50th Anniversary	2002

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,564
Larghezza ..... m 1,869
Altezza ..... m 1,212

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.465 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5665 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 350 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 6 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 282 km/h

PREZZO ..... Lire 102.700

C6

Produzione Dal 2004
Carrozzeria Coupé - Cabriolet

La Corvette C6 riprende gli stilemi classici tra cui i doppi fari circolari posteriori

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,435
Larghezza ..... m 1,844
Altezza ..... m 1,244

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.433 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5967 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 404 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 6 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 300 km/h

PREZZO ..... Euro 64.100

Nel 2004 debutta la sesta generazione della Corvette. In realtà si inizia a parlare di questa vettura già nel 2003, ma la commercializzazione del modello definitivo avviene solo l'anno successivo. La C6 è stilisticamente, come tradizione, una disciplinata evoluzione della serie precedente e come unica innovazione evidente presenta i fari non più a scomparsa, una caratteristica che accomuna tutte le Corvette precedenti ad eccezione della C1. Anche la impostazione tecnica è quella classica con il telaio in tubi idroformati e la carrozzeria monoscocca in materiali compositi. Grazie al contenimento delle dimensioni esterne, la C6 è più corta di 125 millimetri e più stretta di 25 millimetri della C5. In questo modo la forma della vettura è più efficace aerodinamicamente (cx di 0,28) pur mantenedo le stesse ottime caratteristiche di abitabilità già apprezzate con il modello precedente. La C6, dunque, con le sue quote d'ingombro paragonabili a quelle di una coupé tedesca, si rivela quasi imbattibile sia su strada che su pista. Sotto al lungo cofano anteriore troviamo ancora una volta il V8 Small Block, stavolta con cilindrata di 6 litri interamente in alluminio. La potenza erogata è ora di 404 Cv, la coppia è di 55,6 chilogrammetri (546 Nm), l'incremento rispetto alla versione precedente è di 60 Cv. Le differenze sono anche dal punto di vista del peso. I progettisti tengono di gran conto questo aspetto, decisivo nell'ottica della partecipazione alle competizioni. Per questo motivo, la C6 ha una massa di 1.433 chilogrammi nella versione coupé e 1.442 nella versione cabriolet. Questa ottima base di partenza permette alla C6 di accelerare da 0 a 100 chilometri orari in 4,1 secondi. Le carrozzerie disponibili per la C6 sono due, la coupé e la cabriolet. La versione chiusa dispone della parte centrale del tetto rimovibile che può essere riposto nel vano bagagli. Il padiglione è più grande del 15 per cento rispetto alla C5 e pesa 450 grammi in più. Questo elemento è fornito di serie in tinta con la carrozzeria, ma può essere richiesto a pagamento in versione fumè trasparente. La versione cabrio, invece, è dotata di una morbida capote motorizzata azionata da un solo pulsante. L'operazione di apertura avviene in 18 secondi, mentre non sono registrati peggioramenti delle prestazioni per questa versione che è studiata parallelamente con la coupé. La capote

con tessuto a cinque strati, infatti, è in grado anche di limitare molto i rumori aerodinamici tipici delle auto con questa soluzione per il tetto. La produzione di Corvette coupé inizia nell'estate del 2004. Le vendite in Europa iniziano in novembre con la versione chiusa, il cui prezzo d'attacco è inferiore a quello di molte altri concorrenti. La prospettiva di crescita delle vendite, però è limitata dalla effettiva disponibilità delle vetture sui mercati europei. Le Corvette C6 continuano ad essere prodotte nel piccolo stabilimento di Bowling Green nel Kentucky (Usa) e la commercializzazione in Europa viene affidata ad un importatore indipendente al quale GM ha concesso la rappresentanza dei marchi Corvette Cadillac e Hummer, rapporto che però termina nel 2009 in coincidenza con lo scoppio della crisi finanziaria.

FOCUS
La Blue Devil ZR1

Preceduta dal soprannome Blue Devil (diavolo blu) la versione ZR1 della C6 viene presentata nel 2008 ed è, come tradizione, una piccola serie con prestazioni elevatissime. Il motore è una evoluzione sovralimentata del V8 con quasi 650 Cv e questo la rende la più potente Corvette di tutti i tempi.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,460
Larghezza ..... m 1,930
Altezza ..... m 1,250
POSTI 2
PORTE 2
PESO ..... 1.507 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 6147 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 647 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 6 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 330 km/h
PREZZO ..... Euro 137.490

1

2

LA TECNICA

Per aggirare le norme che penalizzano gli alti consumi la Corvette adotta un un sistema che costringe a utilizzare le marce alte quando non viene richiesta potenza. Il Cags (computer aided gear selection), costringe il pilota quando si marcia con l'acceleratore poco premuto, a passare direttamente dalla prima alla quarta.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
C6	dal 2004
ZR1	dal 2008
Competition	dal 2008
Performance Edition	dal 2008

3

1. La C6 in produzione dal 2006
2. Gli interni della Corvette C6
3. Il frontale della Corvette ZR1 del 2008

Cotterau

Digione Francia 1898 - 1910

La prima vettura prodotta dalla Cotterau risale al 1898: un modello tonneau a quattro posti e motore a due cilindri a V di 5 Cv che apre la serie delle Voiturine. Tra le più antiche Case automobilistiche francesi, la Cottereau costruisce in proprio tutti i componenti delle sue vetture, carrozzeria compresa. Una novità è il motore a tre cilindri adottato nel 1904 dalla 10 - 12 HP.

Persa ben presto la speranza di imporsi in campo sportivo, la Cotterau si concentra su vetture leggere destinate all'automobilista medio, come la vetturetta del 1902 battezzata Populaire. Il tentativo di inserirsi nel mercato delle auto di lusso e di grandi dimensioni si rivela poi un passo falso: i grossi modelli a quattro cilindri, come la 24 HP e la 26 HP, non hanno successo e questo provoca il declino della Casa di Digione, rilevata nel 1910 dalla C.I.D., Compagnie Industrielle Dijonaise. Ma anche questa, con la Prima guerra mondiale, esce silenziosamente di scena.

La Cottereau 5 HP Populaire del 1903 con carrozzeria phaeton

Cottin &Desgouttes

Lione Francia 1904 - 1931

1

1. La 22 HP in una stampa dell'epoca. Dopo il salone di Londra del 1911 aumenta il prestigio della Casa francese che spedisce numerosi châssis in Inghilterra
2. Un'esemplare di 12 HP, una bicilindrica dal prezzo contenuto destinata all'automobilista medio

La Société des Automobiles Desgouttes & Compagnie viene fondata a Lione nel 1904 da Pierre Desgouttes, con un passato da progettista, e si distingue subito per qualità e accuratezza nella costruzione. La notorietà arriva immediatamente al salone di Parigi col secondo modello prodotto: una quattro cilindri da 40 Cv, dotata di diverse innovazioni tecniche, come i freni sulle quattro ruote, cambio a quattro marce, carburatore automatico. Il clamore suscitato da quest'auto attira l'interesse di un industriale, Cyrille Cottin, che si mette in società con Desgouttes dando vita, nel 1906, alla Automobiles Cottin & Desgouttes. La nuova marca produce quattro modelli che coprono l'intera gamma delle potenze: dalla 18 - 22 HP alla 24 - 40 HP sino alla grande 50 - 70 HP di oltre dieci litri di cilindrata.

Sempre al passo coi tempi, la Cottin&Desgouttes introduce il motore monoblocco, il cambio con presa diretta e la trasmissione cardanica. La cura dei particolari, l'uso delle tecnologie più aggiornate e la proverbiale durata rendono famose queste auto e la produzione cresce fino ad arrivare, nel 1913, a 450 auto in un anno. Allo scoppio della Prima guerra mondiale la Casa produce per l'esercito una serie di camionette e fornisce ai servizi dello Stato Maggiore buona parte delle grandi 36 HP in versione torpedo. L'azienda supera senza difficoltà il periodo della guerra e nel 1922 viene prodotta una vettura minore, più accessibile, la tipo M: motore a quattro cilindri di 2600 centimetri cubi con valvole in testa comandate da aste e bilancieri. L'albero motore è a cinque supporti, contrappesato ed equilibrato. L'impianto è elettrico a doppia accensione, con sistema parallelo di magnete e distributore. Altro elemento di successo sono i freni compensati, comandati simultaneamente sulle quattro ruote. Della stessa auto viene realizzata anche una versione sportiva.

Nel 1926 fa scalpore la presentazione della Sans - Secousse, ossia senza scosse: una vettura con telaio ridisegnato a quattro ruote indipendenti, che resta in produzione fino al 1931. La crisi economica del 1930 schiaccia l'azienda: la produzione termina l'anno dopo, le ultime vetture sono prodotte con pezzi di magazzino.

2

Covini Engineering

Castello San Giovanni (PC)
Italia
1978

1

1. Il posteriore della supercar C6W
2. La Covini C6W vista lateralmente. Si possono notare le sei ruote che caratterizzano il modello

Piccola società automobilistica italiana nata nel 1978 per iniziativa dei fratelli Covini. La Casa si specializza nella progettazione di auto super sportive. Tutte le vetture sono accomunate da potenti motori diesel prodotti dalla VM Motori di Cento (Ferrara). Dopo alcuni prototipi costruiti per hobby, l'ingegner Ferruccio Covini lavora alla realizzazione di modelli stradali. Nata dalla passione per i motori e per le auto, l'azienda, a carattere artigianale, impone la sua attività più sulla sperimentazione e sull'innovazione tecnologica che sulla produzione.
La cifra distintiva dei modelli, sin dalla nascita, è sempre l'originalità. A cominciare da quella T44 Soleado del 1978: una quattro ruote motrici con carrozzeria a pannelli modulari intercambiabili. A questa segue, nel 1986, la T40 Summit: lussuoso coupé in cui viene sperimentato un dispositivo overboost sulla sovralimentazione per ottenere più potenza per brevi periodi. Al 1981 risale, invece, la B24 Sirio, la prima auto diesel in commercio che raggiunge la velocità di 200 chilometri orari. Infine, è la volta della C36 Turbotronic del 1998, una gran turismo diesel con velocità massima superiore ai 300 chilometri orari. Ma la svolta avviene quando l'ingegner Covini vede la Tyrrel P34 a sei ruote che partecipa al Mondiale di Formula 1 e ne rimane folgorato. Da allora si concentra per produrre una vettura con quello schema telaistico. Il progetto si realizza nel 2003, anno della nascita della C6W, la prima supercar a sei ruote e motore da 400 Cv. La Covini Engineering si è inoltre occupata del coordinamento di altri progetti, collaborando per esempio alla realizzazione dell'elicottero Dragon Fly e della Chevrolet Callaway C7.
www.coviniengineering.com

2

Craig-Dörwald

Putney
Inghilterra
1902 - 1912

Questa fabbrica inglese diventa famosa prima nel settore dei motori marini, producendo il primo propulsore del genere con 12 cilindri a V. Tra il 1902 e il 1912 la Craig-Dörwald decide di ampliare il campo di interese e di dedicarsi anche alla produzione di automobili per l'uso comune.
Si tratta per lo più di vetture di costruzione artigianale, nella maggior parte dei casi realizzate su ordinazione, senza mai superare la dozzina di esemplari. Dotate di motori a uno, due e quattro cilindri con potenze da 8 a 50 cavalli, le automobili Craig-Dörwald, sempre su richiesta del cliente, vengono allestite con carrozzerie provenienti dalle aziende più quotate nel settore, in conseguenza dei numeri modesti di produzione.

Una Craig-Dörwald 16 HP

Crosley

Cincinnati Stati Uniti 1939 - 1952

1

La fabbrica americana di apparecchi radiofonici Crosley nel 1939 decide di aprire una sezione automobilistica che viene affidata al figlio del titolare: attiva fino al 1952, la Crosley Auto ha base a Cincinnati e impianti di produzione a Richmond e Marion.
All'inizio la produzione si concentra su vetturette di piccola cilindrata, economiche e compatte, ideali per un uso cittadino.
Dopo una breve esperienza con i motori bicilindrici, la Crosley si converte definitivamente al quattro cilindri Cobra di 722 centimetri cubi e, in seguito, al Ciba di 750 centimetri cubi con albero a camme in testa e pistoni in alluminio. Questo motore viene montato su tutte le auto Crosley del dopoguerra e si rivela particolarmente efficace su una vetturetta sportiva chiamata Hotshot, una due posti veloce e maneggevole, che si mette in luce anche in alcune competizioni.
Una versione modificata di quest'auto partecipa anche alla 24 Ore di Le Mans del 1951, senza tuttavia portare a termine la gara a causa di qualche problemi all'impianto elettrico. Il risultato migliore ottenuto dalla Casa nelle competizioni sportive resta la vittoria nella 12 Ore di Sebring del 1950. Nonostante la diversificazione dei modelli che vengono messi in commercio, per soddisfare una fascia di mercato più ampia, nel 1952 l'avventura finisce e i vertici dell'azienda preferiscono interrompere la produzione.

2

1. Una Crosley decappottabile
2. Le tre generazioni della famiglia Crosley posano insieme. A sinistra Powel Crosley, il fondatore, con il figlio Powel Jr. ed il nipote

Crosslé

Holywood Irlanda del Nord 1961

È il 1957 quando John Crosslé costruisce la sua prima auto sportiva, con la quale vince il campionato Ford d'Irlanda nel 1958, nel 1959 e nel 1960.
Proprio a seguito di questi successi e per le pressioni degli amici, che vorrebbero avere una vettura uguale alla sua, John decide di aprire un'officina che, nel 1961, diventa la Casa automobilistica Crosslé Car Company Ltd, con sede a nell'Irlanda del Nord. L'azienda si distingue subito per la costruzione di auto sportive, accanto alle quali però comincia a produrre anche monoposto della formula Junior. Sono molti i piloti del Regno Unito che, alle prime armi, guidano auto Crosslé, a cominciare da Nigel Mansell. Tra i modelli prodotti le più conosciute sono la 32F, costruita in 140 esemplari tra il 1977 e il 1978, e la 41F, versione 2000 della 40F, realizzata in soli cinque esemplari. Nel 1987, per celebrare i 30 anni di vittorie, John ritorna sulle piste, dopo 20 anni di assenza.
www.crossle.co.uk

Tommy Reid alla Mick Mooney's al volante di una Crosslé 10 F del 1967

Crossley

Manchester Inghilterra 1904 - 1951

La storia di questa azienda, vanto di Manchester, inizia con due intraprendenti fratelli, Francis e William Crossley, che nel 1904 cominciano a costruire automobili.
In realtà, la produzione di vetture nasce come attività collaterale alla già collaudata costruzione di motori a combustione interna per installazioni fisse. Ma l'intenzione è chiara dall'inizio: produrre vetture di qualità superiore. Il primo modello appare nel 1904: quattro cilindri fusi in blocchi di due, valvole bilaterali, cilindrata medio-alta, cambio a quattro rapporti con trasmissione finale a catene. Nel 1906 viene introdotta la trasmissione ad albero cardanico. Nel frattempo si consolida l'uso del caratteristico radiatore Crossley, sormontato dal marchio con la croce di Malta su fondo verde. Nel 1909 viene rivista la linea delle auto e presentata una nuova gamma di modelli con motori a valvole monolaterali. Il più piccolo, un 12 - 14 HP, ha i quattro cilindri fusi in monoblocco.
Le soluzioni più avanzate, però, la Crossley le adotta nel campo dei freni, sperimentandone l'applicazione sulle quattro ruote. Purtroppo la mancanza di compensazione dei comandi provoca guasti e rotture e il sistema viene presto abbandonato. Nel 1915 viene standardizzato il radiatore arrotondato, in fabbrica soprannominato a "muso di trota". In questo periodo le consegne civili si assottigliano a favore delle forniture militari. Un veicolo Crossley è usato, infatti, durante la Prima guerra mondiale dall'esercito inglese come ambulanza, autocarro e auto di servizio.
Nel dopoguerra, la Crossley è una delle prime fabbriche di auto a riprendere la produzione civile, con modelli di alta qualità. Veicolo ufficiale dei governatori inglesi in colonia, usata dai futuri re Edoardo VIII e Giorgio VI nelle visite d'Oltremare, la Crossley riscuote un grande successo di esportazioni nei paesi del Commonwealth. La produzione raggiunge così livelli di 500 - 700 esemplari l'anno. Nel 1921 una vettura più moderna accompagna la classica 25 - 30 HP.
Due anni dopo esce la versione sportiva potenziata, denominata 20 - 70 HP, con ruote a raggi tangenti e carrozzerie molto eleganti in alluminio lucidato anziché verniciato. Negli anni della depressione economica la Crossley accentua l'interesse per gli autobus e i veicoli commerciali. E nel 1932 si rivolge a una nuova fascia di mercato proponendo una piccola 10 HP di lusso - chiamata Ten con motore Coventry - Climax a sei cilindri. Le piccole Ten vengono poi rimodernate nel 1935 e denominate Regis: la serie comprende una berlina sportiva e una torpedo.
Alcune mosse false e investimenti sbagliati, come l'associazione con la fabbrica di aeroplani Avio, la fondazione di un'impresa indipendente per l'assemblaggio dei veicoli per il mercato inglese e il tentativo di riprodurre su licenza la Bugatti tipo 22, disperdono la ricchezza della Crossley che, nel 1937 produce le sue ultime vetture ed esce dal mercato come Casa automobilistica.
Negli anni seguenti, si limita all'allestimento di autobus, filobus e veicoli speciali per la Royal Air Force. Fino a quando, nel 1951, la Crossley viene assorbita, con gli stabilimenti, dall'Associated Commercial Vehicle Group, che ne conserva il marchio fino al 1958.

Una Crossley berlina del 1929, dotata di un motore a 6 cilindri e valvole in testa

Crouch

Coventry Inghilterra 1912 - 1928

All'inizio sono le cyclecar a tre ruote chiamate Carette. La storia di questa piccola fabbrica inglese a carattere artigianale con sede a Coventry comincia così, nel 1912.
L'anno seguente esce la versione a quattro ruote con motore centrale a due cilindri a V, trasmissione a catena e raffreddamento ad acqua. All'inizio degli anni Venti, la Crouch presenta un modello di automobile più moderna, sempre con il motore a due cilindri a V, ma alloggiato posteriormente: un fatto insolito per quell'epoca.
A partire dal 1920, speciali versioni di vetture Crouch con carrozzeria aerodinamica prendono parte alle gare di Brooklands, affidate a piloti come Cocker, Marhall e Tollady. Più tardi vengono costruiti nuovi modelli, con motori a quattro cilindri, ma nel 1928 la Crouch sospende la produzione automobilistica.

Una delle prime Crouch: la tre ruote 8 HP del 1912

Cunningham

Palm Beach
Stati Uniti
1951 - 1955

1

Casa americana di auto da competizione, con sede a Palm Beach, Florida. Viene fondata da Briggs Swift Cunningham, un industriale del settore dei lubrificanti, che nel 1951 si propone di costruire una sportiva per vincere la 24 Ore di Le Mans e interrompere così la supremazia delle vetture sportive europee alla gara francese. La prima auto prodotta è la C1, con telaio tubolare e sospensioni indipendenti sulle quattro ruote: il motore è di derivazione Cadillac, a otto cilindri a V con cambio a tre marce. Seguono tre C2 R (R sta per roadster) per la 24 Ore di Le Mans: motore Chrysler otto cilindri a V di 5482 centimetri cubi con potenza 200 Cv e cambio a tre marce Cadillac. Alla gara in Francia, una vettura si piazza diciottesima, mentre le altre due sono costrette a ritirarsi per guasti meccanici. L'attività sportiva della Cunningham prosegue anche negli Stati Uniti con buoni risultati: nel '51, a Watkins Glen due C2 R occupano i primi due posti. Nel 1952 l'azienda produce due C4 Rs (dove s sta per shorter, più corta) e una coupé C 4 RK (K dal nome del tecnico aerodinamico Kamm), sempre destinate alla competizione di Le Mans. Le carrozzerie e i telai sono alleggeriti, il motore ha ora una potenza di 300 Cv. L'anno dopo vengono progettate altre vetture, completamente nuove: le C5 R, che hanno il cambio a quattro marce. Nel 1954 il motore viene ulteriormente potenziato a 330 Cv. Due C4 Rs partecipano alla 24 Ore di Le Mans, aggiudicandosi il terzo e il quinto posto. Spinto a migliorare sempre di più le prestazioni delle sue vetture, Cunningham ne costruisce una nuova per la gara di Le Mans del 1955: è la sua ultima auto prodotta, la C6 R. Ha telaio e carrozzeria molto più leggeri e motore Offenhauser a quattro cilindri di 3000 centimetri cubi. Il cambio è a quattro marce, di costruzione ZF. Una sola vettura di questo modello viene mandata a Le Mans ed è guidata dallo stesso Cunningham, ma è costretta a ritirarsi per un guasto meccanico.

Il bilancio è pesante e anche per un industriale ricco come è Cunningham, arriva il momento di prendere delle decisioni, che lo portano ad abbandonare l'attività di costruttore. Ma per non rimanere lontano dal mondo delle gare sportive, mette su una scuderia e un museo, il Cunningham Automotive Museum Cars, con sede a Costa Mesa, in California, dove sono custodite alcune delle sue vetture e altre da lui acquistate, che risalgono a epoche diverse.

1. Un esemplare di C4 R
2. Stirling Moss con Briggs Cunningham (al centro), Cyril Kieft e Ray Martin a Silverstone nel 1951

2

Cunningham

Rochester
Stati Uniti
1908 - 1936

Antica fabbrica di carrozze nata nel 1838 a Rochester (New York). Nel 1908 debutta nella produzione automobilistica cimentandosi nel settore delle autoambulanze e dei carri funebri.

Nel 1910 fa la sua comparsa la prima vettura, che già testimonia la tendenza della Casa verso una produzione di lusso.

La ricerca di un'elevata qualità, la varietà degli accessori e le finiture di lusso portano a una lievitazione dei prezzi che limita la destinazione delle Cunningham alla sola clientela d'élite. Nel 1916 esce una nuova otto cilindri a V con carrozzeria a barchetta, ruote a raggi e larghi parafanghi rastremati.

Nel 1919 arriva anche il successo sportivo, quando il pilota Ralph De Palma stabilisce alcuni record mondiali. Fedele per molti anni al motore 8 V, nel 1927 introduce una serie di modelli 6 V, che raggiunge il prezzo anche di 12mila dollari. Superata la crisi del '29, nel 1936, nel pieno della ripresa, la Cunningham sospende inspiegabilmente la produzione di auto per dedicarsi alla produzione di apparecchiature elettriche.

Una Cunningham Sedan 6 litri 8V del 1928, lusssuosa vettura del valore di circa 9mila dollari

CVR

Gaines
Stati Uniti
1990

La CVR Automotive è una azienda di Gaines, Stati Uniti. La fonda Ken Seybert nel 1990 e dedica la propria attività alla realizzazione di repliche di famose auto sportive che vengono vendute in scatola di montaggio.
La Casa del Michigan è specializzata nella produzione della Cobra in collaborazione con la Everett-Morrison Motorcars. La vettura monta un motore Ford 351cid che sviluppa 385 cavalli di potenza.
www.cvrautomotive.com

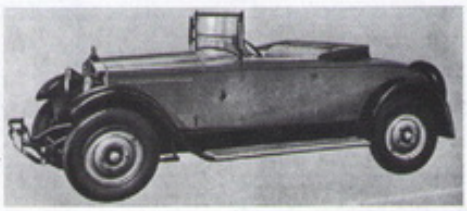
1. Una veduta laterale della RCRP4
2. La RCRP4 è una puntuale ricostruzione dell'estetica della Ferrari 330 P4 del 1967

1

2

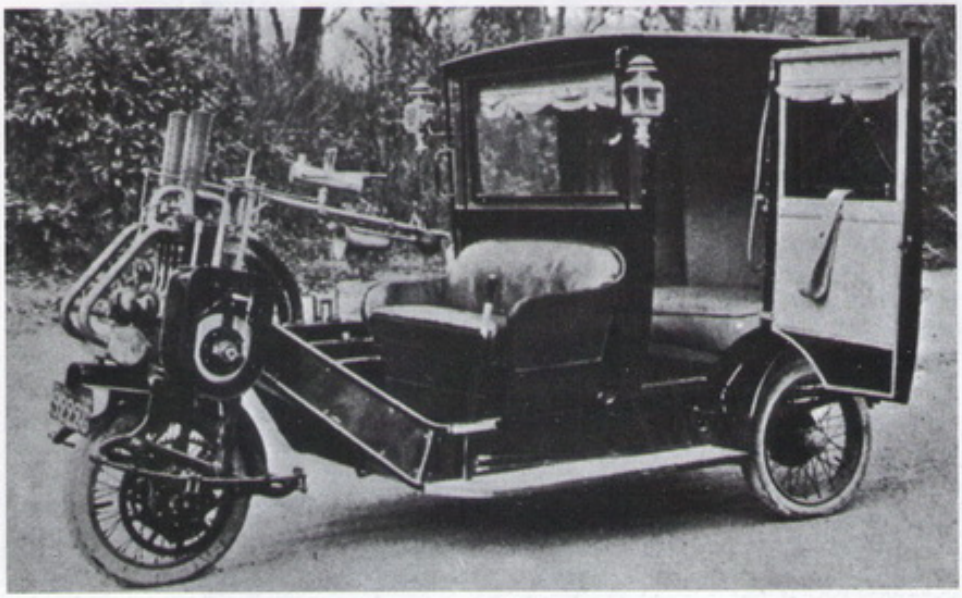
Cyklon

Berlino
Germania
1902 - 1929


1

1. Nel 1929 la Cyklon presenta la roadster 9/40 PS che monta un motore a sei cilindri da 2,4 litri
2. La tipica vettura a tre ruote che caratterizza la produzione iniziale della Casa tedesca. Nel 1911 esce la coupé de ville con propulsore a due cilindri da 8 Cv

La Cyklon è una piccola Casa di motociclette con sede a Berlino. L'azienda tedesca nasce nel 1902 e rimane in vita fino al 1929 quando interrompe la propria attività. La Casa berlinese è ricordata per la produzione di una serie di curiose e interessanti vetturette a tre ruote che vengono chiamate Cyklonette. Queste auto equipaggiano un motore mono e bicilindrico da 450 a 1290 centimetri cubi, montato sopra la ruota anteriore.
Il successo delle Cyklonette si deve al fatto che sono adatte a trasportare persone oppure merci, come recita una pubblicità dell'epoca, sono disponibili in diverse versioni: a due e a quattro posti o furgoncino, quest'ultimo il più popolare.
Intorno al 1920 la Cyklon cambia proprietà e viene assimilata nel grande gruppo Shapiro, che assorbe anche altri importanti marchi automobilistici come la Dixi e la NSU, ma anche la fabbrica specializzata nella costruzione di materiale ferroviario Gothaer e la carrozzeria Schebera.
Oltre alla Cyklonette, da questo momento in poi, la Cyklon amplia il proprio catalogo e costruisce, in collaborazione con Schebera, altri modelli. La prima auto del nuovo ciclo è la tipo 5/20PS che viene lanciata nel 1923. Si tratta di una vettura leggera questa volta a quattro ruote dotata di un motore a quattro cilindri in linea di 1300 centimetri cubi.
Dopo la 5/20PS la gamma si arricchisce ulteriormente con altre vetture. Nasce la tipo 9 - 40 PS con un propulsore a sei cilindri che non è nient'altro che una replica dell'omonimo modello prodotto dalla Dixi, e la 7/40 PS di 1,8 litri tipo D, costruita su licenza della Zedel.
Nel 1929 la CyKlon chiude i battenti.


2

Dacia - D'Yrsan

Dacia Daewoo Daf Dagmar Dagrada Daihatsu Daimler DaimlerChrysler Dakar Cars Dalat Dangel Daniels Motor Dare Darracq Davis Dax D.B. Décauville Dechamps De Coucy De Dietrich De Dion Bouton Deemster De La Chapelle Delage Delahaye Delaunay Belleville Dellow DeLorean Demeester Dennis Derby Desmoulins De Soto De Tomaso Detroit Electric De Vecchi D.F.P. Diatto D'Ieteren Dim Dixi DKW Doble Dodge Dongfeng Donkervoort Donnet Dora Dornier Duesenberg Dufaux Du Pont Durant Dürkopp Duryea Dux D'Yrsan

Dacia

Colibasi, Romania 1966

La Dacia è un marchio romeno con due vite. Una prima del crollo del muro di Berlino e una dopo la fine del comunismo nei Paesi dell'Europa dell'est. La prima vita comincia nel 1966 nel dipartimento di Arges a Colibasi. Qui nasce la Fabbrica Automobili di Mioveni, prima pietra dell'industria nazionale delle quattro ruote in Romania. È naturalmente un'azienda di Stato e infatti è il governo romeno a firmare nel 1968 un accordo con la francese Renault per costruire automobili su licenza. In quell'anno, la Dacia 1100 nasce su licenza della Renault 8, seguita l'anno successivo dalla Dacia 1300 su licenza della Renault 12.

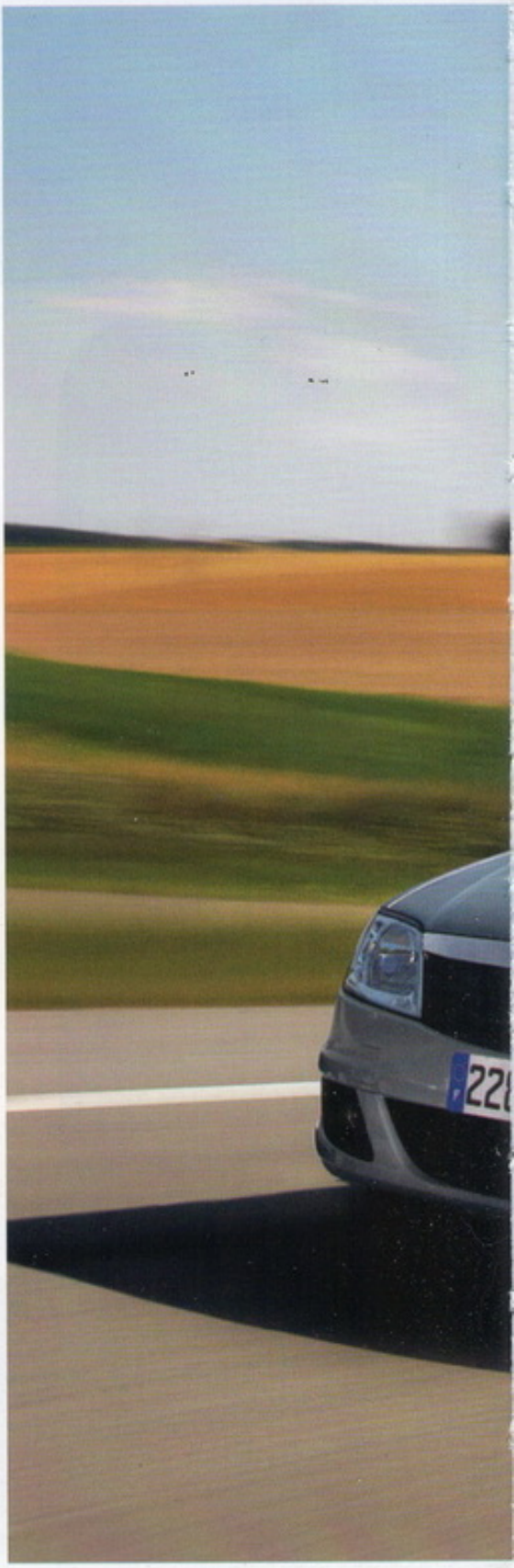
Tra il 1970 e il 1980, a Mioveni il marchio nazionale aiutato dai francesi sviluppa un'intera gamma di modelli destinati al mercato interno, dalla Dacia 1300 Break (1973), alla 1302 Pick Up (1975). Nel 1978 finisce il contratto di licenza con la Renault, ma la fabbrica continua a produrre modelli derivati dalla Renault 12. I nomi delle vetture sono numeri affiancati al marchio: Dacia 1320 (1987), Dacia 1325 Liberta (1991), Dacia 1307 e 1309 doppia cabina (1992). Nel 1995, il marchio romeno produce per la prima volta una vettura sviluppata totalmente in casa, la Dacia Nova. Nel 1998, la produzione raggiunge la 2 milionesima vettura ed è anche l'anno in cui la fabbrica riceve la certificazione di qualità ISO 9001, secondo gli standard fissati dalla Comunità europea.

2

1. La nuova Dacia Logan in versione station wagon (MCV) sviluppata e venduta in collaborazione con Renault
2. Due Dacia Logan durante il Raid Marocco - Romania

Nel novembre del 1998, a Parigi, la Renault comincia a progettare un'auto a basso costo con l'obiettivo di un prezzo di 5.000 dollari, che poi viene lanciata sei anni più tardi con il marchio Dacia. Il progetto nasce da un'intuizione del presidente del gruppo francese, Louis Schweitzer, numero uno alla Régie dall'ottobre del 1992 all'aprile del 2005. I cittadini dell'Europa dell'est si avvicinano a quella motorizzazione di massa che in Europa occidentale è cominciata nel dopoguerra e si è affermata negli anni Sessanta. La richiesta di questi mercati emergenti è orientata verso berline tre volumi con bagagliaio, adatte alla famiglie e soprattutto dai costi accessibili. Auto che vanno prodotte in Europa orientale dove i costi del lavoro sono più bassi rispetto all'occidente.

Il 2 luglio del 1999, la Renault di Schweitzer prende il controllo della Dacia, società privatizzata per l'occasione, acquistando il 51 per cento del capitale, portato nel 2003 al 99,43 per cento. Il marchio romeno diventa il secondo del gruppo francese. Con il denaro e la tecnologia provenienti dalla Francia, la Dacia si ristruttura fortemente: viene ricostruita la sua rete commerciale, vengono rifatti gli impianti produttivi, riorganizzata



1

Dacia

1. Il prototipo Dacia Duster, uno studio per un crossover con grande spazio a bordo e porte che si aprono ad armadio senza asse centrale
2. La versione station wagon della Dacia Logan
3. Il prototipo Duster esposto al salone di Ginevra del 2009

la sua rete di fornitori. Viene sviluppato il sito industriale di Pitesti, nascono il centro ingegneristico di Technologie Roumanie (RTR) e Renault Design Central Europe (RDCE), situato nel cuore di Bucarest. Nel 2000, il modello Dacia SuperRNova è il primo esempio concreto della cooperazione tecnica franco-romena. L'auto ha motore e scatola del cambio Renault. Nel novembre del 2002, i motori diesel Renault montati sulle Clio finiscono sotto i cofani delle piccole Dacia. La Solenza vede il mercato nell'aprile del 2003 prima con motore 1400 a benzina e, dal settembre, con un diesel francese di 1900 di cilindrata.

Nel frattempo, l'intuizione di Schweitzer diventa realtà. Nel settembre del 2004 viene lanciata la Dacia Logan, presentata come la prima vera auto low cost del nuovo millennio con un prezzo più alto di quello originariamente previsto a seguito dell'adozione di soluzioni e accessori indispensabili per permetterne la commercializzazione nei Paesi automobilisticamente più evoluti. La Logan è molto più che un'automobile, vista sia dalla Romania che dall'importante partner francese. Per l'industria romena, questo modello - destinato a essere esportato - segna l'inizio di una vocazione internazionale. Più di 13.000 persone partecipano in vario modo a questa nuova sfida produttiva, formate da oltre un milione di ore di lavoro. Per la Renault, con la Dacia Logan si tratta di completare la sua offerta verso il basso e imporne la commercializzazione prioritariamente fuori dall'Europa occidentale.

Nel 2005, la Logan viene lanciata anche con motore diesel Renault. L'auto ottiene la certificazione ISO 14001 per il rispetto dell'ambiente e viene prodotta in quell'anno in 172.000 esemplari. Nel 2006, la Logan viene lanciata in una nuova collezione e la gamma arricchita dalla versione Prestige, equipaggiata con un motore a benzina 1600 da 105 cavalli. In ottobre, al salone di Parigi viene presentata la versione familiare della Logan, la MCV (acronimo per Multi Convivial Vehicle), che può ospitare fino a sette persone.

Nel 2007 le esportazioni della Dacia superano il volume di vendita del mercato interno romeno. La gamma Logan si arricchisce di altre versioni. Il suo prezzo competitivo, rispetto ad analoghi modelli prodotti da marchi occidentali, fa sì che anche in paesi dell'Unione europea come la Francia ottiene buoni risultati di mercato. Nel 2007 escono la Logan Van, la versione commerciale, la Logan equipaggiata con alimentazione a gas GPL, la Logan 1.5 dCI 85 cavalli (motore di punta della gamma medio-piccola delle auto Renault), mentre la produzione raggiunge le 500.000 unità. Nell'ottobre dello stesso anno, al salone di Bucarest, la Dacia lancia il modello Logan pick up, mentre il marchio a fine anno produce la sua 3 milionesima vettura.

Nel 2008 viene presentato il quinto modello del marchio ai tempi di Renault: la Dacia Sandero, berlina due volumi cinque porte di segmento B. La Sandero, lanciata prima sui mer-

2

1

La curiosità
Il fenomeno Logan

Logan è un caso automobilistico non soltanto perché è la prima vettura low cost dei tempi moderni, con modello di business e missione precisi che diversi concorrenti pensano di copiare. Logan è anche un nome, che come spesso capita nel mondo globalizzato, lo si ritrova sotto varie forme e vari marchi. Se questa vettura viene venduta in 43 paesi, non dovunque viene commercializzata con il suo marchio di origine Dacia. In Messico, la Logan viene venduta con il marchio Nissan, essendo il costruttore giapponese parte dell'alleanza con la Renault dal 1999. Le Nissan Logan sono prodotte in uno stabilimento della Renault in Brasile. In Iran,invece, dove la Logan viene fabbricata localmente, l'auto low cost viene venduta come Renault Tondar. Alla sua apparizione, nel 2007, la Tondar viene ordinata in ben 100.000 unità nella sua prima settimana di commercializzazione. Un successo per la Renault (oltre che per la Dacia), ma anche per i suoi partner iraniani che la costruiscono sotto la guida dei francesi: Iran Khodro e Saipa. Iran Khodro (IKCO) è il più grande costruttore di autoveicoli del Paese, nato nel 1962 come Iran National ad opera della famiglia Khayami. IKCO detiene circa il 65 per cento del mercato interno. Nel luglio del 2008 il marchio che lavora anche per la Renault apre a Khorassan la più grande fabbrica del Paese. Insieme alla Saipa, che produce anche auto su licenza Citroën,i due costruttori producono nel 2008 1 milione di autovetture, secondo i dati ufficiali del governo di Tehran *(nella foto una delle linee di montaggio nello stabilimento in Iran).*

3

Dacia

cati del Sudamerica e solo successivamente su quelli dell'Europa orientale e occidentale, viene prodotta principalmente in Brasile e rappresenta un ulteriore passo da gigante per l'internazionalizzazione del marchio e per la strategia di espansione del gruppo. Il programma Logan prevede la produzione in sei paesi oltre la Romania: Marocco, Russia, India, Iran, Brasile, Colombia. Così la Sandero, che nei diversi paesi viene commercializzata sia con il marchio Dacia che con quello Renault.

Francesco Paternò

La versione pick up della Dacia Logan

www.daciagroup.com
Uzinei Street nr 1, Colibasi, Pitesti, Arges country, Romania

La strategia
Quattro ruote a prezzi bassi

Low cost – dall'inglese basso costo – è entrato nel vocabolario automobilistico proprio con la presentazione sul mercato della *Dacia Logan* (nella foto), nel settembre del 2004. Il concetto si basa sull'utilizzo di nuove tecnologie che permettono di produrre merci tagliando radicalmente i costi. Questo significa anche abbassare i costi di transazione, migliorando contemporaneamente l'efficienza della logistica a livello globale. Produrre un'automobile low cost significa accedere a una riduzione dei prezzi, da riversare sui mercati aumentando il tasso di concorrenzialità e le opportunità di consumo. C'è chi lega l'affermazione del concetto di low cost alla crisi della classe media e del suo potere d'acquisto. Il concetto si è affermato, prima che nell'auto, in altri servizi come le compagnie aeree e più in generale nei viaggi, nei grandi magazzini commerciali, nella telefonia. Nelle quattro ruote, la low cost Dacia viene spiegata dai suoi ideatori attraverso un insieme di interventi, che permettono margini piccoli ma in proporzione interessanti rispetto a un modello analogo costruito e venduto con processi "normali". Nella progettazione e nello sviluppo, il fatto di partire dall'est europeo significa avere un costo del lavoro e una distribuzione meno onerose rispetto agli standard occidentali. In Dacia, dicono i suoi dirigenti, vengono utilizzate tecnologie meno sofisticate, già ampiamente sperimentate che contribuiscono ad abbassare i costi. Il concetto low cost permea naturalmente anche le politiche di marketing: meno pubblicità e più mirata.

1100

Produzione 1968 - 1972
Carrozzeria Berlina

Derivata dalla Renault 8, la 1100 è la prima vettura prodotta dalla Dacia. Lanciata sulle strade nel 1968 è una berlina a tre volumi e a quattro porte in grado di accogliere a bordo quattro persone. Impiega un unico propulsore a benzina a quattro cilindri di 1,1 litri da 46 Cv, con distribuzione ad aste e bilancieri, montato posteriormente e raffreddato ad acqua. Costruita nelle catene di montaggio dello stabilimento Dacia di Pitesti situato a circa cento chilometri da Bucarest, adotta in tutto e per tutto i contenuti della progenitrice francese. Ed è realizzata per un totale di circa 40.000 esemplari fino al 1972 e prodotta anche in una variante 1100S caratterizzata nella linea dal frontale con una mascherina a doppi fari. Subisce un unico e leggero restyling nel 1970.

1

1. Il primo esemplare della Dacia 1100, uscito dalle catene di montaggio della fabbrica di Pitesti, Romania, nel 1968
2. La Dacia 1100 dopo il leggero restyling del 1972

2

FOCUS
La 1100 di Ceaucescu

Un'immagine della consegna della Dacia 1100 "presidenziale" a Ceaucescu. Questa come altre vetture finisce nella sua collezione privata di automobili custodita gelosamente all'interno del palazzo governativo. Tuttavia non c'è notizia dell'effettivo utilizzo di questa vettura da parte del dittatore.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
1100	1968 - 1972
1100S	1970 - 1972

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,990
Larghezza ..... m 1,486
Altezza ..... m 1,356

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 767 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1108 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 46 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 130 km/h

PREZZO ..... nd

1300

Produzione 1969 - 1989
Carrozzeria Berlina - Station wagon - Coupé - Pick up - Limousine

Quasi un simbolo della mobilità durante la guerra fredda, la Dacia 1300 è un vettura prodotta dal 1969 al 1989 nelle varianti berlina, station wagon, coupé e pick up. Conosciuta bene in diversi mercati del Vecchio continente è essenzialmente la riedizione con allestimenti semplificati della Renault 12 e subisce diversi restyling che l'aggiornano nella linea e nella meccanica. Non è un'automobile particolarmente curata nel comfort e nella costruzione degli interni. E non offre neppure grandi prestazioni. Tuttavia trova parecchi estimatori per l'affidabilità e i bassi consumi del suo propulsore di 1,3 litri.Tanto che è realizzata persino in una particolare versione limousine allungata e in altre dedicate al servizio pubblico come ambulanze o vetture della polizia. Tutt'oggi circola ancora per le strade di alcuni paesi dell'Est Europa.

1

1. La Dacia 1300 in mezzo alle nuove Logan
2. Gli interni essenziali della 1300
3. Uno dei primi esemplari della Dacia 1300
4. La coda spiovente della 1300

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
1300	1969 - 1989
1310S	1979 - 1989
1310 Limousine	1980
Pick up	1985 - 1989

3

4

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,348
Larghezza ..... m 1,615
Altezza ..... m 1,435

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1289 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 54 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 143 km/h

PREZZO ..... nd

Logan

Produzione Dal 2004
Carrozzeria Berlina - Station wagon - Pick up

1

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,290
Larghezza ..... m 1,740
Altezza ..... m 1,535

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.095 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1390 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 75 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 162 km/h

PREZZO ..... Euro 7.500

La Logan è la prima low cost europea. Prodotta in Romania e pensata per i mercati emergenti (Europa dell'Est, Cina, India e Russia) è venduta dapprima a 5.000 euro (per la versione base) in Romania, poi, a partire dal 2005 in Francia e nel resto d'Europa, a 7.500 euro con il marchio romeno Dacia, controllato dalla Renault. Una scelta azzeccata quella della Casa francese, avallata dal boom di vendite: tra settembre 2004 e aprile 2008 sono vendute 520.419 Logan, specialmente in Europa e nell'Africa del Mediterraneo. Il design è essenziale, senza troppi fronzoli, con un frontale caratterizzato da una calandra triangolare importante, paraurti in plastica e gruppi ottici ben integrati con la carrozzeria. La parte posteriore risulta un po' spigolosa per effetto del portabagagli squadrato, su cui si innestano le luci dal taglio moderno. Gli interni sono semplici, puliti e funzionali, ma non manca qualche piccolo "lusso" come la radio e il cd player integrati. L'abitacolo risulta comodo per tutti i passeggeri con la possibilità, per chi siede davanti, di allungare le gambe. La plancia, nella prima versione, è in plastica con un inserto color alluminio. I motori sono a benzina (1.4 e 1.6) e diesel (1.5 dCi), firmati Renault. Nel 2008 viene introdotto anche il motore bifuel Gpl/benzina, disponibile solo nella versione benzina 1.4. Un'ulteriore garanzia di risparmio, visto che la Casa promette un pieno con soli 28 euro. Nel 2006 la Logan subisce un restyling, ma i prezzi rimangono invariati. Un vantaggio garantito dalla produzione che continua a essere realizzata in Romania, dove il lavoro di un operaio ha un costo orario nettamente inferiore rispetto a quello di un operaio dell'Europa occidentale. La calandra della New Dacia Logan risulta più ampia e nel complesso la linea è complessivamente più armoniosa e dinamica, anche grazie alla rivisitazione della coda, che nella MCV ha il portellone

1. Uno degli esemplari Logan seconda serie versione berlina a quattro porte
2. Una Logan versione Furgovan, con allestimento commerciale

2

ridisegnato. Anche i gruppi ottici posteriori sono rinnovati, come lo scudo posteriore. I sedili si regolano elettricamente per un maggior comfort di guida. Più ampia la scelta delle tinte, della carrozzeria (disponibile anche allestimento pick up e furgovan) e le finiture degli interni, inclusa la plancia. Questa viene ridisegnata per una maggiore sicurezza dei passeggeri, con un'incurvatura nella parte inferiore che si adatta alla forma delle gambe.

FOCUS
Logan MCV

Debutta nel 2006 la Dacia Logan MCV, una station wagon in grado di ospitare 7 persone. L'accesso al bagagliaio è facilitato dalla soglia di carico ribassata e dalle 2 porte asimmetriche. Le motorizzazioni e il comfort degli interni sono uguali alla berlina, il prezzo invece è un po' più alto.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,470
Larghezza ..... m 1,740
Altezza ..... m 1,640
POSTI 5/7
PORTE 5
PESO ..... 1.270 kg
MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1390 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 75 Cv
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... 5 marce
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 155 km/h
PREZZO ..... Euro 8.950

1. La variante MCV, ovvero station wagon, può ospitare fino a sette persone
2. Gli interni sono spartani ma accoglienti, e la strumentazione è completa
3. Molto apprezzata, specie nei paesi dell'Est Europa, la versione pick up della Logan

1

LA TECNICA

La New Dacia Logan monta il sistema Abs Bosch 8.1, con ripartitore elettronico della frenata e assistenza alla frenata di emergenza che utilizza il circuito idraulico per ottimizzare l'efficacia dell'Abs. Le carreggiate sono allargate di 7 millimetri in entrambi gli assali, al fine di migliorare la tenuta di strada.

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.6	dal 2006
1.5 dCi 85 Cv	dal 2007
MCV 1.4	dal 2007
MCV 1.6	dal 2007
MCV 1.5 dCi	dal 2007
Gpl 1.4	dal 2007

Sandero

Produzione Dal 2008
Carrozzeria Berlina

La Dacia Sandero viene lanciata come berlina compatta low cost, in perfetto stile Dacia. Infatti, pur essendo offerta a un prezzo competitivo di una citycar, offre uno spazio dell'abitacolo e del bagagliaio pari a una vettura di fascia superiore: 5 posti e bagagliaio da 320 litri, espandibile fino a 1.200 litri grazie al sedile posteriore ribaltabile. I motori, tutti Renault, sono a benzina (1,4 e 1,6 litri), diesel 1,5 litri dCi e Gpl 1.4. L'impianto frenante è dotato di dispositivo Abs Bosch 8.1 di ultima generazione e di ripartitore di frenata Ebv, dell'assistenza alla frenata di emergenza Afu (nuova per la gamma Dacia). Tre gli allestimenti: il base, con motore 1.4 benzina (rimpiazzato nel 2009 dal 1.2); l'Ambiance con servosterzo e chiusura centralizzata; e il Laureate con climatizzatore, vetri elettrici e volante regolabile in altezza.

1

1. La Dacia Sandero, compatta low cost, in produzione dal 2008
2. La coda della Sandero. Il bagagliaio è da 320 litri che arrivano a 1.200 grazie ai sedili posteriori ribaltabili

2

FOCUS
Configuratore online

Per scegliere l'allestimento, la motorizzazione e avere un preventivo immediato basta un click. Infatti sul sito www.dacia.it in pochi minuti si può configurare la Sandero, come le altre nuove vetture Dacia e avere subito il prezzo chiavi in mano. Si scelgono anche gli optional, i colori degli interni, della carrozzeria ed eventualmente anche un piano di finanziamento ad hoc.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.6	dal 2008
1.5 Turbodiesel dCi	dal 2008
Gpl 1.4	dal 2008
1.2	dal 2009

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,020
Larghezza ..... m 1,745
Altezza ..... m 1,535

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.065 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1390 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 75 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 161 km/h

PREZZO ..... Euro 7.350

Daewoo

Bupeyong-gu, Corea del Sud 1937 - 2005

Gli albori della Daewoo sono antecedenti alla Seconda guerra mondiale, con la costituzione nel 1937 della National Motor Company con sede a Bupeyong-gu, nella Corea del Sud. Di fatto quella data segna la nascita dell'industria automobilistica coreana, anche se la parte più consistente della produzione della NMC riguarda mezzi da trasporto pesanti. Dopo aver cambiato il proprio nome in Saenara Motor nel 1962, l'azienda viene acquistata nel '65 dalla Shinjin Industrial Co. prendendo da questa il nome. E sotto tale denominazione viene prodotta la prima automobile coreana, la berlina Shinsungho. Parallelamente all'evoluzione societaria inoltre, vanno avanti le collaborazioni tecniche e produttive: dopo quella iniziale con la Toyota, nel 1972 è la volta della partnership destinata a segnare la storia della Casa coreana, quella con la General Motors, che inizialmente si concretizza con la nascita di GM Korea.

Nel 1976 l'azienda cambia ancora nome e diventa Saehan Motor, prima di acquisire la denominazione ormai familiare di Daewoo Motor nel 1982, in conseguenza dell'entrata nell'orbita del Daewoo Group cominciata alla fine degli anni Settanta. Questo è il periodo dell'espansione per l'azienda coreana, che allarga i propri confini commerciali al di là di quelli nazionali, ormai troppo angusti per quella che sta diventando una vera e propria realtà internazionale, pur proponendo "reinterpretazioni" con gli occhi a mandorla di modelli General Motors. Il gruppo Daewoo, infatti, vanta solo in parte interessi nel mondo delle quattro ruote: fedele al motto "from chips to ships" (dai microchip alle navi), divide il proprio business tra componenti e dispositivi elettronici, cantieri navali ed industria pesante in genere. Nel 1992, poi, la partnership con la General Motors si interrompe: ciò nonostante, la fase di crescita ed espansione della Casa coreana continua fino alla metà degli anni Novanta, anche grazie agli standard qualitativi ed alle piattaforme produttive ereditate dal colosso americano. Tutte le auto a marchio Daewoo continuano infatti a derivare da modelli Opel/GM, come la Nexia e la Espero, vetture con le quali la Daewoo debutta in Europa (e in Italia, nel 1995) e che derivano rispettivamente dalle Opel Kadett e Ascona, commercializzate in Gran Bretagna con il marchio Vauxhall ed i nomi di Astra e Cavalier, sebbene giovi precisare che la Espero dal punto di vista stilistico non è esattamente una copia, in quanto disegnata da Bertone. Nel 1995 iniziano anche i primi insediamenti sul territorio europeo, con l'acquisizione della compagnia inglese di ingegnerizzazione IAD e la creazione di un centro per lo sviluppo del powertrain in Germania, il Worthing Technical Center. Investimenti che, insieme ad altre scelte strategiche fatte in precedenza, evidentemente cominciano a dare i loro frutti. A cominciare dai primi modelli ideati e sviluppati in proprio che arrivano uno dopo l'altro un paio d'anni dopo, nel 1997: la Lanos, la Leganza e la Nubira, quest'ultima destinata a mandare in pensione la vecchia Espero. Nello stesso tempo, la fabbricazione delle auto viene spostata nel più moderno stabilimento di Kunsan, dotato di tecnologie più consone alla produzione in grande serie. Da sottolineare che il design di quasi tutti i modelli

1. La Scape, un concept di un Suv presentato dalla Daewoo al Salone di Seoul nel 2002
2. Operai coreani al lavoro

2

1

Daewoo è in questo periodo curato dall'Italdesign di Giorgetto Giugiaro, il cui figlio Fabrizio mette la firma anche su quella che può essere considerata la vettura di maggior successo della Casa coreana: la Matiz. Ad onor del vero, va sottolineato che il progetto originale della Lucciola (così si chiama inizialmente la Matiz) è presentato in primis da Giugiaro alla Fiat, che in quel periodo ha allo studio la sostituta della Cinquecento. Ma i vertici dell'azienda torinese scartano la proposta, forse in maniera poco lungimirante e scelgono la semplice evoluzione del modello (si chiama Seicento), lasciando campo libero alla Daewoo (alla quale viene proposta in seconda battuta). La realizzazione del modello definitivo arriva in vendita nel 1998. Dello stesso anno è l'acquisizione da parte della Daewoo della connazionale Ssangyong, specializzata in veicoli fuoristrada a trazione integrale. Ma le conseguenze della crisi finanziaria che colpisce l'Asia verso la fine degli an-

La strategia
L'exploit in Italia

L'avventura del marchio coreano nel nostro Paese comincia nell'agosto del 1994, con la costituzione della Daewoo Motor Italia Spa. L'anno successivo inizia l'attività commerciale, con il lancio dei due modelli Nexia 1.5 ed Espero 1.8 e 2.0. Nel 1996 An Soo Choi prende il posto di Aldo Fattori alla presidenza della società, mentre l'anno seguente vengono introdotti i nuovi modelli Nubira e Lanos nonché l'ammiraglia Leganza. La crescita prosegue decisa nelle stagioni a venire, grazie anche al lavoro fatto dalla Daewoo sulla riconoscibilità del proprio marchio: in quest'ottica è da ricordare la sponsorizzazione della U.C. Sampdoria, squadra di calcio di serie A, dal 1997 al 1999. Il 1998 è invece l'anno in cui viene introdotta l'auto più famosa della gamma Daewoo, la Matiz, che impiega poco tempo a far breccia nel cuore degli automobilisti italiani grazie al buon rapporto qualità/prezzo: è soprattutto grazie a quest'auto, infatti, che nel giugno del 1999 l'azienda raggiunge quota 100.000 immatricolazioni. Esattamente un anno dopo c'è il lancio della monovolume media Tacuma, seguito poi dalle nuove versioni dei modelli già esistenti. Il 1 gennaio 2004 nasce la GM Daewoo Italia: è il preludio a quanto accade successivamente, con il definitivo passaggio al marchio Chevrolet.
(Nella foto, un prototipo Matiz durante un collaudo).

Daewoo

ni Novanta si fanno sentire, complici un'ascesa forse troppo veloce nonché un'esposizione economica rilevante, e di conseguenza i conti dell'azienda coreana volgono al rosso. Rosso che si fa sempre più profondo fino a diventare insostenibile, anche perché i creditori battono cassa. Nel 2000 i debiti dell'intero gruppo ammontano addirittura a 50 miliardi di dollari, il che costringe i vertici della Daewoo a dichiarare fallimento e ad avviare le relative procedure. Parallelamente, iniziano anche le trattative per la vendita del settore auto. Trattative che, dopo un paio di offerte fatte dalla Ford e dalla Fiat, vedono prevalere la GM, che insieme ai suoi due partner, la giapponese Suzuki e la cinese SAIC, acquista il 66,7 per cento della società, con un investimento di 400 milioni di dollari. Il restante 33,3 per cento (197 milioni di dollari) è di proprietà della Korean Development Bank e di un gruppo di creditori. Nel 2002 dunque, con la costituzione della GM Daewoo Auto & Technology (o GMDAT), inizia ufficialmente l'era moderna dell'azienda, a questo punto, coreano-americana. Che riparte con slancio, potendo contare sulla spinta del più grande costruttore automobilistico mondiale. Proprio al 2002 risale infatti l'arrivo dell'altra novità di prodotto destinata ai mercati di tutto il mondo, la Kalos. Successivamente la General Motors, un po' per questioni legali un po' per differenziare ulteriormente il marchio automobilistico dal resto del gruppo Daewoo (impegnato in altri settori merceologici), decide di vendere tutti i modelli prodotti dalla GMDAT tramite un brand che sia universalmente riconosciuto. Dal 2005 in poi, dunque, la gamma GM Daewoo viene commercializzata in tutto il mondo con lo storico marchio Chevrolet, e proposta nondimeno anche nelle versioni a doppia alimentazione benzina-Gpl.

Marco Scafati

www.gmdaewoo.co.kr
199 - 1, Cheongcheon- Dong, Bupyung-Gu, Incheon, Corea del Sud

La curiosità
Il collasso di fine secolo

Nella metà degli anni Novanta, i vertici della Daewoo vogliono attuare un piano ambizioso: entrare nei primi dieci costruttori di auto al mondo, al più tardi nel 2000. Tale progetto è suffragato dal momento felice delle esportazioni estere della Casa coreana, che ormai può vantare oltre 40 mercati di riferimento oltre a quello nazionale. In particolare l'apertura di canali commerciali con gli allora emergenti paesi dell'Est Europa sembra garantire manodopera a basso costo, ma soprattutto un mercato quasi incontaminato e adatto alla tipologia di auto che la Daewoo è in grado di offrire. Il solo mercato polacco, per fare un esempio, garantisce tassi di crescita enormi visto il quasi raddoppio delle immatricolazioni (da 296.000 a 534.000) nel solo biennio 1995-1997. Ma le previsioni ottimistiche riguardano soprattutto il livello delle proprie immatricolazioni previsto dalla Daewoo a livello mondiale, che nel 2000 avrebbe toccato i 2 milioni di vetture: le previsioni si rivelano invece del tutto infondate, soprattutto in seguito alla crisi finanziaria asiatica del 1997 ed alla conseguente recessione economica in Corea del Sud del 1998. Ai massicci investimenti della metà degli anni Novanta, non corrispondono i guadagni preventivati e nel 2000 il gruppo si ritrova pressato dai creditori con debiti di 50 miliardi di dollari e costretto a dichiarare fallimento.

Prototipo alimentato ad idrogeno realizzato dalla Daewoo

Espero

Produzione 1991 - 1999
Carrozzeria Berlina

Prodotta a partire dal 1991, la Espero è una berlina media sviluppata sulla piattaforma J della General Motors e basata sulla meccanica della Opel Ascona Vauxhall Cavalier. Identificata su alcuni mercati con il nome Aranos, ha una carrozzeria a quattro porte disegnata da Bertone particolarmente curata nell'aerodinamica che ha un Cx di 0,32. Ed offre un abitacolo tagliato per ospitare quattro persone. Tra i punti di forza, un bagagliaio con una capacità di carico superiore ai 500 litri. Dotata di una meccanica a trazione anteriore, adotta nel corso del tempo cinque diverse motorizzazioni a benzina, da 1,5 a 2 litri per un range di potenza da 75 a 101 Cv, accoppiate a un cambio manuale a 5 marce. Costruita nella Corea del Sud, esce di produzione nel 1999 ed è sostituita dalla Leganza.

1

1. Per lungo tempo, la Daewoo Espero è il biglietto da visita della marca coreana nel mondo
2. Ampio cofano e superfici squadrate: il design della Espero è senza dubbio convenzionale

2

FOCUS
Quando il nome non basta

Il doppio nome con cui è chiamata la vettura deriva dal fatto che la parola Espero in alcuni Paesi di lingua spagnola significa aspettare. Proprio per questo in alcuni mercati il management della Daewoo ritiene opportuno sostituire il nome originario con quello di Aranos.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
2.0	1991 - 1993
2.0	1993 - 1994
2.0	1995 - 1999
1.8	1995 - 1999
1.5	1995 - 1999
1.5	1997 - 1999

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,620
Larghezza ..... m 1,720
Altezza ..... m 1,380

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.128 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1998 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 101 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 179 km/h

PREZZO ..... Lire 25.000.000

Lanos

Produzione 1997 - 2004
Carrozzeria Berlina

La Lanos è una berlina prodotta da Daewoo dal 1997 fino al 2004. Quest'auto, la cui linea viene studiata dall'Italdesign, è una delle prime ad essere prodotte in modo autonomo. Dopo la cessazione della joint venture con GM del 1992, la decisione della Casa coreana è quello di essere indipendente anche nella produzione di ricambi per i modelli che vengono prodotti su piattaforme derivanti dall'accordo. La Lanos, pur avendo motorizzazioni costruite su licenza GM debutta nel 1997 con il 1,4 litri E-Tech a 8 valvole, seguito dal 1,6 litri sedici valvole doppio albero a camme in testa, affiancato anche da un 1,5 litri proposto in Italia con cambio automatico. Proposta in carrozzerie a tre, quattro e cinque porte, la Lanos ha un buon successo commerciale, che si deve soprattutto al basso costo.

1

1. La versione a tre volumi e quattro porte della Lanos in produzione dal 2004
2. In Italia, soprattutto per motivi estetici, la Lanos viene venduta soprattutto nella variante compatta a due soli volumi

FOCUS
Design italiano

La Italdesign firma anche la linea della Lanos. L'atelier torinese è impegnata con Daewoo per la definizione di quasi tutte le sue vetture. Il successo della Lanos, che ripropone linee familiari al gusto europeo, è dovuto in buona parte alle scelte fatte a Torino dai designer italiani. Le dimensioni interne e le finiture sono lievemente superiori rispetto alla media delle altre coreane.

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.4 SE 3 porte	1997 - 2004
1.4 SE 5 porte	1997 - 2004
1.4 SE 4 porte	1997 - 2004
1.6 16v SX	1997 - 2004
1.5 SE Plus Aut.	1997 - 2004

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,074
Larghezza ..... m 1,678
Altezza ..... m 1,432

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1349 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 75 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 170 km/h

PREZZO ..... Lire 18.500.000

Matiz

Produzione 1997 - 2004
Carrozzeria Berlina

La Matiz è una citycar prodotta con marchio Daewoo dal 1997 al 2004. Si tratta di un'auto che segna in modo inequivocabile la storia della Casa coreana per il grande successo ottenuto. La Matiz, presente sul mercato italiano dal 1998, ha una carrozzeria compatta a 5 porte ed è dotata di un motore a tre cilindri da 796 cc da 51 Cv. Nel 2003, la seconda serie di Matiz, viene dotata anche di un nuovo 1000 a quattro cilindri da 63 Cv. Entrambi i motori permettono buone autonomie e bassi consumi. Prima del passaggio al marchio Chevrolet, la Matiz subisce un solo intervento di aggiornamento estetico che interessa per la maggior parte la carrozzeria. Nel modello d'esordio è subito riconoscibile per il frontale spiovente simile a quello delle monovolume caratterizzato da grandi fari di forma circolare.

1

1. Il muso piatto e spiovente è una caratteristica delle prime Matiz. La piccola Daewoo debutta nel 1997
2. Il posteriore dell'ultima serie della Matiz dove spiccano i gruppi ottici di forma circolare

2

FOCUS
Italdesign Lucciola

Matiz è il prodotto finale di una evoluzione iniziata nel 1992 da Italdesign dove Fabrizio Giugiaro disegna la Lucciola, monovolume con motorizzazione ibrida a tre porte di grande versatilità. Inizialmente la Fiat è interessata alla Lucciola, ma rinuncia per ripiegare sulla 600, restyling della nuova Cinquecento. È Daewoo a raccogliere il testimone facendo evolvere Lucciola in Matiz.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1997 - 2001
II Serie	2001 - 2004
Motore 1000	2003 - 2004

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,490
Larghezza ..... m 1,490
Altezza ..... m 1,480

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 853 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 796 cc
Cilindri 3
Potenza ..... 51 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 144 km/h

PREZZO ..... Lire 16.350.000

Daf

Eindhoven, Olanda 1928 - 1975

Hubertus van Doorne, piccolo imprenditore olandese, crea la sua prima officina nel 1928, nei locali di una ex birreria di Eindhoven. La produzione iniziale è di oggetti metallici, dagli armadi alle scale, ma all'inizio degli anni Trenta, grazie anche all'impegno del fratello di Hub, Wim, l'azienda è in grado di estendere la sua iniziativa ai rimorchi e ai mezzi pesanti. Nasce così la van Doorne's Aanhangwagen Fabrik - Daf, che nel 1937, con la collaborazione del tecnico van der Trappen, realizza il Trado (sigla dalla contrazione di Trappen - Doorne), meccanismo che consente la trasformazione dei camion in veicoli a trazione integrale, mentre viene avviata un'attività anche in campo militare, con progetti di autoblindo e anfibi. La sfruttano gli occupanti tedeschi durante la Seconda guerra mondiale, senza però il coinvolgimento dei due fratelli.

Hub e Wim tornano dunque protagonisti alla fine del conflitto, nella fase del rilancio postbellico e con il concorso governativo, quando nel 1949 debutta il primo autocarro con marchio Daf, che apre all'azienda un nuovo orizzonte nel mercato dei mezzi industriali. Negli anni Cinquanta, d'altra parte, i van Doorne cominciano a pensare anche ad una vettura utilitaria, economica ma non ridotta all'essenziale e soprattutto molto facile da guidare.

4

Gli studi si concentrano, allora, prima che su altre componenti o sullo stesso disegno della carrozzeria, sul progetto di una innovativa trasmissione automatica,rivoluzionaria nella concezione e destinata a rendere particolarmente rilassante l'impiego con la massima semplificazione dei comandi. Battezzato Variomatic, il sistema non soltanto prevede l'eliminazione del pedale della frizione, ma limita l'intervento allo spostamento di una leva a due sole posizioni (per la marcia avanti o indietro) e al pedale dell'acceleratore, che permette di selezionare un numero praticamente infinito di rapporti. È il risultato di un ingegnoso apparato, che funziona anche da differenziale, formato da cinghie collegate a diametro variabile, che si allontanano o si avvicinano determinando diversi rapporti di trasmissione. Gli effetti positivi sono la fluidità di comportamento e la progressione, fondamentali in particolare nell'impiego cittadino, mentre possono infastidire una certa rumorosità del complesso e l'effetto "frizione che slitta" cui bisogna abituarsi.

Il cambio a variazione continua dei fratelli van Doorne, capostipite di successive generazioni tecnicamente sempre più sofisticate messe a punto da vari costruttori, è dunque la prerogativa di una piccola auto presentata nel 1958 con il nome Daffodil. È una berlina compatta a tre volumi e due porte lunga intorno ai 3,60 metri, dall'estetica piacevole e un po' pretenziosa (sembra una americana in miniatura), abbastanza spaziosa all'interno e con bagagliaio di buona capienza, equipaggiata con un motore anteriore a due cilindri contrapposti raffreddato ad aria di 600 cc per

2

22 Cv. Il tono da vettura di categoria superiore, l'ottima qualità delle finiture e il plus esclusivo della trasmissione automatica sono le chiavi del rapido successo della macchinetta olandese, tanto da costringere ad un notevole ampliamento degli impianti di produzione, mentre il Variomatic non è mai troppo apprezzato in Italia, dove il cambio manuale, considerato più sportivo, resta a lungo un'abitudine difficile da abbandonare.

Nel 1962 la cilindrata viene portata a 750 cc per 32 Cv e 112 chilometri orari, ma resta in listino anche la 600 di base e, nel 1965, dopo 100mila unità costruite, è il momento di un salto in avanti di classe con il lancio di un mo-

1

3

1. L'impianto Daf di Eindhoven del 1949
2. Pubblicità dell'epoca della Daffodil con motore 750
3. Foto pubblicitaria della Daffodil
4. La regina di Olanda Juliana inaugura la fabbrica NedCar, costruita nel 1967 dalla Automobiel Fabriek (DAF) di Van Doorne. Viene assorbita dalla Volvo e successivamente dalla Mitsubishi

dello più grande e dalle maggiori potenzialità di mercato, pur restando in ambito utilitario. La Daf (sigla che ora sottintende la van Doorne's Automobiel Fabrik) presenta la 44, berlina ancora a due porte ma dalle dimensioni più ampie (circa 3,90 metri di lunghezza), freni a tamburo e con un bicilindrico raffreddato ad aria di 850 cc da 40 Cv di potenza.
Per lo stile si è fatto ricorso al brillante designer italiano Giovanni Michelotti, che riesce a dare moderna personalità alla vettura, dall'abitacolo luminoso e in grado di ospitare comodamente quattro persone, oltre a consentire, senza l'abbandono del Variomatic, prestazioni al livello di concorrenti contemporanee come la Fiat 850 (123 chilometri orari di velocità massima).
L'estensione ulteriore della produzione porta alle nuove fabbriche di Oevel in Belgio e poi di Born, e nel 1967 vengono lanciate la variante break della 44, una originale giardinetta con pratico portellone posteriore (anticipatrice delle future berlinette due volumi del decennio successivo), e la 55 che monta un quattro cilindri di derivazione Renault raffreddato a liquido di 1100 cc da 50 Cv, per una punta prossima ai 140 chilometri orari. Si aggiunge nella gamma la coupé, con taglio sportivo del padiglione ma meccanica e prestazioni sostanzialmente invariate.
Nel 1972 arriva l'evoluzione Daf 66, con potenza elevata a 63 Cv per la Marathom e tre tipi di carrozzeria: berlina, break e coupé.
Intanto il Variomatic, a dispetto dei detrattori, dimostra le sue potenzialità perfino in campo agonistico: nei rally si comporta onorevolmente e non si fa mancare neppure una qualificante esperienza sulle monoposto da pista, approdando sulle Formula 3 della blasonata Brabham. Le cose però non vanno ormai altrettanto bene sul piano finanziario e della gestione aziendale e, dopo la crisi del ramo vei-

La strategia
Dagli autocarri alle auto

Prima di lanciarsi nell'avventura automobilistica, i fratelli van Doorne maturano già una solida esperienza, prima nel campo dei rimorchi e dei mezzi militari, poi dei veicoli industriali. Dopo la fine della Seconda guerra mondiale, con l'aiuto del governo olandese la Daf realizza, nel 1949, un nuovo impianto ad Eindhoven per la produzione di mezzi pesanti e, l'anno successivo, debutta il primo camion equipaggiato con un motore sei cilindri a benzina Hercules o, in opzione, con un diesel Perkins. Dal 1953 parte la collaborazione con la inglese Leyland e, nel 1962, viene presentato il modello *2600* (nella foto) che porta ad una espansione della Daf sui mercati internazionali.
Nel 1972, però, l'azienda si trova in difficoltà e riceve il sostegno del gruppo International Harvester che, in seguito, la porta a collaborare con la britannica Seddon Atkinson e con la spagnola Enasa: nasce la nuova serie Daf 95.
Con la Leyland si arriva ad una vera e propria fusione nel 1987.
Un matrimonio che entra in crisi nel 1993, mentre dal 1996 la Daf si muove nell'orbita della Paccar Inc., proprietaria anche della Foden Trucks.

Daf

coli industriali, con l'intervento della International Harvester, nel 1975 la Daf auto vede l'ingresso della svedese Volvo e la nascita della Volvo Cars Netherland. Da quel momento, anche i modelli 66 cambiano marchio, restando in produzione con qualche modifica legata all'immagine della diversa proprietà, massicci paraurti che alterano un po' la fisionomia esterna e maggiore attenzione agli equipaggiamenti e agli accessori di sicurezza, mentre il cambio Variomatic passa alla Volvo 343, prima realizzazione del nuovo corso.

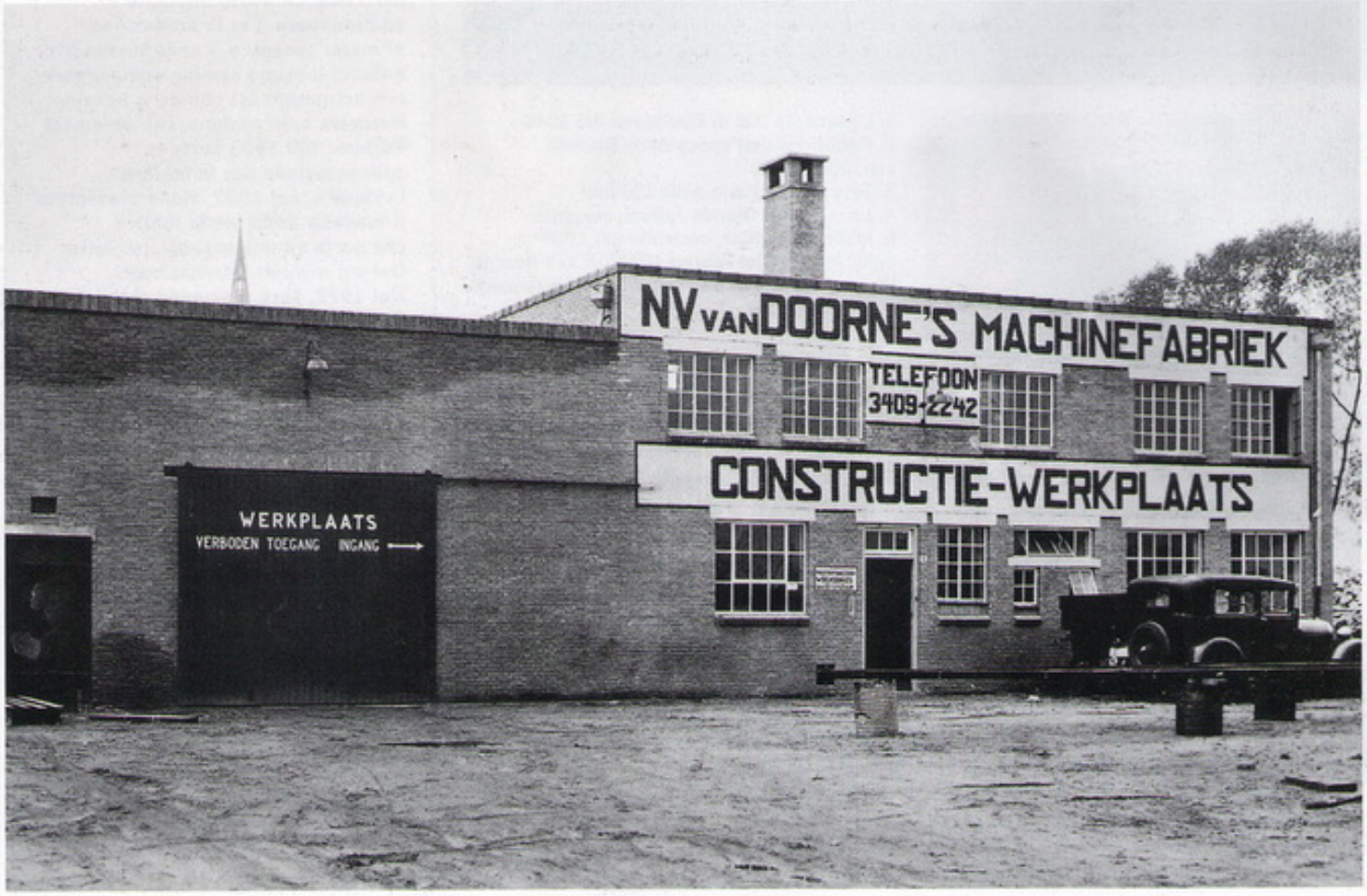
Massimo Tiberi

LA TECNOLOGIA

La trasmissione automatica

Frutto della volontà di cercare soluzioni tecniche destinate a semplificare il più possibile la guida, nella fase di avvio della motorizzazione di massa in Europa, alla fine del secondo conflitto mondiale, la trasmissione automatica Variomatic, sperimentata a partire dalla prima metà degli anni Cinquanta, è il capolavoro dei fratelli van Doorne. Si tratta di un brevetto fondamentale nella evoluzione di cambi automatici. Il sistema, votato al comfort e alla massima facilità di guida, consente in pratica di disporre di un numero infinito di rapporti agendo soltanto sul pedale dell'acceleratore, senza uso di frizione e utilizzando una leva di comando a due posizioni, una per la marcia avanti e l'altra per quella indietro. L'apparato consiste in due cinghie in gomma che collegano a due coppie di pulegge a profili conici i cui lati avvicinandosi o allontanandosi, provocano il variare continuo dei rapporti. Indipendenti tra loro, le coppie di pulegge assolvono inoltre anche alla funzione di differenziale. Inizialmente impiegato esclusivamente sulle Daf, questo sistema di trasmissione è poi sperimentato e realizzato per modelli di altre marche; preferito per i modelli utilitari, a causa della difficoltà a sopportare importanti valori di coppia e potenza, ma poi approdato anche a vetture alto di gamma come le Audi, grazie alla evoluzione delle cinghie e al contributo dell'elettronica.

Officina Daf del 1932



Daffodil

Produzione 1958 - 1970
Carrozzeria Berlina

Presentata nel 1958, la Daffodil è la prima auto realizzata dai fratelli van Doorne, fondatori della Daf. La piccola vettura, una utilitaria a due porte, lunga sui 3,60 metri dalla buona abitabilità per quattro persone e costruita con cura, porta al debutto anche la inedita trasmissione automatica Variomatic a variazione continua di rapporti, che diventa caratteristica tecnica esclusiva di tutti i modelli della casa olandese. Per il motore della Daffodil si sceglie una impostazione simile a quella della Citroën 2 CV, con due cilindri contrapposti e raffreddamento ad aria. La cilindrata iniziale è di 600 cc per una potenza di 22 Cv, ma nel 1962 si passa a 750 e 32 Cv, con un netto miglioramento delle prestazioni (velocità massima di 112 chilometri orari e accelerazione da 0 a 80 chilometri orari in 20 secondi). Di rilievo tecnico anche le sospensioni a 4 ruote indipendenti e lo sterzo a cremagliera, mentre la disposizione degli organi meccanici permette una perfetta ripartizione dei pesi (50 per cento) tra avantreno e retrotreno. Continuamente affinato nel tempo, il modello viene poi ribattezzato 33 e resta in produzione fino agli anni Settanta, con limitate modifiche estetiche ma migliorie più consistenti nelle finiture e negli allestimenti (a richiesta anche il tetto apribile).

1

2

3

1. Una foto degli anni Sessanta, che tradisce la provenienza olandese della Daffodil
2. Dall'alto sono evidenti le linee molto squadrate di questa berlina
3. Uno dei primi esemplari della Daffodil

SCHEDA TECNICA (1962)

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,610
Larghezza ..... m 1,440
Altezza ..... m 1,380

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 665 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 746 cc
Cilindri 2
Potenza ..... 32 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 112 km/h

PREZZO ..... Lire 945.000

44

Produzione 1965 - 1970
Carrozzeria Berlina - Station wagon

1. La Daf 44 viene presentata nel 1965
2. Il modello giardinetta della 44 che arriva sul mercato nel 1967
3. La 44, disegnata con la collaborazione di Michelotti
4. La versione berlina: trazione posteriore con cambio automatico a variazione continua

Nel 1965 la Daf decide di affiancare alla piccola Daffodil un modello di categoria superiore, mantenendo comunque la stessa impostazione tecnica di base. La vettura, che prende la sigla 44, è più grande, più spaziosa all'interno e con un motore di cubatura maggiore e più potente. Per il disegno della carrozzeria la Casa olandese si avvale della collaborazione dello stilista italiano Giovanni Michelotti, il cui nome si lega già ai modelli sportivi della britannica Triumph o alle berline di classe media della tedesca Bmw. La 44 è una due porte a tre volumi, lunga circa 3,90 metri, in grado di ospitare anche cinque passeggeri ed è dotata di un buon bagagliaio; nel 1967, inoltre, nella gamma si aggiunge una versione giardinetta break, dal vano di carico trasformabile e dotata di portellone posteriore. Per quanto riguarda la meccanica, la vettura riprende lo schema a trazione posteriore, con sospensioni indipendenti e, naturalmente, il cambio automatico Variomatic a variazione continua di rapporti, irrinunciabile per una Daf. Il motore è sempre un bicilindrico, raffreddato ad aria, ma con cilindrata portata a 850 cc, per 40 Cv di potenza che consentono alla 44 di superare i 120 chilometri orari e di accelerare da 0 a 80 chilometri orari in 15 secondi.

1

2

3

4

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,850
Larghezza ..... m 1,540
Altezza ..... m 1,380

POSTI 4/5

PORTE 2

PESO ..... 740 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 844 cc
Cilindri 2
Potenza ..... 40 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 123 km/h

PREZZO ..... nd

55

Produzione 1967 - 1972
Carrozzeria Berlina - Station wagon - Coupé

Partendo dalla piattaforma di base della 44 e utilizzando anche la stessa carrozzeria, con modifiche limitate, la Daf lancia nel 1967 un nuovo modello, la *55*, che si caratterizza soprattutto per un motore di cilindrata maggiore e per le migliori prestazioni. In sostanza, l'evoluzione di una vettura che comincia a sentire il peso degli anni e che deve affrontare una concorrenza sempre più ampia e aggressiva. A fianco della berlina due porte e della giardinetta con portellone, viene inoltre offerta una inedita versione coupé, ancora dovuta alla matita di Giovanni Michelotti, che si distingue però dalle altre soltanto per il taglio più filante e sportivo del padiglione, mantenendo comunque una abitabilità posteriore discreta per due persone e la buona capacità del vano bagagli. Nella meccanica, c'è la conferma del cambio automatico Variomatic a variazione continua di rapporti e delle sospensioni indipendenti, ma l'impianto frenante si avvale ora dei freni a disco anteriori e il motore è un quattro cilindri in linea, raffreddato a liquido, di 1100 cc di provenienza Renault. Più potente (50 Cv a disposizione) e nettamente più brillante della 44, la *55* è in grado di raggiungere, nella variante coupé più sportiva, i 140 chilometri orari e di passare da 0 a 80 chilometri orari in 12 secondi.

1

1. La Daf 55 arriva sul mercato nel 1967
2. La caratteristica coda breve e spiovente del modello coupé disegnato da Michelotti
3. Il frontale della 55
4. Un modello berlina della Daf 55 che viene prodotta fino al 1972

2

3

4

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,87
Larghezza ..... m 1,54
Altezza ..... m 1,38

POSTI 4/5

PORTE 2

PESO ..... 765 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1108 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 50 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 136 km/h

PREZZO ..... Lire 997.000

66

Produzione 1972 - 1975
Carrozzeria Berlina - Coupé - Station wagon

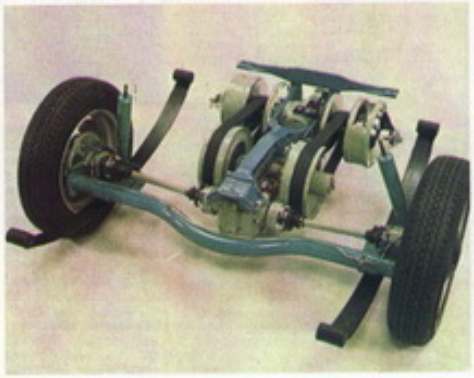
L'ultimo modello lanciato dalla Daf è la 66, presentata nel 1972. Si tratta della ennesima evoluzione della 44 e riprende i contenuti tecnici fondamentali della 55. Sempre tre, tra l'altro, le diverse tipologie di carrozzeria - berlina due porte, giardinetta tre porte e coupé - appena aggiornate in particolari secondari e negli allestimenti interni. Si affianca però la gamma denominata Marathon, con caratterizzazioni sportive (mascherina nera, fari supplementari, strisce colorate laterali, sedili con poggiatesta incorporato) equipaggiata con un motore di cilindrata maggiore e più potente. Nulla di sostanziale cambia nella meccanica di base, con il consueto schema a trazione posteriore e cambio automatico Variomatic a variazione continua di rapporti; nuove invece le sospensioni posteriori tipo De Dion. L'impianto frenante con dischi anteriori si avvale dell'aggiunta del servocomando. Il motore è il 4 cilindri Renault, raffreddato a liquido, di 1100 cc da 50 Cv, ma le varianti Marathon montano un 1.300 da 63 Cv che permette alla 66 di raggiungere i 145 chilometri orari e di passare da 0 a 80 chilometri orari in 10,5 secondi. La 66, dopo l'assorbimento della Daf nel gruppo Volvo a partire dal 1975, continua ad essere prodotta con il nuovo marchio modificata in particolari secondari.

1

2

3

1. Il frontale di una Daf 66, dove spiccano i doppi fari circolari
2. La brochure pubblicitaria di una 66 versione coupé
3. La 66 in una foto degli anni Settanta
4. Il nuovo retrotreno con assale rigido tipo De Dion
5. Il traffico cittadino è l'ambiente ideale per la Daf 66 lunga tre metri e 88


4

5

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,880
Larghezza ..... m 1,540
Altezza ..... m 1,380

POSTI 4/5

PORTE 2

PESO ..... 820 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1289 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 63 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 145 km/h

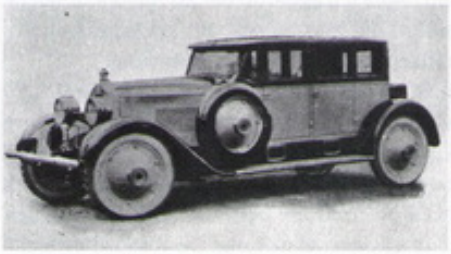
PREZZO ..... Lire 1.998.000

Dagmar

Hagerstown
Stati Uniti
1922 - 1926

Dagmar è una Casa americana nata nel 1922 per volere di Mathias P. Möller che compra gli stabilimenti della Crawford Automobile Co. L'azienda nei primi anni di attività si distingue per le finiture delle proprie vetture in ottone al posto del nichel, quest'ultimo utilizzato con molta più frequenza in quel periodo. La società, con sede a Hagerstown, si caratterizza per la produzione di eleganti vetture sportive nella versione sia chiusa che aperta con parafanghi diritti; le automobili sono equipaggiate con motori Continental a sei cilindri. La Casa americana inoltre costruisce automobili per altre aziende.
Nel 1923 la Dagmar apporta alle automobili alcune interessanti novità che riguardano soprattutto il design: i parafanghi, ad esempio, assumono una linea più curva. Due anni dopo esce un'auto che monta un Continental di minore cilindrata. L'anno successivo viene costruita appositamente per il fondatore un'enorme berlina a sette posti che viene spedita in Danimarca dove Möller risiede con la propria famiglia.
Nei quattro anni di attività la produzione delle Dagmar è piuttosto limitata. Sono appena un centinaio le vetture messe in commercio.

Uno dei primi esemplari di Dagmar, con carrozzeria limousine



Dagrada

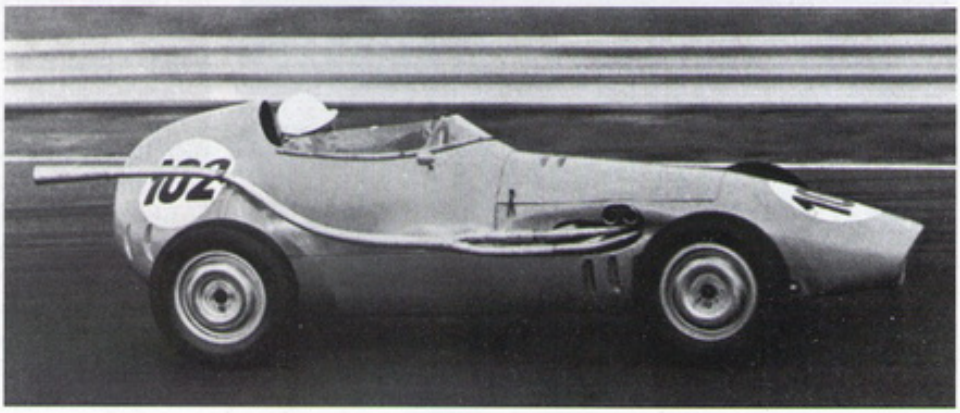
Milano
Italia
1945 - 1969

La Dagrada nasce a Milano nel 1945. È una piccola azienda che si specializza nella costruzione di vetture sportive da competizione e nell'elaborazione di motori e di vetture da turismo. L'officina milanese acquista notorietà in questo campo soprattutto intorno agli anni Sessanta. Anima di questo progetto è il fondatore della Casa, il meccanico Angelo Degrada che nel corso della sua attività fa da chioccia ad altre importanti figure nel mondo dei preparatori automobilistici come Gianfranco Mantovani-Wainer e Romeo Ferraris. Nell'officina di Dagrada vengono costruite auto da corsa che vedono al volante giovani e promettenti piloti italiani come Giancarlo Baghetti, Corrado Manfredini, Tonino Ascari, Franco Bordoni e Giacomo (Geki) Russo.
La Dagrada debutta nel 1950 con una vettura della categoria Sport, classe 750 con meccanica derivata da quella della Fiat 500 Topolino. L'auto fa bella figura in parecchie gare dell'epoca, con al volante un giovanissimo Giancarlo Baghetti che successivamente decide di gareggiare anche nella Formula Junior con una Dagrada espressamente realizzata.

1

L'azienda di Milano progetta questa monoposto nel 1959 e fra le sue particolarità vi è l'utilizzo di un propulsore Lancia Appia al quale la Casa rimane sempre fedele. Il motore è montato anteriormente ma in posizione piuttosto arretrata. La monoposto ottiene nel 1960 degli incoraggianti risultati e la quarta posizione di Baghetti nel campionato italiano conduttori (e la ventesima per Giorgio Bassi a bordo di una vettura analoga) spinge il piccolo costruttore a preparare per il 1961 una vettura evoluta con motore posteriore-centrale, secondo la tendenza più recente promossa in Inghilterra dalla Cooper. Angelo Dagrada sperimenta anche una Formula 850.

1. Una stampa celebrativa delle imprese sportive della Dagrada
2. Una Dagrada in pista



2

Daihatsu

Osaka, Giappone 1907

1. La Copen 1.3, spider di piccole dimensioni e forme tondeggianti
2. Il famoso modello Midget, agile veicolo da lavoro costruito dalla Daihatsu nel 1957

La Daihatsu è una Casa automobilistica giapponese specializzata nella produzione di citycar e vetture da lavoro super-compatte, oggi controllata dalla Toyota Motor Company. Fondata nel 1907 da due professori dell'università di Osaka con il nome di Hatsudoki Seizo Company Ltd per sviluppare le capacità produttive del Paese nel settore dei motori a combustione interna, diviene nel periodo della Prima guerra mondiale un affidabile fornitore di motocicli, piccoli furgoni e camioncini per l'esercito giapponese. Nel 1930 la Hatsudoki Seizo è la prima azienda del Sol Levante a produrre un veicolo a tre ruote totalmente sviluppato e prodotto in proprio. All'HA, questo il nome del primo veicolo a tre ruote di produzione nazionale, l'azienda fa seguire anche, sette anni più tardi, una piccola vettura a quattro ruote denominata FA. Nei tardi anni Trenta e fino a tutta la Seconda guerra mondiale l'attività viene però assorbita principalmente dalla produzione di motori e veicoli per uso militare, richiesti con grande voracità dalla macchina bellica giapponese. Dopo la fine della guerra, la Hatsudoki Seizo riprende con fatica la sua attività industriale, fortemente legata alle commesse militari. Nel 1951 però la società cambia la sua denominazione in Daihatsu Motor Company e subito dopo, nel 1952, lancia il veicolo compatto a tre ruote PCA Bee ricominciando la sua storia di produttore di veicoli terrestri dal tipo di veicolo che ne caratterizza la produzione all'inizio degli anni Trenta. Negli anni Cinquanta il governo giapponese vara iniziative a supporto della produzione nazionale e impone dazi consistenti sulle vetture di importazione e la Daihatsu ha il necessario spessore industriale per trarre il massimo beneficio dalla nuova situazione economica, generata dalla politica di rilancio dell'industria manifatturiera nazionale. Nel 1957 il mitico modello a tre ruote Daihatsu Midget, soprannominato addirittura elicottero da strada per la sua linea ritenuta futuristica e per le sue caratteristiche di grande agilità nei vicoli e nelle strette strade delle città dell'arcipelago, incontra il favore della società giapponese, che inizia a respirare aria di ripresa economica e progetta le Olimpiadi del 1964 per mostrare al mondo la sua ritrovata capacità tecnologica. La Midget arriva fin negli Stati Uniti, dove viene commercializzata con il nome di Daihatsu Trimobile a partire dal 1959, e lancia la marca verso un nuovo periodo di fertilità. Nel 1961 arriva sul mercato il piccolo veicolo commerciale a quattro ruote Hijet e a metà degli anni Sessanta entra nell'azionariato aziendale la Toyota Motor Corporation.

2

Negli anni Sessanta e Settanta il marchio Daihatsu guadagna in Giappone la completa riconoscibilità degli automobilisti nel settore fiorente delle auto compatte, alle quali è affidata la motorizzazione di massa. Nel 1985 il marchio taglia il traguardo dei 10 milioni di veicoli venduti nel mondo ed oggi le Daihatsu commercializzate superano i 25 milioni.

Molto famosi, per le capacità ingegneristiche della Casa, sono negli anni Ottanta i motori tre cilindri a benzina e diesel che dal 1982 arrivano anche sull'italiana Mini Tre della Innocenti e sulla piccola Mini Tre Diesel, nonché sulla versione sportiva Mini Turbo De Tomaso arricchi-

1

ta da una sovralimentazione volumetrica.
La società è controllata dalla Toyota dal 1999, quando il grande costruttore giapponese raggiunge il controllo del 51,2 per cento delle azioni con un'operazione d'acquisto interamente svolta sul mercato azionario. Con un esborso di oltre 31 milioni di yen, completamente finanziati accedendo alla propria fortissima liquidità, la Toyota passa così dal 34,7 per cento alla maggioranza della Daihatsu. L'appartenenza al gruppo Toyota consente alla Daihatsu una capacità di sviluppo di nuovi modelli e di accesso a tecnologie costose e d'avanguardia che le sue sole dimensioni aziendali non le permettono.
I legami tra la Daihatsu e l'Italia si ritrovano anche nella collaborazione con la Piaggio, che produce dal 1992 su licenza il minifurgoncino a quattro ruote Hijet, nato in Giappone negli anni Settanta e diffusissimo per le consegne porta a porta. Il piccolo mezzo da carico è il primo veicolo giapponese prodotto in Italia su licenza ed è commercializzato sul mercato interno come Piaggio Porter, mentre su alcuni mercati internazionali mantiene il marchio ed il nome originale di Daihatsu Hijet.
Sul mercato giapponese l'integrazione della gamma e del marchio Daihatsu nell'ambito del gruppo Toyota sono molto maggiori rispetto a quanto avviene sui mercati internazionali. Il ruolo specifico della Daihatsu nello sviluppo e nella commercializzazione di micro citycar tipiche del mercato del Sol Levante assegna al marchio di Osaka un ruolo molto importante nelle strategie industriali e commerciali della Toyota. Come è particolarmente importante il ruolo delle piccole auto Daihatsu nella realizzazione di proposte innovative dal punto di vista della compatibilità ambientale.
La Daihatsu ha fin dalla fondazione come missione aziendale lo sviluppo di piccoli motori a basso consumo e, a partire dai primi anni Duemila, l'ingegnerizzazione di questi propulsori è fortemente indirizzata anche in direzione della maggior riduzione possibile delle emissioni inquinanti. È della Daihatsu una delle soluzioni più interessanti di catalizzatore a basso utilizzo di metalli rari, pubblicizzato come "catalizzatore intelligente". E sono marchiati Daihatsu molti prototipi di piccole auto ibride, elettriche e a idrogeno presentati dal gruppo Toyota a partire dal 2001 in Giappone. La po-

LA CURIOSITÀ

Il catalizzatore intelligente

La Daihatsu detiene il brevetto di una delle soluzioni più interessanti dell'intero mercato automobilistico per il trattamento dei gas di scarico dei motori a benzina. Il "catalizzatore intelligente", come viene chiamato dalla Casa, riesce ad utilizzare un quantitativo nettamente inferiore di metalli nobili quali il palladio (quantità ridotta del 70-90 per cento), il rodio (quantità ridotta del 50 per cento), il platino (quantità ridotta del 60-70 per cento) nel processo di abbattimento delle emissioni inquinanti. Al tempo stesso garantisce una durata indicativa di oltre 200.000 chilometri di percorrenza, quasi il doppio degli altri catalizzatori.
La soluzione della Daihatsu è ottenuta grazie all'impiego delle nanotecnologie, che consentono di intrappolare ioni metallici di palladio all'interno di cristalli ceramici di perovskite a livello molecolare. Le alte temperature associate a condizioni di riduzione, dove l'ossigeno a disposizione è insufficiente, determinano la fuoriuscita degli ioni metallici del palladio dal cristallo di perovskite e il loro intervento come particelle metalliche attive.
Quando si torna in condizioni di ossidazione, con ossigeno in eccesso, gli ioni di palladio rientrano nel cristallo di perovskite e vengono rigenerati.
Il ripetersi di questo processo permette una maggiore efficacia di abbattimento ed un grande rallentamento dei processi di degradazione dei metalli nobili.

Daihatsu

litica Daihatsu per l'innovazione in senso ambientale e di massima fruibilità da parte degli automobilisti e della società dei veicoli di nuova generazione è denominata Humobility, come fusione dei due termini human (cioè essere umano) e mobility (mobilità).

Fabio Orecchini

1. Una Daihatsu Midget del 1962
2. La concept UFEI III presentata a Tokio nel 2005
3. Il prototipo Daihatsu Cargo Arrange

www.daihatsu.co.jp
Daihatsu Kogyo Co.,Ltd., 1-1 Daihatsu-cho, Ikeda-shi, Osaka, 563-8651, Japan

LA TECNOLOGIA

L'auto elettrica nel 1966

La tradizione degli ingegneri Daihatsu nello sviluppo di auto elettriche è particolarmente ricca e preziosa. Il primo prototipo di vettura elettrica del marchio risale al 1966 e frutta alla Daihatsu l'incarico da parte del governo giapponese per la produzione di circa 300 bus elettrici per l'Expo di Osaka del 1970. I bus elettrici Daihatsu trasportano i visitatori della prima grande fiera mondiale del dopoguerra in Giappone per tutti i sei mesi dell'esposizione. Da allora, l'attività di sviluppo e produzione in piccola serie di veicoli elettrici è sempre continuata e porta anche alla commercializzazione di golf cart, le macchinette elettriche sui campi da golf, e di versioni elettriche dei piccoli furgoncini per la consegna merci che rappresentano sempre un fiore all'occhiello della produzione della Casa. Nel 1977 nasce il Daihatsu Hijet elettrico che viene diffuso in piccola serie anche negli Stati Uniti, a partire dalla presentazione nello stesso anno all'International Electric Vehicle Expo di Chicago. Dopo un rallentamento dell'attenzione sull'elettrico negli anni Ottanta, negli anni Novanta arriva la sperimentazione di veicoli elettrici alimentati da celle a combustibile a idrogeno caratterizzati da maggiori autonomie e poi di veicoli con batterie al litio con autonomie adatte all'utilizzo urbano.

1

2

3

Compagno

Produzione 1963 - 1970
Carrozzeria Berlina - Spider - Pick up

Il nome Compagno debutta nel 1963 su un piccolo pick up di Daihatsu. Si tratta del primo modello di una serie molto articolata. La Compagno in versione berlina ha invece le forme classiche delle auto a tre volumi. Dotata di sole due porte, questa vettura è estremamente compatta, proprio per venire incontro alle esigenze di mobilità dei giapponesi. Il motore scelto per la Compagno è un quattro cilindri da 749 cc da 41 Cv, passato a 958 cc (55 Cv) successivamente. Nel 1965 debutta la versione spider con il più potente motore di 1000 cc che equipaggia da quel momento entrambe le carrozzerie. Le Daihatsu Compagno, prodotte dal 1963 al 1970, raggiungono una vendita totale di circa 120mila esemplari.

1

1. La Daihatsu Compagno berlina è disponibile nella sola variante a due porte
2. La versione spider della Compagno con tetto ripiegabile a scomparsa

2

FOCUS
Design By Vignale

Negli anni Sessanta i costruttori giapponesi incaricano sempre più spesso designer europei di ridisegnare le linee delle loro vetture. È il caso di Michelotti, che firma la carrozzeria della Hino Contessa e della Nissan che contatta il tedesco Goertz per la Silvia. Daihatsu non è da meno: per la carrozzeria della Compagno, chiama in Italia per assicurarsi la prestigiosa firma di Vignale.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Spider 800	1963 - 1967
Berlina 1000	1965 - 1970
Spider 1000	1965 - 1970

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,804
Larghezza ..... m 1,448
Altezza ..... m 1,410

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 778 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 749 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 41 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 109 km/h

PREZZO ..... nd

Cuore

Produzione Dal 1977
Carrozzeria Berlina

Prodotta in sette generazioni dal 1977 per oltre cinque milioni e mezzo di esemplari, la Cuore è una berlina conosciuta su alcuni mercati anche con il nome di Mira e Sonica. Realizzata dalla Daihatsu per espandere il suo dominio nel segmento giapponese delle K-car, vetture dalle dimensioni ridotte che godono di particolari agevolazioni. Inizialmente la piccola Cuore nasce come evoluzione del modello Max che è la prima Daihatsu con motore e trazione anteriore. Il propulsore è un piccolo bicilindrico da 547 cc e con una potenza di 30 Cv. Mentre nei modelli più attuali la Cuore adotta dei motori a tre cilindri anche sovralimentati, sempre sotto i 1000 cc ma con potenze che arrivano fino a 70 Cv.

1

1. La nuova generazione della Cuore presentata nel 2008
2. Uno dei primi esemplari della piccola Daihatsu del 1977

FOCUS
Ultima generazione

Quella riconosciuta come la settima generazione della Cuore è, come tradizione, un'utilitaria compatta ma con caratteristiche più vicine a quelle delle vetture occidentali. Le dimensioni sono salite (la lunghezza è di 3 metri e 41) e il motore è il 3 cilindri 1000 da 70 Cv che Daihatsu condivide con le piccole Toyota. Continuano a essere prodotte le versioni per il mercato interno, di nome Mira.

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1977 - 1981
II Serie	1981 - 1985
III Serie	1985 - 1990
IV Serie	1990 - 1994
V Serie	1994 - 2002
VI Serie	2002 - 2008
VII Serie	dal 2008

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,160
Larghezza ..... m 1,400
Altezza ..... m 1,320

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 585 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 547 cc
Cilindri 2
Potenza ..... 30 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 110 km/h

PREZZO ..... nd

Terios

Produzione Dal 1997
Carrozzeria Suv

Anche la Terios deriva da un modello originariamente concepito per il mercato giapponese, sotto forma di un fuoristrada supercompatto e leggero con architettura classica, motore anteriore longitudinale e trazione sulle quattro ruote. La sua vocazione è sostanzialmente "borghese" e questo giustifica il design un po' ricercato e allestimenti da vettura stradale; anche la meccanica non è specialistica mentre il motore è lo stesso quattro cilindri 1300 utilizzato in molti altri modelli della marca e che non si presta all'utilizzo in fuoristrada, anche per la mancanza di marce ridotte e la sola disponibilità del bloccaggio al differenziale centrale. Presentata ufficialmente nel 1997, la Terios ha un parziale restyling nel 2000 con un motore da 86 Cv. Totalmente nuova, invece, la seconda serie che viene presentata nel 2006.

1

2

3

1. Una Terios prima serie del '97
2. Nel 2006 arriva la seconda serie del piccolo Suv Daihatsu
3. Gli interni di una Terios

FOCUS
La seconda serie

La seconda serie della Terios debutta nel 2006. Si tratta di una vettura nuova, più moderna e più dinamica della precedente. Rinnovata non solo nel design, supera i 4 metri (4,07) e, nella strategia del gruppo Toyota, è concepita per inserirsi al di sotto della Rav4. Con questa serie debutta anche un nuovo motore a benzina da 1500 cc di 105 Cv, realizzato totalmente in alluminio.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1997 - 2005
II Serie	dal 2006

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,340
Larghezza ..... m 1,550
Altezza ..... m 1,690

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.170 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1300 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 83 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 145 km/h

PREZZO ..... Lire 25.000.000

Copen

Produzione Dal 2002
Carrozzeria Coupé Cabriolet

1. L'inconfondibile design rétro della Copen
2. Una Daihatsu Copen col tetto chiuso
3. Il meccanismo elettroattuato del tetto retrattile
4. Gli interni di chiara ispirazione sportiva

La Copen è una coupé-cabriolet che debutta in Europa nel 2003. Si tratta di una vettura estrememente compatta. Questa piccola Daihatsu ha uno stile rétro ispirato alla Audi TT ed è caratterizzata dal tetto rigido che si ripiega e scompare dietro i sedili con un comando elettrico. Nata inizialmente solo per il mercato interno essendo inquadrata, per dimensioni e motorizzazione, nella categoria delle K-car giapponesi; dopo la fortunata esportazione di alcuni esemplari in Inghilterra viene presa la decisione di produrre una versione evoluta con guida a sinistra e caratteristiche adatte ai mercati occidentali. Il motore al debutto è un quattro cilindri di 659 cc da 66 Cv. L'interno è sportivo, con due sedili profilati e una strumentazione molto aggressiva.

1

2

3

FOCUS
La versione giapponese

Dal punto di vista estetico la versione giapponese della Copen, presentata un anno prima, è identica a quella europea. Il cambiamento importante è tutto sotto il cofano. Al posto del 1300, adottato nel Vecchio continente, il modello giapponese monta, infatti, un piccolo motore 4 cilindri turbo di 660 cc con potenza di 68 Cv, rispondente ai limiti stabiliti per le K-car.

4

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,395
Larghezza ..... m 1,475
Altezza ..... m 1,245

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 755 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 659 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 66 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 170 km/h

PREZZO ..... Euro 18.711

Daimler

Coventry, Inghilterra 1896

DAIMLER

Le V8 Lineage Majestic Major e Super V8, due tra le auto più prestigiose della Daimler

Nel garage della casa reale britannica ce ne sono ben cinque e ufficialmente è l'auto "per uso privato" della regina Elisabetta: se un giorno la sovrana decidesse di mettersi al volante, è questa la marca che guiderebbe. È una possibilità soltanto teorica, perché da circa mezzo secolo Sua Maestà tiene personalmente le redini, alla lettera, solo quando va a cavallo, e ormai soltanto al passo, data la sua veneranda età. Ma è un dettaglio sufficiente a trasmettere l'alone di leggenda che circonda il nome Daimler. Il più glorioso marchio dell'automobile del Regno Unito, paradossalmente, non esiste più da un pezzo come Casa di produzione indipendente e britannica: è passato più volte di mano, da un'acquisizione a una fusione a un'altra acquisizione, finché, dopo essere andato ad aggiungersi all'affollata scuderia della Ford in America per poi trasferirsi in India, piccola gemma impolverata dal tempo nel forziere del gigantesco conglomerato della Tata Motors. La macchina dei re, e di tanti capi di Stato, una delle quattro ruote più raffinate, lussuose e costose mai circolate sulle strade, finisce così per ritrovarsi insieme alla macchinina più cheap, più economica del pianeta, la Nano. Non esiste, nel mondo dell'auto, una coppia più strana di questa.

Il nome Daimler genera confusione, essendo usato da due aziende diverse di due paesi diversi. Ma la storia di entrambe risale al medesimo uomo, l'ingegnere tedesco Gottlieb Daimler, che brevetta il progetto di un motore a scoppio sul finire del diciannovesimo secolo, costruisce la prima motocicletta nel

Daimler

1885 e la prima auto a quattro ruote nel 1889. A partire dal 1890, con la sua impresa, la Daimler Motoren Gesellschaft, Herr Daimler continua a produrre automobili e a vendere licenze dei suoi brevetti, tra cui a una società che rileva il diritto di usare il nome Daimler in Gran Bretagna. Dopo la sua morte nel 1900, la Daimler tedesca si rende conto degli equivoci che può suscitare l'utilizzo di auto differenti in paesi differenti con lo stesso marchio: così decide di chiamare Mercedes, dal nome della figlia di uno dei proprietari dell'azienda, tutte le sue vetture. Il nome Daimler viene usato per un'auto tedesca per l'ultima volta nel 1908.

A comprare i diritti per il Regno Unito, nel 1891, è Frederick Simms, un imprenditore che fornisce il motore Daimler a una varietà di imbarcazioni. Nel 1895 Harry Lawson acquista l'azienda, l'anno dopo la ribattezza Daimler Motor Company, riadatta come stabilimento un mulino in disuso vicino a Coventry e nel 1897 inizia a costruire automobili: venti esemplari nei primi sei mesi dell'anno, abbastanza per rivendicare il titolo di prima macchina prodotta in serie in Gran Bretagna. Ha un motore a 1526 cc, quattro marce, trazione posteriore. L'etichetta di più antica auto britannica la fa diventare nel 1898 l'ufficiale mezzo di trasporto della monarchia, dopo che il principe di Galles, futuro re col nome di Edoardo VII, fa un giro su una Daimler accompagnato da Lord Montagu di Beaulieu.

Da allora, la Daimler è un simbolo di aristocratica eleganza: le berline, le coupé, le limousine contraddistinte dal suo marchio di fabbrica, la particolare griglia del radiatore, fanno a gara per decenni con gli altri brand di lusso dell'industria automobilistica britannica, in particolare con Jaguar e Rolls Royce, per la palma di auto d'élite numero uno. Dai cerchioni ai parafanghi, dai sedili di morbida pelle agli accessori in legno pregiato, ogni dettaglio denota una delicata sofisticatezza. Intanto la compagnia cresce ed espande le sue attività: nel 1910 diventa parte della Birmingham Small Arms Company (Bsa), producendo anche veicoli militari; nel 1914 sforna motori per i primi carri armati, soprannominati Little Willie e Big Willie, oltre che motori per aeroplani, ambulanze e autobus a due piani. Proseguono le acquisizioni e le fusioni: nel 1930, attraverso la Bsa, la Daimler prende possesso della Lanchester Motor Company, arrivando a produrre, verso la fine degli anni Trenta, una gamma estremamente varia e complessa di vetture, con motori a sei e otto cilindri e con una capacità da 1805 a 4624 cc. Nella Seconda guerra mondiale la produzione mette di nuovo l'accento sui veicoli militari, costruendo un'auto corazzata e un ricognitore che viene poi venduto a ben trentasei paesi. Ma al termine del conflitto è ora di cambiare. Un nuovo direttore generale, sir Bernard Rocker, sospinto da una moglie di carattere, lady Norah, ex ballerina di

2

1

1. La Daimler Dauphin del 1954
2. La Corsica, un concept della Daimler del 1996
3. La Daimler 4 HP del 1897

locali notturni, si rende conto che la Daimler rischia di diventare anacronistica nel dinamico mondo del dopoguerra: nascono così una serie di nuovi modelli di successo, la Golden Daimler, un'opulenta limousine da gran turismo, nel 1952; la Blue Clover, un coupé a due porte, nel 1953; la Stardust, nel 1954. Ma sono anni difficili. La Daimler produce troppi modelli, in numero limitato e spesso ne vende troppo pochi, perdendo terreno nei confronti della principale rivale, la Jaguar, e della Rolls Royce, che diventa l'auto d'ordinanza della casa reale. Nel 1960 la sua storia di Casa automobilistica indipendente giunge al termine: viene acquistata appunto dalla Jaguar. E nel 1968 appare l'ultima

LA CURIOSITÀ

L'auto della regina

Forse è destino che, per buona parte del Novecento, la Daimler è l'auto ufficiale della monarchia britannica. La famiglia della regina Elisabetta proviene dal casato germanico di Saxe-Coburg e Gotha: cambia nome in Windsor, anglicizzandolo, per non offendere i sentimenti anti-tedeschi degli inglesi, ma i suoi detrattori, davanti alla freddezza della sovrana, spesso dicono che non è un'inglese autentica, bensì una teutonica. Guarda caso, come prima auto i suoi antenati ne scelgono una che è inventata in Germania. Lord John Scott-Montagu, membro del parlamento, colui che porta per primo a fare un giro su una Daimler il futuro re Edoardo VII, un giorno ne guida una fin dentro il cortile di Westminster: il primo veicolo motorizzato che entra nel cuore legislativo d'Inghilterra. Ogni monarca britannico, da Edoardo VII fino alla regina Elisabetta, sale a bordo di una limousine Daimler; ma nel 1950, a causa di un banale guasto al sistema di trasmissione della Daimler del re, i Windsor si arrabbiano, e scelgono la Rolls Royce come loro principale auto ufficiale. La Daimler rimane nel garage di Buckingham Palace. Anzi, "le" Daimler, perché nel garage ce ne sono ben cinque. La regina madre, mamma dell'attuale sovrana, morta a 101 anni, è l'unica che vuole spostarsi sino alla fine soltanto su una Daimler. L'auto per teorico "uso personale" della regina Elisabetta è una Daimler Super Eight (basata sulla Jaguar XJ) del 2008. Il contachilometri non ha fatto molta strada *(nella foto la Daimler Super 8).*

3

Daimler

Daimler, la DS 420, disegnata interamente in modo autonomo: da quel momento le auto col marchio Daimler sono in realtà una costola della Jaguar. Il balletto dei cambi di proprietà prosegue a ritmo sostenuto, prima con la fusione con la British Motor Corporation, nel 1966, per formare la British Motor Holdings, che nel 1968 si unisce alla Leyland Motor Corporation. La nuova società resta in piedi fino al 1982, quando la Jaguar si separa dall'Austin Rover Group, portando con sé la Daimler. Sette anni più tardi, la proprietà finisce in America, quando la Ford Motor Company si prende la Jaguar e dunque anche il diritto di sfruttare il marchio Daimler. Il mitico nome viene ancora usato dalla Casa americana per battezzare le Jaguar XJ top of the line, ossia il massimo del lusso. Ma la crisi delle Big Three di Detroit spinge la Ford, nel 2008, a vendere la Jaguar Land Rover alla Tata. Il lungo viaggio della Daimler termina in India, dove il suo futuro resta incerto. "Nomina nuda tenemus", si può concludere parafrasando Umberto Eco. Anche quando le cose scompaiono, di esse ci rimane il nome.

Enrico Franceschini

www.daimler.com
Browns Lane, Allesley, Coventry, Inghilterra

1. L'orologio della lussuosa strumentazione della Daimler Super Eight
2. Gli interni della Daimler Super Eight

1

IL PERSONAGGIO
Norah Collins

Dall'inizio della Seconda guerra mondiale fino alla metà degli anni Cinquanta, a dirigere la Daimler c'è sir Bernard Docker. O meglio, a partire dal 1949, c'è la sua quarta moglie, *lady Norah Collins* (nella foto), ex ballerina di night club, già sposata e divorziata due volte, già ricca grazie a precedenti alimenti. È lei a convincere il (terzo) marito che la Daimler rischia di apparire vecchia, sorpassata, nel fervore dei cambiamenti del dopoguerra. Ed è lei a incoraggiare la produzione di nuovi modelli più arditi e fantasiosi nelle forme, come la Golden, la Blue Cover, la Stardust. Purtroppo lady Norah, insieme a nuove idee, porta anche cattiva pubblicità all'azienda. Ha fama di alzare un po' troppo il calice e di perdere le buone maniere quando è brilla. Una volta lei e il marito vengono investigati da Scotland Yard per non avere dichiarato tutto il denaro portato fuori dal Regno Unito durante una visita al casinò di Montecarlo. Dovunque va, inoltre, Norah fa spese pazze, e le mette in conto all'azienda come spese di lavoro. Qualcuno comincia a dire che il suo stile riflette quello dei nuovi modelli Daimler, un po' troppo appariscenti e volgari per l'austerità in cui si ritrova a vivere la pur vittoriosa Gran Bretagna post Seconda guerra mondiale.
La famiglia reale passa alla Rolls Royce, dicono i maligni, anche per non avere più a che fare con le stravaganze di lady Collins.

2

SP 250

Produzione 1959 - 1964
Carrozzeria Spider

La SP 250 è realizzata alla fine degli anni Cinquanta, quando le limousine della Daimler hanno uno scarso successo tra il pubblico a causa della loro linea reputata troppo austera. La vettura è una spider a 2 posti secchi con cui la Casa inglese rompe gli schemi classici e tenta il rilancio nel mercato. Inizialmente si chiama Dart, poi il nome viene sostituito perché è uguale a quello già utilizzato su un modello della Dodge: rimane però come soprannome. La meccanica, cambio e sospensioni, deriva dalla berlina V8, in pratica la versione Daimler della Jaguar Mk2; la struttura è costituita da un telaio sul quale è montata la carrozzeria in vetroresina con il risultato di un peso contenuto. Il motore è il classico 8C Daimler di 2458 cc, di ispirazione americana che da origine alla famiglia dei V8 utilizzati nelle Rover e Land Rover.

1

FOCUS
Un successo mancato

Esagerata fin troppo nel design di rottura della carrozzeria, caratterizzata dal muso allungato e dai fari sporgenti, la SP 250 non trova comunque il successo sperato nel mercato e non contribuisce al rilancio della Daimler che nel 1960 viene assorbita dalla Jaguar. La sua produzione, infatti, si ferma a soli 2.645 esemplari.

1. Il muso allungato e i parafanghi a cresta caratterizzano l'anteriore della SP 250
2. I fari sporgenti della Daimler SP 250 sono integrati nella carrozzeria
3. Le pinne laterali nelle parte posteriore ricordano le vetture americane

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,060
Larghezza ..... m 1,520
Altezza ..... m 1,280

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 950 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2458 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 137 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 196 km/h

PREZZO ..... nd

DS 420

Produzione 1968 - 1990
Carrozzeria Berlina - Limousine

Messa alle strette nel mercato dal successo di rivali come la Rolls Royce oppure la Mercedes, la Daimler decide di realizzare una vettura capace di risollevare l'immagine di marca. Nasce così la DS 420: una limousine costruita sul pianale della Jaguar 420 G, allungato per l'occasione di 51 centimetri, riservata a un pubblico d'élite. Carrozzata inizialmente dalla Vanden Plas che si occupa anche del suo assemblaggio e successivamente realizzata presso gli stabilimenti di Browns Lane a Coventry, la DS 420 sorprende per la linea: caratteristica e subito riconoscibile per la coda appuntita con il bagagliaio sovrapposto come nelle classiche Rolls Royce. A renderla particolare è anche l'abitacolo diviso in due parti, quella anteriore riservata all'autista e quella posteriore ai passeggeri, personalizzabile al massimo negli accessori e nell'arredamento al punto da farne una macchina in grado di soddisfare tutte le più lussuose esigenze. Nella meccanica, anche questa praticamente identica a quella della Jaguar 420 G, è dotata di un motore 6 cilindri di 4,2 litri. Inizialmente ha una potenza di 245 Cv portata poi a 205 Cv nel 1979 vista la vocazione del modello concepito più per soddisfare il comfort che le prestazioni.

1

2

3

1. La parte frontale della DS 420 riprende molto nel design dalla Jaguar 420 G
2. La coda della DS 420 è caratteristica per il bagagliaio sovrapposto
3. Gli interni, molto lussuosi e interamente rifiniti in pelle e radica, sono personalizzabili a seconda delle esigenze

FOCUS
Cabriolet su ordinazione

La DS 420 è rimasta inalterata nella linea in tutta la sua lunga vita, anche se per alcune unità è realizzata su ordinazione in versione semi cabriolet landaulet. Viene prodotta in circa 4.200 esemplari, alcuni acquistati dalla casa reale britannica e utilizzati come auto ufficiale dalla regina Elisabetta II.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,740
Larghezza ..... m 1,970
Altezza ..... m 1,610

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 2.135 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4235 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 245 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

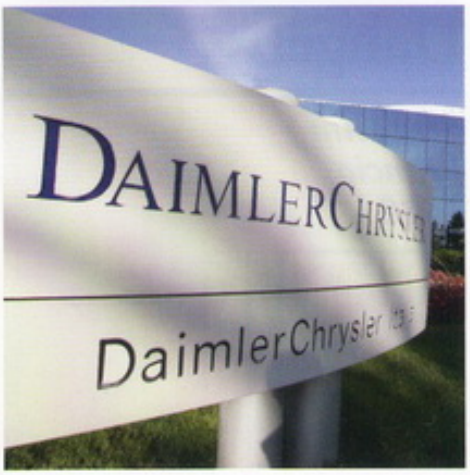
VELOCITÀ MASSIMA ..... 175 km/h

PREZZO ..... Sterline 4.425

DaimlerChrysler

Stoccarda
Germania
1998 - 2008

DAIMLERCHRYSLER



1

L'unione tra i due colossi dell'auto, Daimler Benz e Chrysler, risale a maggio 1998. Nasce così uno tra i più importanti sodalizi nel campo dell'automotive. Il matrimonio, valutato all'epoca 166 miliardi di marchi (92 miliardi di dollari) porta alla Daimler Benz riduzioni dei costi nell'ordine di 2,5 miliardi di marchi solo per il 1999 e una previsione per i successivi cinque anni di oltre 5 miliardi di marchi di risparmio. Nei giorni precedenti l'annuncio della fusione, i mercati finanziari sono in costante fermento. I due amministratori delegati dell'epoca, Robert Eaton (Chrysler) e Juergen Schrempp (Daimler Benz), conducono campagne di comunicazione per non sconvolgere i delicati equilibri delle Borse di New York e di Francoforte, che in caso di mal disposizione verso questa fusione possono rappresentare un pericolo per entrambe le aziende. Le dimensioni del gruppo che si sta per formare, infatti, sono quelle di un colosso industriale con una capitalizzazione di borsa pari a 120mila miliardi di lire nel 1997. Un gigante dell'auto secondo, per esposizione azionaria, solo a Toyota. Il progetto DaimlerChrysler si sviluppa su una strategia di medio-lungo termine che comporta lo sviluppo di nuovi modelli con una forte condivisione di componenti in modo da realizzare importanti economie di scala e contemporaneamente rafforzare la presenza dei marchi del gruppo in tutti i mercati mondiali. Presto però emergono difficoltà generate dalla reazione americana a quella che è presentata come un fusione alla pari e che si dimostra invece una reale acquisizione da parte dei tedeschi; con il passare del tempo la perfetta integrazione si dimostra un sogno irrealizzabile e questo convince la componente tedesca a ridurre la sua quota azionaria e quindi a rinunciare del tutto alla partecipazione decretando, nel 2008, la fine della DaimlerChrysler.

1. La sede della DaimlerChrysler a Stoccarda
2. La Chrysler Crossfire

2

Dakar Cars

Dartford
Inghilterra
1991

La Dakar Cars nasce nel 1991 a Dartford in Inghilterra. L'azienda, che tra l'altro si occupa anche della riparazione e vendita di componenti Mini, Bmw e Land Rover, si ricorda poiché è l'ideatrice dell'interessante e orginale Dakar 4x4, una kit car di derivazione Range Rover prima serie.
L'ideatore è Barry Chantler che progetta un fuoristrada con telaio in acciaio e carrozzeria di resina rinforzata. La Dakar 4X4 si basa sulla meccanica della Range Rover ed equipaggia un propulsore V8 Rover o Chevrolet da 3,5 a 5,7 litri. Questa automobile è disponibile anche nella versione per bambino, ma il progetto, firmato sempre da Barry Chantler, resta soltanto un prototipo. La Dakar Cars concede la licenza per la commercializzazione di questa interessante e originale vettura a Steve e Tori Bennett che si dedicano esclusivamente a questa produzione.
www.dakar.co.uk

La Dakar 4X4, realizzata con alcune derivazioni Range Rover

Dalat

Saigon
Vietnam
1973 - 1975

È importante ricordare la Dalat in quanto viene considerata la prima auto vietnamita. Prodotta in circa cinquemila esemplari, questa vettura si ispira alla Citroën Mehari, che appartiene alla categoria delle cosidette spiaggine, vale a dire un'automobile scoperta adatta soprattutto per il tempo libero. La Mehari viene ripresa in tutto il mondo: in Iran e Costa d'Avorio si conosce con il nome Baby Brouse, FAF in Senegal e Guinea, Citronetta in Chile e Phony in Grecia.
Commercializzata dalla SAEO, la filiale in Vietnam della Citroën, la Dalat è dotata di carrozzeria metallica e motore della 2 CV. Sono diverse le versioni realizzate: piccolo furgone, taxi, ambulanza e anche una speciale per la polizia; il modello van è il più venduto con 1.275 esemplari.
Il 30 aprile 1975 con la caduta di Saigon nella guerra del Vietnam si interrompe la produzione della Dalat.

Una locandina della Citroën Mehari che ispira la vietnamita Mehari Dalat

Dangel

Sentheim
Francia
1980

1

La Dangel è un'azienda francese nata nel 1980 a Sentheim che dedica la propria attività a convertire in versione a quattro ruote motrici le vetture del gruppo PSA Peugeot-Citroën. L'interessante progetto inizia grazie a Henry Dangel, da sempre appassionato di vetture sportive. Il primo lavoro di Henry, infatti, è la progettazione delle Mangoustes, delle barchette da competizione, per gareggiare nel 1970 al campionato d'Europa delle corse in salita. L'anno dopo realizza il famoso kit di sospensioni per l'Alpine Renault.
Lo studio della tecnologia 4x4 per Dangel inizia nel 1976 e due anni dopo si trasforma con successo in una Peugeot 504. L'idea è vincente ed entusiasma la grande Casa francese che permette a Henry Dangel di fondare nel 1980 l'omonima azienda che inizialmente muta le station wagon 504 in 4x4 Dangel. La notorietà del gruppo di Sentheim aumenta anche grazie alle positive partecipazioni in diverse competizioni dove ottiene importanti risultati soprattutto nella famosa Parigi-Dakar. Nel 1995 la Dangel lancia la produzione della Peugeot Boxer, della Citroën Jumper e del Fiat Ducato; nel 2000 progetta la HM3 e presenta le Peugeot Ranch e Citroën Berlingo 4x4, modelli che attualmente impegnano di più l'azienda. Due anni più tardi presenta la 306 station wagon 4x4, mentre nel 2003 ottiene la certificazione ISO 9001 versione 2000 e l'omologazione della gamma Ranch/Berlingo nella versione a cinque posti. La Dangel, inoltre, stringe un'importante collaborazione con diverse pubbliche amministrazioni francesi alle quali fornisce le 4x4 indispensabili in alcune attività poiché adatte a ogni tipo di terreno e in ogni condizione atmosferica.
www.dangel.com

1. Berlingo Dangel, disponibile dalla fine del 2008 in versione utilitaria con il motore 1.6 HDi 75 o 90 Cv
2. Berlingo Silhouette con quattro ruote motrici

2

Daniels Motor

Reading
Stati Uniti
1915 - 1924

1

1. Daniels Speedster del 1921
2. L'originale avvisatore acustico applicato sulla Daniels Speedster

La Daniels Motor Car Company nasce nel 1915 a Reading in Pennsylvania. George E. Daniels, ex presidente della Oakland Motor Car Company e vice presidente della General Motors, decide di fondare questa Casa con l'intenzione di costruire vetture all'insegna del lusso e che quindi si rivolgono a una clientela esigente. La Casa statunitense resta in vita appena nove anni durante i quali riesce pienamente in questo intento anche se il guadagno è al di sotto delle aspettative. L'anno migliore per l'azienda è il 1921 quando vende la California limousine a ben 7.800 dollari. Per questo motivo le auto Daniels vengono prodotte in numero limitato (il picco è di 500 auto all'anno). Per i primi esemplari l'azienda si avvale della collaborazione della Herschel-Spillmann che le vende i motori 8 cilindri a V. Le carrozzerie, invece, sono costruite dalla Keystone Vehicle Company, successivamente rilevata (1918) proprio dalla compagnia di George E. Daniels. I modelli più importanti prodotti dalla Casa di Reading sono la Submarine Speedster e la Submarine Roadster. Entrambe del 1919, sono grandi auto sportive equipaggiate con motori costruiti dalla stessa Daniels; le Submarine rimangono in produzione per diversi anni. Nel 1924 la Levene Motors Co. di Philadelphia acquista l'azienda. Il gruppo decide di non far morire il marchio e di continuare a mettere in commercio ancora le Daniels.

La Levene, però, alza di molto il prezzo di vendita delle auto, basta pensare che una limousine passa da 7.025 a 10.000 dollari. Oltretutto queste macchine si rilevano difettose e da lì a poco l'azienda di Philadelphia chiude la produzione delle lussuose automobili con marchio Daniels.

2

Dare

West Mersea
Inghilterra
1989

La Dare (Design And Reaserch Engineering) nasce nel 1989 a West Mersea per volere dei fratelli Ivor e Trevers Walklett e Mark figlio di quest'ultimo. La famiglia non è nuova nel mondo automobilistico, insieme ad altri due fratelli (Bob e Douglas) Ivor e Trevers, sono gli stessi fondatori della Ginetta Cars, una famosa Casa inglese specializzata in vetture sportive poi ceduta a un gruppo di Sheffield. La Casa si occupa principalmente della produzione della storica Ginetta destinata soprattutto al mercato giapponese, ancora molto affezionato a questa vettura. La Ginetta viene costruita nella versione G4 e G12 rispettivamente in cinquanta e cento esemplari all'anno. La Dare lancia altre interessanti auto di nuova progettazione; nel 1998 presenta la DZ disponibile coupé e convertible, monta un motore Ford Zetec a quattro cilindri che sviluppa 130 Cv di potenza (disponibile anche da 210 Cv) in grado di raggiungere i 200 chilomentri orari.
Il modello più recente è la roadster TG Sport.
www.dareuk.com

La celebre Ginetta G4

Darracq

Suresnes
Francia
1896 - 1920

La Darracq V8 a Daytona nel gennaio del 1906. Demogeot e Vivet, vittoriosi, posano per il fotografo

LA TECNOLOGIA
V8, l'auto dei record

La Darracq V8 segna la storia dei record di velocità dei primi del Novecento. Le origini di questa vettura, che monta un mostruoso propulsore 8 cilindri a V dalla impressionate cubatura di 25422 cc, capace di sviluppare una potenza di 200 cavalli, traggono spunto dalla precedente Type MM che già con il suo 4 cilindri da 11259 cc e 100 Cv, stabilisce il record di velocità di 168,188 chilometri orari. Per cercare prestazioni ancora superiori Victor Hemery e Victor Demogeot, in forza al reparto corse della Darracq, decidono di accoppiare due motori della Type MM. Dopo alcuni doverosi aggiustamenti, dovuti ai regolamenti dell'epoca, grazie all'adozione di un unico albero motore e alla rialesatura dei cilindri, vede la luce il nuovo propulsore. Così la Darracq V8, al suo esordio ad Arles, il 30 dicembre del 1905, stabilisce subito il nuovo record di velocità toccando i 176,420 chilometri orari con Hemery e Demogeot. È solo l'inizio poiché poco dopo, il 25 gennaio del 1906, a Daytona, Chevrolet (il futuro fondatore dell'omonimo marchio) e Demogeot, fanno segnare 189,98 chilometri orari, record ritoccato, 4 giorni dopo, a 193,84 da Demogeot-Vivet. Sempre Demogeot infine riesce a superare i 197 chilometri orari. Nel 2005, in occasione del centenario del primo record dell'auto, un fedele esemplare della V8 viene ricostruito e esposto a Shelesley Walsh, Brooklands, Goodwood.

Dalle biciclette alle automobili. Inizia con questo passaggio la storia della Casa automobilistica francese nata nel 1896 per volontà dell'imprenditore Alexandre Darracq, che fino a quel momento fa fortuna con una fabbrica di biciclette a marchio Gladiator. Il progresso avanza inesorabilmente e il giovane Darracq, poco appassionato di automobili ma con un gran fiuto per gli affari, decide di vendere la fabbrica di cicli e tentare l'avventura nel mondo dell'automobile costruendo un grande stabilimento a Suresnes, alle porte di Parigi. È la nascita della Automobiles Darracq S.A. La scarsa esperienza nel settore e alcune scelte iniziali sbagliate decretano però l'insuccesso del primo modello elettrico realizzato nel nuovo stabilimento e non va meglio nemmeno con i primi tre esemplari, di cui uno a tre ruote, dotati questa volta di un propulsore a combustione interna. È necessario correre rapidamente ai ripari con un modello innovativo che al tempo stesso ha un costo accessibile e siccome la pubblicità è l'anima del commercio bisogna promuoverla adeguatamente. Detto, fatto. Con questi ingredienti la Darracq realizza nel 1901 la Type C, vettura compatta, la prima con telaio in lamiera stampata d'acciaio, venduta in 1.200 esemplari, un vero successo per quei tempi. Nel 1902, grazie a un accordo con il costruttore tedesco Opel, la Darracq viene costruita su licenza ed esce sul mercato con il marchio Opel Darracq. Le cose iniziano ad andare per il verso giusto e per dare un ulteriore impulso alle vendite e maggiore notorietà al marchio, la Casa pensa di dedicarsi anche alle corse automobilistiche dove riesce a cogliere numerosi successi e facendo segnare nuovi record grazie alla potente V8.

Da segnalare poi che alla Casa francese spetta anche il merito di aver realizzato la prima scuola per piloti della storia. Vendite a gonfie vele, successi sportivi, per Darracq è arrivato il momento di espandersi per andare alla conquista di nuovi mercati. Così tra il 1905 e il 1907 nascono nuove fabbriche in Gran Bretagna, Germania, Spagna e Italia. La Darracq però nel nostro Paese non ha particolare successo ma è ugualmente importante poiché segna la nascita dell'Alfa Romeo. La società viene inizialmente creata a Napoli, ma l'impianto produttivo è poi effettivamente realizzato a Milano nella sede del Portello, all'epoca alla prima periferia della città. L'esperimento ha breve durata perché il modello scelto, la 8/10 HP, si rivela troppo semplice e poco evoluto rispetto alla concorrenza; l'insuccesso convince la Darraq a cedere lo stabilimento a un gruppo di finanzieri milanesi decisi a loro volta a tentare l'avventura nel mondo dell'auto fondando l'Anonima Lombarda Fabbrica Automobili, ovvero l'Alfa. La disavventura italiana però segna anche l'inizio del declino della Casa transalpina, complice la crisi economica che si diffonde in tutta Europa e alcuni modelli rivelatisi inaffidabili e poco apprezzati dal pubblico. Le sorti si risollevano grazie all'arrivo alla direzione dell'azienda all'inglese Owen Clegg, manager che matura già altre esperienze nel settore automobilistico e che subentra ad Alexandre Darracq. I nuovi successi però durano poco e la Prima guerra mondiale finisce per dare il colpo di grazia alla Casa che viene assorbita nel 1920 dal gruppo Sunbeam-Talbot.

(M. R.)

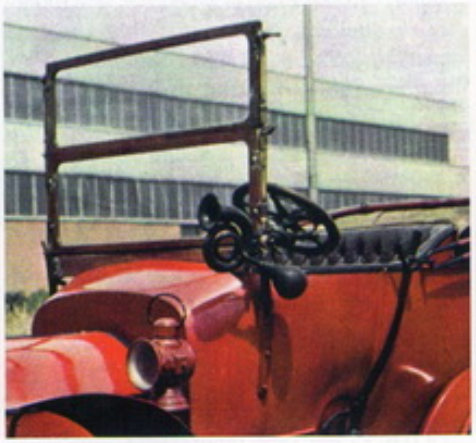
8/10 HP

Produzione 1908
Carrozzeria Torpedo

1. La 8/19 HP del 1908, con carrozzeria di tipo torpedo
2. Il parabrezza con vetro a doppia inclinazione
3. Il bicilindrico di 1527 cc che sviluppa una potenza di 10 Cv

Prodotta nello stabilimento Darracq di Milano, dove poi sorge la fabbrica dell'A.L.F.A. trasformata successivamente in Alfa Romeo, la 8/10 HP è una piccola utilitaria ante litteram realizzata nel 1908. Semplice nello schema tecnico, adotta una carrozzeria del tipo buggy a due porte sviluppata in altezza che può essere munita di un parabrezza sdoppiabile. È realizzata impiegando un pianale integrale, ottenuto mediante stampaggio da un unico foglio di lamiera di acciaio, che utilizza dei particolari elementi sagomati per il rinforzo delle parti soggette a maggior sollecitazione. Il motore, bicilindrico, è posizionato longitudinalmente sulla parte anteriore e ha una cilindrata di 1527 cc che gli permette di sviluppare una potenza di 10 Cv a 1.500 giri al minuto. La trazione posteriore sfrutta per le variazioni della marcia un cambio manuale a 3 rapporti.

1


2

3

FOCUS
Da Napoli a Milano

Alla Darracq va il duplice merito di aver anticipato il concetto delle produzioni locali e, nel caso dell'Italia, di aver dato origine alla nascita dell'Alfa Romeo. Il progetto iniziale è infatti pensato per realizzare vetture uguali in diverse nazioni con parti sostanzialmente comuni e senza sottostare alle tasse di importazione; la creazione dello stabilimento del Portello a Milano è la premessa di questa strategia.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 2,970
Larghezza ..... m 1,320
Altezza ..... m 1,550

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 640 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1527 cc
Cilindri 2
Potenza ..... 10 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Anteriore ..... nd
Posteriore ..... nd

VELOCITÀ MASSIMA ..... 40 km/h

PREZZO ..... nd

Davis

Richmond
Stati Uniti
1910 - 1931

Davis è una azienda di Richmond, nell'Indiana, che inizialmente si occupa di veicoli a cavalli per poi entrare nel mondo automobilistico nel 1910. La prima vettura costruita è una a cinque posti che monta un motore a quattro cilindri di 45 Cv. Ben presto la Casa raccoglie i favori del pubblico poiché le auto sono di qualità ma allo stesso tempo i costi sono contenuti. Nel 1924 mette in produzione una sei cilindri caratterizzata dalla carrozzeria bicolore.
Quattro anni più tardi la società viene acquistata dalla Automotive Corporation of America che equipaggia le auto con un particolare meccanismo chiamato Parkmobile che rende più facile le manovre di parcheggio grazie a due carrelli che fanno sollevare la vettura. Nel 1931 la Davis smette di costruire auto per dedicarsi alla produzione di falciatrici.
Con il nome Davis si registrano altre esperienze minori come un cyclecar del 1914, una lussuosa auto del 1924 e una tre ruote prodotta dalla Davis Motor Co. a Van Nuys in California tra il 1947 e il 1949.

La Davis 40 AD in una stampa tecnica dell'epoca

Dax

Harlow
Inghilterra
1968

La Dax Auto è una tra le più importanti aziende britanniche specializzate nella produzione di vetture in kit che replicano la AC Cobra 427. Fondata nel 1968 da Derek Johns, la Casa inizia la sua attività occupandosi di produzione di carrozzerie in fibra di vetro.
Abbandonato questo settore l'azienda, con sede a Harlow, diventa in Inghilterra una delle leader nella produzione di auto su misura. La Dax è nota soprattutto per la costruzione di due vetture: la Rush e la Tojeiro, quest'ultima così chiamata dal nome del progettista per non usare il marchio Cobra. La Dax Rush, utilizza componenti della Ford Sierra in versione Turbo 4x4 da 380 Cv e accelera da zero a centosessanta chilometri orari in appena 12,01 secondi e impiega 3,15 secondi da zero ai cento chilomentri orari.
www.daxcars.co.uk

Una Dax Tojeiro Cobra del 1985

D.B.

Champigny-sur-Marne
Francia
1938 - 1963

La D.B. è una piccola Casa francese che prende il nome dalla iniziale dei due fondatori: l'ingegnere Charles Deutsch e il tecnico René Bonnet.
L'azienda, con sede a Champigny-sur-Marne, nei primi dieci anni si rivolge soprattutto all'attività di preparatore. A partire dal 1948 i due fondatori decidono di dedicarsi alla costruzione di piccole vetture sportive ma tecnicamente valide tanto da distinguersi a Le Mans aggiudicandosi per tre volte la classifica all'indice di prestazione.
Nel 1955 la D.B. cerca di entrare nel mondo della Formula 1 con la Monomill, una monoposto equipaggiata con un motore anteriore bicilindrico boxer di 750 cc di origine Panhard con compressore. I risultati sono poco soddisfacenti così, abbandonato il mondo della Formula 1, la D.B. si dedica alla produzione di vetture sportive con meccanica Panhard e carrozzeria prima in alluminio e poi in vetroresina. Nel 1963 la fabbrica chiude i battenti poiché Bonnet decide di lasciare la D.B. per fondare da solo una nuova Casa che porta il suo stesso nome.

La D.B. F1 del 1955 rappresenta il tentativo della Casa francese di inserirsi nel mondo della F1

Décauville

Petit-Bourg Francia 1897 - 1911

La Décauville è una famosa azienda specializzata in ambito ferroviario. Nasce intorno a metà Ottocento e a partire dal 1897 apre una breve ma significativa parentesi anche nel settore automobilistico. Nasce così la Société des Voitures Automobiles Décauville con stabilimenti a Petit-Bourg. Il primo esemplare è la Voitturelle, una vis-à-vis con motore posteriore che sviluppa 1,75 Cv. Il successo di questa vettura, anche in termini di vendite (600 auto), cresce notevolmente grazie alla vittoria nella Parigi-Amsterdam-Parigi del 1897. Le vetture sono note non solo in Francia, ma anche in Germania prodotte dalla Dixi e in Italia dalla Marchand. Nel 1901 la Décauville presenta la prima automobile con motore anteriore; un anno più tardi vengono apportate alcune importati modifiche come la quarta marcia in presa diretta e i semiassi oscillanti. Nel 1904 la Casa francese lancia il suo primo modello con motore a quattro cilindri.
Da questo momento inizia un periodo di flessione che costringe nel 1911 la società a chiudere questo ramo dell'azienda.

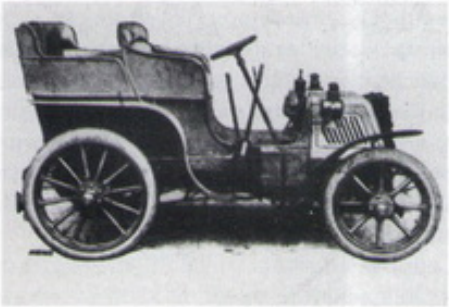
La Décauville 31-2 HP del 1898, azionata da motore posteriore bicilindrico di 494 cc raffreddato ad aria

Dechamps

Bruxelles Belgio 1899 - 1906

È breve la storia di questa piccola fabbrica che nasce a Bruxelles nel 1899. Sono appena sette gli anni in cui la Casa belga rimane in attività raccogliendo scarso successo.
La prima Dechamps si chiama Breack, monta un motore a 2 cilindri da 6 Cv con carrozzeria a quattro posti ma disponibile anche nella versione furgone che è la più apprezzata. Nel 1901 il piccolo costruttore tenta anche la carta dello sport e partecipa, ma senza successo, alla Parigi-Berlino. Successivamente, nel tentativo di diversificare la gamma, vengono sviluppati nuovi modelli con motori monocilindrico da 7 Cv e bicilindrico da 9 e nel 1903 una più grande 12 HP sempre di impostazione tradizionale con motore anteriore, cambio separato e trasmissione finale a catene. Per cercare di dare maggiore appeal al marchio, dal 1904 le Dechamps vengono commercializzate con il nome Baudouin (Baldovino) fino alla chiusura dell'azienda due anni dopo.

Una Dechamps due cilindri 8 Hp del 1903



De Coucy

Francia 1926 - 1948

Enguerrand De Coucy fonda nel 1926 una Casa automobilistica specializzata nella produzione di vetture sportive da competizione e nella costruzione di motori.
Dal 1926 al 1932 la società mette in commercio motori di 1100 cc, nei primi anni a due blocchi, poi monoblocco.
Dal 1934 al 1937, invece, la fabbrica francese costruisce una monoposto, con motore a quattro cilindri da 500 cc, che si aggiudica a Montlhéry il record sulle dieci miglia alla media di 141,5 chilometri orari.
L'attività della De Coucy riprende subito dopo la Seconda guerra mondiale con la progettazione e la costruzione di una serie di vetture da competizione con le quali ripetere i risultati e i primati conquistati da quelle distrutte assieme agli impianti nel corso dei bombardamenti.
Le capacità tecniche di De Coucy gli procurano anche commesse dall'esterno e infatti già nel 1945 gli viene affidata la realizzazione di una monoposto da Gran premio per conto della Société d'Etudes des Automobiles Guerin. Il progetto prevede un sofisticato motore a 8 cilindri in linea di 1500 cc con distribuzione bialbero e sovralimentazione con compressore (come le Alfa Romeo dell'epoca) e cambio collocato in posizione posteriore. La vettura è nota come Guerin-Coucy ma ha solo un'esperienza in gara a Reims, sperimentalmente equipaggiata con un vecchio motore 1000 cc per l'impossibilità di sviluppare adeguatamente l'otto cilindri.
A questo punto De Coucy decide di abbandonare l'attività di costruttore automobilistico e di concentrarsi nella costruzione di motori per altri.

De Dietrich

Niederbronn
Francia
1897 - 1934

1

La De Dietrich è un grande gruppo industriale che nasce nel lontanissimo 1684, e che opera ancora oggi nel settore ferroviario. Tra il 1870 e il 1880 sorge a Lunéville un nuovo stabilimento che viene diretto da Adrien ed Eugène de Turckheim, entrambi nipoti del barone De Dietrich. La scelta di costruire un nuovo stabilimento è dettata dal fatto che secondo quanto deciso dal trattato di Francoforte stipulato nel 1871 l'Alsazia da regione francese diventa di proprietà della Germania. In questa maniera la De Dietrich, grazie alla nuova sede di Lunéville, può rimanere ancora fornitore dello stato francese per tutto ciò che concerne le ferrovie. Proprio in questo periodo Eugène e Adrien decidono di impiegare la fabbrica per la produzione di automobili. L'entrata in questo nuovo settore avviene nel 1897 grazie all'inizio di una fattiva collaborazione con la Amédée Bollée Fils che concede alla De Dietrich la licenza per la produzione delle loro vetture a fronte di compenso di 500.000 franchi-oro.
Il catalogo è ricco di modelli tutti equipaggiati con un motore bicilindrico posteriore: 6 HP, 9 HP, 12 HP e 18 HP. Queste vetture forniscono delle ottime prestazioni che permettono alla Casa di avere subito un immediato successo commerciale che aumenta notevolmente anche grazie alle positive prestazioni in alcune competizioni dell'epoca. Le De Dietrich vengono vendute in due mercati, quello francese affidato ad Adrien e quello tedesco a Eugène. La diversificazione di mercato comporta i primi problemi tra i due cugini soprattutto per il fatto che in Germania gli affari non vanno così bene come in Francia. Adrien vuole aumentare la gamma puntando sulle vetture Turcat Méry, mentre Eugène durante un viaggio a Milano rimane entusiasta di un prototipo di Ettore Bugatti. Raggiunto l'accordo, Bugatti si trasferisce addirittura in Alsazia dove ha l'occasione di mettere a punto le proprie vetture che si distinguono per le raffinate e avanzate caratteristiche meccaniche. La produzione delle auto Bugatti seppure molto interessanti dura appena due anni (dal 1902 al 1904) e non raggiunge mai grandi numeri poiché la De Dietrich tedesca decide di chiudere l'attività automobilistica.
La prima vettura è la 24/28 PS, equipaggia un motore a quattro cilindri di 5300 cc che sviluppa una potenza compresa tra i 24 e i 30 Cv. Successivamente viene messa in commercio una vettura con potenza maggiorata e con propulsore a quattro cilindri di 30/33 Cv.
La De Dietrich francese, invece, continua a produrre auto ma cambia ragione sociale in Société Lorraine des Anciens Établissements De Dietrich et Cie. de Lunéville, più comunemente nota come Lorraine-Dietrich, azienda che rimane in attività fino al 1930 quando cambia settore merceologico e si dedica alla costruzione di mezzi militari.

2

1. Una De Dietrich del 1903, con carrozzeria tonneau
2. Modello De Dietrich dei primi anni del Novecento

De Dion Bouton

Puteaux
Francia
1883 - 1932

La vis-à-vis del 1900 guidata da George Bouton. Accanto a lui Albert De Dion. È la prima vettura della Casa francese con motore a combustione interna

L'incontro a Puteaux, alle porte di Parigi, tra George Bouton, Charles Trépardoux e Albert De Dion è all'origine della nascita, nel 1883, della Casa automobilistica De Dion Bouton. Buton e il cognato Trépardoux si dilettano in una piccola bottega con la realizzazione di motori a vapore per giocattoli e il conte De Dion, attratto da quelle creazioni, gli propone di fondare insieme una società per la costruzione di veicoli: è la De Dion, Bouton et Trépardoux, il primo passo di quello che diventa uno storico marchio di automobili.

Il fervore dei lavori porta alla costruzione di una nuova caldaia per natanti che viene subito riadattata per realizzare il loro primo modello di quadriciclo leggero a vapore. Dopo un anno dalla costituzione della società vengono apportati ulteriori miglioramenti al veicolo con caldaia e motore collocati nella parte anteriore e quattro posti. Le cose vanno per il verso giusto e nella seconda parte del 1886 è pronto il primo catalogo per la vendita dei veicoli.

Il passo successivo vede l'importante introduzione di un particolare tecnico passato alla storia come ponte De Dion, soluzione meccanica raffinata adottata poi negli anni successivi da molte altre Case automobilistiche. Il vapore, utilizzato come fonte di propulsione, limita il futuro dei progetti della società e così, nel 1893, a seguito di alcuni esperimenti effettuati, si decide di tentare la strada del motore a scoppio. L'ingegner Charles Trépardoux, strenuo sostenitore del propulsore a vapore, è contrario a questa scelta per cui decide di uscire dalla società che così diventa De Dion Bouton. Nel 1896 il primo motore a scoppio, un piccolo monocilindrico di 185 cc, viene applicato a un triciclo e messo in vendita restando poi in produzione per ben sei anni. Il modello a quattro ruote con motore a scoppio fa la sua comparsa nel 1898, perfezionato nel 1900 da una carrozzeria con sedili vis-à-vis, motore sotto il sedile frontemarcia e trazione posteriore con cambio a due rapporti. Il modello Populaire del 1903 introduce la posizione anteriore del motore disponibile con cilindrata di 700 o 942 cc e, per la prima volta, di retromarcia. Nello stesso anno, grazie all'ascesa delle vendite di auto e motori, il marchio De Dion Bouton diventa il più grande a livello mondiale e apre una fabbrica nel quartiere di Brooklyn, a New York, negli Stati Uniti d'America. Intanto la gamma di modelli e motorizzazioni disponibili diventa sempre più ampia con importanti introduzioni come il radiatore montato sulla parte frontale del propulsore, il pedale della frizione al posto del comando manuale e il primo motore otto cilindri a V. Come per molte altre fabbriche meccaniche l'avvento della Prima guerra mondiale porta la riconversione industriale a favore della produzione bellica di veicoli blindati da combattimento e motori per aerei. Nel dopoguerra la produzione stagna e il 1923 segna la fine della produzione del motore V8 e la successiva chiusura della fabbrica.

L'ultimo fremito del marchio vede l'uscita dei modelli LA e LB che però non incontrano il favore del pubblico e decretano così la fine della produzione automobilistica. La De Dion Bouton continua però a fabbricare con successo vagoni e motrici per le ferrovie fino al 1950.

(M. R.)

LA CURIOSITÀ
I grandi raid

Una regola valida, oggi come allora, per promuovere in maniera efficace una marca automobilistica è quella di partecipare alle corse e, possibilmente, di vincerle. Per dare prova poi dell'affidabilità della vettura non basta disputare una "corsetta" ma è necessario prendere parte a una competizione di grande risonanza. Il primo tentativo è del 1903 e porta la firma del marchese De Dion (alla morte del padre, oltre alle ricchezze eredita anche il titolo di marchese) che si batte con le autorità francesi per autorizzare la disputa di una gara trans-europea. Le autorità dopo la Parigi-Berlino del 1901 non vedono di buon occhio le corse automobilistiche, ma De Dion e soci la spuntano e danno vita alla Parigi-Madrid. La corsa a cui tra le 224 vetture partenti (un record per quei tempi) partecipano anche delle De Dion-Bouton, però a causa dei troppi incidenti mortali viene interrotta a Bordeaux. Nel 1907 il quotidiano francese Le Matin lancia una sfida per un raid da Pechino a Parigi. Partecipano in cinque: la Itala (vincitrice del raid), la Spyker, un triciclo Contal (che si ritira lungo il percorso) e due De Dion-Bouton 10 Cv pilotate da Georges Cormier e Victor Collignon che giungono al traguardo parigino al terzo e quarto posto, nettamente staccate dal vincitore ma comunque a destinazione dopo un viaggio massacrante.

Populaire

Produzione 1902 - 1912
Carrozzeria Torpedo

Con il nome Populaire viene identificata una famiglia di vetture molto vasta. Prodotte dal 1902 al 1912 queste auto derivano direttamente dalla 6 Cv: auto di fascia medio bassa realizzata precedentemente dalla Casa francese. Ogni modello della Populaire è spesso identificato da una lettera e da un numero che indica la potenza francese del motore. Questo, di tipo monocilindrico a quattro tempi con due valvole in testa, ha una cilindrata che a seconda delle versioni arriva fino a 700 cc ed è capace di spingere le Populaire fino a 40 chilometri orari. I modelli maggiormente prodotti della Populaire, che deve il suo nome al grande successo commerciale, sono la Type N e Type Q. Quest'ultima, adotta per la prima volta una trasmissione con la retromarcia. Protagoniste in diverse competizioni sportive, la Type N e la Type Q rimangono in vendita fino al 1907.

1

1. Una Populaire Tipo 2 equipaggiata con un motore monocilindrico in grado di sviluppare una potenza di 8 Cv
2. Una Populaire del 1906 nella versione a cinque posti con capote completa

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... nd
Larghezza ..... nd
Altezza ..... nd

POSTI 2/4

PORTE ..... nd

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 700 cc
Cilindri 1
Potenza ..... 8 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 2 marce

FRENI
Anteriore ..... non presente
Posteriore ..... a tampone

VELOCITÀ MASSIMA ..... 40 km/h

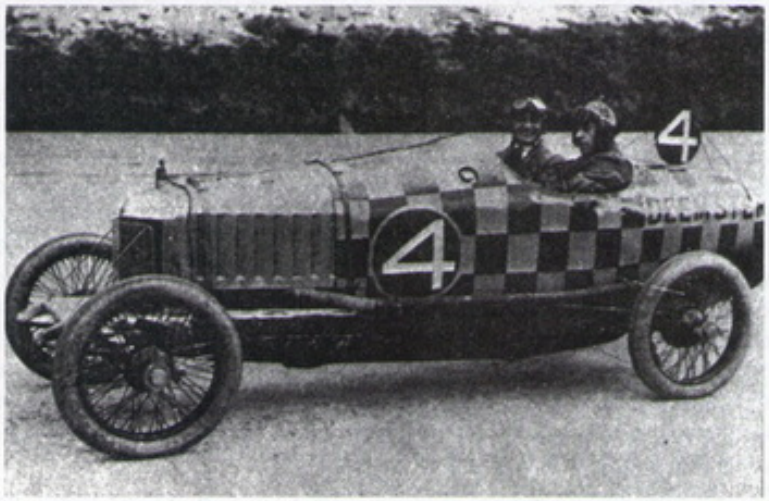
PREZZO ..... nd

Deemster

Londra
Inghilterra
1914 - 1924

La storia di questo marchio prende le mosse da un prototipo di auto sviluppato dalla Wilkinson Sword Co. (la stessa che diviene famosa per le lamette da barba) e poi affidato alla Ogston Motor Co. che produce e commercializza questo modello con la denominazione Deemster (riferito a chi valuta, in inglese). Il prototipo adotta un motore quattro cilindri di 848 cc con cilindri separati, ma la versione commercializzata utilizza un nuovo quattro cilindri monoblocco di 1096 cc. Tra le caratteristiche principali l'avviamento a manovella all'interno dell'abitacolo, il cambio a tre marce e le sospensioni posteriori a un quarto di ellisse. Presentata anche nella versione sportiva e torpedo, l'auto entra in produzione nel 1919. In questi anni le automobili vengono dotate anche di impianto di illuminazione elettrico.
Il costo delle Deemster è troppo elevato e per questo motivo non riesce ad accaparrarsi il favore del pubblico. La società, diretta da J. N. Ogston, disegnatore capo della ben più famosa Napier, cerca di migliorare le vendite abbassando il prezzo dell'auto grazie a una carrozzeria semplificata a due posti, e cerca un po' di gloria nella partecipzione ad alcune gare sportive. La situazione non migliora: le vendite non aumentano (appena venti le vetture costruite a settimana) così come nella Miglia di Brooklands (1921) due vetture da 1100 cc non conquistano il piazzamento sperato.
Nel 1921 la Casa inglese punta tutto sulla vettura che è l'ultima ad essere prodotta. Rispetto ai precendenti modelli è più potente e monta un motore British Anzani a quattro cilindri a valvole laterali che sviluppa 12 Cv; a partire dal 1924, su richiesta, c'è la possibilità di dotare l'automobile di freni su tutte le ruote.
Anche questa Deemster è un fallimento e così alla fine del 1924 l'azienda è costretta a cessare l'attività.

La Deemster 10 in gara alla Brooklands, la celebre corsa dalla 200 miglia

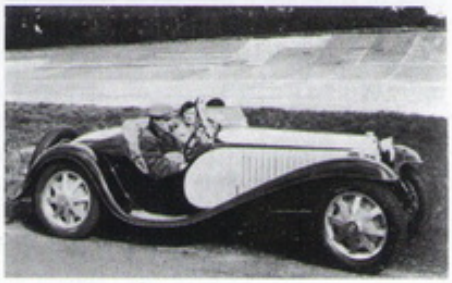


De La Chapelle

Saint-Chamond
Francia
1975

Piccola fabbrica francese che nasce nel 1975 a Saint-Chamond, vicino Lione, per volere di Xavier De La Chapelle intenzionato a rilanciare un'antica Casa di famiglia (1908), la Stimula-De La Chapelle. Il debutto avviene al salone di Ginevra del 1978 quando si prensenta con successo un prototipo che replica la Bugatti Tipo 55. L'entusiamo per i consensi ricevuti spinge la società ad avviare la produzione della vettura. Dopo un paio di anni De La Chapelle lancia la linea Junior: automobili-giocattolo, repliche di vetture famose. A Ginevra nel 1990 viene presentata Tourer, la versione 2+2 della Tipo 55, seguita da altri due modelli: Atalante 57s e Grand Prix. Nel 1992 arriva la Parcours, una lussuosa monovolume prodotta in tre esemplari.
Nel 1996 viene presentata la Roadster, una sportiva aperta a due posti; la carrozzeria di impostazione moderna è disegnata da Bertrand Barré.
www.delachapelle.com

Una Bugatti Tipo 55 di cui la Casa francese realizza una replica nel 1978



Delage

Parigi
Francia
1905 - 1954

Una Delage D6 70 3 litri del 1936

Dopo una breve esperienza lavorativa alla Peugeot, nel 1905 il tecnico meccanico Louis Delage, insieme a due collaboratori, tra cui Augustin Legros considerato uno dei migliori progettisti della Casa francese, decide di dar vita a un proprio marchio automobilistico. Così a Levaillois-Perret, piccolo sobborgo alle porte di Parigi, fonda la Société des Automobiles Delage all'interno di un locale di modeste dimensioni. I primi modelli sono equipaggiati con il propulsore monocilindrico De Dion Bouton da 9 e 14,5 cavalli e riscuotono buon successo tant'è che nel 1907 i suoi dipendenti sono già diventati 85. La partecipazione al Grand Prix des Voiturettes che si corre a Dieppe nel 1908 porta alla notorietà del marchio a livello europeo grazie alla vittoria del pilota Guyot che con la sua modesta Delage supera ben più quotate avversarie. Un successo che permette alla Casa di superare il periodo di recessione e vendere nel 1908 ben 300 vetture. I tempi sono quindi maturi per ampliare la fabbrica che tra il 1909 e il 1910, apre il nuovo stabilimento a Curbevoie rinnovando anche la gamma con nuovi modelli dotati di motore a quattro cilindri in linea della Ballot, azienda con cui avvia uno stretto rapporto di collaborazione. Lo sviluppo della Casa procede senza esitazioni e nel 1911 esce dagli stabilimenti un modello con propulsore a sei cilindri di 2500 cc con cambio a quattro marce; al tempo stesso la produzione annua sale a mille vetture e i dipendenti diventano 350. La produzione si orienta verso i modelli dedicati alle competizioni con un quattro cilindri da 3000 cc appositamente realizzato con ingegnose soluzioni meccaniche, per la Coupe de l'Auto del 1911 che vince superando la Lion-Peugeot. Il marchio Delage raccoglie successi ovunque e nel 1914 vince anche a Indianapolis. Le ambizioni della Casa sono però frenate dal Grand Prix disputato nello stesso anno quando ai primi tre posti si piazzano tre Mercedes. La monoposto Delage II comunque, nell'immediato dopoguerra, si dimostra imbattibile nelle più importanti gare in salita delle Alpi francesi e nel 1923 la prima 12 cilindri della Casa stabilisce il record mondiale terrestre di velocità vincendo poi nel 1932 il prestigioso British Empire Trophy. I motori dodici cilindri a V fatti realizzare per i gran premi tra il 1923 e 1925 non hanno gran fortuna, tutto l'opposto dell'otto cilindri in linea allestito nel 1926 per soddisfare i parametri del nuovo regolamento del campionato mondiale, che coglie numerose vittorie e che segna l'interruzione della partecipazione ufficiale alle corse.

Tra le vetture turistiche conosce particolare fortuna la serie DI del 1922 seguita dalla serie DM e DR con motore sei cilindri che nel 1929 sostituiscono la gamma delle versioni a quattro cilindri e sono molto apprezzate per le loro caratteristiche sportive. Il successo del momento dà vita a quella che viene considerata la più bella Delage che è un po' anche il "canto del cigno" della marca, la D8. Dotata di motore 8 cilindri di 4050 cc, nella versione accorciata SS 100 è in grado di raggiungere i 160 chilometri orari. Nel 1933 esce dagli stabilimenti l'ultima vera Delage, la D6 poiché le successive difficoltà finanziare costringono la proprietà a cedere nel 1935 il marchio alla Delahaye che prosegue la produzione delle auto Delage fino al 1954.

(M.R.)

IL PERSONAGGIO
Louis Delage

Louis Delage (nella foto) nasce il 22 marzo del 1847 a Cognac, in Francia, da una famiglia modesta e fin da piccolo dimostra grande attitudine per la meccanica. Dopo il diploma di perito meccanico consegue la laurea in ingegneria, svolge il servizio militare in Algeria e alcuni brevi lavori prima di essere assunto alla Peugeot di cui diventa capo dell'ufficio studi e test. L'amicizia che stringe con il suo collega Augustin Legros si rivela fondamentale per la nascita della Casa automobilistica che porta il suo nome quando decide di licenziarsi dalla Peugeot e di aprire un proprio stabilimento insieme a Legros, ingegnere anche lui, il 10 gennaio del 1905. Dopo l'avvio della fabbrica e la produzione delle prime auto Delage intuisce che, attraverso lo sport, si può ottenere una grande promozione per lo sviluppo della vendita delle sue vetture decidendo così di iniziare a partecipare alle corse automobilistiche dell'epoca. L'intuizione si rivela azzeccata e la vita del marchio è costellata da importanti vittorie e record, incluso un titolo mondiale costruttori conquistato nel 1927 con la 1500 cc realizzata da Albert Lory. L'aumento della concorrenza del periodo, soprattutto quella della Citroën, porta lentamente al declino il marchio che resta comunque vivo nella memoria degli appassionati grazie alla ricercatezza tecnica e al fascino di automobili che rappresentano sempre il livello di eccellenza nelle rispettive epoche. Con la sua passione per la tecnologia automobilistica, questo grande imprenditore-costruttore fornisce un forte impulso allo sviluppo tecnologico, sia nella progettazione del telaio che nello sviluppo del motore.

D8

Produzione 1929 - 1939
Carrozzeria Berlina - Coupé - Cabriolet - Limousine

Erede della Type GLS, la D8 è lanciata sulle strade nel 1929 ed è prodotta in diverse varianti di carrozzeria, molte delle quali realizzate su misura per i suoi facoltosi acquirenti. Rivale di vetture altolocate come la Bugatti Type 49 e la Bentley 4 Litre, rappresenta il modello con il quale la Delage inaugura un nuovo corso meccanico. Adotta, infatti, per la prima volta nella storia della Casa francese un motore a 8 cilindri in linea con distribuzione ad asse a camme centrale e a valvole in testa, realizzato nelle varianti di potenza da 102 e 120 Cv. Commercializzata inizialmente nelle versioni normale e S, è sviluppata su un autotelaio in acciaio con tre misure di passo: il più corto di 3,167 metri, l'intermedio di 3,467 e il più lungo di 4,066. Tra le diverse innovazioni impiega anche un cambio a 4 rapporti con sincronizzatore sulle marce superiori.

1

1. Una D8 nella versione S equipaggiata con un motore otto cilindri capace di toccare i 150 chilometri orari
2. Una D8 S del 1932 con telaio a passo lungo

2

FOCUS
Un'auto presidenziale

Regale non solo nell'aspetto, la D8 è utilizzata dal generale Charles De Gaulle per alcuni eventi ufficiali dell'Eliseo. Nel 1939 il governo francese commissiona al carrozziere Saoutchik una particolare edizione cabriolet della D8 120 dotata tra le tante esclusività di un sofisticato sistema meccanico che consente tre differenti posizioni di apertura della capote.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
D8	1929 - 1933
S	1929 - 1933
15	1932 - 1934
15S	1932 - 1934
85	1934 - 1935
105	1934 - 1935
100	1936 - 1939
120	1937 - 1939

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,850
Larghezza ..... m 1,700
Altezza ..... nd

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.650 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4050 cc
Cilindri 8
Potenza ..... 102 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 120 km/h

PREZZO ..... nd

Delahaye

Tours
Francia
1894 - 1954

Dietro alla nascita della Delahaye come fabbrica di automobili c'è un passato di costruzione di macchinari per l'edilizia. A Tours infatti, dal 1845, è presente uno stabilimento fondato dall'ingegnere meccanico Emile Delahaye che nel 1894 decide di riconvertirlo a favore della produzione di automobili dando vita così al marchio francese. All'inizio non viene proposto nulla di stravolgente bensì modelli allineati alla concorrenza. Anche la tendenza che vede le Case automobilistiche partecipare alle competizioni viene recepita da Delahaye e lui stesso partecipa alla massacrante gara Parigi-Marsiglia-Parigi nel 1896. Anche se non è lui a cogliere il successo l'altra Delahaye partecipante alla gara ottiene un onorevole quarto posto. Nel 1897 la Delahaye introduce sul mercato un nuovo modello dotato di trasmissione a cinghia ma per affermarsi nel combattuto settore ci vuole ben altro. Così Delahaye forma una società con Léon Desmarias e Georges Moranes e trasferisce la fabbrica a Parigi in un nuovo stabilimento di cui è proprietario Moranes. Ma la vera svolta avviene con la direzione tecnica dello stabilimento affidata a Charles Weiffenbach e l'uscita di scena del fondatore nel 1901. A lui infatti si deve la standardizzazione della produzione con la creazione di una specie di catena di montaggio in cui vengono perseguiti l'incremento della qualità e la riduzione dei costi. La conseguenza diretta è un aumento delle vendite sebbene i modelli prodotti non contengono niente di nuovo. Nel 1902 però si passa dai motori orizzontali con trasmissione a cinghia a quelli bicilindrici verticali dotati di trasmissione a catena. Su questa base viene realizzato il modello 13 B che partecipa alla corsa Parigi-Madrid e dà vita alla prima vettura della Casa con motore a quattro cilindri.

Una Delahaye 235 MS del 1950

Da segnalare poi i risultati ottenuti dalla Delahaye nel campo dei veicoli commerciali con allestimenti speciali che, nel caso delle autopompe, la vedono diventare leader del mercato. Se poi la partecipazione alle corse automobilistiche non viene perseguita è altrettanto vero che il marchio sa farsi valere nel settore nautico dove per due anni consecutivi, il 1904 e il 1905, conquista il record mondiale di velocità. La gamma delle vetture Delahaye subisce un incremento significativo nel 1912 quando in catalogo sono presenti dieci modelli tra cui spicca il Tipo 44 che presenta un insolito motore monoblocco con sei cilindri a V. La Prima guerra mondiale vede protagonista la Delahaye nella produzione di autocarri leggeri, veicoli affidabili e solidi che contribuiscono alla ripresa del traffico commerciale nel dopoguerra. Weiffenbach si rende poi artefice, senza grande successo, di un ulteriore tentativo nel processo di standardizzazione dell'industria automobilistica proponendo l'utilizzo comune di varie componenti dei veicoli. Negli anni Venti la Casa mantiene una buona presenza sul mercato grazie ai suoi modelli a quattro e sei cilindri ma un nuovo impulso alla produzione arriva nel 1935 con l'acquisizione della Delage. La fama corsaiola della Casa francese riporta nel mondo delle competizioni la Delahaye che ottiene importanti successi e dà vita al suo modello più celebre, la Tipo 135 di cui vengono prodotte varie versioni. L'apice della produzione sportiva viene raggiunto con il modello 145 dotato di motore dodici cilindri a V di 4500 cc e 238 Cv. Scelte commerciali sbagliate portano però a un forte calo delle vendite che culminano nel 1954 con l'acquisizione della Delahaye da parte della Hotchkiss e la conseguente fine della produzione di auto con il proprio marchio.

(M. R.)

LA CURIOSITÀ

I successi sportivi

La legge dell'epoca per tutte le Case automobilistiche che si vogliono affermare sul mercato è imperativa: partecipare alle gare automobilistiche e, possibilmente, vincerle. Fedele a questo dictat la Delahaye non si sottrae alla partecipazione alle gare e lo stesso patron, Emile Delahaye prende parte alla competizione di durata Parigi-Marsiglia-Parigi (1.711 chilometri in dieci tappe) a due anni di distanza dall'avvio della produzione. Delahaye non vince ma il gentleman-driver Ernest Archdeacon con la 6 HP si piazza al quarto posto. Paradossalmente nel 1904 e 1905 la Delahaye ottiene due importanti successi sportivi non in corse automobilistiche ma nella nautica con il record del mondo di velocità per imbarcazioni. Nel 1935 la Delahaye acquisisce la Delage, Casa francese che dopo avere conosciuto popolarità e successi sportivi di prestigio si trova in crisi. Nonostante la fama corsaiola della Delage non ci sono però influenze nella realizzazione della Delahaye Tipo 135 con cui la Casa si impone al Gran premio di Francia del 1936 a Le Mans nel 1938 e al Rally di Montecarlo nel 1937 e 1939, nonché in numerose altre corse minori. Lo sviluppo della produzione sportiva prosegue e culmina con il modello 145 frutto del progettista Jean François. La vettura è dotata di un propulsore 12 cilindri a V di 4500 cc che sviluppa una potenza di 238 Cv.

135

Produzione 1935 - 1939
Carrozzeria Coupé - Cabriolet

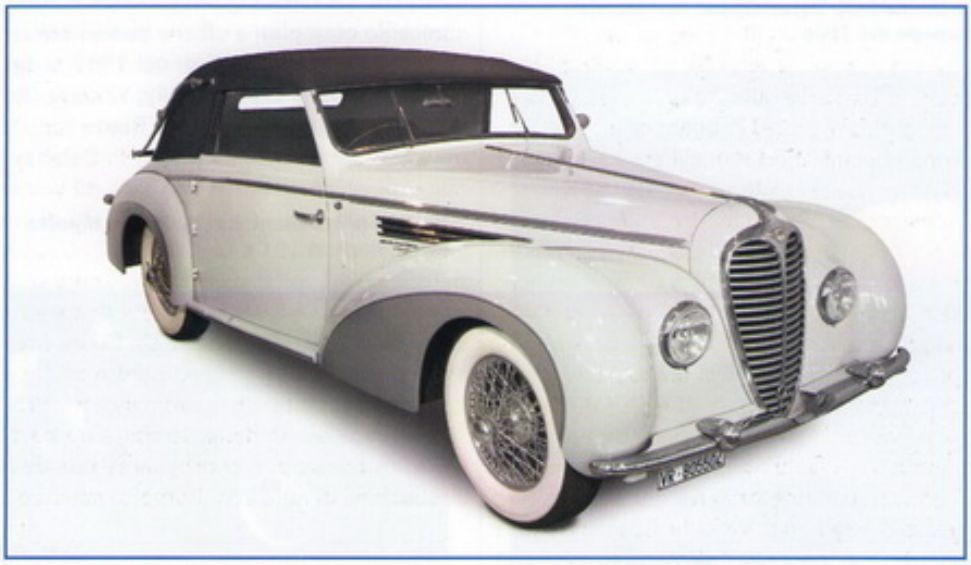
1. La versione d'esordio della Delahaye 135
2. Una Delahaye 135M cabriolet

La 135 è una vettura di lusso realizzata dalla Delahaye dal 1935 al 1939. Presentata al salone dell'auto di Parigi del 1935, rappresenta una evoluzione del modello 18HP prodotto precedentemente dalla Casa francese. Nell'allestimento del 1938, la 135 acquista la denominazione Modifiée Speciale (MS). Questa versione è particolarmente affascinante per le linee ben raccordate e sinuose della carrozzeria, frutto della collaborazione della Delahaye con prestigiosi carrozzieri dell'epoca come Saoutchik, Figoni et Falaschi e Portout. Grazie al suo motore da 3,2 litri con testa in lega di alluminio, la 135 nella prima versione sviluppa 95 Cv, mentre in quelle successive arriva fino ai 135 Cv nella variante con cilindrata aumentata a 3,5 litri. Sulla 135, la Delahaye adotta per la prima volta una frizione comandata da un sistema elettromeccanico. Prodotta in diverse edizioni speciali come la 135 Coupe des Alpes, la 135 trionfa in diverse competizioni sportive dell'epoca come il Gran premio Francia del 1936.

1

LE VERSIONI

Modello	Produzione
95 HP	1935 - 1939
100 HP	1936 - 1939
135 HP	1936 - 1939



2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,960
Larghezza ..... m 1,650
Altezza ..... m 1,340

POSTI 4/2

PORTE 2

PESO ..... 1.600 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3227 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 95 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 130 km/h

PREZZO ..... nd

Delaunay Belleville

Saint-Denis Francia 1904 - 1950

La Delaunay Belleville è una Casa francese famosa in tutto il mondo soprattutto agli inizi del ventesimo secolo per la produzione di vetture di prestigio. Nasce nel 1849 a Saint-Denis per volere di Marius Barbarou che inizia l'attività nel campo della meccanica pesante; soltanto nel 1904 decide di allargare la produzione anche alle automobili.
I primi modelli Delaunay Belleville vengono presentati al salone di Parigi: si tratta di tre vetture da turismo con propulsore a quattro cilindri da 16/20 Cv, 24/28 Cv e 40/45 Cv progettate dallo stesso Marius Barbarou che abbandona la società durante la Grande guerra. Nel 1908 c'è l'introduzione dei modelli con motore a sei cilindri bibloco a valvole laterali con trasmissione a doppio cardano; nel 1914 altri esemplari con potenza da 12 ai 45/50 Cv. Il successo di queste raffinate vetture è immediato e tale che tra i clienti figurano nomi importanti dell'aristocrazia di tutta Europa come lo zar Nicola di Russia e il re di Grecia, ma anche personaggi noti in generale, come Jules Bonnot, un noto gangster francese. Fino allo scoppio della Prima guerra mondiale la Casa di Saint-Denis è leader indiscussa nel campo delle vetture di lusso; in seguito, come accade per gran parte delle aziende di questo settore, il conflitto costringe la Delaunay Belleville ad arrestare la produzione.
La ripresa è lenta e faticosa anche a causa dell'agguerrita concorrenza di altre società come la Rolls Royce, l'Isotta Fraschini e l'Hispano Suiza, che subito dopo la Grande guerra presentano modelli tecnicamente più evoluti. Gli sforzi per il rilancio sono vani e nel 1939 nel catalogo figura appena un'automobile, la R 16 equipaggiata con un motore da sei cilindri di 2300 cc, in commercio fino al 1950 quando di fatto la gloriosa Casa scompare.

1. Una Delaunay Belleville B6 del 1912
2. Un modello Delaunay con carrozzeria torpedo del 1924

Dellow

Birminghan Inghiterra 1949 - 1959

Questa Casa prende il nome dai suoi fondatori, i piloti Kenneth Delingpole e Ronald Lowe. Le vetture con marchio Dellow restano in produzione per dieci anni. La prima auto è a due posti ed equipaggia un motore da 10 Cv di 1172 cc. Le vetture successive hanno una carrozzeria a quattro posti, montano un motore Ford Tipo 100 E e sono dotate di sospensioni posteriori a molle elicoidali.
Nel 1956 la società passa a Neville Nightingale che muta il nome in Dellow Engineering Limited e trasferisce gli stabilimenti a Oldbury. Gli ultimi modelli nascono nel biennio 1955-1956 quando la Casa lancia la MK V e MK VI. La prima è una due posti che si caratterizza per il peso contenuto (470 chilogrammi); la seconda ha la carrozzeria in vetroresina. La formula è sempre quella della sportiva all'inglese, compatta e dalle prestazioni brillanti soprattutto grazie alla leggerezza. La Casa inglese produce in tutto trecento esemplari e ottiene buoni risultati anche in ambito sportivo: nel 1952 si aggiudica il Daily Express Rally; vince anche due volte il Circuit of Ireland Trial.

Uno dei primi esemplari di Dellow biposto con motore da 10 Cv

DeLorean

Detroit, Stati Uniti 1975 - 1982

Vista posteriore della DM12. La carrozzeria è molto curata nell'aerodinamica

Stella nascente dell'industria automobilistica americana degli anni Sessanta e Settanta John DeLorean è considerato universalmente un genio del mondo dei motori. Sue le celeberrime Pontiac GTO e Firebird che fanno la fortuna della General Motors e sue tante intuizioni strategiche nella gestione del più grande colosso automobilistico del mondo. John DeLorean in realtà è famoso anche per lo stile di vita sfrenato. Scontato quindi lo scalpore quando, nel 1975, John si mette in proprio realizzando la DeLorean, una supercar che sulla carta dovrebbe sbaragliare la concorrenza di Corvette, Mustang e, addirittura, Porche e Ferrari. Nell'ottobre 1976 si arriva così al primo prototipo della DeLorean DMC-12 grazie al progetto di William Collins, ex capo ingegnere della Pontiac. La macchina punta in alto e inizialmente deve avere un motore posteriore centrale rotativo Wankel. La crisi petrolifera ed enormi problemi di costi costringono DeLorean a puntare su un più modesto 6 cilindri a V, il famoso PRV nato dalla collaborazione fra la Volvo, il gruppo Peugeot-Citroën e la Renault; lo stesso motore viene montato sulla "nostra" Lancia Thema. Ma non è l'unica rinuncia: la macchina deve avere una scocca realizzata con il sofisticato sistema ERM (Elastic Reservoir Moulding) di cui la DeLorean acquista i costosi diritti: avrebbe dovuto portare alla realizzazione di una macchina più leggera e facile da produrre. In realtà questa tecnologia produttiva non è adatta per la produzione di massa e il giovane costruttore è costretto a rivedere completamente il progetto che a questo punto è affidato al geniale Colin Chapman, fondatore e proprietario della Lotus, che stravolge la DMC-12 utilizzando parecchie componenti della sua Esprit. La pragmaticità del costruttore inglese colpisce ancora. John DeLorean però non ne vuole sapere di ridurre la complessità delle sue auto e del suo faraonico progetto, così continua a fare le cose in grande. Addirittura per il design si affida a Giorgetto Giugiaro - già allora un grande del mondo dell'auto - che realizza una linea molto spettacolare, con tanto di porte ad apertura verticale ad ali di

La strategia *In Irlanda senza garanzie*

Uno dei motivi di interesse della iniziativa DeLorean viene anche dal fatto di essere praticamente l'unica vettura irlandese che lascia traccia nella storia dell'automobile. Una traccia non troppo lusinghiera peraltro, principalmente a causa della strategia finanziaria adottata dal disinvolto manager americano che poi contribuisce in larghissima misura al fallimento dell'iniziativa.
Il meccanismo scaturisce dalla scelta di un sede "disagiata" per realizzare l'impianto non tanto per sensibilità sociale quanto per la volontà di ottenere sostegni economici; la decisione di aprire lo stabilimento nella località di Dunmurry nell'Irlanda del Nord comporta infatti la concessione da parte del governo inglese di un cospicuo finanziamento destinato alla riqualificazione industriale e alla creazione di posti di lavoro in un'area depressa del Paese. Tutto ciò attira una grande e generalizzata simpatia nei confronti della iniziativa, pari all'interesse per una vettura assolutamente originale e assai promettente; purtroppo però il management non cura con grande attenzione gli aspetti tecnici.
Così l'allestimento dello stabilimento e l'avvio della produzione sono piuttosto avventurosi con risultati disastrosi sul piano della qualità del prodotto finale. Non sorprende che le DeLorean vengono quindi vendute senza garanzia, fino al 1982 quando ciò diventa una necessità per commercializzare negli Usa. Il colpo di grazia arriva comunque dalla incriminazione dello stesso DeLorean e di Colin Chapman per malversazione, in un'inchiesta sull'uso dei finanziamenti pubblici ottenuti e sul sospetto di evasione fiscale.

DeLorean

gabbiano. Anche la carrozzeria è una grande novità visto che è di acciaio inossidabile spazzolata a mano e non verniciata.
Le peripezie della DeLorean però non finiscono qui perché la macchina non nasce in America ma a Dunmurry, in Irlanda del Nord. Ufficialmente la produzione inizia nell'ottobre 1978, ma per problemi tecnici ed economici le prime macchine iniziano ad uscire dalle piccole catene di montaggio solo nel 1981. In ogni caso di problemi ce ne sono ancora moltissimi. Al punto che le prime DMC-12 vengono vendute tutte senza garanzia, per poi avere, a partire dal 1982 una copertura di 5 anni o 50.000 miglia (80.000 chilometri) per ogni tipo di guasto. La macchina sta per prendere vita ma nell'ottobre del 1982 la DeLorean Motor Company si scioglie perché John viene arrestato per traffico di droga (accuse da cui viene assolto due anni dopo).
La produzione della DMC-12 però prosegue per tutto il 1983 grazie all'intervento della società Consolidates, e alla fine vengono prodotte circa 9.200 modelli. Il mito, ironia della sorte, sarebbe decollato da lì a breve. Proprio nell'anno del fallimento, la DMC-12 partecipa infatti, come protagonista assoluta, al primo episodio della trilogia del film *Ritorno al Futuro*. Un trionfo assoluto, ma l'enorme richiesta di DMC-12 non può essere soddisfatta: la macchina non esiste più.

Vincenzo Borgomeo

1. Una DMC-12 con la classica apertura ad ali di gabbiano degli sportelli
2. John DeLorean posa accanto a una sua "creatura"
3. La catena di montaggio della fabbrica di Dunmurry, in Irlanda
4. Uno dei tanti prototipi realizzati

1

2

3

LA CURIOSITÀ

La vera macchina del tempo

La DeLorean DMC-12 **(nella foto), come la vera macchina del tempo protagonista della trilogia di Zemeckis, torna dal passato rimessa in produzione dalla DeLorean Motor Company che compra i diritti della DeLorean Motor Company originale.**
La produzione prevista è di circa 20 pezzi l'anno e si tratta di macchine usate e rimesse completamente a nuovo, dal telaio alla carrozzeria.
Le nuove DeLorean costano 45mila dollari e per averne una c'è già una lista di attesa lunga otto mesi.
Tutto grazie ai film *Ritorno al Futuro*: «Gente di tutte le età - spiega James Espey, vicepresidente della società - è interessata a questa automobile: bambini che non sanno cosa sia una Camaro vengono in gita nella nostra fabbrica per vedere l'auto del tempo».
Ma perché proprio la DeLorean diventa la protagonista del film?
«La scegliemmo a causa del suo aspetto fantascientifico - spiega lo sceneggiatore del film, Bob Gale - e ricordo che John DeLorean ci scrisse una lettera subito dopo l'uscita di *Ritorno al Futuro*. Ci ringraziava per aver tenuto in vita il suo sogno ed effettivamente credo che la metà delle persone che hanno una DeLorean l'hanno comprata a causa del film».

4

DMC-12

Produzione 1981 - 1983
Carrozzeria Coupé

La tipica apertura ad ali di gabbiano degli sportelli della DMC-12

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,216
Larghezza ..... m 1,857
Altezza ..... m 1,140

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.230 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2850 cc
Cilindri ..... 6 a V
Potenza ..... 130 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 175 km/h

PREZZO ..... Dollari 25.000

La DMC-12 è una coupé costruita dalla DeLorean dal 1981 al 1983. Si tratta di una vettura particolare per l'impiego di numerose soluzioni tecniche innovative per la sua epoca. Costruita in Irlanda del Nord a Dunmurry (nei pressi di Belfast), la produzione della DMC-12 viene avviata con due anni di ritardo. La costruzione della fabbrica, infatti inizia solo nel 1978 e problemi di ingegnerizzazione e difficoltà nell'arrivo dei finanziamenti, fanno slittare di conseguenza anche l'inizio della messa in linea della coupé anglo americana. Progettata per essere decisamente innovativa, la DMC-12 ha subìto numerosi aggiustamenti prima di arrivare alla definizione completa. Uno dei tecnici chiamati da DeLorean a dare una mano per la sua vettura è Colin Chapman, proprietario e fondatore della Lotus, che riprende il progetto cambiando alcune scelte di materiali da impiegare, introduce lo schema classico delle sospensioni della Lotus e reimposta il telaio come quello della Esprit. Il progetto della carrozzeria è di Giorgetto Giugiaro e non viene modificato da Chapman.
Il designer italiano prevede l'impiego per questa coupé dell'acciaio inossidabile per la carrozzeria e le portiere ad ali di gabbiano. Per far sì che le pesanti porte ad ala di gabbiano possono essere aperte facilmente e senza distruggere la carrozzeria dove sono imbullonate, viene studiato un sostegno indipendente rispetto al resto della vettura. Tramite l'utilizzo di barre di torsione trattate criogenicamente e caricate a gas, le porte della DMC-12 si aprono comodamente, per la chiusura, invece, i più bassi di un metro e ottanta possono contare su una cinghia fissata alla maniglia interna. Tutte le DMC-12 prodotte, circa 9.200, sono grezze.
La carrozzeria in acciaio, infatti, non viene trattata ne verniciata. Le vetture ancora circolanti se colorate, sono verniciate dai cliento dopo l'uscita dalla linea di montaggio. Esiste una preserie di un centinaio di esemplari di colore nero, ma si tratta di vetture con carrozzeria in vetroresina assemblate per i corsi di addestramento degli operai della fabbrica di Dunmurry. Il motore della DMC-12 è un sei cilindri a V da 2850 cc di derivazione PRV (Peugeot-Renault-Volvo) montato e rovesciato centralmente. In fase di progetto al posto del V6 viene pensato un motore rotativo Wankel, ma le difficoltà tecniche convincono a dirigersi verso un propulsore più tradizionale.

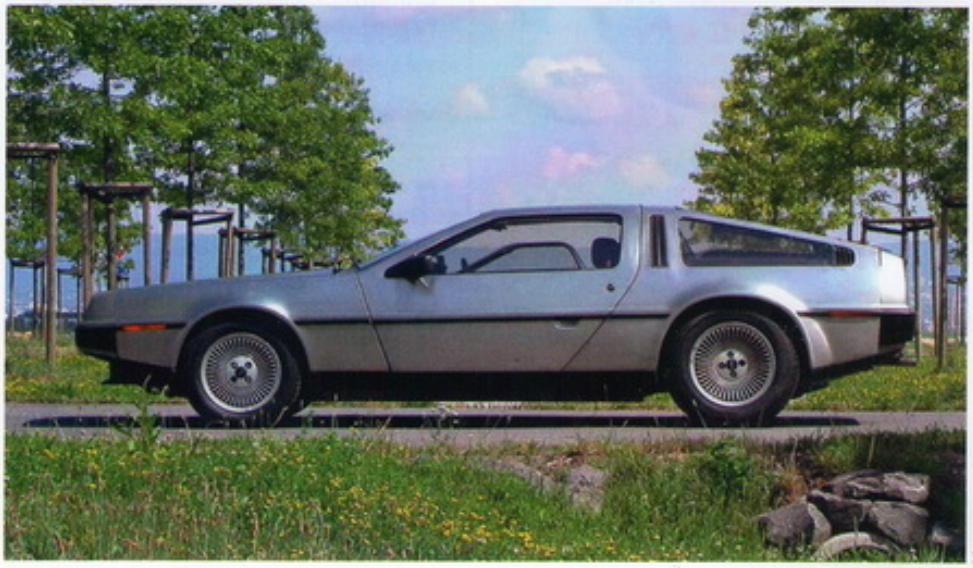
La DMC-12 dispone quindi di 130 Cv e può essere equipaggiata con due tipi di cambio, un manuale a 5 marce di derivazione Renault 30 e un automatico a tre marce. La distribuzione dei pesi vede una divisione al 35 per cento all'anteriore e il 65 per cento al posteriore. Dal punto di vista delle sospensioni, la DMC-12 dispone di quattro elementi indipendenti a doppio braccio con un ammortizzatore e una molla per ogni ruota. I freni sono a disco di grande diametro sulle quattro ruote. Le ruote sono da 14 pollici all'anteriore e da 15 pollici per le posteriori. Da segnalare l'impiego di questa vettura nel film *Ritorno al Futuro*. Nei tre episodi cinematografici la DMC-12 viene camuffata da macchina del tempo. Per girare il film sono utilizzate 12 vetture, una è esposta agli Universal Studios di Los Angeles.

FOCUS

DMC-12 placcate oro

DeLorean non riesce nell'impresa di costruire 100 DMC-12 placcate oro per il fallimento di un accordo con American Express. Ne fabbrica tre e una di queste la compra un banchiere americano per 85.000 dollari: la espone nella sua banca per 20 anni.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,216
Larghezza ..... m 1,857
Altezza ..... m 1,114
POSTI 2
PORTE 2
PESO ..... 1.230 kg
MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2850 cc
Cilindri ..... 6 a V
Potenza ..... 130 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... automatico
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 175 km/h
PREZZO ..... Dollari 85.000



1

1. La DMC-12 ha linee decisamente avveniristiche per gli anni Ottanta
2. Gli interni ultra accessoriati della DeLorean in scena nel film *Ritorno al Futuro* di Robert Zemeckis
3. Una DMC-12 restaurata come la protagonista di *Ritorno al Futuro*

2

LA TECNICA

La carrozzeria della DMC-12 è in acciaio inossidabile SS304. I pannelli vengono montati su una struttura in resina rinforzata che a sua volta viene assicurata su un telaio a doppia Y di derivazione Lotus. Le porte ad ala di gabbiano sono costruite dalla Grumman Aerospace e sporgono da aperte per soli 11 millimetri.

3

Demeester

Courbevoie
Francia
1906 - 1914

Nel 1906 a Courbevoie il pilota Léon Demeester fonda una piccola Casa automobilistica. La progettazione di una vettura inizia già l'anno prima con l'intezione dell'azienda francese di costruire automobili prettamente sportive. Infatti, diversi esemplari prendono parte ad alcune competizioni a partire dalla Coupe des Voiturettes.
Il primo esemplare Demeester è una quattro cilindri con potenza di 8 cavalli e adotta un cambio a tre marce. Con il passare degli anni la piccola fabbrica produce auto con potenza più elevata ma che raggiunge massimo i 16 cavalli.
L'ultima automobile messa in commercio è del 1914. Si chima Sinpar che sostanzialmente è una evoluzione del progetto originario della vettura da 8 cavalli. Sono pochi gli esemplari costruiti e così gli stabilimenti della Demeester chiudono.

La Demeester 8 HP del 1906 è una vettura caratterizzata da una meccanica raffinata: un motore a 4 cilindri separati di 1104 cc fornisce la potenza massima a 1.000 giri al minuto. Il cambio di velocità è a tre rapporti, con trasmissione cardanica

Dennis

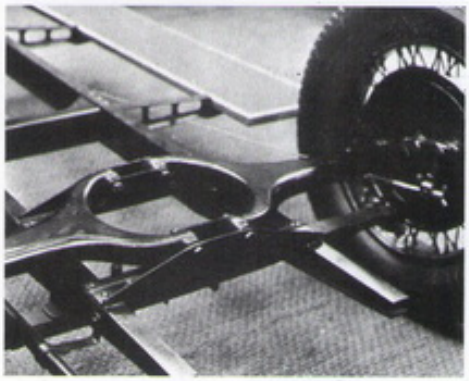
Guildford
Inghilterra
1895 - 1915

La Dennis è una azienda meccanica inglese fondata dai fratelli John e Raymond Dennis nel 1895 a Guildford, capoluogo della contea di Surrey in Inghilterra.
La Casa nel 1901 decide di allargare la propria produzione, fino a quel momento limitata a quella di biciclette, e di dedicarsi anche alla costruzione di automobili. L'avventura in questo ramo dura una quindicina d'anni e viene interrotta dallo scoppio della Prima guerra mondiale. Concluso il conflitto i fratelli Dennis decidono di abbandonare il mondo delle auto per dedicarsi esclusivamente al settore dei veicoli commerciali che ha molta più richiesta. Già nel 1899 dagli stabilimenti di Guildford escono dei triclicli e quadricicli, chiamati Speed King, con motore monocilindrico De Dion. La prime vetture vere e proprie con marchio Dennis utilizzano, invece, motori Simms o Aster a due o quattro cilindri. Nel 1904 la Dennis è tra le prime aziende ad adottare la trasmissione a cardano; nel 1907 equipaggia le vetture con motori a valvole bilaterali e carburatori White and Poppe: cilindrata di 5900 cc con potenza di 30/35 Cv. Le automobili prodotte successivamete (1910) sono più potenti (sei cilindri da 60 Cv e 9881 cc), ma non riscuotono il successo sperato. Al contrario l'anno dopo la Dennis raccoglie il consenso del pubblico con una vettura da 18 Cv, disponibile anche nella versione taxi, con propulsore biblocco a valvole bilaterali e cilindrate di 2400, 2800 e 3300 cc. Gli ultimi esemplari Dennis montano un radiatore arrotondato in sostituzione di uno esagonale.
Anche in ambito sportivo la Casa inglese conquista dei risultati positivi: nella famosa competizione Tourist Trophy del 1905 e nel 1907 quando una 20 Cv conquista il trofeo Dewar Trophy consistente in una prova di durata di 4.000 miglia.

Una vettura Dennis del 1912, 24 hp con carrozzeria landaulet

Derby

Courbevoie Francia 1921 - 1936



1

Courbevoie, località vicino Parigi, è famosa perché durante gli anni Venti vede fiorire diverse Case automobilistiche specializzate nell'ideazione di vetture sportive.
Derby è una tra le più famose in Francia che per un breve periodo (tre anni) è nota anche in Italia quando a partire dal 1924 la Fabbrica Automobili Officine Troubetzkoy di Milano costruisce su licenza le auto che vengono, però, marchiate con il nome Fadin. La fama delle Derby arriva anche in Inghilterra, dove sono meglio conosciute come Vernon-Derby. La Casa francese nei primi anni di attività equipaggia le vetture con motori Chapuis-Dornier a valvole laterali a quattro cilindri, per adottare successivamente propulsori Ruby e Scap.
Le prime vetture si caratterizzano per la semplicità (assenza di differenziale al retrotreno) che permette di mantenere bassi i costi e i prezzi di vendita e quindi di riscuotere un buon successo commerciale. Con il passare degli anni cresce l'interesse verso le competizioni sportive e di conseguenza si dà più attenzione alla progettualità dell'auto. A partire dal 1928 vengono messe in commercio vetture da sei cilindri di 1200, 1500 e 1700 cc.
I modelli più interessanti nascono nel 1932; tra questi la L2, dotata di trazione anteriore, e la più famosa L8 anch'essa con trazione anteriore e motore a otto cilindri da due litri.
La Casa di Courbevoie è famosa anche per gli ottimi risultati ottenuti con al volante una delle prime donna pilota. La signorina Gwenda Stewart a bordo del modello Miller nella versione da due litri con compressore da 200 Cv riesce a raggiuge i 237,84 chilometri orari conquistando il record di categoria battuto da Sommer con l'Alfa Romeo solo nel 1939.
La Casa chiude l'attività nel 1936.

1. Un particolare della Derby: la sospensione posteriore a ruote indipendenti con bracci oscillanti e balestra trasversale
2. La versione sportiva di una Derby 4 cilindri del 1928. La vettura è dotata di un motore Chapuis-Dornier di 1100 cc raffreddato ad acqua

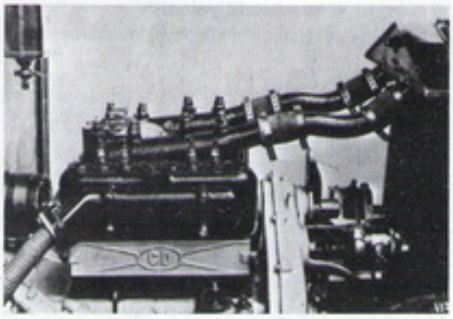
2

Desmoulins

Parigi Francia 1920 - 1923

La Desmoulins è una piccola fabbrica francese che nasce nel 1920 a Parigi.
La Casa resta in attività per appena tre anni; nonostante il breve periodo, l'azienda si distingue per la costruzione di alcuni interessanti esemplari. Infatti, le prime automobili con marchio Desmoulins si caratterizzano per la presenza di due motori. La Casa si dedica, a fine produzione, alla progettazione di automobili più tradizionali.
Entrambi i propulsori sono Ballot da quattro cilindri, ma la cilindrata è diversa: una è da 1131 cc e l'altra è da 1590 cc. Inizialmente queste vetturette non hanno il cambio, previsto, invece, negli ultimi esemplari. L'idea del doppio propulsore, infatti, mira proprio a ottenere due rapporti diversi uno per ciascun propulsore.

Un particolare della Desmoulins bimotore, due motori affiancati completamente indipendenti da 1131 e 1590 cc



De Soto

Detroit
Stati Uniti
1928 - 1960

1

2

1. Una De Soto del 1957
2. La De Soto Adventurer convertible del 1958
3. Un modello De Soto del 1950 all'Havana, Cuba

The indestructibles: questo è l'appellativo che viene dato dagli automobilisti alle auto De Soto, nota azienda statunitense che nasce nel 1928 a Detroit. È un marchio della Chrysler che nella scelta del nome s'ispira al famoso esploratore spagnolo Hernando De Soto. La Casa nasce per far concorrenza, in modo particolare, alla Oldsmobile e alla Pontiac. La nuova marca debutta nel 1928 con la berlina Six Sedan K. In un anno sono novantamila i possessori della prima De Soto che è dotata di un propulsore a sei cilindri di 3200 cc di cilindrata che sviluppa 55 Cv di potenza. Due anni più tardi è la volta della Tipo CK, una vettura con una manciata di cavalli in più (60 Cv) rispetto a quella d'esordio, che nel 1931 viene riproposta (Six SA) con qualche modifica alla carrozzeria e al telaio.

Inizia in questo periodo il primo momento di crisi della neo marca che, come gran parte delle altre aziende, risente pesantemente della generale crisi economica ed è costretta a ridurre la produzione. Il gruppo Chrysler tenta di rilanciare il marchio con la Airflow che è inizialmente proposta con il marchio Chrysler e successivamente realizzata in versione parzialmente modificata con il marchio De Soto.

Tra le caratteristiche principali la carrozzeria di forma tondeggiante, l'opposto delle vetture dell'epoca che sono normalmente più squadrate. Nel 1934 parte la progettazione di una nuova gamma che si riconosce per la lettera S che accompagna il nome dell'auto. Tra i modelli più singolari c'è la Custom S 10 del 1942 dotata di fari a scomparsa, che adotta un motore a sei cilindri a valvole laterali. Dieci anni più tardi la produzione ha un rilevante cambiamento che riguarda il motore; il consueto sei cilindri è sostituito con il più potente 8V Chrysler a valvole in testa di 4200 cc. I propulsori sono in grado di sviluppare una potenza di 160 Cv, per poi nel 1955 raggiungere i 200 Cv. Si tratta di una scelta dettata anche dal fatto che il vecchio propulsore è più ingombrante rispetto al nuovo che ben meglio si adatta alla nuova architettura delle automobili. Questo importante cambiamento spinge la De Soto a provare la strada della progettazione di vetture che si caratterizzano non solo per le elevate prestazioni ma anche per il lusso. Nel 1959 proprio quando la De Soto festeggia la duecentomilionesima auto costruita, il marchio attraversa un nuovo momento di crisi, questa volta fatale.

Le vendite non soddisfano e nel 1960 la Chrysler decide di unire la De Soto alla Plymouth. L'esperimento dura nemmeno un anno: nel 1961 il marchio scompare.

L'ultimo esemplare è la potentissima Adventurer che monta un propulsore da 325 Cv di 6200 cc.

3

De Tomaso

Modena, Italia 1959 - 2004

Due continenti e una passione. La si può raccontare così la storia della De Tomaso, azienda nata a Modena nel 1959 per volere di Alejandro De Tomaso, trentunenne argentino, figlio di un eminente uomo politico più volte ministro e candidato alla presidenza, e di una donna appartenente a una facoltosa famiglia di proprietari terrieri. Un legame ininterrotto con la sua terra, perché il simbolo della De Tomaso è la forma del ferro per marchiare i cavalli della "estancia" della famiglia della madre con sullo sfondo la bandiera argentina. Il ragazzo ha però più passione per i motori e le corse e nel 1927 si trasferisce in Italia, nella rombante Modena. Nel 1955 e nel 1956 guida per la Maserati – marchio che diventa l'amore della sua vita – e nelle tre stagioni successive per la Osca, di proprietà dei fratelli Maserati. Nel 1959 cambia marcia e fonda ad Albareto, in periferia di Modena, la Officine De Tomaso per costruire in proprio auto da corsa.

Le prime macchine sono destinate alla Formula junior, a un progetto Indianapolis, a una Formula 1 equipaggiata con un motore a 8 cilindri studiato dall'ingegner Massimino. De Tomaso è molto legato alla Osca, con la quale realizza le due prime barchette: una 1100 molto semplice e una due litri a doppio albero con camme in testa. Ma la società in difficoltà finanziarie passa sotto il controllo della MV e lui deve trovare un altro partner. La Ford gli cede un motore di 1500 centimetri cubi per la sua prima coupé, la Vallelunga, che presenta al salone dell'auto di Torino. L'auto è caratterizzata da un telaio monotrave centrale, una tappa fondamentale nella storia di De Tomaso.

Nel 1965, al salone di Torino, De Tomaso prova a creare un modello da competizione con un grosso motore. Realizzata dal carrozziere Fantuzzi, la P-70 viene presentata con un motore V8 Ford da 5 litri. Nel 1966, dall'incontro con Giorgetto Giugiaro nasce per il salone di Torino la Mangusta, il primo vero successo dell'azienda modenese. Design aggressivo, la Mangusta è messa in vendita con due motorizzazioni: 4728 cc e 306 cavalli per l'Europa, 4949 cc e 230 cavalli per la versione americana. Oltreoceano finiscono 280 delle 400 Mangusta prodotte tra il 1967 e il 1970. Il successo spinge la Ford a entrare nell'azionariato della Casa di Modena rilevando l'ottanta per cento delle azioni.

È il momento di un'altra auto importante per De Tomaso: nasce la Pantera. Disegnata all'americano Tom Tjaarda, la berlinetta ha moltissime versioni, dalla 3 litri denominata 290 alla GT4 da 5700 cc e oltre 500 cavalli passando per la GTS da 350 cavalli. La Pantera è per anni l'unica vettura a motore centrale e scocca portante prodotta in numeri così alti, con le sue 2.500 unità all'anno. Nel 1990 la Pantera viene ristilizzata da Marcello Gandini, un altro grande designer italiano. Le corse restano per De Tomaso una vera passione e nel 1970 partecipa al Mondiale di Formula 1, con al via una sola vettura in livrea rossa e i colori della casa lungo il profilo superiore. Capo progettista è Gianpaolo Dallara, team manager e proprietario Frank Williams. Alla quarta gara, il 21 giugno sul circuito di Zanvoord il ventottenne pilota inglese Piers Courage muore. La stagione viene portata a termine ma dopo questo lutto De Tomaso abbandona i gran premi.

Nel 1973 c'è aria di crisi e cede alla Ford le due carrozzerie torinesi Ghia e Vignale, dove vengono prodotte le Pantera, ma in cambio si riprende totalmente le quote della sua azienda. Nel 1970 dalle officine modenesi esce la Deauville, prima quattro porte cui fa seguito due anni più tardi la Longchamp, una coupé sempre derivata dalla Pantera. Nel 1972 c'è l'acquisizione della Benelli. Nel 1975 il vero colpo: la Citroën, in grandi diffi-

2

1

1. Una De Tomaso Vallelunga, presentata nel 1964: i primi tre esemplari sono prodotti in alluminio
2. Concept degli anni Duemila realizzato su base Pantera (1970 - 1991)

coltà finanziarie, gli vende la Maserati prima di essere acquisita a sua volta dalla Peugeot. Con l'aiuto della Gepi, Gestione Esercizio Partecipazioni Industriali, ente pubblico finito con l'epoca delle partecipazioni statali, rileva successivamente la Innocenti dalla Leyland. La Mini disegnata da Bertone viene così ereditata da De Tomaso. Nel frattempo la Longchamp cambia nome, motori e qualche dettaglio di carrozzeria e diventa la Maserati Kyalami. Nel 1976, è di Giugiaro il prototipo della Maserati Quattroporte terza generazione, in produzione soltanto nel 1979, di cui una diventa l'auto scelta dal presidente della Repubblica Sandro Pertini. Nello stesso anno, a Lambrate, sede della Innocenti, si producono anche motocicli e ciclomotori. Il Benelli S50 è un "cinquantino" che si può considerare l'antesignano degli scooter moderni, ruote basse, scocca stampata, carenatura in materiale plastico e trasmissione a variazione continua dei rapporti. Il 10 luglio del 1981 viene stretto un accordo con la Daihatsu per la fornitura di centomila motori. È anche l'anno in cui De Tomaso acquista la Moto Guzzi, che dal 1980 riceve nuovi motori bicilindrici prodotti a Lambrate.
Il 1981 è l'anno della Maserati Biturbo, presentata il 14 dicembre. Un modello di successo ma anche controverso, con molti problemi di affidabilità. Nel 1984 il celebre manager americano Lee Iacocca, defenestrato dalla Ford e ora alla guida della Chrysler, arriva a Modena e chiede al suo amico Alejandro di creargli un coupé convertibile: la Chrysler-Maserati TC. Viene prodotta in 7.500 esemplari tra il 1987 e il 1990 per il mercato americano negli stabilimenti della Innocenti dove si costruiscono in quegli anni anche le carrozzerie delle Maserati. Ma la crisi avanza. Nel 1990 De Tomaso cede il 49 per cento della Maserati alla Fiat. Nel 1991 anche la Benelli viene ceduta. Nel 1993 la totalità delle azioni del gruppo Innocenti-Maserati passa in mano Fiat, proprio l'anno in cui si vede l'ultima Maserati di Alejandro, la Quattroporte IV, mentre nel 1992 viene venduta anche la Moto Guzzi, la fabbrica di Lambrate è invece dismessa. Nel 2003 scompare il fondatore, nel 2004 la De Tomaso viene messa in liquidazione, la sede dell'azienda a Modena finisce all'asta nel settembre del 2007.

Francesco Paternò

IL PERSONAGGIO

Alejandro De Tomaso

Alejandro De Tomaso (nella foto) nasce a Buenos Aires il 10 luglio del 1928 e scompare il 21 maggio del 2003, dopo essere colpito da un ictus nel gennaio del 1993. Personaggio sanguigno, appassionato, controverso. Anticomunista convinto, è figlio di Antonio, ministro tra un regime militare e l'altro che scompare quando lui ha solo cinque anni, e di Maria Estere Ceballos, nome di una delle dieci famiglie che controllano l'agricoltura del Paese. Alejandro non ama studiare, a un certo punto va a lavorare in un'azienda agricola della nonna, poi passa un periodo presso il *Clarin*, il più importante quotidiano argentino. In Italia, dove lascia il mondo delle corse per fare l'industriale e stringere grande relazioni con il mondo della politica romana, non dimentica mai di far sapere ai suoi interlocutori di essere cresciuto in Argentina fino ai 18 anni con un amico di nome Che Guevara. Mamme amiche, stessa scuola, dice. Lo ripete spesso ai sindacalisti di Lambrate con cui tratta in modo spietato e con cui avvengono scontri memorabili. Una volta un gruppo di licenziati viene a contestarlo all'hotel Canal Grande a Modena, una costruzione seicentesca eretta a sua dimora, e ne imbrattano le mura con un lancio di uova.
Alla fine degli anni Settanta incontra Bruno Trentin, allora segretario generale della Fiom, il sindacato dei Metalmeccanici, e gli dice: «Ho letto il suo libro *Da sfruttati a produttori* e debbo dire che lei ha una concezione della democrazia con cui farebbe fuori tutti i padroni».

Pantera

Produzione 1970 - 1991
Carrozzeria Coupé

Vettura simbolo per il marchio De Tomaso, la Pantera è una coupé sportiva prodotta in 7.260 esemplari dal 1970 al 1991. Nata da un'idea di Henry Ford e Alejandro De Tomaso, è disegnata nella versione d'esordio da Tom Tjaarda: già autore della Lancia Flaminia e futuro padre della Ford Fiesta e della Lancia Y10. Adotta una carrozzeria in vetroresina montata su un telaio in acciaio simile a quello impiegato sulla precedente Mangusta e ha il motore posizionato longitudinalmente dietro i sedili dei due passegeri che è associato alla trazione posteriore. Inizialmente è concepita dalla Ford per fare da antagonista sul mercato americano alla Corvette della General Motors appoggiandosi a un produttore artigianale esterno. Con il passare del tempo e grazie anche alla partecipazione in diverse competizioni sportive, tra cui la 24 ore di Le Mans, perde il ruolo principale di competitor con la rivale americana diventando per la Ford un modello di assoluto prestigio su cui puntare per guadagnare in immagine. A partire dal 1974, vista la separazione tra la Ford e la De Tomaso che ne rileva i diritti di fabbricazione, è commercializzata soprattutto in Europa: relizzata su misura per i clienti a seconda dell'uso agonistico o stradale al quale intendono destinarla. Questo giustifica le molti varianti in cui è prodotta, spesso munite di meccaniche differenti e costruite in pochi esemplari ciascuna. La piu potente in assoluto è la GT4 del 1973 fabbricata in sole sei unità e omologata per un uso su strada ma ideata principalmente allo scopo di conquistare i clienti intenzionati e per essere usata in pista grazie anche al potentissimo propulsore di 5,7 litri da 500 Cv con un cambio ZF a 5 marce. Mentre nel 1980 la GT5 rappresenta con il suo motore da 350 Cv (costruito in Australia dalla Ford), una tra le più apprezzate edizioni di questa automobile: riconoscibile subito per l'assetto schiacciato a terra e le ruote larghe. Nella sua storia la Pantera vanta anche diversi esemplari fabbricati per alcuni personaggi del mondo del cinema e della musica. Oggetto del desiderio dei collezionisti è la Pantera gialla con interni in pelle marrone costruita per la rock star Elvis Presley.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,013
Larghezza ..... m 1,702
Altezza ..... m 1,102

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.417 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5766 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 330 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 254 km/h

PREZZO ..... Lire 6.250.000

6

LA TECNICA

Nata come automobile destinata anche alle competizioni sportive, la Pantera adotta diversi accorgimenti per essere performante al massimo. Uno di questi è il motore posizionato centralmente in modo da ottenere un equilibrio ottimale delle masse tra avantreno e retrotreno e favorire una notevole agilità.

1

2

3

4

5

1. Una Pantera GT
2. La versione potenziata Racing della GT con motore 5700 e telaio alleggerito
3. Una Pantera GTS
4. Per migliorare il coefficiente aerodinamico della carrozzeria i fari della Pantera sono del tipo a scomparsa
5. Nella parte posteriore la Pantera è caratterizzata da due doppi scarichi posizionati ai lati della carrozzeria
6. La Pantera di Elvis Presley

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Pantera	1970 - 1971
L	1972 - 1983
GTS	1973 - 1989
GT4	1973
GT5	1985 - 1985
GT5S	1985 - 1990
GT	1990 - 1991

FOCUS

Il motore Mustang

Nell'ultima edizione, prodotta in appena 38 esemplari e rivista nell'estetica da Marcello Gandini, la Pantera è equipaggiata con un motore a benzina a 8 cilindri di derivazione Ford (quella utilizzata dalla sportiva Mustang) in grado di fornire 305 cavalli.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,360
Larghezza ..... m 1,980
Altezza ..... m 1,100

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.420 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4946 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 305 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 265 km/h

PREZZO ..... Lire 190.000.000

Detroit Electric

Detroit
Stati Uniti
1907 - 1942

Detroit Electric è un marchio della Anderson Electric Car Company di Detroit. Nasce nel 1907 e dopo un avvio in sordina conquista una buona fetta di pubblico soprattutto nell'alta borghesia. Le auto sono di qualità e per questo la Casa del Michigan si fregia del titolo di una delle più importanti aziende costruttrice di veicoli a propulsione elettrica. Nel 1922 entra in commercio una vettura equipaggiata con un motore da 3 Cv in grado di raggiungere la velocità massima di 40 chilometri orari con autonomia dichiarata di 200 chilometri.
Come accade un po' per tutte le società, la Detroit Electric attraversa un periodo di crisi dopo la Prima guerra mondiale che la costringe a ridurre drasticamente l'attività. La ripresa è incerta e nel 1942 vengono chiusi definitivamente gli stabilimenti.
Nel 2008 la Zap, azienda californiana specializzata in auto elettriche, decide di riprendere il glorioso marchio Detroit Electric per la costruzione non solo di automobili ma anche di autobus e autocarri.
www.detroit-electric.com

Una Detroit Electric Brougham coupé

De Vecchi

Milano
Italia
1903 - 1917

La De Vecchi è una tra le più importanti aziende italiane dei primi anni del Novecento. La Casa nasce a Milano nel 1903 per volontà di Giuseppe De Vecchi ed Ettore Strada (De Vecchi, Strada &C.); durante gli anni di attività la società muta ragione sociale diverse volte, fino a quando nel 1917 si trasforma in S.A. Officine Meccaniche De Vecchi; nello stesso anno si scioglie e viene comprata dalla CMN (Costruzioni Meccaniche Nazionali) che continua a produrre veicoli De Vecchi fino al 1922. La De Vecchi lancia la prima auto nel 1905, si tratta di una vetturetta leggera con motore a quattro cilindri biblocco che sviluppa 10/12 Cv di potenza; nel 1911 realizza i motori monobloc e amplia il catalogo di diverse altre vetture. Durante la Prima guerra mondiale allestisce autocarri e ambulanze. Il marchio è importante perché, oltre a conquistare risultati positivi in alcune gare come la Targa Florio, anticipa altre aziende con soluzioni all'avanguardia come la trasmissione a cardano, le ruote a raggi tangenti e i radiatori arrotondati; inoltre è la prima Casa in Italia ad adottare l'avviamento elettrico.

Vettura Tipo H, uno dei modelli primordiali della De Vecchi progettato nel 1906

D.F.P.

Courbevoie
Francia
1906 - 1926

Dalla preziosa esperienza maturata alla Peugeot e alla Clément Bayard, nel 1906 Doriot e Flandrin fondano a Courbevoie una Casa automobilistica. Le prime vetture non presentano un marchio, solo quando due anni più tardi entrano in società anche i fratelli Parant decidono di chiamare le vetture con le iniziali dei loro cognomi. Dopo la conclusione della Prima guerra mondiale, la D.F.P. non riesce più a rilanciarsi e nel 1926 è costretta a chiudere la piccola fabbrica di Courbevoie. Nel 1910 l'azienda francese produce la prima vetturetta di successo. Equipaggiata con un motore a quattro cilindri di 1100 cc, che sviluppa dai 10 ai 12 Cv di potenza, l'auto si caratterizza per una carrozzeria dalle dimensioni contenute e dal peso ridotto soprattutto grazie all'utilizzo sperimentale dell'alluminio che all'epoca non è ancora un materiale sfruttato nell'industria automobilistica. Iniziano i primi problemi economici che vengono in parte risolti grazie alla realizzazione in proprio di un motore dalle indiscusse qualità. Si tratta di un propulsore a quattro cilindri diponibile da 2950 cc e 2001 cc. Con gli anni l'offerta sale a diverse cilindrate: 1592, 1874, 2412 e a 6 cilindri da 3619 cc. Il propulsore diventa famoso in Francia ma anche all'estero. Infatti, William Owen Bentley, fondatore dell'omonima e nota Casa, decide di acquisirne i diritti di vendita per la Gran Bretagna. Come gran parte delle Casa, anche la D.F.P. ferma la produzione durante la Grande guerra per poi riprendere l'attività alla fine del conflitto. I nuovi modelli non riscuotono successo e la già critica situazione finanziaria mette in crisi la società. L'ultima auto prodotta è del 1923.

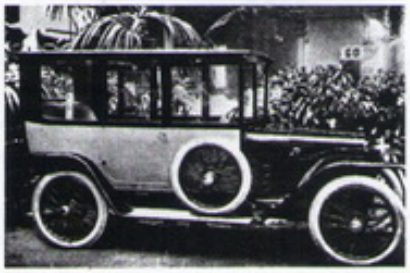
Diatto

Torino
Italia
1835 - 1955

La Diatto – o meglio, la Fratelli Diatto – nasce a Torino nel 1835 come azienda specializzata nella costruzione di carrozze, e solo dopo settant'anni, e precisamente il 12 aprile del 1905, inizia a dedicarsi alla realizzazione di automobili. È proprio in questa data infatti che si costituisce fra la Ingg. Vittorio e Pietro Diatto (Fonderie Officine Meccaniche Costruzioni in Ferro) e la francese Clément Bayard, la Società Diatto-A. Clément Vetture Marca Torino di cui lo stesso Adolphe Clément diviene presidente e Vittorio Diatto amministratore delegato. La produzione in serie inizia l'anno successivo con i modelli 10/12 HP a due cilindri di 1884 cc, e con il modello 20/25 HP a quattro cilindri di 3770 cc. Una produzione insomma limitata che però, già nel 1908, viene incrementata con il triblocco a sei cilindri 24 Hp di 4086 cc. Il connubio con la società transalpina cessa tuttavia dopo appena quattro anni, nel 1909, e automaticamente la ragione sociale si trasforma in Officina Fonderia Frejus-Vetture Diatto, mentre nel 1911 la produzione inizia ad orientarsi su di un Tipo Unico a quattro cilindri di 2212 cc. Terminata la Prima guerra mondiale, durante la quale l'azienda viene chiamata alla fornitura di mezzi bellici, la Diatto cambia la sua denominazione per altre due volte: nel 1918 diviene Fonderie Officine Frejus Automobili Diatto S.A., mentre l'anno successivo semplicemente Automobili Diatto S.A. Non solo: nel 1920 la sede sociale si sposta da Torino a Roma. Occorre tuttavia attendere il 1922 per assistere - al salone dell'automobile di Milano - alla presentazione ufficiale del nuovo modello 20 e della rispettiva versione sportiva 20 S, realizzati grazie alla collaborazione con la Società Veltro di Torino. Si tratta di due ottime vetture, costruite con grande accuratezza in ogni particolare, ma che purtroppo non evitano all'azienda un primo tracollo economico, al punto che nel 1923 si decide di porla addirittura in liquidazione. Quando tutto sembra perduto, un nuovo afflusso di capitale salva la situazione e nel 20 maggio del 1924 si costituisce la Autocostruzioni Diatto S. A. pronta a rilevare la vecchia azienda. I progetti sono tanti, soprattutto indirizzati verso l'attività agonistica. Basti pensare alla realizzazione di un'auto da Gran premio progettata da Alfieri Maserati. Una vettura di 2000 cc, 8 cilindri in linea, che partecipa nel 1925 al Gran premio d'Italia. Il principio della fine inizia a intravedersi già nel 1927 quando l'azienda cessa la produzione di automobili e viene rilevata, quattro anni dopo, da Carlino Sasso che indirizza però l'attività verso la costruzione di parti di ricambio, motocompressori e perforatrici pneumatiche. Nel 1955 la Diatto cessa definitivamente di esistere con l'incorporazione nella Veglio & C. SpA. Il marchio Diatto resta comunque disponibile e nei primi anni 2000 un gruppo di imprenditori lo rileva per utilizzarlo su una lussuosa sportiva da produrre in serie limitata; l'iniziativa ha un risvolto concreto nel 2008 quando la società rileva le licenze di produzione della supersportiva MG SV per utilizzarne struttura e meccanica nella futura nuova Diatto, ma il progetto non ha seguito.

(F. P.)

La berlina Diatto Weymann del 1926, con motore quattro cilindri monoblocco di 1996 cc. Dispone di distribuzione on asse a camme in testa ed è in grado di erogare 45 Cv a 3.000 giri al minuto



La strategia
La collaborazione con Bugatti

Poco prima del primo conflitto mondiale Diatto inizia la collaborazione con il costruttore Ettore Bugatti, e il primo risultato di questo connubio si traduce nella realizzazione di un motore Diatto 8 cilindri destinato all'industria bellica aeronautica. Questa attività, oltre ad avere favorevoli risvolti finanziari, contribuisce a far crescere la notorietà e il prestigio tecnico della marca. Ma non appena si conclude la guerra, la partnership si allarga inevitabilmente alla produzione di automobili, al punto che Diatto acquista 50 telai Bugatti Tipo 23 per allestirli con le proprie specifiche tecniche e di carrozzeria. Corre l'anno 1919 quando Diatto, di fronte ad un foltissimo pubblico di appassionati, presenta ai saloni di Londra e Parigi cinque ammiraglie, fra cui tre nuovissime *Diatto 30* (nella foto) prodotte con telai costruiti su licenza Bugatti. Si tratta di vetture realizzate con uno sfarzo quasi senza precedenti e un'attenzione maniacale verso i più piccoli dettagli. Il costo di ogni vettura si aggira intorno ai 100.000 franchi, cifra che la nobiltà parigina è pronta a spendere pur di possederne una. Del resto la fama della vettura cresce giorno dopo giorno: basti pensare che nella prima corsa organizzata all'indomani della Prima guerra mondiale (la Parma-Poggio di Bercelo) Diatto conquista il primo e il secondo posto rispettivamente con una Diatto 30 Bugatti e una Diatto 4DC.

Tipo 20

Produzione 1922 - 1927
Carrozzeria Torpedo - Limousine - Landaulet

Base autotelaio sfruttata per la realizzazione di gran turismo e vetture sportive, la Tipo 20 è una delle automobili più popolari realizzate dai fratelli Diatto. Presentata al salone di Milano del 1922 la sua produzione è arrestata nel 1923 a causa dei problemi economici della Casa torinese. Ma riprende nel 1924 quando si costituisce la nuova Società Anonima Autocostruzioni Diatto. Progettata inizialmente sotto la supervisione tecnica di Giuseppe Coda e poi nelle diverse evoluzioni sportive sotto la direzione del pilota Alfieri Maserati, all'origine ha un passo di 2,550 metri che viene incrementato nelle varie edizioni. Nella meccanica impiega un motore di 1995 cc a quattro cilindri fusi in un blocco unico di ghisa ed ha una scocca che nella variante 20 S è costruita in profilato in acciaio con sezione a c da 3 millimetri in modo da ottenere una elevata rigidità torsionale.

1

1. Una Diatto Tipo 20 durante una gara al circuito del Mugello
2. Una Tipo 20 S nella versione con motore da 85 Cv alla partenza della Targa Florio

FOCUS
20 S

Fabbricata nel 1922 in due varianti di carrozzeria con la consulenza di Alfieri Maserati, la S rappresenta una evoluzione in chiave sportiva della 20 ideata per elevare il prestigio della Diatto nel mondo delle corse. Guidata dallo stesso Maserati partecipa e si distingue in diverse competizioni dell'epoca come la Targa e Coppa Florio ed è dotata di un motore di 1995 cc da 75 e 85 Cv.

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
20	1922 - 1923
S	1922 - 1925
S coda lunga	1922 - 1925
A	1924 - 1927

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... nd
Larghezza ..... nd
Altezza ..... nd

POSTI 4/6

PORTE ..... nd

PESO ..... 900 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1996 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 40 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... nd
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 110 km/h

PREZZO ..... Lire 25.600

D'Ieteren

Bruxelles
Belgio
1805 - 1939

Nasce a Bruxelles nel 1805 per volere dei fratelli D'Ieteren diventando una delle più importanti carrozzerie belghe, non solo a livello nazionale ma anche estero. La fabbrica, ad esempio, costruisce per il re Leopoldo II la prima coupé su base Panhard et Levassor e al salone di Bruxelles del 1923 vengono esposti oltre trenta telai di diverse aziende carrozzate D'Ieteren. Intorno alla fine degli anni Venti la società acquista dalla Million-Guiet, un'importante Casa francese nota soprattutto a cavallo delle due guerre mondiali, i diritti per lo sfruttamento dei brevetti Vizcaya. Sempre in questi anni la Casa mette in produzione una carrozzeria in alluminio di appena 288 chilogrammi su telaio Minerva 22 Cv. A partire dal 1931 i fratelli D'Ieteren si occupano non solo dell'assemblaggio ma anche dell'importazione delle automobili americane Studebaker. Dopo qualche anno le carrozzerie con marchio D'Ieteren iniziano a circolare con meno frequenza, fino a quando la società decide di abbandonare questo settore nel 1939, per dedicarsi esclusivamente a quello dell'importazione di vetture. L'attività dell'azienda belga prosegue così, dopo la Seconda guerra mondiale, con l'esclusiva per i diritti d'importanzione di Volkswagen (1948), Porche (1950), Audi (1974), Seat (1984), Skoda (1992), Bentley (2000), Lamborghini (2001) e a partire dal 1975 si occupa anche dei prodotti Yamaha. A questa attività la D'Ieteren affianca dal 1958 quella di noleggio auto avendo ottenuto dalla compagnia Avis la licenza per il Belgio. Dalla fine del 1999 è proprietaria della Belron, azienda leader al mondo nella riparazione e sostituzione dei cristalli per auto.
www.dieteren.com

Dim

Moschato
Grecia
1977 - 1982

Dim Motor è un marchio nato a Moschato (Atene) per volontà di Georgios Dimitriadis. Alla base del progetto c'è la produzione in serie di piccole vetture economiche, adatte al mercato locale, realizzate a imitazione delle più diffuse utilitarie europee e dotate di una leggera carrozzeria in resina rinforzata secondo una tecnologia ben nota al gruppo industriale. La prima azienda che fonda Dimitriadis è la Bioplastic S.A. che produce auto con il marchio Attica che poi viene sostituita nel 1977 dalla Dim Motor. Nello stesso anno presenta al salone di Ginevra l'unico modello che mette in produzione la nuova società. Si chiama 652 ed equipaggia un motore da 600 cc, portati a 650 cc nella versione potenziata; la carrozzeria riprede la Fiat 126. Costruita negli stabilimenti di Acharnes, la progettazione di questa auto continua per alcuni anni ma il progetto di ampliamento della gamma rimane in un cassetto a causa dell'elevato impegno finanziario. Nel 1982, nonostante gli sforzi, Dimitriadis è costretto a chiudere l'attività.

Il fondatore della Dim Georgios Dimitriadis accanto al modello 505 nel 1958, quando le auto portano il marchio Attica

Dixi

Eisenach
Germania
1904 - 1932

Farhzeugfabrik è un'azienda tedesca di Eisenach attiva dal 1896 con il marchio Wartburg; la Casa decide di mutare denominazione e tutte le auto prodotte dal 1904 portano il logo Dixi. Le vetture riscuotono un buon successo non solo in Germania ma anche all'estero, in modo particolare in Francia e Inghilterra dove vengono conosciute rispettivamente come Regina e Leander. Le prime Dixi sono i modelli S12 e T17 equipaggiate con motori a 4 cilindri e in seguito diponibili anche a 1 o a 2 cilindri. Nascono diverse automobili: T25, S25, U35, R8, R9, R10 e R12. La più potente è la U35 che sviluppa una potenza di 26/60 Cv. Tra le automobili più apprezzate, anche grazie al costo contenuto, ci sono le vetturette B1 che si distinguono per la carrozzeria a due o tre posti, montano un motore che sviluppa 14 Cv e hanno un impianto elettrico a circuito interno; pochi gli esemplari prodotti a causa dello scoppio della Prima guerra mondiale che costringe la Dixi a sospendere l'attività. Dopo il conflitto la Gothaer Waggonfabrik, specializzata nel settore ferroviario, compra il marchio. Nel 1927 viene presentata la prima auto con motore a sei cilindri (13/60 PS); l'anno dopo l'azienda riesce ad acquisire i diritti per la produzione su licenza della Austin Seven, chiamata 3/15 PS. Disponibile nella versione roadster a due o quattro posti, monta un motore a 4 cilindri di 747 cc. Ben presto l'auto diventa la più famosa in Germania con il marchio Dixi. Nonostante ciò la Gothaer Waggonfabrik vende il marchio. Nel 1928 la Dixi viene assorbita dalla Bmw che, considerato il grande successo, continua lo sviluppo della 3/15 PS fino al 1932.

DKW

Zschopau, Germania 1918 - 1966

Omonimo dell'esploratore artico Knud, il danese Jorgen Skafte Rasmussen si stabilisce in Germania, dove fonda nel 1918 la sua prima fabbrica di motori e motociclette. Situata in Sassonia, a Zschopau, la Dampf-Kraft Wagen (auto a vapore) sembra possa aver generato il nome DKW, acronimo però anche di Das Kleine Wunder (la piccola meraviglia) nome che Rasmussen dà al suo primo motore da 25 cc. Quale che sia l'etimo giusto, solo dieci anni più tardi, nel 1928, Rasmussen avvia la costruzione in piccola serie di auto, che dura poi fino al 1966. Convinto assertore del motore a due tempi, Rasmussen lo fa migrare dalle motociclette, con cui inizia la sua attività, alle auto, che dal 1931 diventano anche protagoniste nella scelta della trazione anteriore, con motore trasversale. Prima della guerra costruisce propulsori bicilindrici di 600 e 700 cc con 18 o 20 Cv di potenza, abbinati ad un cambio a tre marce, in blocco con il motore, e trasmissione cardanica. Una versione sportiva, dalla carrozzeria molto aerodinamica, raggiunge già all'epoca (prima del 1930) i 100 orari, un primato per una piccola vettura prodotta in serie. Dotate di tecnologia innovativa, le DKW adottano anche il Dynastart, un sistema di motore-generatore elettrico (allora chiamato dinamo, come quello delle bici) collegato direttamente all'albero motore, che permette avviamenti più affidabili per gli standard dell'epoca. La carrozzeria è in metallo con struttura in legno e solo più tardi con scocche integrali in acciaio, poi abbandonate per ridurre i costi di costruzione. In un primo momento viene realizzata solo la versione biposto, cui si aggiunse soltanto successivamente una scoperta a tre posti. La DKW produce però anche due auto a trazione posteriore, rispettivamente Schwebeklasse e Sonderklasse, mosse da un motore V4 di 1000 o 1100 cc, ma si deve arrivare al 1939, a un passo dalla guerra, per il debutto del motore a 3 cilindri, quello che arriva fino alla fine della storia, negli anni Sessanta. Con "soli" 900 cc sviluppa 30 cavalli, un potenza specifica record per quegli anni, che consente alla vettura di raggiungere i 115 chilometri orari. Per passare dal prototipo alla produzione di serie però è necessario aspettare che passano i cinque anni della guerra. La scuola di pensiero di Rasmussen in merito al motore a due tempi, intanto, fa seguaci, e la svedese Saab li monta sulla sua Saab 92 del 1947. Nel frattempo qualche anno prima Rasmussen ha acquistato la fabbrica di motori Moll a Scharfenstein, dove elabora i piani di motori e 6 e 8 cilindri da montare sulle Audi, ma già dal 1928 acquista l'intera Audi. È l'inizio che deve portare alla Auto Union. Da quel momento la produzione è divisa e organizzata su più impianti. È soltanto dopo la fine della guerra però che la DKW, ormai divenuta Auto Union, si trasferisce dalla sede in Sassonia alla Germania Ovest, mentre la marca torna a costruire anche motocicli, in particolare la RT 125, e un nuovo pulmino/furgone, lo Schnellaster F 800, mosso dal motore F8 che è costruito già prima della guerra, cardine di tutto quel periodo. La prima linea produttiva è a Düsseldorf e la prima auto, la F89, adotta la carrozzeria del prototipo F9, anche questo frutto di un progetto anteguerra, mosso dal bicilindrico montato sull'ultima F8. Il motore viene sostituito poco tempo dopo dal nuovo 3 cilindri, montato sulla nuova F91, prodotta dal 1953 al 1955 cui succede la più grande F93 del1956. Sia la F91, sia la F93, montano un 3 cilindri a due tempi abbastanza evoluto da sviluppare 34 cavalli. L'evoluzione continua e il sistema di accensione adottato su questo nuovo motore è basato su tre sistemi indipendenti con bobine singole, una per cilindro e spinterogeno montato direttamente sull'albero motore che muove anche la ventola del circuito di raffreddamento. La F93 rimane in produzione fino al 1959, sostituita poi dalla nuova AU1000, che monta un motore di un litro, con potenza di 44 Cv (50 sulla versione S), che porta la marca fino al 1963. Durante questa fase la produzione si sposta da Dusseldorf all'attuale sede dell'Audi, a Ingolstadt. Dal

1

IL PERSONAGGIO
Jörgen Skafte Rasmussen

Il fondatore della DKW, *Jörgen Skafte Rasmussen* (nella foto), nasce a Nakskow, in Danimarca il 30 luglio 1878. Figlio di un armatore e capitano di marina che muore quando lui ha appena un anno, nessuno può immaginare che, solo 20 anni più tardi, diventa un industriale di fama, il più grande costruttore mondiale di motociclette dell'epoca. Termina gli studi secondari in Danimarca, poi si trasferisce in Germania per prendere la laurea in ingegneria, nella regione di Chemnitz, un'area già altamente industrializzata. Dopo la laurea Rasmussen inizia a lavorare alla Rheinische Maschinenfabrik, in Sassonia, ma è solo nel 1907 che acquista una vecchia filanda con un grande terreno, pagandola pochissimo perché tutti ritengono che la zona non ha nessuna risorsa. E là, nella valle della Dischau, viene fondata la Zschopauer Maschinenfabrik, cui succede poco dopo la Zschopauer Motorenwerke J.S. Rasmussen A.G.. Partendo dalla costruzione di caldaie e macchine a vapore, si deve arrivare poi al 1918 per vedere i primi motori a scoppio. E negli anni Venti si mette in marcia la leggenda DKW. Rasmussen muore il 12 agosto 1964 a Copenhagen, all'età di 86 anni.

1. Trenta operai della DKW mostrano con una prova originale la resistenza della carrozzeria di una Reichsklasse Type F8
2. Una DKW RT 175S del 1956: la Casa tedesca, nel corso della sua esistenza, continua a produrre moto oltre che auto

2

1957, inoltre, le DKW vengono equipaggiate con il sistema Saomat, una frizione automatica, uniche auto di piccola cilindrata ad offrire questa soluzione. La AU1000 viene prodotta anche in una versione coupé 2+2 dal 1957 al 1964, e dal 1962 a questa si aggiunge anche la cabrio. Tra gli esercizi ingegneristici dell'epoca figura poi anche una DKW Monza, con carrozzeria aerodinamica in fibra di vetro, che stabilisce nell'autodromo italiano cinque record del mondo nel 1956, con una media di 140,961 chilometri orari nelle 48 ore, di 139,453 chilometri orari sui 10.000 chilometri e di 139,459 chilometri orari al traguardo delle 72 ore.I risultati raggiunti in pista inducono la fabbrica a cambiare il nome di questa due posti, da Solitude a Monza. Questo modello decisamente speciale viene costruito prima da Dannenhauer & Stauss a Heidelberg, e l'ultimo periodo da Robert Schenk, a Stoccarda, e si è ormai nel 1958. Un altro successo della marca arriva l'anno dopo, con la Junior/F12, un modello che diviene ben presto un'intera gamma articolata su 5 modelli. La Junior viene prodotta dal 1959 al 1961, poi la versione De Luxe dal 1961 al 1963, quindi F11 e la F12, prodotte dal 1963 al 1965, per finire con la Roadster, tra il 1964 e 1965. Lo sviluppo del tre cilindri va ancora avanti anche grazie alle molte vittorie nei rally. Nel 1960 viene preparato un V6 unendo due blocchi a 3 cilindri, in versione ad un carburatore per 82 cavalli, due carburatori per 100 cavalli e addirittura sei carburatori che ne erogano 130. Un successo a parte, infine, è la Munga, una 4x4 per uso militare e civile prodotta in 46.750 unità. Il 3 cilindri di 974 cc trasmette attraverso cambio (4 marce) e riduttore la trazione alle ruote posteriori, con anteriore inseribile. Questo progetto viene poi ripreso dalla Volkswagen per la produzione della fuoristrada Iltis per conto dell'esercito tedesco; in quella stessa occasione il sistema di trazione integrale viene riprogettato (con la consulenza tecnica della Porsche) e diventa la base per le successive Audi "quattro".

(M. C.)

F8

Produzione 1938 - 1942
Carrozzeria Berlina - Cabriolet

La F8 è prodotta dal 1938 al 1942 dalla DKW e dal 1949 al 1955 sotto il marchio IFA, quando la fabbrica di Zwickau, ex Auto Union situata nella Germania Est, ricade sotto il controllo dell'Unione Sovietica. È una berlina a trazione anteriore che ha come principale particolarità un telaio in grado di adottare diversi tipi di carrozzeria. Erede della precedente DKW F7 è realizzata in due versioni: Reichsklasse equipaggiata con un motore bicilindrico a due tempi di 589 cc per 18 Cv e Meisterklasse spinta da una unità sempre bicilindrica ma di 692 cc con 20 Cv. Inizialmente ha una carrozzeria composta parzialmente da pannelli di acciaio ricoperti in legno. Ma nelle ultime edizioni, anticipando una soluzione impiegata poi sulle future Trabant, questi sono sostituiti con una ricopertura in duroplast che abbassa il peso a vantaggio delle prestazioni.

1

1. La F8 viene prodotta per un totale di 26.000 unità
2. Una F8 Deluxe convertibile con motore da 692 cc

2

FOCUS
La meccanica

Bassi consumi ed elevate prestazioni caratterizzano la F8, dotata di una meccanica capace di affrontare fondi stradali difficili e per questo particolarmente apprezzata durante la Seconda guerra mondiale anche dagli ufficiali dell'esercito tedesco. Inoltre, questa vettura impiega delle motorizzazioni che possono essere alimentate con benzine sintetiche non derivate dal petrolio.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Berlina	1938 - 1942
Cabriolet	1938 - 1942

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,900
Larghezza ..... m 1,490
Altezza ..... m 1,480

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 700 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 589 cc
Cilindri 2
Potenza ..... 18 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 85 km/h

PREZZO ..... Marchi 8.415

F11

Produzione 1963 - 1965
Carrozzeria Berlina - Roadster

La F11 deriva dalla piccola berlina DKW Junior prodotta a partire dal 1963 fino al 1965. Si tratta di una vettura compatta nelle dimensioni (è lunga poco meno di quattro metri) e con un'abitacolo in grado di ospitare quattro persone. La carrozzeria, a due porte, è caratterizzata nel frontale da una grande calandra affiancata da fari rotondi prominenti rispetto al muso. Mentre nelle fiancate la F11 è subito riconoscibile per il tetto spiovente e la coda dritta che racchiude un bagagliaio dalle discrete dimensioni. I cerchi, da 13 pollici, fanno sembrare la DKW F11 più piccola di quello che è nella realtà. Il motore utilizzato per questa vettura è un due tempi con tre cilindri da 796 cc in grado di erogare 34 Cv. La velocità massima che la DKW può raggiungere è di 116 chilometri orari.

1

1. Una DKW F11 vicino alla Porta di Brandeburgo a Berlino
2. Il frontale della DKW F11. La piccola berlina tedesca viene prodotta dal 1963 al 1965

FOCUS
F12

Contemporaneamente alla F11, DKW commercializza anche la F12, che resta in produzione anch'essa dal 1963 al 1965. Questa vettura utilizza due differenti motori, sempre a due tempi e a tre cilindri. Si tratta della versione da 889 cc in due potenze, da 40 e 45 cavalli (del 1965). Oltre alla carrozzeria berlina, la F12 viene proposta anche in versione roadster a due soli posti.

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
F11	1963 - 1965
F12	1963 - 1965
F11 Roadster	1965

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,968
Larghezza ..... m 1,575
Altezza ..... m 1,453

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 730 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 796 cc
Cilindri 3
Potenza ..... 34 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 116 km/h

PREZZO ..... nd

1000 SP

Produzione 1958 - 1965
Carrozzeria Coupé - Cabriolet

Lanciata nel 1958, anno in cui la DKW assieme alla Auto Union è assorbita dalla Volkswagen, la 1000 SP (sport) è una coupé 2+2 che la casa di Düsseldorf sviluppa in proprio, senza la collaborazione della associata e futura Audi. Sostituta della Monza, vettura ad alte prestazioni dotata di una carrozzeria di poliestere con cui l'Auto Union trionfa in diverse competizioni sportive, ha una linea che in molti tratti ricorda quella della Ford Thunderbird. Ed è realizzata dal 1958 al 1965 per un totale di 6.640 esemplari dei quali 1.640 con una carrozzeria convertibile. Fornita di una meccanica a trazione anteriore, adotta lo stesso motore a 2 tempi a miscela già impiegato sulla precedente Auto Union 1000: berlina da cui eredita anche il pianale. Ovvero un tre cilindri di 981 cc portato per l'occasione da 44 a 55 cavalli, in grado di raggiungere i 140 orari di velocità massima accelerando fino a cento in 23 secondi, che nelle ultime edizioni è dotato di un sistema per la miscelazione automatica dell'olio nella pompa carburante. Realizzata con molta attenzione per i dettagli la 1000 SP è la macchina con cui la DKW, prima di cessare le sua attività, tenta di guadagnare prestigio tra il pubblico più giovane. Proprio per questo non sono poche le trovate a bordo che la differenziano e la rendono superiore a molte delle sue rivali. Nella variante cabrio, tanto per dirne una, ha una capote che si ripiega a libretto e scompare in un approsito vano in modo da lasciare inalterato il suo profilo filante. Mentre l'abitacolo, disponibile con più allestimenti, è personalizzabile persino nel colore della plastica con cui è realizzato il volante che a scelta può essere nera o avorio. Il tutto, comunque, non porta al successo la 1000 SP che sconta nel mercato il prezzo troppo alto e il fatto di avere una meccanica un pò datata.

1

1. La DKW 1000 nella variante coupé 2+2
2. La versione cabriolet della DKW 1000 SP. Sul cofano posteriore sono ben visibili i quattro anelli che oggi compongono lo stemma dell'Audi

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Coupé	1958 - 1965
Cabriolet	1958 - 1965
Universal	1959 - 1962

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,170
Larghezza ..... m 1,680
Altezza ..... m 1,325

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 1.200 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 981 cc
Cilindri 3
Potenza ..... 55 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 140 km/h

PREZZO ..... nd

Doble

Waltham
Stati Uniti
1914 - 1930

Doble è un importante marchio americano che si ricorda per la produzione di apprezzabili vetture a vapore. I pionieri in questo settore sono i gemelli Francis e Freelan Stanley che avviano a Newton, nel Massachusetts, un'affermata fabbrica. Proprio una visita in questi stabilimenti spinge Abner Doble ad approfondire questa conoscenza, da sempre una sua passione. Nonostante l'utilizzo dei motori a scoppio è assolutamente prevalente,il giovane ingegnere decide ugualmente di iniziare a costruire vetture a vapore. Queste automobili si distinguono per le linee eleganti e le prestazioni uguali se non migliori di quelle equipaggiate con un motore convenzionale.

La prima auto con marchio Doble, chiamata modello A, viene ideata nel 1912 grazie alla collaborazione del fratello John e di Frank Linstrom. Il progetto è un successo; l'auto si distingue per la silenziosità e la rapida accelerazione. Il propulsore è a due cilindri ed è montato posteriormente; l'autonomia della riserva d'acqua è di 1.500 chilometri. La Doble A raggiunge i 100 chilometri orari in quindici secondi per una velocità massima di 120 chilometri orari. Questo positivo progetto evidenzia il fatto che il motore a vapore non ha nulla da invidiare a quello a combustione interna e spinge Abner Doble a fondare una Casa. Il 30 ottobre del 1914 nasce la Abner Doble Motor Vehicle Company of Waltham (Massachusetts). Già l'anno dopo, però, si è costretti a cercare nuovi fondi in quanto il capitale sociale (circa 500.000 dollari) viene utilizzato per lo studio di nuove tecnologie. Abner Doble trova in C.L. Lewis un valido sostegno e così nasce la General Engineering Co. Doble.

1

2

1. Doble del 1922 con carrozzeria elegante e complesso motore a vapore
2. Un esemplare di Doble Torpedo del 1923

Nel 1917 viene messo in commercio il modello B, che rappresenta una importante evoluzione della A. Tra le novità più importanti ci sono il generatore istantaneo di vapore, il sistema di distribuzione e il sistema di combustione nella caldaia. Alla fine dello stesso anno la società si trasforma nella Doble-Detroit Steam Motor Company. In questo periodo viene presentata un'altra vettura; si tratta del modello C che rispetto a quello B vede un restyling della carrozzeria e del sistema bruciatore-combustione.

Nel 1920 viene formato un nuovo gruppo, la Doble Steam Motors. Questa volta Abner si avvale della collaborazione dei suoi tre fratelli William, John e Warren. Si studia una nuova auto chiamata Simplex, ma le costose innovazioni gravano sulle casse dell'azienda costretta a cambiare ancora una volta ragione sociale in cerca di finanziamenti statali.

La Doble Corporation, che inizia ad occuparsi anche di veicoli commerciali, progetta il modello E che riscuote successo. Si tratta, però, dell'ultima vettura con questo marchio in quanto la già fragile società non è pronta a far fronte alla crisi economica che colpisce il settore tra il 1924 e il 1930 e non ha i mezzi per contrastare l'utilizzo ormai consolidato dei motori a combustione interna.

Dodge

Detroit
Stati Uniti
1914

1

1. Il prototipo elettrico della Dodge, Circuit EV
2. Pubblicità dell'epoca di una Dodge del 1932

2

Il marchio Dodge appartiene alla Chrysler, il terzo in ordine di dimensione degli storici gruppi dell'auto americana detti Big Three. L'identità delle auto Dodge è legata da decenni alla sportività e alla "muscolarità". Lo stesso slogan del marchio Grab life by the horns (afferra la vita per le corna) richiama azione e dinamismo e lega questi concetti alle corna dell'ariete che compare possente nel logo della Casa e su tutti i modelli (eccetto la Viper, che sfoggia il caratteristico marchio con la testa di vipera) dagli anni Novanta. La storia della Dodge è quella di una grande avventura americana del Ventesimo secolo. I due fratelli John Francis e Horace Elgin Dodge, nati rispettivamente il 25 ottobre 1864 e il 17 maggio del 1868 a Niles, una cittadina del Michigan, arrivano nel 1886 con la loro famiglia a Detroit. I due fratelli entrano nell'auto nel 1901, quando fondano un'azienda meccanica che produce cambi e componenti meccanici per la Casa automobilistica Olds.

Dopo appena un anno, John F. e Horace E. Dodge lasciano la Olds ed accettano un contratto con la Ford Motor Company per la realizzazione della Ford Model A che li porta ad entrare in possesso del 10 per cento della Ford. Con la crescita del mercato automobilistico americano l'officina Dodge diventa, tra il 1903 e il 1914, il più grande produttore di componenti per auto degli Stati Uniti e nel 1914 si separa dalla Ford, nella quale John Dodge arriva ad avere la carica di vicepresidente, per diventare un produttore automobilistico indipendente. La prima Dodge è la Old Betsey ed esce dallo stabilimento di Hamtramck il 10 novembre 1914, riconosciuta come la prima auto americana prodotta in serie realizzata completamente in acciaio. Nel 1915 la Dodge vende 45.000 unità e stabilisce il record di vendite per un nuovo modello. Sono Dodge le auto con le quali il generale John J. Pershing conduce la campagna contro Pancho Villa al confine messicano nel 1916 e nel 1920 la Dodge è il secondo produttore di auto in America. Nel 1920, però, l'azienda perde entrambi i suoi fondatori: John muore a gennaio e il fratello Horace a dicembre dello stesso anno. Nel 1925 un gruppo di banche acquista la Casa automobilistica dalle vedove dei fratelli Dodge e nel 1928 la rivende alla Chrysler, che da allora ne fa uno dei suoi marchi portanti. Dopo la parentesi della Seconda guerra mondiale, durante la quale la Dodge produce per l'esercito americano 500.000 autocarri e 18.000 motori per aerei, negli anni Cinquanta la Dodge acquista la sua reputazione di marchio ad alte prestazioni grazie al lancio dei motori Hemi e alle ripetute partecipazioni a competizioni di successo.

Il marchio Dodge è protagonista negli anni Sessanta e Settanta della passione americana per le muscle car, le auto potenti e muscolose che accompagnano la crescita del benessere americano. Negli anni Novanta è la Dodge a lanciare uno dei modelli simbolo della supercar a stelle e strisce, la Viper. Dal 2009 la Dodge entra a far parte del gruppo Fiat.

www.dodge.com

(F. O.)

Charger

Produzione 1966 - 1978
Carrozzeria Coupé

La Dodge Charger viene proposta come concept car sportiva, meglio come muscle car, nel 1966, nella versione fastback, costruita sulla piattaforma del modello Dodge Coronet. Presentata nella colorazione argento chiaro metallizzato e alta appena 135 centimetri, è subito definita "stranamente bassa". Totalmente inedito il design, senza paraurti visibili, con solide barre di cromo tra i fari anteriori pronunciati e la luce di stop rossa, che ricopre tutta la larghezza della coda. La rinuncia al deflettore anteriore e sul montante B, insieme all'uso di quattro cristalli a scomparsa dà una sensazione di spaziosità all'interno, mentre le maniglie a filo, l'assenza di modanature e i caratteristici cerchi Halibrand in magnesio la rendono ancora più aggressiva. L'alto tunnel centrale scorre su tutta la lunghezza degli interni, allestiti con sedili a scocca singola per il conducente e tre passeggeri. Ripiegando uno o entrambi i sedili posteriori si viene a creare un vano bagagli flessibile e sufficientemente ampio per riporvi sci e attrezzi da pesca o da caccia, nonostante l'assenza di un portellone per facilitarne l'accesso. Tutti e quattro i sedili, realizzati in resistente vinile pregiato e rifiniti con inserti metallici, sono imbottiti in espanso Superfoam e provvisti di cintura di sicurezza. La prima Dodge Charger monta un potente motore con doppio carburatore V8 da 5211 centimetri cubi di cilindrata, capace di 230 Cv. Viene proposta poi anche con motori 5.9 L, 6.3 L da 325 Cv (il più richiesto) e 7.0 L, equipaggiato con l'innovativo motore Hemi. La prima versione riscuote un grande successo di vendite ma nel 1967 si registra un calo, che determina la scelta di effettuare un restyling, ad opera di Richard Sias. Le luci posteriori diventano simili a quelle della Corvette, il lunotto posteriore richiama le Pontiac e la forma diventa quella famosa della bottiglia di Coca Cola. Per le motorizzazioni più potenti viene realizzato anche un allestimento più spinto, detto Road/Track o RT, che riscuote un enorme successo di pubblico: 17.000 delle 96.100 Charger vendute nel 1968 sono RT. Il 5.2 L V8 viene sostituito dal 6 cilindri. Nelle successive generazioni l'auto cambia di poco ma le vendite cominciano a calare, nonostante il facelift completo del 1971. Esce di produzione nel 1978. Quella che debutta nel 2006 è una berlina che non ha nulla a che fare con la Charger del '66.

Una Dodge Charger nella versione d'esordio del 1966

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1966 - 1967
II Serie	1968 - 1970
III Serie	1971 - 1974
IV Serie	1975 - 1978

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,170
Larghezza ..... m 1,920
Altezza ..... m 1,380

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 1.813 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5211 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 230 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 214 km/h

PREZZO ..... Dollari 4.122

Viper

Produzione Dal 1992
Carrozzeria Coupé - Cabriolet

Interpretazione moderna delle muscle car americane, la Viper è una sportiva lanciata sulle strade nel 1992. Subito riconoscibile per l'accattivante carrozzeria a spalle large affusolata, adotta un motore V10 simile a quello impiegato dalla Dodge sui modelli pick up ma con testa e blocco in alluminio. La meccanica è a trazione posteriore con il propulsore montato anteriormente. Mentre la scocca è realizzata saldando insieme dei tubi di acciaio che sono ricoperti da panneli di vetroresina. Impiegata anche nelle competizioni sportive come il campionato costruttori FIA GT-2, nel 1999 debutta nella variante GTS da 450 Cv. Mentre nel 2003 è realizzata dal reparto Performance Vehicle Operation della Daimler Chrysler, di cui fa parte la Dodge, nella edizione SRT-10 ancora più performante nelle prestazioni.

1

1. Una Dodge Viper RT-10 del 1992 con motore da 364 Cv
2. Una Dodge Viper durante una gara del campionato britannico GT

FOCUS
SRT-10

Caratterizzata nella linea dal tetto a doppia bolla, che consente ai due occupanti dell'abitacolo di indossare il casco, la SRT-10 è la più potente Viper mai prodotta. Il suo V10 di 8,4 litri da 600 Cv ha una coppia motrice di 760 Nm a 5.000 giri al minuto ed è in grado di toccare i 310 chilometri orari accelerando da zero a cento in soli quattro secondi.

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1992 - 2002
II Serie	dal 2002

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,490
Larghezza ..... m 1,980
Altezza ..... m 1,020

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.542 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 7990 cc
Cilindri 10
Potenza ..... 364 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 6 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 266 km/h

PREZZO ..... nd

Caliber

Produzione Dal 2006
Carrozzeria Crossover

Dodge Caliber, studiata per i mercati extra - Usa, coniuga la versatilità di un Suv con la maneggevolezza, i consumi e il prezzo accessibile di una vettura di segmento C. È la prima vettura compatta del gruppo dotata di sistema elettronico ESP con controllo della trazione. Le motorizzazioni disponibili sono il 2.0 turbodiesel e il World Engine 1.8 e 2.0 benzina con doppia fasatura variabile. Il 2.0 benzina è abbinato al sistema di trasmissione a variazione continua di seconda generazione Continuously Variable Transaxle (CVT), usato per la prima volta dalla Casa. Il CVT riduce i consumi del 6/8 per cento rispetto al cambio automatico a 4 marce. L'abitacolo ospita anche 5 passeggeri, oltre ai bagagli. Caliber è al secondo posto tra le vetture del gruppo Chrysler più vendute nei mercati fuori del Nord America.

1

FOCUS
Caliber SRT4

Nel 2008 Dodge presenta la versione potenziata del Caliber. La linea è più "muscolosa" della base, con assetto ribassato, presa d'aria centrale per il radiatore e feritorie laterali. Il motore è un 4 cilindri sovralimentato 2.4 da 295 Cv, abbinato al cambio manuale Getrag a 6 marce. Gli interni sono simili a quelli di un'auto sportiva, con sedili avvolgenti e volante rivestito in pelle.

1. Nella linea la Dodge Caliber coniuga le forme di una coupé con quelle di un Suv
2. La plancia di guida della Dodge Caliber con il cambio CVT

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
2.0	dal 2006
2.0 Turbodiesel	dal 2006

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,415
Larghezza ..... m 1,800
Altezza ..... m 1,535

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.890 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1798 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 150 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 184 km/h

PREZZO ..... Euro 15.900

Journey

Produzione Dal 2007
Carrozzeria Crossover

Il Journey è veicolo multifunzionale messo in commercio nel 2007 dalla Dodge con un duplice intento: sostituire nel listino il pari dimensioni Chrysler Voyager, appena andato in pensione, e proporre un'alternativa "esotica" nel segmento dei crossover di dimensioni medio-grandi. Il design è infatti robusto e imponente, un classico delle automobili con marchio Dodge, fedele alla grande tradizione americana delle muscle car. Costruita utilizzando lo stesso telaio della Avenger, la Journey può contare su tre motorizzazioni a benzina con cilindrate da 2,4 a 3,5 litri, per un range di potenza che va dai 173 ai 235 Cv. È anche disponibile un motore a gasolio: si tratta del turbodiesel da 140 Cv di origine Volkswagen. I motori sono accoppiabili, a seconda del tipo, ad una trazione anteriore o integrale, e a cambi manuali o automatici a 4 e 6 rapporti.

1

FOCUS
Tanto spazio a bordo

L'abitacolo del Journey si sviluppa in altezza, ed è in grado di accogliere fino a sette persone sfruttando una terza fila di sedili aggiuntiva. Gli spazi, dunque, sono decisamente modulari, anche in virtù della possibilità di ripiegamento e "stoccaggio" dei sedili stessi. Basta pensare, poi, che mantenendo alto solo il sedile del guidatore l'auto ha un volume di carico pari a 2,296 litri.

1. Il Journey è una proposta Dodge di van medio. Il look è muscoloso, come da tradizione della Casa americana
2. Particolarmente ricca la strumentazione di bordo, che a richiesta comprende anche un sistema video (dvd e schermi lcd) per i passeggeri posteriori

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
2.4	dal 2007
2.7 V6	dal 2007
3.5 V6	dal 2007
2.0 CRD	dal 2007

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,890
Larghezza ..... m 1,830
Altezza ..... m 1,700

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.869 kg

MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 1968 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 140 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 6 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 188 km/h

PREZZO ..... Euro 25.450

Dongfeng

Wuhan
Cina
1969

La storia di questo marchio comincia nel 1969, quando viene fondata la Dongfeng Motor Corporation. Origini più recenti ha invece la Dongfeng Motor Group Co., che produce auto e veicoli industriali e prende questa denominazione solo nel 2003, sotto la guida del presidente e CEO Katsumi Nakamura, che durante l'inaugurazione espone il piano quadriennale, realizzabile grazie all'aiuto di due partner: la Dongfeng Motor Corporation, Casa madre dalla cui costola deriva la sezione veicoli, e la giapponese Nissan.

Il progetto industriale prevede una produzione iniziale di 300.000 veicoli, con incremento produttivo fino a 620.000 nel 2007. La crescita nel settore auto però è legata alla competitività dei modelli, mentre i veicoli industriali sono realizzati in collaborazione con Nissan Diesel e la divisione Volvo/Renault (che operano insieme in Cina). La prima vettura ad uscire dalle linee di montaggio è una Sunny berlina, nel luglio 2003, uguale, salvo per alcuni particolari, al modello commercializzato dalla Nissan.

Nei tre anni successivi vengono poi introdotti altri sei modelli, sempre derivanti dalla gamma Nissan, tra cui Teana e Tiida, già introdotti da Nissan sul mercato giapponese. La politica – tipica dell'industria cinese – di derivare la produzione da modelli esistenti, dà immediato riscontro economico nel crescente mercato interno, e già nel secondo semestre 2003 il fatturato sale a 2 miliardi di dollari, con un utile operativo dell'8 per cento. Nel 2007, ultimo anno del piano previsto dal presidente Nakamura, il fatturato sfiora i 10 miliardi di dollari, di cui uno di profitti per l'azienda. La crescita esponenziale della produzione (che comprende però anche veicoli commerciali e industriali) porta già dal 2004 al presidente Nakamura il riconoscimento come una delle 10 personalità di maggior spicco nell'innovazione del management asiatico. Dopo l'avvio della produzione con tutti modelli derivati da Nissan, la Dongfeng amplia i propri orizzonti, e vengono prodotti 600.000 veicoli commerciali, oltre a un milione di motori per camion, derivati dai Cummins. Nel settore auto la partnership intanto si allarga, coinvolge altri marchi, tra cui Honda e PSA, Peugeot-Citroën. E proprio il gruppo PSA, in collaborazione con Dongfeng, presenta sul mercato cinese la Dongfeng Citroën C2 (già vista sotto la denominazione progetto T21) che però non somiglia alla C2 europea, anzi ricorda la Peugeot 206. Il melange tra i modelli francesi prende spunto dal frontale della C4, la fiancata della 206 mentre un patchwork di matrice PSA caratterizza la coda. I motori sono a benzina, entrambi derivati dalla gamma PSA, un 1400 e un 1600, abbinati da un cambio automatico a 4 velocità, quindi non ai robotizzati ultima serie, ma a componenti ormai messi a frutto sui mercati extraeuropei.

www.dfmc.com.cn

(M. C.)

Una Dongfeng Peugeot 307

LA CURIOSITÀ

Copia di un Hummer

Famosi per i cloni, i cinesi hanno riprodotto anche l'americano Hummer, simbolo statunitense della guerra del Golfo. Esteticamente perfetto, si distingue soltanto per il marchio diverso sulla calandra, ma lo EQ2050 Mengshi, o Dongfeng Armour o ancora Dongfeng Hanma, adotta un motore V8 AMG diesel con 200 Cv. Secondo quanto sostiene la Difesa cinese, il telaio ed altre parti provengono direttamente dalla GM, ma la stampa nazionale sostiene che la versione militare è prodotta al 100 per cento internamente. Tutto comincia quando l'americana AM General, costruttrice dello HMMWV (4x4 High Mobility Multirole Wheeled Vehicle, Hummer nella versione civile) lo mostra nel 1988 a Pechino, in una manifestazione dell'esercito. Due anni più tardi una compagnia petrolifera cinese acquista qualche Hummer, un'occasione perfetta per analizzarlo da vicino. Il clone viene sviluppato nel 2002 e un prototipo costruito da Dongfeng vede la luce nel 2003, appena poco tempo dopo che la divisione auto della Shenyang Aircraft Corporation realizza lo SFQ2040 LieYng detto il Falcone *(nella foto una Dongfeng Hummer del 2008).*

Donkervoort

Tienhoven Olanda 1978

Da sempre appassionato di automobili, Joop Donkervoort decide nel 1978 di costruire negli stabilimenti della sua azienda di famiglia la sua prima vettura sportiva. Nasce così la Donkervoort che si specializza nella replica della famosa Lotus Seven ideata da Colin Chapman. La Casa olandese si distingue anche per la produzione di alcune potenti versioni omologate all'uso stradale tanto da stabilire nel 2005 sul circuito tedesco di Nürburgring il record per vetture stradali con il tempo record di 7 minuti, 14 secondi, 89 centesimi.
Nel 1996 Joop Donkervoort stringe una collaborazione con la Audi che gli permette di equipaggiare le auto con i motori Audi 1800 turbo con potenza dai 150 ai 270 cavalli. Le vetture, che a partire dal 2000 vengono realizzate a Loosdrecht, si distinguono per il potente motore e il peso contenuto. Attualmente in produzione c'è la serie D8, disponibile in tre versioni: GT, 270 RS e Audi E-Gas Wide Track.
La Donkervoort D8 GT è il modello di punta dell'azienda. Realizzata in occasione dei festeggiamenti per il trettennale dell'azienda, è una coupé che convince soprattutto nel rapporto peso/potenza, già tipico della Casa olandese, ma in questo esemplare spicca particolarmente.
La vettura, infatti, pesa appena 650 chilogrammi grazie all'impiego di particolari materiali ultraleggeri come la fibra di carbonio per il padiglione e un particolare policarbonato trasparente per finestrini e lunotto.
La D8 GT, messa in commercio anche nella versione da strada, è equipaggiata con un motore quattro cilindri turbo Audi disponibile in tre potenze: 180, 210 e 270 Cv.
www.donkervoort.nl

1. La D8 GT del 2007 è il modello di punta della Donkervoort
2. Una Donkervoort DL8

Donnet

Nanterre Francia 1924 - 1932

Donnet è un marchio nato a Nanterre nel 1924 fondato da Jérôme Donnet e François Denhaut. Questa società è formata da altre piccole Case, tra cui anche la la svizzera Automobiles Zédel, tra le più importanti di quelle che fanno parte del gruppo: è per questo motivo che alcune automobili vengono chiamate Donnet-Zédel. Come la maggior parte delle altre aziende automobilistiche anche la Donnet non è in grado di superare la grave crisi economica che la costringe a chiudere l'attività nel 1932.
La prima vettura prodotta è il Tipo G; si tratta di una 7 Cv (disponibile anche nella versione sport) caratterizzata dal cambio di velocità a quattro rapporti. Nel 1926 viene messa in commercio l'auto che riscuote più successo, è una sei cilindri di 2500 cc con albero motore su sette rapporti di banco. L'ultimo modello messo in produzione (1931) è una vettura a sei cilindri di circa due litri a trazione anteriore presentato al salone di Parigi.

Una delle prime vetture Donnet, realizzata tra il 1925 e il 1926

Dora

Genova
Italia
1906 - 1910

La Dora nasce nel 1989 e si specializza nella produzione di materiale elettrico.
A partire dal 1906 la società inizia a dedicarsi anche alla produzione di alcuni prototipi di vetture. La piccola fabbrica con stabilimenti ad Alpignano, vicino Torino, costruisce delle automobili che, nonostante presentano interessanti caratteristiche, non vengono effettivamente messe in commercio.
Si tratta di vetture elettriche con due motori collocati sulle ruote posteriori con un regolatore a nove velocità e due indietro. Come si legge nei manifesti pubblicitari, l'azienda ci tiene ad evidenziare che le auto sono munite di batterie di accumulatori che permettono di percorrere dagli ottanta ai cento chilomentri con soltanto una carica. Prestazioni purtroppo mai realizzate effettivamente e questo porta alla insoddisfazione dei clienti e alla conseguente chiusura dell'azienda nel 1910.

Vettura elettrica Dora, munita di batteria di accumulatori, che permettono di percorrere dagli 80 ai 100 chilometri

Dornier

Germania
1968 - 1972

Il marchio Dornier prende il nome dal colosso industriale, noto soprattutto per la sua attività aeronautica, fondato dal geniale tecnico Claudius Dornier nel 1914 e successivamente diversificato in numerosi settori. Lo stesso Dornier si interessa anche al settore automobilistico a partire dagli anni Cinquanta, con particolare riguardo alla creazione di vetture piccole e leggere, anche di architettura non convenzionale; a lui si deve fra l'altro la creazione delle microvetture, denominate Janus, prodotte dalla Zundapp in quel periodo.
Le aspirazioni del fondatore sono riprese nel 1968, alla vigilia della sua morte, con la creazione di una società specificamente dedicata alla costruzione di automobili con il nome del prestigioso gruppo. Questa azienda si distingue per la produzione di un'interessante vettura concepita per il traffico urbano. Presentata al salone di Ginevra riscuote successo essendo una tra le migliori novità nelle sezione delle auto da città. Si chiama Delta I seguita nel 1970 dalla Delta II.
La prima è equipaggiata con un motore Goggomobil a due tempi situato posteriormente. La carrozzeria della seconda versione riprende molto quella della prima che si caratterizza per le dimensioni ridotte ma, comunque, riesce a ospitare comodamente due persone. La principale differenza è nel motore. La Delta II, infatti, è equipaggiata con un bicilindrico boxer Steyr Puch a quattro tempi di 650 cc.
L'ingegnere Claudius Dornier decide di abbandonare i motori a scoppio per sostituirli con quelli elettrici. Nel 1972 la Casa tedesca produce la versione con motore elettrico da otto chilowatt collegato direttamente al differenziale. La velocità massima che riesce a raggiungere è di 55 chilomentri orari con autonomia di 60 chilometri. L'alimentazione è assicurata da un complesso di batterie al piombo costituite da quaranta elementi capaci di erogare 150 ampere ora, con una tensione di 80 volt.

1

1. Delta II, la vettura ideata per muoversi nel traffico urbano, con un motore bicilindrico posteriore di 650 cc
2. Claudius Dornier, il fondatore del colosso industriale che porta il suo nome

2

Duesenberg

Indianapolis
Stati Uniti
1913 - 1937

1

Le Duesenberg si possono considerare tra le automobili più belle mai realizzate. Apprezzate dall'alta aristocrazia come il principe Nicola di Romania, le gloriose vetture acquisiscono ancor più notorietà anche grazie alle star hollywoodiane del calibro di Clark Gable e Cary Grant possessori di una Duesenberg. La nota Casa nasce nel 1913 ad Indianapolis, negli Stati Uniti, per volere di due fratelli tedeschi Frederick e August Duesenberg emigrati in America. Oltre per l'indiscussa bellezza estetica, le automobili si distinguono per inedite soluzioni tecniche e prestazioni eccezionali. Fra l'altro un motivo d'orgoglio per la Duesenberg sta nel fatto di essere la sola marca americana ad aver vinto un Gran premio europeo.

1. Duesenberg coupé modello J Convertible del 1929
2. Il pilota G. Duller Duesenberg

2

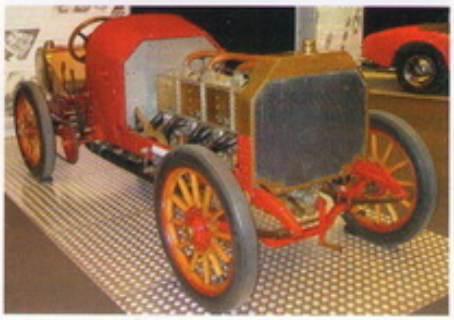
Errett Lobban Cord, già proprietario della Cord e dell'Auburn, nell'intento di rilanciare e ampliare il suo impero nel 1926 decide di assimilare la Duesenberg. L'operazione è vincente: il prestigio delle sue automobili cresce sempre di più.
Il debutto dei fratelli Frederick e August Duesenberg è nel settore delle vetture da competizione con la costruzione artigianale di qualche esemplare nella propria piccola officina. Dopo aver conquistato importanti successi in diverse gare nel 1920 viene presentata al salone del Commodore Hotel la prima vettura da turismo. Il modello A si distingue per un potente otto cilindri da 90 Cv di 4260 cc che presenta per la prima volta in America i freni a comando idraulico. Vengono messi in commercio 667 esemplari, ma le vendite sono al di sotto delle aspettative; segue il Modello X, versione sportiva del Modello A, con propulsore da 100 Cv. La Casa entra in difficoltà economica, fatto che rende più facile l'accordo con Cord. Sotto la sua guida esce la lussuosissima J, una otto cilindri raffinata nella tecnica quanto negli equipaggiamenti; nel 1932 la potenza aumenta a 320 Cv (Modello SJ). Quando nel 1937 l'impero industriale di Cord cade, muore anche la Duesenberg.
Diversi i nostalgici di queste leggendarie automobili e parecchi i tentativi di riprendere il marchio, ma sempre abbandonati a causa dei costi elevati.
L'ultima iniziativa è del 1966. Promossa dal figlio di August, Fritz Duesenberg insieme a Fred McManis Jr e Mylo Record, studiano con Virgil Exner un paio di prototipi nella carrozzeria Ghia di Torino. Anche in questo caso il progetto non ha seguito.

Dufaux

Ginevra
Svizzera
1904 - 1909

Piccola Casa svizzera con sede nei pressi di Ginevra, fondata dai fratelli Charles e Friédéric Dufaux. Nel 1904 appare la prima vettura. Si tratta di una otto cilindri da 70/90 Cv che nello stesso anno partecipa alla Coppa Monod e stabilisce il record svizzero di velocità raggiungendo i 115 chilometri orari. Nel 1905 un'altra vettura Dufaux riesce a conquistare un nuovo prestigioso successo: con al volante lo stesso Frédéric, una quattro cilindri da 150 Cv che fissa in 23 secondi il record mondiale sul chilometro lanciato.
Le numerose vittorie ottenute dalle vetture Dufaux fanno diventare la Casa famosa in tutto il mondo.
Nel 1907 i fratelli Charles e Friédéric, che nel frattempo iniziano a mettere in commercio anche auto da turismo, decidono di entrare in società con la Marchand. È sfortunata l'alleanza tra l'azienda svizzera e quella italiana in quanto nel giro di appena due anni la Dufaux è costretta a chiudere. L'ultima vettura costruita è una otto cilindri in blocchi da due di 12761 cc che partecipa al Gran premio dell'ACF.

Dufaux Grande Voiture del 1905



Du Pont

Moore
Stati Uniti
1920 - 1932

Sono poche le vetture con questo marchio (appena 537), prodotte dal 1920 al 1932. Dalla Du Pont famosa azienda chimica nata nel 1802 e ancora in attività, si stacca un ramo che si dedica alla costruzione di motori marini. Paul Du Pont decide di mutare produzione e lancia quella automobilistica. Sono sette i modelli messi in commercio che riscuotono tutti successo; infatti, le vetture sono non solo esteticamente belle ma anche affidabili e di qualità. I prezzi sia di produzione che di vendita sono alti, e questo è il motivo principale per cui nel 1932 la società è costretta ad arrestarne la produzione.
Il primo modello messo in commercio viene presentato al salone di New York, si chiama A ed è una quattro cilindri a valvole laterali di 4395 cc. Un anno più tardi la vettura è rivista (B) e nel 1923 viene sostituita con il modello C che è equipaggiata con un motore Herschell-Spillman. L'automobile più importante è la G che monta un motore Continental a otto cilindri in linea di 5275 cc disponibile nella versione da 125 Cv e da 140 Cv.

Du Pont Model G4 Speedster

Durant

Michigan
Stati Uniti
1921 - 1932

La nascita della Durant Motors Company è la conseguenza dell'abbandono della General Motors da parte di Willian Crapo Durant, che la crea, per fondare una nuova azienda con il proprio nome e sfruttare l'esperienza maturata in precedenza; l'iniziativa non ha tuttavia il successo che il manager spera e nemmeno la sua abilità riesce a farle superare la crisi dei primi anni Trenta.
La produzione di automobili con marchio Durant inizia nel 1921 con una berlina equipaggiata con un motore a quattro cilindri a valvole in testa; l'anno dopo viene presentata una nuova vettura con un propulsore a sei cilindri. Sei anni dopo la società attraversa un periodo difficile che la costringe a sospendere la produzione per un breve periodo. Nel 1928, infatti, vengono messe in commercio altri due nuovi modelli uno a quattro e l'altro a sei cilindri. A partire dal 1931 le automobili sono equipaggiate con motori Continental.
Nel 1932 si assiste a un brusco calo di produzione a causa dei problemi finanziari che comportano la chiusura dell'attività.

Il signor Durant posa accanto alla sua auto chiamata Flint Six costruita dalla Durant Motors nel Michigan

Dürkopp

Bielefeld
Germania
1899 - 1927

La Dürkopp è una tra le più antiche Case automobilistiche tedesche. Questo marchio è conosciuto anche come Canello-Dürkopp, da Canellopulos nome del concessionario in Francia delle Dürkopp.
Fondata da Nikolaus Dürkopp, la fabbrica di Bielefeld costruisce nel 1899 la prima vettura che riprende lo schema delle auto Panhard et Levassor e monta un motore a due cilindri da 7 a 10 Cv. Nel 1903 la fabbrica tedesca produce una potente sei cilindri che sviluppa 40 Cv. In questi anni si registra la collaborazione con la Dasse, società belga, nella costruzione di taxi con motore a tre cilindri da 15 Cv. A partire dal 1924 la Dürkopp decide di avventurarsi nel mondo delle competizioni. Sono positivi i risultati che ottiene in modo particolare tra il 1925 e il 1927 con i modelli P8 (una quattro cilindri da 8/30 Cv) e P12 (una sei cilindri da 12/45 Cv); tra le novità i freni su tutte e quattro le ruote.
Per motivi economici la Dürkopp smette di costruire vetture nel 1927 e si dedica alla produzione di macchinari per l'industria tessile.

Una Dürkopp del 1901 con motore a due cilindri, trasmissione a catena e schema costruttivo simile alle Panhard et Levassor

Duryea

Peoria
Stati Uniti
1895 - 1917

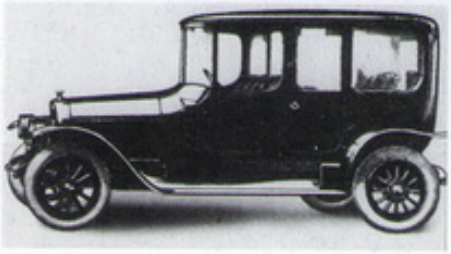
La Duryea viene considerata la prima Casa automobilistica americana. Nasce nel 1895 a Peoria per volere di Charles Edgard Duryea che nei primi anni si avvale della preziosa collaborazione del fratello Frank. Nello stesso anno quest'ultimo progetta un motore bicilindrico montato su una vettura Duryea che raggiunge gli 80 chilomentri orari nella gara Chicago-Evanston. Il buon risultato spinge i fratelli a fondare la Duryea Motor Wagon che inizia a produrre veicoli a tre ruote con motore monocilindrico. Tre anni dopo Frank abbandona la società per iniziare a lavorare nella Stevens Arms and Tool Company per la quale costruisce nel 1902 una vettura con il marchio Stevens-Duryea. Intanto, la Duryea Motor Wagon si trasferisce a Reading nello Iowa. Dai nuovi stabilimenti viene prodotta una vettura interessante per una leva che allo stesso tempo comanda il cambio a due velocità e l'acceleratore. Le vetture Duryea sono apprezzate anche all'estero e così nel 1907 a Coventry, in Inghilterra, nasce la British Duryea Company che produce i modelli Duryea su licenza della Casa americana. A metà degli anni Dieci la fabbrica presenta alcune interessati auto; tra queste la più nota è la Buggyaut equipaggiata con un propulsore (montato posteriormente) a due tempi con cilindri contrapposti. Un particolare tecnico interessante è la innovativa trasmissione con i semiassi che trasmettono il moto direttamente alle ruote posteriori senza la tradizionale catena.
Questa fabbrica cessa l'attività intorno al 1917, mentre la Stevens-Duryea di Frank continua a mettere in commercio vetture fino agli inizi degli anni Venti.

Dux

Milano
Italia
1929 - 1932

La Dux è una piccola fabbrica milanese in attività tra il 1929 e il 1932. Fondata da Sandro Volpi insieme a Vittorio Ascari nasce evidentemente sotto l'influsso dell'entusiasmo per l'auto espresso dal governo fascista ma questo non è sufficiente a dare all'iniziativa una solidità tale da affrontare la concorrenza, tanto che la sua esistenza dura appena quattro anni.
L'azienda debutta al salone di Roma presentando due modelli, una guida interna Citroën e una sportiva Alfa. La carrozzeria Dux più nota è quella realizzata per la società americana Reo, tra l'altro vincitrice a Como del primo concorso di eleganza di Villa d'Este. Questa è l'ultima produzione della fabbrica milanese rilevata nel 1932 dalla Zagato.
Con lo stesso nome si ricorda anche una Casa tedesca in attività dal 1909 al 1926 a Wahren vicino Liegi. La prima vettura messa in produzione è la Tipo E12 con motore a quattro cilindri di 6/12 Cv. Le ultime sono la Tipo S da 17/50 Cv e la Tipo R equipaggiata con un propulsore a sei cilindri di 17/60 Cv.

Un modello Dux Tipo 10



D'Yrsan

Asnières
Francia
1923 - 1930

Ad Asnières Raymond Siran fonda nel 1923 una piccola azienda automobilistica che chiama D'Yrsan.
Questa Casa si specializza nella costruzione di cyclecar, un settore che in Francia non si è mai sviluppato. Per questo motivo, nonostante la qualità delle vetture, dopo sette anni di attività Siran è costretto a chiudere la fabbrica. Il modello più importante è lo Scarabée equipaggiato con un motore Ruby a quattro cilindri di 1000 cc che nella versione sportiva riesce a raggiungere i 130 chilometri orari.
Nel 1927 la fabbrica francese produce un nuovo cyclecar disponibile in due versione: Sport e Snob.
La prima monta un quattro cilindri Ruby di 1000 cc nei tipi DS o K con compressore e telaio abbassato con quattro ruote; la seconda ha una carrozzeria falso cabriolet.

Una D'Yrsan Sport del 1929 (collezione Pozzoli) con un 4 cilindri Ruby di 1100 cc tipo K (compressore) e un telaio a 4 ruote

Edge Sportscars - Excelsior

Ee

Edge Sportscars Edsel E.H.P. Ehrhardt Eisenhuth Electrobat Electromobile Elfin Elgin Elizalde Elva
Emeryson Empire Enfield-Allday Enger Enzmann España Essex EV1 Excalibur Excelsior

Edge Sportscars

Ruislip
Inghilterra
2003

La Edge Sportscars Limited nasce nel maggio del 2003 a Ruislip in Inghilterra. Robin Hall e Dev Lall, due vecchi compagni di scuola, fondano una piccola Casa con l'intenzione di costruire una kit car. L'ispirazione è di realizzare una vettura simile, nel look e nelle caratteristiche di guida, a una monoposto da competizione, quindi leggerissima e maneggevole. Nella logica tipica delle kit car inglesi il progetto deve essere semplice ed economico, con la possibilità di utilizzare componenti provenienti da vetture di grande serie, e con il minimo indispensabile per consentire la regolare omologazione per circolare su strada. Nel 2005 nasce la Devil che si basa sulla meccanica dell'Audi 100 in modo da mantenere lo schema originale del motore e della trasmissione, ma collocati posteriormente così da ottenere una vettura a motore centrale. Disponibile anche in kit, l'auto ha le ruote semiscoperte e il cambio manuale a 5 rapporti. Vasta è la scelta dei motori: V6, V8, V8 Rover e un 2,2 e 2,3 litri a quattro o cinque cilindri sviluppati dall'Audi.
www.edgesportscars.co.uk

Una Edges Sportscars Metallic Devil Large

Edsel

Dearborn
Stati Uniti
1957 - 1959

1

Il gruppo Ford nel 1957 lancia il marchio Edsel; la denominazione prende origine dal nome del figlio di Henry Ford e caratterizza una serie di modelli piuttosto pretenziosi sia nella linea sia negli equipaggiamenti. Questo progetto ha vita brevissima (appena due anni) e si caratterizza per il clamoroso flop nelle vendite nonostante un accurato studio di mercato e un'ingente campagna pubblicitaria. La stampa americana dell'epoca racconta l'avventura Edsel come il più grande disastro commerciale dell'industria automobilistica statunitense; si stima, infatti, che l'intero progetto costa all'incirca 250 milioni di dollari.
La Ford affida la produzione delle Edsel al dipartimento Lincoln-Mercury che presenta la nuova automobile alla fine del 1957. Si capisce subito che l'operazione commerciale è un fiasco, a parlare chiaro sono i numeri. Nei programmi della Ford ci sarebbero dovute essere ben duecentomila vetture vendute nei primi sei mesi, in realtà sono appena 35.000 quelle consegnate. Alla fine del 1959, quando di fatto chiude la produzione, sono meno di centomila i possessori di una Edsel.
Quattro le principali versioni messe in commercio: Rager, Pacer, Corsair e Citation.
I primi due sono i modelli più economici della gamma; sono equipaggiati con un motore 8 V a valvole in testa di 5900 cc che sviluppa 303 Cv. Corsair e Citation, invece, montano un propulsore da 6700 cc da 345 Cv e si rivolgono a una clientela più esigente. Per cercare di cambiare rotta alle vendite nel 1959 viene presentata anche un'economica sei cilindri di 3,6 litri, ma l'andamento non cambia.
Gli stabilimenti Edsel vengono in seguito utilizzati per la produzione della Ford Falcon.

1. Edsel Bermuda del 1958
2. Un particolare del marchio Edsel come compare nella parte posteriore

2

E.H.P.

Courbevoie
Francia
1921 - 1929

Courbevoie è la sede della Etablissements Henri Precloux. Si tratta di una piccola Casa che nasce nel 1921 e mette in commercio una serie di vetture leggere con il marchio E.H.P. La Casa rimane in vita per un breve periodo, appena otto anni, caratterizzati da una produzione che s'ispira alle più famose Amilcar e Derby. Infatti, le prime automobili E.H.P. rispecchiano le classiche vetture in circolazione in quegli anni in Francia. Sebbene la Etablissements Henri Precloux rimane in attività per un breve periodo riesce a esportare le proprie vetture anche in Spagna. Vengono costruite in uno stabilimento di Palma di Maiorca dal 1922 al 1926, ma utilizzando il marchio Loryc. Sono diversi i propulsori che muovono le E.H.P.; le prime montano un motore Ruby a quattro cilindri di 1059 cc. Successivamente la società francese si affida ai Cime, in modo particolare a un quattro cilindri 1,2 litri e ai più potenti sei cilindri di 1500 cc, 1700 cc e 1800 cc.

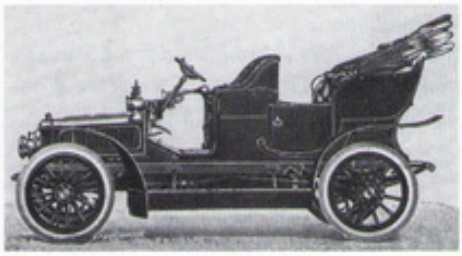
La Casa francese E.H.P. lancia nel 1924 la 8 Cv coupé. Questa vettura resta in produzione per appena due anni

Ehrhardt

Berlino
Germania
1903 - 1927

Nel 1904 Gustav Ehrhardt eredita dal padre Heinrich un'avviata azienda automobilistica. L'esperienza in questo settore non manca, Heinrich Ehrhardt fin dal 1897 esercita questa professione come titolare della Eisenach, società che si occupa principalmente di produrre su licenza le vetture Décauville che in Germania vengono conosciute con il nome Wartburg. Nel 1903 Heinrich decide di lasciare la società e di continuare a progettare automobili questa volta con il proprio nome. Con Gustav la Casa inizia a riscuotere un certo successo anche in termini di vendite.
Ancorati ai modelli Décauville, i primi esemplari montano motori a due e quattro cilindri con potenza che varia dai 20 ai 40 Cv e sono dotati di trasmissione a catena. A partire dal 1906 la Casa tedesca apre una significativa parentesi anche nel settore delle vetture di lusso presentando una 40 e 50 PS con trasmissione a catena e una sei cilindri da 70 Cv. Durante la Prima guerra mondiale, come gran parte delle aziende, dagli stabilimenti della Ehrhardt, che si trovano a Berlino e a Zella-Mehlis, escono esclusivamente mezzi bellici (autocarri e veicoli corazzati). Concluso il conflitto il catalogo della Ehrhardt comprende una nuova vettura, il modello L che equipaggia un propulsore a sei cilindri. Nel 1923 alcuni problemi finanziari spingono Gustav Ehrhardt a fondere la propria azienda con la Szawe di Berlino. Da questa unione nasce la Ehrhardt-Szawe, un'auto da 10/50 Cv con motore a sei cilindri di 2570 cc. La fusione delle Case e la successiva acquisizione della licenza per la produzione in Germania delle Amilcar (conosciute però con il logo Pluto) non riescono a risolvere la crisi economica e così nel 1927 anche la nuova società chiude l'attività.

1. Una Ehrhardt 15/24 PS del 1907
2. Una berlina Ehrhardt 31/50 PS con motore da 8 litri costruita dalla Casa tedesca per il Premio del Kaiser nel 1907
3. La Ehrhardt 21/36 PS monta un motore a 4 cilindri con valvole bilaterali


1

2

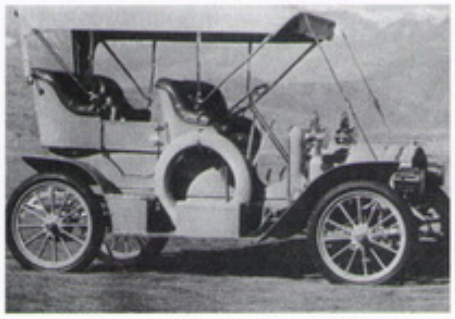
3

Eisenhuth

Middletown
Stati Uniti
1903 - 1908

La Eisenhuth Horseless Vehicle Co. è una piccola fabbrica che nasce nel 1903 a Middletown. Prende il nome dal suo fondatore J. W. Eisenhuth tecnico e appassionato di motori. È suo, infatti, un interessante progetto di un propulsore a tre cilindri in linea di cui quello posto al centro è azionato dalla spinta dei gas di scarico degli altri due. Questa soluzione complessa ed ambiziosa, che tecnicamente viene definita compound, garantisce in teoria un miglior rendimento del motore in rapporto al consumo e dà il nome ai modelli così equipaggiati.
Le prime Eisenhuth Compound compaiono nel 1904 e nascono dalla collaborazione con la Graham Fox Motor Co, Casa anch'essa di Middletown che nel giro di pochi anni viene assorbita dalla stessa Eisenhuth. La produzione delle automobili non raggiunge mai grandi numeri nonostante l'apprezzamento del pubblico.
Iniziano presto i primi problemi finanziari che l'azienda non riesce a superare e nel 1908 decide di chiudere l'attività.

Una Eisenhuth Compound del 1906



Electrobat

Philadelphia
Stati Uniti
1894 - 1896

Nel 1894 l'ingegnere meccanico Henry Morris e il chimico Pedro Salom fondano a Philadelphia la Electric Carriage and Wagon Company, considerata in America tra i più importanti pionieri delle vetture a propulsione elettrica.
Il primo veicolo elettrico è un triciclo progettato da A. L. Ryker, segue un vagone a sei posti del 1891 costruito da William Morrison. La prima auto elettrica, quindi, porta la firma di Morris e Salom che la chiamano Electrobat. Nasce nel 1894 ed utilizza una batteria presa da un tram e adattata per un veicolo da strada.
Le prestazioni dei primi esemplari non sono molto soddisfacenti: l'auto è lenta, pesante e con poca autonomia. Morris e Salom costruiscono circa dodici esemplari che vengono impiegati a New York come taxi. Dopodiché vendono sia queste vetture che il progetto a Isac Rice dell'Electric Storage Battery.
Sono quattro i modelli progettati. Il Tipo I, II, III e IV. Il primo è presentato nel 1894 monta una batteria da 1,600 libre che permette di fare 50 miglia a una velocità di 15 miglia per ora.
È il 1895 l'anno più impegnativo per la Casa di Philadelphia poiché vengono presentati gli altri tre modelli.
Nel novembre del 1985 durante una competizione sportiva organizzata dal *Chigaco Times-Herald* partecipano anche due vetture elettriche tra cui l'Electrobat Tipo II. Questa vettura non si aggiudica alcun premio in denaro, ma viene ugualmente premiata nella specifica classifica riservata alle vetture elettriche per la sua superiorità nei confronti delle altre rare concorrenti.

Electromobile

Londra
Inghilterra
1902 - 1920

La Electromobile è una Casa londinese che inizia la propria attività dedicandosi alla commercializzazione di veicoli costruiti dalla Columbia, Kriéger, B.G.S. e Lohner-Porsche. A partire dal 1902 l'azienda decide di ideare una propria vettura alimentata a propulsione elettrica. La Electromobile si affida alla Greenwood e Batley per la costruzione del motore che sviluppa 5 Cv di potenza in grado di avere un'autonomia massima di otto chilometri a una velocità di 25 chilometri orari. Gli affari vanno bene soprattutto per quanto riguarda la richiesta delle Electromobile in affitto. Tre anni più tardi la società inglese progetta un'automobile che monta un propulsore a scoppio considerato che questo tipo di motore sta prendendo sempre più piede.
Nel 1908 l'azienda lascia questo ramo per dedicarsi di nuovo alla distribuzione di vetture e acquisita la rappresentanza anche delle Opel. Dopo altri dieci anni la Electromobile torna a produrre una vettura elettrica. Si chiama Elmo ed è una grande auto a sette posti, prodotta in numero limitato e ancora senza successo.

La Electromobile Elmo del 1919, 8-12 HP a sette posti: una limousine dell'epoca

Elfin

Braeside Australia 1959

1

La Elfin nasce nel 1959 a Braeside in Australia. A fondarla è Garrie Cooper che dedica la produzione a delle interessanti vetture da competizione. Le auto ottengono degli importanti risultati tanto che sono ben ventinove i trofei vinti dalla Casa australiana. Tra questi in bacheca sono esposti due titoli nel campionato piloti australiano, cinque nel campionato costruttori, quattro trofei turismo e tre titoli formula Ford. Al volante di una Elfin hanno gareggiato piloti del calibro dell'inglese James Hunt e del francese Didier Pironi.
Nel catalogo dell'azienda di Cooper figura la Clubman Type 3, una veloce e leggera replica della Lotus Seven equipaggiata con un propulsore Toyota 1600 disponibile sia nella versione aspirata sia turbo.
Tra le ultime produzioni c'è la MS7, che monta un motore Chevrolet V8, vincitrice nel 1975 e nel 1976 del campionato australiano turismo. Segue la MS8 disegnata dalla Holden Design Team; tre le versioni: Clubman, Streamliner e Streamliner 50th Anniversary.
Tutte si basano su una meccanica GM, sono equipaggiate con un potente V8 da 5,7 litri e dotate di un cambio manuale a sei rapporti.
Le Streamliner si ispirano alle vetture sport anni Cinquanta e si distinguono per l'apertura delle porte ad ali di gabbiano. Le prestazioni della versione 50th Anniversary, di cui esistono appena cinque esemplari, sono eccezionali: bastano appena 4,4 secondi per passare da zero a cento chilomentri orari.
Negli anni la Elfin, accanto alla costruzione di vetture da competizione, sviluppa una gamma che comprende sia modelli ispirati alla Lotus Seven sia roadster dall'aspetto più convenzionale, tutte comunque con grossi motori di origine americana.
www.elfin.com.au

1. Una Elfin Clubman
2. Una Streamliner realizzata dalla Elfin

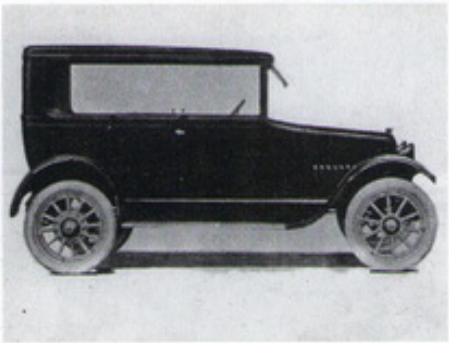
2

Elgin

Argo Stati Uniti 1916 - 1924

La Elgin nasce nel 1916 ad Illinois per volere di diversi dirigenti di una famosa azienda produttrice di orologi. Per questo motivo le automobili Elgin sono conosciute anche come The car of the hour oppure Built like a watch. L'iniziativa attira la partecipazione e il contributo di numerosi investitori affascinati dall'idea di un veicolo costruito secondo i dettami della meccanica fine.
L'attività produttiva viene avviata dopo aver rilevato lo stabilimento della Era Motor Car Company in Illinois. A dispetto delle premesse le Elgin sono vetture del tutto convenzionali, con solo qualche ricercatezza tecnica come l'utilizzo di un cambio a preselettore Cutler-Hammer nel modello Six, quello di maggior prestigio, presentato nel 1922.
Alla conclusione della Prima guerra mondiale l'azienda cerca di riorganizzarsi e nel 1923 acquisisce la nuova ragione sociale di Elgin Motors; l'obiettivo è il rinnovo della gamma. La realtà non corrisponde tuttavia ai progetti del management tanto che nel 1924 viene decretata la scomparsa del marchio.

La Elgin Six 21 HP del 1918



Elizalde

Barcellona Spagna 1914 - 1928

La Elizalde è una fabbrica nata a Barcellona nel 1914. La fonda Arturo Elizalde con la chiara intenzione di voler seguire le orme della ben più famosa Hispano Suiza.
La piccola Casa spagnola non riesce in questo intento, ma produce delle interessanti auto. La più famosa è senza dubbio quella presentata nel 1921 al salone di Parigi. È la tipo 48 e si ricorda come la vettura più grande non solo dell'esposizione, ma anche di tutto l'automobilismo spagnolo. L'abitacolo è alto e quadrato, e nel lungo cofano c'è un propulsore a otto cilindri di 8100 cc che sviluppa 60 Cv di potenza. Il prezzo dell'auto è equivalente alla sua grandezza: chi vuole acquistarla deve spendere ben 60.000 pesetas (1924).
Il primo modello, invece, è un 15/20 Cv che in patria riscuote un buon successo; gli ultimi modelli sono la 8/6 HP e 8/10 HP. La Elizalde non sfigura nemmeno nelle competizioni, il tipo 26 conquista buoni risultati.
A partire dal 1928 l'azienda di Barcellona abbandona il settore automobilistico per dedicarsi alla costruzione di motori aeronautici.

Elizalde tipo 26, vettura da competizione costruita nel 1920

Elva

Hastings Inghilterra 1954 - 1968

1

Nel 1954 Franck Nichols, appassionato di corse, trasforma il suo garage di Hastings in una Casa automobilistica. Decide di chiamarla Elva dal francese "elle va", ovvero "lei va".
Le auto si caratterizzano per il carattere sportivo e il basso costo. Il primo esemplare Elva si chiama CSM Special ed è equipaggiata con un propulsore Ford; successivamente escono la Elva Mark 1 e la Sport Courier; poi vengono presentate la Elva Mark 1 B e Mark 2 che ottengono dei risultati positivi in diverse competizioni soprattutto in Inghilterra. I numerosi successi incoraggiano la Casa di Hastings a fare più sforzi nel settore dedicato alle competizioni con la produzione di vetture monoposto dedicate alla Formula Junior.
Nonostante i buoni risultati la società inglese attraversa una grave crisi che costringe Franck Nichols a vendere l'azienda. Nel 1961 la rileva la Trojan che muta il nome in Elva Cars Ltd. Lo spirito delle vetture rimane, però, lo stesso. Nel 1964 esce la Courier Mark 4 nella versione coupé, spider e da corsa disegnata dall'italiano Fiore. Può montare due modelli di motore: un MG B di 1800 cc o un Ford 1500 cc, mentre la vettura da corsa equipaggia un Bmw 2000.
La auto messe in commercio negli anni successivi non presentano particolari novità ma solo aggiornamenti della Mark 3 e della Mark 4 (escono le Courier Mark 5, 6, 7 e 8). Con il passare del tempo c'è un continuo rallentamento nella produzione delle Elva tanto che nella stessa fabbrica si costruiscono anche le vetture sport McLaren e alcune di queste vengono chiamate McLaren-Elva.
Nel 1965 Tony Ellis acquista il progetto Elva ma non riesce a rilanciare il marchio che scompare definitivamente nel 1968.

2

1. Una Elva Courier su strada
2. Una Elva Courier vista frontalmente
3. Elva Mk7s Bmw su circuito
4. L'Elva Courier vista di lato

3

4

Emeryson

Twickenham Inghilterra 1949 - 1962

La Emeryson è una piccola fabbrica inglese specializzata nella progettazione di vetture sportive e da competizione che vanta anche una esperienza in Formula 1. George Emery apre un'officina nel 1930, ma solo quando alla conclusione della Seconda guerra mondiale la eredita il figlio Paul, la Emeryson entra effettivamente in attività come marchio autonomo.
La prima vettura da corsa con marchio Emeryson ha un telaio Rapier ed equipaggia un motore Duesenberg di 4500 cc. Dall'officina escono auto monoposto anche per altre categorie a cominciare dalla Formula 3 che ottengono dei buoni risultati: tra queste una da 500 cc con telaio tubolare e sospensioni indipendenti sulle quattro le ruote. Paul Emery torna presto al primo amore, vale a dire alle vetture da Formula 1 modificando telai Cooper con motori Connaught. L'avventura del costruttore inglese nel mondo della Formula 1 è molto breve. Sono appena quattro le gare disputate su sei iscrizioni effettuate. La scuderia britannica partecipa a competizioni nel 1956, nel 1961 e nel 1962 ottenendo il piazzamento migliore proprio nell'ultima apparizione durante il Gran premio di Gran Bretagna quando conquista l'undicesima posizione con al volante il pilota statunitense Tony Settember.
Negli ultimi anni di attività l'azienda incontra delle difficoltà economiche che costringono a vedere la società all'American Hugh Powell; Paul continua a lavorare come designer per la nuova società e progetta la MK3; nel 1962 lascia la società e si dedica alla messa a punto dei motori, mentre il figlio Peter progetta e realizza un'auto per la Formula Junior con motore anteriore chiamata Elfin.
Ci sono altre cose che contribuiscono a far ricordare questo marchio, come i progetti ambiziosissimi per dei motori innovativi (ovviamente mai andati in porto); George Emery infatti concepisce un motore a 12 cilindri contrapposti raffreddato ad aria e un coraggiosissimo propulsore a due tempi sovralimentato con un compressore a turbina. Un altro motivo di notorietà sta nel fatto che nel primo Gran premio disputata dalla Emeryson, con una monoposto equipaggiata con un 6 cilindri Aston Martin, il pilota è il fondatore della Lotus Colin Chapman che fa così la sua prima e unica esperienza nella massima formula.

1. Chris Featherstone alla guida di una Emeryson di Formula 3 degli anni Cinquanta
2. La Emeryson F1 del 1961, equipaggiata con un motore Maserati a 4 cilindri di 1500 cc

1

2

Empire

Indianapolis Stati Uniti 1909 - 1919

Attiva dal 1909 al 1919, la Empire Motor Car Company ha sede prima a Indianapolis e poi a Greenville.
La Casa americana esordisce nel 1911 con una vettura che chiama The little aristocrat e rimane in produzione fino al 1914. L'auto è a due posti con carrozzeria aperta, monta un propulsore GBS a quattro cilindri che sviluppa 20 Cv di potenza.
A partire dal 1912 la Empire decide di ampliare la propria gamma diversificando i modelli in produzione, per questo motivo, oltre ad evolvere i progetti precedenti, sviluppa auto di diversa tipologia e di dimensioni maggiori, anche facendo ricorso ai fornitori esterni per i motori. La scelta cade su due propulsori, uno a quattro cilindri Teetor e l'altro a sei cilindri Continental. Anche la carrozzeria cambia, gli ultimi esemplari sono molto più grandi rispetto alla The little aristocrat e hanno tre, quattro e cinque posti con prezzi che partono da 1,360 dollari. Nello stesso anno, l'azienda vende il marchio alla Greenville Metal Products che continua a produrre auto con marchio Empire fino al 1919.

Empire Speedster modello B del 1910

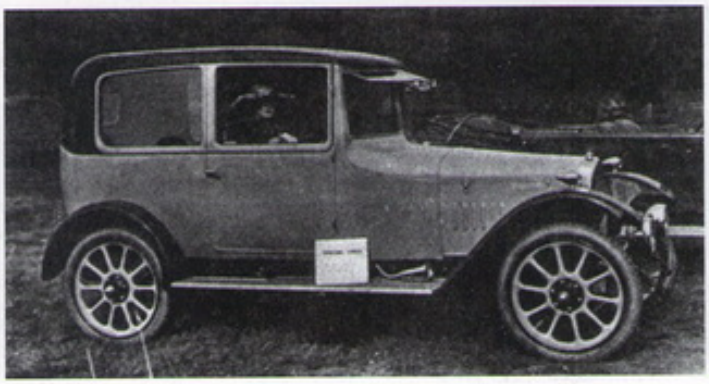
Enfield-Allday

Sparkbrook Inghilterra 1908 - 1926

Questo marchio nasce dalla acquisizione (avvenuta nel 1908) della Enfield da parte della Allday che rileva la piccola azienda specializzata nella produzione di cyclecar, fondata nel 1905, ma fino ad allora senza particolare successo. Inizialmente la collaborazione si sviluppa con la prosecuzione delle rispettive produzioni, poi il marchio Enfield viene utilizzato per designare i modelli di maggior prestigio della Allday.

A partire dal 1919 le due case si uniscono dando vita alla Enfield-Allday Motor Ltd. che può contare su un valido team di progettisti. La prima vettura ideata, mai andata in vendita, è la The Bullet dotata di tre sedili su supporti idraulici. Monta un motore di derivazione aeronautica a cinque cilindri a valvole in testa con raffreddamento ad aria che sviluppa 20,5 Cv di potenza a 2.500 giri al minuto. Il progetto è all'avanguardia ma il costo è talmente elevato che fa tornare sui suoi passi la società che decide di abbandonare il progetto. La The Bullet viene sostituita da un'ottima vettura progettata da Augusto Cesare Bertelli. L'auto equipaggia un motore monoblocco a quattro cilindri a valvole laterali di 1481 cc con raffreddamento a termosifone, cambio a tre rapporti e sospensioni posteriori a cantilever. Disponibile anche nella versione sportiva da 30 Cv (velocità massima 100 chilometri orari), ottiene buoni risultati in alcune gare che aiutano la nuova Enfield-Allday ad acquisire notorietà. L'ultimo esemplare è del 1923: 12/30 Cv di 1800 cc con cambio in blocco con il motore. Le auto non hanno, però, lo stesso successo nelle vendite anche in questo caso per il costo elevanto (575 sterline). Il pubblico non risponde positivamente nemmeno con i successivi modelli. Inizia così una repentina riduzione della produzione fino alla chiusura della società nel 1926.

1


2

1. La Enfield modello Nimble Nine del 1913, una vettura sportiva dotata di un motore a 4 cilindri di 9 Cv La macchina ritratta nella foto è un esemplare unico conservato al Cheddar Veteran Vintage Motor Museum
2. La Enfield Allday 10-20 Hp

Enger

Cincinnati Stati Uniti 1909 - 1917

Nel 1909 l'ingegnere Frank Enger fonda a Cincinnati nell'Ohio una Casa che porta il suo stesso nome.

Nonostante è soltanto una piccola azienda, che oltretutto resta in vita per appena otto anni, all'epoca la Enger ha una certa popolarità. Infatti, questa antica marca americana è importante perché è la prima a equipaggiare le proprie vetture con un motore a 12 cilindri a V. Progettato dallo stesso Frank Enger, questo propulsore è reso ancor più interessante dal fatto che presenta un comando nel cruscotto con il quale è possibile escludere il funzionamento di una della bancate di cilindri; ciò permette di trasformare il motore da dodici a sei cilindri. L'automobile che monta questo innovativo propulsore viene presentata dalla Casa di Cincinnati nel 1915. Si tratta di un'elegante vettura alla quale viene dato il nome di Twin Six e che dispone di una potenza di 55 Cv a 3.000 giri al minuto.

All'esordio nel mondo automobilistico la prima automobile con marchio Enger è una vettura leggera dotata di motore a due cilindri raffreddato ad aria che si distingue sia per il costo contenuto che per la robustezza,due caratteristiche che rendono l'auto particolarmente apprezzata dal pubblico. Questa positiva esperienza spinge la Casa americana a ideare un anno dopo una raffinata berlina da 40 Cv e quindi la Twin Six.

Nel 1916 esce una quattro cilindri a valvole in testa. È l'ultima auto costruita con marchio Enger, infatti, un anno più tardi il fondatore Frank Enger, da diverso tempo malato, si toglie la vita.

Enzmann

Schupfheim
Svizzera
1957

1

1. Una Enzmann 506
2. La sportiva svizzera in esposizione al Technik Museum Speyer tedesco

La Enzmann è una piccola Casa svizzera che nasce nel 1957. La fonda il medico Emil Enzmann che insieme ai sei figli costruisce nel suo garage un'interessante sportiva. Ben presto l'hobby diventa più impegnativo tanto che si decide di presentare l'automobile al salone di Francoforte dello stesso anno. La vettura è ancora senza un nome per cui viene identificata dal pubblico facendo riferimento al numero dello stand in cui è esposta. Emil Enzmann decide così di chiamarla 506. La linea è opera del designer Staempfli mentre la parte meccanica è basata sul pianale della Volkswagen Maggiolino sul quale è montata una scocca in resina rinforzata. Questa vettura si distingue per l'assenza di porte per cui per entrare nell'abitacolo bisogna scavalcare la carrozzeria.
Sono tre le versioni costruite: spyder, cabriolet e coupé che possono montare due tipi di propulsori: quello originale del Maggiolino elaborato o quello della Porsche 356. Pesa appena 550 chilogrammi e costa dai 9.300 franchi in su. A partire dal 1961 il prezzo aumenta a causa del blocco da parte della Volkswagen della vendita dei telai. A questo punto la Enzmann per costruire le 506 è costretta a comprare delle nuove vetture complete e smontarle. Una difficoltà che nel 1968, dopo aver venduto circa un centinaio di esemplari, spinge Emil a chiudere l'attività.
Nel 2000 il figlio Kari decide di riprendere la produzione della 506. Si può acquistare solo su ordinazione sia in versione completa che in kit. La nuova Enzmann 506 è ancora equipaggiata con motori di origine Volkswagen da 1,6 a 1,8 litri.
www.enzmann-506.ch

2

España

Barcellona
Spagna
1917 - 1930

L'Automóviles España è una Casa di Barcellona. Nasce nel 1917 per iniziativa di Felipe Batlló y Godó e nei primi anni dedica la propria attività alla progettazione di alcuni prototipi di vetture sportive senza, però, successo. Le auto España più famose sono la Tipo 2 e la Tipo 3. La prima vettura dispone di 14 Cv di potenza grazie a un motore a quattro cilindri di 1600 cc; la seconda è più potente (58 Cv) grazie a un motore a sei cilindri di 3700 cc.
Nonostante il gradimento del pubblico, nel 1927 Felipe Batlló sospende la produzione a causa di alcune difficoltà finanziarie risolte l'anno dopo quando entra in società con Wilfredo Ricart. Insieme i due ideano la Ricart-España, una lussuosa vettura usata anche dal governo dell'epoca. L'automobile equipaggia un propulsore a sei cilindri a valvole in testa e due carburatori. Nel 1930 l'azienda attraversa un nuovo momento negativo che questa volta costringe la Casa di Barcellona a chiudere definitivamente gli stabilimenti.

Una España 6 cilindri tourer del 1918

Essex

Detroit
Stati Uniti
1918 - 1937

1

Essex è un marchio appartenente alla Hudson, famosa azienda statunitense. Le vetture prodotte con questo nome si distinguono per la buona qualità e il prezzo contenuto. Perciò queste automobili diventano molto popolari e hanno successo anche nelle vendite. Infatti, nel 1922 la Essex occupa la settima posizione nella classifiche di vendita (una berlina costa solo 765 dollari). Dopo riesce a fare addirittura meglio, basta pensare che nel giro di sette anni si piazza al terzo posto, dietro alle ben più note Ford e Chevrolet. Al debutto la Casa di Detroit equipaggia le vetture con motori a quattro cilindri da 2,9 litri di cilindrata. Due anni più tardi il propulsore viene sostituito con un sei cilindri a valvole laterali e cilindrata da 2,5 litri, la vettura si chiama Super Six e sviluppa una potenza di 55 Cv.
La notorietà delle Essex-Hudson ben presto arriva anche in Europa, in modo particolare in Inghilterra dove sono parecchi i possessori di una Essex.
Nel 1932 la Casa si trasforma in Essex-Terraplane; l'anno dopo abbandona il vecchio nome per chiamarsi solo Terraplane.
Il nuovo logo non porta fortuna alla società del Michigan considerato che nel giro di cinque anni è costretta a interromperne la produzione a causa di un brusco calo nelle vendite. Agli automobilisti americani le nuove vetture piacciono molto meno rispetto all'estero: i modelli non presentano particolari novità se non un sostanziale ammodernamento dei vecchi esemplari.
Dal 1934 al 1936 escono due nuove vetture: una 8V di quattro litri e una sei cilindri di 3500 cc. Le vendite non riescono a decollare e nel 1937 il marchio Terraplane chiude definitivamente.

1. Una Essex Super Six, con motore a 6 cilindri da 55 Cv
2. Una Essex Super Six 77 del 1930

2

EV1

Lansing
Stati Uniti
1996 - 1999

Questa sigla identifica un'iniziativa strategica del gruppo General Motors per l'avvio della produzione di vetture elettriche; iniziativa mai realmente decollata anche quando il progetto viene ulteriormente perfezionato e si organizza la distribuzione attraverso la rete Saturn. La GM decide di costruire la EV1 in risposta a un legge californiana del 1985 secondo la quale entro il 1998 il 2 per cento delle vetture vendute devono essere a emissioni zero, ossia a propulsione elettrica. Alla fine del 1996 entra in produzione la EV1, negli Stati Uniti è la prima macchina elettrica a batteria; ottime le prestazioni: da 0 a 100 in 9 secondi, velocità massima di 293 chilomentri. Fino al 1999 sono 1.117 gli esemplari prodotti e dati esclusivamente in affitto, dopodiché la GM decide di distruggere tutte le EV1. Ciò per evitare problemi di responsabilità nei riguardi di un prodotto non completamente collaudato. La fine dell'esperienza Saturn è un duro colpo alle speranze di diffusione dell'auto elettrica e coincide con l'attenuazione delle normative che giustificano la nascita del progetto.

EV1 General Motors al Museum Autovision

Excalibur

Milwaukee
Stati Uniti
1964 - 1989

Per circa un quarto di secolo, dal 1964 al 1989, la Excalibur Automobile Corporation di Milwaukee, nel Wisconsin (Usa), del progettista statunitense Brooks Stevens costruisce una serie di modelli sportivi che hanno componenti meccaniche contemporanee a linee ispirate ad automobili degli anni Venti e Trenta e motori, essenzialmente V8, di grossa cilindrata. La marca americana costruisce complessivamente meno di 3.200 autovetture, ma può vantare tra i suoi clienti personaggi famosi del mondo dello spettacolo come Bill Cosby, Frank Sinatra, Steve McQueen, Tony Curtis, Shirley Jones, Sonny and Cher, Dean Martin e Dick Van Dyke e perfino il re di Spagna.

L'attività del costruttore americano inizia nel 1964 con il modello Excalibur SI, una roadster a 2 posti con motore Corvette 5.300-V8 cui nella metà del 1966 si affianca anche una versione Phaeton a 4 posti. Dal 1965 al 1969 ne vengono costruiti 359 esemplari. Nel frattempo al salone di Torino del 1968 viene esposta la Excalibur 35X, dotata di una carrozzeria realizzata da Michelotti che ricorda quella della Bugatti 57 e con il motore 6 cilindri in linea di 2490 cc da 130 Cv della Opel Commodore GS (27 esemplari prodotti).

Nel 1970 il costruttore americano presenta la Excalibur SII, seconda e meno fortunata delle cinque serie realizzate (solo 342 unità prodotte fino al 1974). La linea riprende quella del modello precedente, ma il telaio Studebaker Lark è sostituito, in quanto non più prodotto, con uno leggermente più lungo ad elementi longitudinali e trasversali che si rivela presto inadeguato e deve essere rinforzato.

Lo stesso avviene per il motore: dapprima si utilizza un V8 Corvette maggiorato a 5700 cc per rispondere meglio alle normative anti-inquinamento e quindi un V8 di 7,5 litri. La vettura è dotata di serie di cambio manuale a 4 marce, ma a richiesta è possibile avere una trasmissione automatica a 3 rapporti Turbo-Hydramatic.

La Excalibur S II costa quasi il doppio (12-13mila dollari) rispetto al modello precedente, ma può contare su una dotazione molto più completa che comprende condizionatore d'aria, servosterzo ad effetto variabile, servofreno e volante regolabile, autoradio e due ruote di scorta montate ai lati dei parafanghi anteriori. La Excalibur SIII (terza serie) del 1975 è essenzialmente una riedizione del modello precedente aggiornata in funzione delle nuove normative di omologazione. Il telaio è rinforzato con un elemento centrale ad X e dotato di un sottotelaio anteriore. Il passo è allungato a 2.844 millimetri. Il motore è il solito V8 Corvette Mk.IV di 7,5 litri.

La versione Phaeton riscuote maggiore successo della Roadster. Fino al 1979 ne vengono prodotti 1.141 esemplari.

La quarta serie (1980) porta un importante cambiamento estetico, come dimostra la linea più simile alle Mercedes 500-540K del 1934-1936 che alle SS/SSK. La S IV è anche la prima Excalibur con finestrini laterali di vetro, bagagliaio integrato nella carrozzeria e capote azionabile elettricamente. Per adeguarsi alle nuove normative anti-inquinamento viene adottato un motore GM di 5 litri abbinato ad una trasmissione automatica con convertitore di coppia. Le prestazioni diminuiscono, ma i clienti apprezzano il maggior comfort della vettura.

Il problema è che, pur costruendo fino a sette vetture alla settimana, l'azienda non riesce a realizzare profitti apprezzabili. Gli Stevens si trovano di fronte all'alternativa tra produrre un maggior numero di vetture da vendere allo stesso prezzo oppure mantenere invariata la produzione e giustificare l'inevitabile aumento di prezzo con un maggior contenuto di prodotto. Alla fine optano per questa soluzione ed arricchiscono la dotazione della S IV con alzacristalli elettrici, controllo automatico della velocità di crociera, sedili anteriori regolabili elettricamente, impianto stereo e hard-top smontabile. Fino al 1984 vengono prodotti 935 esemplari della Excalibur SIV.

I tempi però stanno cambiando. Fedele alla sua tradizione, anche nel 1985, la Excalibur lancia un nuovo modello a cinque anni di distanza da quello precedente. La S V è ancora più lussuosa e potente, ma non ha molto successo. La sua produzione si conclude nel 1989 dopo solo 359 esemplari.

(P. F.)

IL PERSONAGGIO
Brooks Stevens

La prima Excalibur altro non è che la realizzazione di un prototipo sviluppato e costruito in appena otto settimane da Brooks Stevens per conto della Studebaker, di cui è allora consulente, per attrarre l'attenzione dei visitatori del salone di New York dell'aprile 1964. Poiché all'epoca la Casa americana importa le Mercedes negli Stati Uniti, viene realizzata una vettura che ricorda visivamente la Mercedes SSK del 1927 - e che per questo memorabile col soprannome di Mercebaker - ma che utilizza l'autotelaio della Studebaker Lark Daytona convertibile e l'8 cilindri a V di 4737 cc della Studebaker Avanti dotato di una compressione che sviluppa 290 Cv. Purtroppo, per una serie di difficoltà la Casa americana rinuncia all'ultimo momento ad esporla nel proprio stand. Stevens trova comunque spazio al secondo piano del New York Coliseum dove presenta la vettura come Special Project della Brooks Stevens Design Associates, anziché come Studebaker SS. Incoraggiati dal successo riscosso, Brooks e i suoi due figli David e Steve decidono di portare avanti il progetto. Riprendono il nome Excalibur, che una decina di anni prima hanno utilizzato per alcuni modelli sportivi, e presentano il modello S I (ovvero prima serie) equipaggiato con un motore Corvette 5.300-V8 da 300 Cv. In una settimana raccolgono 25 prenotazioni e con 15.000 dollari avuti in prestito da una banca avviano la loro impresa *(nella foto Brook, Steve & David davanti ad una Excalibur Series II Phaeton 749).*

SS

Produzione 1964 - 1966
Carrozzeria Roadster - Phaeton - Touring

1. Come la Mercedes SSK la Excalibur SS ha un aspetto decisamente sportivo
2. Lateralmente la Excalibur SS è caratterizzata dai tubi di scarico che fuoriescono dal cofano
3. La versione touring della Excalibur SS

Realizzata nel 1964 da Brooks Stevens con la collaborazione dei suoi due figli, nel periodo in cui la Excalibur è dedita alla produzione di modelli ispirati a prestigiose vetture del passato, la SS è una roadster costruita su uno chassis Studebaker. Nella linea ripropone in chiave moderna i tratti della Mercedes SSK ed è equipaggiata all'esordio con un motore small-block di 4738 cc, alimentato da un carburatore quadricorpo e disponibile in versione aspirata o sovralimentata con un compressore centrifugo monostadio. Successivamente adotta lo stesso V8 della Chevrolet Corvette, di 5,3 litri da 350 Cv. Viene costruita in un ridotto numero di esemplari anche nelle versioni phaeton e touring. Quest'ultima ha un abitacolo in grado di ospitare quattro persone.

1

FOCUS
L'ispirazione

Sviluppata da Ferdinand Porsche, la Mercedes SSK (Super Sport Kurz) è una sportiva a due posti prodotta dalla stella di Stoccarda nel 1928. Spinta da un motore a 6 cilindri con compressore di 7069 cc ha una potenza di 225 Cv. Grazie al basso rapporto fra peso e potenza raggiunge prestazioni elevate che permettono la partecipazione a diverse competizioni come la Mille Miglia.

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
SS	1964 - 1966
Phaetom	1966

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... nd
Larghezza ..... nd
Altezza ..... nd

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.138 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4738 cc
Cilindri 8
Potenza ..... 289 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... Dollari 6.000

ITALIA RIDE
BOMPARD

Excelsior

Bruxelles
Belgio
1903 - 1932

La Compagnie Nationale Excelsior nasce nel 1903 in un modesto garage in avenue de Tervueren a Bruxelles, in Belgio, per volontà di Arthur De Coninck, un ingegnere appassionato di automobili. Inizialmente, nel 1904, la produzione si limita a vetture di piccole dimensioni dotate di motori della Casa francese Aster, a uno, due e quattro cilindri. Nel 1905 nascono tre nuovi modelli con telaio in acciaio, motore a quattro cilindri con potenze, rispettivamente, 11, 22 e 30 cavalli. Sono però sempre modelli assemblati con componenti prodotte da diversi fabbricanti (motore Aster, telaio Arbel, trasmissione Malicet et Blin) mentre il sogno di De Coninck è quello di realizzare una vettura completamente sua. La trasformazione avviene nel gennaio del 1907 quando la Casa cambia sede e denominazione sociale diventando Société A. De Coninck & Cie, trasferendosi in rue de Turquie a Saint-Gilles. Nel nuovo stabilimento vede così la luce il primo modello interamente Excelsior, con motore 4 cilindri a valvole laterali, trasmissione a cardano e potenza di 14/20 Cv. Questo modello, che nel tempo subisce diversi miglioramenti, resta in produzione fino al 1914 con l'aggiunta delle versioni più potenti, Rapide e Fiacre. La clientela aumenta e nel 1909 De Coninck cambia la ragione sociale che diventa Société des Automobiles Excelsior, acquista un nuovo e più grande stabilimento dalla Belgica, a Zaventem, vicino Bruxelles. Nel periodo che precede la Prima guerra mondiale la fabbrica produce la D-4 con motore 4 cilindri, cambio a 4 rapporti e un originale sistema centralizzato di lubrificazione delle articolazioni del telaio. Nel 1910 compare sul mercato il modello D-6 caratterizzato dal motore 6 cilindri, di 4500 cc, 4 marce, con una potenza di 66 Cv, che si impone per le sue doti dinamiche e di tenuta di strada. In questo periodo la marca inizia a riscuotere successo anche all'estero, soprattutto in Inghilterra. Nel periodo bellico la fabbrica viene occupata dai tedeschi e la produzione è sospesa fino al termine del conflitto. Nel 1919 riprende la produzione delle vetture con un nuovo modello a 6 cilindri dotato di un innovativo sistema frenante denominato Adex. Poi vengono prodotti modelli come l'Adex C del 1922 e l'Adex Sport con motore da 5332 cc fino a quando De Coninck produce una sola vettura disponibile in tre diverse versioni. Turismo con un solo carburatore, capace di raggiungere i 130 chilometri orari; Sport a tre carburatori che raggiunge i 145 chilometri orari e Super Sport sempre con tre carburatori ma in grado i toccare i 160 chilometri orari. Alla fine del 1926 la Excelsior presenta una versione evoluta della Adex, la Albert I proposta in versione Turismo (110 Cv) e Sport (130 Cv), modello unanimemente riconosciuto come il migliore della produzione della Casa belga. È una vettura di lusso che contiene delle soluzioni tecniche innovative e raffinate apprezzate dagli estimatori dell'epoca. La crisi economica del 1929 e l'arrivo delle vetture americane d'importazione però decretano la fine del marchio che nel 1932 è assorbito dalla Imperia.

(M. R.)

LA TECNOLOGIA
Sistemi rivoluzionari

La storia della Casa automobilistica belga è caratterizzata dalla fama di affidabilità e accuratezza che conquista grazie all'impegno costruttivo e all'adozione di originali soluzioni tecniche. La Excelsior passa dai primi semplici modelli realizzati con telaio in legno e trasmissione cardanica a sofisticate soluzioni meccaniche con chassis in acciaio che prevedono la lubrificazione con serbatoi d'olio per gli snodi e la circolazione dell'olio nel motore a pressione mediante pompa a ingranaggi. Sicuramente l'innovazione più importante è quella introdotta nel 1919 sulla Adex B, soluzione concepita durante la guerra all'insaputa degli occupanti tedeschi. Il nome del brevetto Adex, liberamente tratto dalla denominazione sociale "Arthur De Coninck Excelsior", identifica un rivoluzionario sistema frenante che funziona in base a un preciso schema di equilibratura diagonale. In pratica il sistema agisce sui freni delle quattro ruote, collegati diagonalmente due a due (ruota anteriore destra con la posteriore sinistra e ruota anteriore sinistra con la posteriore destra), in modo da ripartire equamente l'intensità della forza frenante ed evitare di perdere stabilità durante le frenate. In aggiunta a questo dispositivo, sull'ammiraglia Albert I, viene introdotto il servofreno *(nella foto un'Excelsior con motore 4 cilindri del 1911).*

Facel Vega - Furore

Facel Vega Fageol Fairthorpe Farman F.A.S. Fast Faun Faw Faz F.D. Feroldi Ferrari Fiat Fides Fisher Fisker Flag Florentia Fm Fn Fnm Fod Ford Fox Framo Franay Françon Franklin Franzer Nash Freia Frisky Frontmobile Fso Fuldamobil Furore

Facel Vega

Parigi, Francia 1954 - 1964

Il debutto ufficiale è al salone di Parigi del 1954, quando una marca sconosciuta prende forma e nome. È la Facel Vega, frutto della volontà di Jean Daninos, eccentrico imprenditore che trasforma la fabbrica Facel S.A. di Parigi, specializzata nel costruire carrozzerie - tutte destinate a vestire le Simca, le Panhard e le ultime Delahaye - in un'autentica fabbrica di auto "intere". Le origini della Facel però risalgono a diversi anni prima, più esattamente al 1939, con un'avviata produzione di utensili industriali e di componenti per aerei. Dalle lavorazioni l'etimologia del nome: Forge et Atelier de Construction d'Eure e Loire, in una parola Facel. Alla fine degli anni Quaranta, subito dopo la Seconda guerra mondiale, le officine di Dreux, specializzate nella lavorazione dell'acciaio, lavorano sulle carrozzerie della Panhard Dyna Saloon, Simca Ocean e Ford Comet, oltre a fornire telai a Piaggio e Motobecane e cabine per autocarri, insomma carpenteria metallica di alta qualità. Ma il divorzio forzato dalla Panhard costringe Jean Daninos a cercare nuove soluzioni, e nasce la Facel Vega, un costruttore di auto per pochi eletti, con l'obiettivo di produrre veloci automobili di lusso in grado di contrastare la supremazia Inglese di Rolls Royce, Bentley, Aston Martin e Jaguar. Sicurezza e presunzione, dunque, per un prodotto che parte da zero sul mercato degli esigenti automobilisti amanti di lusso e sportività.

Il primo modello ha carrozzeria in acciaio, dimensioni importanti e motore fornito dall'americana Chrysler, e proprio la fornitura dei motori americani è il filo conduttore di tutte le Facel Vega, esclusa la Facellia. In questo caso la scelta cade su un V8 derivato dalla De Soto, 4,5 litri di cilindrata e 180 cavalli di potenza. Le coupé Facel Vega puntano ad un'immagine di lusso, con cruscotti sempre più rifiniti e dimensioni oversize. E con motori sempre più potenti: i cavalli salgono a 260, poi a 365 e, nel 1962, arrivano a 390. Nonostante ciò le mastodontiche coupé non riescono ad essere catalogate come autentiche sportive, anche se le velocità di punta superano i 220 orari, non certo pochi per l'epoca.

Si deve arrivare, infine, al 1958 e alla HK 500, con motore da 5,9 litri, che all'epoca della sua commercializzazione si proclama l'auto a 4 posti più veloce del mondo. Nello stesso anno, in uno dei momenti di massimo splendore della fabbrica francese, vede la luce anche la Excellence, dotata della stessa meccanica della HK 500. Lunga quasi cinque metri e mezzo e con le portiere dall'apertura a libro, è senza dubbio il modello più esagerato e lussuoso della produzione Facel Vega. A differenza di tutti gli altri modelli della Casa francese, infatti, la Excellence è l'unica Facel con carrozzeria berlina. Come gli altri modelli della stessa Casa, la Excellence mantiene i principali tratti stilistici, compresi i montanti del parabrezza "a zampa di cane" tipici della tendenza in voga negli Stati Uniti ed il frontale a doppi fari sovrapposti ed inclinato in avanti.

La lunga coda, inoltre, si distingue per le pinne più pronunciate rispetto alle coupé della

3

1

LA CURIOSITÀ
Una questione di fama

Destinata a pochi, la produzione Facel Vega punta tutto sull'esclusività del prodotto, che ha già radiotelefono e frigo a bordo. Il profumo di ricchezza necessario per diventare proprietario di una vettura così lussuosa ed elitaria però chiama molti personaggi del tempo. Acquistano una Facel Vega re Hassan II del Marocco e il pittore Pablo Picasso, ma nell'elenco figurano anche attori di primo piano, come Ava Gardner, *Dean Martin* (nella foto con una Facel Vega del 1961) e Tony Curtis. Una finisce in mano perfino ai Beatles, infatti la compra il batterista Ringo Starr, mentre stupisce che venga acquistata da un pilota di fama come Stirling Moss, campione del mondo degli anni Cinquanta, proprio perché le caratteristiche dinamiche della vettura non sono il meglio della produzione contemporanea. Acquista una HK 500 nella versione più potente, che conta già su un V8 da 360 cavalli, anche il premio Nobel per la letteratura Albert Camus, che però proprio nella sua adorata Facel Vega incontra la morte, finendo contro un albero, un incidente che proietta un'ombra malevola sulle vetture francesi. Di lì a poco la fabbrica cessa di esistere, stretta nella morsa dei debiti e della cattiva fama delle sue affascinanti e lussuose vetture.

1. Una Facel Vega FV4 del 1957
2. Il Generale Charles de Gaulle con Jean Daninos accanto ad una Facellia
3. Una Facel Vega Excellence del 1958

gamma. Ciò rende la linea della Excellence molto più seriosa ed elegante, con pochissime concessioni alla sportività, salvo forse la ridotta altezza del corpo vettura. Nell'insieme la Excellence si configura come una berlina di classe superiore, prestazionale per le superbe accelerazioni, ma con un assetto che non è in grado di sopportarne le accelerazioni laterali, e tenerla in strada è un'altra cosa. Appena pochi mesi dopo il lancio però, nel settembre del 1958, la Excellence si evolve nella seconda serie, la EX1, che monta un V8 Chrysler da 5907 centimetri cubi e 360 cavalli, per una velocità massima di circa 190 chilometri orari. La prima serie, invece, parte con sempre con un V8 Chrysler, ma di 6430 centimetri cubi e 330 cavalli a 5.200 giri al minuto, mentre il cambio offre da subito la possibilità di scelta tra un manuale a 4 rapporti o automatico a 2. Ma è il costo eccessivo di tutte le Facel Vega il vero ostacolo ad una maggiore diffusione del prodotto: il prezzo è a metà tra una Ferrari e una Rolls Royce, anche se la calandra a sviluppo verticale ricorda più da vicino una Mercedes dell'epoca. È il 1960 quando vengono montati freni a disco su tutti i modelli, continuando nella filosofia che le Facel Vega devono avere il meglio di tutto. Sono piene già in quegli anni, infatti, di accessori allora considerati di lusso, come vetri elettrici, servosterzo, condizionatori e cruscotti ricchissimi di strumenti.

Pur nella breve vita dell'azienda le Facel Vega, acquisiscono comunque un loro status di vetture di classe superiore, e presto diventano ambite da molti personaggi, come Danny Kaye, Joan Collins, Tony Curtis, Francois Truffaut, Joan Fontaine, ma anche il maestro Pablo Picasso e Ava Gardner, che arriva a possederne addirittura tre. Paragonate a stelle del firmamento automobilistico degli anni Cinquanta, le vetture francesi contendono ai modelli della Hispano Suiza, Ferrari o Aston Martin i clienti migliori, in un momento in cui la Facel 2 ha un prezzo di listino superiore a quello di una Rolls Royce. All'elenco dei clienti illustri, infine, si aggiungono a questo punto anche due piloti, Striling Moss e Maurice Trintignant; però l'immagine non è tutto, purtroppo, e la produzione continua a registrare numeri bassi (in dieci anni se ne produrranno poco più di 3.000) e a nulla vale il

2

tentativo di realizzare la nuova Facellia, una coupé dalle dimensioni contenute con un motore 1600 da 120 cavalli, non più comprato all'esterno, ma costruito dalla stessa Facel Vega. Il motore lamenta frequenti rotture, non è affidabile e viene sostituito con un Volvo 1800, per giungere all'ultimo tentativo, datato 1962: quella Facel II, di nuovo una coupé da 240 orari, ma sempre grande e più costosa di una Rolls. È il canto del cigno per Jean Daninos e la sua fabbrica, che chiude nel 1964, mentre è in trattativa con la Rover per la fornitura di un motore 3 litri, osteggiato anche dalla politica nazionalista del governo De Gaulle.

Maurizio Caldera

Facellia

Produzione 1959 - 1966
Carrozzeria Coupé - Cabriolet

Presentata al salone di Parigi del 1959 e prodotta in 1.210 esemplari fino al 1966, la Facellia è una sportiva 2+2 realizzata nelle versioni coupé e convertibile che passa alla storia soprattutto per le vicessitudini legate al suo motore. Quest'ultimo infatti, un 4 cilindri in linea di 1646 cc per 115 Cv realizzato a Pount à Mousson e impiegato in alternativa ai propulsori di origine americana scelti per le precedenti vetture dalla Facel Vega, a pochi mesi dal lancio rivela numerosi difetti di funzionamento. Il che costringe gli uomini transalpini a ritirare immediatamente tutti gli esemplari venduti per operarne la riparazione e successivamente a sostituire il motore incriminato con altri di origine Volvo, Austin Healey e Bmw. Caratterizzata da una carrozzeria filante a due porte dall'aspetto neppure troppo grintoso e rifinita nei dettagli con dell'acciaio inossidabile al posto del cromo, la Facellia è comunque una macchina che nelle tecniche di costruzione ripropone molti dei pregi che rendono già famose le auto prodotte dalla Casa francese. Il telaio, di dimensioni più compatte, è completamente nuovo e realizzato con una struttura scatolata più semplice di quella tubolare delle versioni maggiori. Mantiene le altre caratteristiche tecniche, come le raffinate sospensioni anteriori a ruote indipendenti con schema a quadrilateri, quelle posteriori a ponte rigido e balestre e i freni a disco sulle quattro ruote. Oltre a numerose tecnologie avanzate, tipo i freni a disco idraulici sulle quattro ruote, oppure una frizione monodisco a secco collegata un cambio meccanico a 4 rapporti. L'auto ha una velocità massima di 180 orari e un'accelerazione da 0 a 100 in 10,7 secondi. La versione convertibile è equipaggiata con una capote che nelle ultime edizioni prodotte può essere sostituita anche da un hard top.

1

2

3

1. Una Facel Vega Facellia nella versione cabriolet
2. Nella parte frontale la Facel Vega Facellia ha un aspetto imponente dovuto alla grande calandra per il raffreddamento del motore
3. Nella versione cabriolet la Facel Vega Facellia può essere equipaggiata anche con un hard top
4. La versione coupé della Facel Vega Facellia
5. Il logo della Facellia, sistemato sulla parte posteriore della carrozzeria

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Coupé	1959 - 1966
Cabriolet	1961 - 1966

4

5

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,120
Larghezza ..... m 1,620
Altezza ..... m 1,270

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.035 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1646 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 115 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 182 km/h

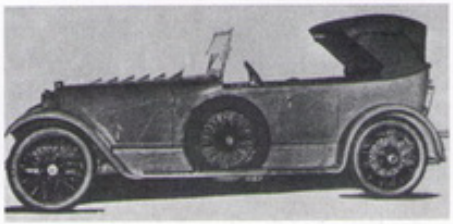
PREZZO ..... nd

Fageol

Oakland
Stati Uniti
1917 - 1936

Con il marchio Fageol, R.L. Fageol e Webb Jay mettono in commercio una elegante ed enorme vettura molto criticata dalla stampa e poco apprezzata dal pubblico. In un anno escono dalla fabbrica di Oakland appena venticinque auto e lo scarso successo spinge i due californiani a terminarne la produzione nel 1918. L'automobile si caratterizza per il prezzo molto alto, 17mila dollari, e l'eccesso di potenza; infatti, monta un propulsore di origine aeronautica Hall-Scott tipo A5 a sei cilindri in linea di 13529 cc con albero motore su sette supporti e albero a camme in testa che sviluppa 125/130 Cv di potenza. Inoltre, contrariamente al trend di quel periodo, la vettura è dotata di diversi dispositivi elettrici. La carrozzeria è di Larkin, Scott-Hines e Seaman, disponibile sia aperta che chiusa.
La piccola Casa americana presenta anche una versione meno potente della stessa automobile con un motore Hall-Scott tipo A7 a quattro cilindri.
Gli stabilimenti di Oakland rimangono aperti fino al 1936 e vengono impiegati per la produzione di un piccolo autobus chiamato Safety Bus.

Una Fageol, il mastodontico modello monta un motore di 13 litri di derivazione aeronautica



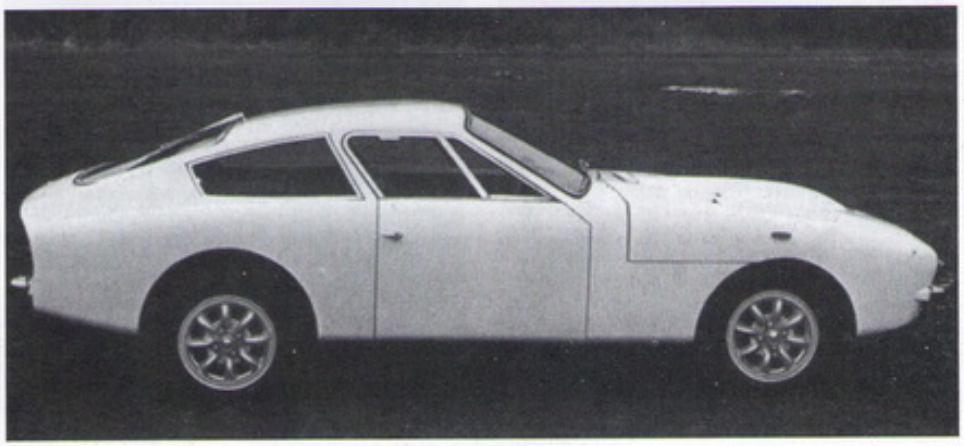
Fairthorpe

Chalfont St. Peter
Inghilterra
1954 - 1976

1

Nel 1954 Torix Bennett fonda a Chalfont St. Peter la Fairthorpe, una Casa specializzata in vetture sportive attiva fino al 1976.
L'azienda inglese debutta nel mondo automobilistico due anni dopo con la Atom, una piccola vettura disponibile a due o quattro posti. L'auto diventa ben presto famosa anche per l'originale carrozzeria in plastica. Le Atom, equipaggiate con un motore posteriore BSA monocilindrico, sono disponibili in due diverse cilindrate: 248 cc oppure 650 cc a quattro tempi a valvole in testa.
Nel 1957 escono la Electron Minor e la Electron Mk2. La prima monta un motore Standard a quattro cilindri di 948 cc, mentre la seconda un Coventry-Climax a quattro cilindri di 1098 cc oppure un Butterworth 1500 da corsa che sviluppa 145 Cv.
Tre anni dopo viene messa in commercio la potente Zeta (motore Ford a sei cilindri di 2553 cc), la Electrine (versione berlina della electron) e la Rockette, una sei cilindri di 1596 cc che riscuote molto successo nelle vendite.
A partire dal 1965 la Fairthorpe presenta le gran turismo TX. Tre i modelli appartenenti a questa serie: la TX-GT, la TX-S e la TX-SS. La TX-S viene presentata al salone di Londra nel 1968, monta un motore Triumph a sei cilindri di 2000 cc che sviluppa 114 Cv di potenza per una velocità massima di 185 chiometri orari.
Dal 1973 il catalogo si arricchisce di una nuova automobile la Minor IV EM, un roadster dotato di motore Triumph a quattro cilindri di 1296 cc. Nello stesso anno viene ampliata la gamma TX con il modello Tripper, una cabriolet a quattro posti dotata dello stesso propulsore della Minor IV EM.

1. Una due posti Fairthorpe modello III EM del 1961. La equipaggia un motore Triumph a 4 cilindri di due litri; la carrozzeria è in plastica
2. Una Fairthorpe TX-S presentata per la prima volta al salone di Londra del 1968. La potenza di questo modello è di 114 Cv e ha una velocità dichiarata di 185 chilometri orari


2

Farman

Billancourt
Francia
1920 - 1931

1

Farman è un importante marchio francese di automobili di lusso fondato da tre fratelli di origine inglese. I Farman tentano un primo debutto nel mondo dell'automobilismo nel 1905, ma gli scarsi risultati li spingono a lasciare l'attività che riprendono invece nel 1920. Da questo momento inizia un sorprendete successo delle vetture Farman che si distinguono subito per lusso, qualità e innovazione. La repentina ascesa della Casa viene fermata però dalla crisi economica mondiale che colpisce in modo particolare le aziende che operano nel settore del lusso. L'azienda francese entra in difficoltà nel 1930 e dopo appena un anno cessa la sua gloriosa attività.
La produzione parte con la berlina A6A che nel 1922 nel corso di alcune prove raggiunge i 144 chilomentri orari. Al salone di Parigi dell'anno prima la Farman viene esposta con il prezzo altissimo di 89.000 franchi, costo di poco inferiore soltanto alla Hispano Suiza.
Il modello successivo, la A6B si caratterizza per le particolari sospensioni che rendono la marcia confortevole e per accessori di pregio come l'antifurto al volante e l'indicatore del livello dell'olio sul cruscotto.
Nel 1923 la Casa presenta il modello Sport equipaggiato con un motore a sei cilindri che sviluppa una potenza superiore ai 100 Cv. Due anni più tardi in occasione del salone di Parigi una Farman a quattro posti è la vettura più costosa dell'esposizione. L'ultima vettura Farman è la potente NF (Nouvelle Farman) che monta un propuslore da sette litri.
Non solo in Europa, ma anche in America i più importanti carrozzieri apprezzano le Farman che vengono acquistate da importanti personalità come lo Scià di Persia.

1. Farman A6B Super Sport del 1921
2. Maurice Farman, fondatore insieme coi due fratelli Richard e Henri della Ferman
3. Stemma della Farman A6B Super Sport del 1921

2

3

F.A.S.

Torino
Italia
1906 - 1912

Il 27 marzo del 1906 nasce a Torino la Fabbrica Automobile Standard, meglio conosciuta come F.A.S.
La piccola Casa piemontese ha vita breve e concentra tutta la propria attività su un solo modello che chiama Standard.
Viene presentata al pubblico durante il salone dell'auto di Parigi del 1906 ed è molto pubblicizzata soprattutto dalla stampa locale. Monta un motore a quattro cilindri biblocco che sviluppa 20 cavalli di potenza a 1.200 giri al minuto, distribuzione con due assi a camme nel basamento, trasmissione a quattro rapporti più retromarcia.
Passa poco più di un anno e già alla fine del 1907 la società inizia ad avere i primi problemi economici. La situazione col passare del tempo si fa sempre peggiore ma la F.A.S. riesce ugualmente a sopravvivere per altri cinque anni quando la società si scioglie. Ad acquistare la fabbrica torinese è l'imprenditore Michele Ansaldi che la impiega per la produzione di materiali bellici e in particolare in pezzi di artiglieria.

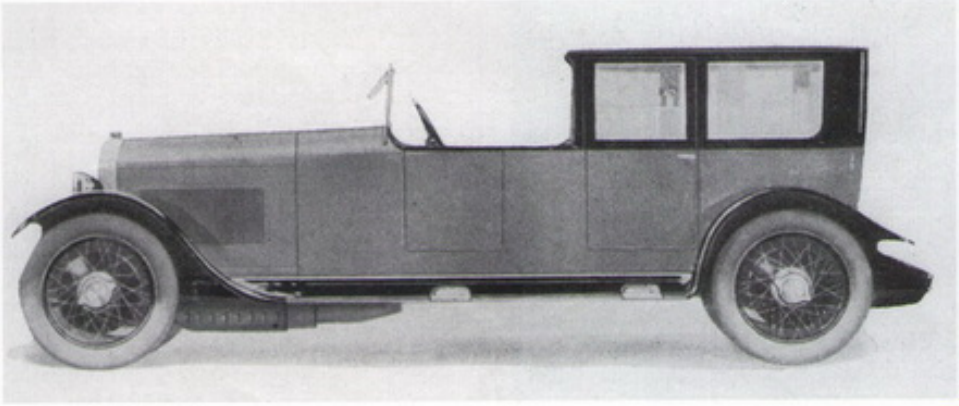
Fast

Torino Italia 1913 - 1925

La Fast (Fabbrica Automobili Sport Torino) è un'azienda fondata da Arturo Concaris nel 1913. All'inizio questa società si chiama Fima (Fabbrica Italiana Motori Aviazione) e cambia ragione sociale solo quando Concaris è costretto a cedere l'avviata officina meccanica ad Alberto Orasi che decide di chiamarla Fast. Durante la Prima guerra mondiale la fabbrica torinese si occupa della produzione di alcuni pezzi di ricambio e della riparazione di propulsori Gnôme et Rhone e Hispano Suiza.
In questo ambito il successo della Fima è tale che spinge Concaris ad ampliare la propria attività e di rivolgersi anche a quella della costruzione di automobili. L'ambizioso progetto parte nel 1919 con l'ideazione di una vettura sportiva, la Tipo Uno. Si tratta di un'auto disponibile a due o tre posti che si distingue per la carrozzeria bassa e slanciata e per la posizione arretrata del radiatore a circa cinque centimentri dall'assale anteriore. Monta un motore quattro cilindri di 2991 cc che sviluppa una potenza di 80 Cv a 4.500 giri al minuto. Nel 1922 la Fima attraversa una grave crisi finanziaria che vede Concaris passare l'azienda nelle mani di Orasi. Con l'ingegnere le cose vanno addirittura peggio considerato che la Casa chiude tre anni più tardi per i consueti problemi economici.
Oltre alla produzione di vetture prettamente sportive la nuova società si dedica anche al settore delle gran turismo come la Tipo Due T e la Tipo Due S. Nonostate la notorietà acquisita nelle positive partecipazioni ad alcune manifestazioni sportive, come la Parma-Poggio di Berceto (1920), la Biella-Opera e la Targa Florio (1924), le vendite sono scarse e nel 1925 la Casa torinese non può far altro che cessare l'attività.

1. Una Fast su strada
2. Vista laterale di una Fast in cui si nota la caratteristica lunghezza della carrozzeria

1

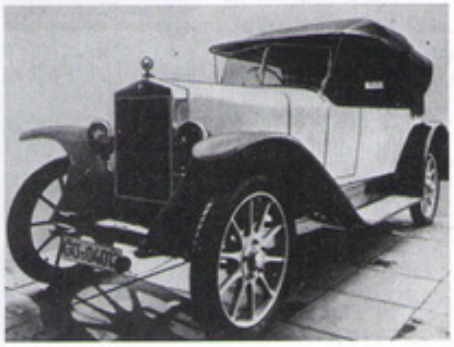

2

Faun

Ansbach Germania 1910 - 1927

La Faun è un'azienda attiva nel settore automobilistico a partire dalla Prima guerra mondiale, ma in quel tempo è nota con il nome di Fahrzeugfabrik Ansbach. Negli stabilimenti di Ansbach costruisce autocarri e produce una sola vettura presentata nel 1910. Si chiama Kauz e monta un quattro cilindri da 6/24 Cv. Concluso il conflitto la Casa si trasferisce a Norimberga e nel 1924 nasce la Faun Werke. Da questo momento la Casa tedesca è molto più attiva nel ramo automobilistico e progetta diverse versioni evolute della Kauz. Nel 1925 compare un nuovo modello che nel 1926 viene equipaggiato con un propulsore di 4 cavalli più potente.
Nel 1926 la società di Norimberga progetta la versione Sport che si distingue per il motore con valvole in testa e freni su tutte le ruote. L'anno dopo l'azienda decide di abbandonare la produzione della Kauz per continuare a dedicarsi solo a quella di autocarri.

Una Faun 6-24 Ps tourer del 1924



Faw

Changchun
Cina
1953

La First Automotive Works, più semplicemente conosciuta come Faw, è il più importate produttore automobilistico cinese. Fa parte delle cosidette "cinque sorelle" o Big Five che compredono anche le Case costruttrici Dongfeng Motor Corporation, Shanghai Automotive Industry Corporation, Changan Motor e Chery Automobile.
Nasce nel 1953 a Changchun grazie alla collaborazione con la Casa russa Zil (Zavod Imeni Likhacheva) specializzata in camion e mezzi pesanti. Nei primi trenta anni di attività, infatti, la società cinese dedica la propria attività alla produzione del camion Jiefang Ca-10.
Nascono presto diversi marchi che identificano i diversi rami e altre joint venture via via stabilite con alcuni importanti costruttori di tutto il mondo. Tra queste quella nata nel 2002 con la Toyota dando vita a due loghi: Tianjin che produce vetture come Corolla, Vios, Crown e Reiz, e Sichuan Faw che mette in commercio le Coaster e la Land Cruiser. In Europa è la Volkswagen che si rivolge alla Faw, per la produzione di veicoli commerciali ma anche per le auto Bora, Golf, Jetta, Magotan, Sagitar, Caddy e per le Audi A4 e A6. In Giappone sigla nel 2005 l'accordo per l'assemblaggio della Mazda 6. Su licenza della società del Sol Levante, produce due modelli Mazda, la Premacy e la Familia che mette in commercio con il logo Faw Haima Automobile.
La Casa di Changchun ha anche una propria produzione che viene identificata con il marchio Faw Car. Da questo progetto nascono le berline di lusso Honqi HQE, più nota con il nome di Red Flag, Bandiera Rossa.
Nel 2010 è previsto l'inizio di produzioni di vetture anche in Messico, mentre le vendite negli Stati Uniti sono annunciate per il 2015.
www.faw.com

1. La Mazda Faw 6 nella versione cinese del 2005
2. Una Faw Vita con carrozzeria berlina a tre volumi e cinque porte

1

2

Faz

Genova
Italia
1906 - 1908

La Faz è un marchio della Fabbrica Automobili Zena che nasce a Genova nel 1906.
I primi anni del Novecento rappresentano un momento particolarmente significativo per l'industria automobilistica italiana che vede nascere parecchie aziende che si specializzano in questo settore. La maggior parte delle volte restano in vita soltano per pochi anni; è il caso anche della Zena che nella primavera del 1908 chiude i battenti.
Con il marchio Faz vengono messe in commercio una serie di vetture, costruite negli stabilimenti di Bolzaneto, che nonostante di qualità non ottengono il successo sperato nelle vendite.
In catalogo ci sono la 6 e la 8 HP con motore monocilindrico, la 10 e la 14 HP con propulsore a quattro cilindri e la più potente 20 HP da sei cilindri con passo di 3,150 metri.

F.D.

Bruges
Belgio
1921 - 1925

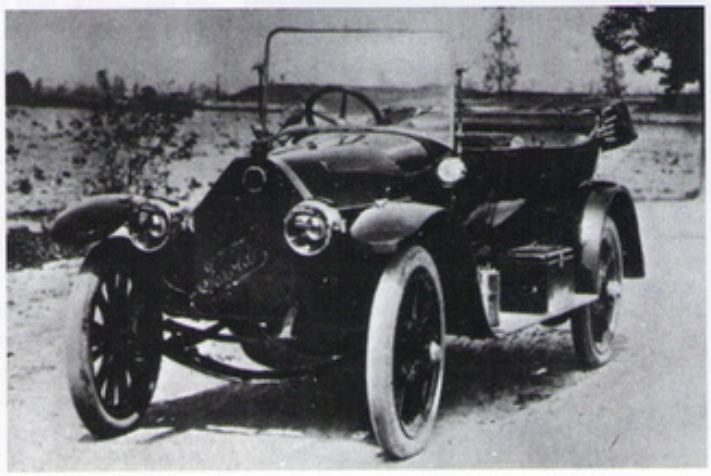
Piccola Casa belga che prende il nome dalle iniziali del suo fondatore Florent Depuydt. L'azienda ha sede a Bruges e nonostante resta in vita per appena cinque anni si ricorda per diverse interessanti vetture che si mettono in vista anche in alcune importanti competizioni ottenendo dei buoni risultati. La F.D. che riscuote più successo è una 7 Cv con motore Cime a quattro cilindri di 1100 cc, disponibile in diverse carrozzerie. In catologo figurano anche una 9 Cv di 1500 cc ad albero a camme in testa, una 8 Cv ad albero a camme laterali e una 11 Cv dotato di propulsore Altos a quattro cilindri da 2 litri. Nel 1924 le ultime apparizioni della Casa belga: al salone di Bruxelles e durante il Tour de France automobilistico quando ottiene la medaglia d'oro al termine di un percorso di 3.750 chilometri senza alcuna penalità. A partire dal 1925 non si ha più traccia di questo marchio.

Il figlio del fondatore Jozef Depuydt fotografato su una F.D.

Feroldi

Torino
Italia
1911 - 1914

La Feroldi è una fabbrica torinese specializzata in carburatori. Nasce nel 1911 e nei primi anni di attività l'azienda si occupa principalmente di prodotti destinati a veicoli industriali. Gli affari vanno bene e così dopo appena due anni dall'apertura dell'azienda, l'ingegnere Enrico Feroldi decide di tentare una nuova strada. Senza mai abbandonare la sua principale attività, la società di Torino apre una breve parentesi anche nel ramo automobilistico.
La fabbrica debutta in questo settore poco prima dello scoppio della Grande guerra e lo fa con una vettura da turismo che, a causa della scarsa richiesta, rimane l'unico modello presentato.
È il 1913 e la Feroldi mette in produzione un'auto che s'ispira alla Fiat Zero (nota anche con il nome 12/15 HP). Si tratta di una torpedo con propulsore quattro cilindri biblocco di 3306 cc (90x130 millimetri) che sviluppa una potenza di 30 Cv a 2.000 giri al minuto.
La caratteristica principale della 20/30 HP è il cruscotto realizzato in fusione di alluminio, una vera novità rispetto alle altre vetture dell'epoca che, invece, vengono tutte prodotte con il cruscotto in legno.
Naturalmente il carburatore è un Feroldi brevettato; il cambio è a quattro rapporti più retromarcia; la trasmissione è a giunto cardanico, mentre i freni agiscono soltanto sulle due ruote posteriori.
La messa in commercio della vettura inizia con pochi esemplari e ben presto si capisce che le vendite sono ampiamente al di sotto delle aspettative. Al contrario della Fiat Zero, la vettura non attira il pubblico per cui, constatato l'insuccesso, dopo breve tempo la fabbrica torinese cessa la produzione per continua ad occuparsi prevalentemente della produzione di carburatori.



La Feroldi 20/30 HP del 1914, ispirata alla Fiat Zero, unica realizzazione della Casa specializzata nella fabbricazione di carburatori

Ferrari

Maranello, Italia 1947

La storia della Ferrari è qualcosa di più della logica narrazione degli eventi legati a una marca. È la storia di grandi passioni, di emozioni, di un pezzo importante dell'Italia vincente. Il tutto intrecciato dall'epopea delle gesta di Enzo Ferrari che muore all'età di novant'anni dopo una vita lunga, piena di soddisfazioni professionali, ma anche tormentata da grandi dolori e gioie terribili come scrive lui stesso. «Ho trovato - dice Enzo Ferrari - uomini che indubbiamente amavano come me l'automobile. Ma forse non ne ho trovati altri con la mia ostinazione, animati da questa passione dominante nella vita che a me ha tolto il tempo e il gusto per quasi ogni altra cosa. Io non ho alcun diverso interesse dalla macchina da corsa».
Insomma, la vita di Enzo Ferrari e la storia della sua azienda si intrecciano in modo indissolubile, e tutto non può quindi che iniziare a Modena, il 18 febbraio del 1898, il giorno in cui viene al mondo quello che poi è considerato universalmente uno degli italiani più famosi al mondo: Enzo Ferrari. La sua carriera e tutta la sua vita sono legate a doppio filo all'Alfa Romeo. In primo luogo perché il giovane Enzo inizia a correre come pilota Alfa, e poi perché diviene team manager (anche se all'epoca non si chiamano ancora così) Alfa Romeo con la famosa scuderia Ferrari.

1. La California, prima coupé-cabrio della Ferrari
2. Enzo Ferrari scherza con Gilles Villeneuve, suo amatissimo pilota di Formula 1

IL DEBUTTO DI ENZO

La prima gara di Ferrari pilota risale al 1919, quando debutta alla Parma-Berceto, classificandosi quarto nella categoria 3000 e undicesimo in assoluto. Per lui le gare sono tutto: soddisfazione personale, mezzo per riscattarsi, voglia di affermarsi. «Non credo di essermi comportato proprio male, come corridore», dice spesso. E in effetti ha ragione: per un pilota debuttante, a quell'epoca, vincere nove gare su 39 disputate, non è un cattivo risultato. Il primo approccio di Ferrari con l'Alfa avviene alla Targa Florio del 1920 quando, dopo un piccolo preludio di competizioni con l'Isotta Fraschini, il giovane Enzo debutta con l'Alfa Romeo e ottiene una bella affermazione arrivando primo nella sua categoria e secondo assoluto.

2

1

Ferrari

«Guadagno - racconta Ferrari - fra premi e tutto il resto, 12.000 lire ma, per me, conta il mio ingresso ufficiale nella scuderia Alfa Romeo». Ha ragione, da quel momento la sua vita cambia e arrivano anche grandi successi: dall'aprile del 1924 al maggio del 1928 vince consecutivamente tutte le corse a cui prende parte. Tuttavia la carriera di quello che un giorno viene chiamato il Drake comincia nel 1929, quando Enzo fonda la Scuderia Ferrari, in viale Trento e Trieste a Modena, con lo scopo di far partecipare alle competizioni automobilistiche i propri soci. L'attività agonistica, con vetture Alfa Romeo, continua fino al 1938, anno in cui egli stesso diventa direttore sportivo dell'Alfa Corse. Tutto qui è leggenda, anche il simbolo: «Ferrari, metta sulle sue macchine il cavallino rampante del mio figliolo. Le porterà fortuna». Così la contessa Paolina Baracca, la mamma del celebre aviatore caduto sul Montello, dice una volta a Enzo Ferrari.

L'arrivo vittorioso di Piero Taruffi, vincitore dell'ultima edizione della Mille Miglia del 1957. Il pilota italiano trionfa alla guida di una Ferrari 315 S Spider Scaglietti

L'IDEA DEL CAVALLINO

L'idea al commendatore piace subito: riportare sulla carrozzeria delle sue auto quel Cavallino che campeggia sulla fusoliera dell'aereo di Francesco Baracca, oltre che un portafortuna, per Ferrari costituisce un collegamento ideale tra le sue macchine da corsa e quelle da guerra. Entrambi i mezzi devono lottare con il nemico, entrambi devono vincere per forza. È così che il giorno della prima uscita in gara di una Ferrari, la 125 di Franco Cortese sul circuito di Piacenza l'11 maggio 1947, il Cavallino è in forma smagliante, pronto a restare immutato su ogni Rossa fino al 1950.

Tuttavia, una volta imposta la forte immagine di marca, una volta iniziato il preistorico, ma efficacissimo, lavoro di marketing, il commendatore si trova di fronte a un problema: distinguere le due anime della Ferrari. Quella della scuderia di auto da corsa con piloti e organizzazione propri, e quella di azienda produttrice di auto che poi affida a clienti privati. Per questo, nel 1952, viene ristilizzato il vecchio stemma della scuderia Ferrari che debutta sulle 500 F2 di Ascari, Taruffi, Farina e Villoresi il 16 marzo al Gran premio di Siracusa. Come finisce? Ascari, Taruffi e Farina arrivano rispettivamente primo, secondo e terzo. In più, sempre nel '52 Ascari con la sua 500 F2 vince il campionato del mondo piloti, il primo della Ferrari. Da quel momento il cavallino, in questa nuova configurazione, accompagna sempre le auto di Maranello da competizione, mentre lo stemma percorre una singolare storia per le vetture di normale produzione.

La sua prima apparizione sulla più classica delle posizioni, ossia quella sulla mascherina anteriore, risale al 1959. È un pezzo unico di ottone ritagliato da grandi lastre da 3 millimetri di spessore e quindi tutto cromato. Tanto per complicare la vita (nulla di quello che fa Ferrari è semplice) sono due i produttori di questi piccoli capolavori di artigianato: il torinese Cerrato che li monta sulle vetture carrozzate Pininfarina e l'incisore Incerti che manda i suoi cavallini alla carrozzeria Scaglietti.

Rimasto immutato fino al 1962, il simbolo di ottone cromato non è solo: su alcuni pezzi unici (macchine realizzate su commissioni spe-

La strategia
Classiche certificate

Si chiama Programma di certificazione di Ferrari Classiche e come lascia intendere il nome è creato apposta per permettere ai clienti Ferrari di ottenere un documento che attesti ufficialmente l'autenticità delle loro autovetture. Il servizio è nato grazie a una speciale tecnologia di restauro, ripresa dai processi produttivi originali ed è rivolto ai proprietari di vetture Ferrari stradali di età superiore ai vent'anni e di vetture Ferrari di F1, sport e sport-prototipi, indipendentemente dal loro anno di produzione. Per avere questo prezioso certificato basta presentare una domanda alla Ferrari Classiche per mezzo dell'apposito formulario disponibile sul sito ufficiale. A questo punto è sufficiente stampare, compilare e firmare il formulario di richiesta e la scheda tecnica, applicare le fotografie richieste e spedire tutta la documentazione a Ferrari Maserati Classiche viale delle Nazioni 60, 41100 Modena. Una volta ricevuta la richiesta, Ferrari Classiche avvia la procedura di certificazione volta a determinare, sulla base di specifici criteri, se la vettura esaminata è autentica. Oltre ad accertare l'originalità delle vetture, il certificato della Casa di Maranello costituisce, infatti, presupposto indispensabile per partecipare alle manifestazioni ufficiali Ferrari di carattere storico.

ciali da clienti altrettanto speciali) o sulle auto destinate ai saloni dell'automobile viene montato uno stemma ancor più esclusivo, realizzato a mano con una cura dei dettagli molto particolare. La voglia di un simbolo personalizzato non colpisce sòlo i tecnici della Ferrari: qualche cliente lo fa addirittura argentare o placcare d'oro, mentre non mancano i casi di alcuni sceicchi che lo fanno tempestare di diamanti o realizzare interamente in oro massiccio.
La forma del cavallino, quello vero, intanto è in continua evoluzione: nel 1962 viene presentato con la sagoma in rilievo ma non piace e viene quasi subito scartato, a favore di una versione con cavallo piatto realizzato in alluminio lucidato a specchio, che dal 1964 rimane invariato fino agli anni Ottanta. Quest'ultimo, dopo essere uscito di scena con la BB, viene ripreso poi nel 1984 e installato sulle Mondial 2+2, sulle 328, mentre la Testarossa e la 348 montano una versione simile, ma di colore nero. La scelta cade sull'alluminio perché questo materiale è un po' il simbolo della ricerca della leggerezza e dell'artigianalità che contraddistingue la produzione Ferrari.
L'idea del cavallino grasso, ossia in rilievo non viene mai abbandonata: nel 1963 fa la sua nuova timida comparsa, ma anche stavolta

La curiosità
I 50 anni in Usa

Fra le follie del mondo Ferrari c'è quella di aver illuminato il 7 aprile del 2004 completamente di rosso l'**Empire State Building** (nella foto), il grattacielo simbolo di New York per celebrare i 50 anni della presenza della Ferrari negli Stati Uniti.
La Casa di Maranello festeggia così con una serata di gala al salone dell'auto al Javits Center di Manhattan, dove sono messe in mostra una serie di Ferrari e Maserati del passato. I motori delle vetture sono accesi tutti insieme, durante la serata, per salutare con il loro rombo l'anniversario. La Ferrari arriva negli Stati Uniti infatti nella primavera del 1954, quando il pilota italiano Luigi Chinetti, rifugiatosi negli Usa durante la Seconda guerra mondiale, riesce a convincere l'amico Enzo Ferrari a puntare sul mercato americano, dicendosi convinto che è il momento giusto. L'intuizione si rivela esatta, visto che gli Stati Uniti diventano in breve tempo il maggior mercato per la Ferrari. L'Empire State Building, il grattacielo più famoso di New York, viene spesso illuminato con colori legati a un evento particolare, ma la notte del 7 aprile il rosso Ferrari è visibile da ogni angolo della città, mentre il gala Ferrari al Javits Center è servito per raccogliere fondi per la East Side House del Bronx, un'istituzione che aiuta bambini in difficoltà.

Ferrari

viene accantonato, perché ormai, su tutte le mascherine, la versione piatta sembra più proporzionata e più adatta allo spirito spartano di vetture nate per le corse.
Eppure lo stemma in rilievo evidenzia meglio le proporzioni e dà un'impressione di maggior eleganza. Così inizia il pellegrinaggio nella parte posteriore della vettura (con le Mondial del 1988-89), una posizione conservata ancor oggi. Ora il cavallino impazza su ogni Rossa. Su una moderna F430 o su una 612 Scaglietti ce ne sono tantissimi, a volte minuscoli, a volte nascosti perfino alla vista. Una vera invasione. La filosofia Ferrari di marchiare le sue vetture non si esaurisce con il famoso cavallino rampante: c'è anche il nome, il suo nome, scritto con quella singolare grafica che vede la parte superiore della F abbracciare le altre lettere.

IL SODALIZIO CON L'ALFA

Ma torniamo alla collaborazione di Ferrari con l'Alfa Romeo, un sodalizio che dura vent'anni e che lo porta a ricoprire incarichi di collaudatore, pilota, collaboratore commerciale e infine direttore del reparto Alfa-Corse fino al novembre 1939. Ferrari, insomma, ha l'Alfa Romeo nelle vene e la Casa milanese non ravvisa mai in quel giovane volenteroso il germe di un futuro, temibile, concorrente. Di colui che con le sue macchine avrebbe battuto le auto del Biscione. Eppure, un osservatore acuto se ne sarebbe potuto accorgere facilmente.
D'altra parte, basta analizzare lo scopo stesso della famosa Scuderia Ferrari, società sportiva che il Drake fonda a Modena, in viale Trento e Trieste, il 16 novembre del 1929 con l'obiettivo dichiarato nello statuto di far correre i soci. Nel 1940 Enzo Ferrari si stacca dall'Alfa Romeo e fonda, presso la vecchia sede della Scuderia, l'Auto Avio Costruzioni per la progettazione di una spider 8 cilindri 1500 cc denominata 815, che viene costruita in due esemplari. Ma appena Ferrari si mette in proprio, realizzando l'Auto Avio Costruzioni e la 815, scoppia la Seconda Guerra mondiale e vengono cancellate con un colpo di spugna tutte le competizioni sportive. Il commendatore, così, si concentra sulla produzione di macchine rettificatrici oleodinamiche per cuscinetti a sfere. Un'attività discretamente redditizia.

2

DA MODENA A MARANELLO

La guerra, però, incalza, e per motivi logistici la fabbrica viene spostata da Modena a Maranello. I motivi logistici, in realtà, a parte qualche piccola sovvenzione, consistono nella diffusa paura per i bombardamenti dei grandi centri abitati e la convinzione che le piccole cittadine di periferia siano più sicure. Non è così: nel 1944 lo stabilimento viene preso di mira e completamente raso al suolo.
Al termine del conflitto l'azienda assume la denominazione Ferrari e progetta la vettura 125 Sport, 12 cilindri, 1500 cc, che, affidata a Franco Cortese, debutta sul circuito di Piacenza l'11 maggio 1947 e due settimane dopo vince il Gran premio di Roma. Da allora la battaglia con le Alfa diviene feroce. Una battaglia che però il 14 luglio del 1951 ha una svolta: al Gp d'Inghilterra a Silverstone Froilan Gonzales mette

1

IL PERSONAGGIO
Dino Ferrari

Dino Ferrari (nella foto) nasce a Modena il 19 gennaio del 1932 da Enzo e Laura Garello, sposati ormai da tempo visto che il loro matrimonio risale al 28 aprile del 1923. Il suo vero nome è Alfredo Ferrari e riceve affetto e mille attenzione da parte del padre, affetto che viene ovviamente ricambiato anche dalla forte passione per i motori del piccolo Dino che quando può passa il suo tempo in fabbrica. Diplomatosi in breve tempo, il figlio di Ferrari viene poi iscritto a una scuola di specializzazione tecnica in Svizzera, distinguendosi per la sua incredibile dimestichezza con i progetti dei motori più complessi. Appena Dino conquista la patente, il papà gli regala una Fiat Topolino, che viene subito elaborata, per poi essere sostituita da una più potente Fiat 1100, e da qualche bolide rosso che Dino prende in prova di tanto in tanto. La passione per i motori è incontenibile. Il sogno però s'interrompe bruscamente perché Dino è affetto a una terribile malattia genetica, la distrofia muscolare, che in poco tempo lo porta alla morte. L'amatissimo figlio di Ferrari muore infatti nel 1956, a soli 24 anni, un'età giovanissima, che non gli impedisce però di dare una svolta alla storia della Ferrari: sua l'intuizione che la Ferrari deve passare a piccoli e compatti motori 6 cilindri a V.

1. La leggendaria Ferrari 250 Testarossa del 1957, una delle automobili da corsa più famose al mondo. È prodotta in soli 22 esemplari
2. Enzo Ferrari con Ingrid Bergman

le ruote della sua Ferrari davanti a quelle dell'Alfa. Una vittoria che nessun ferrarista dimentica e che segna l'avvio di una nuova era per la casa di Maranello. L'Alfa Romeo viene battuta per sempre. Da allora la Casa, affidando le sue vetture a prestigiosi piloti, raccoglie sui circuiti e sulle strade di tutto il mondo oltre 5.000 affermazioni, creando la leggenda che si perpetua ai giorni nostri.

Nel 1953, dimostrando una grande attenzione per i dettagli, Enzo Ferrari fa debuttare sulle sue auto delle piccole bandierine. Sì, proprio bandierine, perché sulle Ferrari non ci sono solo cavallini, ma anche il marchio marinaro con le iniziali dei nomi di Ferrari e Pininfarina: due piccole bandierine che nel linguaggio dell'alfabeto della marina simboleggiano la prima lettera del famoso carrozziere e dell'ancor più famoso costruttore di auto. Dal 1953 al 1961 queste bandierine sono uguali perché riproducono le iniziali dei nomi Ferrari e Farina (piccoli drappi con rombo rosso in campo bianco, ossia le lettere F), ma poi, quando il nome del carrozziere cambia da Farina in Pininfarina la sua bandierina viene sostituita da una con un rettangolo bianco in campo blu (che rappresenta la lettera P). Una chicca che arriva fino ai giorni nostri.

Tuttavia, il nome Ferrari non è sempre legato alla Pininfarina. Ci sono anche eccezioni. E Bertone è la più importante di queste. Tutto nasce nel 1956 con una strana 166 spider quattro posti, ma la macchina più famosa è senza dubbio la 250 GT del 1960, nata proprio da un incontro fra Nuccio Bertone ed Enzo Ferrari che gli regala un telaio: la macchina che ne viene fuori è un vero capolavoro, una Gt con il muso a bocca di squalo, proprio come quello delle Ferrari 156 Formula 1 di Phil Hill e Richie Ginther. Grossi fari rotondi anteriori, lunotto posteriore avvolgente e una proporzione dei volumi fantastica. Diventa subito la macchina personale di Bertone che la trova così bella che non resiste alla tentazione di presentarla ufficialmente in qualche salone dell'automobile.

LA MORTE DI DINO

È un trionfo. Ma anche un disastro: la stampa specializzata scrive e commenta che quella macchina è il pomo della discordia tra Ferrari e Pininfarina. Però non c'è nulla di vero. Quella macchina, quella bellissima GT, è solo il frutto del carattere focoso di Enzo Ferrari, che non dà troppo peso alla vicenda. Dopo questo esemplare unico c'è poi un'altra Ferrari disegnata da Bertone, la 308 GT4 che però inizialmente non ha l'onore del marchio Ferrari, ma solo quello di Dino.

La vettura viene presentata al salone di Parigi del 1973 ma non convince del tutto per via del muso troppo corto e di un abitacolo apparentemente gigantesco, che fra l'altro offre un'abitabilità per due persone e poco più. Il motore è un V8, ma la carrozzeria è compatta, visto che è lunga poco più di 4 metri e 30 centimetri. Il nome Dino viene mantenuto fino alla fine del 1976, in seguito il modello si fregia del marchio Ferrari perché più apprezzato da gran parte della clientela. Resta in produzione fino alla fine del 1980. La storia della Ferrari non è solo una storia di carrozzieri, motoristi e grandi piloti. È anche una storia di uomini. E nulla, nell'epopea della Casa di Maranello, incide come la morte di Dino Ferrari, figlio di Enzo, nel 1956. Negli anni seguenti le idee del piccolo Dino si dimostrano vincenti e i propulsori derivati dai suoi prototipi di motori diventano imbattibili.Nel 1965 debutta addirittura il marchio Dino, quando la Commissione sportiva internazionale decide che dal 1967 la cilindrata dei motori per la F2 deve essere di soli 1500 cc, 6 cilindri e deve derivare da uno di una macchina della categoria GT. Per questo Ferrari decide di costruire un prototipo da competizione da cui trarre una vet-

Ferrari

1

1. Enzo Ferrari (il primo da sinistra) insieme a Tazio Nuvolari (il quarto) e Achille Varzi (il sesto)
2. John Surtees (a sinistra) e Mauro Forghieri (1965)

tura di serie e rendere possibile l'allestimento di un motore per la F2. Nasce, così, la Dino 166 S, primo modello a portare questo marchio e che fino allora contraddistigue solo motori. Con questa vettura, ma con cilindrata portata da 1600 a 2000 cc e carrozzeria spider (la denominazione ufficiale è, quindi, 206 S) Lodovico Scarfiotti vince il campionato europeo della Montagna. Per consentire la produzione in tempo utile delle 500 unità necessarie per ottenere l'omologazione nella categoria GT, la Ferrari stipula un accordo commerciale con la Fiat: la Casa di Maranello fornisce i progetti del motore, mentre il colosso di Torino costruisce nel più breve tempo possibile i 500 esemplari necessari. Nello stesso tempo nasce la Dino come marca autonoma della galassia Ferrari e al salone di Torino del 1966 viene lanciata l'ormai famosa 206 GT. Dino, insomma, lascia il segno. Difficile dire, però, quando Enzo Ferrari si è accorto della terribile malattia del figlio. Certo è che la debolezza fisica di Dino inizia a diventare evidente ben presto, e che per il commendatore la vita si trasforma in un inferno.
Inizia una personale battaglia con medici e scienziati vari, senza nessun risultato. Ma le prove, per il Drake non sono ancora finite, nel 1957, un anno dopo la morte di Dino a Guidizzolo, un passaggio storico della Mille Miglia, spettacolare quanto si vuole, avviene un tragico incidente. Alfonso De Portago, il gentleman driver per eccellenza, esce di strada fra due ali di folla. Con lui perdono la vita anche il suo secondo Edmond Nelson e 9 spettatori.
Dopo la strage di Guidizzolo la Mille Miglia viene chiusa perché troppo pericolosa e vengono vietate in Italia anche tutte le competizioni di velocità su strada. Enzo Ferrari viene addirittura processato, e poi assolto, come responsabile per la strage. In tante tragedie arrivano anche buone notizie. Due anni dopo arriva a Maranello Mauro Forghieri, storico responsabile tecnico del reparto corse Ferrari, detto Furia per la spiccata personalità. Entra a Maranello a soli 26 anni e fresco di laurea. Rimane alla Ferrari per 28 anni, dal 1959 al 1987. A lui vanno attribuite praticamente tutte le geniali trovate che rendono famosa la Ferrari sulle piste di mezzo mondo. È anche l'uomo che riesce a convincere Enzo Ferrari della necessità di concentrarsi sulla F1. Fino al 1973 la Casa di Maranello è infatti impegnata contemporaneamente in F1, F2, Sport Prototipi, Gran Turismo, Can Am e anche campionato europeo della Montagna. Una sfida impossibile per tutti, anche per il commendatore, che ascolta i consigli di Forghieri e ottiene ulteriori successi nella massima categoria automobilistica. Progetta le F1

LA TECNOLOGIA
La galleria del vento

La galleria del vento della Ferrari, progettata da Renzo Piano, è uno dei fiori all'occhiello tecnologici della marca. L'opera, ultimata nel 1997, consente la simulazione delle situazioni reali che le vetture incontrano in ogni condizione di uso, dalla pista alla strada. L'impianto, dotato di un ventilatore di 2.200 kilowatt di potenza e oltre 5 metri di diametro, è in grado di generare un flusso d'aria di alta qualità, in termini di quantità, angolarità e uniformità. È inoltre dotato dei più moderni sistemi di acquisizione dati e di rilevazione delle forze e delle pressioni. Il modello in scala può simulare ogni tipo di assetto e movimento (rollio, imbardata, beccheggio, sterzata) per mezzo di un complesso meccanismo, monitorato da oltre 300 sensori.

Le necessità di avanzamento tecnico e di prestazioni aerodinamiche sempre più pressanti fanno sì che la galleria, costantemente aggiornata, viene usata in modo continuo e permanente per lo sviluppo della vettura di F1. Ma la galleria del vento è anche il primo passo verso la trasformazione dello stabilimento di Maranello in un caso esemplare per la cultura industriale contemporanea. La soluzione progettuale lega infatti in modo inscindibile l'architettura e la modellazione del paesaggio.

che consegnano alla Ferrari 4 titoli mondiali piloti e 7 costruttori. Nel 1984 diviene il capo del nuovo ufficio ricerca e sviluppo. Negli anni in cui però Forghieri approda alla Ferrari, succede qualcosa di altrettanto importante per la Ferrari, anche se su un binario parallelo: la Pininfarina diventa grande. La storica azienda fondata dal Battista Pinin Farina, il carrozziere che nasce a Torino il 2 novembre 1893 e già a 11 anni comincia a lavorare nella piccola carrozzeria creata dal fratello maggiore Giovanni, Stabilimenti Farina, nel 1958 porta infatti a compimento un nuovo stabilimento. La costruzione, realizzata con i criteri più moderni e razionali, si estende su un'area di 75mila metri quadrati, di cui circa 40mila coperti. Una serie successiva di ampliamenti industriali portano l'estensione della superficie a 102.500 metri quadrati, di cui circa 50mila coperti, con notevole incremento di lavoro e impiego di nuovo personale.

MAGIA PININFARINA

Battista Farina detto Pinin è universalmente chiamato Pininfarina. Per la Ferrari insomma il vecchio partner diventa una grande industria e questo rafforza ancora di più la sua competitività sui mercati internazionali. Non è un caso che proprio nel 1961 la Casa di Maranello pensa in piccolo: nasce la Asa 1000, subito ribattezzata Ferrarina, poi prodotta a partire dal 1963. Asa sta per Autocostruzioni Società per Azioni e 1000 per la cilindrata. Non ha il marchio del cavallino rampante, ma è tutto frutto delle esperienze di Maranello: ha un motore 4 cilindri di appena 1000 cc. I cavalli, però non sono pochi: il 1032 cc arriva infatti a 97 Cv, ossia 94 cavalli al litro, un rapporto da vera macchina da corsa. E le prestazioni, per l'epoca e per la cilindrata sono di tutto rilievo, con una velocità massima di 190 chilometri orari. La Ferrarina viene prodotta in 700 esemplari, ma nonostante la linea riuscita non ha il successo che ci si aspetta. Nel 1965 arriva anche una versione spider, ma la Ferrari due anni dopo abbandona per sempre il progetto di una sportiva di piccola cilindrata. Nel 1969 l'epopea di Ferrari s'intreccia in modo indissolubile con quella di un altro colosso del mondo dell'auto: Gianni Agnelli. è lui infatti che sigla l'accordo voluto dal Drake quando cede al gruppo Fiat il 50 per cento delle sue quote azionarie, percentuale salita al 90 nel 1988. Un uomo come Ferrari insomma può accordarsi solo con l'ultimo grande re della Fiat, primo tifoso della Scuderia di Maranello, e amico stesso del commendatore.

2

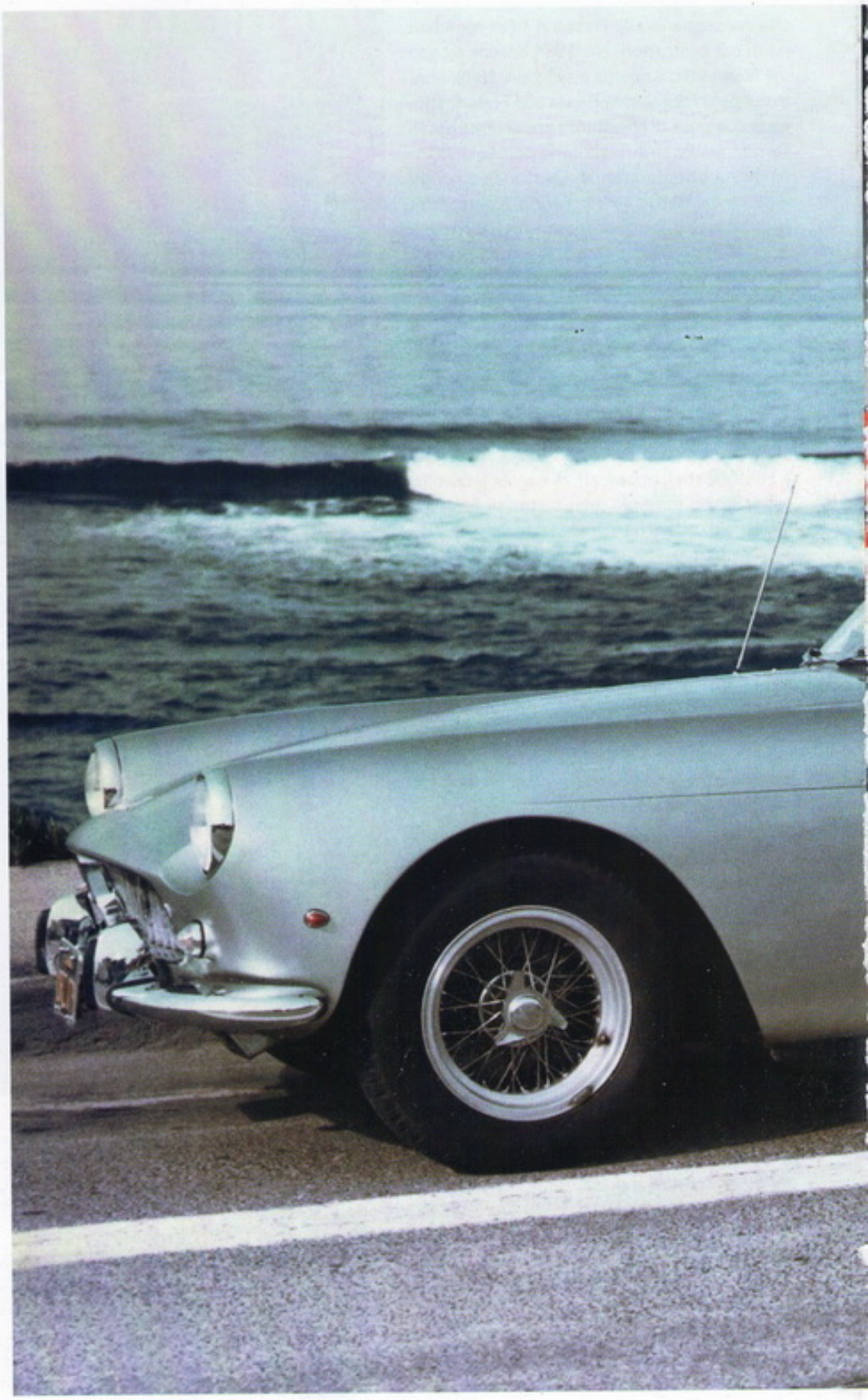
Dopo il matrimonio con Fiat, l'altra grande svolta arriva nel 1977, quando la carrozzeria Scaglietti, storica officina di Modena che realizza i telai e le scocche delle granturismo Ferrari fin dagli anni Cinquanta, entra a far parte di Ferrari. Si tratta di un evento epocale perché in breve tempo questo diventa il secondo stabilimento produttivo della Ferrari, dove si producono le scocche e i telai delle vetture. E oggi come nel passato, nello stabilimento vengono effettuate la lastratura, la ferratura e la lavorazione delle superfici delle vetture gran turismo.

L'officina viene fondata nel 1951 proprio da Sergio Scaglietti che cura la realizzazione di alcune delle più importanti vetture gran turismo e sport della Ferrari, come la 500 Mondial, la 750 Monza e le berlinette 250 GT. Oggi lui stesso dà il nome a una delle Ferrari da

Ferrari

strada più belle, la 612, ma anche al settore personalizzazione delle vetture di Maranello. Il motivo? A Sergio Scaglietti si deve la nascita di quasi tutte le Rosse dei tempi d'oro. Nato a Modena nel 1929, Scaglietti inizia a lavorare nella Scuderia Ferrari da subito, a soli 17 anni, nel 1937. Inizia come martellatore lattoniere aggiustando i parafanghi, ma grazie alla sua maestria di battilastra in poco tempo inizia a fare carrozzerie complete. Sue la GTO, la Spider California e tutte le Ferrari realizzate in pochissimi numeri. Riesce a finire una carrozzeria ad occhio, senza fare ricorso a nessun progetto o a nessun disegno. Possiede insomma una visione dell'insieme e una sensibilità artistica tipiche dello scultore.

Siamo quindi nel 1969 quando la Ferrari vive un'autentica rivoluzione, con l'arrivo nella proprietà del gruppo Fiat. Come conseguenza Ferrari decide di spostare la Ges, Gestione Sportiva, in una nuova sede. Per questo viene acquisita una nuova area agricola al di là della statale 12, in gran parte appena oltre il confine del comune di Fiorano, per un totale di 280mila metri quadri. La prima a essere realizzata è la pista, inaugurata l'8 aprile 1972, con il suo design della velocità e con le piccole cascine per accogliere i piloti e i giornalisti. In seguito Ferrari sviluppa la nuova sede della Ges, una sorta di cittadella della Formula 1, operativa dai primi di gennaio del 1983. Questo impianto è dedicato esclusivamente alla gestione dell'attività sportiva e alla realizzazione delle monoposto di Formula 1, che fino all'81 sono costruite nello stabilimento di Maranello. Il fiore all'occhiello della Ges è comunque il nuovo e caratteristico grande hangar della Logistica Ges, una vera e propria opera d'arte. Immaginare la forma di una storica roulotte americana, metallica e lucida, oppure la forma di un dirigibile, il mitico Zeppelin, aiuta, come primo approccio, alla definizione di un contenitore compatibile sia dall'esterno che dall'interno alla



Barbara Hutton, estrosa ereditiera americana degli anni Sessanta, guida la Ferrari 250 GT Cabriolet a Monterey, in California

Ferrari

funzione della Logistica Ges. Questa l'idea dello studio Sturchio Architects&Designers che realizza una forma compatta, metallica, unica e mistica che evoca la freneticità degli spostamenti che si devono organizzare: una specie di molo di un porto strategicamente orientato per partenze e arrivi dei viaggi per il mondo. La Ferrari insomma inizia a riorganizzarsi completamente e alla fine degli anni Sessanta il Drake comincia a lavorare al più impensabile, folle e incredibile progetto per una scuderia di Formula Uno: quello di avere una propria pista di prova che riproduce esattamente i punti più difficili e impegnativi dei principali circuiti del mondo.

LA PISTA DI FIORANO

Così, a due passi dalla fabbrica, nel 1972 nasce la pista di Fiorano. Un circuito unico al mondo perché il tracciato viene progettato e realizzato solo ed esclusivamente per provare le vetture da corsa, per allenare i piloti, per addestrare i meccanici e il team di Formula 1.
Nel 1985 l'elettronica varca i cancelli di Maranello. Per la prima volta una vettura, la 412, viene dotata di serie dell'Anti-Blokier-System, il famoso sistema Abs che evita il bloccaggio delle ruote in frenata, migliorando gli spazi di arresto e la stabilità della macchina. E nel 1986 la Ferrari diventa un po' inglese: John Barnard, il supertecnico inglese che inizia la sua carriera come disegnatore di lampade elettroniche, dopo aver costruito il suo mito alla McLaren con cui vince tre titoli mondiali consecutivi, approda alla Ferrari convincendola ad aprire attività anche in Inghilterra. Nasce il Ferrari Guildford Technical Office che sforna idee geniali (fra le altre cose anche il cambio semiautomatico al volante poi copiato da tutti) ma che non riesce, nonostante tutto, a portare un mondiale alla Casa di Maranello.
Fra mille polemiche Barnard, nel 1989, viene defenestrato e va a lavorare per la Benetton-Ford.
Altra tappa fondamentale nella storia della Rossa è la nascita della Galleria Ferrari nel 1990: Enzo Ferrari è contrario al concetto di museo. «La macchina migliore è quella che deve ancora essere costruita» ripete. Così in omaggio al credo del fondatore, la Ferrari non ha un museo, ma qualcosa di molto diverso: nel 1990, presso il Centro Civico di Maranello, a pochi passi dallo stabilimento e dalla pista di Fiorano, viene inaugurata dal Comune la Galleria Ferrari e cinque anni dopo l'azienda ne assume la gestione diretta curandone la ristrutturazione, ultimata nel 1996. Oggi la Galleria viene visitata da circa 170mila persone l'anno e propone, proprio come una grande sede espositiva, mostre a tema. La sua linfa vitale è costituita, infatti, da 350 Ferrari fan club sparsi nel mondo e dalle 29 associazioni di proprietari che a rotazione prestano materiale e pezzi unici alla stessa Casa di Maranello.
Ma il grande impulso per la Ferrari, e in un certo senso la sua seconda giovinezza, comincia nell'inverno del 1991 quando Luca Cordero di Montezemolo arriva a Maranello come presidente e amministratore delegato della Ferrari Spa, a tre anni dalla morte del Drake e a dodici dall'ultimo titolo mondiale vinto. Ma più che arriva è meglio dire ritorna perché il presidente nel 1973, a soli ventisei anni, approda a Maranello come assistente di Enzo Ferrari e responsabile della squadra corse della Rossa. E nel 1975, dopo undici anni, la Ferrari torna a vincere un titolo piloti con la star dell'epoca, Niki Lauda. Il bis arriva due anni dopo.

La Ferrari Scuderia 16 M Spider, realizzata in occasione del sedicesimo titolo costruttori conquistato dalla Ferrari in F1

ARRIVA MONTEZEMOLO

Montezemolo insomma è l'uomo del rilancio Ferrari, della nuova era per la casa di Maranello ma quando prende il comando delle Rosse la situazione è disastrosa. Neanche un podio nel primo anno, ma poi arrivano gli ingaggi di Michael Schumacher e di Jean Todt e quindi i

trionfi sulle piste di tutto il mondo. Dal 1997 assume le stesse cariche in Maserati, dopo che il marchio modenese è entrato a far parte delle responsabilità Ferrari. Nel 1999 la Ferrari ricomincia a vincere e da allora è un successo dopo l'altro: 9 titoli costruttori in 10 anni con bilanci da record.

Sotto la guida di Montezemolo la Ferrari diventa davvero internazionale e dal 1993 esordisce l'Italian Motors, importatore ufficiale Ferrari e Maserati in Cina. Per avere però la vera svolta commerciale occorre aspettare l'aprile del 2004 quando la Casa di Maranello sigla un accordo per una joint venture, di cui Ferrari detiene la maggioranza relativa, con i partner cinesi Wo Kee Hong e Poly Technologies, che fa capo al gruppo Poly. La joint venture, denominata Ferrari Maserati Cars International Trading, diventa così l'importatore esclusivo di vetture Ferrari e Maserati in Cina, nonché responsabile per le attività di marketing, vendita alla rete commerciale, ricambi e accessori e assistenza tecnica per entrambi i marchi.

Il 1993 in ogni caso è l'anno della consacrazione del mito Ferrari: proprio in quest'anno vengono esposte al Moma di New York per vari mesi, una 166 MM, una F40 e una F1 del '90, lasciata poi in eredità al Moma, dove si trova ancora oggi. L'iniziativa del curatore della mostra, Christopher Mount, propone l'accostamento dell'auto all'opera d'arte, la realizzazione dell'uomo valutata come interpretazione della pura estetica. Ma non è ancora tutto: la Neue Nationalgalerie di Berlino inaugura nel 1994 la mostra *Idea Ferrari*, ospitata al secondo piano del famoso palazzo a pianta quadrata, opera di Mies van der Rohe. Vengono esposte dodici vetture, cinque mascheroni in legno e in tondino (servono per modellare, a mano, le carrozzerie), vari motori e parti meccaniche, oltre a un gran

LA CURIOSITÀ

Le Rosse milionarie

Le collezioni Ferrari più famose del mondo sono due: quella di Maranello Rosso, una straordinaria raccolta di Rosse ospitata ai piedi del Monte Titano nell'antica Repubblica di San Marino. Qui le 25 vetture esposte sono suddivise in competizione, stradale, prototipi e formula, a testimonianza dello sviluppo tecnico stilistico di 40 anni di attività della Casa del Cavallino Rampante. Tutte queste Ferrari sono di proprietà di Fabrizio Violati che trasforma parte della sua collezione di Rosse (in totale ne ha infatti quaranta) in un vero e proprio Museo, con un percorso logico e cronologico e una struttura dedicata agli eventi. L'altra collezione Ferrari più importante è quella di *Jacques Swaters* (nella foto), agente di Maranello in Belgio dal 1954, ex pilota e grande appassionato. Nel 1952 fonda anche la celebre scuderia Francorchamps che rimane operativa fino al 1979 e che corre con la Ferrari in più di 700 gare, dalla GTO alla 512 BB. Oggi Swaters possiede la Francorchamps Ferrari Galleria, una grande fondazione che raccoglie macchine rarissime oltre a 3.000 libri, 50mila fotografie, i risultati dettagliatissimi di 20mila corse, tutti i passaggi di proprietà delle Ferrari GT da strada; un archivio immenso che identifica la storia delle Rosse.

Ferrari

numero di disegni originali e foto. Tra le vetture spiccano su eleganti pedane la monoposto di F1 512 del 1964, la GTO, la 250 Le Mans, la Testarossa, la 166 MM e la Dino Competizione.

I CLIENTI IN PISTA

Sempre nel 1993 nasce poi il Ferrari Challenge, un vero e proprio campionato monomarca per far scendere in pista le 348. È un successo, che continua poi nel 1995 con la F355 e nel 2000 con la 360 Modena. E oggi con la F430. Non solo: oggi si corrono campionati simili in tre diversi continenti e a fine stagione si disputa in Italia la finalissima fra tutti i migliori piloti. Una specie di campionato del mondo con tanto di vincitore finale. L'anno dopo si replica con l'idea di un challenge dedicato alle Ferrari da competizione di tutti i tempi risale quando al Mugello viene organizzata una speciale gara a handicap in occasione dell'evento *Tutte le Ferrari in pista*. Il primo campionato integrale, al quale hanno preso parte 40 vetture omologate FIA costruite prima del 1973, è, però, del 1996. Da allora, l'Historic challenge vede crescere la sua popolarità e oggi prendono parte alle varie gare oltre 100 vetture provenienti da tutto il mondo; il fascino del Challenge è inoltre aumentato da quando anche la Maserati è entrata a far parte della competizione, rinnovando l'antica sfida tra le due Case italiane.

Dal 2002 lo Shell Historic Ferrari-Maserati Challenge è passato sotto l'egida della Gestione Sportiva Ferrari, proseguendo però nella formula vincente che vede partecipare tre categorie (monoposto, freni a tamburo, freni a disco) in cinque gare internazionali per garantire uno spettacolo sempre nuovo. Seguendo le orme delle serie europee dello Shell Historic Ferrari-Maserati Challenge, Ferrari Nord America dal 1998 dà il via a un campionato patrocinato dalla Grand American Road Racing Association e riservato a vetture Ferrari, Maserati e Alfa Romeo della Scuderia Ferrari.

Abbiamo detto che la Ferrari con Montezemolo diventa davvero internazionale. Non stupisce quindi che nel 1995 la Casa di Maranello debutta on line con il sito www.ferrari.it che fornisce informazioni sull'azienda e sulle sue competizioni, oltre a presentare le schede tecniche di tutte le vetture costruite a Maranello dal 1950 in avanti. A dicembre del 2000 poi il sito si evolve in *www.ferrari.com*, un sito istituzionale dal forte impatto grafico, ampliato nelle informazioni e nelle funzionalità, per poi diventare FerrariWorld (*www.ferrariworld.com*) nel giugno 2001, un sito concepito come una vera e propria porta d'accesso al mondo Ferrari, con una community on-line ufficiale e con un negozio virtuale attraverso il quale acquistare merchandising e memorabilia.

Oggi la Ferrari ha invece quattro grandi portali che racchiudono le principali attività della marca. E che avvicinano sempre più i tanti tifosi al mondo di Maranello. Gli indirizzi web sono questi: *www.owners.ferrari.com*, *www.ferrariworld.com*, *www.media.ferrari.com* e *www.partner.ferrari.it*.

Siamo quindi arrivati al 1997, quando il gruppo Ferrari acquista l'attuale configurazione. Fiat infatti cede a Ferrari il 50 per cento di un altro storico prestigioso marchio dell'automobilismo, la Maserati, rilevata da Fiat nel 1993, percentuale salita al 100 per cento del 1999. La storica Casa modenese di vetture sportive, da sempre marchio di eccellenza e di eleganza, protagonista indiscussa della tradizione automobilistica italiana e antica rivale sulle piste della Ferrari, diventa così parte integrante del gruppo Ferrari-Maserati. Per la Casa del Tridente è l'ini-

Il design
Rivoluzione rossa

È strano ma la Testarossa, una delle Ferrari più significative dal punto di vista del design, è nata negli anni Ottanta, periodo in cui, riguardo allo stile, c'è poco da inventare. Eppure il genio di Pininfarina riesce a stupire ancora presentando un'auto larga, squadrata e piena di linee provocatoriamente tese. Al salone di Parigi, nell'ottobre del 1984, quando la Testarossa compare per la prima volta, il pubblico rimane stregato: Pininfarina rivoluziona tutto e rilancia lo stile come elemento funzionale nell'ambito di una supercar. Dietro le varie griglie infatti si nascondono intuizioni tecnologiche: sulla coda ci sono diversi sfoghi d'aria dietro la mascherina, mentre di lato si celano addirittura due radiatori. Proprio come in Formula 1 per centrare le masse e rendere più efficace il sistema di raffreddamento. Il design di Pininfarina anticipa così quella che in futuro diventa una vera e propria tendenza tecnico stilistica.

La Ferrari Maranello, presentata nel 2002. L'auto segna lo storico passaggio dal motore posteriore centrale a quello anteriore nello schema costruttivo

La testimonianza
di Enzo Ferrari

«Anch'io, dopo le prime gare combattute con Nuvolari, cominciai a chiedermi che cosa avesse di speciale lo stile di quell'ometto smilzo e serio, il cui valore si rivelava normalmente tanto più alto quanto maggiore era il numero di curve che lui chiamava risorse di un percorso. Così, un giorno, alle prove del circuito delle Tre Province, nel 1931, gli chiesi di portarmi a fare un tratto sull'Alfa 1750 che la mia Scuderia gli aveva affidato. Era la prima volta che Nuvolari veniva a quella corsa, ed era guardingo perché mi aveva visto al volante di un'Alfa di tipo nuovo, una 2300 otto cilindri, più potente della sua. Non fece obiezioni: Sali, mi disse. Alla prima curva ebbi la sensazione che Tazio l'avesse presa sbagliata e che saremmo finiti nel fosso, mi sentii irrigidire nell'attesa dell'urto. Invece ci trovammo all'imbocco del rettilineo successivo con la macchina in linea. Lo guardai: il suo volto scabro era sereno, normale, non di chi è fortunosamente scampato a un testacoda. Alla seconda e alla terza curva l'impressione si ripeté. Alla quarta o alla quinta cominciai a capire: intanto, per tutta la parabola, Tazio non sollevava il piede dall'acceleratore ma, anzi, lo teneva a tavoletta. E di curva in curva scoprii il suo segreto. Nuvolari abbordava la svolta alquanto prima di quello che l'istinto di pilota avrebbe dettato a me. Ma l'abbordava in un modo inconsueto, puntando cioè, d'un colpo, il muso della macchina contro il margine interno, proprio nel punto in cui la curva aveva inizio. A piede schiacciato - naturalmente con la giusta marcia ingranata, prima di quella sua spaventosa puntata - faceva così partire la macchina in dérapage sulle quattro ruote, sfruttando la spinta della forza centrifuga, tenendola in strada con la forza traente delle ruote motrici. Per l'intero arco, il muso della macchina sbarbava il cordolo interno, e quando la curva terminava e si apriva il rettifilo, la vettura si trovava già in posizione normale per proseguire diritta la corsa, senza necessità di correzioni. Ricordo che mi abituai ben presto a questo esercizio, vedendoglielo fare con tanta regolarità, ma ogni volta mi pareva di precipitare nel vagoncino di un otto volante, con quella specie di stupore che tutti abbiamo provato».

Da "Le mie gioie terribili" di Enzo Ferrari, Cappelli Editore, 1962

zio di una nuova era: parte un grande rilancio e viene costruita quasi dal nulla una linea di montaggio modernissima, studiata su misura per gli operai che ci lavorano. Ma anche per una vettura completamente nuova, la 3200 GT che viene presentata al pubblico al salone di Parigi nel 1998.

In ogni caso il gruppo non si distrae dal suo core business. E visto che le Rosse diventano sempre più trendy e devono rispondere ai gusti dei clienti più disparati, dal 1997 la Casa di Maranello offre ai suoi clienti la possibilità di personalizzare la propria gran turismo fino a trasformarla in un pezzo unico. Il nome della carrozzeria Scaglietti, legato alle migliori realizzazioni artigianali per Ferrari fin dagli anni Sessanta, firma infatti un programma che consente di ordinare la propria auto con caratteristiche tecniche ed estetiche del tutto esclusive.

UN CENTRO DI ECCELLENZA

La Ferrari però, paradossalmente, non è solo automobili, come una volta, ma un vero centro di eccellenza. E nel 1998 usa l'architettura dei propri stabilimenti, dei propri quartier generali per comunicare valori, per mandare al mondo intero un chiaro messaggio sulla propria identità. Le strategie di rappresentazione non si limitano al messaggio verso l'esterno, ma interessano anche le motivazione dei propri dipendenti, degli investitori, di chi deve credere nell'azienda.

La Ferrari oggi è un esempio lampante di questo sofisticato concetto.

Dall'inaugurazione, nel 1998, la galleria del vento incontra l'interesse dei media, confermando la validità del concetto di fabbrica come elemento di design industriale. In parallelo anche per l'intera area della Gestione Sportiva viene avviato un programma di completo rinnovamento delle strutture esistenti, non più adeguate a sostenere l'accresciuta complessità del mondo della Formula 1 e in particolare la ritrovata competitività della scuderia. Oggi la Gestione Sportiva ha nuove strutture fondamentali, ossia la Nuova Logistica, per la gestione e la movimentazione delle auto di Formula 1 e dei relativi camion attrezzati; il nuovo Complesso direzionale con uffici e laboratori; l'edificio destinato a tutta l'attività elettronica; alcuni piccoli edifici intorno alla cascina nella pista destinati all'attività Corse Clienti e collezionisti. Insomma una rivoluzione. Una rivoluzione che richiede la stesura di un Master Plan per pianificare sul medio termine le nuove esigenze, in merito alla zona di espansione verso Est, alla riorganizzazione delle strutture industriali esistenti, all'occupazione di alcune aree ancora disponibili e all'ampliamento dell'area della Gestione Sporti-

Ferrari

va. Un ampliamento necessario perché nel 2001 la gestione Sportiva inaugura anche il reparto Ferrari Corse Clienti, una nuova struttura dedicata all'attività sportiva dei clienti-piloti, con sede in viale delle Nazioni a Modena. A Ferrari Corse Clienti fanno capo una serie di attività: dallo sviluppo delle vetture GT, all'organizzazione dei vari campionati monomarca del gruppo. Inoltre la struttura si occupa della gestione delle auto d'epoca e, con una sezione distaccata e recentemente rinnovata, delle monoposto di F1 storiche. La Ferrari insomma diventa un'azienda sempre più articolata e, per sfruttare meglio il marchio, nel luglio del 2001 nasce la Direzione Licensing e Merchandising. La Casa di Maranello è la prima marca al mondo a lanciare una ricca gamma di oggetti con il proprio marchio: dalle cravatte alle palline da golf, dai cestini da picnic alle matite, dalle scarpe alle valigie, dai foulard agli accappatoi, passando per profumi, telefonini, quaderni, agende e quant'altro il marketing ha voglia di contraddistinguere con il marchio Ferrari.

La 250 GT California del 1957. Ancora oggi viene considerata la Ferrari più bella di tutti i tempi

LA SIMULAZIONE AERODINAMICA

La Ferrari insomma è proiettata nel nuovo secolo a tutta velocità: l'uso dei computer diventa sempre più importante e la Casa di Maranello per il team di F1 realizza, in collaborazione con la AMD, alcune soluzioni tecniche in grado di garantire simulazioni aerodinamiche senza precedenti. Il sistema, basato su processori AMD Opteron con architettura Direct Connect, è inaugurato a luglio del 2004 e rappresenta l'installazione con le più elevate prestazioni mai utilizzata fino ad ora dalla Scuderia Ferrari. Questa nuova tecnologia offre un valido strumento in grado di simulare comportamenti aerodinamici mai studiati prima e quindi di migliorare il design della monoposto. L'aerodinamica è un elemento fondamentale per le prestazioni della macchina, ma è anche una delle componenti variabili più difficili da gestire ed è quella che richiede la più elevata potenza di calcolo in fase di simulazione. Oggi tutti questi super computer gestiscono ogni cosa, anche la progettazione delle vetture di serie. E i risultati si vedono: dalla 355 in poi tutte le Ferrari hanno il sotto scocca completamente carenato come vere macchine da corsa, mentre il trasferimento del know-how dalle piste ai modelli da strada si fa sempre più serrato.
Una super tecnologia che non viene, astutamente, impiegata per far andare più forte le Gt stradali: basta guardare la California, un piccolo capolavoro di ingegneria, con quel tetto metallico retrattile montato su una vera supercar da altissime prestazioni, e un mix inimitabile di comfort e velocità.

Vincenzo Borgomeo

www.ferrari.com
Via Abetone Inferiore, 4
Maranello (Modena), Italia

LA TECNOLOGIA
Il cuore della meccanica

Il cuore della Ferrari è l'officina meccanica, una sezione importantissima della fabbrica, recentemente rinnovata e costruita ex novo nei pressi della fonderia: la logistica è enormemente semplificata, mentre le dimensioni più grandi consentono di sostenere anche la crescita produttiva dei motori destinati alla Maserati. La Nuova Officina Meccanica sostituisce così il vecchio reparto, che lascia liberi nuovi spazi per l'officina di montaggio, ampliandola e modernizzandola. Ma anche stavolta la Ferrari non si lascia sfuggire l'occasione di creare qualcosa di unico dal punto di vista architettonico, partendo da nuovi elementi di bioarchitettura per ottenere una struttura unica. Per la luce, l'obiettivo è quello di garantire un forte livello di illuminazione naturale pur attuando un controllo assoluto dell'irraggiamento solare diretto; per il comfort termico, il must è evitare il carico solare all'interno dell'officina. In questo modo l'edificio sviluppa prestazioni energetiche superiori a un equivalente stabilimento tradizionale pur di standard medio-alto. L'adozione delle sole serre attive, inoltre, permette un risparmio di energia termica in inverno di circa 9.000 metri cubi di gas metano ed in estate di circa 70.000 chilowattora elettrici risparmiati sul raffreddamento. La trasparenza globale dell'edificio fa risparmiare altri 40.000 chilowattora nell'impiego annuale di energia elettrica per illuminazione artificiale diurna.

815

Produzione 1940
Carrozzeria Spider

La Ferrari numero uno non ha il marchio Ferrari. Sembra impossibile ma è tutto vero perché l'auto che dà inizio a tutta l'epopea della Casa di Maranello nasce in incognito: quando nel 1939 Enzo Ferrari lascia la direzione dell'Alfa Romeo, per una clausola contrattuale, non può costruire auto con il suo nome. Il Drake però non perde tempo e già nel 1940 fonda (presso la vecchia sede della Scuderia Ferrari), l'Auto Avio Costruzioni, ufficialmente per produrre macchine utensili, ossia rettificatrici oleodinamiche. In realtà, Ferrari avvia anche la progettazione di una vettura sportiva, una spider 8 cilindri 1500 cc denominata 815, che viene costruita in due esemplari e partecipa anche alla Mille Miglia del 1940. La macchina è una spider due posti, ha una carrozzeria realizzata da Touring insolitamente aerodinamica e un sofisticato motore 8 cilindri di 1496 cc, ottenuto dall'unione di due 4 cilindri Fiat, all'epoca il meglio che si trova sul mercato in fatto di affidabilità. Di questa vettura ne vengono costruiti solo due esemplari perché poco dopo la fabbrica viene travolta dagli eventi bellici. Tutto, infatti, sembra avviato a nuovi trionfi, ma appena Ferrari si mette in proprio e realizza il sogno di una vita, ossia una macchina tutta sua, sia pure priva del suo nome, crolla il mondo: scoppia la Seconda guerra mondiale. Vengono così cancellate tutte le gare e l'industria deve tutta riconvertirsi a scopi bellici. La Auto Avio Costruzioni inizia quindi a produrre davvero solo macchine rettificatrici oleodinamiche per cuscinetti a sfera, con grandi profitti, a dire il vero. Enzo Ferrari non sbaglia un colpo.

La 815 Auto Avio Costruzioni. Non ha il marchio Ferrari ma è l'auto che dà inizio all'epopea del marchio del Cavallino

FOCUS
Nata sotto i bombardamenti

I problemi per la Auto Avio Costruzioni arrivano dalla guerra: si teme un bombardamento della fabbrica da parte dell'aviazione tedesca e per questo la giovane azienda di Ferrari viene spostata da Modena a Maranello, in via Abetone Inferiore 4. L'idea di Enzo Ferrari (e di vari podestà di Modena e dintorni) che i tedeschi avrebbero bombardato soprattutto le grandi città risparmiando i piccoli centri abitati, si rivela completamente sbagliata: l'esercito nemico, infatti, prende di mira soprattutto gli stabilimenti industriali. Lo spostamento della fabbrica da Modena a Maranello si rivela quindi inutile e nel 1944 la Auto Avio Costruzioni viene rasa completamente al suolo.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,700
Larghezza ..... m 1,500
Altezza ..... m 1,100

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 625 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1496 cc
Cilindri 8
Potenza ..... 72 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 170 km/h

PREZZO ..... nd

125 S

Produzione 1947
Carrozzeria Spider

La prima Ferrari della storia, la prima che porta il nome della Casa di Maranello sul cofano, è ovviamente una delle regine dei raduni di marca perché tutti gli appassionati la possono ammirare visto che ancora oggi compare in perfetta forma a tutti gli eventi più importanti della Ferrari. Solo che la macchina, in realtà, è un falso: l'originale è distrutto e, per volere dello stesso Piero Lardi Ferrari, viene ricostruita una perfetta replica basata sui disegni originali e con gli stessi materiali di cinquant'anni fa. Una macchina come la 125 S d'altra parte non può mancare alla Ferrari: più che una semplice sportiva la 125 S è un vero e proprio progetto agonistico nella categoria Sport. Una sorta di summa teologica della marca. Siamo nel 1947 e tutto è incentrato sul complicato motore 12 cilindri a V di 60 gradi, montato in posizione anteriore longitudinale. Il basamento e la testata sono in lega leggera e, fra le finezze, c'è anche un albero a camme in testa per ogni fila di cilindri. La cilindrata però è minuscola, almeno giudicandola con i parametri di oggi: appena 1497 cc, ma la potenza è di ben 118 Cv a 6.800 giri minuto. In tutti i casi la scelta del 12 cilindri è più strategica che tecnica visto che è logico usare per la 125 lo stesso motore della Auto Avio Costruzioni, quel robusto e affidabile 8 cilindri realizzato dall'unione di due 4 cilindri Fiat: Ferrari è all'inizio della sua attività, cerca finanziamenti e ha un disperato bisogno di qualcosa che faccia scalpore. Non solo, il commendatore è sempre affascinato dai formidabili V12 dell'americana Packard e, prima ancora, da quelli delle Auto Union degli anni Trenta. Ed è lui stesso a dare il via al progetto della monoposto 12C quando è ancora in Alfa Romeo. Il Drake insomma non abbandona mai il suo progetto e investe una montagna di risorse - in termini umani ed economici - e riesce a risolvere pian piano tutti i problemi di messa a punto. Ha fra l'altro la geniale intuizione di far partecipare allo sviluppo della macchina e del suo prodigioso motore gran parte dei banchieri e dei creditori che di tanto in tanto invita a Maranello per farli assistere ai progressi della 125 Sport. Il vero problema è che per risolvere i problemi del propulsore, la preparazione del telaio viene un po' trascurata: con la prima Ferrari nasce così anche la classica tipologia di macchina da corsa made in Maranello: con un possente propulsore ma un po' debole di telaio e freni. Però, nonostante tutto, il complicato V12 riesce a superare gli innumerevoli problemi tecnici e la 125 può finalmente debuttare fra le mani di Franco Cortese al circuito di Piacenza. La 125 S dimostra di avere proprio nel V12, elastico e terribilmente veloce nel prendere i giri, il suo grande punto di forza. Non è un caso infatti che la 125 Sport, una volta diventata realtà, si dimostra subito molto competitiva: fra le mani di Franco Cortese debutta sul circuito di Piacenza. È l'11 maggio del 1947, una data storica. Poi, due settimane dopo, arriva il primo trionfo con la vittoria al Gran premio di Roma. La Ferrari da questo momento entra nella leggenda dell'automobilismo.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,500
Larghezza ..... m 1,500
Altezza ..... m 1,100

POSTI 2

PORTE ..... assenti

PESO ..... 750 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1497 cc
Cilindri ..... 12 a V
Potenza ..... 118 Cv

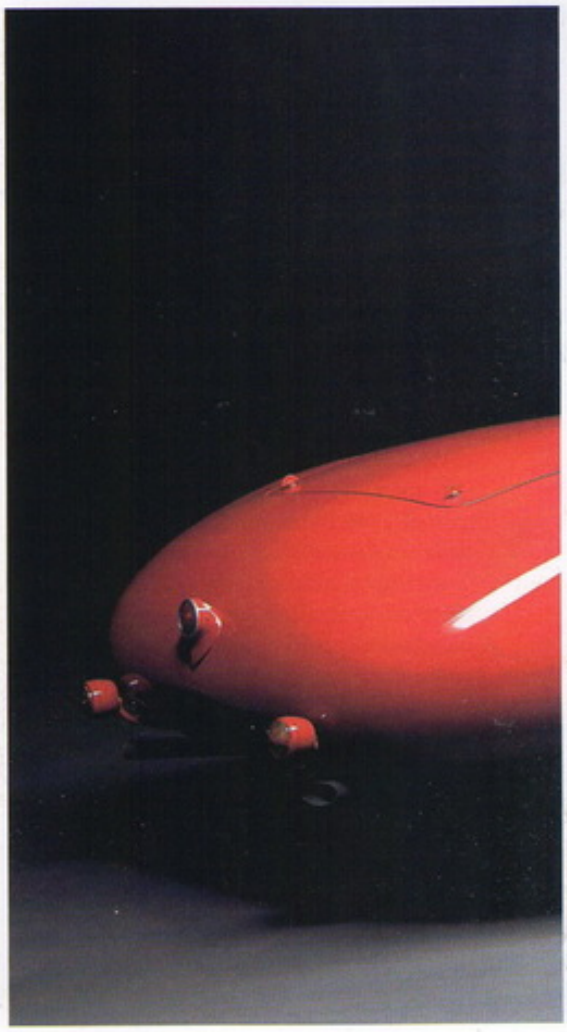
TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 170 km/h

PREZZO ..... nd

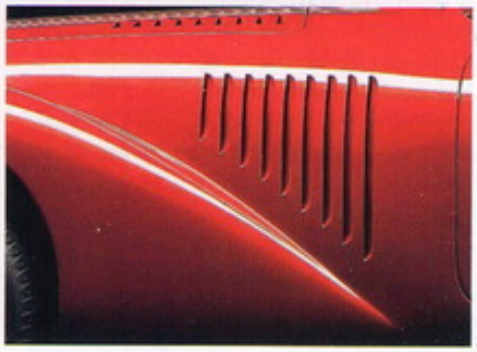


1. La 125 S è la prima vettura con il marchio Ferrari
2. La presa d'aria laterale di grandi dimensioni serve a raffreddare il potente motore
3. La 125 S vista dall'alto. L'auto originale non esiste più e il modello in foto è perfettamente ricostruito sui disegni originali ancora conservati a Maranello

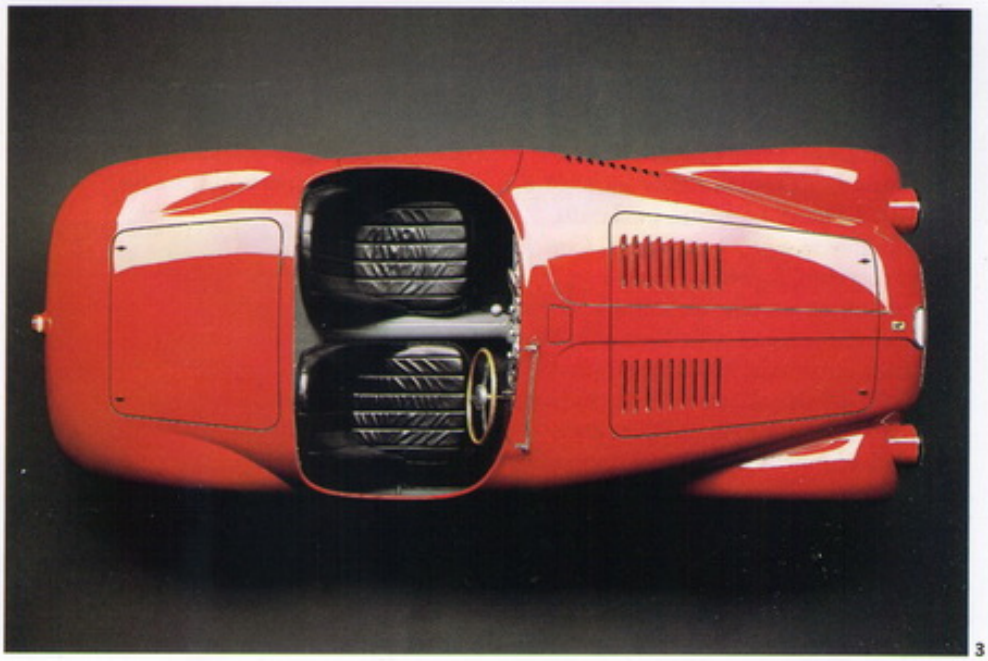
1

LA TECNICA

Per la prima macchina con il marchio Ferrari viene scartato il progetto più logico, ossia usare lo stesso motore della 815 Auto Avio Costruzioni, un 8 cilindri realizzato unendo due 4 cilindri Fiat. La 125 punta tutto sul V12, ma la cilindrata di appena 1500 cc impone di miniaturizzare tutto e il frazionamento in 12 cilindri rende le cose più complicate.



2



3

FOCUS

Come una scuderia

La 125 viene messa in vendita con grande clamore e chi vuole correre con questa vettura, può avere il supporto logistico nelle competizioni. Con la 125 i piloti privati hanno la possibilità di comprare una macchina da corsa e l'opportunità di avere Enzo Ferrari come consulente.

166 MM

Produzione 1948 - 1949
Carrozzeria Spider

Al salone dell'automobile di Torino, il 15 settembre del 1948 Ferrari stupisce ancora una volta il mondo dell'automobile presentando la 166 MM, una macchina progettata e costruita espressamente per primeggiare nella categoria Sport. La realizzazione della carrozzeria viene affidata ovviamente alla Touring. Ovviamente perché, oltre ad aver realizzato sia la Auto Avio Costruzioni che la 125, l'atelier milanese dispone della straordinaria tecnologia Superleggera, ossia un sistema che riesce a sostituire la struttura in legno della scocca con un traliccio di tubi di acciaio al cromo-molibdeno e di ricoprirlo con pannelli in alluminio. All'epoca una soluzione rivoluzionaria perché fino ad allora la scocca è unita elasticamente al telaio mediante tasselli in gomma, detti silent-blocks. Ora con la Superleggera è la scocca a formare un tutt'uno con il telaio, mentre la pelle d'alluminio è poco più che appoggiata. La 166 MM però va oltre visto che la ricerca della leggerezza si è spinta a ogni singolo componente della macchina. D'altra parte come lascia intendere il nome la macchina nasce per correre alla Mille Miglia, una corsa molto particolare: velocissima, disputata su normali strade e, soprattutto, incredibilmente lunga. Enzo Ferrari è il primo a capire che una competizione del genere richiede macchine espressamente progettate per questa gara. Così, proprio per rispondere a queste esigenze nasce la straordinaria 166 MM: nessuno al mondo all'epoca può offrire una macchina da corsa del genere. Questa Ferrari è infatti leggerissima, praticamente una piuma: pesa appena 680 chilogrammi, ma allo stesso tempo propone una notevole rigidità torsionale. Inoltre è particolarmente aerodinamica e ha un possente motore 12 cilindri a V da 140 Cv, alimentato dalla benzina comunemente in vendita, come impone il regolamento, e un serbatoio da 90 litri. È subito un successo e la macchina è protagonista sulle piste di mezzo mondo, soprattutto grazie all'audacia del futuro importatore Ferrari negli Stati Uniti, Luigi Chinetti, che s'impone alla 12 Ore di Parigi nel 1948 e poi alla 24 Ore di Le Mans, guidando, incredibilmente, per 23 ore di fila. Con questo successo, il primo di una lunga serie sul mitico circuito francese, la Ferrari entra definitivamente nella leggenda. Ma non basta ancora: la 166 MM è prima anche alla 24 Ore di Spa-Francorchamps e – soprattutto – alla Mille Miglia, dove Clemente Biondetti precede sul traguardo un'altra 166 MM, quella di Bonetto e Cassani. Una serie di trionfi che testimoniano più di ogni altro commento le grandissime capacità progettuali di Enzo Ferrari: la macchina fa esattamente quello per cui viene costruita. Perfino il giovane Gianni Agnelli non resiste al fascino della 166 MM e si fa realizzare su misura un esemplare unico dalla spettacolare tinta bicolore, da usare non sui circuiti ma quotidianamente e abitualmente sulle normali strade aperte al traffico.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,100
Larghezza ..... m 1,500
Altezza ..... m 1,100

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 680 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1995 cc
Cilindri ..... 12 a V
Potenza ..... 140 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 220 km/h

PREZZO ..... nd

2

LA TECNICA

Esiste anche una 166 MM carrozzata Zagato con una singolare carrozzeria coupé e uno stranissimo padiglione rialzato circondato da avvolgenti vetri in plexiglass: la macchina nasce per iniziativa di Antonio Stagnoli, gentleman driver dell'epoca, che si rivolge a Zagato per avere una supersportiva leggerissima e potente da impiegare in diversi tipi di competizioni.

1. La Ferrari 166 MM viene presentata al salone di Torino del 1948. L'esemplare in foto è tra quelli che appartengono all'avvocato Gianni Agnelli che lo sceglie di questo raffinatissimo bicolore blu e verde con interni in pelle beige
2. Nella vista centrale della 166 MM spicca la gigantesca mascherina necessaria per raffreddare il potente 12 cilindri a V
3. Di coda è evidente la forma "a barchetta" della 166 MM. Questa particolare caratteristica fa nascere in seguito un'intera tipologia di vetture

1

3

FOCUS

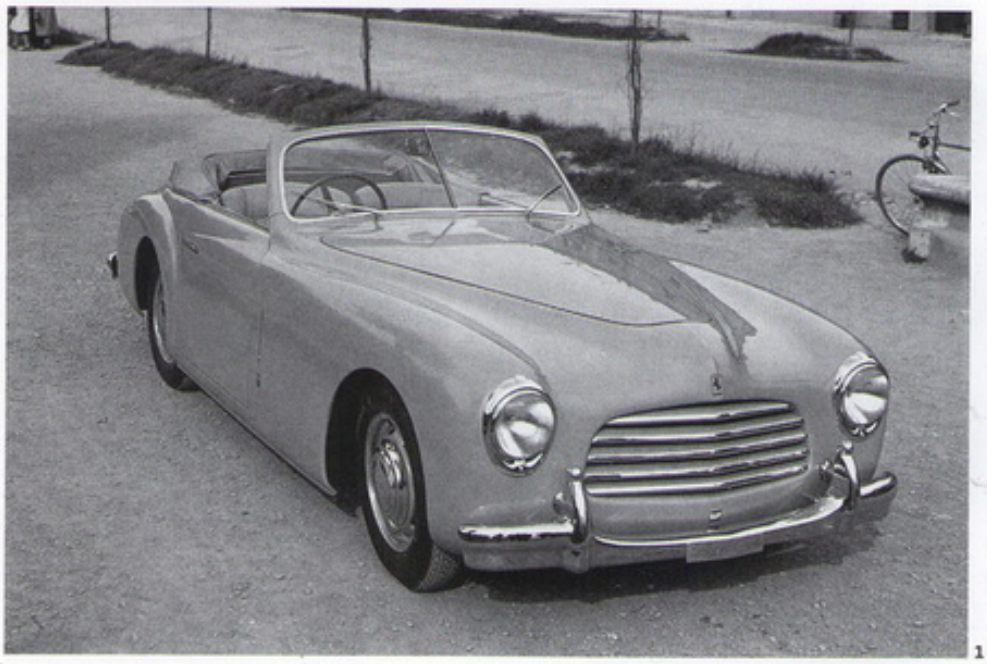
Una vera opera d'arte

La 166 MM è un'opera d'arte? All'inizio degli anni Novanta l'interrogativo ha una risposta certa: una di queste Rosse (insieme a una F40 e ad una F1 del 1990) è esposta al Moma di New York accanto alle sculture di Rodin e di J. Arp, ai mobili di Le Corbusier, alle tele di Mirò e A. Warhol.

166 Inter

Produzione 1948 - 1951
Carrozzeria Coupé - Cabriolet

Nel 1948, per allargare la fascia di utenza, Enzo Ferrari pensa di realizzare una vettura gran turismo da affiancare alle ormai famose macchine da corsa. Nasce così la 166 Inter, proposta insieme ai due purosangue da corsa 166 S e 166 MM. La Inter ha una bella carrozzeria con un abitacolo spazioso, e perfino un bel bagagliaio, occupato però quasi interamente da una grande ruota di scorta. Il motore, sempre il sofisticatissimo 12 cilindri a V di 1995 cc con testata e basamento in lega leggera, è però depotenziato (sulla Inter sviluppa 115 Cv), per offrire una maggior facilità di guida. Tuttavia il fascino della vettura che corre sulle piste di tutto il mondo rimane immutato. Di questa vettura ne vengono prodotti 37 esemplari, quando il sodalizio tra Ferrari e Pinin Farina non è ancora nato: le vetture vengono perciò carrozzate da Vignale, Ghia e Touring.



1

FOCUS
Una vita nella cassa

Le storia della 166 Inter celeste metallizzato con il numero di telaio 7 (ossia la settima Ferrari prodotta in assoluto) sembra frutto della fantasia di un romanziere: trascorre 40 anni chiusa in una grande cassa di legno dove la rinchiude un ricco americano, dopo un piccolo incidente stradale. Oggi è perfettamente funzionante.

1. Una rarissima versione cabriolet della 166 Inter: la Ferrari accontenta in ogni modo i suoi ricchi clienti
2. La 166 Inter: sono evidenti alcuni elementi stilistici in comune con la Cisitalia 202
3. La coda della 166 Inter ancora oggi è un raro esempio di perfezione estetica

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,200
Larghezza ..... m 1,500
Altezza ..... m 1,300

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 800 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1995 cc
Cilindri ..... 12 a V
Potenza ..... 115 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 170 km/h

PREZZO ..... nd

212 Inter

Produzione 1951 - 1953
Carrozzeria Coupé - Spider

Con la 212 Inter Ferrari consolida la sua strategia produttiva che vede l'affiancamento di un modello meno esasperato e più facile da usare a quello da corsa. Così al salone dell'automobile di Parigi del 1951 la Casa di Maranello propone la 212 Inter. Il primo carrozziere a cimentarsi nell'opera è Vignale che ne propone un'interpretazione coupé particolarmente elegante, ma poi è la volta di Touring e di molti altri, fra cui anche Pinin Farina. Da segnalare la bella 2+2 proposta da Ghia e la cabriolet di Vignale: tante modifiche alla carrozzeria si giustificano perché la Casa di Maranello rende possibili l'allungamento del passo, cosa che scatena letteralmente la fantasia dei vari "sarti". La 212 rimane comunque una macchina da corsa e, come spesso accade per le Ferrari, il suo successo commerciale è strettamente legato ai successi in pista. Infatti, le vendite della 212 Inter decollano soprattutto sul mercato americano dopo la vittoria di Piero Taruffi e Luigi Chinetti alla seconda Carrera Panamericana del 1951.

1

1. La gigantesca presa d'aria della Ferrari 212 Inter si rende necessaria per raffreddare il potente motore da corsa 2. Gli interni della Ferrari 212 Inter, raffinati e con ricca strumentazione

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,100
Larghezza ..... m 1,500
Altezza ..... m 1,400

POSTI ..... 2+2

PORTE 2

PESO ..... 1.000 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2562 cc
Cilindri ..... 12 a V
Potenza ..... 170 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

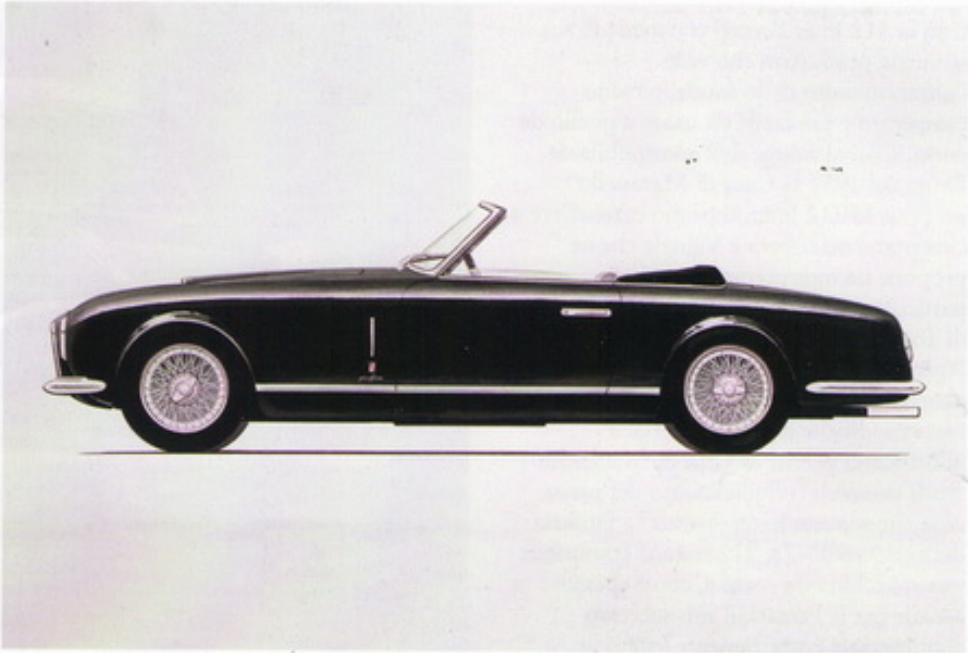
FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 200 km/h

PREZZO ..... nd

342 America

Produzione 1951 - 1955
Carrozzeria Coupé



Il bozzetto originario di Pinin Farina della 342 America: caratteristica la linea curva della carrozzeria che regala forte slancio alla macchina

La 342 America segna la consacrazione del rapporto privilegiato fra Pinin Farina e Ferrari: la macchina viene presentata al salone dell'automobile di Parigi nel 1951 con una pesante carrozzeria Ghia ma ben presto Pinin Farina su questa base inizia a proporre cabriolet talmente eleganti da affascinare tutto il mondo. Perfino l'ex re Leopoldo del Belgio ne vuole uno e tutti gli appassionati iniziano a mettersi in fila per avere una 342 America vestita dal carrozziere torinese. La macchina, d'altra parte, come vuole la lunga tradizione Ferrari, deriva strettamente da una leggenda delle corse, proprio quella 342 America che nelle mani di Gigi Villoresi e Pasquale Cassani ha appena dominato la Mille Miglia del 1951. E dietro quell' appena si nasconde tutta la straordinaria forza della Ferrari che in pochissimo tempo (la Mille Miglia si corre ad aprile e il salone si svolge a ottobre) riesce a realizzare una versione GT della sua macchina da corsa. Il mondo delle competizioni infatti non distrae Enzo Ferrari dalla produzione industriale e dalla creazione di fenomenali GT. E proprio nel 1951, l'anno del debutto della 342 America, nasce a Modena la carrozzeria Scaglietti, dove il geniale omonimo battilastra forgia le carrozzerie Ferrari a colpi di martello. È una tappa storica perché questo consente di trasformare la produzione artigianale in una quasi industriale. Ancora oggi, di fatto, questo è il secondo stabilimento produttivo della Ferrari, dove nascono le scocche e i telai delle vetture.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,500
Larghezza ..... m 1,600
Altezza ..... m 1,400

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.200 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4101 cc
Cilindri ..... 12 a V
Potenza ..... 200 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 186 km/h

PREZZO ..... nd

FOCUS
L'impresa di Silverstone

Nel 1951 la Ferrari compie un'impresa storica: il 14 luglio, durante il Gp d'Inghilterra di Silverstone, *Froilan Gonzales* (nella foto) mette le ruote della sua Ferrari davanti a quelle dell'Alfa Romeo, la marca che per anni dà vita alla famosa Scuderia Ferrari gestita dal commendatore. Una vittoria che segna l'avvio di una nuova era per la Casa di Maranello. L'Alfa è battuta per sempre. Ironia della sorte questa storica vittoria arriva grazie a uno dei piloti più strani della Ferrari, Jose Froilan Gonzales, un uomo gigantesco, panciuto e con una testa enorme (lo ribattezzano El Cabezòn). Difficile immaginare che Gonzales sia un pilota di Formula 1. Ma c'è poco da scherzare: Gonzales in pista è una furia.

250 GT

Produzione 1952 - 1960
Carrozzeria Coupé - Spider

La Ferrari 250 GT più che un modello è una vera e propria gigantesca famiglia di vetture che va dalle spider alle coupé gran turismo, dalle macchina da corsa alle vetture quasi familiari. È pressoché impossibile quantificare le varianti di questa genìa di Ferrari, ma i massimi esperti della Casa di Maranello stimano in una cinquantina le varianti di 250 GT, considerando i vari accoppiamenti motore-telaio realizzati e voluti da Enzo Ferrari in persona. La sigla 250 compare per la prima volta nel 1952, sulla famosa 250 S numero 611, una coupé carrozzata da Vignale, che Giovanni Bracco porta al trionfo alla Mille Miglia dopo una spettacolare e storica rimonta ai danni della strapotente Mercedes di Karl Kling. Sù questa 250 Bracco regala alla Ferrari la quinta vittoria alla Mille Miglia e lancia di fatto l'epopea della serie 250:

La Ferrari 250 GT. La vastissima famiglia di queste gran turismo porta a singolari realizzazioni da parte di ogni carrozzeria dell'epoca

nel 1952 alla corsa Brescia-Roma-Brescia partecipano ben 27 Ferrari. La straordinarietà della 250 di Bracco, che, apparentemente è una semplice evoluzione delle coeve 225, risiede nel suo motore: su questa macchina debutta un nuovo, possente 12 cilindri a V con cilindrata maggiorata fino alla soglia dei 3000 cc, che sviluppa 230 Cv a 7.300 giri, ossia 78 Cv per litro. Così questa macchina diventa una specie di prototipo sperimentale attorno al quale la Ferrari realizza altri missili da corsa che partecipano alla 24 Ore di Le Mans e alla Carrera Panamericana. Ma da questa invincibile Rossa nasce anche la 250 MM carrozzata con maestosa eleganza da Pinin Farina: l'auto viene utilizzata a lungo dai gentleman driver di mezzo mondo. La svolta arriva però grazie alla 250 Europa, lanciata al salone di Parigi, sempre del 1953: la macchina prende il posto in gamma della 212 Inter e quindi è una vera gran turismo da lunghi viaggi. Anche in questo caso il design è affidato a Vignale che realizza un esemplare molto filante, dalle linee morbide e tondeggianti, per dissimulare il carattere grintoso della macchina che deriva pur sempre da una vettura da corsa. L'anno successivo la famiglia 250 si arricchisce di una barchetta da gara (la Monza) e nel 1956 debutta la famosissima 250 GT Competizione più nota nel mondo dei collezionisti con il soprannome Tour de France: l'idea di Enzo Ferrari è quella di allestire una versione alleggerita e

potenziata della vettura più comoda in gamma, in modo tale da poter offrire un'arma micidiale per i gentleman driver e per coloro che intendono correre nelle gare di durata. Basta questo per consegnare la famiglia 250 alla leggenda, ma il bello deve ancora venire: tralasciando le GTO e le Spider California nel 1957 debutta la 250 Testa Rossa, ancora oggi considerata la più bella, potente e veloce macchina da corsa. E, poi, nel 1958, la 250 GT Coupé di Pinin Farina, la prima Ferrari prodotta in grandi numeri: fra il 1958 e il 1960 ne vengono costruite 335. Un numero pazzesco per una marca che fino ad allora produceva meno di 100 pezzi l'anno.

FOCUS

Il modellino capolavoro

La 250 GT è una delle Ferrari più riprodotte nel mondo del modellismo, ma quello di Terzo Dalia, un artista di Scandiano, piccolo centro nel cuore dell'Emilia Romagna, è un vero capolavoro. In occasione del cinquantenario dalla nascita della Ferrari viene indetto un concorso di modellismo e Terzo Dalia vince il primo premio: è lo stesso Montezemolo a richiederne uno. Dalia riproduce anche il motore della 250 in scala 1 a 3: tutto è perfetto come in un motore vero, con la differenza che questo è lungo poco più di mezzo metro e del peso di 8 chili circa, ma è realizzato con la stessa tecnica e gli stessi materiali Ferrari.

1

1. La più diffusa delle 250 GT, qui in versione spider con hard top
2. Il particolare contachilometri e contamiglia della 250 GT spider

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,400
Larghezza ..... m 1,600
Altezza ..... m 1,400

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.230 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2953 cc
Cilindri ..... 12 a V
Potenza ..... 240 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 250 km/h

PREZZO ..... nd

Superfast/Superamerica

Produzione 1956 - 1964
Carrozzeria Coupé

Nonostante la coda e il muso spioventi, la Ferrari Superamerica ha un abitacolo molto spazioso

Una delle Ferrari più grandi degli ultimi anni prende forma al salone di Bruxelles quando la Ferrari presenta una gran turismo ancora più sofisticata. Tutto nasce, come al solito, da un'idea di Enzo Ferrari, quella di costruire una GT spaziosissima, con un grande bagagliaio, ma spinta dal motore di una Formula 1. Prende vita così il progetto Superfast/Superamerica che, come vuole appunto il Drake, sotto un muso lunghissimo cela addirittura il motore della F1 del 1951, ulteriormente elaborato per avere più coppia ai bassi regimi e maggiore facilità di utilizzo. La cilindrata è quindi portata fino a 4953 cc e la potenza massima arriva a ben 340 Cv, un primato assoluto per l'epoca, che consente alla macchina di superare la stratosferica velocità massima di 260 chilometri orari. La Ferrari 400 Superamerica in ogni caso, nonostante tutto, a causa del suo prezzo iperbolico (che viene deciso caso per caso a seconda degli allestimenti scelti dall'acquirente), è destinata a una ristretta élite e anche per questo motivo ne vengono costruiti solo 14 esemplari, anche se a questi vanno aggiunti due versioni Sport con passo accorciato, carrozzeria spider, ponte posteriore De Dion e motore a 24 candele. Poi - sempre nel 1956 - arriva la seconda serie della 410 Superamerica (sette esemplari), per poi arrivare alla terza serie (15 esemplari) che propone diversi cambiamenti di carrozzeria, ma anche – in perfetto stile Ferrari – importanti modifiche meccaniche con l'adozione di un nuovo sistema di alimentazione affidato a tre maxi carburatori Weber per ottenere una potenza massima di 360 Cv.

SCHEDA TECNICA SUPERAMERICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,700
Larghezza ..... m 1,700
Altezza ..... m 1,300

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.280 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3967 cc
Cilindri ..... 12 a V
Potenza ..... 340 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 265 km/h

PREZZO ..... nd

FOCUS
La più amata dal jet set

La Ferrari 400 Superamerica diventa ben presto la più amata dal jet set ma questa macchina è un po' il simbolo dell'incredibile prolificità della marca: la Casa di Maranello in 60 anni costruisce più di 100 modelli stradali e oltre 200 diversi motori, tra quelli di F1 e quelli di serie, un record imbattuto perfino da grandi marche. Ferrari insomma non lascia nulla di intentato e con la Superamerica copre una nicchia di mercato: quella delle auto elegantissime e comode ma mosse da motori di auto da corsa, per sposare al meglio classe e mito Ferrari.

250 GT California

Produzione 1957 - 1962
Carrozzeria Spider

Vince poco, per essere una Ferrari. Ma la 250 GT Spider California è una delle Rosse più famose del mondo. È bellissima e basta guardarla per capire il discorso: su questa Ferrari, Pinin Farina, quando la presenta nel dicembre del 1957, riesce a condensare tutti gli stilemi delle vetture di Maranello e ancora oggi è considerata universalmente una delle più pure realizzazioni automobilistiche del mondo. E pensare che la macchina nasce quasi per caso visto che a Ferrari le spider non sono mai piaciute: d'altra parte è abbastanza logico che chi concentra la sua produzione su vetture da corsa o su GT stradali vede le vetture aperte come un'eccessiva concessione alla moda a scapito delle prestazioni. Ma i clienti, soprattutto quelli americani, iniziano a chiedere a gran voce una spider. E non è un caso che già al salone di Ginevra del 1956 Felice Mario Boano presenti un'elaborazione con carrozzeria aperta della famosa Ferrari 250. La Ferrari non perde tempo e allo stesso salone di Ginevra dell'anno successivo lancia una propria spider: ha due posti, un frontale appuntito e una coda con singolari pinne che inglobano i fanalini posteriori, in concessione alla moda delle vetture americane. La macchina è prodotta in soli 40 esemplari grazie alla maestria del carrozziere Scaglietti che interpreta alla perfezione i desideri di Pinin Farina e dell'importatore Ferrari americano. È un successo clamoroso e non è un caso che nel 1959 è lanciata la seconda serie, con un design più sobrio, un bagagliaio più capiente e un abitacolo più comodo e spazioso, spinta da un possente V12 3000 cc da 240 Cv. Rispetto al modello precedente la seconda serie si distingue per i fari carenati e per i passaruota più sporgenti, un trucco stilistico per regalare più grinta alla macchina. Ma anche per i rostri sui paraurti che servono a rendere più utilizzabile la macchina nel normale traffico, una specie di follia a ben guardare perché questa è pur sempre una macchina da corsa adattata all'uso stradale e con i suoi quasi 300 Cv, per anni è la spider più potente del mondo. Non solo, in barba alle linee morbide ed eleganti, questa Ferrari vanta anche una velocità massima stratosferica: poco meno di 270 chilometri orari. La Spider California rimane in produzione fino al 1962 e ne vengono costruiti circa 200 esemplari, gli ultimi anche con freni a disco, mentre alcuni – da utilizzare in gara – vengono realizzati anche con la leggerissima carrozzeria in alluminio. In ogni caso, varianti o no, tutte le California oggi sono pezzi ambitissimi dai collezionisti disposti a tutto pur di entrare in possesso di una di queste spettacolari Ferrari.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,400
Larghezza ..... m 1,600
Altezza ..... m 1,400

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.000 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2953 cc
Cilindri ..... 12 a V
Potenza ..... 240 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 265 km/h

PREZZO ..... nd

1. Muso lungo e abitacolo rastremato: nella 250 GT California c'è un perfetto equilibrio delle forme
2. Sulla coda spiccano due accenni di pinne, una concessione alla moda dell'epoca

1

2

FOCUS

Ferrari all'incanto

Dopo la clamorosa vendita di una Spider California per 7 milioni di euro viene da chiedersi quanto valgono le vecchie Ferrari. Le risposte arrivano dalle aste di mezzo mondo, soprattutto da quella che ogni anno la Casa organizza in prima persona con Rm Auctions e Sotheby's con il titolo *Ferrari Leggenda e Passione* nella *Nuova Logistica di Maranello* (nella foto), giusto accanto alla pista di Fiorano. Le cifre spuntate dalle Rosse sono sempre ben al di sopra della teorica quotazione di mercato di tutti questi modelli, anche perché a tutte queste cifre va aggiunto il 10 per cento più le imposte. «Queste sono opere d'arte, contemporanea e non contemporanea» spiega con orgoglio il presidente Luca Cordero di Montezemolo.

250 GT SWB

Produzione 1959 - 1962
Carrozzeria Berlinetta

Il vero nome è 250 GT berlinetta passo corto, ma solo in pochi lo conoscono. Con la denominazione SWB, questa 250 viene invece identificata immediatamente anche da chi di auto ne sa davvero poco. Presentata al salone di Parigi nell'ottobre 1959 questa Rossa deve ovviamente il suo nome al fatto di derivare dalla 250, ma anche alla caratteristica di avere il pianale tagliato per offrire più maneggevolezza e un inserimento in curva più veloce. Un trucco che fa di questa macchina un vero mito, anche perché ancora oggi è considerata la massima espressione dell'automobile stradale che vince le corse. Con poche modifiche (candele più fredde, gomme racing, roll bar) al volante di una SWB si può prendere il via su un qualsiasi circuito e lottare per le posizioni di testa della propria categoria. È insomma la classica Ferrari da usare la sera per le uscite mondane e poi in pista per qualsiasi corsa. La linea è un classico assoluto con coda corta e spiovente, grande lunotto quasi piatto e la finezza dello sfogo per l'uscita dell'aria sui parafanghi posteriori e il bocchettone del rifornimento carburante in alluminio e tutto esterno. Disegnata da Pinin Farina e costruita con la collaborazione di Scaglietti, nella prima serie è realizzata in alluminio, per poi perdere questa caratteristica nelle splendide versioni L, ossia lusso, che in più hanno una ricca strumentazione, un abitacolo rivestito in pelle e un design un po' addolcito. È prodotta fino al 1962, con il classico V12 che può arrivare fino alla notevole potenza di 280 Cv, ma soprattutto introduce per la prima volta a Maranello i quattro freni a disco (è la prima Ferrari in assoluto ad adottarli). Vince innumerevoli gare grazie alle sue caratteristiche dinamiche, ma soprattutto per l'incredibile sensibilità di un pilota eccezionale che la guida a lungo: Stirling Moss. La 250 GT berlinetta passo corto infatti, pur avendo una grande potenza e una frenata finalmente all'altezza della situazione, è una macchina molto difficile da portare al limite e quando viene sfruttata a fondo può diventare imprevedibile con un comportamento talmente nervoso che solo i piloti più forti, come Moss appunto, sono in grado di sfruttarne appieno l'enorme potenziale. In pratica una SWB passa dal sottosterzo al sovrasterzo in un lampo e per percorrere le curve nel modo più veloce possibile occorre riuscire a tenere la macchina in un delicatissimo equilibrio fra le due situazioni, facendola scivolare all'interno delle curve e correggendo continuamente la traiettoria con l'acceleratore e lo sterzo. Roba da campioni. Tuttavia la Ferrari pensa anche ai comuni mortali e lancia la 250 GT berlinetta lusso GTL. La macchina in realtà è una semplice SWB ingentilita, una raffinata versione dedicata al pubblico più elegante ed esclusivo. Non mancano, però, modifiche di grande sostanza, che interessano anche la struttura della vettura. La carrozzeria è infatti profondamente modificata con l'adozione di una coda allungata per aumentare il vano bagagli, un lunotto più grande per migliorare la visibilità, mentre l'eleganza della realizzazione è sottolineata dal muso un po' più spiovente e appuntito. Rimangono comunque i due grandi fari tondi caratteristici del modello originale, quella 250 SWB che il pubblico ha imparato ad amare. Il motore è il V12 3000 da 250 Cv in grado di spingerla fino alla soglia di 240 chilometri orari.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,100
Larghezza ..... m 1,700
Altezza ..... m 1,300

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 960/1.100 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2953 cc
Cilindri ..... 12 a V
Potenza ..... 240 Cv

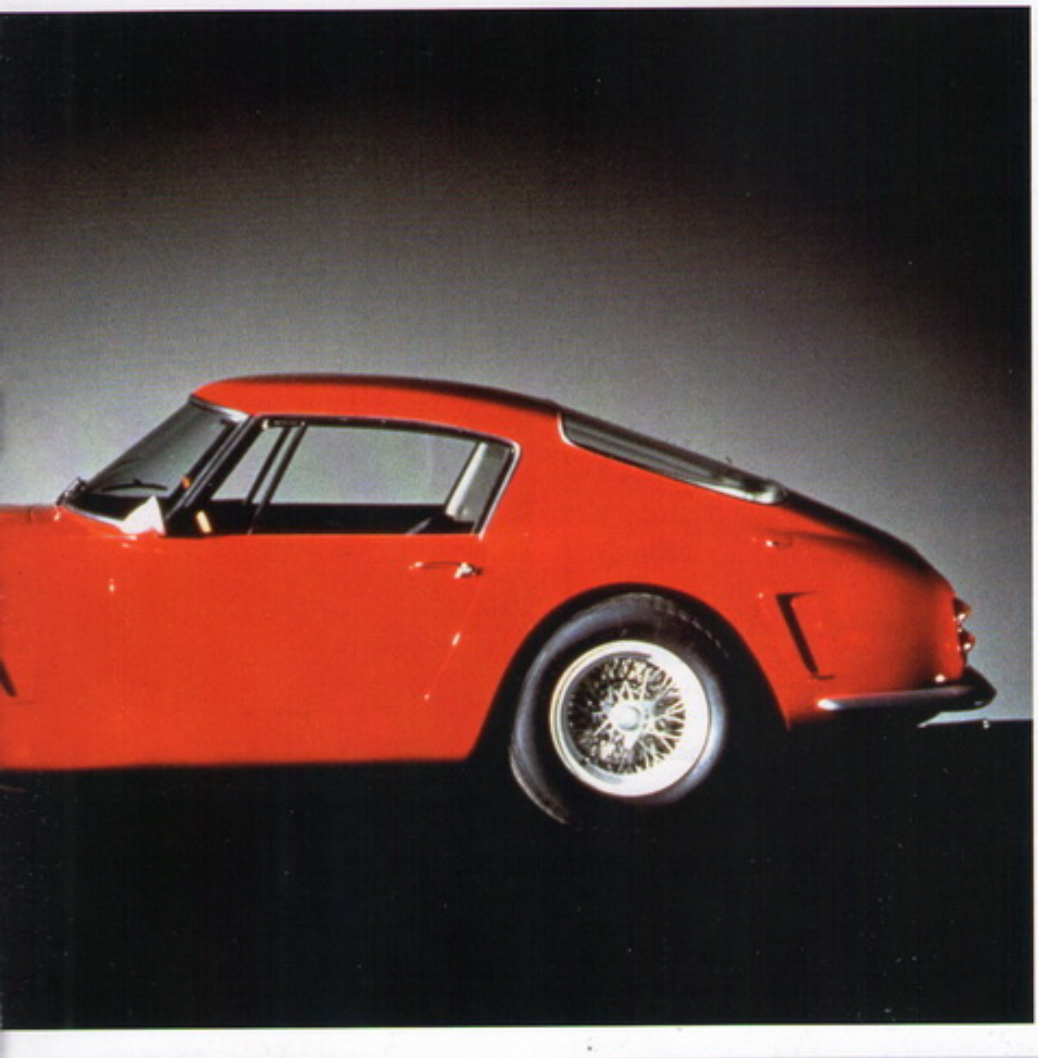
TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 268 km/h

PREZZO ..... nd



1

FOCUS

Il pezzo unico di Bertone

La 250 SWB è anche la base dalla quale deriva il famoso pezzo unico che Bertone usa come vettura personale. Un vero capolavoro, che nel 1960 nasce secondo la leggenda proprio da un incontro fra Nuccio Bertone ed Enzo Ferrari. I due sono amici e, dopo una lunga chiacchierata, il Drake accompagna Nuccio che va via. Vede la Iso Rivolta Grifo parcheggiata nel cortile della fabbrica di Maranello e gli dice: «Bertone, sarebbe ora che lei avesse un'automobile». Ferrari gli regala un telaio e Bertone lo personalizza: muso a bocca di squalo, proprio come quello delle 156 da Formula 1 di Phil Hill e Richie Ginther.

1. Il profilo della 250 SWB mostra una carrozzeria estremamente compatta, particolare che si rileva molto utile nelle corse
2. La caratteristica presa d'aria presente sul cofano e i fari sporgenti, due tratti distintivi della 250 SWB
3. Ancora oggi la 250 SWB è una delle Ferrari più competitive nelle gare riservate alle auto d'epoca, pur rimanendo una delle più difficili da portare al limite

2

3

250 GTO

Produzione 1962 - 1964
Carrozzeria Berlinetta

È la più preziosa, la più amata e la più famosa delle Ferrari, basta dare uno sguardo alla sua splendida linea. Design a parte, questa macchina è il massimo esempio possibile di vettura del passato che sintetizza la filosofia Ferrari: una vera macchina da corsa facile da usare anche su strade aperte al traffico. La storia di questo modello è degna della sua immagine e delle sue prestazioni. A partire dal nome: la denominazione 250 GTO non è infatti mai quella ufficiale della vettura, con la O aggiunta a voler significare omologato, ma è quella che prende piede. Il progetto della 250 GTO nasce dalla necessità di creare una 250 GT Berlinetta che può tenere testa alla neonata Jaguar E-type. Va detto poi che nel 1962 la Fia/Csai sposta il campionato mondiale costruttori dalle vetture Sport alle GT. Così alla Ferrari prendono uno chassis da competizione del 1961 e iniziano il lavoro. Il motore è la versione da 300 Cv Competizione del 1961, con lubrificazione a carter secco, sei carburatori Weber 38 Dcn. La macchina, battezzata 2643 GT fa la sua prima comparsa alla 24 ore di Le Mans nel 1961, ma ha problemi di stabilità alle velocità più alte. Così Giotto Bizzarrini, all'epoca a capo del team che elabora le macchine del reparto corse, fa di nuovo completamente la macchina, abbassando il motore e montandolo in posizione più arretrata. Nel settembre 1961 il prototipo è pronto per i primi collaudi e ha già la forma che poi si sarebbe evoluta in quella tipica della GTO, ma è subito ribattezzata Formichiere per via del suo muso allungato. Dopo i primi test la rozza carrozzeria (si vedono ancora le martellate dei battilastra) del prototipo 2053 GT è rottamata, mentre lo chassis marciante è ricarrozzato con le forme classiche della 250 GT Berlinetta passo corto e venduto alla Ecurie Francorchamps di Jacques Swaters. Durante la sua prima gara, la 1000 chilometri del Nürburgring nel maggio 1962, è danneggiato da un incidente. Rispedito a Maranello, Drogo rifà la carrozzeria su disegno di Giotto Bizzarrini. Ne esce un prototipo molto basso, ma non bellissimo. A Sergio Scaglietti è dato l'incarico di rifinire le forme della carrozzeria e impostare il prototipo definitivo per la produzione: Scaglietti porta a termine il lavoro nel suo solito modo, a occhio, senza utilizzare disegni. Come fa resta un mistero, ma il capolavoro viene fuori d'incanto. E dopo una serie infinita di test per migliorarne la stabilità, la pista dà il suo verdetto: la GTO a Monza riesce a girare in 1 minuto e 45,6 secondi; ossia 6,1 secondi in meno del giro più veloce di Abbate durante la Coppa Intereuropa dell'anno precedente con una 250 Berlinetta passo corto. Un record. Ecco perché la GTO vince a mani basse tre titoli mondiali costruttori tra il 1962 e il 1964. In totale vengono costruiti 36 esemplari di GTO.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,400
Larghezza ..... m 1,700
Altezza ..... m 1,200

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 900 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2953 cc
Cilindri ..... 12 a V
Potenza ..... 300 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 280 km/h

PREZZO ..... nd

1

LA TECNICA

Tutto sulla GTO ha una precisa funzione. Anche elementi estetici che fanno impazzire il pubblico: la gobba sul cofano serve per far posto al sistema di aspirazione; le tante feritoie sul muso per raffreddare freni e radiatori; i parafangi bombati per fare spazio alle ruote; la coda all'insù è studiata apposta per dare stabilità sui rettilinei da quasi 300 chilometri orari.

1. Un gruppo di GTO in parata: insieme queste Ferrari valgono più di cento milioni di euro. Esiste un club che raduna periodicamente tutti i proprietari di questa rarissima Ferrari. Gli incontri sono in assoluto i più spettacolari di tutto il mondo del collezionismo
2. Una GTO usata, senza troppo riguardo, in una gara riservata alle auto d'epoca. Nonostante gli anni, questa Ferrari riesce ancora oggi a spuntare tempi sul giro di tutto rilievo grazie alla notevole potenza del motore

2

FOCUS

Vendute senza documenti

Enzo Ferrari tiene a tal punto alla sorte delle sue auto e all'immagine del Cavallino Rampante che spesso quando vende le auto da corsa non rilascia i documenti. «Un fatto curioso - spiega infatti il collezionista Fabrizio Violati unico proprietario italiano di una GTO - riguarda i documenti della mia macchina: quando l'ho comprata non c'erano. Non li aveva né il primo né il secondo proprietario. Ce li aveva la Ferrari. Scopro infatti che, per precisa disposizione del signor Ferrari stesso, tutte le GTO costruite sono intestate a operai dell'azienda. Proprio così: vengono regolarmente vendute ai privati, ma i documenti restano in famiglia. Enzo Ferrari, trattandosi di vetture particolari, le vuole avere sempre sotto controllo e prima di affidarne la proprietà definitiva a qualcuno vuole prima accertarsi che ne sia veramente degno».

250 LM

Produzione 1963 - 1966
Carrozzeria Coupé

Con la 250 LM si chiude un'epoca, quella delle Ferrari da corsa facili da usare anche su strada. Questa Rossa infatti, un'altra famosissima Ferrari da corsa, pur essendo più una GT che una Sport e quindi adatta in qualche modo anche all'uso stradale, deriva tecnicamente dal prototipo 250 P del quale conserva telaio e meccanica, per cui è davvero difficile da guidare. Senza contare che la linea non può certo dirsi bella e affascinate come quella della GTO: le esigenze della pista iniziano a prendere il sopravvento su quelle estetiche. Tuttavia, al salone di Parigi, nell'ottobre del 1963, quando la Ferrari presenta la macchina, molti appassionati vengono tratti in inganno dalla carrozzeria chiusa e dall'abitacolo non proprio sacrificato, pensando possibile – come avviene per la GTO - usare la 250 LM su strada. In realtà la macchina è molto impegnativa da guidare e accetta di essere guidata solo da mani esperte. Il suo successo commerciale quindi ne risente. Ma non è l'unico guaio della 250 LM: la Commissione Sportiva Internazionale non omologa questa Ferrari come Gt, obbligando la Casa di Maranello a correre ancora con le GTO e a schierare quindi la povera 250 LM con veri e propri prototipi, impossibili da battere. Così anche la sua carriera agonistica è segnata. Peccato perché altrimenti nella categoria GT avrebbe fatto faville, sbaragliando la concorrenza grazie alle incredibili doti del motore 12 cilindri a V di 3285,72 cc da 320 Cv a 7.500 giri al minuto, e alle caratteristiche dinamiche della macchina.

La 250 LM è una macchina da corsa e poco lascia alle esigenze stilistiche: la coda è inesistente e compaiono gigantesche prese d'aria un po' ovunque

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,100
Larghezza ..... m 1,700
Altezza ..... m 1,100

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 850 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3286 cc
Cilindri ..... 12 a V
Potenza ..... 320 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA .... 295 km/h

PREZZO ..... nd

FOCUS
Scendono in pista senza il classico colore rosso

Per protesta contro le autorità sportive che non omologano la 250 LM, Ferrari decide di far iscrivere le sue vetture nel campionato del mondo del 1964 dall'importatore americano, la Nart. Le macchine così scendono in pista, caso rarissimo nella storia Ferrari, non con il classico rosso ma con i colori ufficiali statunitensi, bianco e azzurro. E per puntare alla vittoria nel campionato costruttori, Ferrari sfrutta senza scrupoli il regolamento e corre addirittura con tre diverse macchine: oltre alla 158 F1 ci sono anche la 156 F1-63, con cui Bandini vince in Austria, e la 512 F1, dotata di un motore 12 cilindri boxer.

330 GT 2+2

Produzione 1963 - 1967
Carrozzeria Coupé

Alla 330 GT 2+2 va il difficile compito di sostituire una delle Ferrari di maggior successo, quella 250 2+2 prodotta in mille esemplari con il preciso compito di assecondare le esigenze della clientela che chiede una macchina più comoda possibile. Non è un caso che questa diventa la macchina personale di Enzo Ferrari per molti anni. A essere precisi la 330 GT 2+2, che viene presentata al salone di Bruxelles del 1964, sostituisce la 330 America e non la 250 2+2, ma le due macchine, motore a parte, sono identiche. Qui comunque c'è il nuovo V12 Tipo 209 4000 da 300 Cv, con un blocco motore leggermente più lungo di quello della serie 400 Superamerica da cui deriva. Una specie di mostro che consente prestazioni inarrivabili, con una velocità massima di 250 chilometri orari. La produzione totale è di circa un migliaio di esemplari.

1

1. Per la 330, Pinin Farina cerca la massima eleganza: linea pulita e pochi fronzoli
2. Il design della coda della Ferrari 330 GT nasconde un grande bagagliaio
3. Caratteristico l'abitacolo della 330 GT con ampie vetrate molto rare sulle Ferrari

FOCUS
Un gioco di fari

La 330 passa alla storia per un particolare estetico non troppo riuscito: la prima serie, prodotta dal 1964 al 1965, la 330 GT 2+2, ha quattro gruppi ottici che mal si adattano alla linea pulita ed elegante realizzata da Pininfarina, così nella seconda serie (prodotta dal 1963 al 1965) i brutti fari incorniciati da un grosso elemento cromato spariscono per lasciare spazio ai classici grandi fari tondi.

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,800
Larghezza ..... m 1,700
Altezza ..... m 1,400

POSTI ..... 2+2

PORTE 2

PESO ..... 1.380 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3967 cc
Cilindri ..... 12 V
Potenza ..... 300 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 245 km/h

PREZZO ..... Lire 6.500.000

275 GTB

Produzione 1964 - 1968
Carrozzeria Coupé - Spider

Oggi è famosa per il suo design, ma la 275 è molto di più perché segna per la Casa di Maranello il debutto di una quantità record di novità tecniche. Qui per la prima volta in Ferrari compaiono le sospensioni posteriori a ruote indipendenti e il cambio a 5 marce, fra l'altro montato sul retrotreno per bilanciare meglio i pesi. Due particolarità importantissime perché rendono la macchina più facile da controllare anche dai piloti meno esperti e avvicinano il mito Ferrari al grande pubblico. Grande si fa per dire visto il prezzo, comunque stratosferico, della macchina. In ogni caso la 275 è meno sensibile delle altre Ferrari fin qui conosciute allo stato del fondo stradale e digerisce con maggiore facilità l'asfalto non sempre perfetto. Tecnica o no la macchina è comunque indiscutibilmente bellissima e non è un caso che lo stesso Pinin, fondatore della Pininfarina, dopo averla disegnata, se ne innamora subito e la sceglie, fra mille, come la sua auto personale. Difficile dare torto al geniale designer: la 275 GTB con il suo lunghissimo muso, la coda tronca e una proporzione perfetta fra i volumi, è un capolavoro che negli anni Sessanta fa scalpore e diventa un successo immediato: in un solo anno se ne vendono 250 unità. Il motore è un 12 cilindri a V da 280 Cv. Nel 1966, arriva però la vera e propria seconda serie che ha l'albero di trasmissione montato in un tubo rigido, in modo da allineare in modo perfetto motore e ponte posteriore e un nuovo muso, più sottile e appuntito: la 275 diventa ancora più bella e viene così costituita (fra prima e seconda serie) in 450 unità. La storia della 275 si arricchisce poi della versione spider, prodotta direttamente dalla Pininfarina.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,300
Larghezza ..... m 1,700
Altezza ..... m 1,200

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.100 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3285 cc
Cilindri ..... 12 a V
Potenza ..... 280 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 265 km/h

PREZZO ..... Lire 5.750.000

1. Il muso della Ferrari 275 GTB con i tipici fari carenati e il parabrezza avvolgente
2. La coda spiovente della Ferrari 275 GTB: da notare l'accenno di spoiler che regala maggiore stabilità alle alte velocità
3. La raffinata versione spider della 275

1

2

3

500 Superfast

Produzione 1964 - 1967
Carrozzeria Coupé

La 500 Superfast sfiora i 300 chilometri orari. La coda spiovente e le prese d'aria laterali sono ispirate agli sfiatatoi degli squali

A chi non basta una semplice Ferrari, la Casa di Maranello dedica la famosa Superfast, una macchina specialissima e dal prezzo astrale. Ha il motore più potente, il 4000 V12 in versione da 340 Cv, che è in grado di garantire prestazioni spettacolari (265 chilometri orari di velocità massima), ma allo stesso tempo ha carrozzeria e finiture curatissime. Nata nel 1959, la 400 Superfast è prodotta inizialmente in due soli pezzi. E dopo questi due primi pezzi unici arriva nel 1960 la versione definitiva battezzata Superfast II. Ha una linea molto aerodinamica con un muso affusolato e una coda che finisce praticamente a coda di anatra. I fari in questo prototipo sono a scomparsa, una soluzione poi abbandonata nella versione destinata alla produzione in piccola serie battezzata Superfast III. Poche modifiche contraddistinguono poi la Superfast IV, in produzione fino alla fine del 1963. Il nome è tutto un programma e infatti, grazie al possente V12 di 4963 cc da 400 Cv, la macchina raggiunge i 280 orari. La 500 Superfast è prodotta in 25 esemplari nella prima serie (con cambio a quattro marce) e in 12 nella seconda serie, che compare nel 1966. Questa, oltre alle prese d'aria laterali più grandi, introduce il cambio a 5 rapporti.

FOCUS
L'auto personale di Gianni Agnelli

Le mamme della Superfast, le prime due Gt note come 400 Superamerica sono auto straordinarie: una strana spider ispirata alle 250 GT e un pezzo unico realizzato apposta per l'avvocato Gianni Agnelli. La singolarità di questa Ferrari sta tutta nel fatto che non sembra una Ferrari: per essere il meno appariscente possibile l'avvocato la vuole con un gigantesco radiatore quadrato, quattro anonimi fari tondi e una carrozzeria tre volumi due porte, con parabrezza avvolgente stile Cadillac. La macchina, peraltro priva di stemmi, può sembrare di tutto: da una gigantesca Fiat a una vettura made in Usa.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,800
Larghezza ..... m 1,800
Altezza ..... m 1,300

POSTI ..... 2+2

PORTE 2

PESO ..... 1.400 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4963 cc
Cilindri ..... 12 a V
Potenza ..... 400 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 280 km/h

PREZZO ..... nd

Dino 206/246 GT

Produzione 1967 - 1974
Carrozzeria Coupé

1

Secondo i puristi non è una vera Ferrari. Per forza: la Dino lancia nel pianeta di Maranello tante di quelle novità che è difficile riconoscere in questa macchina l'impronta Ferrari. Tanto per cominciare il motore non è più un 12 cilindri ma un V6 di appena 2000 cc da 180 Cv, per giunta prodotto grazie all'aiuto della Fiat che ne assicura così il numero minimo di esemplari necessari per avere l'omologazione nelle competizioni. Poi il propulsore stesso - progettato dal figlio di Enzo Ferrari, Dino - non è più davanti ma è montato in posizione posteriore centrale, mentre la macchina è anche la prima Rossa a essere prodotta con la catena di montaggio. Insomma, una piccola rivoluzione e non è un caso che la macchina, all'inizio non sfoggia nemmeno lo stemma Ferrari. Eppure il design è incredibilmente moderno e ben riuscito, al punto da caratterizzare tutta la produzione di Maranello per gli anni a venire. Pininfarina su questo progetto lavora moltissimo, presenta diversi prototipi che

2

1. La caratteristica linea della Ferrari Dino: parafanghi bombati e muso sottile
2. Il volante di alluminio della Ferrari Dino, come sulle F1 dell'epoca

anticipano la rivoluzione della Dino, con la coda bella slanciata e le caratteristiche rigonfiature sui parafanghi anteriori. La necessità di contenere i costi e aumentare la produzione porta anche a un'altra rivoluzione: la 206 GT è la prima Ferrari a essere prodotta con la catena di

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,100
Larghezza ..... m 1,700
Altezza ..... m 1,100

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.180 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1986 cc
Cilindri ..... 6 a V
Potenza ..... 180 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 230 km/h

PREZZO ..... Lire 4.950.000

montaggio. La macchina comunque entra in produzione nel 1968 e subito si rivela un grande successo. La formula Dino funziona. Così al salone di Ginevra del 1969 la Ferrari presenta la 246 GT che prende il posto della 206 GT. Come lascia intendere il nome, la piccola Ferrari ha ora un motore più potente, sempre un V6, ma di cilindrata maggiore di 2400 cc e 195 Cv. Fra le novità anche il passo allungato di 60 millimetri e un cofano motore più lungo, ma anche il riposizionamento del tappo del serbatoio, fari carenati e pinne laterali posteriori più pronunciate. Ora la 246 può raggiungere una velocità massima di 245 orari e grazie all'eccellente rapporto peso potenza di 5,5 chilogrammi per cavallo può reggere il passo di Ferrari molto più potenti. Non certo però quello della Daytona che ha un rapporto peso potenza di 3,6 chilogrammi per cavallo. La 246 GT è prodotta in 2.800 esemplari.

1. I doppi fanali della Dino, un elemento tipico delle Ferrari
2. La strumentazione sulle Ferrari Dino è racchiusa in un unico elemento ovale: ha ben otto indicatori. Una ricchezza mai vista su macchine di questo segmento di mercato
3. Il fondo del cruscotto della Ferrari Dino è di alluminio
4. La coda della Dino cela il piccolo motore V6 progettato con il gruppo Fiat

1

2

3

FOCUS
Un design che fa scuola

Lo stile della 206 GT, identico a quello della 246, lancia alcuni elementi stilistici ripresi sulle successive Ferrari per lunghi anni e, in molti casi, arrivati fino ai giorni nostri. Debutta qui ad esempio la presa d'aria conica sulla porta, i parafanghi bombati per fare spazio alle ruote, ma anche una particolare distribuzione dei volumi (muso corto ma slanciato e coda piatta) che rivoluziona il mondo delle supercar. Pininfarina insomma realizza l'ennesimo capolavoro, fondendo le esigenze stilistiche con quelle tecniche: la 206 ha infatti un motore centrale, difficile da raffreddare in quella posizione.

4

365 GT 2+2

Produzione 1967 - 1972
Carrozzeria Coupé

La 365 GT nel 1967 scandalizza i puristi: è la prima vettura di Maranello a montare di serie il servosterzo, un accessorio bollato all'epoca come una mollezza da americani. In realtà la 365 GT è anche la prima 2+2 ad avere le sospensioni posteriori indipendenti, per giunta con il sistema autolivellante che conserva la stessa altezza dal suolo. La macchina viene lanciata al salone di Parigi del 1967, ma, puristi a parte, fa compiere un balzo in avanti verso il comfort e l'utilizzazione delle classiche 2+2 della Casa di Maranello. E non solo perché la carrozzeria è lunga poco meno di cinque metri: tante le accortezze di finitura per rendere l'abitacolo lussuoso come quello di una vera berlina. Dal 1967 al 1972 sono costruiti 801 esemplari, tutti con motore V12 di 4390 cc da 320 Cv.

1

1. La Ferrari 365 GT 2+2 appare subito come una vettura moderna: cerchi in lega con gallettone centrale e abitacolo molto spazioso 2. Molto riuscito il muso della Ferrari 365 GT 2+2, che ingloba la classica griglia cromata delle vetture della Casa di Maranello, un po' meno la coda. In ogni caso la macchina maschera piuttosto bene le gigantesche dimensioni visto che alla fine la carrozzeria è lunga poco meno di cinque metri

2

FOCUS
Una coda pasticciata

Se il muso della 365 GT 2+2 è un piccolo capolavoro (anche questo ispirato alla Superfast), lo stesso non si può dire della coda: per offrire un grande vano bagagli e due veri posti sul divano posteriore, l'andamento del lunotto non è ben armonizzato e alla fine dei vetri posteriori laterali compare una piccola simil-presa d'aria nera che serve a raccordare la base del montante posteriore.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,980
Larghezza ..... m 1,780
Altezza ..... m 1,340

POSTI ..... 2+2

PORTE 2

PESO ..... 1.480 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4390 cc
Cilindri ..... 12 a V
Potenza ..... 320 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 245 km/h

PREZZO ..... Lire 8.000.000

365 GTB/4 - Daytona

Produzione 1968 - 1973
Carrozzeria Coupé - Spider

Il nome ufficiale è per addetti ai lavori: 365 GTB/4. Daytona è il soprannome assegnatole per festeggiare la storica vittoria alla 24 Ore di Daytona del 1967. Tutti ricordano quella che è universalmente considerata una delle Ferrari più belle di sempre. La macchina alla sua presentazione nel 1968 al salone di Parigi, infatti, con scalpore fa dimenticare di colpo un altro mito sportivo, la 275. Sembra impossibile fare di meglio della 275, eppure nel 1968 la Ferrari lascia ancora una volta tutti di stucco con una macchina che rompe gli schemi e si pone come nuovo punto di riferimento per le supersportive: al salone di Parigi debutta infatti la 365 GTB/4. Pininfarina, ancora una volta, riesce nell'impresa e crea l'ennesimo capolavoro stilistico: cofano lunghissimo, abitacolo rastremato sulla coda e un muso personalissimo, con la famosa fascia di plexiglas che unisce i due parafanghi inglobando fari e frecce. A fare il resto ci pensa il leggendario 12 cilindri a V di 4390 cc, alimentato dai sei carburatori Weber doppio corpo da 40 millimetri, che sulla Daytona arriva alla potenza record di 352 Cv, l'eccellente distribuzione dei pesi ottenuta con il cambio montato sul retrotreno e le prestazioni mozzafiato.

1

1. I caratteristici fari a scomparsa della Ferrari 365 GTB/4 contrastano un pò con l'idea di Pininfarina di unire in un unico elemento tutti i gruppi ottici
2. La rara versione spider della Ferrari 365 GTB/4, è realizzata principalmente per le esigenze del mercato americano

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,400
Larghezza ..... m 1,800
Altezza ..... m 1,200

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.280 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4390 cc
Cilindri ..... 12 a V
Potenza ..... 352 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 280 km/h

PREZZO ..... Lire 7.900.000

365 GTC

Produzione 1969 - 1971
Carrozzeria Coupé

Nel 1969 la Ferrari lancia la 365 GTC che sostituisce la 330 GTC. La macchina si distingue per le prese d'aria montate sul cofano (e non più sulle fiancate), e per pochi altri dettagli. Le novità sono tutte nel motore che ora è un 4390 cc da 320 Cv e consente una velocità massima di 245 orari. La maggiore cilindrata rispetto alla 330 consente anche una fluidità di guida sconosciuta al vecchio modello e un'accelerazione ancora più bruciante. Di questo esemplare ne vengono costruiti 153 esemplari. Poi nel 1971 la 365 GTC esce di produzione, stroncata dalla inevitabile concorrenza interna della bellissima Daytona. Dalla GTC deriva poi la GTS, prodotta in appena 20 esemplari. La 365 GTS è considerata una delle più classiche vetture aperte della Casa di Maranello: la meccanica è la stessa della 365 GTC.

1

FOCUS
Spider da bagagli

La 365 GTS è più lenta della versione coupé, pur avendo stesso motore e potenza: i rapporti al ponte più corti limitano la velocità massima a 235 orari. Fra le novità anche l'adozione dei cerchi a raggi fra gli optional. Prodotta dal febbraio all'ottobre 1969, la 365 GTS ha anche bagagliaio più grande della versione coupé: fatto singolare dovuto alle gigantesche dimensioni del lunotto nella versione chiusa.

1. Con la 365 GTC, Ferrari propone una gran turismo da usare tutti i giorni
2. Caratteristico il grandissimo lunotto posteriore
3. Fari della 365 GTC sono sporgenti, come nella migliore tradizione Ferrari

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,400
Larghezza ..... m 1,700
Altezza ..... m 1,300

POSTI ..... 2+2

PORTE 2

PESO ..... 1.300 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4390 cc
Cilindri ..... 12 a V
Potenza ..... 320 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 245 km/h

PREZZO ..... Lire 6.500.000

365 GTC/4

Produzione 1971 - 1972
Carrozzeria Coupé

È ufficialmente l'erede della 365 GT 2+2, ma invece di avere la classica carrozzeria berlinetta ha una slanciata carrozzeria coupé. I miracoli però non riesce a farli neanche Pininfarina, così i posti posteriori sono solo di fortuna.
Una scelta apparentemente folle ma che trova la sua logica l'anno successivo quando la Ferrari lancia la spaziosissima 365 GT4 2+2. Fra le caratteristiche il singolare andamento della linea di cintura (ad arco rovesciato) e la bombatura del parafango: due elementi stilistici in contrasto con le linee fortemente squadrate della macchina. Da sottolineare anche il muso completamente nero e i due fari a scomparsa. Il motore è il classico 4400 V12 da 340 Cv in grado di assicurare una velocità massima di 260 orari. Ne vengono prodotti solo 500 esemplari.

1

FOCUS
Paraurti di gomma

Sulla GTC/4 Ferrari si sperimenta una vera finezza tecnica, che ha un forte impatto estetico: il muso rivestito di gomma nera. L'idea è quella di mettere al riparo la macchina dai piccoli urti in città e, allo stesso tempo, caratterizzare l'estetica della macchina grazie al forte contrasto fra il colore della carrozzeria e il paraurti, contrasto sottolineato dall'assenza dei fari (qui sono a scomparsa).

1. La linea di cintura a forma di arco rovesciato della Ferrari 365 GTC/4
2. Il lunotto della Ferrari 365 GTC/4 ha la stessa inclinazione della coda
3. I caratteristici tripli fari posteriori

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,570
Larghezza ..... m 1,780
Altezza ..... m 1,270

POSTI ..... 2+2

PORTE 2

PESO ..... 1.450 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4390 cc
Cilindri ..... 12 a V
Potenza ..... 340 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 260 km/h

PREZZO ..... Lire 9.750.000

Dino 308 GT/4

Produzione 1973 - 1980
Carrozzeria Coupé

Per molti è un segno di frattura fra lo storico sodalizio Pininfarina-Ferrari, ma la 308 GT/4, presentata al salone di Parigi 1973, è solo la voglia di sperimentare nuove strade. Fra l'altro la macchina non ha gli stemmi Ferrari, ma solo quelli Dino. Le novità sono tante: la macchina di Bertone propone il motore posteriore centrale e una carrozzeria 2+2 lunga appena 4,3 metri. Il propulsore è un V8 2927 cc da 255 Cv, capace di spingere la 308 GT4 a oltre 230 orari. Il nome Dino è mantenuto fino alla fine del 1976, in seguito il modello si fregia del marchio Ferrari. Per favorire le vendite dalla Dino GT/4 sul mercato italiano, la Ferrari lancia nel 1975 la versione 208 (in produzione fino al 1980) che ha il motore di 2000 cc per sfuggire all'Iva del 38 per cento che grava sulle auto di oltre 2000 cc. Il motore più piccolo ha 180 Cv, e garantisce una velocità massima di 220 orari.

1

FOCUS
Inventa il ruotino

Il contenimento degli spazi è una specie di ossessione per Bertone che per comprendere tutto nello spazio di 4,3 metri propone un abitacolo fortemente avanzato, sbilanciando l'equilibrio stilistico della macchina.
Fra le novità anche la ruota di scorta piccolissima: nasce il cosiddetto ruotino, poi adottato da molte altre marche.

1. La Ferrari Dino 308. È evidente la presa d'aria nascosta nel montante posteriore
2. La coda con sei fanali della Ferrari Dino 308
3. Dall'alto è visibile la presa d'aria sul cofano

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,300
Larghezza ..... m 1,700
Altezza ..... m 1,200

POSTI ..... 2+2

PORTE 2

PESO ..... 1.150 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2927 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 255 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 236 km/h

PREZZO ..... Lire 11.700.000

365 GT/4 BB - 512 BB

Produzione 1973 - 1984
Carrozzeria Coupé

La Ferrari in F1 ha già il motore posteriore centrale e al 12 cilindri boxer. Soluzioni raffinatissime che nel 1973 la Casa di Maranello propone anche sulla produzione di serie per l'erede della celebre Daytona: la 365 GT/4 BB dove le ultime due lettere stanno proprio per Berlinetta Boxer. Sono anni difficili per via della crisi petrolifera, ma la BB resiste a tutto, e le sue altissime prestazioni (supera i 300 orari) si sposano alla perfezione con la linea bassa e filante. Per realizzarla, la Ferrari oltre al 12 cilindri a V di 180 gradi, con basamento e testata in lega leggera (4400 cc da 380 Cv), mette a punto anche una soluzione raffinatissima, con il cambio sotto il motore, a fianco del carter dell'olio, e collegato con una serie di ingranaggi. Le prestazioni sono impressionanti, mai una Ferrari stradale è così forte, ma la BB non rinuncia anche alle raffinatezze tipiche delle Ferrari più comode. La 365 GT/4 BB rimane in produzione per tre anni (fino al 1976) e viene prodotta in poco meno di 400 esemplari. Al salone di Parigi del 1976, la Ferrari migliora ancora la BB con la 512 (in produzione fino al 1984): il motore diventa meno potente nonostante l'aumento di cilindrata che ora arriva a 4943 cc. La lubrificazione diventa a carter secco. Fra le novità estetiche le due prese d'aria Naca dietro le porte per migliorare il raffreddamento dei freni, quattro grandi fanalini posteriori tondi al posto dei sei precedenti. Oltre all'aria condizionata, radio e vetri elettrici, qui ci sono anche personalissimi rivestimenti in pelle e tessuti Zegna.

1

1. La griglia sul cofano della 365 GT/4 BB è un estrattore d'aria per il radiatore
2. La grossa coda della Ferrari BB ospita il 12 cilindri di derivazione F1
3. Il cambio della Ferrari BB
4. I doppi fanalini sostituiscono quelli tripli

2

3

4

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,400
Larghezza ..... m 1,800
Altezza ..... m 1,100

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.445 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4390 cc
Cilindri ..... 12 a V
Potenza ..... 380 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 302 km/h

PREZZO ..... Lire 18.290.000

308 - 208 GTB/GTS

Produzione 1975 - 1989
Carrozzeria Coupé - Targa

Il profilo della Ferrari 308 GTB evidenzia diverse parentele stilistiche con la Dino tra cui l'andamento della linea di cintura

Oltre alla versione con motore di 2000 cc della 308 GT4 di Bertone, la Ferrari nel 1975 presenta anche la 308 GTB che segna l'ingresso nella gamma Ferrari di compatte GT a motore centrale. Costruita su disegno di Pininfarina presso gli stabilimenti di Scaglietti, la macchina ha in pratica lo stesso V8 della 308 GT4, ma in più aggiunge la raffinatezza della lubrificazione a carter secco: ciò comporta una minore altezza del motore e un miglior raffreddamento, grazie alla maggior quantità d'olio presente. Si rivela subito un successo clamoroso, grazie anche alla splendida linea disegnata da Pininfarina, che si riallaccia a temi stilistici già visti sulla Dino 206 e sulla BB. I primi esemplari hanno la carrozzeria in vetroresina, e oggi sono i più ricercati dai collezionisti, ma per aumentare la qualità costruttiva in poco tempo la Ferrari passa alla carrozzeria in metallo. Da segnalare i fari a scomparsa con palpebre quadrate, le belle prese d'aria sui parafanghi e la coda allungata dai grandi montanti posteriori. Il V8 3000 è alimentato da 4 carburatori Weber e sviluppa una potenza massima di 255 Cv in grado di assicurare una velocità massima di 252 orari. Rimane in produzione fino al 1980. Ma con tante figlie: la riduzione della cilindrata (si evita l'Iva al 38 per cento) a 2000 cc dà eccellenti risultati sul mercato italiano per la Dino 208 GT4 del 1975 e così la Ferrari nel 1980 ripete l'operazione con la 308 GTB/GTS che diventa appunto 208 GTB/GTS. Il motore è sempre il V8 di origine Dino, con potenza qui di 155 Cv, ma le prestazioni non sono proprio all'altezza di una vera Ferrari: la velocità massima è di 215 chilometri orari e il peso potenza di 8,4 chilogrammi per cavallo è uno dei peggiori in assoluto fra le sportive di Maranello. Così, nonostante il consistente risparmio economico la macchina non ottiene il successo sperato

SCHEDA TECNICA - 308 GTB

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,200
Larghezza ..... m 1,700
Altezza ..... m 1,100

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.300 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2927 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 255 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 252 km/h

PREZZO ..... Lire 14.950.000

(fino al 1982 è prodotta in 160 unità in versione GTB e 140 in allestimento GTS) e, per rimediare alla scarsa potenza, la vettura viene dotata di un turbocompressore. Dal punto di vista estetico non cambia nulla rispetto alla 308. C'è solo il terminale di scarico posteriore singolo a testimoniare la cilindrata più piccola. È poi la volta della 308 GTBi / GTSi con motore a iniezione: i vantaggi rispetto ai vecchi carburatori sono tanti, soprattutto sul fronte del contenimento delle emissioni inquinanti, così nel 1980 la Ferrari monta l'iniezione elettronica anche sulla 308 GTB che diventa 308 GTBi. L'estetica rimane invariata (solo piccoli ritocchi all'abitacolo), ma il calo di potenza stavolta è consistente e, rispetto a quanto avviene con la grossa 400 12 cilindri a V di 4800 cc, stavolta la differenza si sente eccome: si passa da 255 a 215 Cv e si perdono 12 chilometri orari di velocità massima. I puristi iniziano a storcere il naso e la Ferrari inizia a pensare a qualcosa per recuperare i cavalli persi. Viene messa in cantiere quasi subito la versione con 4 valvole per cilindro.
E nel 1985 la Ferrari più venduta cambia aspetto. La vettura inizia ad avere qualche anno (10 per la precisione), così al salone di Francoforte debutta la 328 che sfoggia un nuovo muso caratterizzato da una griglia anteriore più grande e dai paraurti in tinta con la carrozzeria. Nuovi cerchi in lega, ritocchi alla coda e un abitacolo ancora più rifinito ed elegante completano le modifiche, ma la grande novità è nel motore V8 che ora è un 3187 cc da 270 Cv e consente prestazioni ancora più sportive (si superano i 260 orari di velocità massima). Disponibile da subito in versione GTB e GTS (coupé e targa), la 328 diventa un grande successo commerciale: rimane in produzione fino al 1989 e è prodotta in 1.345 esemplari in versione GTB e 6.068 in quella GTS.

FOCUS
La Ferrari di Magnum P.I.

Più di qualsiasi gara vinta, più di qualsiasi pubblicità: i passaggi in tv nella serie televisiva *Magnum P.I.*, fra le mani dell'attore Tom Selleck, valgono alla Ferrari 308 GTS una pubblicità enorme, che supera qualsiasi aspettativa e fa andare letteralmente a ruba la macchina sul ricco mercato californiano.

1. Sono molti gli elaboratori che cercano di migliorare la Ferrari 308: ecco una singolare versione con cerchi e spoiler speciali che finisco per appesantire la linea
2. L'ultima versione, la 328 GTS, è probabilmente la più riuscita della lunga storia produttiva del modello per via della maggiore pulizia delle linee
3. Per dare grinta alla linea della Ferrari 308, Pininfarina inventa questa singolare griglia montata dietro i fari retrattili che hanno anche la funzione di alleggerire l'impatto visivo del cofano e dare più grinta a tutta la macchina

1

2

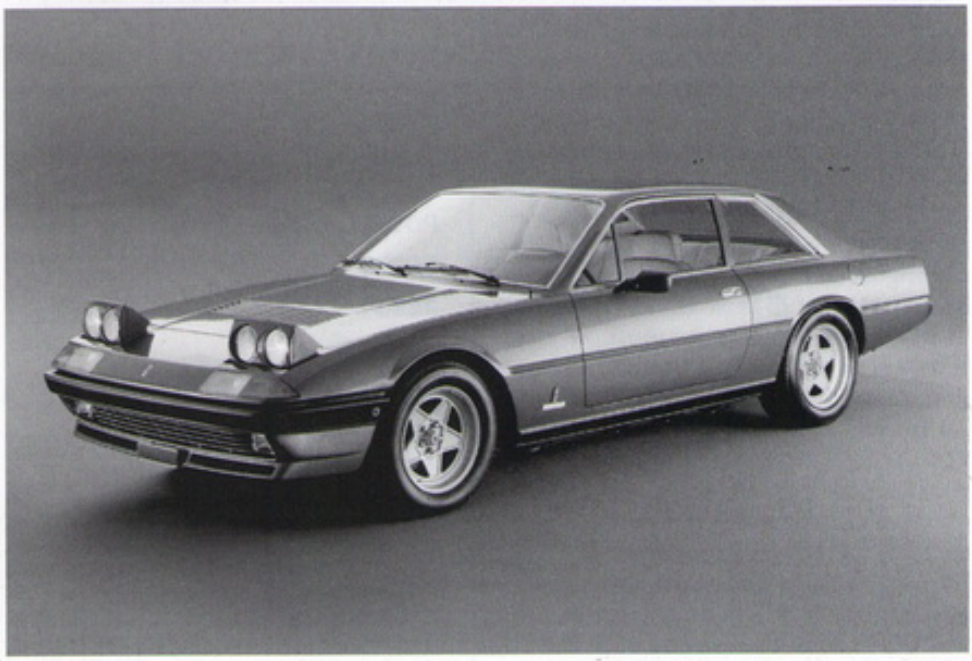
3

400 GT

Produzione 1976 - 1984
Carrozzeria Coupé

1. La spettacolare linea della Ferrari 400 GT nasconde una vera carrozzeria quattro posti
2. Il muso sottile della Ferrari 400 GT nasconde un grosso motore V12

Siamo nel 1976 e sulla splendida ed elegante 400 GT, un'evoluzione della 365 GT/4 2+2, la Ferrari presenta per la prima volta una macchina con cambio automatico: una trasmissione General Motors a tre velocità. Per il pubblico americano si tratta di una vera svolta, un po' meno per gli utenti tradizionali, così (sia pure solo a richiesta), la macchina è disponibile anche con cambio manuale. L'altra novità è nel motore che supera di poco i 4800 cc e sviluppa una potenza massima di 340 Cv. Fra le altre novità uno spoiler anteriore che oltre a migliorare la stabilità sul veloce bilancia meglio il design della vettura, quattro fanalini tondi sulla coda (al posto dei sei precedenti) e i cerchi in lega senza gallettoni centrali, ma solo con i classici bulloni. Gli interni diventano ancora più raffinati e della dotazione di serie fa parte anche un'esclusività assoluta per l'epoca: lo specchio retrovisore esterno regolabile dall'interno con comando elettrico. Nel 1979 la splendida 2+2 della Ferrari si migliora ancora con l'adozione dell'iniezione elettronica Bosch K-Jetronic. Il motore diventa ancora più fluido nel funzionamento e la coppia straordinaria del V12 di 4800 cc rende la guida ancora più divertente. Il motore rispetto alla versione a carburatori perde qualche cavallo (ora la potenza massima arriva a 315 Cv), ma la maggiore ripresa e la facilità nel riprendere i giri rendono la cosa praticamente inavvertibile. Grazie ai prodigi dell'iniezione elettronica abbinata alla potenza del V12 la 400i scopre una seconda giovinezza, anche perché il motore consuma e inquina molto meno, riuscendo così perfino a rispettare la severa normativa americana sulle leggi anti inquinamento. La 400i viene sempre fornita di serie con cambio automatico e come optional è disponibile la trasmissione manuale a 5 marce. La macchina diventa anche una base di partenza per molti carrozzieri che la trasformano in cabriolet.


1

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,800
Larghezza ..... m 1,800
Altezza ..... m 1,315

POSTI ..... 2+2

PORTE 2

PESO ..... 1.830 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4823 cc
Cilindri ..... 12 a V
Potenza ..... 340 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 250 km/h

PREZZO ..... Lire 31.725.000

Mondial 8

Produzione 1980 - 1993
Carrozzeria Coupé - Cabriolet

La Ferrari non molla e continua nella ricerca di una coupé 2+2 ad alte prestazioni con motore V8 centrale. Molto meno impegnativa e costosa della grande 400i con motore 12V questa tipologia di GT sulla carta è vincente, ma l'obbligo stilistico di avanzare l'abitacolo per fare spazio al motore complica la vita ai designer così anche Pininfarina si trova negli stessi guai di Bertone che con la 308 GT4 non convince del tutto. Al salone di Ginevra del 1980 fa la sua prima apparizione la Mondial 8 che sostituisce la 308 GT4 di Bertone. Pininfarina allunga il passo di 10 centimetri rispetto al vecchio modello e ottiene così maggior spazio per i sedili posteriori, che però restano sempre di fortuna, senza considerare il fatto che il muso piccolo sbilancia la distribuzione dei volumi. Il motore è lo stesso della 308, ma grazie all'iniezione diventa molto più fluido nel funzionamento e più pronto ai comandi del gas. Così le prestazioni sono di tutto rispetto con una velocità massima di 230 chilomentri orari. L'abitacolo è rifinito con cura, la dotazione di serie è ricca. Sempre nel 1982 il nuovo motore V8 3000 da 240 Cv viene montato anche sulla Mondial 8 che così raggiunge una velocità massima di 240 orari e offre prestazioni di ripresa e accelerazione nettamente superiori a quelle della versione precedente. Va sottolineato che la scelta Ferrari è assolutamente controcorrente: nel 1982 siamo in piena era turbo per aumentare potenza e prestazioni. Però con le turbine crescono anche i consumi e le meccaniche diventano sempre più delicate. Così a Maranello puntano sulle quattro valvole per cilindro. Dal punto di vista estetico la Mondial 8 Quattrovalvole è del tutto simile al modello del 1980. Nel 1983 la Ferrari lancia la Mondial cabriolet, una macchina nata, come al solito, per assecondare soprattutto le richieste del mercato americano. La meccanica non presenta novità, ma la capote in tela di Pininfarina è un piccolo capolavoro: il sistema di ripiegamento a scomparsa dietro i sedili è tutt'altro che facile da realizzare viste le dimensioni e il fatto che la vettura ha il motore posteriore centrale. E poi a vettura chiusa la Mondial Cabriolet ha la stessa forma del padiglione di quella coupé, con tanto di pinne posteriori che si allungano sul vano motore. La rigidità, nonostante l'assenza del roll bar, è garantita dal telaio a struttura tubolare e dalla carrozzeria in pannelli d'alluminio applicati al telaio stesso. Tuttavia anche in versione aperta la Mondial non sfugge alle critiche (fondate) di chi giudica il cortissimo muso decisamente sproporzionato rispetto al grande corpo della vettura.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,600
Larghezza ..... m 1,800
Altezza ..... m 1,200

POSTI ..... 2+2

PORTE 2

PESO ..... 1.585 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2927 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 214 Cv

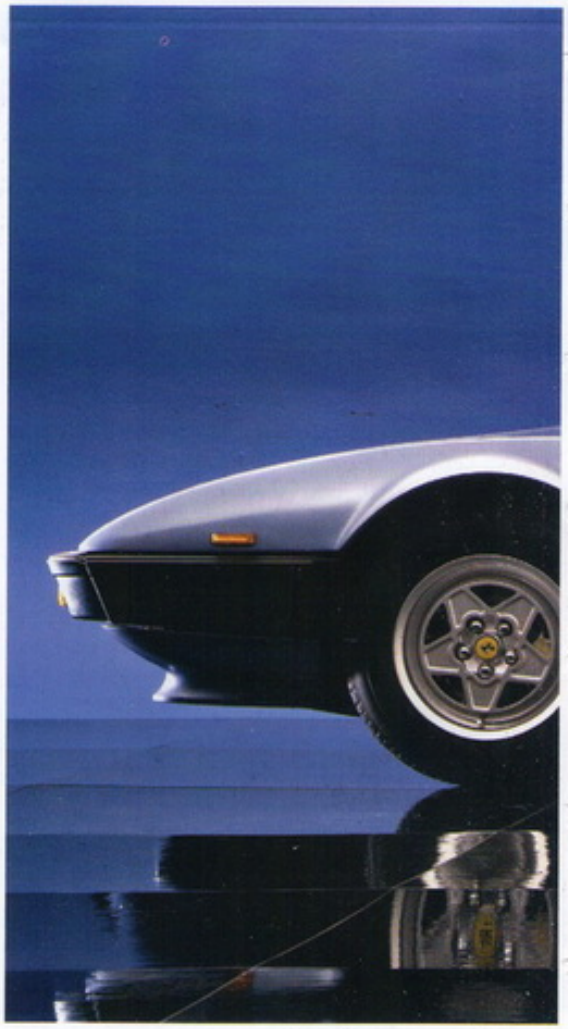
TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 230 km/h

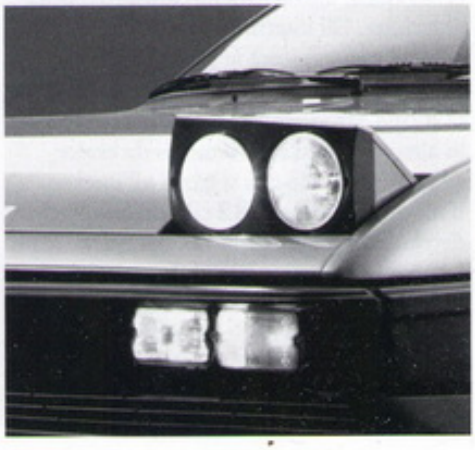
PREZZO ..... Lire 49.680.000



1

2

1. La presa d'aria laterale è uno degli elementi stilistici caratterizzanti della Mondial 308
2. Dopo anni la Ferrari torna ad avere una vera cabriolet, la Mondial 8
3. I doppi fari estraibili che regalano molta grinta alla Mondial



3

Testarossa / 512 TR

Produzione 1984 - 1994
Carrozzeria Coupé

In mezzo a un mondo di supercar tondeggianti e disegnate dal vento, arriva un vero fulmine a ciel sereno: la Testarossa. Siamo al salone di Parigi, nell'ottobre del 1984 e l'idea (geniale) di Pininfarina è quella di rivoluzionare tutto, puntando su un design basato sulle linee tese. Perfino i fari posteriori scompaiono, nascosti dietro una griglia nera. L'evento d'altra parte è importante: serve un'erede per la 512 BBi. Ma la Testarossa è molto di più di una semplice ricerca stilistica perché la macchina nasce da studi iniziati addirittura nel 1977. Lo scopo della Ferrari è quello di aumentare il rendimento termodinamico dei motori e di semplificare il sistema di raffreddamento, oltre che a migliorare l'aerodinamica. Così la Testarossa introduce per prima nel mondo delle supercar la disposizione dei radiatori laterali, una soluzione allora usata solo in F1. Pininfarina così rivoluziona tutto, propone un design di grande effetto basato sulle linee tese. Senza i radiatori sul muso infatti la linea del cofano può essere bassissima, anche se la larghezza della macchina diventa ovviamente da record. Così la Testarossa è un soffio più stretta di 2 metri, questo, unito all'altezza di appena 1,1 metri ne fa una macchina straordinaria. Fra i vari colpi di genio di Pininfarina ci sono anche le grandi prese d'aria laterali mascherate da una griglia orizzontale, altro elemento distintivo della macchina. Gli interni sono sobri ed eleganti, mentre ad accrescere la personalità c'è anche lo stranissimo specchietto retrovisore di forma aerodinamica, montato fra l'altro in alto sul finestrino, in modo da essere allineato a quello che si trova all'interno. Il motore è sempre il 12 cilindri boxer derivato da quello della BB, ma qui i cavalli arrivano alla soglia di 390. La velocità massima dichiarata è di 290 chilometri orari, di poco inferiore a quella della 288 GTO. Nel 1992 la Ferrari rinfresca la Testarossa che cambia nome in 512 TR. Le modifiche sono tante e, a parte il nuovo muso i cerchi in lega rivisti e migliorie nell'abitacolo, la macchina propone un assetto completamente rivisto (grazie anche al motore montato più in basso) per migliorare la tenuta e la stabilità alle altissime velocità. Il 12 cilindri boxer di 4900 cc diventa ancora più potente, arrivando fino a 428 Cv e le prestazioni diventano ancora più impressionanti: 4,8 secondi per passare da 0 a 100 e 314 chilometri orari di velocità massima. Con interni più confortevoli ed ergonomici, presenta all'esterno alcune modifiche che migliorano l'aerodinamica. La 512 TR è prodotta in 2.280 unità, rimaste in listino fino al 1994.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,500
Larghezza ..... m 2,000
Altezza ..... m 1,100

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.505 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4943 cc
Cilindri ..... 12 a V
Potenza ..... 390 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 290 km/h

PREZZO ..... Lire 161.046.000

1. La prima serie della Testarossa con il tipico specchio retrovisore esterno montato in alto
2. La coda è uno degli elementi più innovativi della Testarossa: bassa, rettangolare e con i fari nascosti dietro una griglia

LA TECNICA

Il segreto della Testarossa sta tutto nella posizione dei radiatori, montati di lato e non più sul muso della macchina, come avviene sulla Formula 1. Questo consente a Pininfarina di disegnare una macchina dal muso bassissimo, anche se è poi obbligato a battere tutti i record in fatto di larghezza.

1

3

288 GTO

Produzione 1984 - 1985
Carrozzeria Coupé

1. Specchi retrovisori a torretta, parafanghi allargati e doppi fari in un maxi spoiler: così la 288 GTO si distingue dalla 308
2. Sul fianco della Ferrari 288 GTO spiccano le feritoie sulla coda, ispirate agli sfiatatoi di uno squalo come nella prima GTO

L'annuncio ufficiale lo dà Enzo Ferrari in persona che nel settembre del 1983 presenta una super Ferrari, una macchina con prestazioni inarrivabili per sbaragliare la concorrenza mondiale. Così al salone di Ginevra nel marzo '84 debutta la GTO che ripropone la sigla più famosa di tutta la storia Ferrari. La vettura ha anche il nome 288, ma questa è solo la sigla di progetto (significa 2,8 litri, 8 cilindri). Per questa super Ferrari si decide di bloccare la produzione a soli 200 esemplari, ma le pressanti richieste obbligano di fatto la Casa di Maranello a portare la produzione a 272 unità. Derivata esteticamente dalla 308 GTB, la GTO è in realtà profondamente diversa: carreggiate allargate, grande spoiler posteriore, tre prese d'aria (una citazione storica per la prima GTO) dietro le ruote posteriori danno alla macchina una personalità propria. Una personalità fatta anche dai cerchi in lega speciali e quegli strani specchietti retrovisori esterni rialzati, in modo tale da essere allineati a quello interno (un'idea ripresa anche sulla Testarossa). La vettura ha un 8 cilindri a V biturbo con 4 valvole per cilindro e 400 Cv; le prestazioni sono spaventose: 305 chilomentri orari di velocità massima e accelerazioni mozzafiato grazie al rapporto peso potenza di appena 2,9 chilogrammi per cavallo. La 288 GTO purtroppo è oggetto di spudorate speculazioni, sia sulle prenotazioni che sulle vetture finite.

1

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,300
Larghezza ..... m 1,900
Altezza ..... m 1,100

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.160 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2855 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 400 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 305 km/h

PREZZO ..... Lire 194.097.000

412

Produzione 1985 - 1990
Carrozzeria Coupé

1. Spoiler e coda più alta: la 412 è meno riuscita delle antenate 365/400
2. La 412 ha paraurti in tinta carrozzeria e fanalini bianchi
3. La coda più alta aumenta la capacità del bagagliaio della 412

Nel 1985 anche la 2+2 si aggiorna leggermente, ma le modifiche sono pochissime vista la riuscita linea di Pininfarina che rende da subito la macchina un grande classico. Questa fra l'altro è l'unica Ferrari a motore anteriore di tutta la gamma, rivolta al pubblico più conservatore e meno propenso agli stravolgimenti d'immagine. Così all'esterno attivano i più moderni paraurti in tinta con la carrozzeria, i fari per il lampeggio diurno che sbucano dal muso (prima sono dietro la griglia), uno spoiler anteriore e nuovi cerchi in lega. Le modifiche più importanti sono quelle meno amate dai puristi perché effettivamente peggiorano l'immagine della macchina. Per aumentare la capacità del bagagliaio Pininfarina alza la coda, ma così facendo rovina concettualmente l'idea stilistica che partorisce la macchina: due spicchi appuntiti attaccati all'abitacolo centrale. Il profilo diventa meno elegante e più tozzo, ma lo spazio per le valigie aumenta di molto. Inoltre per venire incontro alle severe normative sulla sicurezza, l'abitacolo perde la tipica consolle centrale con i famosi comandi a levette che da sempre caratterizza la produzione Ferrari: arrivano anonimi pulsanti di plastica troppo simili a quelli impiegati su macchine molto più economiche. L'effetto dell'insieme è un po' plasticoso, ma i sedili sempre in pelle Connolly bilanciano la situazione.

1

Il motore diventa in compenso ancora più potente: il V12 arriva a una cilindrata di 4943 cc con un incremento di potenza pari all'8 per cento (340 Cv). La coppia sale del 9,5 per cento: il tempo da 0 a 100 km/h scende a 6,7 secondi mentre i 400 metri con partenza da fermo vengono coperti in 14 secondi e 6 decimi, contro i 14 secondi e 8 della 400i. Fra le novità tecniche c'è anche il sistema frenante antibloccaggio Abs. È la prima Ferrari a montarlo.

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,800
Larghezza ..... m 1,800
Altezza ..... m 1,300

POSTI ..... 2+2

PORTE 2

PESO ..... 1.850 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4943 cc
Cilindri ..... 12 a V
Potenza ..... 340 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 255 km/h

PREZZO ..... Lire 152.766.000

F40

Produzione 1987 - 1992
Carrozzeria Coupé

Trovare un'erede per la 288 GTO sembra impossibile. Con 400 Cv, 305 chilometri orari di velocità massima e accelerazioni mozzafiato grazie al rapporto peso potenza di appena 2,9 chilogrammi per cavallo quella macchina è effettivamente difficile da battere. Ma ci sono da festeggiare i 40 anni della Ferrari e occorre andare per forza oltre. Così la Casa di Maranello nel 1987 realizza una specie di F1 adattata all'uso stradale: la scocca nasce facendo largo uso di Kevlar, mentre la carrozzeria è in fibra di vetro, con il cofano (interamente sollevabile come sulle sport prototipo) coperto da un enorme pezzo di plexiglass per lasciare in vista il motore. Il musetto piccolo, lo spoiler posteriore gigantesco, le ruote posteriori da 335/35 la fanno quindi somigliare esattamente a quello che è: una vera macchina da corsa. Il V8 di 2936 cc biturbo sviluppa 478 Cv (siamo a 162 Cv per litro) e le garantisce prestazioni inarrivabili: 4,1 secondi per scattare da 0 a 100 e 324 chilometri orari di velocità massima. La 288 GTO è battuta, ma la nuova macchina è molto impegnativa da guidare, per via dell'elevatissima potenza e del turbo, e solo pochi piloti possono apprezzarne le sue grandi capacità dinamiche. Anche la F40, come la 288 GTO è oggetto di forsennate speculazioni, ma qui se possibile si va perfino oltre: la macchina debutta in listino all'esorbitante cifra di 400 milioni, ma viene regolarmente venduta sul mercato nero a 1,5/2 miliardi di lire. La produzione della F40, infatti, nei piani deve essere limitata, ma in poco tempo si arriva al raggiungimento del limite prefissato di produzione: 1.000 esemplari. Poi, miracolo, proprio quando ormai la produzione della supercar deve cessare, come d'incanto, la fabbrica di Maranello comincia a sfornare F40 nuove di zecca. Possibile? Certo: la più veloce delle Ferrari fino allora non ottiene l'omologazione per il mercato americano (cosa più che normale viste le caratteristiche estreme della macchina), pertanto, l'importatore Usa, non può far valere la clausola contrattuale che obbliga la Ferrari a destinare il 22 per cento della produzione al mercato americano. Però, quando le quotazioni della F40 sono all'apice, e quando la macchina sta per uscire di produzione, la vettura ottiene l'omologazione per il mercato Usa, e la Casa è obbligata a rispettare la precisa clausola contrattuale costruendo altre 200 macchine. Che poi diventano in totale 1.337.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,400
Larghezza ..... m 2,000
Altezza ..... m 1,100

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.235 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2936 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 478 Cv

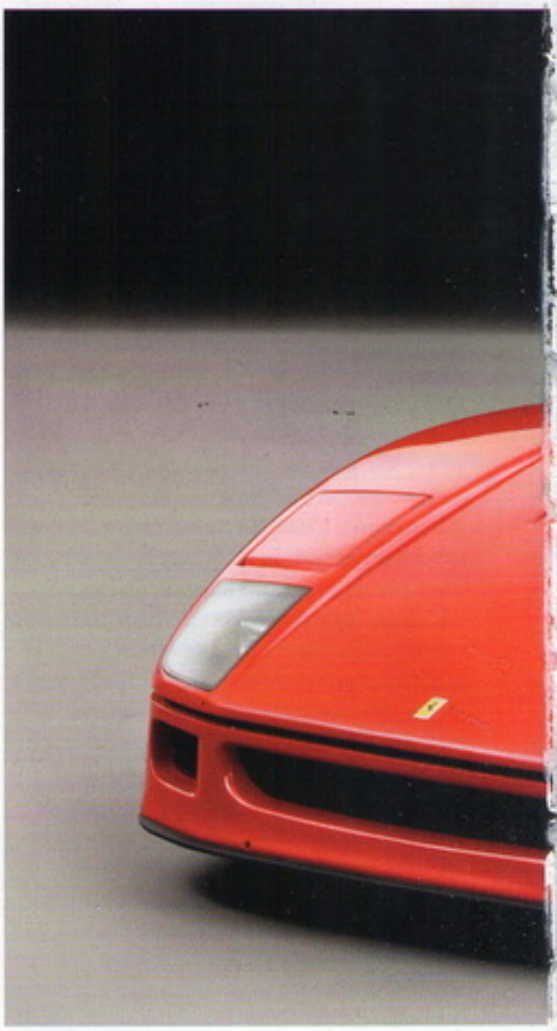
TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 324 km/h

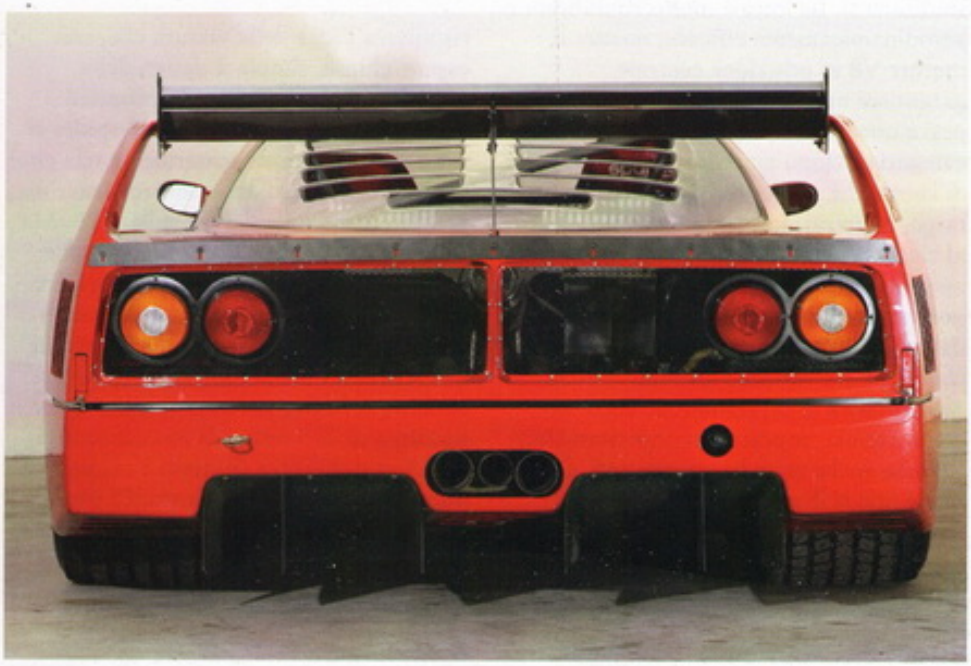
PREZZO ..... Lire 373.704.000



1. La Ferrari F40, con il maxi alettone e ben venti prese d'aria
2. Cerchi e freni speciali per la rarissima versione da gara della F40
3. Sulla F40 da corsa l'alettone posteriore è di tipo regolabile

1

2



3

348 GTB/GTS

Produzione 1989 - 1995
Carrozzeria Coupé - Spider - Targa

Alla fine del 1989 la Ferrari cambia la sua piccola, e rivoluziona completamente il modo di concepire le GT: la 348 è la prima Ferrari della storia con la scocca portante, senza il famoso telaio in tubi. Che rimane comunque solo nella parte posteriore per sorreggere il motore. Dal punto di vista del design sono evidenti le influenze della Testarossa (stesso cofano schiacciato, stesse prese d'aria lunghe laterali e stessa griglia nera a coprire tutta la coda, fari compresi), mentre il motore è lo stesso V8 3400 da 300 Cv appena visto sulla Mondial T. La 348, presentata subito in versione coupé e GTS con tettuccio asportabile, è anche molto compatta (è lunga 4,2 metri) e offre prestazioni di tutto rilievo grazie alla velocità massima di 280 orari e un'accelerazione da 0 a 100 in 5,6 secondi. La macchina dà anche il via a un singolare campionato monomarca, il Challenge, che poi diventa un classico per le vetture di Maranello, che la vede protagonista sulle piste europee e statunitensi. La linea è molto equilibrata e aerodinamicamente efficace, mentre il motore V8 in posizione centrale garantisce un'ottimale distribuzione dei pesi e una potenza ai vertici della categoria. Dopo anni di finte spider, ossia di coupé che perdono il tetto per diventare targa, la Ferrari nel 1993 torna finalmente al classico e riusce a realizzare una vettura aperta spider pura: niente montante posteriore, ma solo un parabrezza davanti. La macchina della svolta è la 348 che in questa versione diventa protagonista di un clamoroso successo commerciale. Soprattutto negli Stati Uniti rilancia anche tutta la gamma 348, dalla quale non si discosta dal punto di vista stilistico (tetto a parte ovviamente). Ne vengono prodotte 1.090 unità, fino al 1995, ben oltre quindi l'uscita di produzione della 348 e quando nella gamma Ferrari c'è già la F355. Pininfarina rispolvera l'idea della vettura che, con capote chiusa, simula il design della versione coupé, come per la Mondial Cabriolet. Così anche sulla 348 spider ci sono i due montanti posteriori in tela che si allungano sul cofano motore posteriore, proprio come sulla GTB e sulla GTS. Ma il fascino di questa spider risiede anche nella straordinaria meccanica delle altre 348: il V8 3400 dell'ultima versione ha 300 Cv e rende la guida di questa spider un'esperienza unica (può raggiungere comunque la stratosferica velocità massima di 275 orari). Il meccanismo di apertura e chiusura del tetto è manuale e, purtroppo, molto complicato. Ci sono perfino dei pezzi del telaietto da smontare a mano e riporre nel bagagliaio, mentre una volta ripiegata, la capote è difficile da ricoprire con il telo per via della sua strana forma a U.

La Ferrari 348 GTB: evidenti i richiami stilistici alla più grande Testarossa come ad esempio le presa d'aria laterali

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,200
Larghezza ..... m 1,900
Altezza ..... m 1,200

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.395 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3404 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 300 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 280 km/h

PREZZO ..... Lire 139.794.000

456 GT-M

Produzione 1993 - 2004
Carrozzeria Coupé

La linea della Ferrari 456 è caratterizzata dallo spettacolare sfogo aerodinamico laterale e da un muso sottile. Da notare i fari a scomparsa

Giù il cappello: è questa una delle più belle Ferrari mai costruite. Pininfarina infatti per trovare una degna erede alla 412 si ispira vagamente alle linee della Daytona, così la macchina, oltre al classico muso lungo, ha anche una bella coda spiovente, tipica delle vere coupé. Ma non è solo una questione di stile: la 456 appare subito perfetta per la sua azzeccata distribuzione dei volumi, cosa che la fa diventare la reginetta del salone di Parigi del 1992, quando è presentata alla stampa mondiale. L'impostazione di base è sempre quella delle 2+2, mentre il motore ora è addirittura un 5474 cc da 442 Cv, così la grande 456 può superare i 300 orari e offrire prestazioni da vera macchina da corsa. Fra le varie novità, per non rovinare la linea, è montato uno spoiler mobile sotto il paraurti posteriore. A seconda della velocità cambia la sua incidenza, e quindi il carico aerodinamico di tutta la macchina. È anche la prima Ferrari che fa un massiccio ricorso all'elettronica e la prima 2+2 in grado di raggiungere i 300 orari e, allo stesso tempo, di essere quotidianamente come una normale vettura da città. È la macchina simbolo del nuovo corso dell'era Montezemolo nelle GT che, accanto alle supercar propone macchine che non richiedono contorsionismi per salire in abitacoli claustrofobici, macchine che non si surriscaldano d'estate e che sono confortevoli nonostante l'impostazione sportiva. Insomma, qui si riesce a sposare le prestazioni, il design mozzafiato e la massima raffinatezza possibile (caratteristiche scontate su una Rossa) con una parola che fino a pochi anni fa suona come una bestemmia a Maranello: comfort, e perfino facilità di guida. Con questi input è nata la 456, la più umana tra tutte le Ferrari. E, perché i quattro posti (quelli dietro perfino non troppo sacrificati), il motore anteriore e un aspetto meno intimidatorio dei soliti Jet a due posti con motore posteriore centrale, conferiscono

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,800
Larghezza ..... m 1,900
Altezza ..... m 1,300

POSTI ..... 2+2

PORTE 2

PESO ..... 1.690 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5474 cc
Cilindri ..... 12 a V
Potenza ..... 442 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 6 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 300 km/h

PREZZO ..... Lire 329.285.000

all'erede della celebre 412 un'immagine quasi normale. La 456M, dal punto di vista costruttivo, propone un telaio tubolare in acciaio estremamente robusto sul quale è saldata la carrozzeria in alluminio per aumentarne ulteriormente la rigidità strutturale. I pannelli vengono saldati al telaio utilizzando un processo innovativo che comprende l'interposizione di un lamierino d'acciaio trattato chimicamente su uno dei due lati con il feran. Questo telaio tubolare in acciaio costituisce la piattaforma ideale per le sospensioni indipendenti con geometria a parallelogrammi trasversali. La sospensione anteriore presenta una geometria antidive, per limitare l'affondamento in frenata, e ammortizzatori a basso coefficiente d'attrito per una maggior precisione nella sterzata e un miglior comfort su strade accidentate. Gli ammortizzatori posteriori incorporano un sofisticato software che ottimizza il controllo della ruota nelle fasi di smorzamento in compressione ed estensione per migliorare sia il comfort che la precisione in curva. Il sistema offre due possibilità di regolazione, Sport e Normale, è controllato elettronicamente e dialoga con il controllo di trazione (Asr) e con l'impianto frenante (Abs), a sua volta equipaggiato con un correttore di frenata elettronico posteriore (Ebd): in questo modo, si controlla la stabilità della vettura secondo una serie di parametri (velocità, angolo di sterzata, accelerazione verticale e longitudinale, apertura della farfalla e pressione del circuito freni). La 456M è equipaggiata con un motore a 12 cilindri a V di 65 gradi di 5474 cc, caratterizzato da un'estrema flessibilità e regolarità nell'erogazione della potenza. Il propulsore - quattro valvole per cilindro e due doppi alberi a camme in testa - produce una potenza massima di 442 Cv a 6.250 giri, con una coppia massima a 4.500 giri di 550 Nm. L'iniezione - gestita da un impianto Bosch M 5.2 - è di tipo multipoint sequenziale fasato, con iniettori a doppio spruzzo. La vettura è disponibile con cambio manuale a 6 marce (GT) e con cambio automatico a 4 marce (GTA). Il cambio manuale è in blocco con il differenziale posteriore autobloccante ZF ed è dotato di un radiatore dell'olio. Per migliorare il comfort di guida la scatola del cambio è collegata al telaietto tramite supporti idraulici. Il tubo di collegamento motore-cambio e il telaio che sorregge il gruppo trasmissione sono rinforzati e irrigiditi. Piccoli dettagli, se volete, ma tipici di una grande macchina. Dopo la 400 la storia è cambiata e una 2+2 che si rispetti deve avere anche il cambio automatico.

1

2

1. La 456 Scaglietti, l'ultimissima serie speciale bicolore della 456 lanciata poco prima dell'uscita di produzione
2. La coda è la parte più riuscita della Ferrari 456, ispirata alla celebre Daytona
3. I sedili di tipo aeronautico della 456, con cintura di sicurezza integrata e rivestiti in pelle
4. Il posto guida con le caratteristiche bocchette di aerazione tonde, oggi presenti su tutte le Ferrari di serie

Così nel 1996 la Ferrari lancia la 456 GTA, dove la A sta appunto per automatico. La meccanica rimane assolutamente identica a quella del modello con trasmissione a comando manuale, ma ora il cambio è a 4 marce e a gestione elettronica: si adatta da solo allo stile di guida del pilota, cercando di effettuare i cambi al regime più adatto allo stile di guida. Il sofisticato software per la gestione della trasmissione opera in dialogo continuo con quello del motore, che fornisce i parametri istantanei sulle prestazioni - angolo d'apertura della farfalla, velocità di azionamento dell'acceleratore, velocità e giri motore - per identificare il rapporto più idoneo alle condizioni di marcia. La gestione della trasmissione può distinguere fra due diversi stili di guida - turismo e sport - senza che il pilota debba usare il dispositivo kick-down. Anche la 456 GTA conserva il raffinato schema transaxle con il cambio in blocco con il differenziale per mantenere inalterata la corretta ripartizione dei pesi. Nell'abitacolo sparisce la classica griglia a cancelletto Ferrari e trova posto una placca cromata con i rapporti tutti in fila. Il pomello però rimane di alluminio come nell'altra versione. Un vezzo che sottolinea comunque il carattere sportivo a cui la 456 GTA non intende rinunciare.

3

4

F355 GT/GTS

Produzione 1994 - 1997
Carrozzeria Coupé - Spider - Targa

Al salone di Ginevra del 1994 la Ferrari manda in pensione la 348, con una macchina voluta fortemente dal nuovo presidente Montezemolo, che nel frattempo sta completamente ristrutturando l'azienda. Si torna quindi al classico, con una vettura strapotente, velocissima, ma anche nettamente più comoda e abitabile di tutte le piccole Ferrari che la precedono. L'abitacolo diventa più spazioso, i rivestimenti ancora più raffinati e la dotazione di serie viene arricchita, ma la macchina non perde il suo carattere corsaiolo, che anzi viene aumentato grazie al nuovo motore 3500 V8 a cinque valvole per cilindro, una soluzione mutuata dalla F1. La potenza specifica passa a 109 Cv per litro e quella totale a 380 Cv con una velocità massima di 295 orari. Questa Ferrari è anche la prima ad avere il fondoscocca carenato e a essere oggetto di un maniacale studio in galleria del vento. Così, pur avendo spoiler di piccole dimensioni e rinunciando a qualsiasi tipi di alettone, la F355 ha un carico aerodinamico che mai nessun'altra Ferrari ha fino ad allora. Il miracolo avviene grazie alla nuova scocca irrigidita e alle inedite sospensioni a controllo elettronico, ma anche ad alcuni trucchi, come la grande attenzione per il suono del motore (viene creato un reparto speciale per curarlo), e agli stilemi classici che tutte le Ferrari non possono non avere. Ecco quindi la griglia cromata in alluminio sul muso, i cerchi in lega a stella con 5 razze e i 4 fanalini tondi sulla coda. L'impostazione di base dei volumi è comunque la stessa della 348, ma grazie a questi piccoli accorgimenti Pininfarina ottiene una vettura completamente diversa. La F355 è presentata subito in versione coupé e Targa, viene poi anche annunciato che la 348 spider ha un'erede e che è già in cantiere una vera F355 spider. Nel 1995 la Ferrari mantiene la promessa e lancia l'attesa versione spider. Anche per questa c'è un attentissimo studio aerodinamico perché, ovviamente, senza il tetto la macchina in galleria del vento si comporta in modo del tutto diverso. Pininfarina definisce la linea della F355 Spider dopo 1.800 ore di test nella galleria del vento e il risultato è una spider con una tenuta di strada impressionante. La meccanica è la stessa di tutte le F355, ma la grande novità qui è costituita finalmente dall'adozione di una capote elettrica. È la prima Ferrari a ricorrere a questa soluzione, adottata da anni da gran parte della concorrenza. Il sistema è semiautomatico e gestito da una centralina elettronica che comanda anche sedili e vetri che, per far abbassare correttamente la capote, devono rispettivamente avanzare leggermente e abbassarsi. Il pilota deve solo sganciare qualche leva e il gioco è fatto.

Tutta la gamma della F355: spider, targa e coupé. La Ferrari cerca di coprire tutti i gusti della propria clientela

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,200
Larghezza ..... m 1,900
Altezza ..... m 1,200

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.350 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3495 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 380 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 6 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

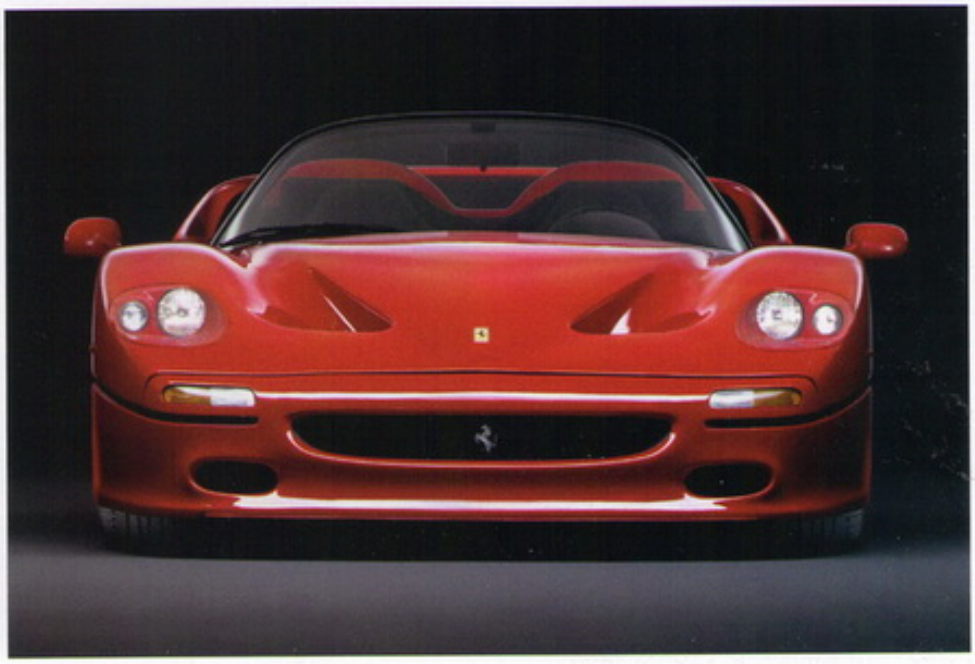
VELOCITÀ MASSIMA ..... 295 km/h

PREZZO ..... Lire 190.285.000

F50

Produzione 1995 - 1997
Carrozzeria Targa

1. Il muso della F50 ingloba due grandi sfoghi aerodinamici e diverse prese d'aria
2. Con tetto rigido chiuso: la F50 sembra una vera coupé


1

Quando nel 1995 debutta, la F50 stupisce innanzitutto per il prezzo: costa come 60 Fiat Cinquecento. Un listino stratosferico, che però non riesce a offuscare le caratteristiche tecniche: la macchina ha la scocca portante costruita in un solo blocco di carbonio (proprio come la monoposto di Schumacher), le sospensioni da F1, un motore 12 cilindri a V di 65 gradi da 520 Cv che pesa solo 198 chilogrammi e un design Pininfarina che si ispira direttamente alle F1. Nessuno riesce a superare con altrettanta bravura le difficoltà che gli uomini della Ferrari affrontano per civilizzare una macchina di Formula 1 e per adattarla all'uso stradale. L'ingegner Amedeo Felisa, direttore tecnico, sta per abbandonare tutto. Si dispera per problemi apparentemente insormontabili, quelli di omologazione e di comfort. Poi risolti con la tipica caparbietà emiliana e con quel briciolo di follia che Enzo Ferrari mette in ogni cosa, si riesce a omologare la F50 perfino negli Usa. E alla fine, sulla F50 i tecnici si sbizzarriscono: tra le chicche della macchina ci sono le scarpe da guida specifiche e il porta smoking nel cofano anteriore, un accessorio di fondamentale importanza per i vari James Bond di turno, che si alternano alla guida della F50.
Il motore si accende con un pulsante start engine. Tuttavia, giochi a parte, la F50 impressiona subito per la strepitosa tenuta di strada, la macchina è letteralmente incollata al suolo. Merito della incredibile rigidità della scocca in carbonio che pesa solo 102 chilogrammi, del perfetto bilanciamento dei pesi, delle sospensioni push rod usate dalle Formula 1 e anche del carico aerodinamico, che può arrivare fino a quasi 300 chilogrammi di spinta verso il suolo.

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,500
Larghezza ..... m 2,000
Altezza ..... m 1,100

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.230 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4698 cc
Cilindri ..... 12 a V
Potenza ..... 520 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 6 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

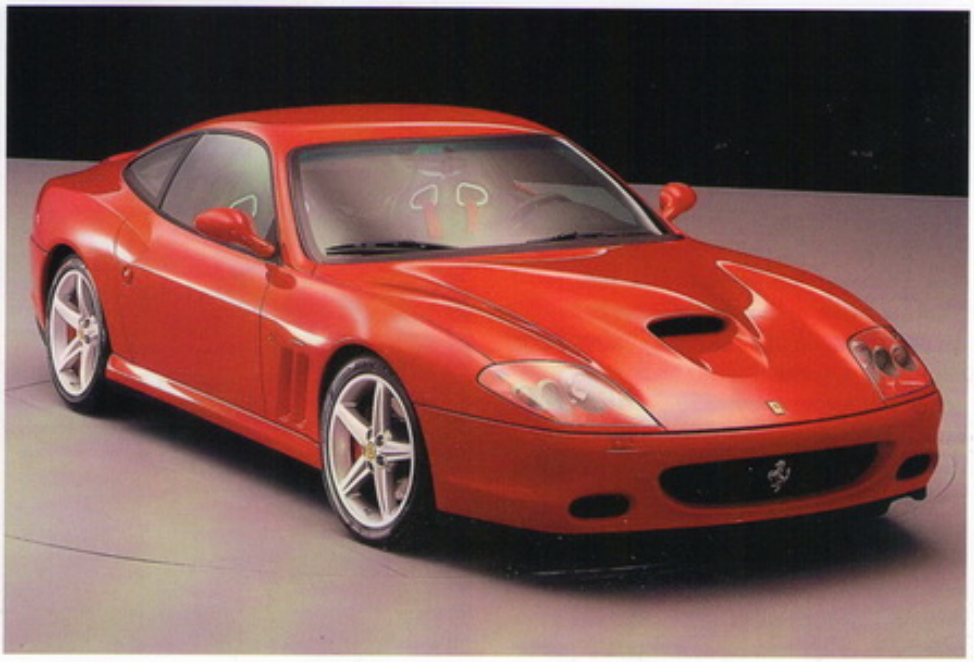
VELOCITÀ MASSIMA ..... 325 km/h

PREZZO ..... Lire 852.800.000

550 Maranello - 575 M

Produzione 1996 - 2006
Carrozzeria Coupé

Per proseguire sulla sua strada di civilizzazione delle Ferrari, Montezemolo si trova davanti alla scelta obbligata di rinunciare al motore posteriore centrale per la sua GT di punta della gamma Ferrari. Inoltre così si possono realizzare notevoli economie di scala, perché con la 456 GT utilizza lo stesso schema.
Il problema però è riuscire a fare qualcosa di più comodo, riesce ad andare più forte dell'ultima versione della Testarossa, quella 512 M che, seppur bruttina, è un vero razzo. Eppure nel 1996 la Ferrari riesce nel miracolo, presentando sul circuito del Nürburgring, la 550 Maranello. La definizione in sede progettuale di questo modello è complicatissima: bisogna a tutti i costi creare una vettura estrema, con prestazioni assolute, ma anche un comfort di marcia assimilabile a quello di una Porsche. La scommessa è partita proprio dallo schema tecnico, grazie al motore anteriore e un bell'abitacolo spazioso per due. E per le valigie: a parte l'ampio bagagliaio ci deve essere anche un ripiano portabagagli dietro i sedili. Molta attenzione è stata dedicata anche alle sospensioni indipendenti per le quattro ruote con geometria e parallelogrammi trasversali e bracci triangolari. Gli ammortizzatori sono in alluminio a gas con molle elicoidali coassiali e barre stabilizzatrici all'avantreno e al retrotreno. Insomma roba da pista. Ma anche da città: le sospensioni hanno infatti due regolazioni, normal e sport, che possono essere impostate direttamente dal pilota premendo un pulsante sul cruscotto. È forse anche per questa sua doppia anima che la Maranello riesce nell'intento di essere velocissima e comoda. La 550 Maranello beneficia inoltre di accuratissimi studi aerodinamici che producono un cx di solo 0,33 e un carico aerodinamico costante su entrambi gli assi. La combinazione fra performance senza compromessi ed efficienza aerodinamica, permette alla vettura di stabilire il nuovo record di velocità per automobili di normale produzione: il 12 ottobre 1998 a Marysville, nell'Ohio, la 550 Maranello copre 100 chilometri a una media di 304,1 chilometri orari e 296.168 chilometri in un'ora. La 550 Maranello insomma si impone subito: può raggiungere una velocità massima di 320 chilometri orari e scattare da 0 a 100 chilometri in 4,4 secondi. Poche vetture, in questi anni, sanno avvicinarsi a questi numeri.



1

1. La grintosa 575 M, con la grande presa d'aria sul cofano e i fari carenati
2. La versione da gara della 550 Maranello, oggi molto ambita dai collezionisti

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,500
Larghezza ..... m 1,900
Altezza ..... m 1,300

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.690 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5474 cc
Cilindri ..... 12 a V
Potenza ..... 485 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 6 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 320 km/h

PREZZO ..... Lire 325.000.000

360 Modena

Produzione 1999 - 2004
Carrozzeria Coupé - Spider

Tutti sanno che la Ferrari sta per dare un'erede alla F355, ma quando al salone di Ginevra debutta la nuova 360 Modena, la centosessantatreesima Ferrari disegnata da Pininfarina, nessuno immagina la portata delle novità: d'altra parte non c'è dubbio che ci sono automobili normali e ci sono le Ferrari. Ma anche nell'ambito delle Rosse ci sono Ferrari un po' speciali. E la 360 Modena è una di queste. La fiancata è caratterizzata da una linea che, partendo dal parafango anteriore, si raccorda armoniosamente con quello posteriore: il muso appare incredibilmente lungo e l'abitacolo grande quanto tutta la vettura. E il possente otto cilindri a V da 400 Cv, pur montato in posizione centrale per ottimizzare le caratteristiche dinamiche della vettura, non sbilancia lo stile ma, anzi, ne diventa il protagonista, grazie al cofano motore in cristallo trasparente che lo lascia sempre in bella vista. Ma i veri punti di forza della Modena sono sia le prestazioni che la dinamica di marcia: grazie al particolare lavoro svolto fin dalla nascita del progetto 131, è possibile realizzare una delle GT con la maggior rigidezza al mondo. Così, su strada e in pista, la 360 Modena incanta: può raggiungere i 295 chilometri orari dichiarati, fila via sempre come un razzo, ma ha la stessa manutenzione di una Panda: deve effettuare il primo tagliando solo dopo 10 mila chilometri, mentre gli altri interventi di manutenzione vanno effettuati ogni 20 mila chilometri. Insomma, un matrimonio fra estetica e funzionalità giunto ai massimi livelli grazie a elementi innovativi come le doppie aperture separate dei radiatori che permettono di far passare indisturbato il flusso aerodinamico sotto la macchina, grazie al fondoscocca carenato o agli estrattori d'aria montati sulla coda. A un lavoro così accurato in galleria del vento non è mai sottoposta nessuna automobile di serie. E i risultati delle 5.400 ore passate a studiare la sua forma sono andati ben oltre le più rosee aspettative: l'effetto suolo attira la vettura verso l'asfalto con sempre maggiore efficacia con l'aumentare della velocità. Così, pur rinunciando a qualsiasi spoiler o alettone, il carico aerodinamico offre una spinta verticale sulla macchina che alla velocità massima supera i 180 chilogrammi. Non mancano le critiche: è eliminata la griglia anteriore, una specie di sacrilegio per una Ferrari. È uno degli elementi distintivi delle Rosse, una caratteristica che fa parte del patrimonio genetico di queste auto.

1

2

1. La versione Challenge della 360 Modena a confronto con quella stradale
2. La variante spider della 360 Modena, una delle Ferrari più vendute di sempre

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,500
Larghezza ..... m 1,900
Altezza ..... m 1,200

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.290 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3586 cc
Cilindri ..... 8 V
Potenza ..... 400 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 6 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 295 km/h

PREZZO ..... Lire 230.292.000

550 Barchetta Pininfarina

Produzione 2000 - 2001
Carrozzeria Spider

Torna la classica spider Ferrari. Dura e impegnativa, senza capote, con poca attenzione al comfort. Pochi sanno infatti che questa Rossa – il cui nome corretto non è 550 Barchetta, ma 550 Barchetta Pininfarina - presentata al salone di Parigi del 2000 è un omaggio Ferrari ai settant'anni del carrozziere e stilista, partner storico della Ferrari. Un'edizione strettamente limitata a soli 448 esemplari numerati (andati tutti ovviamente a ruba), l'ultimo dei quali esce dalla fabbrica nel dicembre 2001. La singolarità di questa macchina sta tutta nel fatto che è una barchetta purosangue: non è prevista nessun tipo di capote o di copertura, neanche di fortuna. Proprio come sulle Ferrari aperte dei primi anni Cinquanta della categoria Sport Prototipo. Grazie a questo espediente la macchina – sebbene appesantita dai tanti rinforzi alla scocca per ovviare alla mancanza del tetto – pesa esattamente come la versione coupé da cui deriva, la 550 Maranello. La meccanica è strettamente di serie, mentre la carrozzeria sfoggia nuovi cerchi in lega scomponibili e due giganteschi roll bar parzialmente carenati.

1

1. I cerchi speciali e il parabrezza più basso della 550 Barchetta sono le principali modifiche rispetto alla 550 Maranello
2. I grandi roll bar della Ferrari 550 Barchetta

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,500
Larghezza ..... m 1,900
Altezza ..... m 1,300

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.690 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5474 cc
Cilindri ..... 12 a V
Potenza ..... 485 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 6 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 300 km/h

PREZZO ..... Lire 380.000.000

Enzo Ferrari

Produzione 2002 - 2005
Carrozzeria Coupé

Dopo la 288 GTO, l'F40 e l'F50, nel 2002 la Ferrari tira giù il velo da un'altra sportiva estrema, dedicata al fondatore della Casa: la Enzo Ferrari. La macchina è voluta fortemente dal presidente Luca di Montezemolo, che la presenta così: «L'inizio del secondo millennio è stato caratterizzato da una grande competitività della Ferrari sui circuiti mondiali e mai come in questi anni la Formula 1 ha rappresentato l'autentico laboratorio di ricerca avanzata per l'azienda. Per mettere insieme i successi sportivi con il fondamentale ruolo delle corse, ho voluto che l'automobile che raccoglie il meglio della nostra tecnologia venisse dedicata al fondatore che ha sempre voluto che fossero le corse a tracciare le linee della progettazione delle vetture da strada. Pertanto il nome di questo modello, del quale siamo orgogliosi, è Enzo Ferrari». Il famoso transfert tecnologico dalla Formula 1 alle vetture da strada qui è evidentissimo. E, prima di entrare nel dettaglio tecnico stilistico, per capire il discorso basta guardare le prestazioni che il 12 cilindri da 660 Cv riesce a garantire: questa Ferrari copre il chilometro con partenza da fermo in 19,6 secondi, scatta da 0 a 100 chilometri orari in 3,68 secondi e supera la velocità massima di 350 chilometri orari. Riassumendo, mai una macchina stradale è andata così forte. Il segreto sta in parte nel peso a secco di 1.255 chilogrammi, che diventa poi di 1.365 chilogrammi in ordine di marcia, ma soprattutto sullo studio aerodinamico che sulla parte anteriore si basa su alcuni elementi tipici delle F1: muso alto, tipo monoposto, per sfruttare al massimo le capacità deportanti dell'estrattore posteriore; i flap regolabili davanti alle ruote anteriori per garantire il bilanciamento in qualunque condizione d'uso. Infine l'ala centrale garantisce il giusto carico aerodinamico. La macchina insomma è protetta da questa specie di scudo invisibile.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,700
Larghezza ..... m 2,000
Altezza ..... m 1,100

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.365 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5998 cc
Cilindri ..... 12 a V
Potenza ..... 660 Cv

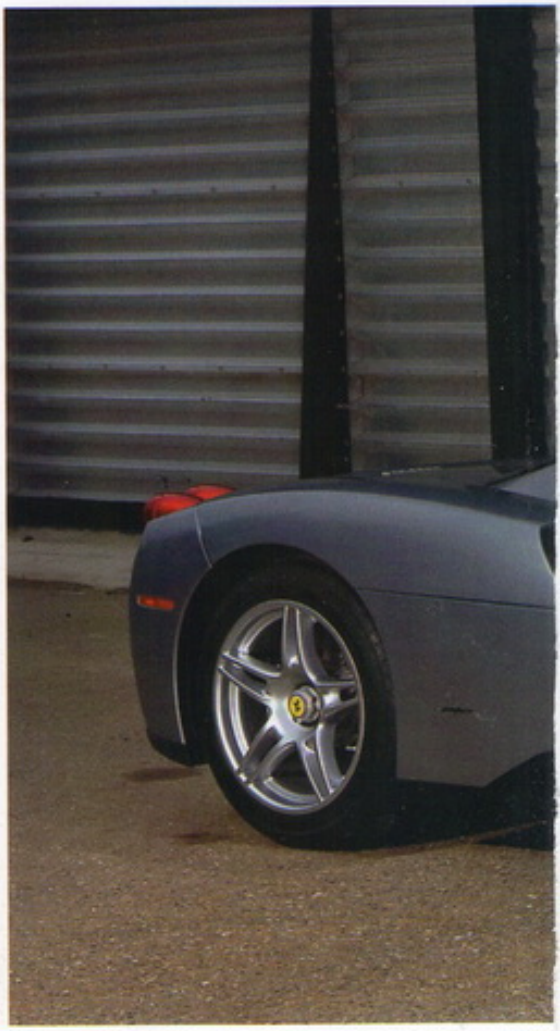
TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 6 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 350 km/h

PREZZO ..... Euro 665.000



1. Sulla Enzo Ferrari le porte si aprono a farfalla: verso l'alto e in fuori. Un sistema complicato che riesce a garantire una buona accessibilità alla vettura per piloti di ogni taglia
2. I caratteristici fanalini della Enzo Ferrari che sembrano uscire dalla carrozzeria
3. Il posto guida con sedili a guscio della Enzo Ferrari

2

LA TECNICA

La Enzo ha sospensioni ad assetto adattativi che lavorano attraverso un sistema di controllo continuo dello smorzamento garantendo l'assenza di compromessi tra il perfetto handling ed il necessario comfort della vettura. Una esclusiva a livello mondiale per macchine del genere.

1

3

FOCUS

La Fxx per la pista

La Ferrari è la prima marca a mettere in piedi un sofisticato programma per far utilizzare alcune vetture in pista dai clienti più sportivi. È nato così il progetto Fxx, basato su Enzo profondamente modificate, al punto da poter essere utilizzate solo in pista e non più nella circolazione stradale.

612 Scaglietti

Produzione Dal 2004
Carrozzeria Coupé

Sergio Scaglietti dà il nome a una delle Ferrari da strada più belle, la 612, ma anche al settore personalizzazione delle vetture di Maranello. Il motivo? A Sergio Scaglietti si deve la nascita di quasi tutte le Rosse dei tempi d'oro. Nato a Modena nel 1929, Scaglietti inizia a lavorare nella scuderia Ferrari da subito, a soli 17 anni, nel 1937. Inizia come martellatore lattoniere aggiustando i parafanghi, ma grazie alla sua maestria di battilastra in poco tempo fa carrozzerie complete. Sue la GTO, la Spider California e tutte le Ferrari realizzate in pochissimi numeri. Riesce a finire una carrozzeria a occhio, senza fare ricorso a nessun progetto o a nessun disegno: ha, insomma, una visione dell'insieme e una sensibilità artistica tipiche dello scultore. Il breve preambolo è necessario per capire la 612 Scaglietti, una Ferrari volutamente piena di richiami storici, dalle scalfature laterali (riprese pari pari dalla GT che Rossellini regala alla Bergman) al muso lunghissimo, ai fari carenati a goccia come sulla California.

1

1. Nonostante l'aspetto elegante, la Scaglietti è una vera supercar: ha un V12 da 540 Cv
2. La raffinata coda con il tetto in cristallo

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,900
Larghezza ..... m 1,900
Altezza ..... m 1,300

POSTI ..... 2+2

PORTE 2

PESO ..... 1.840 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5748 cc
Cilindri ..... 12 a V
Potenza ..... 540 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 6 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 315 km/h

PREZZO ..... Euro 218.351

Superamerica

Produzione 2005 - 2006
Carrozzeria Targa

Come ai vecchi tempi la Ferrari torna al concetto di Superamerica. Non una macchina normale, neanche una vettura speciale, ma un mondo a sé. Fatto di esclusività, prestazioni inarrivabili e quel pizzico di stranezza che non deve mai mancare per chi giudica banale una normale Ferrari. Ecco, in estrema sintesi, l'essenza della nuova Superamerica, una GT derivata dalla 575 Maranello ma con l'esclusività di un cinematismo per l'apertura rotativa del tetto mai vista. L'idea è della Fioravanti, il design di Pininfarina, la tecnologia della Saint Gobain che, grazie a tripli salti mortali nel settore dell'elettrocromica, riesce a realizzare superfici in cristallo così grandi e contorte. Insomma un mix di cervelli per trasformare la già esclusiva 575 M in qualcosa di veramente unico: qui il tetto si apre - elettricamente - in appena 10 secondi. Tanta meraviglia, nell'era del brand, non può non avere un nome: così a Maranello ribattezzano questo strano tettuccio con il nome altrettanto strano di Revocromico. Un sistema un po' cervellotico per sottolineare la combinazione dell'unico asse di rotazione con la tecnologia elettrocronica: una esclusività mondiale.

1

1. Nella vista frontale, la Ferrari Superamerica appare del tutto simile alla 575 M
2. Con il tetto aperto il lunotto si trasforma in frangivento: capovolgendosi rimane comunque in posizione verticale per eliminare i vortici d'aria dall'abitacolo

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,500
Larghezza ..... m 1,900
Altezza ..... m 1,300

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.790 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5748 cc
Cilindri ..... 12 a V
Potenza ..... 540 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 6 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 320 km/h

PREZZO ..... Euro 200.000

F430

Produzione 2005 - 2009
Carrozzeria Coupé - Spider

Tocca alla F430, nei primi mesi del 2005, l'ingrato compito di mandare in pensione l'ormai famosa 360 Modena. Le novità non si limitano soltanto al design: per la prima volta, in anteprima mondiale, su una vettura stradale debutta il differenziale a controllo elettronico (E-Diff) e il comando sul volante che gestisce in maniera integrata i sistemi che governano la dinamica della vettura, usualmente chiamato, dai piloti di Formula 1, manettino. Ma non è tutto: per contenere l'assalto della nuova Lamborghini Gallardo, la Porsche Turbo e altre giovani supercar la Ferrari va sul pesante. Propone per la sua piccola (ormai chiamarla così diventa sempre più imbarazzante) un possente 8 cilindri a V di 90 gradi, con una cilindrata di 4307 cc e la bellezza di 490 Cv, il che significa una potenza specifica di 114 Cv a litro e un rapporto peso/potenza di 2,8 chilogrammi per cavallo a secco. Roba da macchina da corsa, insomma. Tanta potenza spinge la F430 oltre la soglia dei 300 chilometri orari e la fa scattare da 0 a 100 chilometri orari in 4 secondi netti, ma impone anche un impianto frenante molto speciale, disponibile anche con dischi carbo-ceramici, che garantisce la massima efficacia anche dopo un utilizzo massiccio e prolungato dei freni stessi. Monta poi il cambio di derivazione F1, che riduce i tempi di inserimento delle marce fino a 150 millesimi al secondo e un'aerodinamica sofisticatissima, che sfrutta le più recenti esperienze nelle competizioni, con fondo piatto e grande scivolo estrattore posteriore, per accrescere il carico verticale. Lunga 4,5 metri e alta 1,2 la F430 conserva dimensioni piuttosto compatte e propone anche alcune chicche come il pulsante dell'accensione del motore posto sul volante, prese d'aria tipo Sport Prototipi ai lati del lunotto (che come la Modena lascia in bella vista il motore), e un musetto che si ispira direttamente a quello della F2004 di Michael Schumacher. Fra le cose meno riuscite c'è la vistosa scritta F430 incisa sullo specchio retrovisore e il fondo giallo del contagiri.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,500
Larghezza ..... m 1,900
Altezza ..... m 1,200

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.450 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4307 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 490 Cv

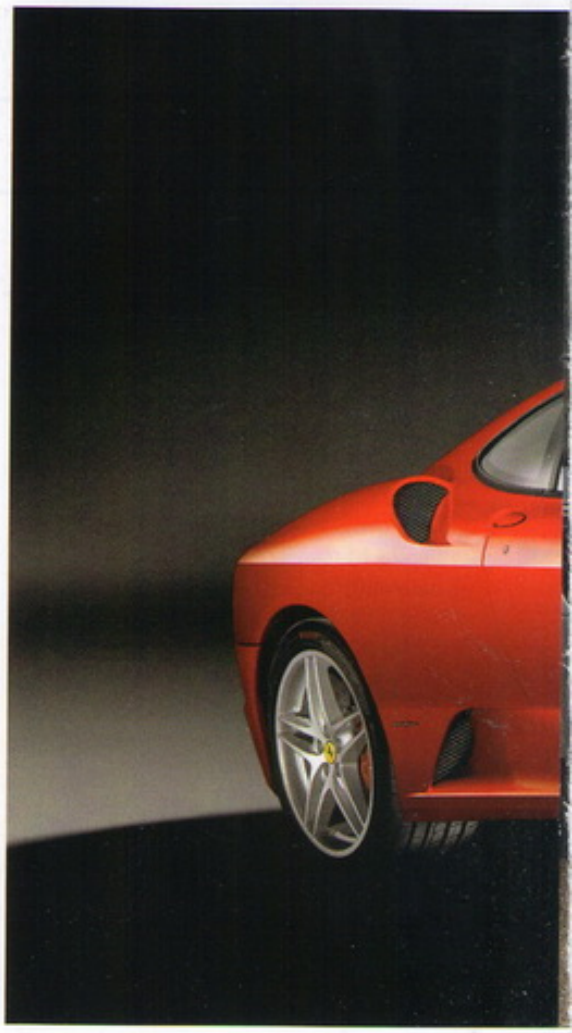
TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 6 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 310 km/h

PREZZO ..... Euro 151.951



1. La F430 in versione coupé
2. Sul volante della Ferrari 430 c'è il famoso manettino per regolare l'assetto
3. Lo specchio retrovisore con il logo F430
4. La F430 in versione spider

2

3

1

4

5

599 GTB Fiorano

Produzione Dal 2006
Carrozzeria Coupé

Velocissima (la Ferrari dichiara 330 chilometri orari di velocità massima), potentissima (620 Cv, siamo ai livelli di una F1) e con l'immortale stile Pininfarina. Cosa chiedere di più alla 599 GTB Fiorano? Nulla, perché in barba alla disposizione tecnica tradizionale (motore anteriore, trazione posteriore, linea berlinetta coupé) questa Rossa si può considerare a tutti gli effetti la macchina della rivoluzione: le innovazioni sono tantissime. Il motore, infatti, è arretrato a tal punto da essere ben al di là dell'assale anteriore, in posizione quindi quasi centrale. La scocca e le sospensioni poi fanno largo uso di elementi in alluminio con il risultato di rendere la F600 più leggera della 575 M di oltre 100 chilogrammi. Un piccolo record che regala alla nuova supersportiva Ferrari il titolo di Rossa di serie più veloce della storia, a esclusione ovviamente della Enzo, praticamente una macchina da corsa adattata all'uso stradale. La grinta della 599 GTB emerge anche da un altro, significativo, dettaglio: tutti e quattro i giganteschi freni a disco sono assistiti da prese d'aria specifiche per ottenere il massimo rendimento grazie al sistema di raffreddamento. D'altra parte con una velocità massima di 330 orari c'è poco da scherzare. Frutto del design di Pininfarina la nuova Ferrari porta anche nello stile tante innovazioni: sulla coda compaiono due soli fari tondi (come sulle 275 GTB e su altre gloriose GT di Maranello) che fanno tanto rétro, mentre sul muso torna prepotente la grande griglia Ferrari, sparita invece dalla più piccola F430. Belle anche le prese d'aria laterali e l'andamento del padiglione posteriore, altri elementi che i puristi non stentano a riconoscere negli stilemi della celebre GTO. Unici invece i montanti che si allungano fin sopra il bagagliaio: Pininfarina colpisce ancora. All'interno invece poche rivoluzioni, con una plancia ispirata a quella della Scaglietti con tre grandi bocchette di aerazione con l'aggiunta di sedili sportivi e inserti d'alluminio che fanno tanto racing. Fra le novità anche le nuove levette dietro il volante, ora di forma davvero gigantesca: anche nelle curve più veloci e nelle manovre più impegnative il pilota ha sempre il controllo diretto del cambio. Infine un piccolo vezzo: questa è la prima Ferrari da strada che nasce con lo stemma della Scuderia ai lati della carrozzeria. Un trattamento riservato un tempo solo alle vetture da corsa e che oggi molti clienti applicano da soli attingendo dalla lunghissima lista di optional per personalizzare la macchina.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,700
Larghezza ..... m 2,000
Altezza ..... m 1,300

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.690 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5999 cc
Cilindri ..... 12 a V
Potenza ..... 620 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 6 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 330 km/h

PREZZO ..... Euro 216.051

1. La Ferrari 599 GTB Fiorano nella versione HTC con modifiche all'assetto
2. Il sedile a guscio, optional per i più sportivi previsto sulla 599 GTB Fiorano
3. La Ferrari 599 GTB Fiorano supera i 300 chilometri orari, ma il grande estrattore aerodinamico posteriore regala stabilità anche a velocità così elevate

1

2

3

Ferrari California

Produzione Dal 2008
Carrozzeria Berlina

Il nome California è legato a una delle macchine più belle della storia della Ferrari. Basta questo come biglietto da visita per spalancare a questa Rossa le porte dei garage più esclusivi del mondo, sebbene sulla carta proprio nobile questa Ferrari non è, almeno per i puristi: niente V12, ma un V8, per giunta montato in posizione anteriore. Dal vero però la California stupisce sempre. «La nuova Ferrari California - si sono infatti affrettati a spiegare subito a Maranello - soddisfa le maggiori aspettative in termini di dinamica vettura e divertimento di guida». Ovvio: da una macchina con il cavallino rampante sul cofano è impossibile aspettarsi qualcosa di diverso. Il punto è che qui ci troviamo davanti a una piccola rivoluzione nella storia Ferrari: la grande novità è costituita dal fatto che la macchina è disponibile solo in versione convertibile con capote rigida ripiegabile. Una cosa mai vista, insomma. Così come quella che riguarda il motore, che è in posizione anteriore: altro primato. Mai nella storia della Casa di Maranello, infatti, una macchina monta un V8 lì davanti. Per il resto telaio e carrozzeria sono realizzati in alluminio come tutti gli altri modelli dell'attuale gamma e il propulsore deriva strettamente da quello della 430, ossia è un V8 di 4296 cc con albero motore piatto e iniezione diretta, in grado di spremere la bella potenza di 460 Cv a 7.500 giri al minuto. In numeri tutto questo si traduce in un'accelerazione da 0 a 100 chilometri orari in meno di 4 secondi. E qui arriva l'altra rivoluzione - questa sì, epocale - per una Ferrari: non viene dichiarata la velocità massima, ma solo le emissioni di Co2 (per la cronaca 310 grammi a chilometro), un vero segno dei tempi. Di sorprendente c'è poi ancora la trasmissione a 7 marce, la doppia frizione (serve anche a migliorare il comfort di marcia) e il nuovo schema multilink delle sospensioni posteriori.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,600
Larghezza ..... m 1,900
Altezza ..... m 1,300

POSTI ..... 2+2

PORTE 2

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4296 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 460 Cv

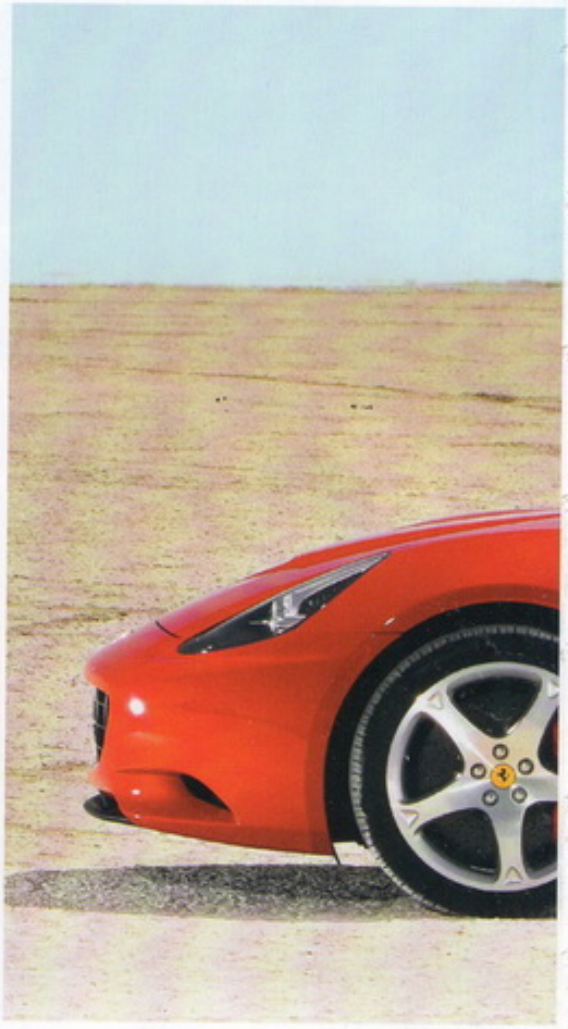
TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 7 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 310 km/h

PREZZO ..... Euro 179.352



1. Il profilo della California, la prima coupé-cabriolet della Ferrari
2. La grande coda serve per inglobare il tetto ripiegabile della California
3. Il posto guida con i comandi al volante della Ferrari California: un perfetto mix fra le esigenze di una vettura da corsa e una gran turismo

Più lo stesso sistema di controllo della motricità F1-Trac che debutta sulla 599 GTB Fiorano. Veniamo al design: tornano spettacolari la griglia anteriore, le piccole prese d'aria sulla fiancata e la sinuosa linea di cintura identica a quella della California originale. Un vero capolavoro di stile perché lì sotto si cela la capote metallica retrattile. Quello che invece non convince del tutto sono i fari posteriori singoli (e non più quattro tondi come vuole la tradizione di Maranello) e i doppi terminali di scarico sovrapposti.

1

2

3

458 Italia

Produzione Dal 2010
Carrozzeria Coupé

«Abbiamo voluto dedicare all'Italia una vettura bella, dalle prestazioni straordinarie. Con un livello di innovazione mai raggiunto da nessuna Ferrari prima d'ora. Un'auto che è un tributo all'Italia e alle sue caratteristiche uniche che rendono il lavoro, i prodotti italiani e l'intero Paese sinonimo di eccellenza, creatività e qualità nel mondo». Così il presidente Montezemolo presenta la nuova 458 Italia, erede della F430 e che deve il suo nome al fatto di avere un motore 4499 cc con 8 cilindri a V. Una macchina da primato, sviluppata sotto l'occhio vigile di Michael Schumacher: la potenza massima di 570 Cv ottenuta a ben 9.000 giri al minuto costituisce un vero record visto che si traduce in una potenza specifica di 127 Cv al litro. Non solo: la 458 pur essendo molto più potente della F430 consuma e inquina molto meno visto che è omologata con un consumo medio di 13,7 litri per 100 chilometri e con un valore di emissione di Co2 pari a 320 grammi al chilometro. Il design è sempre frutto dell'atelier Pininfarina e maschera perfettamente le esigenze stilistiche e quelle aerodinamiche: il nuovo modello genera, tra l'altro, un carico verticale di 140 chilogrammi a 200 chilometri orari. Così il frontale è obbligato a ospitare gigantesche prese d'aria laterali per convogliare l'aria verso i radiatori del motore e il nuovo fondo piatto, mentre sulla coda sono nascoste altre due prese d'aria. D'altra parte qui siamo di fronte a una macchina da corsa adattata all'uso stradale e uno sguardo al cambio F1 a doppia frizione a 7 marce chiarisce ulteriormente il concetto. Ora è ancora più veloce ed efficiente, contribuendo in modo sensibile a garantire prestazioni record: accelerazione 0-100 chilometri orari in meno di 3,4 secondi, mentre la velocità massima è superiore ai 325 chilometri orari. Anche il contenimento del peso svolge un ruolo determinante: la 458 blocca la lancetta della bilancia a 1.380 chili a secco per un rapporto peso/potenza di 2,42 chilogrammi per cavallo e una distribuzione ottimale dei pesi con il 58 per cento sul posteriore. Il tutto immerso in un telaio di alluminio realizzato con tecniche di giunzione e lavorazione di derivazione aerospaziale. Le sospensioni anteriori sono a triangoli sovrapposti, quelle posteriori con schema multilink. In più c'è anche una bella dose di elettronica, per innalzare il livello delle prestazioni in condizioni di guida estrema.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,527
Larghezza ..... m 1,937
Altezza ..... m 1,213

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.380 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4499 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 570 Cv

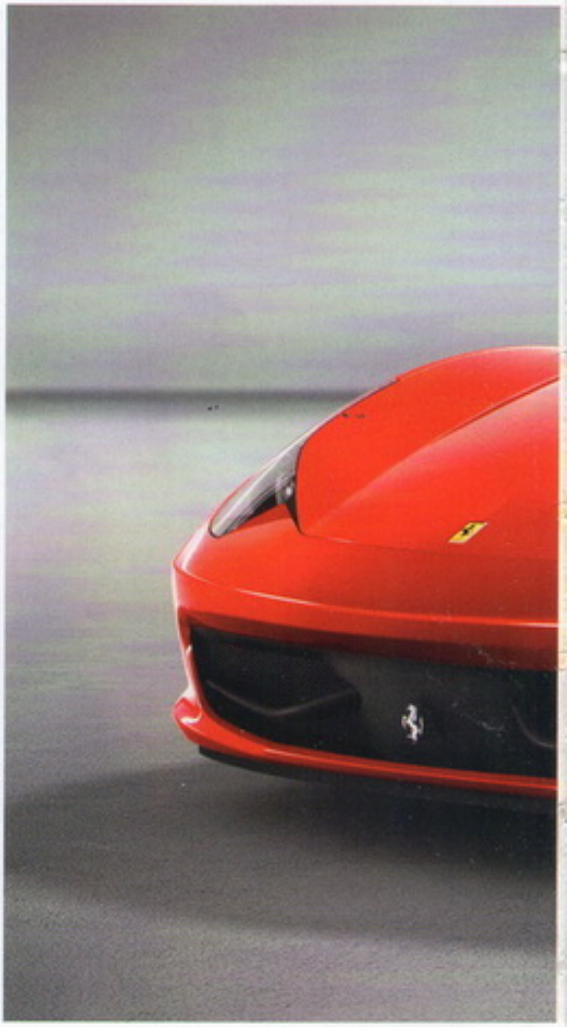
TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 7 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 325 km/h

PREZZO ..... Euro 197.000



1. La 458 Italia propone uno stile completamente diverso dalla F430, di cui prende il posto
2. Nella coda Italia ci sono parecchi richiami stilistici alla Enzo Ferrari
3. Il cruscotto con la nuova strumentazione della Ferrari 458 Italia

1

2

3

Indice

Guida alla consultazione 6
Auto d'autore 8

Cisitalia 10
Citroën 12
AC 4 29
AC 6 30
Ami 6 44
Ami 8 48
AX 56
Berlingo 62
BX 55
B2 24
B10 26
B12 27
B14 28
C1 70
C2 68
C3 Picasso 72
C3 66
C4 69
C5 HP 25
C5 64
C6 71
CX 52
DS-ID 42
Dyane 45
Evasion - C8 60
GS - GSA 50
LN - LNA 53
Mehari 47
M35 - Gs Birotor 49
Saxo 61
SM 51
Type A 23
Visa 54
Xantia 59
XM 57
Xsara - Xsara Picasso 63
ZX 58
2 CV 40
7 A Traction 35
8 CV 32
10 CV 33
11 Traction 37
15 CV 34
15 Six Traction 39
22 CV 36
Claveau 74
Clément Bayard 74
Clément&Rochelle 75
Cluley 75
Clyde 76
Clyno 76
CMN 76
Cobra 77
Cole 77
Columbia 77
Cooper 78
John Cooper Works 82
Mini Cooper 81
Corbin 83
Cord 83
Corvette 84
C1 88
C2 89
C3 90
C4 91
C5 92
C6 93
Cotterau 95
Cottin&Desgouttes 95
Covini Engineering 96
Craig-Dörwald 96
Crosley 97
Crosslé 97
Crossley 98
Crouch 98
Cunningham 99
Cunningham 99
CVR 100
Cyklon 100
Dacia 102
Logan 109
Sandero 111
1100 107
1300 108
Daewoo 112
Espero 115
Lanos 116
Matiz 117
Daf 118
Daffodil 121
44 122
55 123
66 124
Dagmar 125
Dagrada 125
Daihatsu 126
Compagno 129
Copen 132
Cuore 130
Terios 131
Daimler 133
DS 420 138
SP 250 137
DaimlerChrysler 139
Dakar Cars 139
Dalat 140
Dangel 140
Daniels Motor 141
Dare 141
Darracq 142
8/10 HP 143
Davis 144
Dax 144
D.B. 144
Décauville 145
Dechamps 145
De Coucy 145
De Dietrich 146
De Dion Bouton 147
Populaire 148
Deemster 149
De La Chapelle 149

Delage 150
D8 151
Delahaye 152
135 153
Delaunay Belleville 154
Dellow 154
DeLorean 155
DMC-12 157
Demeester 159
Dennis 159
Derby 160
Desmoulins 160
De Soto 161
De Tomaso 162
Pantera 164
Detroit Electric 166
De Vecchi 166
D.F.P. 166
Diatto 167
Typo 20 168
D'leteren 169
Dim 169
Dixi 169
DKW 170
F8 172
F11 173
1000 SP 174
Doble 175
Dodge 176
Caliber 179
Charger 177
Journey 180
Viper 178
Dongfeng 181
Donkervoort 182
Donnet 182
Dora 183
Dornier 183
Duesenberg 184
Dufaux 184
Du Pont 185
Durant 185
Dürkopp 185
Duryea 186
Dux 186
D'Yrsan 186
Edge Sportscars 188
Edsel 188
E.H.P. 189
Ehrhardt 189
Eisenhuth 190
Electrobat 190
Electromobile 190
Elfin 191
Elgin 191
Elizalde 192
Elva 192
Emeryson 193
Empire 193
Enfield-Allday 194
Enger 194
Enzmann 195
España 195
Essex 196
EV1 196
Excalibur 197
SS 198
Excelsior 200
Facel Vega 202
Facellia 204
Fageol 205
Fairthorpe 205
Farman 206
F.A.S. 206
Fast 207
Faun 207
Faw 208
Faz 208
F.D. 209
Feroldi 209
Ferrari 210
Dino 206/246 GT 247
Dino 308 GT/4 253
Enzo Ferrari 274
Ferrari California 282
F40 264
F50 270
F355 GT/GTS 269
F430 278
Mondial 8 258
Superamerica 277
Superfast/Superamerica 235
Testarossa · 512 TR 260
125 S 226
166 Inter 230
166 MM 228
212 Inter 231
250 GT 233
250 GT California 236
250 GTO 240
250 GT SWB 238
250 LM 242
275 GTB 244
288 GTO 262
308 · 208 GTB/GTS 255
330 GT 2+2 243
342 America 232
348 GTB/GTS 266
360 Modena 272
365 GTB/4 · Daytona 250
365 GTC 251
365 GT 2+2 249
365 GTC/4 252
365 GT/4 BB · 512 BB 254
400 GT 257
412 263
456 GT-M 267
458 Italia 284
500 Superfast 246
550 Barchetta Pininfarina 273
550 Maranello · 575 M 271
599 GTB Fiorano 280
612 Scaglietti 276
815 225

Pubblicazione settimanale da vendersi esclusivamente
in abbinamento a la Repubblica oppure a L'espresso.
Supplemento al numero in edicola.
Euro 12,90 + il prezzo di Repubblica oppure de L'espresso